

## RIO ARAGUAIA: O CAMINHO DOS SERTÕES

Francisquinha Laranjeira Carvalho\*  
francisquinhalc@yahoo.com.br

Maria do Espírito Santo Rosa Cavalcante\*  
mariarosacavalcante@gmail.com

**RESUMO:** O presente artigo aborda a multiplicidade, a diversidade e a complexidade que marcaram a historicidade do rio Araguaia, como via de integração, ressaltando o seu poder de coesão social. Descreve o rio como um espaço que provoca, no imaginário contemporâneo, o desejo de conhecer seus mistérios. Mostra a política de povoamento adotada pelos governantes, que teve como propósito, auxiliar o incremento da navegação. Analisa a forma de implantação dos presídios militares, e sua influência sobre a navegação a vapor, como agente indutor de profundas alterações nas estruturas sociais até então existentes (os aldeamentos). Apresenta o processo de implantação da navegação a vapor, em meados do século XIX, para o desenvolvimento do comércio e as práticas culturais do ribeirão.

**PALAVRAS-CHAVE:** Rio Araguaia, Presídios Militares, Navegação, Aldeamentos.

O rio Araguaia é rico de representações culturais. Com diferentes significados, suas águas podem representar para visitantes e poetas, beleza, prazer, encantamento, mistério, inspiração e paisagem<sup>1</sup>. Mas ele representa muito mais para as populações

---

· Mestre em História pela PUC-GO.

\* Doutora em História pela USP. Professora de História e do Programa de Pós Graduação em História da PUC/GO.

<sup>1</sup> CARNEIRO (2002, p. 143) define “paisagem” como a configuração espacial formada por objetos e atributos físicos, naturais e artificiais, e resultantes do processo histórico da relação do homem com a natureza, onde atuam outros componentes de ordem social, econômica, psicológica e cultural, sujeitos às mudanças. É também um processo interativo, no qual atuam todos os sentidos e o observador também é participante. Por estar no campo multidisciplinar, a paisagem pode assumir conceitos que priorizam determinados aspectos e, na verdade, são complementares. Os elementos naturais da paisagem são: relevo, água, vegetação, o homem, os animais e os elementos artificiais, como as estruturas espaciais criadas por diferentes tipos de uso ou construções diversas de caráter pontual, linear ou superficial. (CARNEIRO, Ana Rita de Sá. Gestão do Patrimônio Cultural Integrado / Jukka Jokilehto... et al. apresentação e organização Silvio Mendes Zancheti / UFPE / CECI – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2002).

ribeirinhas. Ele brota da terra, alimenta e gera vida. Neste universo imaginário Bachelard (1978, p. 7) define o elemento água como “um ser total: tem corpo, alma, voz, a água como realidade poética”. Inicialmente apresenta-nos a água como espelho – Narciso, apelando para a naturalização da nossa imagem. Uma lenda do humano, do cosmo e das flores revela-nos o mundo como representações e como vontade – vontade de contemplar. A água como olho do mundo, água que vê e sonha.

Bachelard (1997, p.7) nos convida a compreender as categorias contrastantes das forças imagináveis da nossa mente – o impulso da novidade e o impulso ao primitivo e eterno feminino e mais uniforme que o fogo, elemento constante que simboliza as forças humanas mais escondidas, simples, simplificadas. Lembrando certo descaso inconsciente para com o elemento, lembra o filósofo, a água aparece como elemento transitório, como uma metamorfose ontológica e essencial entre o fogo e a terra, participando de uma espécie de destino de queda, de morte cotidiana, de sofrimento infinito.

Gandara (1991) afirma que os rios são construtores de mundo sociais e acumulam uma boa quantidade de representações. Diz que é o lugar onde as pessoas se abrem aos mistérios da natureza, ao patrimônio simbólico, possibilitando a interpretação, como terreno da criação cultural, passagem de forças e encontro dos indivíduos. Tentando mostrar que o rio acumula uma boa quantidade de representações, sentiu a necessidade de abordar o questionamento do escritor alemão Hermann Hesse, descrito no romance Siddharta (1922), que trata basicamente da busca pela plenitude espiritual:

O rio tem muitas vozes, um sem número de vozes: não é, meu amigo? Não te parece que ele tem a voz de um rei e a de um guerreiro, a voz de um touro e a de ave noturna, a voz de uma parturiente e de um homem que suspira, e inúmeras outras ainda? (Apud GANDARA, 1991, p. 1789).

Os rios são de grande importância para a vida nos mais variados ecossistemas. Com sua voz de ave noturna, ele pede ajuda ao firmamento – ao Sol, à Lua e às estrelas – para continuar dando vida e emanando beleza, alegria, seja ao amanhecer ou ao final da tarde.

O rio Araguaia é uma estrada fluida natural e, por si só, constitui uma via de entrada para o sertão. Ele foi o principal caminho. Na condição de caminho, o rio trouxe os primeiros colonizadores ao vasto sertão do Araguaia. Suas margens eram bastante habitadas por povos que viviam agrupados em aldeias, cujas habitações, cobertas de palha piaçava transformavam a paisagem ribeirinha. Eram os brasileiros das selvas denominados de Xavantes, Caiapós, Karajás, Javaés, Chambioás e outros, cujo modo de vida ainda se apresenta rico de valores culturais. Povos identificados pelas tradições, folclore, saberes, línguas, festas e diversos outros aspectos e manifestações.

O rio Araguaia tem orgulho de ser tipicamente brasileiro, nasce na chapada das Emas, na serra do Caiapó, na confluência dos estados de Goiás, Mato Grosso do Sul e, atravessando terras, irrigando, dando vida e morte, escorre para a planície para encontrar outro majestoso e soberano rio: o Tocantins. Formando uma grande rede da região Centro-Oeste ao Norte do País passa por regiões de clima equatorial quente e úmido, e semi-úmido. Possui uma extensão de 2.115km, com uma extensão navegável de 1.818km e profundidade mínima de 1.0m, 0.9m, 0.8m respectivamente. Corre quase paralelamente ao rio Tocantins.

O rio Araguaia é fronteira. Serve também como divisor natural entre quatro estados: Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Pará. As fronteiras representam muito mais do que uma mera divisão e unificação dos pontos diversos. E, como fronteira natural, define culturalmente os referidos espaços territoriais através das aplicações de leis e de regulamentos específicos e que se aplicam aos seus habitantes. Ações estas, que tiveram início quando os lusitanos decidiram delimitar fronteiras para defender e guardar o imenso território brasileiro, por eles desbravado.

O rio Araguaia carrega consigo muitas histórias. História dos bandeirantes que saíram de São Paulo e de Belém e servindo-se de seu fluxo efetivavam a captura de índios. Histórias dos missionários que rompiam fronteiras para catequizar os povos indígenas do Araguaia. História dos viajantes, navegantes e comerciantes que enfrentavam diversas intempéries para comercializar seus produtos com outras praças. Histórias dos povos indígenas que no passado habitaram as margens do Araguaia. História do nascimento de suas cidades. Ele promoveu o nascimento de várias cidades, tais como: Alto Araguaia, Santa Rita do Araguaia, Baliza, Torixoréu, Barra do Garças, Aragarças,

Britânia, Aruanã (antigo Presídio de Santa Leopoldina), Itacaiú, Cocalinho, Bandeirantes, Luiz Alves, São Félix do Araguaia, Posto Santa Isabel, Missão Fontoura, Mato Verde, Santa Terezinha, Furo da Pedra, Lago Grande, Barreira de Santana, Barreira do Campo, Araguacema, Couto de Magalhães, Xambioá, Conceição do Araguaia, Luciara, Caseara, Pau D'Arco, São Geraldo do Araguaia, Araguanã e Araguatins. E, em cada uma delas, tem seus narradores que carregam consigo lembranças.

No século XIX, o governo Imperial mostrou interesse no melhoramento das vias navegáveis do Brasil Império com a pretensão de estabelecer comunicação comercial do centro do Brasil com o litoral. Nesse mesmo século, a política governamental de Goiás otimiza o aproveitamento técnico das vias fluviais da bacia Araguaia – Tocantins.<sup>2</sup>

A navegação fluvial brasileira apresenta-se nesse período como meio de propiciar condições de vida fundamentada no intercâmbio mais efetivo com o exterior. Oliveira afirma,

os rios passam a ser vistos, principalmente no discurso dos Presidentes da província, como uma nova fronteira a ser conquistada e ocupada sistematicamente, para possibilitar uma ligação com o litoral, uma saída em duplo sentido, como caminho e como meio de salvar a Província do marasmo em que se encontrava (OLIVEIRA, 2008:60).

Até 1782, o tráfego do comércio de Goiás, via fluvial, com o Pará, estava proibido devido ao contrabando de ouro.<sup>3</sup> Com o declínio da mineração e a crise econômica que se abatera na Província de Goiás, os dois grandes rios – Araguaia e Tocantins – passam a ser considerados os escoadores naturais do sertão goiano; o caminho mais indicado para o desenvolvimento do comércio e integração com as vastas regiões do Brasil. Foi um período em que o governo Imperial deu andamento à conquista de novos espaços territoriais em vários rios das bacias hidrográficas brasileiras.

Os governantes optaram pela via fluvial como um meio mais viável de comunicação, devido à falta de estradas, fator que dificultava o acesso dos comerciantes aos centros consumidores. A ligação com os portos marítimos promoveria o escoamento da produção destinada à Metrópole portuguesa.

---

<sup>2</sup> Em 1782 foi liberada a navegação pelos rios Araguaia e Tocantins, que ficara interrompida desde 1733 devido ao contrabando do ouro.

<sup>3</sup> Veja mais sobre o declínio do ouro no Tocantins em Apolinário: *Os Akroá e outros povos indígenas nas Fronteiras do Sertão*, 2006.

Para se tornar possível o trânsito dos viajantes, era preciso cogitar, antes de tudo, a fixação de núcleos de povoamento. A criação de presídios garantiria a defesa e o escoamento da produção e serviria, também, de pernoite aos viajantes, facilitando as comunicações entre Províncias, o desenvolvimento da região e, conseqüentemente, beneficiando a metrópole portuguesa.

Conquistar espaços ocupados pelos índios favorecendo o estabelecimento de pequenos núcleos de povoamento; defender os colonos<sup>4</sup>, os comerciantes e também os moradores dos conflitos existentes entre brancos e índios, bem como, da entrada de invasores para o interior do Brasil, foram os principais objetivos dos dirigentes portugueses, na colonização do Vale Araguaia.

Na província de Goiás (atuais estados de Goiás e Tocantins), foram construídos 21 presídios às margens dos dois principais rios – Araguaia e Tocantins. Esta política foi intensificada, nas margens do rio Tocantins, a partir da segunda metade do século XVIII e, na margem do rio Araguaia, na segunda metade do século XIX. Na primeira metade do século XIX, existia tão-somente o presídio de São João do Araguaia, implantado em 1802, apesar das tentativas de implantação do Presídio de Santa Maria. Na segunda metade do referido século, a política de implantação de presídios foi intensificada em vista da necessidade de fortalecimento da navegação a vapor.

Os presídios foram, em grande parte, mantidos e desenvolvidos à custa do trabalho de pessoas ociosas, principalmente negros e mestiços. Em muitos destes viviam gentios catequizados e pacíficos, e era frequente possuírem campos de lavoura cultivados pelos criminosos e desocupados. Sobre esta questão Laura de Melo e Souza esclarece:

Várias eram as alternativas para a utilização da mão-de-obra desclassificada: constituição dos corpos que se aventuravam pelo sertão em entradas; a guarda, defesa e manutenção dos presídios; o trabalho nas obras públicas e na lavoura de subsistência; a formação de corpos de guarda e polícia privada; a composição de corpos de milícia e de outros recrutados esporadicamente para fins diversos; a abertura e povoamento de novas áreas, as fronteiras (1986, p. 74).

---

<sup>4</sup> Os colonos, segundo Celso Furtado (FURTADO, 1982:127), eram todos os imigrantes que se dirigiam para os núcleos de povoamento, destinados a prestar serviços nas atividades agrícolas, por iniciativa do governo imperial.

O termo presídio<sup>5</sup> era entendido, no século passado, como conquista de território e expansão de fronteira, parte do processo de povoamento, defesa e especialização agrícola. Os presídios foram construídos oficialmente e sob o controle do governo. Receberam, à época, outras denominações, tais como: núcleos militares de povoamento; núcleos de colonização militar; presídios militares de povoamento; colônias militares de povoamento; fortificações lindeiras, fortificações limítrofes ou apenas fortes. A breve definição feita por Palacín e Morais (1981), diz que os presídios fundados em Goiás até meados do século XIX, eram colônias militares de defesa, povoamento e especialização agrícola.

O governo imperial, ciente da decadência acentuada da Capitania de Goiás, adotou medidas com o intuito de promover o desenvolvimento da agricultura, da pecuária e da navegação dos rios Araguaia e Tocantins, bem como resolver questões atinentes aos povos indígenas que habitavam às margens do Araguaia, com a criação de aldeamentos que foram estabelecidos ao longo do século XIX.

Os dois principais rios, Araguaia e Tocantins eram vistos como o caminho, os meios possíveis de fazer aumentar e prosperar os negócios da Província de Goiás com a do Pará. Portanto, fazia-se necessário remover os obstáculos existentes. Era preciso desobstruir os canais dos rios e catequizar os índios.

Nessa lógica, uma boa relação interétnica facilitaria a conquista e expansão das fronteiras. Para dar apoio logístico a navegação, defender os colonos contra as investidas dos índios e proteger o território, Teotônio Segurado, Ouvidor da Comarca do Norte de Goiás, defendia já em 1806, que, as primeiras providências a serem tomadas seriam implantar presídios militares:

Três, ou quatro Feitorias no Araguaya, e duas no Maranhão, juntas com o privilégio de não pagarem Dízimos pelo espaço de 10

---

<sup>5</sup> No Moderno Dicionário da Língua Portuguesa, entendem-se presídios como cárceres privados, onde o detento acusado de ter cometido um delito, qualquer que seja a modalidade, deverá cumprir pena de prisão, por um determinado tempo. Também são definidos presídios como cadeias públicas ou penitenciárias. Hauaiss define presídio como 1. o Ato de defender uma praça militar ou uma fortaleza; 2. (1612) p.metf. o que conserva, salvaguarda, protege; defesa, socorro, auxílio <o p. da Graça Divina> <o p. das palavras amigas; 3. tropa de guarnição encarregada dessa defesa; 4. praça de guerra defendida pelo presídio; 5. prisão militar; 6. pena de prisão que deve ser cumprida numa fortificação militar; 7. campo ou estabelecimento fortificado e defendido militarmente, onde cumprem penas condenados civis ou militares; 8. instituição penal onde cumprem penas indivíduos condenados pela justiça; casa de detenção, penitenciária, prisão – ETIM lat. praesidium,ii ‘proteção, defesa, socorro; guarda, escolta; posto, acampamento, presídio’.

annoz as pessoas, que se estabelecerem nas margens dos ditos rios, afiançarão aos navegantes tanto a sua subsistência, como a sua segurança da parte dos Gentios (Joaquim Teotônio Segurado – Memória Econômica e Política sobre o Comércio Ativo da Capitania de Goiás, 1806).

Evidenciam-se ainda nos escritos de Teotônio Segurado uma série de objetivos na política de expansão da fronteira: demográfico – através da expansão do povoamento nas margens dos principais rios de comunicação, veria a prosperidade do comércio; objetivos morais – pretendiam-se transferir os marginalizados para as colônias militares e dar a eles trabalhos; objetivo militar – defender o território; e, naturalmente econômico – viabilizaria o desenvolvimento do comércio interno e externo. Teotônio estava convicto de que era possível fazer prosperar esta parte do Brasil.

Segurado defendia a idéia da criação de uma sociedade mercantil, empreendimento necessário para assegurar as condições de comercialização dos produtos nativos e produzidos por essa Capitania com a Capitania do Pará; da fundação de estabelecimentos comerciais ou entrepostos comerciais, fortificados, para que os colonos pudessem negociar com os povos residentes às margens do rio os produtos que deveriam ser transportados; da isenção do dízimo de tudo que o comerciante produzia, pelo espaço de dez anos aos moradores dos presídios; do privilégio de pagar somente a metade dos ‘direitos da entrada’ por dez anos aos cidadãos que fizessem o comércio com o Pará. Esse direito era mais um imposto instituído na época.

Teotônio Segurado priorizou o comércio da região norte da Capitania de Goiás com a Praça de Belém do Pará. Estava convicto de que o desenvolvimento da Província passava, impreterivelmente, pelo incentivo do comércio com o Pará, pela via fluvial. Rosa

Cavalcante<sup>6</sup> afirma que Teotônio Segurado, “privilegiou a utilização da via de comunicação natural entre essas regiões – a fluvial – em detrimento da rota terrestre que ligava a Capitania à Bahia, Minas Gerais e São Paulo, uma vez que esta prejudicava o comércio regional pelo elevado custo dos produtos importados”. (CAVALCANTE, 1999, p. 55).

---

<sup>6</sup> Sobre este assunto consulta CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo Rosa. *Tocantins – O movimento separatista do norte de Goiás 1821-1988*, São Paulo: A. Garibaldi, Editora da UCG; 1999.

Oliveira (2008, p. 66) pontua a posição dos administradores, ao reconhecerem a deficiência de comunicação da província com o litoral, defendendo a urgente necessidade de aproveitamento dos rios como meios de transporte e como forma de povoar suas margens, coincide com o período de diminuição da produção aurífera em Goiás. A questão da navegação não se apresentava como um problema isolado, mas como uma solução para a estagnação em que se encontrava a Província. Mas esta crise era geral. Pondera Prado Jr.(1993, p. 192).

A primeira metade do século XIX é de transição, fase de ajustamento à nova situação criada pela independência e autonomia nacional; a crise econômica, financeira, política e social que se desencadeia sobre o Brasil desde o momento da transferência da corte portuguesa em 1808, e, sobretudo da emancipação política de 1822, prolongam-se até meados do século; e se é verdade que já antes deste momento se elaboram os fatores de transformação, é somente depois dele que amadurecem e produzem todos os frutos que modificariam tão profundamente as condições do país.

A população do norte de Goiás era a mais segregada do convívio da nacionalidade. A desarticulação dos correios, telégrafos, serviços de saúde e educação, os serviços de proteção aos índios e o completo isolamento, motivado pelas desmedidas distâncias. A medicina estava ainda no período empírico do indígena. Nunca se experimentara o poder das vacinas. Havia epidemias de toda ordem que dizimavam largamente a população.

Na primeira metade do século XIX, os poucos comerciantes da Província de Goiás se sentiam inseguros ao se aventurar a percorrer longos trechos de um povoado a outro, e de Goiás a outra região, em busca de produtos para comercializarem. Muitas barreiras deveriam ser enfrentadas, como por exemplo: a presença acentuada de numerosos povos indígenas, a imensa extensão do território, a grande extensão fluvial, bem como distantes e deficientes povoações da região, que ficavam isoladas umas das outras no próprio interior da Província. A falta de estrada era um fator que dificultava o acesso dos comerciantes aos centros consumidores.

Se no interior da Província de Goiás era caracterizado como um sertão pouco povoado, praticamente sem estradas e sem comércio e sem meios de comunicação, a margem ribeirinha do Araguaia, especificamente, era caracterizada como um lugar inóspito, desconhecido. Era uma região rica de elementos naturais, contudo, sem

infraestrutura, de modo que tornava a vida difícil àqueles que se aventuravam a ali fixarem residência. A margem ribeirinha era povoada por povos indígenas de várias nações tais como os Xavantes, Karajás, Caiapós, Javaés, Canoeiros.

A navegação a vapor do Araguaia permaneceu inalterada até a segunda metade do século XIX, ao contrário de outros rios da bacia brasileira. Diz Prado Jr.(1996) que a navegação a vapor se estendera largamente e, além das linhas internacionais, articulava o longo litoral brasileiro desde o Pará até o Rio Grande do Sul; prolongava-se, ainda, para o sul, e pelo rio da Prata e rios Paraná e Paraguai, comunicavam Mato Grosso com o resto do País. No Amazonas também subia as águas do rio até Tabatinga, na fronteira do Peru, e ramificava-se pelos principais afluentes: Madeira, Negro, bem como o Tocantins. No final do Império o aparelhamento técnico se desenvolvera bastante e a navegação do Araguaia conseguiu, com muitos sacrifícios, se integrar às demais do império.

Na segunda metade do século XIX, Couto de Magalhães defende a idéia de que o melhoramento da navegação fluvial pelo rio Araguaia contribuiria para o desenvolvimento econômico da Província de Goiás, rica de elementos que poderiam ser explorados pela ação administradora. O melhoramento da navegação serviria para dar impulso e incremento às forças industriais do sertão de Goiás, acompanhada por sua posição central, essa ação conseqüentemente diminuiria a dificuldade da saída de seus produtos. O rio era o caminho.

A literatura da época mostra a complexidade dos problemas inter-relacionados à navegação, principalmente os que se referiam à fragilidade econômica da província. A necessidade de intensificar o comércio com objetivo de combater a estagnação econômica determina as tentativas dos governantes de incrementar a agricultura e a navegação fluvial. Contudo, até a década de 1860, o isolamento, a rotina e a baixa produtividade da agricultura e o insignificante comércio, era o que permanecia. A navegação até a era do vapor foi esporádica.

Deve-se a Couto de Magalhães o estabelecimento da navegação do Araguaia, cujo objetivo era estabelecer fácil caminho fluvial entre Mato Grosso, Goiás (e Tocantins) e Pará; comunicar a bacia do rio Prata com a do Amazonas, realizando um dos propósitos de Pombal.

Em meio a tantas dificuldades, no dia 28 de maio de 1868, foi inaugurada a navegação a vapor no rio Araguaia, no Porto de Santa Leopoldina. Os empreendimentos da navegação a vapor, no entanto, só foram efetivados dois anos após sua inauguração e fortalecidos na década de 1870.

A década de 1870 é um referendo importante para o desenvolvimento do comércio e, da instalação dos presídios do Araguaia, que serviram de portos de embarque e entreposto comercial na rota que liga Leopoldina a Patos no Pará, “garantindo o reabastecimento dos barcos de carreira e o apoio às pequenas embarcações” (TIBALLI, 1991: 33).

Após a instalação da Companhia, verificou-se um incremento em todos os setores da vida dos povoados ribeirinhos. Em face disto, o contato dos moradores dos presídios com os viajantes, que por ali passavam e se hospedavam, tornou-se mais acentuado. A implantação da companhia foi um elo propulsor do aumento do fluxo migratório e do desenvolvimento econômico dos presídios militares. Além desta via, as populações dos Presídios já se comunicavam com outros povoados por trilzeiros. O Presídio de Santa Maria se comunicava via terrestre com Pedro Afonso e Porto Imperial (Porto Nacional), cidades localizadas à margem do rio Tocantins. O Presídio de Santa Leopoldina se comunicava com a capital da Província, a cidade de Goiás.

Nos presídios Militares de Itacayú, Santa Leopoldina, Santa Maria e São João do Araguaia se faziam o embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias. As linhas de navegação a vapor partiam uma para o sul, saindo de Santa Maria até a pequena povoação de Mato Grosso, denominada Itacayú, outra partia para o norte, saindo de Itacayú até o Presídio de Santa Maria. De Santa Maria os navegantes seguiam viagem em botes menores, com destino a Belém do Pará.

Os navegantes que saíam de Leopoldina com destino a Belém levavam mais ou menos seis meses para fazer esse percurso. Fruto desse empreendedorismo, o sistema de circulação de informações deixou de ser tão precário. Os viajantes que por ali passavam traziam notícias dos acontecimentos do Brasil Império. Com a estabilização da navegação, a comunicação melhorou em vista da implantação dos Correios, ainda que as informações fossem periódicas e chegassem com bastante atraso, a empresa era obrigada a transportar as malas do correio conforme definida na cláusula IX do Decreto de nº 4.593

de 9 de setembro de 1870. Nos pontos onde havia agências, os comandantes mandavam receber e entregar em terra, as malas e, onde não havia, o diretor geral dos correios providenciava para que a entrega e recebimento fosse feita a bordo dos vapores.

Doles afirma que a ligação do Araguaia e alto Tocantins representou um dos elementos importantes da rede de viação a vapor do Império, qualquer que fosse o plano geral definitivo. Após seis anos de árduo trabalho, o Dr. Couto de Magalhães<sup>7</sup>, acusado de utópico e louco, respondeu a essas acusações: “Havia empreendido e agora digam o que disserem, nem por isso deixará de ser certo que dei o primeiro passo e mais considerável passo para unir a foz da Amazônia à do rio da Prata pelo nosso interior: essa Glória ninguém pode me tirar”. (DOLES, 1973, p. 131).

O comércio fluvial influenciou positivamente a vida dos moradores dos povoados de Itacayú, Chambioás, Santa Rita, São José dos Martírios (fundados posteriormente), Leopoldina e Santa Maria. Os sistemas culturais diferentes se inter-relacionaram e interagiram com o desenvolvimento da navegação.

Embora lenta, após dez anos de instalação da navegação a vapor no Araguaia, o comércio se firmava. Em 1879, o volume da exportação (20.300 quilos) ainda apresentava-se inferior ao das exportações (38.200 quilos), mas permitia ao sul Na década de 1870, participação mais ativa nas vantagens do comércio com o litoral norte (DOLES, 1973, p. 119).

O comércio fluvial passou por três etapas distintas. Na primeira fase, 1870 a 1873, a Companhia de Navegação a Vapor esteve sob a direção do Dr. Couto de Magalhães, período em que foi caracterizada por um relativo vigor. As viagens realizadas na rota entre o Presídio de Itacayú (Mato Grosso) ao Presídio Militar de Santa Maria do Araguaia, com 1.200km de extensão, funcionavam regularmente, de acordo com o contrato firmado entre a empresa de navegação e a administração provincial.

De 1874 a 1878, considerada a segunda fase da navegação, a Companhia foi entregue à Administração Pública. O governo criou uma pasta no Estado dando a Couto de Magalhães, na época Diretor do serviço de Catequese, a função de diretor do Serviço de Navegação do Araguaia. Sem remuneração, Couto Magalhães passou a exercer as duas

---

<sup>7</sup> Documentos Officiaes relativos às tentativas de estabelecimento de uma navegação a vapor nos rios Araguaya e Tocantins, apud MORAES, Eduardo José de. Navegação interior do Brasil, p. 170-179. Rio de Janeiro, 1869. Doles (1973, p. 131).

funções até o ano de 1877. No final da segunda fase, porém, sob a direção do empresário João José Corrêa de Moraes, embora o tráfego continuasse regular, o volume de seus negócios diminuiu. Nos dez primeiros anos da companhia de navegação a Vapor, o comércio fluvial se firmava, ainda que bastante lento. Apesar do volume das importações se apresentarem inferiores ao das exportações, continuavam atraindo os comerciantes do sul, principalmente de Goiás.

No final da segunda fase e início da terceira, a empresa do Araguaia já se encontrava estruturada. A Companhia dispunha de três vapores, sete botes, várias canoas e igarités. Nesse período, havia 167 pessoas empregadas na empresa e distribuídas pelos setores administrativos e nos entrepostos comerciais. Dentre essas pessoas, havia técnico de máquinas e naval marinho, mestre de convés, práticos, foguistas, carvoeiros, marinheiros, despenseiros, cozinheiros e criados. Nestas duas fases, colheram-se bons resultados: a população afluiu para as margens do rio, formou-se a povoação de Leopoldina, tomaram incremento os presídios de Itacayú, Chambioás, Santa Maria e São José dos Martírios, tendo também sido bem explorada e povoada a navegabilidade do rio no percurso Leopoldina a Santa Maria. Nessa fase, a empresa congregava 44 empregados entre os diversos portos.

No período de apogeu da Navegação a Vapor do Araguaia, os Presídios Militares de Santa Maria e de Leopoldina foram considerados as mais importantes aglomerações ribeirinhas do Araguaia. A Navegação foi o elemento de comunicação entre as populações ribeirinhas e os presídios foram centros de comércio e oficinas. Os serviços da navegação representaram, por um longo período, um meio de vida para o sertanejo, no processo de abastecimento de bens necessários à região como: sal, ferramentas, pólvora, utensílios domésticos, tecidos, couros de gado, meios de sola, peles de animais silvestres, fumo, algodão, cachaça, tapioca, rapadura e outros.

Destarte a navegabilidade entre Leopoldina e Santa Maria ficou bem explorada a partir do início da década de 1870.

O movimento de importação e exportação realizado entre esta província e do Pará, pelo Araguaya, afirma o desenvolvimento da navegação, e progresso da empresa à proporção que as forças productoras da Província se augmentam, correspondendo às suas exigências. A exportação realizada de 1879 é de 167.234 kilos de peso de gêneros; a importação, no mesmo período, de 120.000 Kilos (Trecho do Relatório da presidência – Dr. Joaquim de Almeida Leite Moraes – 10 de fevereiro de 1881).

Em 1878, começa uma terceira fase da navegação com um novo contrato lavrado com o Sr. João Corrêa de Moraes, que se obrigou a seis viagens redondas a vapor entre Itacayú e Santa Maria. Nessa fase, a navegação tornou-se monopólio pessoal e, como consequência, trouxe, muito gradualmente, a estagnação do comércio e a decadência das povoações que iam se formando na zona ribeirinha.

O início prometia muito, a navegação do Araguaia já atraía os comerciantes goianos, mas estava certo o Dr. Couto de Magalhães ao dizer em seu relatório que aquela empresa só poderia continuar a se desenvolver e a dar os bons resultados que dela se esperava, se o governo imperial a ajudasse. As doenças constituíam um grave entrave aos negócios. O homem sertanejo era visto como indolente e parasita, ficando evidente a permanência da imagem da preguiça como uma das mais constantes representações do povo brasileiro. Couto de Magalhães (1957, p. 44), afirma que em Leopoldina:

Quanto à salubridade, não conheço, entre todos os lugares por onde tenho viajado (e não pouco), um onde se reúnam tantas moléstias graves. Quase que se pode asseverar que não existe aqui um só homem são. A mielite a hidropisia, a hipertrofia do coração, os aneurismas, a lepra de três espécies diferentes, a tísica, as pneumonias, as febres paludosas, o raquitismo e idiotismo, o bócio, a sífilis, e, sobretudo, as inflamações crônicas do estômago, fígado e intestino, ou dizimam anualmente a população, ou enfraquecem-na e a enervam, de modo que, reproduzindo uma frase verdadeira e melancólica do finado Bispo, pode dizer-se – que aqui se escoia a vida, gemendo constantemente.

Vários fatores contribuíram para a decadência da navegação a vapor: 1º - a pouca fidelidade do empresário no cumprimento das cláusulas estipuladas, já diminuindo a linha de navegação, fazendo partir os vapores de Itacayuzinho e não de Itacayú Grande, povoado bem mais distante e acima de Santa Leopoldina; 2º - o empresário também não estava cumprindo com a regularidade nas viagens, conforme estipulado no contrato feito com a Tesouraria da Fazenda; 3º - a quase impossibilidade de o governo exercer uma rigorosa fiscalização no serviço; 4º - os oficiais também estavam abandonando os serviços por serem pouco remunerados, bem como devido ao atraso de pagamento salarial; 5º - faltava pessoal qualificado para os serviços de conservação do material flutuante e fixo.

Devem ser consideradas, também, outras inúmeras dificuldades enfrentadas pelos navegantes. Apesar da existência de presídios militares, os índios e as cachoeiras eram obstáculos que não se venciam sem perigos eminentes de vida dos tripulantes e sem risco

extraordinário do capital representado pelos botes e respectivas cargas. Os índios e as cachoeiras tornaram arriscada a segurança das mercadorias e a vida dos tripulantes dos barcos movidos a remos, único meio de transporte que pôde ser empregado depois de Santa Maria. .  
*Falta obra, data de n. de página*

Os sonhos de integração do sertão de Goiás ao comércio litorâneo pelos rios foram muitos, mas nenhum teve êxito total. Porém, diante das perspectivas econômicas da Província de Goiás pouco animadoras e cientes do elevado custo operacional, a Companhia se desinteressou em despender tamanho investimento. O estabelecimento da navegação depende de um conjunto de medidas de caráter técnico-econômico: estudo metucioso do rio, estudo do tipo de embarcações adequadas, investimento financeiro, regulamentação do tráfego, conjugação de esforços dos estados interessados e da União. O que mostra que pela sua natureza, e pela importância das despesas preliminares que exigem, escapam rigorosamente à iniciativa particular. A grandiosidade do empreendimento exigia a participação majoritária do poder público. Não era um empreendimento que pudesse ser mantido apenas pelo esforço pessoal e particular, como foi o de Couto de Magalhães. O resultado foi que, em 1888, a navegação do Araguaia foi suspensa. As comunicações com os presídios e outras povoações recém-fundadas tornaram-se difíceis, trazendo como consequência sérios prejuízos ao comércio e ao serviço público. Nesse período, o material fixo e flutuante encontrava-se em péssimo estado de conservação.

No século XIX existia uma íntima relação entre a navegação, catequese e o povoamento das margens do Araguaia e Tocantins. O rio Araguaia e o rio Tocantins foram considerados os nervos principais de toda e qualquer rede de comunicações estratégicas e políticas da província de Goiás. A navegação dos rios auxiliada por redes férreas promoveria a integração da Corte com o Pará, visto que esta extensa região não era despreendida do Império. Não era isolada; é uma região central do Brasil. Portanto, era vista pelos governantes como o segmento, a continuação da zona povoada de Minas, São Paulo e da própria província. *Falta obra, data de n. de página*

Durante todo o século XIX, os relatórios dos presidentes da província de Goiás mostram o dilema que era a solução do problema da navegação do Araguaia. Era como um círculo vicioso. Se por um lado havia a necessidade de investimentos, principalmente no setor

de comunicação e faltavam condições econômicas, por outro havia, ora a pouca vontade política, ora a incerteza de que essas medidas proporcionariam os resultados esperados.

Veio a República, e a construção da Nação agora é um empreendimento do Estado. Assim sendo, cassa-se tudo: contratos, transferências, privilégios e outras medidas. E, para finalizar o epílogo da navegação do Araguaia, em 2 de julho de 1902, o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, através da Diretoria Geral da Indústria, abre concorrência para a venda de todo o material da extinta Empresa da Navegação a Vapor do Rio Araguaia, no Estado de Goiás.

Os presídios eram os portos de embarque e entrepostos comerciais da navegação a vapor. Eram os lugares que reuniam os produtos que eram transportados para Belém, no Pará, e vendidos para o comércio exterior. Os presídios foram pontos de referência e podem ser identificados como elementos de transformação da paisagem ribeirinha, que emergiam de uma política específica de povoamento, defesa e comercialização agrícola. Foram as portas de entrada e saída da região do vale araguaiano.

As políticas de povoamento, catequese e navegação podem não ter atingido os objetivos esperados, mas alteraram a paisagem ribeirinha. A navegação provocou mudanças nas estruturas sociais entre comunidades. Abriu um novo espaço para as relações humanas e comerciais do sertão do Araguaia, cujas tradições e crenças de um povo vindo de todas as províncias do Brasil, se fundiram.

As populações ribeirinhas do Araguaia, do século XIX, tentaram vencer as hostilidades do dia-a-dia com uma inventividade em que se revelam como heróis anônimos. Conseguiram transmitir muitos de seus singulares costumes culturais herdados através dos contatos e intercâmbios entre povos de culturas distintas. Tal postura contribuiu para que expressões linguísticas, saberes e crenças populares, pudessem transpor as barreiras do tempo e sobreviverem ao longo do século XX.

## **ARAGUAIA RIVER: THE WAY OF THE HINTERLANDS**

**ABSTRACT:** Along the work, was observed the multiplicity, the diversity and the complexity that has marked the Araguaia river's history. like the integration way, work and entertainment, emphasizing his power of stimulating It shows the politics of settlement adopted by the governments, which have had like purpose, to help the growth

of the navigation. It analyses the form of the implantation of the military prisons, and his influence on the steam-navigation, like inducing agent of deep alterations the social structures existents up till now. (the *aldeamentos*). Was presented the process of introduction of the steam-navigation, in the middle of the 19<sup>th</sup> century, for the development of the commerce and the cultural *ribeirinho* practices.

KEY WORDS: Araguaia River, Military Prisons, Navigation, Aldeamentos.

## REFERÊNCIAS

ALENCASTRE, José Martins Pereira de. *Anais da Província de Goiás, 1863*. Brasília DF: Editora Gráfica Ipiranga LTDA.

BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos: ensaio sobre a imaginação da matéria*. Trad. Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1997. (Coleção Tópicos).

BRASIL, Vanessa Maria. *Rio Sem História? Leituras sobre o Rio São Francisco* /Organização Antônio Fernando de Araújo Sá e Vanessa M. Brasil. – Aracaju: FAPese, 2005.

CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo Rosa. *Tocantins: O movimento separatista do norte de Goiás – 1821-1988*. São Paulo: A Garibaldi, Editora da UCG, 1999.

CHAIM, Marivone Matos. Os Aldeamentos Indígenas na Capitania de Goiás: sua importância na política de povoamento (1749-1811). Goiânia: Edição do Departamento Estadual de Cultura, Editora Oriente, 1974, 240 p.

COUDREAU, Henri. *Viagem à Itaboca e ao Itacaiúna*. Tradução Eugênio amado. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1980.

DOLES, Dalísia Elizabeth Martins. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973.

GANDARA, Gercinair Silvério. *Rio Parnaíba: Velho Monge entre a história e a imagem*. *Revista Fragmentos de Cultura*. Goiânia: UCG, v. I, n. 1, p.1779-1796, 2005.

\_\_\_\_\_. *Rio Parnaíba... Cidades-Beira*. Tese de Doutorado pela Universidade de Brasília – UnB, Departamento de História. Programa de Pós Graduação em História. 2008.

LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil*. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ UCAM, 1999.

MELO e SOUZA, Laura de. *Desclassificados do Ouro. A Pobreza Mineira no Século XVIII, As várias formas da utilidade dos desclassificados*. Rio de Janeiro: Graal,1986

OLIVEIRA, Maria de Fátima. *Cidades Ribeirinhas do Rio Tocantins: identidades e fronteiras*. Tese de Doutorado pela Universidade Federal de Goiás – UFG: Programa de Pós Graduação em História, 2008.

PRADO, JR. Caio. *História Econômica do Brasil*. 40. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1996.

PALACÍN, Luis; MORAES, Maria Augusta Sant'anna. *História de Goiás (1722-1972)*. 5. ed. Goiânia: Ed. UCG, 1989.

ROCHA, Leandro Mendes. *O Estado e os Índios: Goiás, 1850-1889*. Goiânia: Ed. UFG, 1998.

TIBALLI, Elianda Figueiredo Arantes. *A expansão do povoamento em Goiás – Século XIX*. Goiânia: Dissertação de Mestrado em História das Sociedades Agrárias/UFG, Goiânia: 1991.