



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
PROGRAMA DE MESTRADO EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE PALMAS

ALCELIDES BATISTA

**ENTRE CORREDEIRAS, REMANSOS E MEANDROS: OS DESAFIOS
NA CONQUISTA DO ARAGUAIA**

PALMAS/TO

2015

ALCELIDES BATISTA

**ENTRE CORREDEIRAS, REMANSOS E MEANDROS: OS DESAFIOS
NA CONQUISTA DO ARAGUAIA**

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Programa de Pós-graduação em Ciências do Ambiente da Universidade Federal do Tocantins, como requisito para obtenção de Título de Mestre em Ciências do Ambiente.

Linha de Pesquisa: Natureza, Cultura e Sociedade.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Marina Haizenreder Ertzogue.

PALMAS/TO

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca da Universidade Federal do Tocantins
Campus Universitário de Palmas

B333e Batista, Alcelides.
 Entre corredeiras, remansos e meandros: os desafios na conquista do Araguaia
 / Alcelides Batista. - Palmas, 2015.
 137 f.

 Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Tocantins, Programa de
 Pós-Graduação em Ciências do Ambiente, 2015.
 Linha de pesquisa: Natureza, Cultura e Sociedade.
 Orientador (a): Prof.^a Dr.^a Marina Haizenreder Ertzogue.

 1. Araguaia. 2. Viajantes. 3. Diários. I. Ertzogue, Marina Haizenreder. II.
 Universidade Federal do Tocantins. III. Título.

CDD: 628

Bibliotecário: Marcos Maia

CRB2: 1.445

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizada desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

ALCELIDES BATISTA

**ENTRE CORREDEIRAS, REMANSOS E MEANDROS: OS
DESAFIOS NA CONQUISTA DO ARAGUAIA**

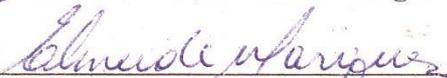
Dissertação apresentada à Banca Examinadora do
Programa de Pós-graduação em Ciências do
Ambiente da Universidade Federal do Tocantins,
como requisito para obtenção de Título de Mestre
em Ciências do Ambiente.

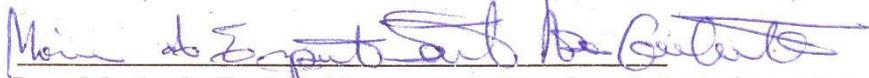
Linha de Pesquisa: Natureza, Cultura e Sociedade.

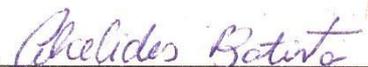
Aprovada em 14 de abril de 2015.

Banca:


Dra. Marina Hainzenreder Ertzogue (orientadora)


Dra. Elineide Eugênio Marques (membro interno)


Dra. Maria do Espírito Santo Rosa Cavalcante (membro externo)


Alcelides Batista (discente)

PALMAS/TO
2015

Aos meus pais, que abdicaram de seus sonhos para sonhar os meus e a minha esposa, que abdicou da sua vida para viver a nossa.

AGRADECIMENTOS

A Deus pela onipresença em todos os momentos da minha vida.

Aos meus pais, Antônio e Rita: criadores laboriosos, educadores brilhantes, amigos fascinantes. Agricultores de mãos calejadas que me ensinaram o significado do respeito, da compaixão e da perseverança. Amo vocês.

À minha esposa Liana: princesa de olhos verdes que me encantou e me ofereceu amor, paz e compreensão.

Ao meu irmão Adirlei, com quem compartilhei minha juventude e que embora distante, permanece comigo.

À minha sogra/mãe Ivete, que me fortaleceu com suas orações.

À minha orientadora Marina, pela atenção, compreensão e paciência, fundamentais neste pedregoso caminho.

À minha amiga/irmã Ana Carolina dos Anjos, pelas incontáveis contribuições e pela energia positiva que possui e compartilha comigo.

Aos meus amigos/parceiros de mestrado. Em especial a Karol, Bete e Sandro pelo companheirismo e apoio.

A Universidade Federal do Tocantins – UFT, pela oportunidade de aprendizado e troca de experiências.

Aos professores e funcionários do programa de Pós Graduação em Ciências do Ambiente – UFT, pela contribuição e parceria neste trabalho.

A CAPES pelo apoio financeiro, sem o qual não seria possível a conclusão desta pesquisa.

Aos viajantes que por meio de suas narrativas nos ajudam a (re) construir o passado do Araguaia.

Ao rio Araguaia, por suas riquezas naturais que nos inspira vida e sonhos.

A todos que de alguma forma contribuíram em todas as etapas da minha formação como pessoa e pesquisador.



RESUMO

Fonte de alimentos, via de transporte, geração de energia, irrigação, etc. Responsáveis pela circulação do “líquido da vida”, os rios sempre exerceram papel fundamental para o desenvolvimento das civilizações e o rio Araguaia não foge a tal regra. Com suas nascentes localizadas na região central do Brasil, seu fluxo corre na direção sul/norte até confluir com o rio Tocantins e assim, formarem a maior bacia hidrográfica totalmente brasileira. Sua longínqua localização somada ao modelo exploratório do período colonial contribuiu para seu isolamento, recebendo atenção governamental apenas em fins do século XVIII. A partir desse momento, várias iniciativas foram tomadas com o objetivo de ocupar as suas margens e estabelecer o comércio interprovincial por meio da navegação. Com a finalidade de compreender o modo como os obstáculos naturais limitaram o processo de povoamento e exploração da navegação interprovincial, esse trabalho busca dialogar com as fontes produzidas pelos viajantes que registraram suas passagens pelo Araguaia ao longo do século XIX. Esses relatos constituem a principal fonte dessa pesquisa, elencando informações relevantes sobre a situação socioeconômica dos ribeirinhos, condições de navegabilidade, contato com os povos nativos e os desafios na conquista do inóspito sertão araguaiano.

Palavras-chave: Araguaia, viajantes, diários, natureza, navegação.

ABSTRACT

Source of food, transport route, power generation, irrigation, and so on. Responsible for the circulation of the "liquid of life", the rivers have always played an essential role in the development of civilizations and the Araguaia river is no exception to that rule. With its springs located in central Brazil, its flow runs in the south / north direction up to flowing together with the Tocantins river to form the biggest totally Brazilian hydrological basin. Its remoteness added to the exploratory model of the colonial period contributed to its isolation, getting government attention only in the late eighteenth century. From this time, several initiatives were taken with the goal of occupying its edges and establish interprovincial trade through the navigation. In order to understand how the natural obstacles limited the process of settlement and exploration of interprovincial navigation, this work seeks to dialogue with the sources produced by travelers who recorded their journeys on the Araguaia river throughout the nineteenth century. These reports are the main source of this research, listing relevant information on the socioeconomic status of the riverbank populations, navigation conditions, contact with native peoples and the challenges in winning the inhospitable "araguaiano" hinterland.

Key-words: Araguaia river, travelers, records, nature, navigation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. A NATUREZA EM EVIDÊNCIA: DA CONCEPÇÃO ÀS VIAGENS EXPLORATÓRIAS	13
1.1 Pela janela do passado: o homem e a natureza	14
1.2 Rabiscos e registros: a viagem em princípio, meio e fim	20
1.3 Olhares edificantes: a natureza em representação	26
2. RIO ARAGUAIA: OCUPAÇÃO E EXPLORAÇÃO	34
2.1 Por águas nunca dantes navegadas: os primórdios da navegação pelo Araguaia	37
2.2 Intenções políticas e ações efetivas na exploração do Araguaia.....	42
2.3 Ocupar para navegar: do auxílio às embarcações a proteção das fronteiras.....	49
3. A NAVEGAÇÃO <i>CONTRA CORRENTE</i> E OS OBSTÁCULOS NATURAIS	54
3.1 A alfa jornada de Villa Real	54
3.2 Rufino Teotônio Segurado: um ensaio à navegação comercial	60
3.3 O sonho <i>a vapor</i> de Couto de Magalhães	69
3.4 Apontamentos do Araguaia: o diário de Leite Moraes	82
4. A ÓTICA CIENTÍFICA E O ESPÍRITO AVENTUREIRO: OS NATURALISTAS NO ARAGUAIA.....	97
4.1 A visão <i>elementar</i> de Francis de Castelnau	97
4.2 Henri Coudreau: notas de um geógrafo no limiar do século XIX	111
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	124
REFERÊNCIAS	129

INTRODUÇÃO

É notável a importância que os rios possuem na concepção de civilizações de toda sorte, independente de época e localização. Desde as *chinampas* dos Astecas na América Central até a aridez do clima mesopotâmico na Ásia, o fluxo da água constituiu e ainda constitui um intenso processo de interação com o homem, sendo os rios, muitas vezes responsáveis diretos pelo desenvolvimento social, religioso, econômico e cultural em diferentes sociedades.

Desde fins do século XVIII o rio Araguaia tornou-se alvo de intensas discussões acerca de seu potencial socioeconômico. Sua posição geográfica e suas dimensões lhe proporcionam posição de destaque como meio integrante das regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil.

Nosso trabalho surgiu de indagações sobre a forma como ocorreu o processo de ocupação do rio Araguaia e como este fora observado e descrito pelos viajantes que transitaram por suas águas no século XIX. Desse modo, buscamos analisar o rio como sujeito ambíguo das atividades humanas, atuando ao mesmo tempo como via de acesso ao interior e obstáculo natural à sua conquista. O período escolhido remete aos primórdios da navegação e da exploração até a navegação a vapor.

Assim, objetivamos pensar o Araguaia pela ótica dos viajantes que “viveram” o rio e por meio de diários registraram suas aventuras, fontes fundamentais para nossa análise. Outras fontes importantes utilizadas na pesquisa foram os relatórios de presidentes de província e periódicos publicados com notícias referentes ao rio.

A diversidade e a pessoalidade transmitidas criam especificidades no trato em cada uma das fontes que propomos analisar. A *Análise de Conteúdo* nos permite “tratar” de diversidade de fontes que não estabeleçam um “padrão” hermenêutico, ou seja, a polissemia dos discursos apresentados em épocas e por autores diferenciados exige do leitor atenção redobrada, por meio de uma organização criteriosa e sistemática.

Bardin (1977, p. 42) explica que as técnicas da Análise de Conteúdo visam “obter, por procedimentos, sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores (quantitativos ou não)”, permitindo posteriormente a “inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens”. A utilização dessa metodologia nos permite avançar subjetivamente no conteúdo das fontes sem perder o

comprometimento com a realidade dos fatos. Além disso, permite ao leitor “flutuar” entre mídias diferentes, possibilitando analisar conjuntamente fontes de dados, textos e imagens, condições necessárias para o sucesso desse trabalho.

A característica “abrangente” desse projeto se fez necessária para melhor elucidação das ideias propostas, tratando de temas complexos e inter-relacionados com diversos ramos da ciência.

Para acondicionarmos melhor nosso raciocínio, optamos por distribuir a pesquisa em quatro capítulos. No primeiro, percorremos o caminho do conceito de natureza ao longo do tempo e do espaço até a formação do pensamento ocidental moderno, passando pelos conceitos filosóficos dos pré-socráticos, as mudanças ocorridas durante o Renascimento e o Iluminismo. Assim, pudemos entender melhor os direcionamentos filosóficos que influenciaram os viajantes naturalistas do século XIX, possibilitando “tatear” os interesses científicos e políticos das expedições.

Outro aspecto importante abordado diz respeito à organização das viagens, que ia muito além do “simples” conhecimento. Era necessário todo um suporte metodológico, recursos financeiros, licenças especiais, equipe treinada, além de possuir contatos políticos influentes. A rotina da viagem era comumente anotada em forma de diário, descrevendo detalhes dos lugares e dos estudos realizados. Para compreendermos essa dinâmica, foi necessário mergulharmos no universo da “narrativa de viagem” o que possibilitou a interação com essa forma de abordagem, carregada de subjetividade e sentimentos impostos pelo narrador.

No segundo capítulo, buscamos inserir o rio Araguaia em um contexto geopolítico mais palpável, com a finalidade de aproximar de modo referencial o objeto da análise propriamente dita. Para isso, fizemos um resgate temporal a partir das primeiras navegações de reconhecimento em fins do século XVIII e do processo de ocupação e exploração do rio, evidenciando os projetos políticos para a implantação de núcleos de povoamento e criação de empresas de navegação.

O terceiro capítulo é uma análise dos relatos de quatro viajantes brasileiros que passaram pela região com interesses socioeconômicos, sendo eles: Villa Real (1793), Rufino Segurado (1847), Couto de Magalhães (1863) e Leite Moraes (1881). Desses, apenas Villa Real não exercia cargo político, sendo responsável pelo primeiro levantamento das condições de navegabilidade por embarcações comerciais.

Meio século depois de Villa Real, o deputado da província de Goiás Rufino Segurado foi incumbido de realizar um novo levantamento sobre tais condições. Contudo, o relatório de Segurado possui um acervo de informações significativamente maior que o de Villa Real, resultado de observações com certo “ângulo” empresarial e da experiência política que detinha. Seus apontamentos continham informações relevantes das cachoeiras e travessões distribuídos ao longo do leito, dos perigos oferecidos pelas doenças e ataque de povos nativos e das características geográficas da região. Essas informações serviriam como base para a criação de uma empresa de navegação do rio Araguaia.

Pouco mais de uma década após a viagem de Segurado, o então governador de Goiás Couto de Magalhães realizou uma curta viagem de reconhecimento. Apaixonado pelo rio apenas pelas crônicas lidas sobre este, Magalhães se tornou a figura mais importante da sua navegação. Mesmo após deixar a administração de Goiás, continuou o projeto de implantação da navegação a vapor, o que concretizou em 1868. As palavras do autor em *Viagem ao Araguaia* possibilita compreender melhor a relação estabelecida entre homem e rio.

À frente de seu tempo, Magalhães concebeu uma forma diferente de “ver” o Araguaia, se comparado com seus antecessores políticos. De certa forma, mantinha uma posição mais engendradora com a natureza. Atento as necessidades socioeconômicas em todos os níveis políticos, tinha ciência dos benefícios que a comunicação pelo rio traria ao Brasil, conciliando uma personalidade numa espécie de “combo” composto por empresário, político e explorador.

Seguindo os princípios de Magalhães, Leite Moraes realizou a descida pelos rios Araguaia e Tocantins até Belém. Preocupado com a condição política e econômica de Goiás, descreveu um rio destinado aos acasos do destino, longe do que prometera a navegação a vapor. De certa forma, a situação transmitiu ao viajante o mesmo declínio que a última década do regime imperial apresentava. Carregada de romantismo, sua narrativa apresenta grande subjetividade, onde muitas vezes o rio aparenta ser apenas um meio para as realizações pessoais do autor.

O último capítulo foi dedicado às obras dos viajantes estrangeiros Francis de Castelnau e Henri Coudreau. Embora exista um intervalo de mais de meio século entre as viagens, decidimos expor sua análise em separado, priorizando as características em detrimento da temporalidade.

Formado em história natural, Castelnau aportou no Brasil em 1843 comandando uma expedição composta por cientistas de diversas especialidades. Sua comitiva adentrou pelo

interior brasileiro e em 1844 chegou ao rio Araguaia. Sua viagem destinou-se principalmente ao estudo e catalogação da fauna e da flora. Preocupou-se também em demarcar posições geográficas com exatidão e realizar levantamentos dos minerais existentes por onde passava. Os relatos constantes em sua obra trazem informações relevantes sobre a cultura dos povos que habitavam o interior goiano, dos contatos realizados com grupos indígenas e da relação entre os sertanejos e a natureza.

Sua abordagem da natureza remete-nos aos fundamentos da escola iluminista europeia, metódica, racional e eurocêntrica. Contudo, as informações transmitidas são de importância ímpar para a memória do Araguaia. Com seu olhar treinado, Castelnau pôde absorver e descrever detalhadamente os sertões inexplorados e, graças a sua inquietude científica, pudemos “viver” um pouco deste rio em um período distinto, praticamente intocado pelas mãos modernas.

Fechando o quinto capítulo, abordamos as anotações do geógrafo francês Henri Coudreau. Influenciado pelos ideais anarquistas e apaixonado pela antropologia dos trópicos, teve contato com o Araguaia às portas do século XX. Coudreau encontrou um cenário totalmente diferente do descrito por Castelnau. Nas margens desérticas e desoladas comumente descritas por seu contemporâneo, agora poderiam ser observadas fazendas e pequenos povoados, o que possibilitou uma navegação mais tranquila. Em sua narrativa é possível identificar singularidades que condicionam ao autor uma posição de destaque em sua abordagem. Convicto de sua posição política acreditava em uma relação menos abrupta entre homem e natureza, onde a harmonia entre ambos determinaria o progresso da região.

Por fim, apresentamos nossas considerações, onde buscamos evidenciar os resultados obtidos por meio das análises propostas neste trabalho. A experiência da nossa “jornada” permitiu a elucidação dos questionamentos propostos. Todavia, a ciência demonstrou ser uma “via de mão dupla”, trazendo à tona outros questionamentos, revelando a verdadeira dimensão que tem o rio Araguaia.

1. A NATUREZA EM EVIDÊNCIA: DA CONCEPÇÃO ÀS VIAGENS EXPLORATÓRIAS

O sonho de dominar a natureza pelas rédeas da ciência nutriu o homem iluminista¹, perspicaz e racional. O homem despertava a curiosidade pelo desconhecido, pelo novo, que ainda haveria de ser medido, calculado e registrado. Envolto por esse cientificismo, chegara a hora de abandonar suas escrivatinhas, preparar as malas e se deslocar.

Sob esse ambiente, muitos homens das ciências deixaram a Europa na intenção de redescobrir o novo mundo, trazendo em suas bagagens mais do que ferramentas e manuais, carregavam também incertezas, medos, curiosidades, era o viver a ciência em corpo e alma de um modo que só a viagem poderia proporcionar.

No espírito desse século, as viagens de exploração naturalistas foram motivadas por uma grande curiosidade para com os fenômenos do mundo natural e pelo estudo das ciências da natureza. Durante todo esse período, a natureza é objeto de questionamentos e inspiração, para os cientistas e intelectuais, tanto profissionais quanto amadores, para os artistas e homens de letras, ao mesmo tempo em que o ato de observar, descrever, catalogar e classificar os fenômenos e as espécies tomam um caráter “científico”, isto é, baseado em métodos rigorosos, buscando sistematizar o mais completamente possível as informações de que se pode dispor sobre a o mundo natural (FREITAS, 2004, p. 2).

O propósito deste capítulo é explanar sobre o modo de representação da natureza no contexto das expedições que percorreram o rio Araguaia no século XIX, por meio da análise de diários e relatórios de viagem. A análise dos aspectos que delineavam essas expedições é determinante para a compreensão de seus propósitos e resultados, em um contexto circulado pela atmosfera iluminista que contornava as ciências do ocidente neste período.

¹ O Iluminismo foi um movimento intelectual que surgiu na Europa no século XVIII. Defendia o uso da Razão (luz) contra os dogmas do Antigo Regime (trevas), entre outros ideais, pregava maior liberdade econômica, política e social.

1.1 Pela janela do passado: o homem e a natureza

Relacionar homem e natureza em seu sentido puro ainda é um desafio à ciência contemporânea, não pelas características de necessidade de um ou de outro, mas pela forma como o homem estabeleceu essa relação em diferentes épocas e culturas. Desse modo, a constituição de uma visão de mundo manifestou-se de formas diversas e adquiriu inúmeros conceitos. A construção do conceito de natureza está intimamente conectada a cultura, existindo signos que possibilite estabelecer a forma como determinada sociedade se posiciona frente ao não humano.

No ocidente, desde cedo o pensamento foi exteriorizando o homem, descrito como que rodeado por uma cadeia de objetos animados e inanimados, dispostos de modo a servir eternamente aos seus propósitos. A busca pela essência da natureza e seus mistérios, levou os filósofos gregos a observar a natureza em seu sentido mais puro, retomando homem em sua essência e encontrar seu lugar no mundo. Esse exercício acabou gerando os fundamentos que determinaram, séculos mais tarde, todo o pensamento moderno ocidental.

Segundo Protásio (2008), a condição de centro do mundo das cidades gregas atraiu inúmeros pensadores à região, formando um arcabouço cultural que permitiu o surgimento de conceitos sobre a origem das coisas e do homem, o pensamento originário. Para esses pensadores, sobretudo os pré-socráticos, a *phýsis* era o princípio de tudo, sendo estruturada pelos elementos água, terra, fogo e ar.

Chauí (2002, p. 47) afirma que no entendimento dos gregos “a *phýsis* abarca a totalidade de tudo o que é”, ou seja, tal conceito extrapolava os limites daquilo que seria físico, indo além do que simplesmente pode ser descrito ou tocado, as ações humanas, o movimento das marés ou os mitos, tudo fazia parte da *phýsis*.

Na modernidade, a ideia de natureza apropria-se do conceito que os gregos deram a *phýsis*, embora Koike (1999, p. 167) defina que “a dimensão de nossa Natureza não consegue compreender o significado de *phýsis* na forma que foi entendida e utilizada pelos gregos antigos”, pois agora o termo é utilizado com uma nova abordagem, menos abrangente que o da Grécia clássica.

Com os avanços das ciências, foi permitido ao homem ocidental certa liberdade na tentativa de compreender a natureza em si, mesmo que muitas vezes limitado por seus próprios princípios, carregados com o teocentrismo que dominou a Europa durante a Idade

Média. Essa condição manteve por séculos em inércia a dialética da natureza, podendo ser observada com frequência nos atos dos cientistas de fins do século XV e início do XVI.

Com o Renascimento² os naturalistas ocidentais começaram a soltar as amarras teocêntricas do catolicismo, partindo para uma investigação sistemática e metódica, resgatando conceitos das filosofias grega e romana. Porém, mesmo com avanços significativos nas ciências naturais, ainda prevalecia no pensamento ocidental a religiosidade, na qual a natureza era um feito divino e disponível para a exploração humana (PROTÁSIO, 2008).

Ainda que o ocidente se encontrasse influenciado pelo pensamento religioso, o século XVIII foi caracterizado pela mudança de diversos conceitos dentro da filosofia, da política e das ciências, época conhecida como Iluminismo. Esse movimento intelectual ficou marcado por intensas revoluções sociais e tecnológicas que proporcionaram condições favoráveis ao pensamento racional, elevando ainda mais o conceito de natureza “exterior ao homem, o que pressupõe uma ideia de homem não-natural e fora da natureza” (GONÇALVES, 2006, p. 35).

Este cenário se compôs fundamentalmente por meio dos conceitos jusnaturalistas³, principalmente nas obras de Thomas Hobbes, John Locke e Jean-Jacques Rousseau. Esses pensadores buscaram desenvolver suas ideias sobre organização social e política do Estado a partir dos princípios de Homem e Natureza.

Para Hobbes (2006, p. 9), a natureza poderia ser entendida como uma obra divina e o homem, um derivado natural e racional:

Do mesmo modo que tantas outras coisas, a natureza (a arte mediante a qual Deus fez e governa o mundo) é imitada pela arte dos homens também nisto: que lhe é possível fazer um animal artificial. Pois vendo que a vida não é mais do que um movimento dos membros, cujo início ocorre em alguma parte principal interna, por que não poderíamos dizer que todos os autômatos (máquinas que se movem a si mesmas por meio de molas, tal como um relógio) possuem uma vida artificial? Pois o que é o coração, senão uma mola; e os nervos, senão outras tantas cordas; e as juntas, senão outras tantas rodas, imprimindo movimento ao corpo inteiro, tal como foi projetado pelo Artífice? E a arte vai mais longe ainda, imitando aquela criatura racional, a mais excelente obra da natureza, o Homem.

² Movimento cultural e científico inspirado na filosofia greco-romana da antiguidade. Surgiu na Itália no século XIV, tendo se difundido pela Europa até o século XVI.

³ Segundo Protásio (2008), os jusnaturalistas eram assim conhecidos por evidenciar as diferenças entre o estado natural do homem e a cultura.

Considerando o homem como parte indissociável da natureza e fruto da criação de um ser soberano sobre todas as coisas, Hobbes fomenta a necessidade de organização civil pela racionalidade humana, estabelecendo assim uma sociedade mais equilibrada e harmoniosa, pois acreditava que em seu estado natural, o homem produziria o caos e a anarquia.

Já na concepção de Locke (2005, p. 36), os princípios naturais estabelecidos ao homem ao nascer garantiriam a ele desfrutar da natureza, cabendo ao Estado esclarecer ao indivíduo o que é ou não de direito.

Um estado, também, de igualdade, onde a reciprocidade determina todo o poder e toda a competência, ninguém tendo mais que os outros; evidentemente, seres criados da mesma espécie e da mesma condição, que, desde seu nascimento, desfrutam juntos de todas as vantagens comuns da natureza e do uso das mesmas faculdades, devem ainda ser iguais entre si, sem subordinação ou sujeição, a menos que seu senhor e amo de todos, por alguma declaração manifesta de sua vontade, tivesse destacado um acima dos outros e lhe houvesse conferido sem equívoco, por uma designação evidente e clara, os direitos de um amo e de um soberano.

Locke via como função básica do homem, em seu estado de natureza, orientar-se de forma que todos pudessem ter responsabilidade sobre a transgressão das leis da natureza e que o poder estabelecido de um homem sobre outro não fosse arbitrário, mas apenas condizente com a transgressão de outrem, de modo que possibilitasse a proteção dos direitos de toda a espécie.

Na visão de Rousseau, o homem enquanto “selvagem” obedece às leis naturais, seguindo os princípios gerais de sobrevivência e perpetuação da espécie, de certa forma, seguindo uma evolução natural, sendo corrompido pela própria sociedade (PROTÁSIO, 2008).

Segundo Rousseau (2005, p. 40), os filósofos tentaram sem sucesso remontar o homem à natureza, em um estado improvável, até mesmo na concepção religiosa, afirmando que alguns “falavam do homem selvagem e pintavam o homem civil”. Conciso, o autor estabeleceu como parâmetro o homem selvagem, em estado puro na sua relação com o mundo natural, em condições de exercer todo seu potencial, com determinado destaque frente aos outros elementos naturais.

Despindo esse ser assim constituído de todos os dons sobrenaturais que pode receber e de todas as faculdades artificiais que pode adquirir somente por

longos progressos; considerando-o em uma palavra tal como deveria ter saído das mãos da natureza, vejo um animal menos forte do que uns, menos ágil do que outros, mas, afinal de contas, organizado mais vantajosamente do que todos (ROUSSEAU, 2005, p. 44).

Embora divergindo em muitos aspectos, Hobbes, Locke e Rousseau acabaram por compor a base dos conceitos filosóficos de natureza que irrigou as ciências na Europa moderna, estabelecendo princípios para entender a natureza dentro da constituição da sociedade, engendrando conexões e correlações entre homem e natureza.

Na opinião de Protásio (2008, p. 41), os conceitos estabelecidos pelos jusnaturalistas foram fundamentados em dois princípios básicos ou variantes, presentes nas falas de muitos intelectuais dos séculos XVIII e XIX:

a) por um lado, a natureza é o estado selvagem onde os homens disputam entre si sem o intermédio de uma racionalidade superior – sendo oposto ao conceito de civilização (cultura, leis Estado, etc.) – o homem (natural) é o lobo do homem; b) mas também, a natureza é apresentada como estado de pureza, uniformidade, submetida a leis gerais.

Dessa forma, as ciências estavam envolvidas na tentativa de redescobrir o mundo, sistematizar a natureza e ordenar o universo. A natureza passou a ser subjugada, tratada como mercadoria, oposta a racionalidade humana. A ordem científica do século XIX era minimizar para maximizar, tornando o conhecimento disciplinado em áreas específicas e, através do método científico, elevando o homem ainda mais à categoria dominante da natureza.

Gonçalves denota que a ciência moderna está configurada em três eixos referenciais: a oposição homem e natureza, a oposição sujeito e objeto e o paradigma atomístico-individualista. Essa configuração é fruto da sistematização ainda incorporada pela sociedade racional pós Revolução Industrial, o real-imaginário cultural, que remete ao construtivismo de conceitos objetivos e subjetivos. Essa concepção de mundo exteriorizou o homem em relação à natureza, acabando por criar um abismo entre as ciências humanas e as da natureza.

O século XIX será o do triunfo desse mundo pragmático, com a ciência e a técnica adquirindo, como nunca, um significado central na vida dos homens. A natureza, cada vez mais um objeto a ser possuído e dominado, é agora subdividida em física, química, biologia. O homem em economia, sociologia, antropologia, história, psicologia, etc. Qualquer tentativa de pensar o homem e a natureza de uma forma orgânica e integrada torna-se agora mais difícil, até porque a divisão não se dá somente enquanto pensamento (GONÇALVES, 2006, p. 34).

Os adventos modernos introduziram o homem numa verdadeira crise socioambiental, acentuado pela compreensão da realidade no uso das ciências e da filosofia, por exemplo, e de outro modo, pela possibilidade de intervenção na realidade. O rompimento com os elos religiosos levou o homem a “subordinar toda força natural do mundo” (BATISTELA; BONETI, 2008, p. 1101).

Segundo Batistela e Boneti (2008), o desenvolvimento das ciências levou a construção dos princípios de evolução, progresso, crescimento, solidificados pela incessante e necessária intervenção humana. Adquirir conhecimento científico passou a configurar como referência ao desenvolvimento de uma nação, levando os Estados modernos a investirem cada vez mais no aprimoramento intelectual de suas sociedades.

Dessa forma, construiu-se uma concepção de natureza por meio de um olhar cada vez mais minucioso sobre o objeto a ser analisado, separando tudo o que fosse fantasioso daquilo que era passível de prova. Esse pensamento tornou-se abundante nas narrativas dos viajantes naturalistas europeus a partir de fins do século XVIII, dando significativo progresso às ciências naturais (CIVALE, 2009).

De posse de métodos, materiais e conhecimento, os instigados naturalistas decidiram que estava na hora de abandonar o estúdio, saltar de trás das escrivaninhas, de dentro das bibliotecas e (re) descobrir o *Novo Mundo*, novas espécies, novos minerais, riquezas incontáveis e sensações nunca antes sentidas. Para isso fez-se necessário viajar, pois a “viagem é aprendizado pela experiência” como bem observou Sússekind (1990, p. 110).

O mundo cada vez mais acelerado, carregava enxurradas de informações que inundavam o pensamento europeu moderno, convidando a buscar novos horizontes, além daqueles descritos em épocas mais remotas. Com o intuito de fazer parte (ser) da pesquisa, o viajante enfrentava obstáculos que estavam além de catálogos, registros e classificações, funcionando como laboratório do ambiente por onde passava, sofrendo interferências climáticas, sentindo texturas e observando diretamente a paisagem.

Para a sistematização da pesquisa itinerante, fez-se necessário construir uma ponte transitória entre os conceitos de natureza adquiridos nas academias europeias e o mundo encontrado do outro lado do Atlântico. É neste novo cenário que os naturalistas ganham merecido destaque, funcionando como conectores entre as antigas concepções e as novas contribuições para as ciências naturais.

Embora equipados e preparados para os desafios da pesquisa em forma de viagem, os obstáculos naturais iam muito além do previsível, havia o risco das doenças tropicais, da insurreição de guias e auxiliares, dos naufrágios, dos ataques de tribos hostis e de animais, entre outros. Desse modo, “o cientista que se faz viajante escolheu não apenas ver com os próprios olhos, mas ouvir e sentir com o próprio corpo os fenômenos onde lá acontecem”, instituindo uma consonância entre os métodos científicos e os registros de sensações e fenômenos observados (KURY, 2001, p. 863).

Desse modo, abordamos a representação da natureza na perspectiva dos viajantes naturalistas europeus do século XIX que, influenciados pelo iluminismo e envoltos pelos avanços tecnológicos do período, entendiam como objeto à disposição do homem, sendo passível de conquista pelo uso do conhecimento científico. Por meio da análise dos diários produzidos durante as viagens, buscamos compreender como os viajantes se relacionavam com a natureza, quais eram suas expectativas e como utilizavam o conhecimento científico na descrição de um novo mundo.

Para Freitas (2004), os viajantes naturalistas foram responsáveis por uma significativa transformação dos estudos geográficos, permitindo correlacionar fenômenos naturais como um todo, estendendo os métodos utilizados para análise das sociedades.

Essa humanização dos métodos científicos condizia com os interesses da metrópole. Segundo Domingues (2009, p. 170-171), “as expedições científicas do século XIX foram, ao mesmo tempo prática científica e representação concreta do processo político e econômico de expansão colonial e imperialista”, pois compreendiam ao mesmo tempo a conquista do interior e o mapeamento dos recursos naturais. O empenho do governo imperial em financiar e permitir viagens de cunho científico configurou-se pelo interesse em legitimar seus domínios sobre o vasto território.

Domingues (1996) salienta que os relatórios das expedições naturalistas também serviram de vitrine para a exposição dos produtos brasileiros no exterior, demonstrando a viabilidade de exploração de suas riquezas e o modo como acontecia o povoamento do interior, contribuindo tanto para a integração do Império enquanto nação como para a institucionalização das ciências naturais.

1.2 Rabiscos e registros: a viagem em princípio, meio e fim

Com a vinda da Família Real Portuguesa para a colônia em 1808⁴ e principalmente após o casamento de D. Pedro I com a Imperatriz Leopoldina, o Brasil passou a receber com frequência expedições estrangeiras, em grande maioria as de propósitos científicos, diplomáticos, comerciais, literários, artísticos, entre outros. Essas expedições buscavam contemplar o “novo”, a natureza exótica, contribuindo consideravelmente para as ciências, engrenada pela Literatura de Viagem, muito em voga no período (SOARES, 2002).

Ao viajante, cabia a tarefa de documentar e sistematizar tudo que observava, seguindo padrões pré-estabelecidos e com riqueza de detalhes nas descrições. Porém, além do caráter metódico, viajar constituía muito mais que seguir os métodos científicos, era também se expor a um rico acervo de sensações e experiências.

Para a grande parte dos naturalistas do século XIX, a multiplicidade em sua viagem poderia e deveria ser descrita pela ciência. Assim, o cientista que se faz viajante escolheu não apenas ver com os próprios olhos, mas ouvir e sentir com o próprio corpo os fenômenos lá onde acontecem. Porém, o viajante romântico, se por um lado produzia ciência *in loco*, por outro, acabou se especializando no registro preciso de sensações e fenômenos, em consonância com os métodos científicos estabelecidos na época (KURY, 2001, p. 863).

Segundo Pataca e Pinheiro (2005), de um modo geral, as viagens científicas eram planejadas com muita antecedência, normalmente seguindo um critério dividido em três etapas: a preparação, a viagem em si e o tratamento dos dados coletados *a posteriori*.

Seguindo o propósito da viagem, eram adquiridos os instrumentos necessários para a prática de campo, dando plenas condições para coleta, classificação, armazenamento e transporte dos materiais. A escolha dos integrantes das expedições também variava de acordo com o seu foco, reunindo profissionais como cartógrafos, geólogos, desenhistas, zoólogos, entre outros, sendo comum realizarem uma pequena viagem de treinamento por um local já conhecido e que remetesse ao ambiente que viriam a encontrar, exercitando assim o olhar para os aspectos geográficos do novo local.

⁴ O Bloqueio Continental, instituído por Napoleão Bonaparte na Europa, proibindo o comércio das nações européias com a Inglaterra sob pena de ter seu território invadido, obrigou a Família Real Portuguesa e toda sua comitiva a se refugiar no Brasil, acarretando diversas mudanças políticas, sociais e administrativas à colônia.

Buscando otimizar os resultados das expedições, os museus de história natural portugueses criaram manuais específicos para os viajantes, com instruções teóricas e metodológicas descritas minuciosamente:

Para uma boa execução das expedições científicas, eram elaboradas minuciosas Instruções de Viagens nos museus de história natural voltadas especialmente para os naturalistas viajantes. Sendo assim, ditavam sobre quais produtos naturais e industriais a serem recolhidos e como deviam ser preparados, os locais a percorrer, as observações etnográficas que deviam ser feitas, a produção de diários de viagem e desenhos, enfim, abordavam todo o instrumental teórico e prático das viagens (PATACA; PINHEIRO, 2005, p. 61).

Para os autores, a criação desses manuais tornou-se evidente em fins do século XVIII, principalmente pela necessidade de sistematização dos relatos dos viajantes até então, que muitas vezes acabavam subjetivando as informações, tornando-as descrições pessoais e dando espaço para interpretações variadas.

Segundo Pinheiro (2014), as expedições tinham em comum o fato de serem retransmitidas por meio de uma literatura de viagem, que consistia basicamente em retratar o deslocamento do viajante por um espaço geográfico em determinado tempo, transformando o que era observado em narrativa, contendo certa subjetividade do autor.

Nessa perspectiva, o trabalho de campo estabelecia um sistema totalmente diverso daquele praticado nos laboratórios, sobretudo pela sua imprevisibilidade e variações não controladas como clima, transporte, acesso a instrumentos, mudanças de paisagem, entre outros. Essa influência externa transformava os resultados e as interações dos viajantes no trabalho de campo, estando a viagem condicionada a fatores socioculturais e naturais que influenciavam os resultados. (PATACA, 2006).

A obra intitulada *Compêndio de Observações que formam o plano da Viagem Política e Filosófica que se deve fazer dentro da Pátria*, publicada por José Antônio de Sá em 1783, demonstrava a preocupação de Portugal com o encaminhamento das expedições científicas pelo reino e suas colônias.

Segundo Sá *apud* Pataca (2006), o viajante deveria possuir quatro qualidades essenciais: qualidades do corpo, dotes da alma, instrução política e instrução filosófica. As qualidades do corpo se resumiam em boa saúde, robustez e sentidos aguçados, para enfrentar as intempéries e facilitar a apreensão de informações. Os dotes da alma eram entendidos como um equilíbrio de virtudes, entre elas a agilidade, a perspicácia, a crítica e a moral justa, sendo

ao mesmo tempo aventureiro e prudente. A instrução política era imprescindível para o contato com autoridades e culturas diferentes, devendo o viajante conhecer profundamente economia, direito e história. Por fim, a instrução filosófica, ou seja, o conhecimento avançado de ciências como aritmética, zoologia, geografia, história natural, física e química.

Entretanto, a dificuldade em encontrar profissionais agraciados com tantas virtudes levou a adequações ao planejamento da viagem, formando equipes com diversos especialistas entre os componentes e treinamento específico em áreas fundamentais para a pesquisa.

O ideal de naturalista, seria, então, um sujeito que possuía talentos, habilidades e conhecimentos muito diversos, numa abordagem essencialmente enciclopédica. Porém, na prática isso nem sempre era viável, e os viajantes especializavam-se em cada ramo do conhecimento de acordo com sua formação e habilidades pessoais (PATACA, 2006, p. 12).

Segundo Kury (2004), se comparada a outras nações europeias da época, Portugal iniciou os trabalhos de reconhecimento científico em suas colônias tardiamente. Há um grande hiato entre as conquistas portuguesas na América e na África e a fundação da Academia de Ciências de Lisboa, já no ano de 1779, tendo ocorrido até então poucas publicações. No caso específico do Brasil, os cientistas luso-brasileiros acompanhavam o progresso científico na Europa, porém, somente a partir de 1808 é que iria se firmar a ideia de conquista do território através da ciência, fato que contribuiu para que muitos naturalistas europeus coroassem suas carreiras descrevendo a natureza brasileira.

Dessa forma, pesquisar em lugares exóticos, com a natureza considerada intocada pelas mãos da ciência era sinônimo de aprimoramento e reconhecimento pela sociedade científica. Havia aqui, muito a coletar, descrever, catalogar, observar, etc. Para aqueles que se dispunha a enfrentar os perigos do desconhecido, era a chance de ganhar prestígio e ser reconhecido profissionalmente (KURY, 2004).

Para registro das atividades de campo, eram feitos relatórios diários detalhados, com dados relevantes sobre o local por onde transitaram, tornando-se fontes documentais únicas e fundamentais para compreender a dinâmica das viagens científicas do século XIX.

Segundo Süsskind (1996), a literatura de viagem busca aproximar o máximo possível do real, representando profundamente a experiência, atentando para a veracidade da narrativa, facilitada pela escrita em forma de diários, enquanto tudo ainda está recente e de acordo com o caminhar da viagem.

Entretanto, ao contrário da viagem turística, nas viagens científicas e exploratórias o viajante não costuma se interiorizar com as vivências, sensações ou curiosidades, embora possa ser transmitido ao texto de modo subjetivo. Os lugares serão sempre o objeto a ser analisado, medido e registrado sob o fio da ciência e não na busca do autoconhecimento. Por tais motivos, a viagem científica exige planejamento, preparação e conhecimento prévio do quê, quando, onde e como se pretende estudar. Assim, “o narrador já parece iniciar o trajeto formado, com sólidos conhecimentos de ciências naturais que apenas testa e amplia diante de novos espécimes e terras desconhecidas” (SÜSSEKIND, 1996, p. 110).

Outra característica dos diários de viagem apontados por Sússekind é o modo como parecem atemporalizar a natureza, principalmente pelos seus propósitos de classificação e listagem que normalmente são empregados e que permite a outros viajantes reconhecer suas descrições logo que as encontre.

Mesmo com objetivos pré-determinados, os relatos das viagens científicas deixam transparecer subjetivamente a alma do narrador, revelando sentimentos que aflorados pela intensa experiência itinerante.

De acordo com Todorov (2006, p. 231), com o deslocamento há a mudança, que alimenta a viagem e posteriormente o seu relato, que só ocorre pelo efeito da mudança e assim sucessivamente, pois “a viagem no espaço simboliza a passagem do tempo, o deslocamento físico o faz para a mudança interior; tudo é viagem, mas trata-se de um tudo sem identidade”.

Em contato com os relatos de viagem, é possível estabelecer uma interação com ambiente e experiências passadas pelo autor, tornando-as mais evidentes quando mantida certa distância temporal entre a produção e a leitura (para Todorov, no mínimo uma geração), facilitando assim a identificação dos anseios e ideologias transmitidas subjetivamente pelo viajante.

Em relação aos leitores contemporâneos, Todorov (2006, p. 240) atenta para o modo como estes tendem a imaginar os relatos de viagem como um todo e a forma como os reproduzem, compreendidos por duas características fundamentais:

A primeira característica importante do relato de viagem, tal como imagina – inconscientemente – o leitor de hoje, parece-me ser uma certa tensão (ou um certo equilíbrio) entre o sujeito observador e o objeto observado. É o que designa, a seu modo, a denominação “relato de viagem”: relato, isto é, narração pessoal e não descrição objetiva, mas também viagem, um marco, portanto, e circunstâncias exteriores ao sujeito. (...) Mas há ainda uma segunda característica do gênero que a designação não comporta e que é

também muito importante: a localização das experiências contadas pelos relatos no tempo e no espaço.

Os *relatos de viagem* que se destacavam na Europa eram aqueles considerados verdadeiros, normalmente expressando sentimentos colonialistas, onde a superioridade em relação aos *outros* e à conquista do selvagem eram descritas. Esse raciocínio surgiu como suporte ao fato de que os objetivos de outros viajantes (aventureiros, sábios, poetas) acabavam por comprimir fatores importantes da viagem, como a preocupação com as populações locais ou com a experiência pessoal (TODOROV, 2006).

Tais fatos motivaram o grande sucesso dos relatos de viagens entre os europeus durante séculos, pois transmitia ao leitor o sentimento de ser representado pelo viajante. Ler os relatos era participar da viagem, pelos olhos do narrador/personagem, obtendo impressões novas, de lugares desconhecidos e culturas distantemente diferenciadas.

Já as narrativas de viagens científicas possuem uma importância documental singular e com características diferenciadas, mantendo um comportamento específico do autor em relação ao objeto, buscando uma posição menos abrupta sobre a natureza considerada ainda selvagem e que permanece em eterna inércia.

Essa nova linguagem de caráter documental e acumulativo descreve paisagens desabitadas, sem ação humana, em um tempo estático e não evolutivo. É um discurso centrado nas descrições precisas da natureza e que revela uma imagem benigna do cientista. Em contraste com a figura do conquistador das narrativas marítimas, presentes no cenário mundial durante três séculos, o naturalista apresenta-se com ingenuidade perante a natureza, tomando posse do seu objeto sem violência (BARBOSA, 2009, p. 4).

Para este autor, o discurso dos naturalistas estava focado na anticonquista, onde o principal papel era o de classificar e ordenar, utilizando uma linguagem padronizada e universal, quase sempre negando o conhecimento nativo por meio de uma visão primitiva eurocêntrica sobre estes habitantes. Com o adentrar do século XIX, essa narrativa ganha contornos de onisciência por parte do naturalista, que passa a considerar a importância do tempo na concepção das espécies e põe em cheque a linearidade da natureza.

Como fonte documental, os diários dos viajantes eram carregados de informações que iam além dos objetivos da pesquisa, principalmente no relato dos costumes dos nativos e da rotina da viagem. Porém, as informações acumuladas durante a pesquisa de campo eram

submetidas a um rigoroso processo de triagem em estúdio, atendendo ao critério de manter a objetividade científica, como afirma Rubens da S. Ferreira (2004, p. 72)

Os diários redigidos pelos viajantes e naturalistas eram mais ricamente detalhados se comparados às publicações impressas que eram lançadas no circuito editorial. Descrições pormenorizadas dos seres, das coisas, dos costumes dos povos, dos sentimentos e das inquietações intelectuais em campo são apenas alguns dentre os conteúdos possíveis desses diários, enquanto registros primeiros, porém pouco sistematizados, do contato dos viajantes/ naturalistas com o mundo observado.

Entretanto, mesmo com o processo editorial desses documentos, é possível identificar sentimentos, preconceitos e diferenças culturais por parte do narrador. Embora estruturado pelo racionalismo, os traços encontrados na literatura de viagem, objetiva ou subjetivamente, apresentam características que acabariam por traçar o modo como às ciências no Brasil caminhariam no século seguinte.

A busca pela legitimação do Estado Nacional, principalmente após o processo de independência, fortaleceu a criação de instituições de pesquisa como o IHGB⁵, que se propunha a conhecer, mapear e reconhecer a natureza dos confins da nação.

Segundo Barbato (2011, p. 9), devido à falta de laços de união, ao IHGB consistia a missão de construir uma identidade nacional, fundamentada nos princípios ocidentais, pois “a Europa era o modelo a ser seguido, era o continente considerado mais avançado, e era em seu modelo de civilização que o Brasil deveria se espelhar”, sendo fundamental destacar o diferencial brasileiro e sua originalidade, sem perder os padrões europeus.

Nessa perspectiva, os relatos dos viajantes agregaram valor não somente pela pesquisa em si, mas por sua contribuição para o conhecimento da nação como um todo, na busca de uma identidade singular e orientando para a civilização, tal qual como fizera as nações europeias.

Na Europa, as narrativas de viagens serviam como elo entre o mundo dito civilizado, e o novo mundo. Já para os “não” viajantes, essa era a única forma de contato com longínquos e desconhecidos trópicos e que agora poderiam ser explorados pelos relatos dos verdadeiros aventureiros. O relato tomava então a forma de uma janela, que levava o leitor a ver e viver através do outro, tornando-se testemunho de um mundo distinto, exótico e selvagem.

⁵ O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro foi criado em 1838, tendo como objetivos principais coligir, metodizar, publicar e arquivar documentos relativos à história e geografia do país, tendo entre seus fundadores José de Cunha Mattos e a participação ativa de D. Pedro II. Fonte: <http://www.ihgb.org.br/>.

1.3 Olhares edificantes: a natureza em representação

Viajar pelo interior brasileiro no século XIX era, sobretudo, desfrutar da novidade em todos os sentidos. Independente dos objetivos das expedições, os viajantes deveriam estar dispostos a enfrentar não apenas os perigos que as longínquas regiões tinham a oferecer, mas a missão de construir, desconstruir e reconstruir conceitos e saberes.

Para analisar a forma como era representada a natureza do Araguaia pelos viajantes que relataram suas experiências no século XIX, devemos considerar a conjuntura de todo o período, assim como a bagagem cultural e acadêmica que carregavam.

Ao se desprenderem em viagem para o Brasil, os cientistas tinham uma preocupação singular na forma como iriam representar a natureza, seguindo os manuais e trazendo em “sua bagagem todo o acervo teórico de um *projeto ilustrado*”, submergidos no conceito de natureza imutável e uniformemente racional (Amaral, 2003, p. 100).

Entretanto, ao adentrarem nos sertões e relatarem a experiência de campo, passavam a refletir as cargas culturais em sua produção, traço que se tornou marcante na literatura de viagem. Assim como no planejamento das viagens, as narrativas dos viajantes naturalistas também eram resultado de três etapas distintas da expedição: a preparação, a viagem em si e o relatório final.

Neste caso, a preparação iria além da organização do projeto, envolvendo todo o processo de formação do viajante, sua origem cultural e acadêmica. Estas condicionantes se refletem diretamente na personalidade, influenciada tanto pelos estudos feitos durante sua vida estudantil quanto nos preparativos para a expedição. Durante a viagem em si, eram feitas as anotações diárias, assinalando os enfrentamentos e obstáculos vencidos, curiosidades locais, fatos inusitados e detalhes de modo geral, abrangendo os pormenores do trabalho e do dia-dia. Normalmente, esse trabalho era realizado durante as paradas, em momentos de descanso e reflexão. Ao retornar ao gabinete, os viajantes tratavam todos os apontamentos, editando e organizando os relatos, na intenção de torná-los mais diretos e objetivos.

Durante o século XIX, as ciências percorreram um período marcado pela dualidade nos conceitos filosóficos, tendo de um lado o racionalismo e do outro o idealismo. Essa dualidade encabeçou a sistematização de ciências como a geografia, que transitava entre o estudo da natureza de maneira linear, como organismo e das sociedades.

Segundo Cidade (2001), as visões de natureza eram o reflexo dos pressupostos teóricos predominantes do período. Do racionalismo extraía-se a natureza-objeto, mantendo o

homem como sujeito e conseqüentemente a sociedade exterior a natureza. Já no idealismo, a natureza era tida como um organismo autônomo e identificado com a totalidade, da qual o homem fazia parte.

Enquanto o racionalismo se encarregava de sistematizar o estudo de campo, as narrativas contidas nos diários eram categorizadas pelo romantismo, influenciando consideravelmente na forma como o objeto de estudo era visto, levando à predileção do pitoresco e ao encantamento pela natureza intocada, como afirma Beluzzo (1996, p. 18):

Mais do que a descrição naturalista, predominam entre eles a abordagem romântica do passeio pelos arredores e pelos jardins, a visão do homem “original” na floresta virgem ou a forte sensação da grandiosidade do universo.

Havia no pensamento do viajante a ideia de natureza intocada, um mundo selvagem inexplorado, ainda não persuadido às mãos humanas. Esse novo pensamento foi sendo construído durante o século XVIII e XIX, sendo uma representação simbólica da existência de áreas naturais ainda intocadas pelo homem, permanecendo em estado de pureza.

Para Schama (2009), é difícil para o homem contemporâneo imaginar um fragmento de natureza que ainda não tenha sofrido a influência humana, seja em benefício ou malefício. Porém, ele chama a atenção para o fato de que esse pensamento faz parte do raciocínio humano desde a antiguidade, coexistindo com a sociedade desde sua origem.

Apesar de não ser fruto da sociedade pós-industrializada, a busca por uma natureza ainda intocada amadureceu consideravelmente com ela. Ao analisar os princípios do ambientalismo moderno nos Estados Unidos, Schama (2009, p. 17) esclarece que seus fundadores alimentavam a crença de que em algum lugar distante existia uma natureza ainda selvagem a ser descoberta, detentora da cura para os males da industrialização:

A ideia era de que a natureza selvagem estava em algum lugar, no coração do Oeste americano, esperando que a descobrissem, e que seria o antídoto para os venenos da sociedade industrial. Os “ermos bravios”, contudo, eram naturalmente, produto do desejo da cultura e da elaboração da cultura quanto qualquer outro jardim imaginado.

Assim, o próprio ato de identificar um local com essas características já denota o contato humano, elevando ao conceito de “mito da natureza intocada” (Diegues, 2001, p. 32).

Para Diegues, a palavra *mito*, nesse caso não se aplica com o sentido de ilusão ou fantasia, mas como símbolo pelo qual se representa o mundo natural, sem a presença do homem, responsável pela destruição desse mundo. Esse pensamento fundamentou a criação de parques naturais nos Estados Unidos a partir da segunda metade do século XIX, com a finalidade de preservar a natureza tal qual como ela havia se formado.

Essa reflexão demonstra os aspectos dualísticos vividos pelo pensamento científico ocidental nesse período, transitórios entre razão e emoção, permanecendo numa constante até mesmo para os padrões atuais. Procuramos aqui, refletir sobre a contribuição dos relatos em um sentido mais abrangente do que simplesmente o olhar científico, estando condicionado às construções subjetivas da espiritualidade muito manifestada pelos cientistas viajantes.

A criação de áreas naturais protegidas foi o reflexo desse pensamento simbiótico entre o racional e o espiritual (neomitos), onde é possível identificar elementos que compunham ambas as filosofias, como afirma Diegues (2001, p. 36):

A concepção de áreas naturais protegidas como natureza selvagem parece ser um desses neomitos. Nela parece operar-se uma simbiose entre o pensamento racional e o mitológico. Nesse conjunto de representações sobre o mundo natural intocado e intocável existem elementos claros que reportam ao pensamento empírico-racional, como a existência de funções ecológicas e sociais da natureza selvagem (o conceito de biodiversidade, por exemplo), dos processos ecológicos do ecossistema. De outro lado, existem nesse neomito elementos míticos claros que reportam à ideia do paraíso perdido, da beleza primitiva da natureza anterior à intervenção humana, da exuberância do mundo natural que leva o homem urbanizado a apreciar o belo, o harmonioso, a paz interior proveniente da admiração da paisagem intocada.

Ao analisar as imagens do Brasil produzidas pelos viajantes do século XIX, Ana Maria Beluzzo (2008, p. 2) chama a atenção para a percepção que estes constituem do lugar, pela sua posição em relação ao objeto de análise. A perspectiva do viajante reflete muito além do que ele simplesmente descreve, incutindo em uma viagem por sua memória.

E notar que o cenário existente é sempre um resultado de diversas ações e pode ser dado a ver por meio de diferentes óticas. Em diálogo com a paisagem existente, uns contemplam a ação de forças naturais. Outros atribuem sentido à imagem da cidade. Outros, então, dimensionam o mundo transformado pelo homem: o campo cultivado, o traçado que põe homens em comunicação, a capacidade edificadora, a conservação de florestas ou a simulação da natureza pelo arranjo de um simples jardim.

Esse ensejo cultural torna-se característico na literatura de viagem, uma espécie de assinatura do viajante, posição oposta em relação ao objeto, gerando visão e interpretação diversas.

Diria que o deslocamento do viajante estrangeiro é um percurso de dupla mão. Dá motivo a comparações orientadas, no mínimo, em dois sentidos. As mudanças das habituais circunstâncias ensejam, em última análise, alterações de pontos de vista. Pode-se afinal considerar que a consciência da relatividade das culturas tem sido um dos fundamentais ensinamentos propiciados pela viagem (BELUZZO, 2008, p. 3).

A leitura realizada a partir da narrativa de viagem nos convida a conhecer o narrador, atuante na concepção da natureza que representa, transmitindo valores, sensações e sentimentos apreendidos pelo processo que envolve tanto a viagem quanto o viajante. Ao representar a natureza, o narrador/personagem procura estabelecer ao leitor uma posição frente ao objeto, tomando como referência algo conhecido por ambos. Também se fazia comum apresentar a natureza brasileira como uma terra intocada, alimentando o imaginário do leitor ao descrever um o paraíso tropical:

Nada no mundo, talvez, haja tão belo quanto os arredores do Rio de Janeiro. Durante o verão, é o céu, ali, de um azul escuro que no inverno se suaviza para o desmaiado dos nossos mais belos dias de outono. Aqui, a vegetação nunca repousa, e em todos os meses do ano, bosques e campos estão ornados de flores. Florestas virgens, tão antigas quanto o mundo, ostentam sua majestade às portas da capital brasileira a contrastarem com o trabalho humano. (...) Quem poderá pintar as belezas ostentadas pela baía do Rio de Janeiro, esta baía que, segundo o almirante Jacob, tem a capacidade de todos os portos europeus juntos? (SAINT-HILAIRE, 1938, p. 20).

Para o europeu, habituado às florestas monótonas de sua pátria, compostas quase exclusivamente de duas ou três espécies diferentes de árvores, o espetáculo de uma mata virgem é verdadeiramente fascinante; uma floresta onde só a natureza trabalha na obra de destruição, em que a árvore morta cai sob seu próprio peso e vai nutrir com sua substância outros vegetais nascidos espontaneamente de suas ruínas, em que o luxo da produção é de tal ordem que ao ver tantas formas diferentes agrupadas de maneira mais insólita, tem-se a impressão de que duas criaturas da mesma espécie não existem nesse conjunto surpreendente (CASTELNAU, 1949, p. 32-33).

Há portanto, a preocupação em enfatizar as belezas naturais, a fim de garantir a veracidade dos contos, da importância da expedição e da singularidade do local. Mesmo

compondo missões científicas, Saint-Hilaire e Castelnau constantemente perpassam pessoalidade em suas descrições, fazendo observações envoltas de vislumbres, adquiridos pelo, e no contato direto com o local.

Ao relatar, o viajante se curva ao extraordinário, artífice próprio do deslocamento e do contato proporcionado pela viagem, “o relato também se alimenta da mudança; nesse sentido, viagem e relato aplicam-se mutuamente” (TODOROV, 2006, p. 231).

Para o naturalista em particular, ocorria em sua essência a necessidade de busca constante pela grande descoberta, pois havia um mundo natural disponível a esse propósito, cabendo a ele “ tirá-las do seu suposto caos natural e ordená-las já é um ato de posse, um ato de domínio” (PIRES, 2007, p. 46).

Contudo, o que atraía o leitor não eram os relatórios científicos com suas ordenanças da natureza, a narrativa continuava a exercer os mesmos efeitos sobre os interlocutores. Os leitores do século XIX ainda eram aficionados pela aventura, do mesmo modo que os gregos pela extraordinária jornada de Ulisses⁶ em retorno a Ítaca após a Guerra de Tróia. Segundo Pires (2007, p. 46), o atrativo das narrativas de viagem é porque elas “deixam claramente explícitas o narrador e suas aventuras, que permitem o exercício, tão caro à literatura, da imaginação, da evasão para um mundo desconhecido”.

Em termos estéticos e estilísticos, os viajantes naturalistas tiveram seus estudos de campo significativamente influenciado pelos trabalhos de Humboldt. Nascido na Prússia em 1769, Alexander Von Humboldt desenvolveu o gosto pela viagem e o apreço pela ciência, tinha sólidos conhecimentos em geografia, mineração, história e filosofia. Em fins do século XVIII viajou para a Venezuela onde iniciou seus estudos no rio Orenoco, a partir daí realizou expedições por grande parte da América do Sul e Central, descrevendo, catalogando, coletando e remetendo material. O resultado da pesquisa de Humboldt gerou uma incrível produção literária, contendo grande acervo de imagens e detalhes das viagens (PEDRAS, 2000; PIRES, 2007).

Pedras afirma que em seus trabalhos, Humboldt procurava descrever a natureza do Novo Mundo, sem perder o efeito do natural e evocando a consciência material a percepção sobre a natureza. Suas obras tinham um duplo efeito, cultivando a arte estética e o conhecimento em um mesmo patamar, unindo arte e ciência.

⁶ Ulisses ou Odisseu é o protagonista da obra de Homero intitulada Odisseia. Essa obra conta a fantástica história do herói em seu retorno à Ítaca após a Guerra de Tróia.

A dupla perspectiva de *Quadros da Natureza* é o evento crucial porque cumpre função estrita no conjunto: a interação entre literatura e ciência, ou entre sentimento e ideia, é o fato decisivo, a ser acompanhado em suas múltiplas caracterizações, uma vez que o literário vai funcionar como matéria complementar e compensatória do discurso da ciência. A transparência da linguagem e, sobretudo, de sua força mimética no modo descritivo de apresentação dos textos foi utilizada de maneira a não se chocar com a imagem que o viajante via e experimentava no contato direto com a natureza. Na avaliação de Humboldt, o leitor era assim levado a ver quase com seus próprios olhos (PEDRAS, 2000, p. 98).

Nosso intuito aqui não é analisar o modo como Humboldt representava a natureza, mas compreender como os elementos utilizados por ele contribuíram para a sistematização e interpretação dos viajantes naturalistas subsequentes a ele. Humboldt foi além do método e da técnica objetiva onde se buscava a aproximação com o real, seus “quadros” procuravam transmitir especialmente as sensações do viajante.

O uso amplo de literatura e imagens pelos viajantes é justificado pela necessidade compor, documentar e transmitir cenários por meio do uso conjunto de imagens e narrativas. Assim, Humboldt acabou por estabelecer muitas das características do estudo científico em viagem, instituindo métodos que possibilitasse transmitir dados e ao mesmo tempo acondicionar o leitor na posição do viajante, como observa Pedras (2000, p. 102):

O conhecimento e o domínio do novo espaço dependem em larga escala da descrição do novo terreno, efetuada a partir de uma escrita calculada, medida e ajustada ao que se está vendo. A literatura é decifratória, porque funde os detalhes mínimos desse novo panorama avistado numa unidade sintetizadora da ciência. Ela é também plástica, fotográfica, porque vira superfície refletora e reprodutora de cada canto do cenário que se descortina. A literatura em quadros ou a representação pictórica da paisagem, para Humboldt, vai, portanto, se constituir em mapa, numa representação gráfica compilada, de onde resultam, por meio do traçado de linhas e pontos coloridos, as regiões ainda desconhecidas. Mas, além de oferecer dados concretos para o conhecimento científico daquela natureza exótica, ela é evocatória, pois dá aos que a leem alguma qualidade do lugar e da sensação experimentada pelo observador na América.

A representatividade da natureza proporcionada pelos relatos de viagem estabelece duas importantes condicionantes; em primeiro lugar, organiza o trabalho de campo do cientista, contendo todas as informações necessárias para a análise dos resultados, já em estúdio e, em segundo lugar, possibilita ao leitor uma viagem às sensibilidades do vislumbre compartilhado pelo viajante, do primeiro contato com as longínquas terras.

Esse processo de olhar em duplo sentido torna-se exercício constante ao viajante que ao observar as nuances estabelecida pela diversidade intocada da natureza das novas terras, percorria a melhor posição para sua miragem, onde pudesse avistar a natureza sem obstáculos, dando sentido à totalidade. Ao mesmo tempo, recorre-se novamente à ciência, buscando por meio de métodos e sistemas, organizar e transferir objetivamente as informações captadas pelo olhar. Assim, o sentido descrito objetivamente depende exclusivamente do modo como foi absorvido o ambiente, por meio de transferências da ideia para a forma concreta, construindo uma representação do real.

Posto que os olhos fizessem movimentação para perscrutar, sondar e penetrar no desconhecido, a mente os acompanhava. Ela era sua fiel companheira, mas podia algumas vezes se precipitar e se arrojara a tornar fixo um aspecto que se apresentava à vista. Quando ela se precipita, ou se arroja, aquele olhar ganha corpo, ganha sentido através de uma ideia e aí o que se dá a ver não é somente o puro real, mas o real acrescido de conteúdo científico – do predeterminado do real. Nessa equação, olhar e mente trocam ideias, sensações cuja visibilidade vai depender do veredicto final da ciência, vai depender do contorno pelo qual elas serão enquadradas. O olhar embeleza a ideia disposta com antecedência na mente do viajante e a mente organiza os sentidos (PEDRAS, 2000, p. 104-105).

Para Pedras, ao observar de um local privilegiado, o viajante realiza um “olhar de sobrevoo”, percorrendo de um mesmo ponto todos os aspectos da natureza, identificando os vales, planícies, vegetação, etc. Após esse processo, o olhar retorna a seu ponto inicial, condensando todas as formas abstraídas e construindo um quadro equilibrado do objeto observado. Em determinado momento, o viajante retoma a busca pela experiência de uma visão mais focada nos detalhes, conhecido o todo, se faz também necessário tocar e sentir as partes.

Martins (2014) salienta que a dupla necessidade de produzir ciência e conquistar leitores forçava os viajantes a descreverem os elementos da natureza utilizando uma linguagem seca, porém com mesclas de imagens poéticas. Essa linguagem com características objetivas acabava se revelando, por vezes categorizando os objetos observados, trazendo à tona preconceitos e formas comparativas que remetem a estranheza, ao olhar com outros olhos.

Ao deixarem os centros urbanos do litoral brasileiro e adentrarem pelo interior praticamente despovoado, os viajantes descreviam os cenários em tons correlacionados, muitas vezes divididos em tons de um litoral moderno e um interior atrasado. Nos relatos, é

possível identificar menções sobre a sociedade interiorana e sua situação político-econômica, retratando quase sempre a miséria e o retrocesso frente a exuberante natureza.

O contato com o interior do Brasil levava os viajantes a vivenciar de forma direta e particular as dificuldades de um território extenso, praticamente inexplorado em relação ao potencial que apresentava. As observações relatadas nos diários ao viajar pelo rio Araguaia refletiram sistematicamente à situação política, econômica e social em que se encontrava a região naquele momento.

Durante o século XIX a região do Araguaia alternou períodos de menor ou maior atenção da administração imperial. Devido à decadência do ouro, a agropecuária e o comércio com o exterior surgiram como alternativa a grave crise econômica que afetava a província. Esse fato nos leva a analisar o contexto político que desenhou o processo de ocupação e exploração do rio Araguaia e suas margens, na intenção de compreendermos melhor o cenário encontrado pelos viajantes que por aqui navegaram nesse período.

2. RIO ARAGUAIA: OCUPAÇÃO E EXPLORAÇÃO

O objetivo desse capítulo é apresentar um breve contexto histórico da navegação fluvial pelo rio Araguaia⁷, considerando as ações políticas e administrativas tomadas em fins do século XVIII e ao longo do século XIX, na intenção de efetivar a comunicação e o comércio interprovincial Goiás-Pará.

A partir do contexto histórico, pretende-se demonstrar também como os acidentes naturais existentes tornaram-se fatores limitantes para a implantação da navegação fluvial. Dessa forma, apresentamos relatórios de viajantes, estudos e memórias descritivas da época que registram as condições de navegabilidades e as barreiras naturais que impediam a navegação ao longo do seu curso.

A importância do Araguaia, não apenas para as regiões centro-oeste e norte, mas para Brasil de um modo geral, se justifica por suas dimensões que, juntamente com o Tocantins, formam a maior bacia fluvial totalmente brasileira.

Com sua nascente na Serra do Caiapó no sul de Goiás, o Araguaia percorre os estados de Mato Grosso, Tocantins e Pará, fazendo sua foz com o rio Tocantins na região da tríplice divisa entre Tocantins, Pará e Maranhão. Segundo informações do Ministério dos Transportes (2014), o Araguaia possui extensão de 2.115 km, destes 1.818 km são considerados de ótimo potencial para a navegação, estando divididos em três trechos: da sua foz até a cidade de Aruanã-GO (1.472 km), de Aruanã-GO até Barra do Garças-MT (288 km) e de Barra do Garças-MT até Baliza-GO (58 km).

Em relação as suas características físicas, o rio é dividido em Alto, Médio e Baixo Araguaia. O Alto Araguaia se desenvolve desde sua nascente até a cidade de Registro do Araguaia-MT, percorrendo uma distância de 450 km em um desnível de 570 m. O segundo trecho (Médio Araguaia), vai desde Registro do Araguaia-MT até a cidade de Santa Isabel do Araguaia-PA, numa distância de 1505 km por um desnível de 185 m. Já o Baixo Araguaia compõe o trajeto de Santa Isabel do Araguaia-PA, até sua foz no rio Tocantins, um trecho de

⁷ Sobre a história da navegação pelo rio Araguaia ver:

DOLES, Dalisia Elizabeth Martins. **A Ligação Centro-Norte pela Via Araguaia-Tocantins no Período Colonial**. V Simp. Nac. de História – ANPUH: Campinas, p. 252-262, 1969.

SANTOS, Carcius Azevedo dos. **Araguaia-natureza, Araguaia-projeto: paisagens socioambientais em Couto de Magalhães, século XIX**. Dissertação (Mestrado em História) UNB: Brasília, 2007.

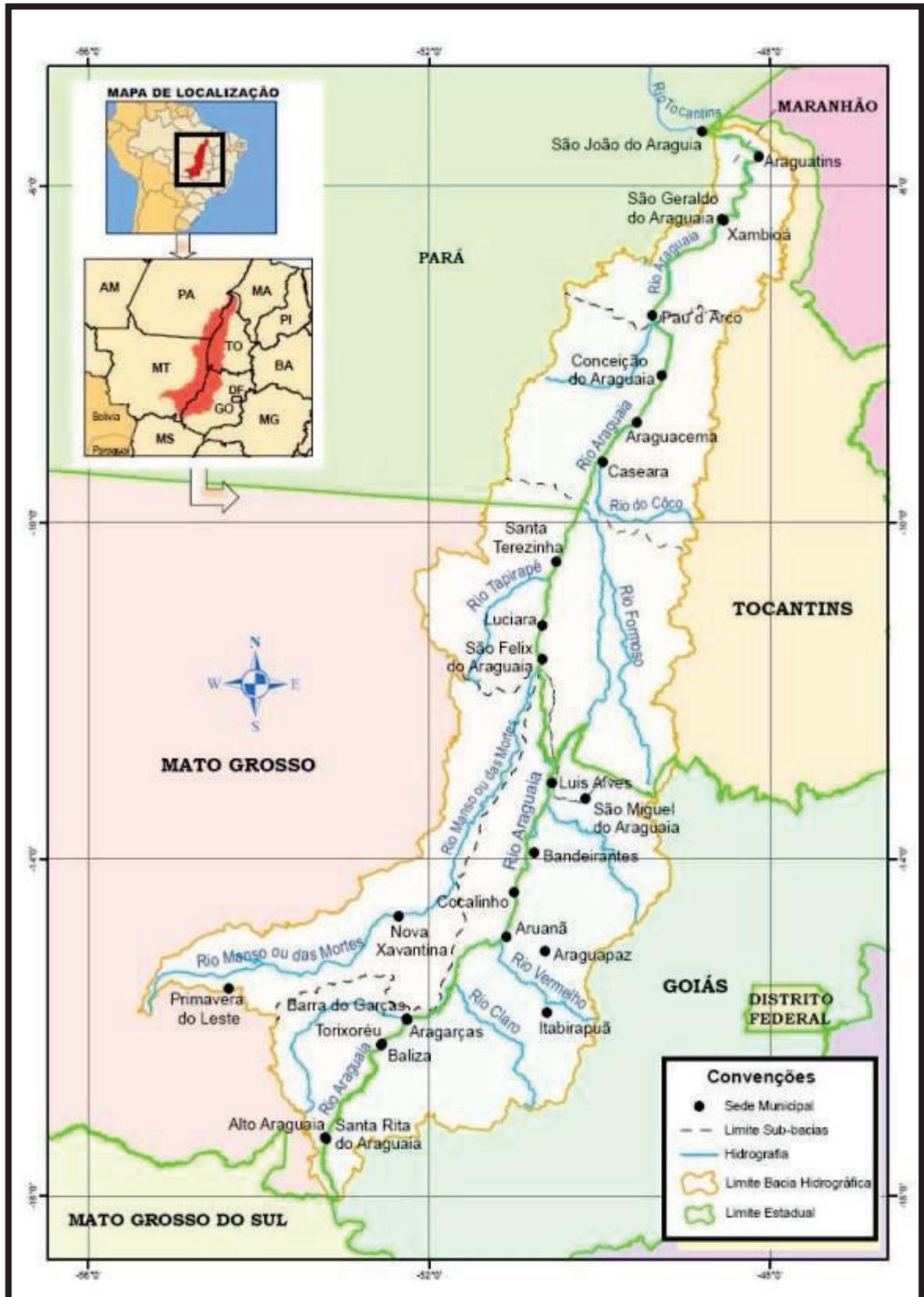
160 km com desnível de apenas 11 m, este último trecho apresenta os maiores obstáculos à navegação, composto por grandes cachoeiras, corredeiras e travessões (SANTOS, C. A., 2007).

O rio Araguaia pertence à Região Hidrográfica do Tocantins-Araguaia, que compreende uma área de 918.822 km², correspondente a 11% do Território Nacional, abrangendo regiões de Goiás, Mato Grosso, Maranhão, Pará, Tocantins e Distrito Federal. Essa região está configurada no sentido Sul-Norte, com predominância dos biomas de Floresta Amazônica e Cerrado (Agência Nacional de Águas, 2014).

Sua área de drenagem atinge 377.000 km², possuindo uma vazão média em torno de 6.100 m³/s. O clima característico da região é o quente/semiúmido, tendo seus picos de cheia entre janeiro e maio, enquanto as menores vazões são registradas entre os meses de junho e setembro (AQUINO, S.; STEVAUX, J. C.; LATRUBESSE, E. M., 2005)⁸.

⁸ Esse estudo é o resultado da análise de dados obtidos a partir de nove estações hidrológicas localizadas nos cursos do alto, médio e baixo Araguaia. As informações dão conta das vazões médias diária, mensal e anual, além de largura, profundidade e velocidade, coletadas entre os anos de 1970 e 1999.

Figura 1 – Bacia Hidrográfica do rio Araguaia.



Fonte: MOSS G.; MOSS M., 2007, p. 15.

2.1 Por águas nunca dantes navegadas: os primórdios da navegação pelo Araguaia

Devido à decadência da mineração na segunda metade do século XVIII, a província de Goiás estava mergulhada em uma profunda crise econômica, tão intensa que viria a assolar a região por todo o século seguinte.

Por ser uma região banhada por volumosos e extensos rios, o governo de Goiás viu a navegação fluvial e o comércio interprovincial como meio mais viável a ser adotado para retirar a província da estagnação.

A situação econômica de Goiás é grave em consequência do gradativo esgotamento das minas. A ligação e o restabelecimento do comércio Goiás-Pará poderia vir a ser a solução para esse e muitos outros problemas. As relações comerciais passam a interessar aos governos das duas capitânicas, principalmente as do Pará, porto de mar e centro distribuidor dos produtos europeus (DOLES, 1969, p. 254).

Entretanto, no auge da mineração, a Coroa Portuguesa⁹ havia proibido a navegação fluvial na tentativa de conter o contrabando do ouro, forçando assim sua retirada via terrestre e a passagem obrigatória pelas casas de fundição. Apenas em 1782, já com a mineração enfraquecida, a Coroa volta a permitir a livre circulação de embarcações na região, iniciando a partir de então, um conjunto de ações que visavam explorar a navegação, ocupar as margens e efetivar o comércio, principalmente pelos rios Araguaia e Tocantins.

Finalmente, em 1782, cai a proibição e a navegação do Tocantins e dos rios interiores passa a ser estimulada. No entanto, o longo período de interrupção da navegação deixou um saldo negativo representado pelo atraso do desenvolvimento daquela atividade e prejuízo para o povoamento das margens dos referidos rios (DOLES, 1969, p. 254).

Em face da enorme distância em relação aos grandes mercados consumidores, a administração da província de Goiás buscou alternativas para melhorar a comunicação com outras províncias e estimular o comércio interprovincial.

As dificuldades econômicas despertaram o interesse dos governantes pelos grandes rios que banham a região, situando-os como primordiais para a comunicação entre as províncias de Mato Grosso, Goiás e Pará. Essa posição frente às dificuldades econômicas

⁹ O território brasileiro esteve submetido à condição de Colônia de Portugal até 1815 quando, através de um decreto, D. João VI o elevou à condição de Reino Unido a Portugal e Algarves.

acabou resultando em diversas tentativas de efetivar a frequente navegação desses rios, em um cenário que perdurou por praticamente todo o século XIX, ora com maior ou menor intensidade.

A reabertura à circulação fluvial deu início a um novo cenário econômico, porém as cicatrizes deixadas por mais de quatro décadas de bloqueio à navegação e o descaso com a ocupação das margens já eram notáveis, evidenciando as dificuldades que viriam ao retomar esse processo.

Diante da necessidade de estimular a produção e o comércio, os governos provinciais tinham nos rios a expectativa de solução de parte desse problema, superando os obstáculos do trânsito de mercadorias em larga escala e distância.

Assim, ainda no século XVIII são incitadas as primeiras expedições de reconhecimento do rio Araguaia e de seu potencial uso para a navegação:

Por determinação do governador do Pará, Dr. Francisco de Souza Coutinho é feita a exploração do Araguaia e tenta-se travar relações com os indígenas da região. Ainda sob patrocínio do mesmo é organizada uma sociedade mercantil para explorar a navegação e o comércio entre Goiás e Pará. Em 5 de fevereiro de 1791, sob o comando do cabo Tomás de Souza Villa Real, parte uma expedição rumo a Vila Boa (DOLES, 1969, p. 254)

Villa Real retorna ao Pará com sua expedição apenas em 1793, entregando seu diário e apontamentos a Francisco de Souza Coutinho. Em carta enviada ao Ministro Martinho de Melo e Castro em março do mesmo ano, Coutinho informa as condições de navegabilidade e propensão comercial com as províncias de Goiás e Mato Grosso utilizando o rio Araguaia, conectando-se as capitais pelos rios Vermelho e das Mortes respectivamente.

A dita exploração e reconhecimento, de que vou dar a conta não só correspondeu, mas excedeu, quanto a mim, que se pudera desejar; e se em toda a ocasião fora esta descoberta de grande interesse pelo notável acréscimo que deve produzir na cultura e no comércio de uma e outra capitania, na presente conjuntura ainda a considero mais importante pela facilidade dos prontos socorros, que esta pode receber d'aquela oferecendo-se a ocasião de os precisar. (...) tem por outra parte a incomparável vantagem de permitir o comércio e comunicação não só com aquela capital, senão também com os habitantes do Cuiabá (REAL, 1891, p. 401-402).

Recomendando ao Ministro a ocupação e o cultivo das margens do rio, dando viabilidade à navegação:

Por estes motivos, independente do acréscimo da cultura que deve experimentar a da capitania de Goyaz encerrada até agora nos limites que prescrevia o consumo interior de seus habitantes, me parece de suma importância para o serviço de Sua Majestade que a navegação pelo dito rio Araguaya seja frequentada, povoando-se e cultivando-se as suas margens (REAL, 1891, p. 404).

Em carta do então governador da província de Goiás Tristão da Cunha Menezes ao comerciante Ambrozio Henriques, um dos responsáveis pela expedição de Villa Real, podemos observar que neste momento, o interesse do governo de Goiás era o de servir como entreposto comercial entre Pará e Mato Grosso, dando crédito ao projeto proposto por Coutinho:

Sr. Capitão Ambrozio Henriques. – O pardo Thomaz de Souza Villa Real, encarregado por Vm. da exploração dos rios navegáveis desta capitania, por insinuação do Exmo. Sr. General d’esse Estado, me entregou com as cartas de S. Ex.^a a que Vm. me dirigiu datada de 5 de fevereiro do ano pretérito: e suposto eu tenha procurado todos os meios de abreviar a referida expedição, ainda agora é que me é possível faze-lo seguir para essa cidade, onde de viva voz exporá a Vm. as vantagens que podem resultar do comercio à que Vm. se propõe; os gêneros de mais consumo, os preços em que ordinariamente se reputam, a permutação que dos mesmos se poderá fazer com os produzidos no país; e finalmente a grande exportação que terão para as capitanias de Mato Grosso e Cuiabá, cujos comerciantes precisamente hão de passar por esta vila, e achando gêneros em que possam preencher as suas receitas, certamente os não irão buscar aos portos de mar. Queira Vm. contar sempre comigo para tudo quanto for do seu obsequio. Deus guarde a Vm. muitos anos. Vila Boa, 6 de outubro de 1792 (REAL, 1891, p. 411).

Embora tenha demonstrado interesse pelo comércio interprovincial, Menezes se isentou de propor investimentos para a navegação do Araguaia, limitando-se a dispor a capital de Goiás como intermediária comercial e de logística aos comerciantes que debandassem do Pará e do Mato Grosso.

Já No decorrer do século XIX, as províncias de Goiás e Pará demandam recursos nessa empreitada, desde o financiamento de empresas de navegação até a construção de presídios ao longo do percurso. Durante esse período, na maioria das vezes a região fora representada pelos documentos oficiais como longínqua, esquecida, mas que ao mesmo tempo vivia uma incessante luta para romper o isolamento através da navegação (CAVALCANTE, 2008).

Outro aspecto da navegação do rio Araguaia que merece atenção, diz respeito às decisões políticas relevantes tomadas na época e direcionadas a navegação, onde os

presidentes de província se posicionaram aleatoriamente entre o incentivo a navegação pelo rio Araguaia, pelo Tocantins ou a abstinência de investimentos na atividade.

A complexidade de tais decisões correspondia ao fato de que a navegação não dependia somente de embarcações, necessitava ainda de mão-de-obra especializada, estrutura de apoio aos navegantes e produtos para comercialização.

Para viabilizar a navegação, deveriam ser feitos grandes investimentos em estrutura, como portos e estaleiros, além da construção de presídios para apoio logístico aos navegantes, visto que uma viagem entre a Vila Boa e Belém, por exemplo, levava meses para ser realizada, carecendo às embarcações priorizar a carga de mercadorias em relação aos víveres.

Havia também a preocupação com os ataques dos nativos às embarcações, em seu roteiro, Villa Real anotou treze nações indígenas que habitavam a região do Araguaia. Em 1814, o Capitão Francisco de Paula Ribeiro, em sua viagem às fronteiras do Maranhão e de Goiás, acreditava que o ataque dos nativos era o principal motivo do fracasso da navegação pelo Araguaia até então, destacando a importância do rio principalmente para a Província de Goiás. Em seu roteiro, Ribeiro faz uma avaliação sobre a situação na qual a região se encontrava, desde os aspectos geográficos até os econômicos da própria província.

O grande rio Araguaia, maior em dobro do que já nestas alturas se mostra o mesmo Tocantins, entra n'este da parte oeste, e a sua origem vem muito mais do sul do que a origem de seu confluente. Acha-se-lhe uma só cachoeira considerável, a que chamam de Grandes Barcos, e era navegável de grandes barcos se não fosse que o desaguar do Tocantins tão encachoeirado, ainda d'ele para baixo e aonde perde o nome, lhe não impedisse essa vantagem, tão considerável para a capitania de Goyaz, que ele atravessa em toda a sua latitude, ramificando-lhe com seus braços navegáveis uma principal parte do centro, e cortando-lhe pelo meio com o rio Vermelho (um dos seus melhores confluente) a mesma capital Vila Boa. Por ele era algum dia a principal navegação das pequenas canoas do Pará para aquela dita capitania de Goyaz; porem suas margens, habitadas por nações gentias ainda mais barbaras do que as do Tocantins, especialmente a *Karajá* e *Karajái*, a fez trocar pela atual, apesar dos seus pesadíssimos incômodos. O encontro d'estes dois grandes correntes Tocantins e dito Araguaia é em terrenos tão baixos, que todo o que há entre eles, próximo a este ponto, fica por muitas léguas submergido, nas águas quando chegam as do inverno. Posto que em grande distância um do outro, correm paralelos até a ocasião da volta ao centro que faz o Araguaia para se encontrar com o seu confluente, conservando eles entre si, e pelos seus lados, tão dilatados desertos, pertencentes à capitania de Goiás, que nem em dois ou três séculos ela os poderá fisicamente povoar (RIBEIRO, 1870, p. 35).

Notadamente, Ribeiro percebe a grandiosidade do sertão¹⁰ goiano no espaço disposto entre os rios Araguaia e Tocantins, assinalando o quanto seria difícil à ocupação desse vasto território. Outros apontamentos fazem referência ao transporte fluvial de um modo geral, salientando que os únicos produtos necessários para os navegantes nas longas viagens eram sal, farinha, aguardente, pólvora, chumbo e anzóis, já que os demais víveres eram encontrados em abundância ao longo do rio.

Para Francisquinha L. Carvalho (2008, pp. 33-34), essa é a ideia de “Sertão ligado”, onde “Os caprichos da natureza oferecem alimentação em abundância àqueles que o procuram”, demonstrando o porquê da grande quantidade de nações indígenas habitando o vale do Araguaia.

Porém, mais de meio século após a visita de Ribeiro, Taunay (1876) encontrou a região ainda em raquítica situação, com o povo goiano em plena desesperança, refletindo a crise econômica que se abateu sobre a província após o esgotamento das minas e a oscilação dos governadores no que tange ao apoio à navegação.

Ao conjurar que o povoamento da região levaria de dois a três séculos, Ribeiro aparentava profetizar o que se ocorreu por quase todo o século XIX, que em sua segunda metade ainda parecia apenas um espelho da paisagem intocada, observadas pelos primeiros navegantes:

No estado de completo abandono em que jaz a imensa bacia cortada de aquele caudal, no pé desordenado dos presídios militares que são núcleos de vícios e desmando e nunca centros de onde possa irradiar população amiga do trabalho, cumpriria concomitantemente tratar de colonizar o ubérrimo vale, de atrair gente e prende-la à terra (TAUNAY, 1876, p. 19).

Taunay tinha plena convicção que a viabilidade da navegação pelo Araguaia só aconteceria proporcionalmente à ocupação da região. Essa visão estratégica havia se manifestado nos gabinetes de governadores de Goiás desde as primeiras décadas do século, levando a materialização e investimentos no setor. A administração da província estabelecia incentivos monetários às empresas de navegação, ao mesmo tempo em que procurava

¹⁰ Segundo Janáina Amado (1995, p. 148), o termo fora amplamente utilizado por viajantes durante o século XIX como referência a “áreas extensas e afastadas do litoral, de natureza ainda indomada, habitadas por índios ‘selvagens’ e animais bravios, sobre as quais as autoridades portuguesas, leigas ou religiosas, detinham pouca informação e controle insuficiente”.

intensificar a ocupação das margens e o estabelecimento de núcleos de povoamento para garantir a oferta de produtos mercantis e a segurança da navegação.

2.2 Intenções políticas e ações efetivas na exploração do Araguaia

O efetivo exercício da navegação em larga escala pelo rio Araguaia dependia das decisões tomadas pela administração das províncias ligadas a ele, principalmente a de Goiás que cobria toda a sua margem direita. Nos relatórios dos presidentes da Província de Goiás, podem-se encontrar informações pertinentes à situação do Araguaia por quase todo o século XIX, contendo referências a sua navegabilidade, projetos, investimentos em estrutura e na ocupação de seu vale.

Apesar de algumas viagens comerciais bem sucedidas entre Vila Boa e Belém terem sido realizadas, após a viagem de Villa Real em 1791 pouca coisa havia mudado em relação à exploração do rio Araguaia, com sua navegação permanecendo tímida por décadas, afastando a ideia de um fluxo comercial com o Pará por estas águas por um longo período.

Em 1811 o governador de Goiás Fernando Freire de Castilho recebe ordem da Coroa para incentivar a navegação dos principais rios, povoando as margens, corrigindo os obstáculos naturais e resolvendo os problemas com os nativos. Para solucionar esses problemas, foi proposta a construção de presídios¹¹ que, por falta de recursos, apenas dois conseguiram sair do projeto (DOLES, 1969).

Durante o período colonial, a Coroa se absteve de um povoamento realmente efetivo dos limites das províncias de Goiás e Mato Grosso. Segundo Nogueira (2012), já no século XIX, não havia nenhum núcleo de povoamento luso-brasileiro perene nos 1000 km que separavam as capitais das duas províncias. A resistência dos povos nativos e o despovoamento ainda eram um problema sem solução.

Somente a partir da Independência em 1822 é que políticas efetivas com o interesse em garantir a ocupação das fronteiras do “Brasil Central” serão aos poucos introduzidas pela administração imperial e assim demonstrar o domínio dessa região.

¹¹ Os Presídios eram fortificações e/ou núcleos de povoamento construídos com a finalidade de ocupação territorial, defesa das fronteiras e fixação do poder governamental no interior. Ver: CARVALHO, Francisquinha Laranjeira. **Fronteiras e conquistas pelo Araguaia – século XIX**. Goiânia: Kelps, 2006.

Até a década de 1830, ocupar e navegar pelo rio Araguaia ainda permanecia basicamente no discurso dos *Presidentes* de Goiás, mesmo que muitas vezes fosse apontada como solução para a recuperação econômica da província, como expôs em 1836 o presidente Rodrigues Jardim, afirmando estar persuadido de que a navegação dos rios e a correspondência com o Pará trariam grande vantagem comercial para Goiás.

Dois anos depois, Camargo Fleury (1838, p. 13) relatou o baixo retorno financeiro do norte da Província, reclamando que “os povos do Norte tem sido remissos na contribuição dos impostos” e apontou os problemas relacionados à navegação e ocupação das margens do Araguaia como resultado da violência dos povos Canoeiros, Xavante e Xerente contra os *brancos*.

Vale lembrar, que desde 1834, a questão indigenista estava sob a responsabilidade das Assembleias Provinciais, não havendo qualquer menção sobre o assunto nas leis imperiais. Esse fato levava à constante submissão ao Diretório Pombalino e ao controle absoluto do Estado sobre a população nativa (GIRALDIN, 2002).

Para Assis Mascarenhas (1839) a navegação e o comércio com o Pará seriam as únicas formas de reanimar os agricultores da Província, dando ênfase à produção de algodão, fumo, gado, café e açúcar. Considerava também que os principais entraves à navegação comercial eram os obstáculos naturais, o ataque dos nativos e a falta de mão de obra. Entretanto, fez observação a grande habilidade que os índios possuíam para a navegação, salientando a importância que teriam caso fossem empregados como tripulantes nas embarcações.

Em seu relatório, Ramalho (1846, p. 10) apresentou a precariedade pela qual Goiás passava e sobre o Araguaia, recomendou a criação de meios necessários para “promover a civilização dos indígenas e proporcionar os meios de realizar a já conhecida navegação d’este Rio”, efetivando assim o comércio com outras províncias.

Dois são os grandes, e principais embaraços, que impedem a navegação do rio Araguaia: o primeiro é a falta de Povoações as margens deste Rio, que prestem aos navegantes os socorros indispensáveis de mantimentos, para que não se vejam obrigados a levarem seus Barcos quase inteiros carregados dos viveres precisos para tão longa viagem: o segundo é a agressão dos Selvagens, o que exige uma tripulação muito numerosa para a defesa dos comerciantes (RAMALHO, 1846, p. 18).

Sob o reinado de D. Pedro II, o Brasil buscou uma nova abordagem para a questão indígena: as decisões foram centralizadas na corte, sendo estabelecida a catequese e a civilização como mecanismos para inserir os nativos na sociedade. (GIRALDIN, 2002).

Essa posição permitiu a entrada de missionários religiosos no país e que tiveram importante papel na composição da política de implantação dos presídios.

Convicto das vantagens que as características geográficas da província de Goiás proporcionavam, com seus grandes rios e campos férteis, Ramalho apresentou uma política de dupla missão; civilizar os índios e navegar o rio. Seu principal argumento centrava-se na possibilidade de estabelecimento comercial com o Pará em larga escala, realizado por meio da navegação.

Quando concebi o projeto de fundar Aldeamentos a margens do Rio Araguaia foi com o duplo fim de promover a civilização dos Indígenas, e proporcionar os meios de realizar se a já conhecida navegação d'este Rio. Poucas noções da Topografia da Província são bastantes para afirmar se que ela é uma das mais favorecidas pela natureza de quantas compõem o Solo Brasileiro. A história de todos os povos nos convence que os países que tem marchado com mais rapidez na carreira da civilização, e da riqueza são aqueles que têm meios mais fáceis, e menos dispendiosos para a deslocação dos produtos do lugar da produção ao lugar do consumo, e por isso sempre tiveram vantagem as Nações marítimas sobre aquelas situadas do litoral (RAMALHO, 1846, p. 17).

Convencendo os “capitalistas” da capital da Província a investir nesse empreendimento, Ramalho arrecadou fundos para uma viagem experimental a fim de explorar o comércio interprovincial com o Pará.

A viagem inaugural ficou a comando do então deputado Rufino Teotônio Segurado, que propôs a saída de Vila Carolina¹², situada à margem direita do rio Tocantins, onde havia diversos gêneros de interesse comercial e remeiros de qualidade e baixo custo. Dessa forma, a descida até Belém seria realizada em sua totalidade pelo rio Tocantins e a viagem de volta pelo Araguaia.

O regresso teve sua saída do Porto do Pará¹³ em 19 de maio de 1847, atracando no Porto Thomaz de Souza¹⁴ em 6 de fevereiro de 1848, trazendo mais de duas mil arrobas¹⁵ de mercadorias, dentre as quais, o sal e o vinho (FLEURY, A. P., 1848, p. 19).

¹² Carolina-MA.

¹³ Em Belém-PA.

¹⁴ Rio Vermelho, próximo a antiga capital Vila Boa.

Essa viagem foi considerada um ensaio, cujo propósito principal era o reconhecimento dos obstáculos e comodidades do rio e instituir a possibilidade da criação de uma empresa de navegação, que foi estabelecida através de um contrato de três anos.

Em sua gestão, Padua Fleury (1848, p. 26) procurando resolver o problema de mão-de-obra, solicitou ao frei Segismundo de Taggia, responsável pela catequese dos Xavantes, o envio de quarenta e cinco indígenas para a capital:

Se estes Selvagens deixarem seus costumes bárbaros, serão de grande utilidade, não porque são muito mais laboriosos, e industriosos que os Carajás, como porque poderão prestar socorros a navegação do Araguaia.

Fleury ordenou a distribuição de roupas, fumo e ferramentas aos indígenas das margens do Araguaia na intenção de apaziguá-los e conseqüentemente facilitar a passagem dentro dos limites dominados por eles. A troca de mercadorias com os nativos era comum durante as viagens, como mostram os relatos dos viajantes que analisaremos nos próximos capítulos.

No mesmo relatório, solicita à Assembleia da Província recursos para que sejam realizados estudos sobre as condições de navegação e desobstrução do leito do rio Araguaia, acreditando que devido ao acesso direto à Vila Boa através do rio Vermelho, poderia estabelecer uma rota comercial mais viável e conseqüentemente diminuir os custos dos produtos de primeira necessidade importados pela Província.

Eduardo Olimpio Machado (1850, p. 36) compartilhava dos mesmos ideais acerca da recuperação de Goiás, afirmando que “este *desideratum* só pode ser obtido, pelo veículo da navegação fluvial”. Durante seu governo foi construído, por ordem do Governo Imperial, o presídio de Santa Leopoldina, na confluência do rio Vermelho com o Araguaia e ordenada a fundação de mais quatro; dois situados nas extremidades meridional e setentrional da Ilha do Bananal, um na Cachoeira Grande e outro na região onde havia sido destruído o de Santa Maria pelos indígenas em 1813.

Machado (1850, p. 36) garantiu também a abertura de uma picada, conectando a Vila de Carolina ao Presídio de Cachoeira Grande, estimulando assim a comunicação entre os rios

¹⁵ No século XIX, uma arroba era equivalente a 32 arráteis ou 14,688 quilogramas. Ver: PEREIRA, Naiala Pires. **Medidas Tradicionais usadas em Goiás no Século XIX**. Monografia (Graduação em História) Anápolis: UEG, 2009.

Araguaia e Tocantins por terra e, conseqüentemente lançar “os primeiros fundamentos destes incultos sertões”.

Na gestão de Silva Gomes, o comércio do rio Araguaia novamente demonstrava acentuado enfraquecimento, com a empresa de navegação declarando prejuízo equivalente a metade de seu capital. Esse fato levou a criação de uma nova companhia, composta por quarenta acionistas e de sessenta ações no valor de cem mil réis cada.

Em seu discurso aos acionistas, o presidente afirmou não ter dúvida sobre os potenciais lucros que a atividade comercial fluvial poderia trazer à companhia, salientando a importância para a recuperação financeira de Goiás:

Será uma fortuna, senhores, se o Rio Araguaia vier a ter em suas águas um grande numero de barcos, que se empreguem em uma constante navegação. Conheceréis então que é ela o mais rico veio de ouro, que se pode abrir na Província (GOMES, 1851, p. 50).

Entretanto, em 1852, Gomes já mudaria seu discurso, dizendo que seria “mais acertado proteger de preferência a navegação do Tocantins” e recomendando a transferência dos presídios localizados nas margens do Araguaia para aquele rio.

A posição de Gomes foi compartilhada por seu sucessor Francisco Mariani (1854, p. 28) que acreditava que a ocupação das margens do Araguaia deveria acontecer através da iniciativa dos próprios habitantes com o decorrer do tempo, salientando que investir no povoamento era “disseminar a população tão escassa da Província”, demonstrando não haver naquele momento, nenhum incentivo a imigração de pessoas de outras partes do país.

A navegação comercial e a ocupação do Araguaia apresentavam-se ano a ano em constante retrocesso. Para Cruz Machado (1855, p. 64) “o futuro de sua navegação, comércio, civilização, riqueza, prosperidade enfim terá infelizmente de dormir ainda um longo sono, envolto no gélido manto da inércia, e do abandono”, o que seria comprovado nas administrações seguintes.

O assunto volta à tona somente no início da década de 1860 no governo de Alencastre, que apresentou em seu relatório de 1862 um levantamento da navegabilidade do rio Araguaia, apontando oito travessões e três cachoeiras como os principais obstáculos naturais, havendo a possibilidade de navegação por vapores de até 21 palmos¹⁶ de calado no período de dezembro a junho. A partir desse momento destaca-se a ideia da implantação da

¹⁶ A medida de um palmo correspondia a 22 centímetros (PEREIRA, N. P., 2009).

navegação a vapor, iniciando um novo ciclo na história do rio Araguaia, destacando-se a figura de Couto de Magalhães.

José Vieira Couto de Magalhães assume a presidência da Província de Goiás em 1863. Visionário e apaixonado pelo Araguaia, concentrou todos os esforços na implantação da navegação a vapor e na comunicação com as províncias de Mato Grosso e Pará.

Nesse mesmo ano, Couto de Magalhães realiza uma viagem de reconhecimento do rio Araguaia. Em seu relatório, traz diversos apontamentos para a viabilização da navegação, bem como do povoamento e ocupação das margens, reconhecendo que a recuperação econômica e o progresso da Província dependiam sistematicamente da ligação com outras províncias, possibilidade advinda com o uso das vias fluviais.

A prosperidade desta província depende do Araguaia, esse imenso rio, que constitui uma verdadeira maravilha, já por sua beleza, já pela fertilidade das regiões que atravessa, já por oferecer uma navegação de cerca de 700 léguas. Para aí o goiano deve dirigir suas vistas, como o israelita as dirigia para a coluna de fumo que o guiava à Terra da Promissão. O futuro é grandioso com a navegação do Araguaia; sem ela, tudo é raquítico e mesquinho, como tem sido até o presente (MAGALHÃES, J. V. C., 1863, p. 41).

O sonho de Magalhães foi realizado em 29 de maio de 1868, durante a presidência de Gomes de Siqueira, quando foi inaugurada a tão esperada navegação a vapor do rio Araguaia. A cerimônia foi realizada em frente ao presídio de Leopoldina, contando com a presença de algumas autoridades e de Magalhães, responsável pela instalação da empresa de navegação.

É com o mais vivo prazer e verdadeira satisfação que trago ao vosso conhecimento o facto mais importante, e que tem de firmar a época mais notável da historia da província – a inauguração da navegação a vapor no Rio Araguaia, a qual teve lugar com as formalidades do estilo no dia 29 de Maio do corrente ano junto ao presídio de Santa Leopoldina, achando-se presentes muitas pessoas distintas desta cidade, que ali foram decretadamente para assistir a esse ato, e o Ex. presidente da província de Mato Grosso, Dr. José Vieira Couto de Magalhães, que mandando desarmar um pequeno vapor na flotilha de Mato Grosso, o fez transportar por terra até a colônia do Itacaiú no alto Araguaia, onde foi de novo reconstruído, e descendo águas abaixo, tendo a seu bordo o referido presidente, que pretendia seguir para o Rio de Janeiro, foi estacionar junto ao mencionado presídio de Santa Leopoldina, tomando no ato da inauguração o nome de Araguaia (SIQUEIRA, 1869, p. 4).

Em sua viagem de exploração, o vapor Araguaia percorreu a distância entre os presídios de Santa Leopoldina e Santa Maria em apenas treze dias, realizando a viagem de retorno em vinte e seis dias, sem nenhum incidente (SIQUEIRA, 1869).

Entretanto, em pouco tempo as expectativas geradas pela navegação a vapor trouxeram à tona a realidade das dificuldades encontradas no rio, as viagens continuavam com custos e riscos altos, o que levou o governo provincial a diminuir o apoio da navegação pelo Araguaia e concentrá-lo no rio Tocantins.

O presidente Ernesto Augusto Pereira (1870) compartilhava da ideia que a navegação comercial pelo Araguaia seria viável somente em botes pequenos, já que os vapores eram muito grandes para manobrar entre corredeiras e travessões. Outro ponto destacado foi o fato de existirem poucos pontos de apoio aos navegantes, retomando a discussão sobre o estabelecimento de mais núcleos de povoamento ao longo do rio e ressuscitando os questionamentos sobre os obstáculos da navegação do rio Araguaia.

Embora com muitas dificuldades, a navegação permaneceu constante por um breve período, atingindo seu ápice durante a década de 1870. Em seu relatório de 1875, Cícero de Assis deu notícia de um vapor partindo de Leopoldina em direção ao Pará rebocando três botes, com um carregamento composto de 28 bestas, 400 couros de boi e 650 arrobas de cristal de rocha.

Já no ano de 1878 foi assinado um contrato entre o empresário João José Corrêa de Moraes e o Império, no valor de quarenta mil réis, ficando estabelecidas seis viagens de ida e volta por ano entre Pará e Goiás (CRESPO, 1879).

O presidente Aristides de Souza Spindola (1880, p. 58) destacou que a navegação comercial via Araguaia possuía certa estabilidade e gerava lucros para a Província.

Hoje que a navegação tem melhores garantias; que emprega o vapor em uma grande extensão do rio; que é subvencionada e inspecionada pelo governo; que está mais conhecido o rio e há mais práticos para sua navegação; que desaparecerão quase todos os receios contra os selvagens; seria de grande proveito a organização de sociedades que se utilizassem dessa navegação, como já se fez antigamente. Parece que, a exemplo das passadas Assembleias, podíeis concorrer para a formação de tais sociedades.

Já no relatório entregue ao presidente da Província Guilherme Francisco Cruz em 1886, o empresário expõe as dificuldades em manter viagens regulares para o Pará. Segundo Moraes, havia muita dificuldade de travessia dos botes pelas cachoeiras, sendo comum a

ocorrência de acidentes. No mesmo relatório, o empresário reclama da falta de pontos de apoio aos barqueiros durante o percurso das viagens por uma região a qual se referiu como “tão extensa zona deserta”. Somando a isso, havia ainda o fato de do risco dos botes serem saqueados pelos indígenas. Todos esses fatores elevavam consideravelmente o custo do frete. Além disso, a obrigatoriedade imposta pelo contrato com o governo deixava a empresa dependente do comprometimento dos barqueiros que, pela falta de oferta de mão de obra, elevavam o preço do serviço prestado (CRUZ, 1886, A-N10).

A partir desse momento a navegação entra em acentuado declínio, tendo como causas principais: a dificuldade do empresário em cumprir as cláusulas do contrato, a impossibilidade de fiscalização pelo governo, o abandono do serviço pelos oficiais devido à baixa remuneração/ atraso nos pagamentos e a falta de pessoal qualificado para os serviços de conservação dos materiais flutuante e fixo.

Aos poucos os investimentos do Araguaia foram sendo transferidos para o rio Tocantins, onde estava voltada a atenção do governo goiano. Em fins da década de 1880, a empresa de navegação e os direitos de exploração do rio Araguaia foram transferidos para uma companhia estadunidense que, incapacitada de executar o contrato, a empresa desiste da operação em 1888, encerrando suas atividades.

Assim, o ciclo da grande exploração da navegação pelo Araguaia no século XIX se encerra, com a região apresentando significativo crescimento somente no século seguinte, com a chegada de embarcações a motor e a construção estradas e ferrovias.

2.3 Ocupar para navegar: do auxílio às embarcações a proteção das fronteiras

A viabilização da navegação comercial do rio Araguaia e a ocupação definitiva de suas margens, era visto pelo governo da província de Goiás como um salto significativo na recuperação e/ou estabilização da economia, principalmente pela obtenção de um canal direto com Belém, e através dela, com outros centros comerciais.

Durante o século XVIII, o rio Araguaia era um marco fronteiro usado pela Coroa para demarcar geográfica e demograficamente seu território (NOGUEIRA, 2012). Neste sentido, o declínio da economia aurífera poderia comprometer a ocupação dessa região, visto que a atividade mineradora não estabelece vínculo do homem com a terra exaurida.

Havia, portanto a preocupação por parte da Coroa em estabelecer núcleos fixos nessa região, a fim de reter possíveis invasões estrangeiras. Segundo Francisquinha L. Carvalho (2006), o rio Araguaia foi, por um longo período, considerado um caminho que viesse facilitar o acesso de invasores ao interior do Brasil. Somente a partir de meados do século XIX é que mudaria esse *status* e o rio se destacaria como possível solução para o isolamento no qual se encontrava Goiás, podendo se estabelecer como canal para o tráfego de mercadorias através da navegação a vapor.

Na concepção de Oliveira, a crise aurífera e o desenvolvimento de outras atividades desestimulou a entrada para o interior do sertão. Este novo cenário levou a uma reviravolta no conceito dos rios que durante séculos eram entendidos como vias de ligação para a conquista do interior.

Essa visão, constante principalmente nos discursos dos Presidentes da Província, defendia a necessidade de aproveitamento do Rio Tocantins (e Araguaia) como solução aos problemas que entravavam o desenvolvimento da província. É nessa conjuntura que os rios passam a ser vistos 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 que se encontrava (2007, p. 59-60).

Nesse sentido, era necessário criar estratégias que estimulassem tanto a navegação quanto à ocupação das margens dos principais rios, aproximando o longínquo sertão do comando político imperial.

Para se tornar possível o trânsito dos viajantes, era preciso cogitar, antes de tudo, a fixação de núcleos de povoamento. Dessa maneira teriam a certeza de que o território brasileiro estaria protegido contra possíveis invasões, bem como garantido o escoamento da produção (CARVALHO, F. L., 2006, p. 43).

Sob a perspectiva da ocupação, a construção de presídios foi entendida pelos governantes como a melhor forma de demonstrar a presença e o controle de territórios ao longo do Araguaia (e Tocantins), garantindo a segurança e o escoamento da produção do interior da província e servindo como ponto de apoio para os navegantes (CARVALHO; CAVALCANTE, 2009).

Segundo Francisquinha L. Carvalho (2006, p. 25), no século XIX o termo “presídio” era entendido como “conquista de território e expansão de fronteira, parte do processo de

povoamento, defesa e especialização agrícola, construído oficialmente e sob o controle do governo”, estabelecido através de um núcleo de povoamento, organizado religiosa e administrativamente. Até a primeira metade do século, esses núcleos tinham como objetivo principal a defesa do território, passando com o passar das décadas a objetivar também o povoamento e o desenvolvimento do comércio pela navegação fluvial.

A construção de fortificações em locais estratégicos e fronteiriços não era novidade no Brasil, desde o período colonial buscava-se proteger passagens importantes em vias marítimas e fluviais. Para Francisquinha L. Carvalho (2008) a instalação de presídios e fortificações revela a importância atribuída pelo governo aos pontos de comunicação.

Nascimento (2003, p. 89) esclarece que o melhoramento material da província de Goiás estava diretamente ligado ao desenvolvimento de suas vias de comunicação, encurtando as distâncias e afastando a “imagem de isolamento” que ela possuía. Dessa forma, a criação de presídios serviria para socorrer os viajantes durante as longas viagens e a guarnição proporcionaria um sentimento de proteção que atrairia pessoas de outras regiões, criando condições para o desenvolvimento do núcleo de povoamento.

Os presídios dariam subsídios para que ao seu redor pudesse desenvolver um povoado regular e sua instalação demandava de solo fértil e matas abundantes de víveres, devendo ser composto de capelas, currais, quartéis, entre outros aparados administrativos, oferecendo plenas condições para a permanência de pessoas no local (NASCIMENTO, 2003).

Para atrair colonos, a Coroa anotava incentivos para aqueles que estivessem dispostos a adentrar pelo sertão da província, estes incentivos iam desde a isenção do serviço militar até a concessão de terras, embarcações e patentes militares. Desse modo, os migrantes buscavam “a terra virgem e promissora onde, protegidos por um sistema, pudessem construir com suas próprias mãos o seu lar, a sua segurança” (CARVALHO, F. L., 2006, p. 52).

A primeira tentativa de estabelecer um núcleo de povoamento no rio Araguaia ocorreu no início do século XIX com a instalação do presídio de Santa Maria em 1812, no local onde hoje está situada a cidade de Couto de Magalhães-TO, tendo entre seus principais propósitos resolver os conflitos entre índios e não índios na região.

Composto inicialmente por aproximadamente oitenta pessoas, entre militares, clérigos, colonos e outros profissionais, o presídio durou apenas um ano, sendo destruído em fevereiro de 1813 por um ataque conjunto dos povos Karajá, Xavante e Xerente, fato que acabou por enfraquecer o desenvolvimento da região e retardar o comércio através da navegação (CARVALHO, F. L., 2006).

As próximas décadas foram praticamente inertes no processo de povoamento do vale do Araguaia, estando a província de Goiás voltada à comunicação via terrestre, como afirma Doles (1977, p. 437):

Com a economia assentada na agropecuária, suas vias de comunicações até a segunda metade da década de 40 estavam orientadas para o centro-sul, permanecendo a navegação fluvial relegada a plano secundário. Só a partir de 1846 algumas medidas tendentes a preparar o Araguaia para a navegação, seriam adotadas, algumas delas orientadas para a dinamização da catequese.

Embora aparecendo como assunto primordial em diversos discursos dos ex-presidentes da Província de Goiás, a ocupação efetiva e a navegação comercial só engendrariam em fins da década de 1840, quando o Governo Imperial ordena a construção de cinco presídios no norte da Província. Destes, três foram construídos às margens do Araguaia; Santa Leopoldina¹⁷, Santa Izabel¹⁸ e a reconstrução do de Santa Maria¹⁹ em local situado bem acima das antigas ruínas.

O presídio de Santa Leopoldina teve sua construção iniciada em 1850, pelo engenheiro militar João Batista de Castro Moraes Antas, sendo estabelecido em 1856. Sua localização era próximo à foz do rio Vermelho, na localidade onde havia o Porto Manoel Pinto, vindo a ganhar certa estabilidade apenas na década de 1860.

Segundo Doles (1977), apenas dois anos após a construção, o próprio Moraes Antas destacou em seu relatório as deficiências e o abandono do presídio, estando as construções em ruínas e o quartel utilizado para o confinamento de animais. No mesmo relatório, Moraes Antas condena ao fracasso o presídio de Santa Isabel, principalmente pelo abandono populacional e insalubridade do local (DOLES, 1977).

Já o presídio de Santa Maria, foi reconstruído e novamente abandonado em 1852. Porém, havia sido designada a construção de um presídio na região norte da Ilha do Bananal e que acabou sendo deslocado para uma nova localização abaixo do planejado:

Assim sendo, em 1859, o Presídio de Santa Maria foi construído, na margem direita do médio Araguaia, abaixo da confluência dos dois grandes canais

¹⁷ Inicialmente batizado de Leopoldina, teve seu nome substituído com a chegada de clérigos no local. Atualmente está estabelecido no local a cidade de Aruanã-GO.

¹⁸ Construído na região do rio das Mortes e posteriormente transferido para a parte sul da Ilha do Bananal. Pouco depois, foi desativado.

¹⁹ Araguacema-TO.

que formam a Ilha do Bananal, a 288 km acima do local do antigo presídio que foi fundado no ano de 1812 e 1850 (CARVALHO, F. L., 2006, p. 74).

Segundo Couto de Magalhães (1863), o estabelecimento do presídio de Santa Maria foi realizado em 1861, contando com 103 habitantes no ano de 1863.

Com a instalação de presídios ao longo dos rios, haveria suporte suficiente para que a navegação comercial e a ocupação das margens fluísse de acordo com os objetivos governamentais, expressos pelo Decreto Imperial nº 750 de 2 de Janeiro de 1851 (pp. 1 e 3):

Art. 1º Os Presídios fundados nas margens do Rio Araguaia são pontos militares destinados a proteger e auxiliar a navegação deste rio; a atrair população para suas margens; e a chamar, com o auxílio da catequese, os Índios à civilização. (...) Art. 25. Haverá em cada Presídio uma Capela destinada para o Culto divino; uma casa para residência do Comandante; um quartel comum com casa forte para guarda de presos; um paiol, ou celeiro comum; uma casa para artificios empregados na lavoura, como moinho, monjolo, bolandeira, &c.: um telheiro em lugar próprio para guarda das embarcações, um rancho espaçoso para passageiros.

O decreto delimitava as condições necessárias para a construção, organização e função que os presídios exerceriam especificamente na região do rio Araguaia, evitando as falhas cometidas nas instalações anteriores a este período.

Embora ainda precários e isolados, os presídios instalados às margens do Araguaia eram fundamentais para o estabelecimento da navegação a vapor, mas também muito dependente deste serviço. Mesmo com grandes esforços desprendidos a navegação em larga escala não ganhou estabilidade, vindo a ruir em poucas décadas, levando o processo de ocupação a retroagir e muitos habitantes a abandonarem estes sertões.

3. A NAVEGAÇÃO *CONTRA CORRENTE* E OS OBSTÁCULOS NATURAIS

A configuração natural do rio Araguaia foi, no século XIX, o maior desafio à sua conquista. As grandes distâncias a serem percorridas, as doenças tropicais e os ataques de povos nativos eram indicações claras de que aquelas paragens não cederiam tão facilmente aos impulsos conquistadores do homem moderno. Para que esses infortúnios pudessem ser superados era fundamental estabelecer o povoamento das margens e um efetivo comércio ao longo do leito do rio, utilizando-se de grandes embarcações que pudessem estabelecer um tráfego viável e constante, tanto de pessoas quanto de mercadorias. A superação de tais dificuldades esbarrava nas barreiras oferecidas pelo leito do rio.

Neste capítulo, propomos fazer uma análise dos relatos de quatro viajantes brasileiros que visitaram o rio Araguaia entre 1792 e 1881. A escolha desses relatos foi feita de acordo com a importância da viagem e particularidades do período pela qual a região passava.

Dessa forma, demonstraremos a importância dos obstáculos naturais no contexto dos viajantes e como interferiram no processo de ocupação e exploração dessa região. Abordaremos também a forma como era estabelecida a relação homem/natureza durante as viagens no sentido de compreender suas necessidades e expectativas para o futuro daquele imenso sertão.

3.1 A alfa jornada de Villa Real

Em 1791, o então governador da província do Pará, Francisco Maurício de Sousa Coutinho, ordenou a Thomaz de Souza Villa Real²⁰ que liderasse uma equipe de barqueiros a uma viagem histórica: o reconhecimento da navegação pelo rio Araguaia.

Até aquele momento, a comunicação entre as capitânicas do Pará e de Goiás eram realizadas parte pelo rio Tocantins e parte por via terrestre, numa situação em que as correspondências chegavam a percorrer mais de 3.400 km (BORGES, 1986).

²⁰ Villa Real era militar do exército, designado como cabo da expedição de reconhecimento da navegação pelos rios Tocantins, Araguaia e Vermelho, entre as cidades de Belém e Vila Boa.

A missão de Villa Real em tese era simples: subir pelo rio Tocantins de Belém até a foz do Araguaia, subir por este até sua confluência com o rio Vermelho e por fim, pelo rio Vermelho, chegar à antiga capital de Goiás Vila Boa.

Após a subida, Villa Real demorou quase dois anos preparando sua viagem de retorno, zarpando da barra do rio Ferreiro com o rio Vermelho em 22 de dezembro de 1792 com destino a Belém.

Devido a grande quantidade de chuvas no rio Araguaia nesta época do ano, em diversos momentos a viagem teve de ser interrompida, perdendo dias inteiros sem possibilidade de navegação. Contudo, o grande volume de água apresentado pelo rio era de importância primordial para a transposição das cachoeiras, corredeiras e afloramentos de rocha pelas embarcações. Villa Real cita em seu diário quatro cachoeiras, todas situadas abaixo da Ilha do Bananal²¹.

Em 6 de janeiro de 1793, apenas 16 dias após zarpar, as doenças começaram a assolar os tripulantes, obrigando Villa Real a ancorar para poder cuidar dos barqueiros doentes. Dez dias após, morre um dos doentes, o ajudante João Barreiro. No dia 26, a peste faz mais uma vítima, dessa vez Antônio João que também foi sepultado às margens do rio Araguaia, tendo o ritual de sepultamento acompanhado pelos nativos, para os quais Villa Real mandou o interprete pedir para não desenterrarem o corpo de seu camarada.

Até o século XIX as doenças tropicais eram consideradas um dos grandes perigos para os viajantes que se aventuravam próximo aos trópicos, estando quase sempre relacionadas ao clima quente e úmido comuns na região. Segundo Albuquerque *et al* (1999), muitos dos naturalistas estrangeiros que estiveram no Brasil no século XIX fizeram relatos acerca das moléstias que atingiam a população local e os visitantes. A visão científica europeia predominante na época buscava determinar a origem desses males em contexto universal, levando a crença de que a natureza exótica e exuberante proporcionava a ocorrência das enfermidades, além de justificar as diferenças sociais e culturais dos povos que a habitava.

Segundo Sônia M. Magalhães (2004) a deficiência na alimentação eram um sério problema para a saúde dos goianos no século XIX. A autora salienta que a alimentação era banal e mesmo para muitos daqueles que saciavam a fome acabavam apresentando algum tipo de doença ligada à nutrição.

²¹ Com 20 mil km², a Ilha do Bananal está situada na região Oeste do Estado do Tocantins é a maior ilha fluvial do mundo. Possui rica biodiversidade, abrangendo ainda o Parque Indígena do Araguaia (Povos Javaé e Karajá) ao sul e o Parque Nacional do Araguaia ao Norte. Ver: <http://www.livre-expedicoes.com/index.php/ilhabanal>.

Quanto se trata especificamente dos viajantes do Araguaia, é comum observarmos o racionamento da alimentação e até mesmo a falta de alimentos que, somado ao enorme esforço utilizado para impulsionar as embarcações, diminuía consideravelmente a resistência dos barqueiros às moléstias.

Normalmente, a ração dos viajantes resumia-se a farinha de mandioca, carne seca, pescados e caça. A farinha e a carne seca eram providenciadas antes da partida ou em pontos de apoio (quando houvesse) ao longo do rio, tendo como principal vantagem à baixa perecibilidade. Já os pescados e a caça eram conseguidos durante a viagem, levando os barqueiros a dependerem do sucesso dos mariscadores²². Durante a viagem de Villa Real, não havia nenhum ponto de apoio entre a cachoeira do Itaboca no rio Tocantins e Vila Boa.

O relatório descreve também os contados realizados com os nativos do vale do Araguaia, dando ênfase ao perigo oferecido pelos *Apinagés*, temidos até mesmo por outros grupos indígenas.

A passagem pelo trecho encachoeirado foi facilitada pelo grande fluxo do rio apresentado no período de chuvas, cobrindo grande parte das rochas e criando canais que acomodavam a passagem das embarcações. Logo após os Martírios, a comitiva já ouve o barulho do impacto das águas com as rochas da Cachoeira Grande, a qual foi superada em apenas duas horas e meia, tamanha era a velocidade da correnteza. Três dias depois, em 10 de Fevereiro de 1793, chegaram à barra do Araguaia com o rio Tocantins.

Villa Real contou em seu diário, quatro cachoeiras (Figura 2); a primeira localizada logo após a “povoação dos Karajás²³”, seguido pela Carreira Grande²⁴, cachoeira dos Martírios e Cachoeira Grande²⁵.

²² Os mariscadores eram tripulantes contratados especificamente para providenciar a caça e a pesca durante a viagem, também era responsável por conduzir a montaria, uma pequena embarcação utilizada para a exploração dos rios (ERTZOGUE, 2014).

²³ Próximo à cidade de Pau D’Arco-TO.

²⁴ Cachoeira de São Miguel, próximo à cidade de Xambioá-TO.

²⁵ Cachoeira de Santa Isabel, pouco abaixo dos Martírios.

Figura 2 – São Miguel (1), Carreira Comprida (2), Martírios (3) e Santa Isabel (4).



Fonte: Google Earth, 2015.

O relatório produzido por Villa Real apresentou de maneira simplificada a melhor forma de conduzir a navegação pelo Araguaia que até então era inexplorada. Apesar de modesto, seu diário de viagem ofereceu subsídios suficientes para que os governadores de Goiás e Pará pudessem por em pauta essa possibilidade.

Tristão da Cunha Menezes presidente da província de Goiás na época, acreditava que a navegação do Araguaia serviria mais à comunicação entre as províncias do Pará e do Mato Grosso, possibilitando a Goiás estabelecer-se como entreposto comercial.

Já Coutinho, entendia que a navegação comercial serviria para estabelecer melhor a comunicação entre Belém e Vila Boa e, posteriormente, com Cuiabá. Segundo Coutinho, com a navegação viria o povoamento e aproveitamento daquela região que se encontrava praticamente deserta.

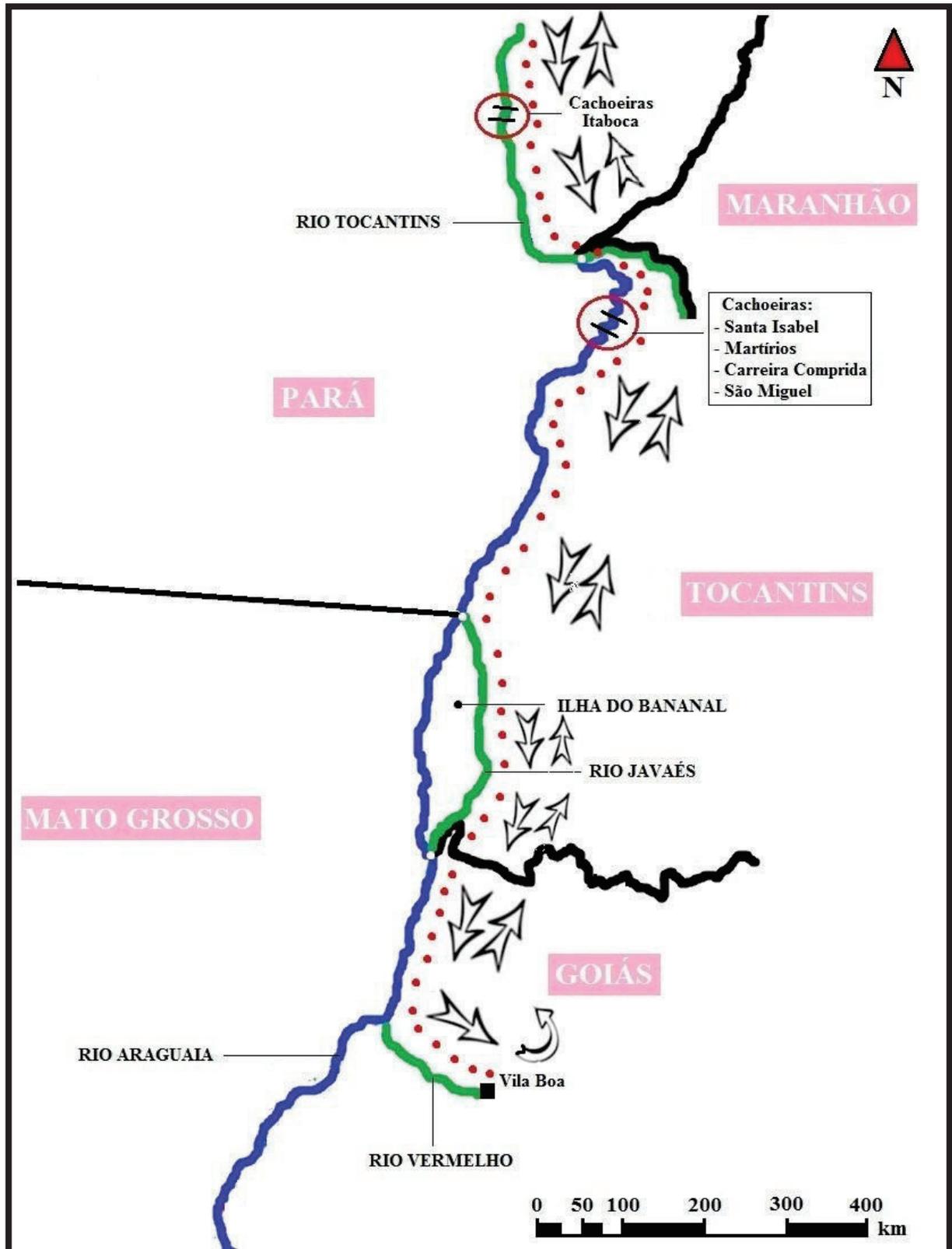
A viagem de Villa Real deu início a um processo que levaria décadas para gerar resultados. Embora realizada ainda no século XVIII, apresenta características não muito diferentes das descritas pelos viajantes do fim do século XIX, refletindo as dificuldades em superar os obstáculos deste imenso rio.

Tabela 1 – Distâncias demarcadas por Villa Real.

	Descrição	Distância (em léguas)
	De Vila boa a barra do rio Ferreiro	14
	Da barra do rio Ferreiro a foz do rio Vermelho	34 ¼
Rio Araguaia	Da foz do rio Vermelho a ponta sul da Ilha do Bananal	48
	Da ponta sul a ponta norte da Ilha do Bananal	105
	Da ponta norte da Ilha do Bananal a primeira cachoeira	38
	Da primeira cachoeira a primeira aldeia karajá	12
	Da primeira a segunda aldeia karajá	5
	Da segunda a terceira aldeia karajá	5
	Da terceira aldeia karajá a Carreira Grande	25
	Da Carreira Grande a cachoeira dos Martírios	6
	Dos Martírios a cachoeira Grande	1
	Da cachoeira Grande a foz no rio Tocantins	31
	Rio Tocantins	Da foz a cachoeira do Tauri
Da entrada a saída da cachoeira do Tauri		13
Da cachoeira do Tauri a cachoeira da Itaboca		3
Da cachoeira da Itaboca a Praia Grande		9
Da Praia Grande a Alcobaça		6
De Alcobaça ao Cametá		30
De Cametá a Belém		26
	Distância total entre Vila Boa – GO e Belém – PA	424 ¼

Fonte: Elaborada a partir de Real (1891).

Figura 3 – Trecho navegado por Villa Real entre 1791-93.



Fonte: Elaborado a partir de Real (1891).

3.2 Rufino Teotônio Segurado: um ensaio à navegação comercial

Após a viagem inaugural de Villa Real poucas embarcações comerciais se aventuraram pelo rio Araguaia e por décadas a questão apareceu apenas como “intenção” nos discursos dos presidentes de Goiás. Apenas em 1846 sob a administração de Joaquim I. Ramalho (1845-48) ocorreu uma proposta mais efetiva para a criação de uma empresa de exploração da navegação comercial pelo rio Araguaia.

A responsabilidade pela viagem de reconhecimento ficou a cargo do deputado Rufino Teotônio Segurado²⁶, por conhecimentos adquiridos durante uma viagem até Belém realizada através do rio Tocantins.

Segurado reuniu os equipamentos necessários para a viagem em Porto Imperial²⁷, descendo pelo Tocantins até Vila Carolina onde fez escala para reabastecer as embarcações e organizar o restante da viagem até Belém.

Tendo pois conseguido os vasos, remeiros e gêneros do país que me pareceram mais próprios para ensaiar o comercio, larguei da Vila do Porto Imperial no dia 4 de Abril de 1847. Cheguei a Vila de Carolina no dia 8 do mesmo mês, onde me demorei três dias para me refazer de mantimentos que precisava para deixá-los em deposito em São João de Araguaia, a fim de servir na mesma volta do Pará: feito o que larguei da Vila de Carolina no dia 12 do mesmo mês (SEGURADO, 1870, p. 179).

No dia 19 de maio de 1847, Segurado deixa a cidade de Belém e inicia sua subida do Tocantins, chegando a foz do Araguaia em 6 de agosto, contando entre sua tripulação três barqueiros que já haviam navegado o rio anteriormente, dois deles remanescentes da viagem realizada por Castelnau em 1844. Porém, o pouco conhecimento sobre navegação e o esquecimento dos detalhes da primeira passagem pelo rio pouco contribuíram à segunda viagem.

Segundo Aquino *et al.* (2005) os meses de julho e agosto são os mais secos na bacia do Araguaia o que condicionava aos barqueiros da comitiva enfrentar uma correnteza menos

²⁶ Filho de Joaquim Teotônio Segurado, não há consenso sobre o local de nascimento de Rufino, sendo a hipótese mais aceita a de que tenha sido na vila de São João da Palma (Paraná-TO) em 1820. Tornou-se advogado pela Faculdade de Direito de São Paulo aos 20 anos. Atuou como Juiz Municipal, Juiz de Comarca e Deputado pela Província de Goiás. Foi sepultado em Paraná no dia 29 de agosto de 1868. Fonte: <http://www.usinadeletras.com.br/>.

²⁷ Porto Nacional – TO.

agressiva. Em contrapartida, as rochas dos travessões e cachoeiras ficavam mais evidentes, revelando maior número de obstáculos no leito do rio.

Dezesseis dias após passar pela foz do Araguaia, Segurado (1870, p. 186) se depara com o primeiro desafio imposto pela natureza:

Cheguei ao meio dia a entrada da Cachoeira Grande, a qual é a maior que existe no Araguaia: ela terá duas léguas e meia de extensão, e em toda esta extensão o rio corre por entre rochedos, que quase em toda ela, com pequenas exceções, formam um canal muito estreito e muito arrebatado. Chegando pois a entrada da esta cachoeira, reconheci que a navegação pelo lado direito era muito difícil e perigosa, e por essa razão fiz travessia para o lado esquerdo: toda a tarde se passou transportando-se a maior parte das cargas e os barcos para cima de uma forte corredeira.

Os próximos dias que se seguiram foram dedicados a vencer as rochas e corredeiras acintosamente distribuídas pelo canal. Para superar as corredeiras, fazia-se o uso de cordas e varas²⁸, muitas vezes necessitando o descarregamento da embarcação e transportá-la (assim como a carga) pelas margens até que os obstáculos fossem contornados.

A subida da Cachoeira Grande consumiu incríveis vinte e dois dias, embora Segurado confiasse na possibilidade de ser realizada em aproximadamente uma semana no período das cheias, o que já seria um tempo considerável, se adotarmos como referência às duas horas e meia gastas por Villa Real durante a descida em fevereiro de 1793.

Carregados os barcos com pouco trabalho encostei no lugar do descarreto do Salto Grande. Toda a viagem, desde o dia 25, fiz por um canal paralelo a outro que fica a direita, tendo este pouca água em baixo, por despejar no da esquerda por muitas bocas ou pequenos canais, que são outros tantos saltos; por um destes saltos deve se fazer a passagem para o canal da direita: o que achei melhor é aquele mesmo por onde passei, que é o terceiro contado de cima para baixo, o qual não obstante ser mais estreito, oferece todavia melhor passagem, por isso que sendo mais extenso tem uma queda mais suave. Observe-se que tendo-se passado o salto, deve-se atravessar os barcos para o lado direito do canal, afim de se evitar a força das águas dos diversos canais que despejam para o lado esquerdo (SEGURADO, 1870, p. 186-187)

Segurado fez observações acerca da abundância de peixes e animais silvestres oferecidos pela natureza araguaiana e que poderiam ser utilizados para a alimentação da tripulação durante as viagens. Por estar neste período com suas margens praticamente

²⁸ No rio Araguaia essas varas recebiam o nome de *zingas* e eram utilizadas para impulsionar as embarcações, exigindo grande esforço, chegando até mesmo a abrir feridas no peito dos barqueiros (ERTZOGUE, 2014).

despovoadas, conseguir alimentação para os barqueiros era um dos principais problemas a ser resolvidos até a instalação de povoações que auxiliassem os navegantes.

Embora tenha passado pela cachoeira dos Martírios sem qualquer complicação, o *mito*²⁹ sobre a região acabou retardando um pouco a viagem para que a expedição explorasse os pedrais que se estendem pelo leito e margens do Araguaia.

O rio neste lugar é consideravelmente estreito, bem como na Cachoeira Grande, porem corre lentamente por entre duas pedreiras, mais ou menos escarpadas, que terão altura de trinta a quarenta palmos pouco mais ou menos. Ao entrar pela embocadura deste canal, parece que se está no extremo de uma rua de mais de trezentas braças. Apesar de ser esta pedreira muito solida, contudo apresenta muitas cavidades de formas variadas e irregulares, que parece serem formadas pelas águas nas ocasiões que o rio enche. A parte superior deles representa ao longe diversas formas, umas semelhantes a uma pequena ermida, outras a uma guarida, etc. Aproximando-se porém mais perto, desaparece a ilusão, e não se vê outra coisa mais do que rochedos informes. Talvez que algum navegante por aquela ilusão tenha referido a existência de obras de escultura nestes lugares, não observando com a individuação que merece um fato semelhante. Ao sair deste canal se encontra grande quantidade de pedras, de que nossos lavradores se servem para fazer fornos de torrar farinha (SEGURADO, 1870, p. 189).

No dia 16 de junho de 1847, Segurado chega à ponta da Carreira Comprida e após rápida observação do local descarrega as embarcações e decide iniciar a subida pelo lado esquerdo do canal, decisão que mais tarde afirmou ter sido equivocada. Desse modo, as embarcações foram conduzidas à *sirga*³⁰ pelo canal, enquanto a carga era passada pela margem. Ao fim de quatro dias de trabalho as corredeiras são vencidas, sendo anotada no diário a melhor maneira de contornar os obstáculos daquela parte do rio:

Em toda a cachoeira denominada Carreira Comprida a melhor passagem é pela maneira seguinte: entrar pelo lado esquerdo, atravessar antes de chegar ao canal forte, e entrar pelo pequeno canal da direita, aonde se acham duas pontas, em que será necessário descarregar (SEGURADO, 1870, p. 190).

Ao chegar próximo ao Seco de São Miguel, a comitiva se encontra com indígenas da etnia karajá, os quais já haviam realizado um contato amigável no dia anterior. A travessia

²⁹ Sobre o “mito dos Martírios” ver: FERREIRA, Manoel Rodrigues. **O Mistério do Ouro dos Martírios**. São Paulo: Biblos, 1960.

³⁰ Ação de puxar um barco ao longo da margem por meio de corda ou cabo. Fonte: <http://www.dicio.com.br/sirga/>.

pelo Seco de São Miguel foi facilitada pela ajuda prestada pelos indígenas no descarregamento, transporte e recarregamento das embarcações acima das corredeiras.

Os índios prestaram-se voluntariamente, e juntamente com os camaradas carregaram as cargas, e puxaram os barcos para cima do travessão. Dia 21. Voltaram os índios que desciam por falta de mantimento, por nos haverem dado na ocasião do nosso encontro quase todo o que levavam. Descarregaram-se os barcos para passar o seco da entrada da cachoeira de São Miguel, e aqui tive auxílio dos índios, que ajudaram a conduzir as cargas em suas ubás, dormindo em minha companhia na entrada do estreito canal do meio, que é a melhor passagem na seca. Dia 22. Todo este dia trabalhou-se puxando as canoas à sirga: ainda na noite deste dia dormiram os índios em minha companhia. Dia 23. Descarreguei antes de chegar à Pancada Grande. A navegação deste dia se fez encostando as canoas ao lado esquerdo, mas seguindo sempre pelo canal grande. Dia 24. Navegando sempre à sirga, cheguei ainda cedo à Pancada Grande. Dia 25. Passou-se a carga para cima de duas pancadas, podendo-se apenas conseguir passar as barcas à primeira pancada. Dia 26. Carregou-se a carga em montarias e nas ubás dos Carajás, que as cederam para esse fim, pousando acima da cachoeira com os barcos carregados. Em todos estes dias estiveram os índios em minha companhia, e muito me ajudaram em todo o serviço da navegação, no que são mui hábeis (SEGURADO, 1870, p. 192-193).

Esse fato reforça ainda mais os argumentos em prol da utilização dos indígenas na navegação comercial do Araguaia, presente nos discursos de vários presidentes da província de Goiás.

A partir de São Miguel, a navegação continua sempre com a companhia dos Karajás até chegarem a sua Aldeia. Ao chegar a esse ponto, Segurado percebeu a ausência da palmeira Indaiá³¹ (Figura 4), sendo informado pelos indígenas que só seriam encontradas no Araguaia, apenas abaixo da aldeia.

A importância da palmeira para a navegação se dava pela utilização de seus ramos e folhas na confecção de redes e cobertura de abrigos. Por ser de material leve, resistente e de ótimo isolamento térmico, suas fibras eram utilizadas pelos navegantes na confecção da tolda dos barcos, protegendo a carga e os barqueiros do sol escaldante e das chuvas torrenciais.

Assim, foi anotado como recomendação aos futuros navegantes que ao subirem o Araguaia, concertassem suas toldas antes daquele ponto.

³¹ Também conhecida como Coquinho do Cerrado, Catolé ou Indaiá do Campo, o termo “Indaiá” designa as palmeiras do gênero *Attalea Geraensis*, pertencente à família *Arecaceae*. São encontradas em grande parte dos Campos e Cerrados do Brasil. Fonte: www.colecionandofrutas.org/attaleagearen.htm.

Figura 4 – Palmeira Indaiá.



Fonte: João de Deus Medeiros, 2015.

Ao questionar o líder dos karajás sobre a possibilidade de estabelecer naquela região um ponto de povoamento, construindo um presídio e enviando para lá um missionário, cavalos e bois, este respondeu positivamente. Entretanto, após um breve raciocínio, o karajá voltou atrás, levando Segurado a acreditar que o indígena havia repensado sua decisão ao recordar os conflitos ocorridos no estabelecimento do presídio de Santa Maria e que castigaram seu povo³².

Sobre a navegação, os karajás não se opunham ao estabelecimento desta, propondo-se ao afinamento das relações com o governo da Província. Situação demonstrada pelos líderes da aldeia e relatada no diário de Segurado (1870, p. 195):

Quanto às relações que pode haver na descida e subida de barcos, mostrou ele muita satisfação em todas as ocasiões que se falou a respeito. Pedindo-me com muita instância que falasse ao general de Goiás para lhe enviar farda, ferramentas, espingardas, baetas, etc. e que eu tomasse lembrança disso nos meus apontamentos da viagem. Asseverando que os barcos na descida e subida achariam grande abundância de todos os seus gêneros de roça. (...) Ao meio dia encontrei seis ubás muito carregadas de mandiocas mansas e bravas, carás, batatas, bananas, ananases ótimos, favas, cana e

³² Maiores informações sobre o conflito em: CARVALHO, Francisquinha Laranjeira. **Fronteiras e conquistas pelo Araguaia – século XIX**. Goiânia: Kelps, 2006.

muitos outros generosa, como redes, fio de algodão, cera, etc. enviado pelo capitão José.

A baixa vazão do rio Araguaia e a extensa largura do leito nessa região revelava grande quantidade de rochas na superfície da água, dificultando a travessia em alguns locais. Após a aldeia dos Karajás, Segurado registra a passagem por oito travessões³³, necessitando descarregar as embarcações em quase todos e assim realizar a transposição com segurança.

Os travessões encontrados nessa parte do trajeto foram: 1) São Marcos; 2) Travessão (sem nome); 3) São Luiz; 4) Pilão; 5) Chuva de Manga; 6) Pau D'Arco; 7) Joncam e; 8) Três Portas. Este último localizado em frente ao local onde fora construído o antigo presídio de Santa Maria, destruído em 1813.

O último grande empecilho antes de alcançarem a Ilha do Bananal foi a cachoeira de Santa Maria, da qual o travessão das Três Portas faz parte, carecendo ali grande esforço para a travessia:

Puxou-se no travessão das Três Portas, e descarregou-se na primeira pancada forte da cachoeira de Santa Maria. Nesta pancada esteve para perder-se por duas vezes o barco maior. Para evitar-se semelhante risco é acertado porem-se aí os barcos de meia carga. Pousei por baixo da Segunda pancada grande. Dia 24. Procurei o meio do rio para passar sem maior incomodo um travessão que está por baixo da segunda pancada, passado o qual tomei para a margem direita, onde vim descarregar. O puxador é na pedreira do meio, para onde se faz travessia com bastante trabalho (SEGURADO, 1870, p. 200).

Já em trecho localizado na Ilha do Bananal, o isolamento da região apresenta seus primeiros sintomas com o racionamento da farinha, usada na alimentação dos tripulantes. Com a falta do alimento, os ânimos se exaltaram a tal ponto que Segurado propõe a alguns remeiros que o matem, se assim lhes convém. Com o ocorrido, Segurado aconselha em seus apontamentos que os próximos navegantes carreguem suprimento suficiente de víveres para a longa viagem.

Com a chegada das primeiras chuvas em 9 de novembro, a tripulação voltam a se alegrar. Entretanto, a escolha do braço direito (rio Javaés) do rio Araguaia para a subida casou grandes infortúnios aos navegantes, a falta de água no leito obrigava-os a descarregarem e

³³ Segundo o dicionário on-line Aulete, o termo é utilizado nos estados do Pará e Goiás para designar uma “Linha interrompida de recifes que corta o leito de um rio, deixando canais mais ou menos profundos, por onde passam canoas”. <http://www.aulete.com.br/>.

recarregarem as embarcações constantemente, transportando as mercadorias em seus próprios braços por grandes distâncias. As chuvas não eram suficientes para aumentar consideravelmente o nível do rio³⁴, além de danificar os produtos que se encontravam mal armazenados, principalmente o sal, o que fez Segurado lamentar a ausência das palmeiras Indaiás naquela região, acreditando que tudo o que transportara até aquela altura estaria próximo de se perder.

Buscando solucionar os inúmeros problemas, Segurado atraca as embarcações e sai a procura de socorro, buscando encontrar o presídio de São Joaquim de Jamimbú³⁵. Dois dias após sair em busca de socorro, encontra a embarcação que havia sido enviada dias antes em busca de auxílio e que já se encontrava descrente com o seu retorno. Os tripulantes desta embarcação haviam se perdido na entrada da Ilha do Bananal, pegando o *braço grande* do rio Araguaia e levando-os a atrasar o retorno em vários dias.

Com a chegada do socorro, embora com apenas uma pessoa, a tripulação novamente se anima e voltam a navegar. Descem pelo Javaés até a ponta da Ilha do Bananal e iniciam a subida pelo braço direito, passando por diversas aldeias karajás.

Por já se encontrar no mês de dezembro, as chuvas torrenciais desse período aumentava consideravelmente o volume das águas, causando grandes infortúnios à carga, exigindo maiores esforços da tripulação e recorrendo ao auxílio de instrumentos náuticos para o enfrentamento das fortes correntezas.

Tendo encontrado o braço grande (norte da ilha), no dia 22 de novembro, trinta dias se passaram primeiro que eu pudesse alcançar a ponta de cima da ilha do Bananal (sul da ilha). Se não fossem as muitas falhas que tive, e a enchente que com tive de lutar, é provável que esta viagem se pudesse fazer em vinte dias (SEGURADO, 1870, p. 208).

No dia 25 de dezembro, a falta de mantimentos novamente interfere no ritmo da navegação, sendo novamente interrompida. No dia seguinte, alguns tripulantes entraram em atrito com a esposa de Segurado, levando-o a se deslocar à frente das demais embarcações, chegando ao presídio de Jamimbú em 1º de janeiro de 1848.

³⁴ Nessa parte do rio Araguaia o período mais chuvoso é entre os meses de dezembro e fevereiro (AQUINO *et al*, 2005).

³⁵ O Presídio de São Joaquim de Jamimbú ficava localizado a margem oriental do rio Araguaia, próximo à confluência com o rio Crixás. Sua instalação teve início em 1845, com o aldeamento dos índios xavantes e karajás pelo frei Sigismundo de Taggia. Ver: AZAMBUJA, Bernardo A. M. **Relatório das Terras Públicas e da Colonização**. Rio de Janeiro: João Ignacio da Silva, 1862.

Por ocasião do preparo para continuação da viagem perderam-se dezesseis dias em Jamimbú, até que fossem providenciados os mantimentos e a farinha necessários para o restante do percurso. Devido à ausência de comércio, os moradores da região produziam alimentos basicamente para o próprio sustento, principalmente a farinha de mandioca, principal produto na alimentação dos sertanejos goianos³⁶.

Ao pensarmos na produção da farinha sem excedentes logo nos vem à ideia da fome, porém, Cormineiro (2010) faz uma reflexão minuciosa sobre a questão ao analisar a vida dos sertanejos de Goiás nos séculos XIX e XX. Para a autora, os sertanejos eram ligados a terra por diferentes razões quando comparado aos viajantes, o cultivo rudimentar limitava a produção e embora a oferta de terras fosse enorme, cultivá-la dependia de ferramentas e de pessoal, ambas escassas naqueles sertões.

Segundo Sônia Maria de Magalhães (2004), a ausência de um mercado interno formou a base da agricultura de subsistência estabelecida em Goiás após a decadência das minas. Comumente podemos observar a desvalorização desse modelo econômico nos discursos do século XIX, principalmente nas palavras dos viajantes estrangeiros e políticos que associavam o cerrado à pecuária extensiva em detrimento da agricultura. Desse modo, o presídio de Jamimbú compreendia exatamente o modelo agrícola característico que predominou no vale do rio Araguaia no século XIX.

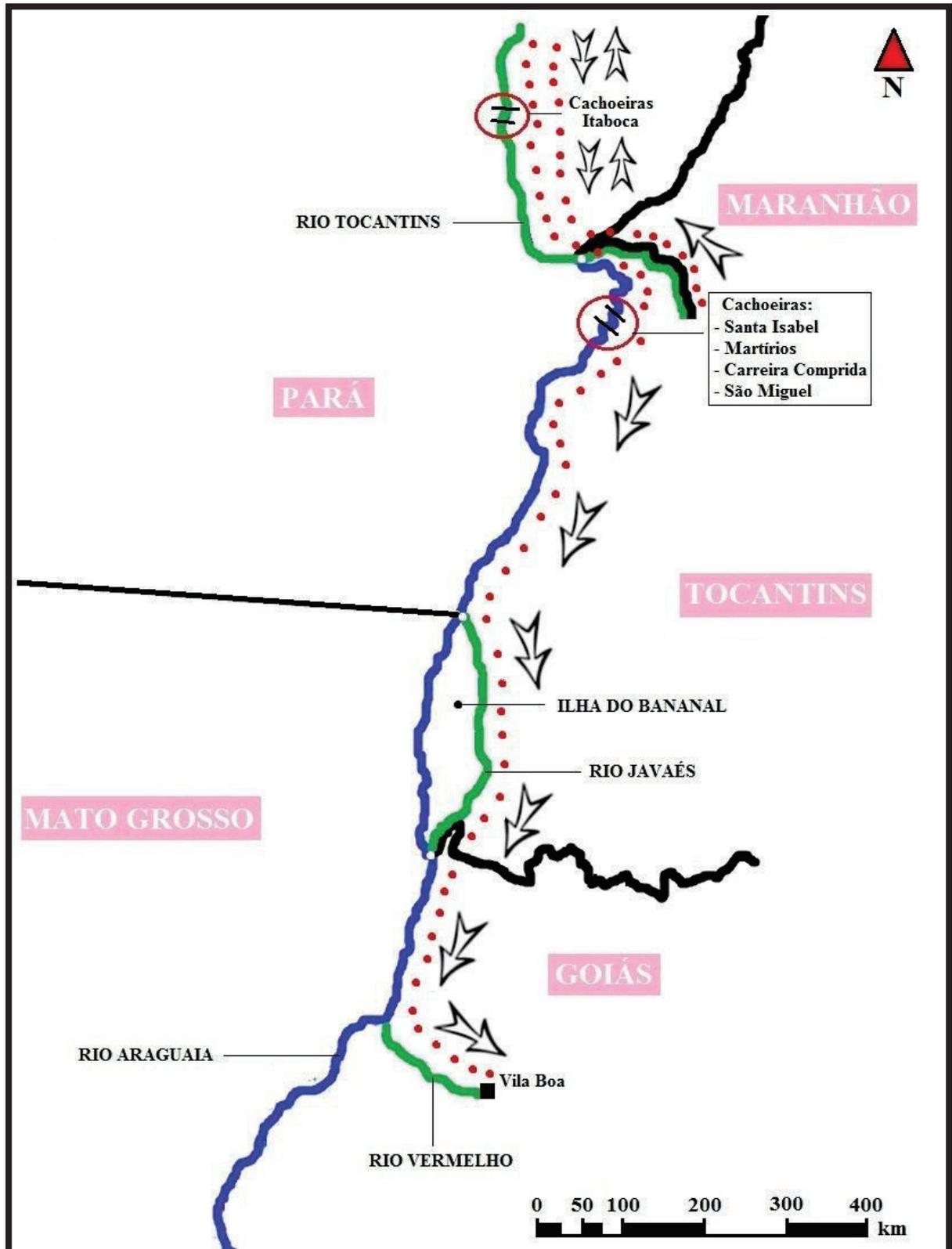
Após deixarem o presídio, os navegantes tiveram que enfrentar o rio com grande volume de água em decorrência das chuvas. Além disso, a expedição novamente foi atingida pelas terríveis febres. Mais da metade da tripulação foi afetada, tornando a subida do último trecho do Araguaia ainda mais vagarosa, chegando no dia 26 de janeiro à barra do rio Vermelho, após navegar praticamente seis meses por este rio.

A subida pelo rio Vermelho não se fez menos trabalhosa que a do rio Araguaia, findando a navegação no porto Thomas de Souza no dia 6 de fevereiro de 1848, gastando no total 8 meses e 6 dias no trajeto entre Belém e Vila Boa.

Ao fim de seu relatório, Segurado fez recomendações e apontamentos sobre a navegação comercial entre as capitais de Goiás e Pará, atentando sobre a capacidade e o formato das embarcações que melhor circulariam pelos rios Vermelho, Araguaia e Tocantins. Este ensaio serviu como espécie de manual para a organização das viagens comerciais que viriam acontecer nos anos seguintes.

³⁶ O consumo de farinha de mandioca entre São João do Araguaia e Vila Boa era em média de 2 alqueires (25,2 kg) por tripulante (SEGURADO, 1870).

Figura 5 – Trecho navegado por Segurado em 1847-48.



Fonte: Elaborado a partir de Segurado (1870).

3.3 O sonho *a vapor* de Couto de Magalhães

José Vieira Couto de Magalhães³⁷ nasceu em novembro de 1837 em Diamantina, Minas Gerais. Filho de família influente realizou seus estudos em São Paulo, tornando-se em 1860, Doutor em Direito. No mesmo ano, iniciou sua carreira política como secretário da província de Minas Gerais.

Magalhães foi nomeado presidente da província de Goiás em 1863, estando à frente desta por dois anos. Em julho de 1864, assumiu a presidência da província do Pará, permanecendo no cargo até 1866, ano em que se tornou presidente do Mato Grosso, onde se destacou na resistência à invasão daquele território pelo Paraguai. Por seu êxito durante os conflitos, recebeu o título de brigadeiro honorário.

Após 1870, afastou-se da política e passou a se dedicar aos negócios privados, se associando a empresas de exportação, indústrias e transporte. Em 1888, retornou ao meio político, sendo nomeado presidente da província de São Paulo, permanecendo no cargo até a Proclamação da República (SANTOS, S. R., 1999).

Na literatura, Magalhães deu início aos estudos folclóricos no Brasil, tendo entre suas principais obras: *Viagem ao Araguaia*, *A Revolta de Felipe dos Santos em 1720*, *Os Guaianases*, *Anchieta e as Línguas Indígenas* e *O Selvagem*. Faleceu no Rio de Janeiro em 1898.

Em toda a história da navegação do rio Araguaia, Magalhães foi sem sombra de dúvida seu maior empreendedor. Desde que assumiu a cadeira da presidência, esteve disposto a tirar a província de Goiás de sua decadência econômica utilizando a navegação pelo Araguaia.

³⁷ Maiores informações sobre Couto de Magalhães em: CELSO, Affonso. **José Vieira Couto de Magalhães (Subsídios para uma biografia)**. Revista do Arquivo Público Mineiro. Ano 3, n. 3, p. 499, 1898.

Figura 6 – Couto de Magalhães.



Fonte: Prefeitura de Várzea Grande-MT, 2015.

Dotado de um forte ímpeto nacionalista, Magalhães instituiu uma sólida carreira política e empresarial, fato que delineou a perspectiva com que analisava questões políticas, sociais e econômicas. Além de um homem da política, era também um cientista apaixonado, dedicando grande parte da sua vida a estudos antropológicos, literários, astronômicos, entre outros.

O estímulo e a coragem que possuía era, segundo o próprio Magalhães, uma paixão que constituía “o grande motor” da sua existência, levando-o a empreender viagens perigosas pelo interior do Brasil e tornar suportável os obstáculos enfrentados.

A frente da administração de Goiás, não escondeu sua intenção de tirar da estagnação o vasto território inexplorado que ainda perdurava nos longínquos rincões da província. Determinado a criar uma rede de comunicação da província através da navegação, estava convencido da enorme contribuição que o Araguaia daria a esse processo, abrindo caminho para o escoamento das riquezas goianas, ainda pouco exploradas naquele momento.

Bem informado sobre tudo o que acontecia no mundo, era ciente da importância daquele momento para o progresso brasileiro. Organizado, buscava otimizar ao máximo seu tempo, demonstrando constantemente preocupação com a velhice. O modo como percebia a

natureza era marcado por certo positivismo, estabelecendo uma relação oposta ao homem branco. Neste caso, o indígena era visto como parte integrante da natureza, seguindo o modelo que dominou o pensamento da maioria dos governantes daquele período (SANTOS, C. A., 2007).

Neste sentido, transparece a influência do racionalismo predominante entre os políticos brasileiros em meados do século XIX. Entretanto, Magalhães demonstrava afastar-se do radicalismo que acompanhava esse pensamento. Desse modo, entendia que as dificuldades impostas pelo Araguaia serviriam ao propósito de estabelecer uma sociedade local, colaborando para a criação de um vínculo entre homem e natureza.

Compartilhando do raciocínio de Montesquieu sobre a história romana, defendeu em seu relatório que a incessante luta travada até aquele momento na tentativa de efetivar a navegação dos rios Araguaia e Tocantins poderiam colaborar com a formação de uma sociedade estritamente ligada ao local.

Montesquieu tratando de explicar as causas por que o cidadão Romano amava tanto o território de sua cidade, diz esta profunda verdade “eles o haviam conquistado pelo sangue de mais de trinta gerações e o homem é levado a amar tanto mais um objeto quanto mais dificuldades superou para obtê-lo.” Se esta verdade se pudesse aplicar a Goiás, nenhum ponto seria mais amado de que esses que são regados pelo Araguaia e Tocantins. É justo que lancemos uma vista retrospectiva sobre o passado e que aí estudemos a longa história de esperanças e decepções que sucessivamente tem-se desenvolvido no empenho de realizar estas navegações; aí veremos os erros que podem ter existido, as dificuldades que tem sido vencidas, e aprenderemos melhor a imitar os primeiros, e a combater, das segundas, as que ainda subsistirem (MAGALHÃES, J. V. C., 1863, p. 16).

Dessa forma buscava estimular os ânimos da sociedade goiana no intuito de contornar os problemas que a navegação enfrentava naquela região e estimular a ocupação do interior. As dificuldades encontradas na Província ainda eram as mesmas descritas pelos seus antecessores, o que levou a uma nova postura por parte da administração, buscando inclusive apoio e investimentos imperiais. Esse empenho desmedido de Magalhães, mesmo após deixar a presidência de Goiás, possibilitou ao Araguaia receber embarcações a vapor ainda na década de 1860.

Ciente da importância do apoio governamental às empresas de navegação, o novo presidente faz um estudo histórico sobre a navegação pelo rio Araguaia, desde a viagem

inaugural de Villa Real até o início da sua gestão, criticando inclusive os ex-presidentes da província de Goiás que condenaram a utilização desse rio.

Em toda história da navegação do Araguaia não há mais desastroso acontecimento: a perniciosa semente lançada pelo Sr. Mariani frutificou durante as administrações que se seguiram até o tempo do Sr. Alencastre; por quanto o Sr. Cruz Machado, com quanto reconhecesse as vantagens que a província podia auferir da navegação do Araguaya, deu-a com tudo em seu relatório como irrealizável (MAGALHÃES, J. V. C., 1863, p. 23).

Ao seu modo de ver, o vazio populacional das margens foi o principal responsável pelo fracasso da navegação até aquele momento, afirmando que as mesmas não puderam ser povoadas “porque teve-se de lutar contra a fome, a peste e a guerra” e que a navegação do Araguaia era absolutamente possível, mesmo com recursos escassos (MAGALHÃES, J. V. C., 1863, p. 23).

Sua ambição ia muito além da melhoria da comunicação de Goiás com o exterior. Havia também a pretensão de estabelecer uma rede de navegação através do interior do Brasil, conectando as províncias centrais com o litoral norte e com outras bacias importantes como a *do Prata*³⁸, da qual era imprescindível a utilização do rio Araguaia.

Como justificativa a viabilidade econômica do transporte fluvial, usou dados referentes aos fretes pagos em 1863, tendo o valor entre Belém e Vila Boa estipulado em 9\$000 réis por arroba, enquanto que do Rio de Janeiro a Vila Boa, por terra, havia ficado em 20\$000 réis.

Nessa época, apenas os presídios de Leopoldina, Monte Alegre e Santa Maria estavam estabelecidos às margens do rio Araguaia, sendo este último o mais distante da capital e, por este motivo, considerado por Magalhães o mais importante para a navegação, necessitando maiores investimentos em sua estruturação:

N’esta data expeço ordens e envio o necessário dinheiro para estabelecer-se à margem do rio um armazém que sirva para os navegantes, um engenho de cana e uma roda para fabricar farinha de mandioca, único gênero de primeira necessidade para alimentação dos habitantes d’essas paragens, visto ser abundantíssima a caça e o pescado. Mandeí igualmente levar bois e cavalos,

³⁸ A Bacia do Rio da Prata é formada pela junção dos sistemas fluviais dos rios Uruguai, Paraguai e Paraná, percorrendo das regiões centrais da América do Sul em direção ao sul do continente. Abrange os territórios pertencentes à Argentina, Brasil, Bolívia, Paraguai e Uruguai. Ver: VILELA, Anna Maria. **O Tratado da Bacia do Prata**. Brasília: UNB (Suplemento), v. 21, n. 81, p. 147-176, 1984.

os quais, n'esta data já lá devem estar (MAGALHÃES, J. V. C., 1863, p. 31).

Ainda neste ano, solicitou junto ao Governo Imperial, a aquisição de um vapor de pequeno porte para realizar o trajeto entre Leopoldina e Santa Maria, trecho navegável a maior parte do ano e praticamente sem obstáculos.

O impulso ocasionado pela necessidade de mudança no cenário econômico de Goiás e a consciência da importância do Araguaia para a concretização desse projeto, despertaram ainda mais o desejo de Magalhães em ver pessoalmente a situação na qual o rio se encontrava.

Na noite de 5 de outubro de 1863, a comitiva de Magalhães chega a Leopoldina, a ansiedade de não poder ver o rio que por tanto tempo alimentou sua imaginação o fez perder o sono e, quando realmente se encontra as margens de seu objetivo, pareceu ficar embebecido por seu esplendor:

Quanta felicidade não poderia haver por estas paragens, onde o solo é tão fértil, onde o rio oferece ao pescador numerosos pescados, onde o bosque encerra tanta caça, onde a vida é alimentada por um clima saudável e o espírito, animado por tantas impressões grandiosas! (MAGALHÃES, J. V. C., 1938, p. 98).

Descendo os rios Vermelho e Araguaia, Magalhães observou atentamente as características da topografia e da fertilidade do solo, meios necessários para o povoamento e produção de artigos que pudesse viabilizar o comércio interprovincial.

Essa interlocução entre observações pessoais e características econômicas, evidencia “a combinação entre a sensibilidade estética marcada pelos signos do Romantismo e o olhar impregnado de cálculo do homem econômico”, marco da narrativa de Magalhães (MAIA, 2007, p. 9).

Carcus A. Santos (2007) afirma que essa forma de pensamento dualista, preocupado ora com aspectos físicos, ora com aspectos humanos, refletia as características de um “filho do expansionismo comercial” do século XIX.

Magalhães transcende em sua narrativa o “viver” a viagem ao mesmo tempo em que delineia observações racionais da vastidão araguaiana, cumprindo com precisão o que Todorov (2006) cunhou de “limites” entre ciência e autobiografia. A viagem pelo Araguaia era acima de tudo uma experiência pessoal, seja como administrador ou como mero observador.

Assentado em uma posição de comando e ansioso por mudanças, Magalhães pensava em soluções para que aquela vastidão inexplorada socorresse a província da crise econômica em que se encontrava. Essas reflexões levaram até mesmo a cogitar a transferência da capital para Leopoldina:

Apreciemos agora de rápido as consequências da mudança da capital para a Leopoldina; apreciemos o que se ganha, e vejamos se vale a pena confrontado com o que se perde. A primeira consequência da mudança da capital para o Araguaia era o comércio com o Pará, que, por uma redução nos fretes de 200%, alteraria desde já a face de nossa indústria (MAGALHÃES, J. V. C., 1938, p. 62).

O presídio de Leopoldina, contava a época com aproximadamente 30 residências e passou a impressão de ser uma povoação que teria um futuro próspero. Contava ainda com uma oficina para a construção de embarcações, fábrica de tijolos e telhas, estrutura para o preparo de farinha de mandioca e uma horta para o cultivo de alimentos. No porto, pode-se contar mais de uma dúzia de embarcações ancoradas, dentre elas algumas igarités³⁹ e botes.

Descendo pelo Araguaia, Magalhães anota em seu diário a abundância da caça, da pesca e das pastagens naturais ao longo do rio, bem como o aspecto desértico em relação ao seu povoamento. Por ora, para amenizar o problema do povoamento, propõe a transferência de algumas pequenas povoações para as margens do rio.

Ao concluir seu levantamento sobre as condições necessárias para o real estabelecimento da navegação e do comércio pelo rio Araguaia, Magalhães fez algumas observações acerca do modo como o Império vinha conduzindo a política de ocupação, a navegação e o tratamento com os nativos. Em suas recomendações, solicita que sejam instalados outros presídios para dar suporte a navegação, além de serem criadas leis específicas, tanto para os presídios como para o setor náutico. Para ele, os presídios deveriam ficar sob a responsabilidade da Marinha ao invés do Ministério da Guerra, já que a navegação era o foco principal, em relação aos navegantes, era necessário proporcionar garantias que estimulassem a tripulação, evitando a insubordinação e o abandono. Sobre a catequese, acreditava que uma educação bem direcionada aos indígenas poderia concorrer para que estes

³⁹ Canoa grande feita de um único tronco de árvore. Ver: GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **Embarcações, educação e saberes culturais em um estaleiro naval da Amazônia**. UEPA, Dissertação (Mestrado em Educação). Belém, 2009.

pudessem compor parte da tripulação, aproveitando seus conhecimentos sobre o rio e a melhor forma de navegá-lo.

Para realizar um estudo mais detalhado das condições de navegação do rio Araguaia, Magalhães ordenou que o engenheiro Ernesto Vallée, na época Diretor Geral dos Presídios, realizasse um estudo minucioso das características gerais do rio, considerando o período de estiagem (CARVALHO, F. L., 2008).

Os trabalhos de Vallée tiveram início em 1863, sendo realizado um levantamento (Tabela 2) sobre as possibilidades de navegação pelos rios; Vermelho, Araguaia e Tocantins. Nos estudos realizados, Vallée conferiu distâncias e pode avaliar o leito do Araguaia, apontando a melhor forma de superar as dificuldades apresentadas por ele.

Tabela 2 – Levantamento de Vallée sobre a navegabilidade do rio Araguaia.

RIOS	ESTAÇÕES	PONTOS	NAVEGABILIDADE	KM
Vermelho	1ª	Do ponto do travessão a foz.	Navegável c/ restrições (de dezembro a maio)	211,20
Araguaia	2ª	Da foz do Rio Vermelho ou do presídio de S. Leopoldina até o P. da Piedade	Navegável sem restrições (durante o ano todo)	174,90
Araguaia	3ª	Do porto da Piedade à ponta do sul da ilha do Bananal	Navegável sem restrições (durante o ano todo)	94,05
Araguaia	4ª	Da ponta sul à ponta norte da Ilha do Bananal	Navegável sem restrições (durante o ano todo)	551,10
Araguaia	5ª	Da ponta norte da Ilha do Bananal ao presídio de S. Maria	Navegável sem restrições (durante o ano todo)	183,15
Araguaia	6ª	Do presídio de S. Maria ao antigo presídio do mesmo nome	Navegável sem restrições (durante o ano todo)	69,30
Araguaia	7ª	Do antigo presídio de S. Maria à correnteza de São Miguel	Navegável c/ restrições (de dezembro a maio)	354,75
Araguaia	8ª	Da correnteza de São Miguel à Cachoeira Grande	Só permite a passagem de canoas e no tempo das secas	72,60
Araguaia	9ª	Da Cachoeira Grande ao presídio de S. João das Duas Barras	Navegável c/ restrições (de dezembro a maio)	193,05

Fonte: CARVALHO, F. L., 2008.

O trecho onde ficam localizadas as maiores cachoeiras do rio Araguaia (Tabela 2: Estação 8ª) foi demarcado como limite à navegação a vapor. Para Vallée, este segmento deveria ser realizado com pequenas embarcações no período de menor vazão do rio.

No dia 24 de janeiro de 1864, o engenheiro terminara os estudos técnicos, acompanhados da cartografia hidrográfica. Apresentou-os ao Presidente considerando dentre outras questões: 1) que a navegabilidade do rio Araguaia, durante todo o ano, é restrita ao trecho Leopoldina – Santa Maria; 2) nos meses de dezembro a maio (época em que as águas sobem – enchente) a navegação é francamente navegável do Porto do Travessão (rio Vermelho) a Leopoldina (CARVALHO, F. L., 2008, p. 86).

Em 1864, Magalhães deixou a administração de Goiás e partiu para a capital do Pará, assumindo a presidência daquela província, continuando sua luta em prol da navegação dos rios Tocantins e Araguaia. Segundo Maia (2007, p. 6) essa rotatividade entre províncias servia como uma espécie de “treinamento administrativo” para a elite política brasileira, buscando aprimorar suas decisões políticas por meio de um pensamento amplo sobre a situação do país.

Como presidente do Pará, providenciou a aquisição de um vapor⁴⁰ para a navegação do rio Tocantins. Esse vapor teria a missão de explorar os trechos encachoeirados do rio. Esse investimento fazia parte de um plano maior para a navegação comercial entre Pará e Goiás, subvencionando inclusive botes carregados com sal para a subida dos rios até Vila Boa (PUBLICADOR MARANHENSE, 1866).

Dr. Couto de Magalhães, tem um plano fixo, determinado e refletido em relação a ideia de navegação dos rios indicados; e que esta ideia, dominando de tal sorte o espírito empreendedor e patriótico de s. ex., o coloca na posição de fazer muito pelo país, se for aproveitado seu gênio empreendedor e perseverante, e o cabedal de experiência, que tem colhido na carreira administrativa (CORREIO PAULISTANO, 1866, p. 1).

Com a finalidade de desobstruir os canais dos rios Tocantins e Araguaia, o próprio Magalhães decidiu enfrentar o conjunto de cachoeiras da Itaboca (Figura 7), onde acabou naufragando no *Canal do Inferno*, falecendo vários tripulantes e por mais perseverante que fosse seu sonho de colocar um vapor no Araguaia, deveria adiá-lo por mais um tempo.

Os periódicos da época destacaram os feitos de Magalhães em benefício da navegação desses rios e de toda a região, chamando-a de “mundo novo, esplêndido e desconhecido” (CORREIO PAULISTANO, 1866).

Em ofício enviado ao comando da *Praça do Comércio do Pará*, em 13 de abril de 1866, Magalhães relata os melhores trechos para a navegação dos rios Tocantins e Araguaia, inteirando-os dos obstáculos apresentados em ambos e o progresso obtido até então. Consciente da dificuldade em abrir canais de navegação nos segmentos “fechados” das cachoeiras do Araguaia, recomenda que “por estes 30 anos, basta que ela seja navegada pelos botes de que aí usam, que carregam, termo médio, 4000 arrobas cada um” (CORREIO MERCANTIL, 1866, p. 1).

⁴⁰ Este vapor foi importado da Inglaterra pela província do Pará especialmente para vencer as cachoeiras dos rios Tocantins e Araguaia. Chegou desmontado à capital em março de 1866, foi montado pela Companhia do Amazonas, tendo sua potência nominal entre 30 e 50 cavalos (CORREIO MERCANTIL, 1866).

Figura 7 – Conjunto de cachoeiras da Itaboca, rio Tocantins.



Fonte: Tasso T. Longo, 1975.

Já como presidente de Mato Grosso, teve de voltar sua atenção para a *Guerra do Paraguai*⁴¹, retornando seus pensamentos ao Araguaia somente após a expulsão dos invasores.

Em um plano audacioso, ordenou o envio do vapor *Cuiabá*, pertencente a uma extinta companhia de navegação mato-grossense e que estava ancorado próximo à capital dessa província. O vapor teve sua máquina desmontada e seu casco rebocado até o porto de Tauá, no rio Piquiri, onde foi entregue ao sertanista Antônio Gomes Pinheiro para transporte em terra até o porto de Itacaiú no Araguaia.

(...) o comandante Durocher o entrega ao capitão Antônio Gomes Pinheiro, bravo e experimentado sertanista, filho de Faxina, em São Paulo. Competia-lhe a parte mais arriscada da empresa, ou fosse, o transporte do navio e mais petrechos em carros de bois até as margens do Araguaia. Para tanto foi mister desmanchar o casco do navio enquanto se aprestavam 16 carros. Por estes distribuíram as peças do casco, as obras mortas, as máquinas, as

⁴¹ Conflito ocorrido entre 1864 e 1870 na América do Sul, tendo envolvidos Brasil, Argentina e Uruguai contra o Paraguai. Ao fim da guerra, o Paraguai saiu derrotado, somando-se aproximadamente 300 mil mortos entre civis e militares dos países envolvidos. <http://www.historiadoBrasil.net/>.

ferramentas da futura oficina e o material indispensável à remontagem do vapor. Foi em julho de 1867 que partiu o comboio dos carros de bois em demanda ao Araguaia: segundo as próprias indicações do general Couto de Magalhães em seu citado ofício, a expedição dirigiu-se "aos Baús", daí ao "Espírito Santo", varando o sertão do Caiapozinho, abrindo-se a estrada necessária para a sua passagem, chegando em Itacaiú, à margem do Araguaia, com cerca de 100 léguas de viagem por terra, com a maior felicidade, sem contratempo algum, custando o frete de tudo, inclusive a abertura dessas estradas provisórias, a quantia de 14:000\$000 (SOUZA, 1958, p. 157).

Em 25 de maio de 1868, o vapor estava remontado e pronto para navegar. Três dias depois, em 28 de maio, foi então inaugurada em Leopoldina a tão esperada navegação a vapor, iniciando um novo ciclo da história do Araguaia.

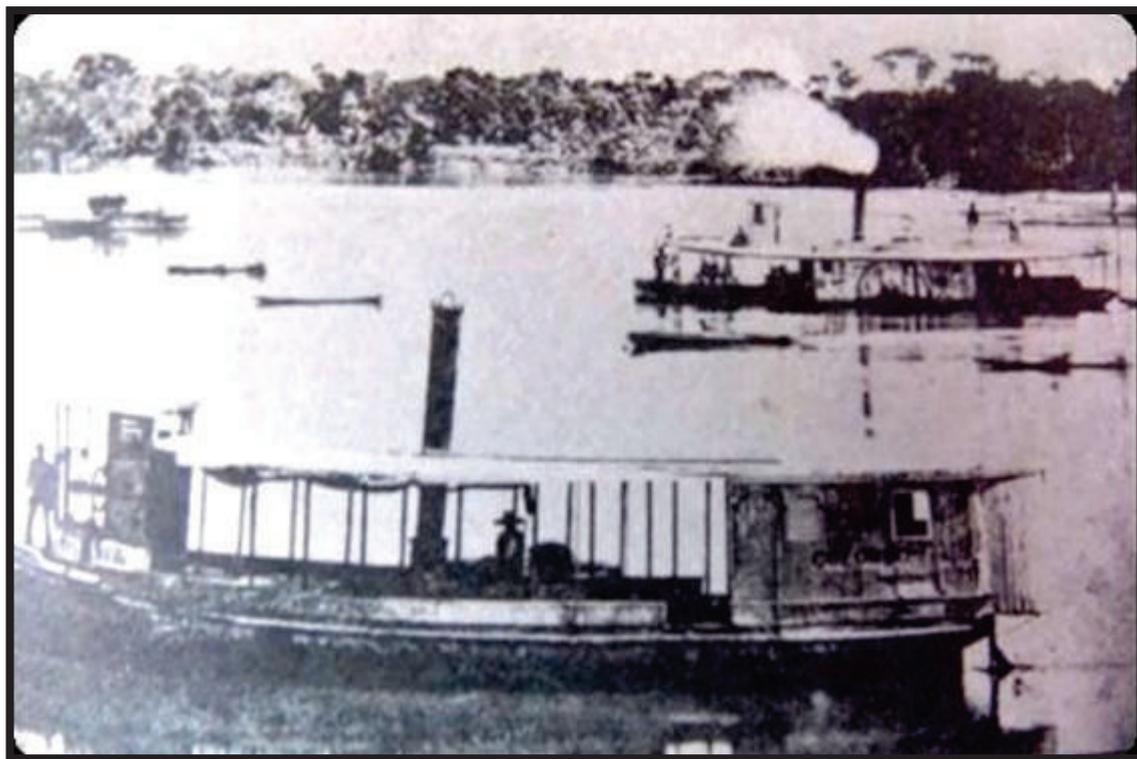
Em 1869 foi realizada uma reunião entre os principais comerciantes e investidores de Belém e o presidente da província do Pará, determinando ser imprescindível e de suma importância para o Império e para as províncias a criação de uma companhia de navegação pelos rios Tocantins e Araguaia.

Por meio de um decreto imperial, foi criada uma companhia de navegação a vapor no Araguaia, que ficaria subvencionada ao Império e às províncias. A rota delimitada à companhia era entre Itacaiú e o presídio de Santa Maria, realizando um mínimo de seis viagens de ida e volta por ano, com vapores capazes de transportar/rebocar ao menos quatro mil arrobas. O contrato teria a validade de trinta anos e a empresa seria responsável também pelo transporte da correspondência, recebendo ainda três lotes de terras as margens do rio, destinados à fundação de estabelecimentos rurais⁴².

A partir daí, tem início a navegação regular, recebendo outras duas embarcações de grande porte, os vapores Colombo e Mineiro (Figura 8), ambos maiores e mais potentes que o vapor Araguaia (SANTOS, C. A., 2007).

⁴² BRASIL. Decreto N° 4593, de 9 de setembro de 1870: Autoriza o contrato com Dr. José Vieira Couto de Magalhães para a navegação do rio Araguaia. Rio de Janeiro: Biblioteca da Câmara Dos Deputados, 1870.

Figura 8 – Os vapores: Mineiro, Colombo e Araguaia.



Fonte: CREA-GO, 2013, p. 40.

Segundo Carcius A. Santos (2007), apesar dos esforços, a navegação pelo rio Araguaia não ganhara estabilidade, perdendo espaço para a do rio Tocantins. Embora ocorrendo significado progresso, Magalhães reconheceu a dificuldade da sua efetiva navegação e da ocupação de seu vale, transferindo em 1880 grande parte de seus investimentos para o rio Tocantins. Na mesma década, a exploração do serviço de navegação foi concedida ao empresário João José Correia de Moraes. Sob a administração de Moraes, a navegação entrou em acentuado declínio até ser transferida para empresa norte-americana *The Pará Transportation and Trading Company*.

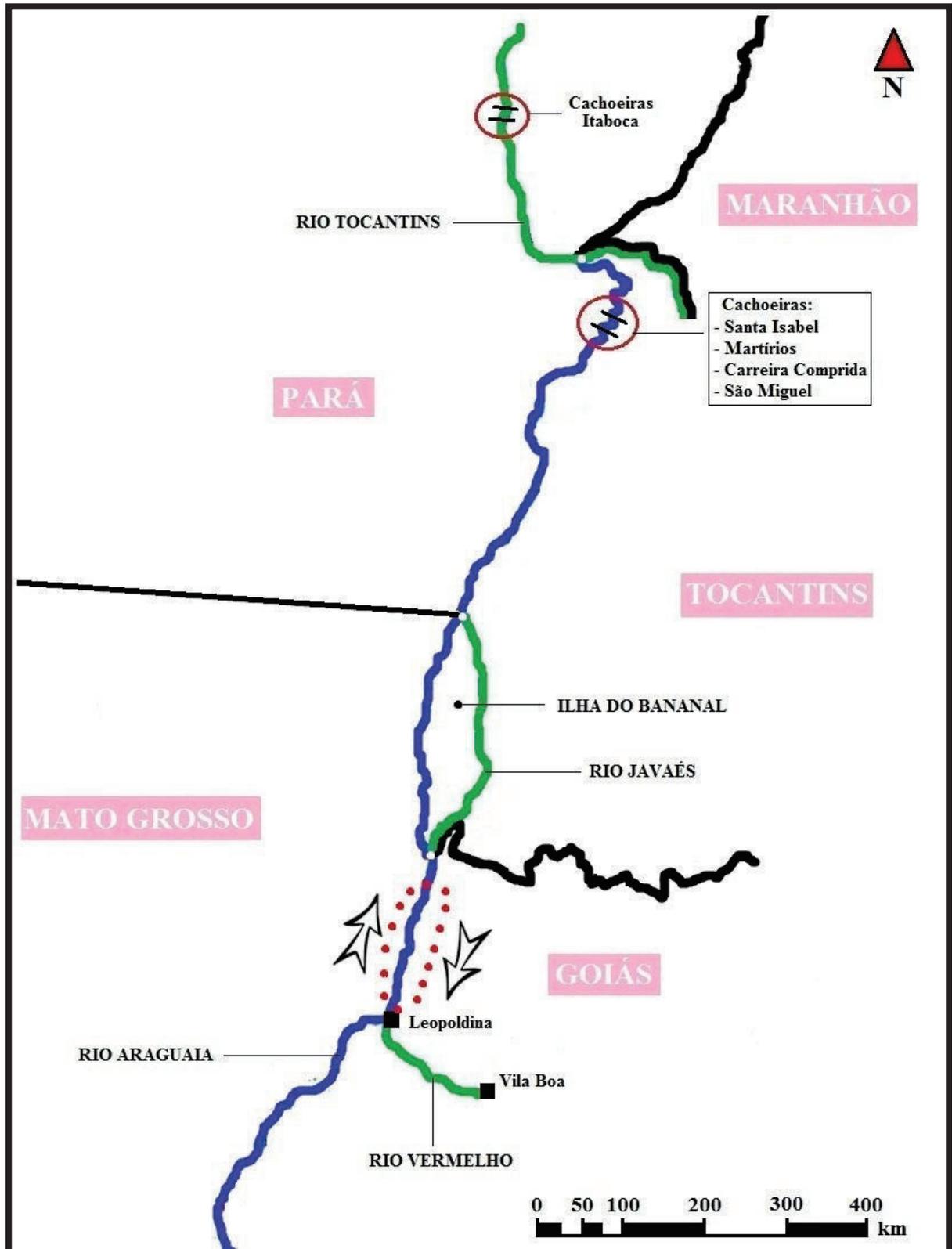
Além da autorização para explorar a navegação, a companhia possuía ainda um contrato para a desobstrução de vários canais. Após fazer um levantamento das condições econômicas da região e do alto custo para desbloquear os canais do Araguaia a empresa acabou desistindo do empreendimento e extinguida ao final do contrato em 1888, deixando as embarcações e demais estruturas deterioradas.

Em outubro do ano seguinte, as autoridades provinciais e imperiais entraram em acordo para a realização de nova licitação, no entanto, a Proclamação da República acabou

afundando a esperança da navegação em larga escala e mergulhando as povoações do Araguaia em um profundo retrocesso.

Embora a navegação a vapor não tenha gerado o resultado esperado, extinguindo-se em poucos anos, a ambição de Magalhães e o processo proporcionado por ela nos permite compreender a dimensão das dificuldades oferecidas pela natureza no que tange a exploração do rio Araguaia. O crescimento dos povoados e das propriedades ribeirinhas somente compartilhariam de semelhante avanço no século seguinte.

Figura 9 – Trecho navegado por Magalhães, 1863.



Fonte: Elaborado a partir de Magalhães (1863).

3.4 Apontamentos do Araguaia: o diário de Leite Moraes

Joaquim de Almeida Leite Moraes nasceu em 1835 em Tietê, no Estado de São Paulo. De família abastada, formou-se em Direito na faculdade do Largo São Francisco em São Paulo, onde também foi professor. Na carreira política, foi vereador, três vezes deputado por São Paulo e governador da província de Goiás, cargo que exerceu entre fevereiro e dezembro de 1881, implementando a Lei Imperial nº 3029 de 9 de janeiro de 1880, que garantia o voto direto para deputados distritais.

Ao fim de sua gestão a frente da província de Goiás, decidiu retornar a São Paulo pelo litoral, subindo até Belém pelos rios Vermelho, Araguaia e Tocantins. Para auxiliá-lo durante a viagem, convidou seu amigo e oficial de gabinete Carlos Augusto, que mais tarde casaria com sua filha Maria Luíza, sendo ambos os pais de Mário de Andrade, escritor de *Macunaima* (JORDÃO, 2000).

Moraes editou o diário produzido durante sua viagem até o Pará, incluindo o trajeto entre São Paulo e Vila Boa, realizado antes da sua posse como presidente da província. Este diário resultou em um livro intitulado *Apontamentos de Viagem*, publicado em 1883.

Tomei os meus apontamentos relativos a estas viagens, e, porque podem interessar ao país, venho hoje dá-los à publicidade. Escrevi-os – ora a cavalo, ou à sombra de uma árvore, ou de um rancho, de uma barraca, ora deitado numa rede, ou na minha cama de campanha, ora sobre o tombadilho de um vapor, ou sobre a tolda de um bote, no meio das cachoeiras, ou das matas, dos índios ou das feras, sempre exposto a um sol abrasador e ardentíssimo, tomando-os a lápis num pequeno livro de duzentas páginas, comprado ao meu amigo H. Garraux (MORAES, 1883, p. 7).

O propósito da viagem pelo interior do Brasil era mais que uma simples forma de corroborar com o desenvolvimento das fronteiras longínquas deste país, era uma satisfação pessoal, a chance de registrar-se como mais um desbravador, afirmando que da mesma forma que seus predecessores⁴³, afrontou “todos os perigos das matas, dos rios, das feras, dos selvagens” e que assim como eles, “calmo e imperturbável” encarou a morte.

Das vertentes do Prata caí nas do Amazonas; estive em contato com a natureza a mais rica e luxuriante deste Brasil; pisei as suas fabulosas, minas de metais preciosos; sulquei as águas de seus grandes rios; atravessei as suas

⁴³ A viagem de Moraes tinha forte referência à obra de Couto de Magalhães (MAIA, 2007).

decantadas e formidáveis cachoeiras; entrei nas aldeias de 2.000 arcos; estive entre centenas de selvagens; admirei as castanheiras com suas copas frondosas dominando as matas, e curvadas ao peso das castanhas; conheci o pau-brasil, a seringueira, o cacau e muitos outros produtos naturais que enriquecera o comércio do Pará com a Europa e com os Estados Unidos, e, diante de tantas grandezas, sonhei um *novo mundo*, que, na frase de um ilustre paraense, ainda não teve o seu *Colombo!* (MORAES, 1883, p. 8).

A segunda fase dos apontamentos teve como ponto de partida Vila Boa, de onde saiu a comitiva às 11 horas da manhã de 9 de dezembro de 1881 com destino à Belém.

Assim como o título sugere, sua narrativa seguia um processo que consistia na observação, avaliação e procedimentos que deveriam ser adotados para aproveitar as potencialidades da região. Entretanto, em meio a essas narrativas ocorrem interlocuções romantizadas, descrevendo o cotidiano da viagem e características dos povos locais.

Durante a viagem foram recolhidas sementes e mudas de plantas encontradas pelo caminho, do mesmo modo como os naturalistas estrangeiros⁴⁴ que haviam passado pela região. Apaixonado pela caça, Moraes faz relatos minuciosos de suas façanhas enquanto caçador, as quais tomam grande espaço em seu diário. Os relatos sobre caçadas revelam a riqueza da fauna que comportavam o ecossistema dos rios de Goiás, apontando a abundância alimentar que existia nestas regiões e justificando o grande número de nações indígenas estabelecidas nos vales e margens do rio Araguaia.

A viagem entre Vila Boa e o presídio de Santa Leopoldina foi realizado por terra. Porém, Moraes fez uma pequena navegação de reconhecimento (e caça e pesca) pelo rio Vermelho durante sua parada no presídio de Jurupensem⁴⁵.

A chegada a Leopoldina ocorreu na manhã do dia 14 de Dezembro, onde permaneceu por três dias, hospedados na casa do empresário João José Corrêa de Moraes, responsável pela navegação do Araguaia. A maior parte dos habitantes de Leopoldina estava empregada na empresa de navegação, no colégio/catequese e no destacamento militar. Esse fato demonstra a fragilidade da economia local, ainda dependente do serviço de navegação e da administração provincial. Mais de uma década após a implantação desse serviço, a agropecuária e a expansão para o interior ainda não havia sido estabelecida.

⁴⁴ Estiveram no Brasil e passaram por Goiás no século XIX os naturalistas europeus: August de Saint-Hilaire (1816-22), Johan Emanuel Pohl (1817-21), George Gardner (1836-41) e Francis de Castelnau (1843-1847). ANDRADE; BASTIANI, 2012.

⁴⁵ O presídio de Jurupensem ficava a 94 km de Vila Boa, situado a margem direita do rio Vermelho.

Na oficina da empresa encontravam-se os vapores Colombo, Mineiro, Santa Maria e Araguaia. Naquele momento, o pioneiro vapor Araguaia “estava encalhado no porto, metade em terra e metade no fundo d'água, demandando consertos quase de uma completa transformação” (MORAES, 1883, p. 88).

Moraes demonstrou grande preocupação com Leopoldina. Naquele período a povoação estava completamente dependente da navegação do Araguaia e a sua sobrevivência estava vinculada aos investimentos do governo no setor, visto que os vapores estavam desgastados e a oficina sem estrutura para realizar os reparos necessários ao bom funcionamento dos mesmos.

Figura 10 – Antiga oficina em Leopoldina.



Fonte: CREA, 2013, p. 47.

Antes da descida para o Pará, Moraes subiu o Araguaia até o antigo porto de Itacaiú, onde treze anos antes havia sido remontado o vapor *Cuiabá* (rebatizado Araguaia). O porto de Itacaiú era considerado estratégico e fundamental na escala da navegação a vapor, vinculado ao contrato com a empresa de navegação do Araguaia pertencente a João José Corrêa de Moraes.

A colônia de Itacaiú havia sido desativada pouco antes da chegada de Moraes e a situação do local lhe causou surpresa e indignação:

A 22 fundeamos em frente da colônia, extinta a poucos dias, e com a qual o estado despendeu, *dezenas de contos* de réis, e o que vimos? Um casebre de palha, uma moita de bananeiras, alguns esteios, vestígios de outros casebres e nada mais! Aí morava um soldado quo obtivera a sua baixa (MORAES, 1883, p. 90-91).

Itacaiú expressava o “retrato” da incontínência ocupacional sofrida pelo vale do Araguaia. Essa constante “visão de ruínas” tão comum nos relatos dos viajantes que visitaram os sertões goianos “denotam um mundo instável e aberto, constituído, destruído e reconstituído de forma incessante” (MAIA, 2007, p. 17).

Pouco acima do antigo porto encontrava-se a fazenda do capitão Antônio Gomes Pinheiro, que em 1868 havia trazido o vapor Cuiabá até a margem do Araguaia. Na época do encontro com Moraes, o capitão Gomes tinha pouco mais de 60 anos, embora fosse descrito como “forte e robusto como se contasse 20 anos apenas” (1883, p. 92).

Moraes descreveu o “grande e admirável feito” do sertanejo em seu diário, deixando transbordar seu regionalismo ao afirmar que o início da navegação do rio Araguaia foi impelida por uma cabeça gloriosa de Minas (Couto de Magalhães) e um orgulhoso braço de São Paulo (capitão Gomes).

Couto Magalhães, que já o conhecia, contratou com ele o transporte de seu vapor. Desmontá-lo e colocá-lo em pedaços no carro do intrépido sertanejo, foi a cousa mais fácil deste mundo, e o resto? O resto corre por conta do audaz paulista, que diz – é possível – quando todos lhe bradam – É impossível! E o capitão Gomes, com uma *boiada* em cada carro, enfia a sua caravana pelo sertão, sobe e desce serras, atravessa rios, recebe os ataques dos indígenas, que o perseguem por muitos dias, e defende-se, e, após meses de trabalho insano, gigantesco, desesperado e horrorosamente pesado, chega na sua fazenda, levanta o estaleiro, e com o maquinista que o acompanhava, arma o vapor e o atira nas águas do Araguaia! (MORAES, 1883, p. 93).

Ao retornarem a Leopoldina são realizados os preparativos para a viagem até Belém, o vapor *Colombo* (Figura 11) desceria com o bote *Rio-Vermelho* a reboque, sendo este a residência de Moraes durante o percurso. A bagagem contava com roupas, anzóis, espingardas, linhas, vinho, aguardente, cerveja e outros produtos necessários para a longa viagem.

A capacidade do bote era de apenas 16 tripulantes, tamanho considerado pequeno em comparação com outros botes empregados nesta viagem e que possuíam uma tripulação de até 24 pessoas. Esse tipo de embarcação possuía uma ótima estrutura, contando com fogão e cobertura para a proteção (tolda) da carga e dos passageiros contra as chuvas e a insolação.

Como desceria até Santa Maria rebocado, os remeiros e o piloto seriam contratados naquela localidade.

Figura 11 – Vapor Colombo em Leopoldina.



Fonte: CARVALHO, F. L., 2008, p. 106.

Figura 12 – Botes utilizados no transporte de castanha-do-pará. Rio Araguaia, 1926.



Fonte: <http://sulpara.blogspot.com.br/>, 2014.

Tudo pronto e organizado é chegada a hora de zarpar, um momento único, o primeiro passo rumo a uma grande aventura, cercado por um ritual carregado de sentimentos. Este ritual, semelhante ao “esperar” descrito por Carvalho (2008), levava a população a se amontoar nas margens do Araguaia.

Porém, enquanto esperar representava o ato de recepcionar parentes e amigos, a partida significava a despedida destes. Aos que partiam, cabia levar a certeza de uma aventura e aos que ficavam, guardar a incerteza do retorno. Nesse sublime momento, o coração do viajante no momento em que “parecia deixar a terra para sempre” vindo à sua memória “todos os perigos sonhados e imagináveis” (MORAES, 1883, p. 98).

Após as formalidades da despedida, Moraes e os demais passageiros deixaram o porto de Leopoldina rumo ao Pará, deslizando suavemente pelo leito do Araguaia que nesse ponto era descrito com ótimas condições à navegação.

Entretanto, a passagem por uma ilha denominada *Ilha do Noronha* proporcionou aos tripulantes lembrar dos perigos ocultos do rio Araguaia; o nome dado à ilha fazia referência ao cabo Noronha que, após a embarcação em que estava naufragar, salvou o comandante e parte da tripulação, morrendo afogado enquanto tentava recuperar o dinheiro no fundo do leito.

Segundo a tripulação do vapor, navegaram no primeiro dia 21 léguas (138,6 km), havendo a necessidade de cortar lenha para a caldeira logo no início do segundo dia de viagem. A situação mecânica do vapor nessa etapa do percurso já não era das melhores, preocupando a tripulação, haja vista que se encontravam a aproximadamente 400 km de Santa Maria.

(...) o *Colombo* vai *doente* e mal arrasta a sua *cauda*; o hábil maquinista, o Sr. Valladares, esgota a sua ciência; atira-se à fornalha como se fora lenha; parafusa e desparafusa, engraxa e limpa as peças principais; abre e fecha as válvulas; está banhado de suor e negro como ura carvão... e o *Colombo* não corresponde a tanta dedicação! É um inválido que só caminha apoiado nas muletas! (MORAES, 1883, 107).

Esse fato novamente demonstra a importância do povoamento das margens do rio para a o auxílio aos navegantes, bem como o subsídio para a manutenção das embarcações e contratação de pessoal qualificado.

Em uma segunda parada para reparos ao velho vapor, chega de uma fazenda próxima uma carga de gêneros diversos, como charque, feijão e queijo, todos necessários para o

provento da tripulação até o fim da viagem. Além dos consertos necessários à embarcação, as paradas eram aproveitadas para a realização da caça e da pesca para complementar a alimentação.

Já na Ilha do Bananal, Moraes teve contato com os índios Karajás que realizavam o comércio com a empresa de navegação, trocando lenha por ferramentas e fumo. Frutas e arcos também eram negociados pelos indígenas que, com grande habilidade atracavam suas canoas ao vapor e ao bote ainda em movimento, subindo a bordo para apresentar suas mercadorias.

Logo após a saída da Ilha do Bananal tem-se contato com o *Travessão de Santana*, que se encontrava nessa época em maior parte submerso. Segundo Moraes, durante o período de baixa vazão, este travessão é intransponível pelo vapor por dois fatores; a falta de profundidade do canal e a deficiência de força do vapor para romper a correnteza.

Desde a Leopoldina até aqui planície por toda a parte, e por isso também o rio é francamente navegável. Caímos no canal e o passámos com enorme rapidez; o *Colombo* e o *Rio-Vermelho* foram arrastados pela correnteza... e pelo que vimos começámos a conjecturar o que seria uma cachoeira!... O rio aumenta de largura e divide-se em diferentes braços, e nós atravessámos por entre as ilhas dos *Caiapós* e dos *Mutuns*, e mais adiante cortamos mais dois travessões, sendo um deles denominado – travessão dos *Caiapós* – porque estes índios, que habitara a margem esquerda, atravessam, no tempo da seca, o rio por cima das pedras (MORAES, 1883, p. 127).

Às 4 horas da tarde do dia 24 de dezembro, o Colombo finalmente aporta em Santa Maria, com a tripulação sendo saudada pela população local: “tudo quanto existe em Santa Maria vem ao porto; a barranca fica coberta de mulheres e crianças” (MORAES, 1883, p. 128).

Segundo Carvalho, este momento significava mais do que simplesmente aguardar a chegada das embarcações, era um momento simbólico na vida dos ribeirinhos, um ritual onde as tarefas do cotidiano eram deixadas de lado para que pudessem vislumbrar aquele momento único.

Era deixar seus afazeres para, ansiosamente, deslocar-se para o porto do rio e da sua margem assistir à chegada das embarcações. Era ter o prazer de observar a chegada dos barcos após ouvir o apito dos motores. Ver as embarcações lentamente deslizando na curva do rio. Esperar era ficar ali, na margem do rio, em pleno sol quente, aguardando os missionários para se casar ou batizar seu filho ou para ouvir uma cerimônia religiosa. Era estar com os quitutes prontos para servir àquele ente querido que estivesse chegando. Era ter o prazer de servir. De assistir a cada detalhe dos fatos no

momento da chegada. Pois cada chegada era inédita, única. O rio Araguaia era o caminho, a saída, a chegada, era a via de comunicação (CARVALHO, F. L., 2008, p. 115-116).

A partir de Santa Maria a viagem continuou no bote Rio-Vermelho, movido apenas pela correnteza do rio e pelos braços dos remeiros. A tripulação foi contratada junto a este povoado, o que significava levar boa parte dos “homens robustos” que ali residiam. Entre os remeiros havia três índios de etnias diferentes que além de conhecerem a navegação do Araguaia, serviam como intérpretes.

E assim passamos o dia 25 de Dezembro; o nosso piloto é o Sr. Manoel Arcanjo da Silva, preto e aleijado de uma mão; dizem-nos que é o melhor piloto e o melhor prático; e já estão contratados 16 remeiros, dos quais dois são proeiros, dois popeiros e dois contra-proeiros, lugares certos no bote e que exigem habilitações especiais referentes á força, à agilidade e à experiência, provadas em diferentes viagens. O *marinheiro de primeira viagem* não ocupa um só daqueles lugares; todos remam, mas os proeiros e popeiros auxiliam o piloto na direção do bote, principalmente nas cachoeiras, desviando-o das pedras (MORAES, 1883, p. 131-132).

Na manhã do dia 27 de dezembro o bote está pronto e a tripulação embarcada, repetindo uma cena comum nos portos do Araguaia; na barranca do rio encontrava-se o restante da população de Santa Maria, despedindo-se de seus familiares, mulheres choram pela despedida de seus maridos e as crianças por seus pais (MORAES, 1883).

A navegação seguiu sem problemas, a tarde foi feita parada para o pouso, restrito ao pouco espaço oferecido pelo bote. Os barqueiros se acomodam como podem, alguns em cima da tolda ao relento, outros em redes por baixo da respectiva tolda, o qual Moraes (1883, p. 138) chamou de “um acampamento flutuante, que tem a poesia das solidões e a filosofia das necessidades humanas”.

Pouco acima do travessão Joncam, o qual foi passado sem dificuldades pela cheia do rio, o bote foi abordado pelos karajás. Embora receosos pela fama sanguinária daquela tribo, que há algum tempo haviam abordado um bote comercial e matado todos os tripulantes enquanto ainda dormiam, a recepção foi amistosa e ao final foram realizadas as costumeiras trocas entre *branco* e índio.

Ao chegar ao travessão do Itaipava se depararam com o primeiro grande obstáculo do leito do rio. Com aproximadamente meia légua (3 km) de comprimento, nesse ponto o Araguaia fica mais estreito e seu fluxo aumenta a velocidade.

(...) o bote voa; precipita-se no canal, que é tortuoso; o rio está cortado de cordilheiras de pedras, e muitas, enormes; rochedos imensos por toda a parte. Era cima da tolda e de pé observamos o zig-zag do bote, deslizando-se por aquele canal; os camaradas já não cantam, gritam; os proeiros os animam; respondem eles com ardor; o piloto anima e encoraja a todos (MORAES, 1883, p. 160).

No período de baixa vazão do rio, esse travessão é intransponível até mesmo para os botes, devendo ser descarregados e recarregados após o travessão. Segundo Moraes, esta ação aumentava o risco da carga ser roubada pelos indígenas.

A calma apresentada pela correnteza nessa região permitiu a navegação mesmo à noite, deixando o bote seguir a deriva, com o piloto apenas orientando-o de forma a não se chocar com rochas, barrancas ou troncos de árvores.

Cinco dias após deixarem Santa Maria, chegam ao antigo presídio de Xambioá e, assim como Itacaiú encontrava-se completamente abandonado. Este era o último ponto do Araguaia atingido pelos vapores da empresa de navegação, porém somente no período de cheias. Moraes acrescenta que até aquele local seria possível canalizar o rio Araguaia, desde que se arrebentassem algumas rochas.

Entretanto, o autor não via a desobstrução das grandes cachoeiras dos rios Araguaia e Tocantins como solução à comunicação das províncias do interior do Brasil. Segundo ele, essa ação deveria ser objeto de um conjunto de projetos, envolvendo a navegação fluvial, vias férreas e estradas. No caso do Araguaia, este manteria a navegação a vapor entre Xambioá e Santa Maria, devendo ser construída uma linha férrea margeando o trecho das grandes cachoeiras.

A partir de Xambioá o Araguaia apresenta seu trecho mais severo para sua navegação, as grandes cachoeiras: São Miguel, Carreira Comprida, Martírios e Santa Isabel.

Vamos entrar nas grandes cachoeiras, essas pontes suspensas no espaço pela atração do infinito, em cujas extremidades estão, de um lado – a vida – de outro – a morte! Todos tem a consciência da imensidade do perigo; querem recuar, mas avançam sobre o desconhecido, que também tem todas as atrações vertiginosas do abismo... oh! a morte é o passado; o futuro... a vida; caminemos! (MORAES, 1883, p. 166-167).

A cachoeira de São Miguel deu aos navegantes do bote Rio-Vermelho uma prévia dos desafios que viriam enfrentar rio abaixo. Uma vez o bote lançado nas corredeiras o

trabalho seria incessante até sua total superação. A travessia pelas corredeiras era uma luta constante, um desafio à morte, demonstrado nas palavras de Moraes:

(...) o bote, ao cair no canal, balanceia e oscila, como que submergindo-se, mas voando sempre; à direita e à esquerda, e, na frente, rochedos de 8, 10 e mais pés de altura, e de 20, 30 e mais de extensão nos esperam... as ondas lavam o bote de proa a popa, e o seu marulhar fremente casa-se com a gritaria desesperadora dos remeiros... o bote precipita-se sobre uma pedra da esquerda... parece impossível desvia-lo! Mas o piloto dependura-se na cauda do leme dando-lhe a volta precisa, e o Sebastião, com o seu *varejão* encostado sobre um pequeno mastro de 4 palmos, existente na proa, o *beque*, mergulha-o no rio e o faz girar no sentido do leme e o bote instantaneamente muda de direção, resvala por aquela pedra, mas ei-lo que vae de encontro ou à da direita ou à da frente. Se à da direita, o piloto e o proeiro operam no sentido oposto; se à da frente, o proeiro somente o desvia. O canal é tortuoso, e tanto que entramos pela margem esquerda e saímos pela margem direita. Até então eu e o Carlos estivemos com a respiração suspensa... Atravessamos, não por entre dezenas de pedras, mas por entre milhares de rochedos; o canal parece formado de cascatas sucessivas – quando de cima da tolda não avistávamos a parte inferior do rio – tal o despenhadeiro! Os *rebojos*, as águas revoltas abrindo uma concavidade, desde a nossa entrada no canal, formam-se diante do bote, que os salta com a velocidade que levava. Eis aqui um grande perigo; se o bote não vem com força de transpô-lo, o rebojo o faz voltejar em torno de si e o engole! (MORAES, 1883, p. 167-168).

Após a passagem do bote pela cachoeira, a tripulação estacionou em uma pequena ilha situada logo abaixo, aguardando a chegada de uma pequena igarité que os acompanhava, utilizada para a pescaria e coleta de lenha. Não avistando a igarité, decidiram continuar a descida, passando sem problemas pela Carreira Comprida e chegando próximo ao presídio de São José dos Martírios, extinto pelo próprio Moraes.

O local onde ficava o presídio foi considerado por Moraes como impróprio para as principais atividades vinculadas a sua instalação, justificando plenamente sua extinção. O terreno ali era de pouca fertilidade, cortado por brejos, tornando-o inviável para a agropecuária. Estava distante das grandes aldeias, dificultando a catequese dos indígenas. Por fim, sua localização entre as maiores cachoeiras não favorecia a prestação de serviço a navegação a vapor. Os poucos habitantes que ainda residiam ali estavam fracos e doentes, havendo apenas uma fazenda de criação de gado, situada à margem esquerda do rio.

As paradas em povoações eram sempre uma preocupação a mais para os chefes de navegação, era comum ocorrer insubordinações ou *greves* que demoravam dias para serem

contornadas, comprometendo a viagem. Moraes manda desatracar o bote e, após algum tempo, decide esperar a igarité que havia se desprendido antes da cachoeira de São Miguel.

A noite avançava e não havia sinal algum da igarité ou de sua tripulação. Por volta das 23 horas uma canoa se aproxima do bote; é o comandante do presídio de São José dos Martírios que veio avisar sobre o envio de três homens ao socorro da igarité.

A tristeza e a aflição tomava conta da tripulação que ficava imaginando a razão do grande atraso. Para Moraes e Carlos Augusto, que até então só conheciam os perigos do Araguaia por meio das crônicas de outros visitantes, aquele era um sentimento praticamente indescritível, refletindo o desafio dos obstáculos impostos por aquela natureza.

Eis-nos na barranca do rio com seis tripulantes de menos, de entre eles o único piloto e o melhor, proeiro! Se os que sobem o rio, navegando por entre as trevas, também se perderem? Como poderia eu descer até o Pará, estando ainda acima das maiores cachoeiras do Araguaia e Tocantins? Como poderia voltar para Goiás! Desesperadora situação! Tenho o relógio na mão; o ponteiro não caminha; a noite prolonga-se; o dia afasta-se... E ninguém dorme, assim como ninguém perturba aquele silêncio sepulcral! (MORAES, 1883, p. 174-175).

A espera dura até a manhã do dia seguinte, quando uma pequena embarcação com seis homens aparece ao longo do Araguaia vindo em direção ao bote. Há um momento de euforia pelos que ali esperavam e por um momento o alívio tomou conta do local.

Entretanto, à medida que a embarcação se aproximava os ânimos se retraíam e o sentimento de euforia, logo se transformou em dor ao receberem a notícia da morte de um dos tripulantes da igarité após um naufrágio na cachoeira de São Miguel. O rio Araguaia havia colhido a vida de “Barbosa”, empregado particular de Moraes que lhe acompanhava desde Vila Boa.

Apesar do incidente que vitimou Barbosa, a viagem deveria continuar sem perda de tempo, inclusive para um ritual fúnebre. Esse fato demonstra a dureza daqueles sertões, onde a morte passa a ter *status* de mero empecilho à viagem. Quase um século após a passagem de Villa Real, a expedição de Moraes repete um ato corriqueiro nessas paragens; abandonar o corpo sem vida de um companheiro.

Pouco depois do meio dia, em 1º de janeiro de 1882, a tripulação tem à sua frente a Cachoeira Grande, com “milhares e milhares de pedras imensas, como que unidas, mas isoladas pelas águas revoltas” (MORAES, 1883, p. 182).

A passagem pela cachoeira de Santa Isabel não foi menos dramática que a de São Miguel. Em apenas quarenta e cinco minutos, os navegantes venceram a batalha travada com a maior cachoeira do Araguaia.

(...) e não; vemos senão pedras ou arvores! O bote toma a velocidade vertiginosa das águas; o canal, estreito e tortuoso, faz um zig-zag que só os práticos o compreendem; o bote resvala à esquerda, ou à direita, por aquelas pedras. (...) O piloto, ora de pé, ora deitado, e às vezes dependurado no leme, joga o bote à sua vontade... Os proeiros igualmente, de pé, o auxiliam; os remeiros, cobertos pelas ondas, remam e gritam como uns heróis ou uns loucos! É um espetáculo indescritível! Os perigos assaltam o navegante de todos os lados, ou o rebojo, ou a pedra, e quantas vezes, para desviar o bote do rebojo, atirá-se-o à pedra, e para desvia-lo desta se o atira no rebojo! Navega-se sobre a superfície dos abismos desconhecidos ou ocultos nas ondas revoltas de inumeráveis rebojos, ou contorneando milhares de pedras maiores que o nosso bote! (MORAES, 1883, p. 182-183).

O enfrentamento dos obstáculos oferecidos à navegação do rio Araguaia, conduziu Moraes (1883, p. 185) a refletir sobre os perigos a que estavam sujeitos os barqueiros que se aventuravam em tão penosa viagem: “(...) quantas vezes estes homens jogam a vida de encontro às pedras das cachoeiras e as flechas dos índios?”. Viver a jornada dos barqueiros possibilitou ao autor não apenas observar as necessidades da viagem, mas sentir com intensidade os seus momentos. Além desses empecilhos naturais impostos pelos rios, o autor considerava a remuneração dos barqueiros desproporcional ao serviço prestado, constituindo uma das principais causas das insubordinações, motins e abandono durante as viagens.

Tabela 3 – Ordenados pagos a tripulação de um bote para realizar uma viagem de ida e volta entre Santa Maria e Belém, com duração de 5 a 6 meses.

Função	Valores pagos (Em contos de réis)
Remeiros	60\$000
Proeiros	120\$000
Popeiros	100\$000
Contra-popeiros	80\$000
Piloto	400\$000

Fonte: Elaborada a partir de Moraes (1883).

Após Santa Isabel o Araguaia tornou-se a alargar o seu canal, voltando à calma apresentada no trecho entre Santa Maria e Xambioá. Ainda pela manhã a comitiva aportou na

povoação de São Vicente⁴⁶, última aglomeração no Araguaia goiano, passando ótima impressão a Moraes:

S. Vicente é a melhor povoação da margem direita do Araguaya, talvez superior a Leopoldina. A sua edificação é regular e em alinhamento; tem uma boa capela, situada em um bonito largo, todo ele cercado de casas, situação aprazível e com proporções para uma grande cidade. Algumas casas de telha e boas – a de frei Salvino, a do capitão Constâncio, a do Sr. Vicente Bernardino, um dos fundadores da povoação, e mais de 50 casas de palha, todas habitadas (MORAES, 1883, p. 186-187).

O povoado de São Vicente continha uma população de aproximadamente 500 pessoas, composta em grande parte por mulheres, razão pela qual os barqueiros costumavam fazer greve quando passavam pelo local, atrasando em vários dias a continuação das viagens.

Para a felicidade de Moraes, seus marinheiros não causaram nenhum transtorno comportamental, deixando São Vicente em 3 de janeiro e rumando em direção ao encontro das águas do Araguaia com as do Tocantins. Neste ponto, havia dois tripulantes sofrendo de febre, sendo estes medicados pelo próprio Moraes. Os demais remeiros cantavam e impulsionavam o barco, obtendo como recompensa pelo dispendioso esforço aguardente e conhaque.

No dia seguinte chegam à foz do Araguaia, descrita como um “painel esplendido”, um local onde “belezas e encantos” extasiam a vista daqueles que o observa (MORAES, 1883, p. 190-191).

Assim, Moraes (1883, p. 204) deixa o Araguaia e continua sua jornada pelo Tocantins, onde ainda tiveram de enfrentar a temível cachoeira da Itaboca, “o terrível Adamastor dos navegantes do Tocantins, o túmulo insaciável que guarda em suas profundidades, centenas de cadáveres e dezenas de botes”. Esse era o pensamento que vagueava pela imaginação dos barqueiros que buscavam Belém, independente se originários do Araguaia ou do Tocantins, a Itaboca era o pior obstáculo.

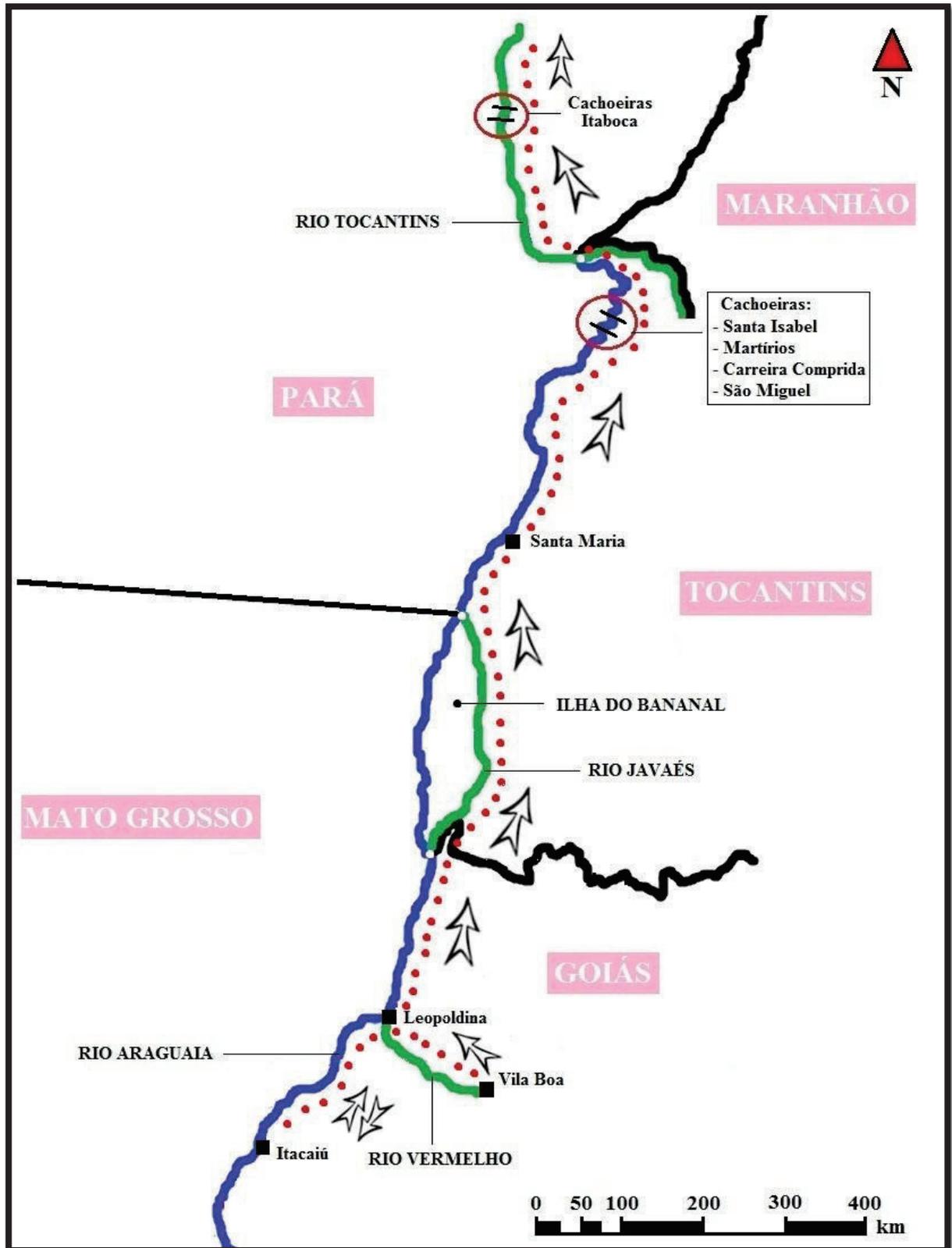
Apesar do medo, a passagem pela Itaboca ocorreu sem nenhum incidente, estando à expedição a salvo do último grande perigo do rio Tocantins. Moraes ficou surpreso pelo movimento mercantil gerado pelos castanhais e seringais paraenses, lamentando o fato de algumas povoações ali já possuírem iluminação a gás, enquanto Vila Boa ainda vivia em “trevas”. Para ele, ali era o local onde novamente encontraram a “civilização”.

⁴⁶ Araguatins-TO.

No dia 14 de janeiro aportam em Belém. Como um típico “explorador” do século XIX, Moraes carrega consigo alguns “caixões” carregados com sementes de caju, castanha e diferentes mudas de palmeiras do Araguaia.

Os relatos de Moraes se destacam pela intimidade demonstrada no tocante à relação com os barqueiros, muitas vezes tratados como “camaradas”. O autor descreve ainda cenas cotidianas das relações entre eles e características físicas e de personalidade. Além de informações políticas sobre a exploração dos rios do interior goiano, seus apontamentos também trazem informações sobre o dia-dia das populações ribeirinhas e suas principais deficiências. Entretanto, o inóspito sertão no vale do Araguaia ainda levaria décadas para estabilizar seu povoamento e viabilizar o comércio interprovincial.

Figura 13 – Trecho navegado por Moraes em 1881-82.



Fonte: Elaborado a partir de Moraes (1883).

4. A ÓTICA CIENTÍFICA E O ESPÍRITO AVENTUREIRO: OS NATURALISTAS NO ARAGUAIA

O século XIX foi marcado por importantes descobertas científicas e avanços tecnológicos, levando inúmeros cientistas europeus a viajar rumo ao *desconhecido* e “revelar” suas descobertas ao mundo. Dotados de um espírito audacioso e munidos com “pena e papel”, eram representantes de variados campos científicos (zoologia, medicina, antropologia, geografia, entre outros) e financiados pelo imperialismo das grandes potências da época.

Conhecidos como naturalistas, muitos desses cientistas estiveram no Brasil oitocentista, catalogando e mapeando nossos inóspitos sertões. Os relatos desses viajantes compreendem importantes fontes documentais sobre o interior do Brasil.

Entre os naturalistas europeus que visitaram os confins goianos nesse período, os franceses Castelnau e Coudreau navegaram pelo rio Araguaia e relataram em seus diários as características geográficas, detalhes sobre a navegação e da população local. Separadas por mais de meio século, essas duas viagens apresentam diferenças em diversos aspectos, entretanto, o tempo parece não ter o mesmo efeito sobre o rio e em vários momentos os discursos apresentam certa similaridade, correspondendo ao complexo processo de exploração determinada pela política de exploração do Araguaia durante o século XIX.

4.1 A visão *elementar* de Francis de Castelnau

François Louis Nompar de Caumont La Porte, Conde de Castelnau, nasceu em Londres no ano de 1810, tendo realizado seus estudos em Paris, onde se especializou em Ciências Naturais. Veio ao Brasil como chefe da expedição francesa, enviada no ano de 1843, permanecendo no país até 1847.

Castelnau comandou uma equipe composta por diversos profissionais, realizando pesquisas em áreas como geologia, zoologia, botânica e meteorologia. Também atuou como cônsul francês na Bahia (1848) e em Melbourne (1864-77). Além das Américas, também realizou pesquisas na África, Ásia e Oceania.

Além do Brasil, Castelnau passou por Bolívia, Paraguai e Peru. O resultado desta expedição gerou uma obra ilustrada dividida em 15 volumes, publicada em Paris entre os anos

de 1850 e 1857 com o título *Expedição às Regiões Centrais da América do Sul*. Também fizeram parte desta expedição o engenheiro de minas Eugene d'Osery, o zoólogo Emile Deville e o médico e botânico Hugh Weddel.

A expedição esteve em Goiás entre fevereiro e dezembro de 1844, realizando coletas e descrevendo a situação em que se encontrava a Província. Foram observados detalhes dos costumes dos habitantes de Goiás, da estrutura e da geografia dos povoados.

Segundo Castelnau (1949, p. 231), seu projeto “consistia em reabrir o Araguaia à navegação”, estabelecendo assim a posição de europeu civilizado, cuja obrigação era tirar esse mundo selvagem do atraso.

Barbato (2013) afirma que para Castelnau, o interior do Brasil estava imerso na barbárie e distante do ideal civilizado da Europa, tornando as viagens penosas, sobretudo pela falta de estradas. Dessa forma, Castelnau acreditava que além de ciência, também estava contribuindo para o benefício da província de Goiás.

Em estudo realizado sobre o periódico francês *Revue de Deux Mondes*⁴⁷, publicado no século XIX e do qual Castelnau era colaborador, Barbato (2012) explica que era procedimento comum nos relatos publicados assinalar problemas existentes na sociedade brasileira e apresentar formas de contorná-los.

Para Porro (2013), a expedição ia muito além das ambições profissionais dos cientistas, possuía significativa importância também para o governo Francês, contendo a dupla finalidade de promover a expansão do mercado capitalista com o Brasil e formar um bloco católico na América Latina que pudesse se equiparar ao predomínio inglês na região do Atlântico.

O principal objetivo da expedição seria estudar, em todos os seus aspectos, a grande bacia do Amazonas, destinada a desempenhar um papel importante na futura história da América e que, após o prolongado olvido das nações da Europa, irá um dia assombrar o mundo político e comercial (CASTELNAU 1850-59 *apud* PORRO, 2013, p. 3).

Castelnau planejara atravessar a América do Sul em duas etapas: a primeira no sentido do divisor de águas da bacia do Prata e do Amazonas; na segunda seguindo o próprio curso do Amazonas. Dessa forma poderiam ser delimitadas as potencialidades comerciais das duas bacias e sua possível integração, nas palavras de Castelnau:

⁴⁷ A *Revue de Deux Mondes* foi fundada na França em 1829 por Prosper Maurois e Ségur-Dupeyron, tornando-se um dos periódicos mais importantes do século XIX no país. Site: <http://www.revuedesdeuxmondes.fr/>.

Através dessas duas seções do continente eu esperava alcançar o objetivo acima indicado: a primeira deveria fazer-me conhecer as nascentes dos afluentes meridionais daquele gigantesco rio e investigar as possíveis comunicações entre as suas águas e as do Paraguai, o que iria permitir uma navegação ininterrupta desde a ilha de Trinidad, a mais meridional das Antilhas, até Buenos Aires; a segunda me permitiria estudar os produtos do Amazonas e as facilidades que o seu escoamento poderia encontrar (CASTELNAU 1850-59 *apud* PORRO, 2013, p. 3).

Já Flores (2006) salienta que as observações feitas pelos viajantes estrangeiros eram importantes não só do ponto de vista externo, mas também para a orientação dos interesses internos da nação.

Sobre as particularidades da navegação pelo Araguaia, Castelnau acreditava que o ataque dos indígenas seria o motivo principal pela inércia que havia até aquele momento, enfatizando a ausência de incentivo à comunicação entre as províncias do interior por parte do governo brasileiro. Criticava também, o tratamento que o governo havia dado aos cientistas estrangeiros até aquele momento, mencionando o ato de proibição da entrada de Humboldt⁴⁸ em território brasileiro, sob pena de prisão e extradição, enquanto que no mesmo período, este fora incentivado pelo governo espanhol a realizar pesquisas em suas colônias.

Os preparativos para a navegação do Araguaia foram iniciados ainda em Vila Boa, onde conseguiram as autorizações necessárias e o apoio do governo da Província, fornecendo inclusive soldados para a segurança da viagem. Os barqueiros seriam recrutados entre indígenas catequizados e junto aos moradores do povoado de Salinas, onde também seriam adquiridos as embarcações e outros produtos essenciais à viagem.

(...) foram logo comprados e mortos diversos bois, cortando-lhes a carne em pequenos pedaços, que foram salgados e depois secados ao sol. Ele também comprou toda a mandioca que pôde achar, mandando ralá-la para fazer farinha. Enquanto isso, fabricava-se com a cana-de-açúcar um produto grosseiro que chamam rapadura, e a que dão a forma de um tijolo (CASTELNAU, 1949, p. 260).

As provisões eram uma preocupação constante dos navegantes, haja vista a grande distância a ser percorrida por lugares ermos, a falta de alimentos poderia decretar o fracasso de qualquer viagem.

⁴⁸ Geógrafo alemão, Alexander Von Humboldt viajou pela América espanhola entre os anos de 1799 e 1804, percorrendo milhares de quilômetros e recolhendo milhares de espécies. Os detalhes da viagem foram publicados sob o título *Voyage aux Régions Équinoxiales au Nouveau Continent, fait en 1799, 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804*.

A caça e a pesca faziam parte do cotidiano das viagens pelos rios do interior. Durante os preparativos, foram obtidos anzóis, armas e ferramentas, além de uma embarcação pequena destinada especificamente para esse fim. Segundo Flores (2006), essa atividade muitas vezes era atribuída aos indígenas, pois sabiam extrair os alimentos do rio e de suas margens.

Por fim, foi montado um acampamento às margens do rio Crixás, afluente da margem direita do Araguaia, para onde foram transferidos todos os suplementos que garantisse o início da jornada.

A 7 nos instalamos definitivamente na margem do rio Crixás. Toda a população de Salinas nos acompanhou, vindo acampar em roda de nós; por toda a parte, na mata, armaram-se numerosos ranchos provisórios, erguendo-se também por entre as árvores um altar rústico, uma vez que também o vigário viera ao nosso encontro (CASTELNAU, 1949, p. 267).

Antes da partida, as embarcações foram batizadas e uma missa foi celebrada para abençoar a viagem. Assim, as margens do Crixás contemplavam o ritual de despedida dos navegantes que, diante de tantas incertezas, comumente recorriam aos santos protetores, encomendavam missas e registravam seus últimos desejos (FLORES, 2006).

Castelnau chama a atenção para os sentimentos que possuíam as mulheres dispostas nas barrancas do rio, deixando irmãos, maridos e filhos serem carregados pelo destino, restando a elas apenas a insegurança aos ataques dos indígenas, comuns naquele período.

A narrativa do viajante vislumbrava a natureza grandiosa e exótica do rio de forma a mesclar os sentimentos de encontrar um paraíso distante com o exercício científico, ou seja, mesmo com os encantamentos da viagem, era imprescindível o uso do método nas observações.

Essa característica aparece em vários trechos da narrativa, como no momento em que a expedição atraca na extremidade sul da Ilha do Bananal e, reconhecendo à importância do local, aferiram seus aparelhos para marcar com exatidão aquela posição, registrada como magnífica, de forma que a praia passava a impressão de terem chegado a uma “costa oceânica” (CASTELNAU, 1949, p. 272).

Estacionados na ponta sul da Ilha do Bananal, a expedição haveria de decidir por qual dos *braços* deveriam descer. O fato do braço esquerdo não ter sido ainda explorado

chamava a atenção de Castelnau, porém acabou decidindo descer pelo braço direito⁴⁹. Descer pelo braço esquerdo significaria expor a expedição ao risco de ataques das tribos que ali habitavam, as quais eram mais populosas que as que as do lado oposto. Além disso, o braço direito também era mais curto, tendo passado por ele as embarcações comerciais que haviam navegado o Araguaia até então, garantindo também mais informações sobre o seu canal. Descer por este braço significava para Castelnau contribuir com o futuro da navegação comercial, retribuindo o apoio que o governo brasileiro havia dado à expedição.

Logo que tem início a descida pelo Javaés Castelnau se vê diante de um conflito entre os componentes da tripulação. A dureza da viagem conduzia aqueles homens a seus limites, o medo, a fome e a incerteza constantemente forçavam a desentendimentos.

A preocupação com insubordinações e deserções por parte do governo era grande, chegando ao ponto de recomendarem aos comandantes dos presídios do Araguaia que evitassem despachar em diligências externas os soldados que fossem suspeitos de insubordinação⁵⁰. Analisar esse problema é tarefa um tanto limitada pelo fato dos barqueiros não produzirem documentos que atestem sua posição em tais situações. Segundo Ertzogue (2014, p. 48), os registros sobre o assunto são “esparços” e assentados “em fontes oficiais, produzidas de acordo com interesses dos segmentos dominantes”.

A tripulação encontrava-se num impasse; de um lado os soldados, responsáveis pela proteção, que se recusavam a remar e de outro os barqueiros, responsáveis pela navegação, que se recusavam a montar guarda. Para contornar a situação, foi oferecida a todos uma hora de descanso durante o dia e uma refeição complementar, caso houvesse comida suficiente para isso. A partir daí, o único incidente de obediência registrado durante a viagem foi à deserção de um cadete ao chegar a São João das Duas Barras, levando consigo um fuzil e alguns pequenos objetos.

Na medida em que as embarcações desciam, a comissão científica tratava de observar e recolher amostras da fauna e da flora por onde passavam. Segundo Pataca (2011), devido ao método de classificação e comparação que instituiu a História Natural, era imprescindível aos museus da Europa ampla abrangência geográfica das espécies.

⁴⁹ O braço direito do rio Araguaia que contorna a Ilha do Bananal era conhecido no século XIX como Braço Menor do Araguaia ou Furo do Bananal, atualmente chamado de rio Javaés.

⁵⁰ Decreto nº 75 de 2 de Janeiro de 1851, Art. 68.

Os exemplares adquiridos eram remetidos para o *Jardin des Plantes*⁵¹, onde seriam minuciosamente estudados, catalogados e expostos. Grande parte dos espécimes animais era abatida para posterior análise e preparo para envio. Grande parte do que fora coletado na viagem pelo Araguaia se perdeu em um naufrágio enquanto descia pelo rio Tocantins com direção a Belém, perdendo mais de sessenta espécies de aves, muitos mamíferos, répteis, plantas, entre outros, além de grande acervo de utensílios indígenas (CASTELNAU, 1949).

Entre as espécies abatidas encontravam-se ariranhas, garças, jacarés, sabacus, botos, veados, entre outros. Muitos desses animais eram estudados no percurso da viagem, sendo utilizados para a alimentação dos tripulantes, outros tinha a pele retirada e preparada para compor a coleção parisiense.

Ao fim da Ilha do Bananal novamente são coletados os dados referentes a posição geográfica do local e do rio (largura, profundidade, velocidade, temperatura). A medida conferida à Ilha por Castelnau foi pouco mais de 75 léguas.

As primeiras descrições de obstáculos do leito à navegação foram feitas logo abaixo da Ilha do Bananal, onde aglomerações de rochas estavam dispostas de uma margem a outra do rio. Castelnau descreveu o obstáculo⁵² como um recife de granito, arranjado como se fosse o prolongamento das serras que continuavam pelas margens, formando pequenas cachoeiras que não oferecem riscos a navegação, devido a maior parte das rochas estarem bem abaixo da superfície das águas.

Ao passar pelas corredeiras de Santa Maria⁵³, o autor fez observações acerca das origens daquele acidente geográfico, acreditando ser resultado de atividade vulcânica. Neste local, as rochas eram esverdeadas e duras, ricas em anfibólios⁵⁴, compostas por diorito⁵⁵ e fonólito⁵⁶. Essa barreira rochosa tinha o formato de uma coroa, oferecendo neste período duas pequenas passagens as embarcações na margem direita do rio (CASTELNAU, 1949).

Durante a noite nos rochedos da corredeira, profundas reflexões ocupam o pensamento do viajante, tomado pelo espírito visitante que, acostumado aos intensos

⁵¹ O Jardin des Plantes (Jardim das Plantas) faz parte Museu Nacional de História Natural de Paris. Site: www.mnhn.fr.

⁵² Obstáculos com essas características eram chamados pelos navegantes do Araguaia dos séculos XVIII e XIX de entaipavas.

⁵³ Conceição do Araguaia – PA.

⁵⁴ Designação genérica dos minerais compostos de sílica, cálcio, magnésio e, às vezes, ferro e óxido de manganês, e cuja forma é a de prisma monoclinico. Fonte: Dicionário Michaelis, 2015.

⁵⁵ Rocha ígnea cristalina, granular, comumente de cor verde-escura e constituída de plagioclásio e hornblenda, ricos em silício, piroxênio ou biotita. Fonte: Dicionário Michaelis, 2015.

⁵⁶ Rocha vulcânica constituída essencialmente de ortoclásio, nefelina e piroxênio, que desagrega em colunas ou lajes, as quais, ao serem percutidas, emitem um som especial. Fonte: Dicionário Michaelis, 2015.

movimentos dos grandes centros europeus, extasiava-se com exótico isolamento proporcionado pelos “encantos de uma natureza tão virgem ainda ao contato do homem civilizado” (CASTELNAU, 1949, p. 298).

A tranquilidade da viagem foi perturbada na tarde do dia seguinte, quando ao aportar em uma pequena praia ouviram gritos ecoando pelas matas, que foram afirmados pelos barqueiros como sinais da presença de indígenas. Nesse momento o velho piloto Ricardo solicita a interrupção da viagem por Castelnau, questionando a necessidade de enfrentar os perigos que o rio oferecia a partir daquele local em nome da expedição. Para o piloto, além dos xambioás haviam ainda as temidas cachoeiras, das quais ele sequer lembrava a passagem, por ter passado por elas ainda menino. Embora um pouco relutante, Castelnau estava consciente de que retornar não era opção, as provisões eram escassas e o risco de morrerem de fome era enorme, decidindo por continuar a viagem.

O medo dos indígenas era constante entre os barqueiros que viajavam pelo rio Araguaia. As histórias que circulavam entre os navegantes discorriam sobre ataques às embarcações, sequestros e massacres, criando uma atmosfera horrenda para os navegantes. Ainda no povoado de Salinas, os karajás informaram à expedição sobre a morte de quatro soldados desertores pelos xambioás alguns dias antes.

O primeiro contato da expedição com os indígenas ocorreu no dia 2 de julho, tendo sido observada uma canoa com nove nativos karajás a bordo e que empreenderam em fuga assim que perceberam a aproximação das embarcações. Para Castelnau (1949, p. 299), a desconfiança dos nativos era uma reação compreensível, lembrando os “morticínios outrora cometidos pelos soldados portugueses” contra as tribos do Araguaia. Com grande muito esforço a canoa indígena foi alcançada e após um contato desconfiado de ambos os lados, o ar ficou amistoso e foram realizadas trocas entre navegantes e índios.

Esse fato reforça a importância que o contato amistoso com os nativos da região teria para o sucesso da navegação comercial no rio Araguaia, fornecendo gêneros alimentícios aos barqueiros em troca de objetos variados, como espelhos e ferramentas. Além do risco de estragar durante a viagem, transportar grande quantidade de alimentos em embarcações comerciais também comprometeria parte do espaço destinado às mercadorias (ERTZOGUE, 2014).

Os nativos também poderiam contribuir para a navegação do rio, visto que conheciam profundamente seus travessões e cachoeiras, podendo apontar os locais de melhor

passagem para as embarcações. Após adquirir a confiança de um grupo de nativos karajás, um destes se propôs a guiar as embarcações por uma forte corredeira:

Ao nos aproximarmos da cachoeira, o guia se pôs de pé sobre um banco, no meio da embarcação, para indicar a passagem, alongando o braço e olhando na direção conveniente. A canoa, impelida por forte correnteza, atravessou célere um dédalo de rochedos e cascatas; passamos sem outro acidente além de alguns jactos d'água dentro do barco. Devia o velho selvagem ter essa passagem como bastante perigosa, pois, mal dela nos livramos, pôs-se ele a cabriolar e gritar de alegria, enquanto os remeiros descansavam alguns instantes, pondo também em ordem o armamento, que alguns choques mais fortes tinham desarranjado (CASTELNAU, 1949, p. 305).

Pouco abaixo desta passagem foram abordados pelos xambioás e convidados a visitar a aldeia, o que possibilitou a observação dos costumes desse povo. Os xambioás eram organizados, utilizavam redes para pesca e cultivavam tabaco e algodão, do qual utilizavam a fibra para construção de cordas e redes (CASTELNAU, 1949).

Neste ponto a expedição encontra um dos soldados desertores mencionados na história do “massacre” contada em Salinas. De nome Simão, este soldado havia sobrevivido ao naufrágio de sua embarcação nas fortes quedas da Cachoeira Grande que vitimara fatalmente cinco mulheres e uma criança, além de outros dois soldados. Juntamente como outro soldado sobrevivente se embrenhou nas matas, onde foram atacados pelos apinajés, sendo seu companheiro assassinado. Conseguindo se refugiar no forte de São João das Duas Barras, lá ficou preso, de onde conseguiu fugir com duas mulheres a bordo de uma canoa, até alcançar a região dos xambioás. Por não convencer nenhum indígena a guia-los nas cachoeiras, esse desertor era visto por Castelnau como fundamental para a continuação da viagem, pois um mínimo conhecimento sobre aqueles obstáculos contribuiria para o sucesso da travessia da expedição.

Ao despedir-se da aldeia xambioá, Castelnau (1849, p. 319) estava ciente de ter aberto “ao comércio a navegação do Araguaia” e que os nativos poderiam prestar serviços a esta, fornecendo alimentos e guiando as embarcações pelas cachoeiras.

A passagem pela cachoeira de São Miguel ocorreu de forma tranquila, graças à orientação do soldado Simão. As rochas nesse ponto eram metamórficas do tipo xisto⁵⁷, o que

⁵⁷ Xistos são umas das principais rochas metamórficas (metamorfismo regional ou dinomothermal) de origem sedimentar, possui ampla variedade, sendo composto principalmente por biotita, muscovita e quartzo. Possui textura xistosa com grãos minerais laminados ou alinhados, de cor verde, preto, branco, prateado ou listrado. Fontes: CAVINATO, 1998; <http://cepa.if.usp.br/>.

explicava os canais construídos pela erosão entre elas formando uma espécie de labirinto, chegando a atingir até dez metros de altura acima da superfície das águas (CASTELNAU, 1939).

Contando com a presença do engenheiro de minas Eugene d'Osery, a expedição podia analisar as cachoeiras sob uma ótica científica, determinando a origem, direção, composição e distribuição das rochas no leito do rio, informações até então desconhecidas pela administração das províncias de Goiás e Pará.

Ao passarem pela Carreira Comprida observaram que naquele ponto as rochas dispostas nas margens e leito em inclinação nordeste e de estrutura gnáissica⁵⁸, contendo quartzo, pirita e óxido de ferro. A baixa vazão apresentada pelo Araguaia em julho afastava a possibilidade da travessia a remo, mesmo pra as embarcações pequenas, obrigando os barqueiros a se arriscarem sobre as rochas que se erguiam através da correnteza.

Enquanto dois barqueiros guiavam as embarcações pelos canais com a ajuda de varas, os demais tripulantes tinham a função de controlar a velocidade por meio do uso de cordas, acompanhando o movimento das canoas, caminhando sobre as rochas ou nadando.

Pondo mesmo de parte o interesse direto que tínhamos nessas manobras, era espetáculo curioso o dessas cinco embarcações a circularem no meio dos rochedos escuros, ou sobressaindo dentre as espumas; seu movimento era célere quando as arrastava a velocidade da corrente, mas outras vezes, quando eram puxadas por cima das pedras, aquele se tornava quase imperceptível. Nenhum louvor seria demasiado à coragem e atividade desenvolvidas pelos nossos brasileiros nessa rude tarefa (CASTELNAU, 1949, p. 322).

As limitações da Carreira Comprida não permitiram mais que duas léguas de navegação naquele dia, exaurindo as forças dos barqueiros, obrigando-os a montarem acampamento antes da chegada à cachoeira dos Martírios.

Este lugar chamava a atenção pela lenda que surgira em seu entorno, dando conta de que sinais cravados nas rochas traziam as chagas de Cristo, escondendo pistas de onde haveria grande quantidade de ouro.

⁵⁸ Gnaises são rochas metamórficas (metamorfismo regional de médio a alto grau) provenientes de granito (ortognaisse) e argilito (paragnaisse) com abundância de feldspato. Sua cor varia de esbranquiçada a cinza-escuro. Fontes: CAVINATO, 1998; <http://cepa.if.usp.br/>.

Castelnau havia conhecido a história dos Martírios por meio do *Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão*⁵⁹, escrito por Cunha Matos e que relatava a localização da cachoeira dos Martírios, descrito em um roteiro de 1746, realizado pelo capitão-mor Antônio Pires de Campos e entregue ao capitão-mor Luiz Rodrigues Vilares.

O relato de Cunha Matos não menciona o local onde se encontrava as rochas com as marcas dos martírios, o que estimulava ainda mais a curiosidade dos cientistas a respeito daquele ponto, levando-os a dedicar enorme quantidade de tempo para explorá-lo.

Entre a Carreira Comprida e a cachoeira dos Martírios, o rio Araguaia se afunila entre dois paredões, com enormes blocos de rochas sobressaindo na superfície das águas e que, aos olhos de Castelnau (1949, p. 324), assemelhava-se ao “aspecto de vastas construções em ruínas, das quais tivessem restado apenas as fundações e os grandes alicerces”. Conforme o rio progride, surgem rochas de gnaiss e/ou quartzito micáceo⁶⁰ e grandes veios de quartzo branco.

(...) em *Os Martírios* a rocha nos pareceu a mesma que encontramos no cotovelo do rio, com a diferença de achar-se parcialmente decomposta pela ação da atmosfera e deixar-se por isso dividir em folhas delgadas. Suas camadas, muito horizontais e claramente deslaçadas, eram em certos pontos atravessadas por poços naturais, circulares e muito profundos (CASTELNAU, 1949, p. 324).

À travessia da cachoeira dos Martírios foi feita sem nenhum contratempo, o afunilamento do rio naquela altura deixa espaço e profundidade suficiente para as embarcações. O local foi estudado minuciosamente pela equipe de Castelnau, procurando evidências dos Martírios e de alguma indicação da existência de ouro na região. Segundo Castelnau (1949, p. 325), foram encontrados “veios de quartzo e detritos de cascalho ferruginoso” que apontavam a possibilidade da existência de ouro naquelas paragens.

⁵⁹ MATOS, Raimundo José da Cunha. **Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás**. Rio de Janeiro: Villeneuve e Cia, 1836.

⁶⁰ Quartzito micáceo (itacolomito) são rochas formadas de grãos de quartzo ligados por cimento de mica. Devido a lixiviação parcial da mica possui alto grau de flexibilidade. (CÂNDIDO; GODEFROID; NEVES, 2011).

Figura 14 – Cachoeira dos Martírios, margem esquerda do rio Araguaia.



Fonte: Google Earth, 2014.

Figura 15 – Rocha com figuras em baixo relevo e que deu origem ao nome dos Martírios.



Fontes: (1) CRESCENCIO, 2011; (2) Arquivo pessoal, 2010.

No dia seguinte se aproximaram da Cachoeira Grande, o maior dos obstáculos para os navegantes do rio Araguaia, apresentando quedas de até 70 centímetros no período de

baixa vazão. A rocha que forma a cachoeira é gnáissica, semelhante a da Carreira Comprida. Neste ponto, Castelnau percebeu o alinhamento das rochas com a cadeia de montanhas da margem esquerda, concluindo que a cachoeira era fruto da atividade geológica que elevou a *Serra das Andorinhas*⁶¹.

A passagem pela Cachoeira Grande foi descrita como fruto de um “incrível trabalho”, necessitando conduzir as embarcações por sobre as rochas em alguns pontos, enquanto que em outros eram conduzidas pelas precipitações das quedas, vindo a chocar-se com os paredões (CASTELNAU, 1949, 325).

Além das quedas, fortes redemoinhos se formavam junto aos paredões, necessitando grandiosos esforços dos barqueiros para estabilizar as embarcações e assim seguir para o próximo nível da cachoeira. A experiência da passagem causou grande êxtase para a tripulação, entretanto, uma segunda descida estava fora de cogitação. Ao fim da passagem, os barqueiros se entregaram à exaustão, dormindo ainda por entre os rochedos, esquecendo os perigos que a noite do Araguaia oferecia aos viajantes.

Quando fiz minha ronda noturna, encontrei todos dormindo; tão duro tinha sido o trabalho, que nem o receio das onças, nem o medo dos selvagens, puderam vencer-lhes a fadiga. Não tive coragem para acordar aquela pobre gente e tive de ficar eu próprio muitas horas acordado. A noite estava linda e as estrelas no céu puro pareciam-me luzir com um brilho extraordinário. Cercavam-nos por todos os lados sombrias matas, ao mesmo tempo que aos nossos pés, cobrindo-nos de neblina e de umidade, rolavam furiosas as águas do rio. O bramido da cachoeira era apenas cortado pelos gritos agudos dos rapineiros noturnos. Entretanto, com intervalos variáveis, ouviam-se ao longe fortes detonações; eram rochedos que, minados pela base, acabavam de aluir nos precipícios do rio (CASTELNAU, 1949, 326).

Pouco abaixo da Cachoeira Grande ocorre considerável mudança nas características geográficas do Araguaia; o leito corre manso por uma região plana, os gnaisses cederam lugar às *pedras cangas*⁶² e aos xistos argilosos, dispostos em estratificações horizontais. Dali até a foz no rio Tocantins, o Araguaia percorre por uma planície e mantém as mesmas características geográficas, salvo em dois pequenos trechos cortados por rochas gnáissicas, porém sem entrave à navegação.

⁶¹ A Serra das Andorinhas fica localizada no Parque Estadual Serra dos Martírios/ Andorinhas, município de São Geraldo do Araguaia – PA (CRESCENCIO, 2011).

⁶² Afloramentos de rochas de aspecto poroso e ricas em óxido de ferro (CAMPOS, I. C.; CARMO, F. F., CARMO F. F., 2012).

Figura 16 – Exemplos de rochas encontradas por Castelnau nas cachoeiras do rio Araguaia: (1) Gnaisse, (2) Xisto argiloso, (3) Pedra Canga, (4) Quartzo Branco.



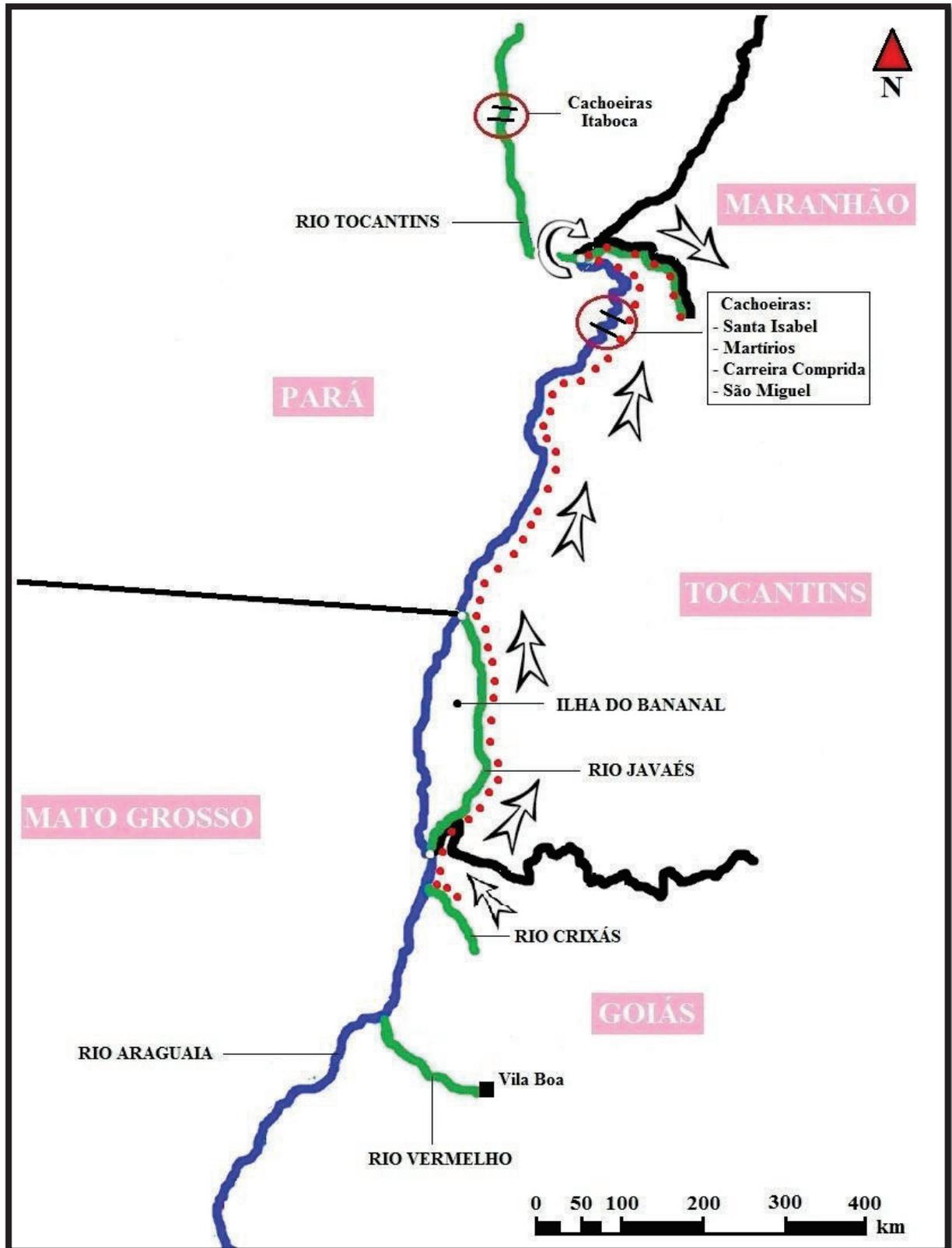
Fontes: <http://geomuseu.ist.utl.pt/>; <http://geologiaexpansao.blogspot.com/>, 2014.

A documentação produzida pela expedição de Castelnau em viagem pelo rio Araguaia contribuiu para os estudos posteriores. Além de levantamentos sobre a fauna e a flora, também foram colhidas informações geográficas e antropológicas da região.

Por meio dos relatos é possível identificar as principais dificuldades que a navegação pelo rio Araguaia encontrava em meados do século XIX. Há descrições detalhadas das relações sociais que uma viagem dessa proporção realizada em ambiente inóspito poderia proporcionar. Podemos observar as relações de hierarquia entre os barqueiros e o respeito destes em relação ao rio e seus perigos.

Outro ponto importante é a relação que os navegantes estabelecem com os povos nativos. Mesmo com desconfiança, barqueiros e indígenas se aproximaram, realizaram o comércio e aprimoraram a comunicação entre eles. A boa relação com os nativos era fundamental para o uso do rio Araguaia como via de comunicação, tanto para o trânsito e apoio das embarcações quanto para o processo de ocupação de seu vale.

Figura 17 – Trecho navegado por Castelnau em 1844.



Fonte: Elaborado a partir de Castelnau (1949).

4.2 Henri Coudreau: notas de um geógrafo no limiar do século XIX

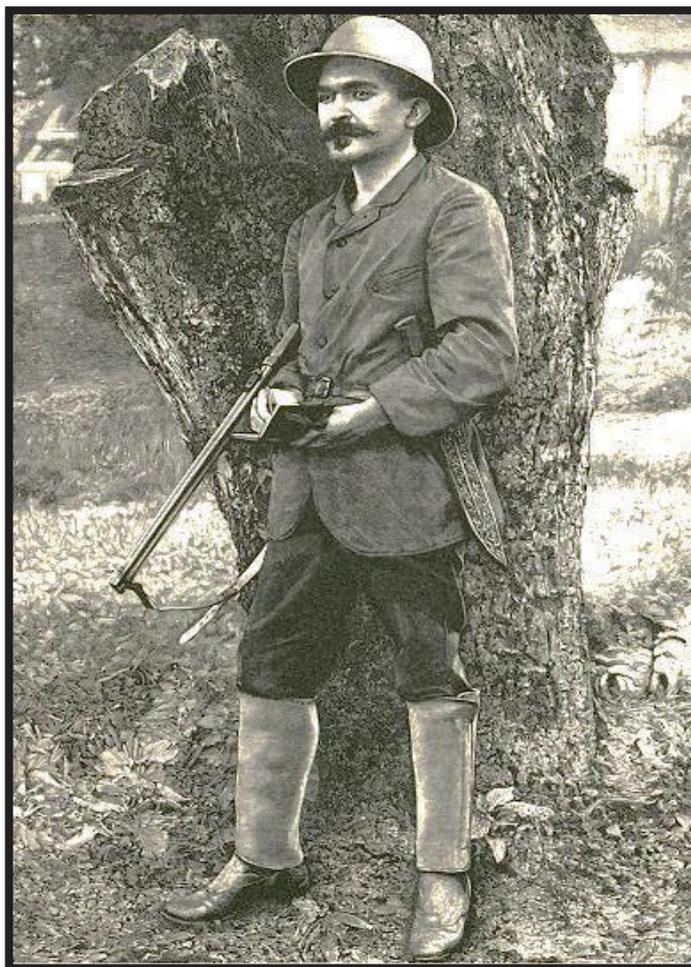
Henri Anatole Coudreau nasceu em 1859, no departamento de Charente Marítima, interior da França. De origem humilde, realizou seus estudos em Cluny, onde demonstrou profundo interesse pelas expedições científicas. Como professor, lecionou História e Geografia em Reims. Em 1880 é transferido para a Guiana Francesa, dando seus primeiros passos como explorador. Entre 1883 e 1889 explorou o território da Guiana Francesa e suas fronteiras. Em 1895, a serviço do governo do Pará, explorou as margens do rio Amazonas e alguns de seus afluentes como Araguaia, Tocantins, Tapajós, Trombetas, Yamundá e Xingu. Sua última missão foi em 1899 no rio Trombetas, aonde veio a falecer em consequência de complicações da malária. Em suas viagens, Coudreau estava sempre acompanhado por sua esposa, a cartógrafa Octavie e juntos, produziram mais de cinquenta obras, distribuídas entre estudos corográficos e relatos de viagens (FILHO, 2008).

A mando do governador do Pará Lauro Nina Sodré e Silva, Coudreau zarpou de Belém em 31 de dezembro de 1896, a bordo de um vapor pertencente à *Companhia Viação Férrea e Fluvial de Tocantins e Araguaia*⁶³, responsável pela navegação comercial destes rios. Nesse período, a linha a vapor no rio Tocantins se encerrava nas cachoeiras da Itaboca, a partir dali a viagem continuou em pequenas embarcações a remo.

Mais de meio século após a viagem realizada por Castelnau, o ambiente do rio Araguaia havia passado por intensas transformações, vapores haviam sulcado suas águas, povoados e fazendas surgidos em suas margens e os nativos já não ofereciam o mesmo perigo de outrora.

⁶³ O Decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890 concedeu ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim a linha de navegação dos rios Tocantins e Araguaia e a linha férrea que viria a ser construída no trecho encachoeirado do rio Tocantins.

Figura 18 – Henri Coudreau.



Fonte: <http://www.henricoudreau.fr/>, 2014.

Assim, Coudreau apresenta sua forma de ver o Araguaia, minucioso em suas descrições, estabelecia certo dinamismo ao observar de forma integrada os diversos aspectos geográficos do local. Em seus relatos, o autor descrevia com riqueza de detalhes tudo o que observava, na tentativa de aproximar o leitor e inseri-lo no contexto da viagem. Os aspectos cotidianos das populações ribeirinhas, bem como as configurações apresentadas pela geografia local são acrescentados ao texto, inteirando o leitor do aspecto físico e social encontrado pelo viajante.

Embora a obra faça grande apelo às relações etnológicas com os nativos, daremos ênfase à forma como o autor *explica* o rio enquanto sujeito para o desenvolvimento econômico e ocupação de suas margens.

Para Coudreau (1897), as cachoeiras que impediam a navegação de grandes embarcações não poderiam ser consideradas empecilhos à ocupação do vale do Araguaia,

mencionando que nos rios Tapajós e São Manoel havia maior dificuldade para a navegação, porém suas margens encontravam-se consideravelmente mais povoadas.

Pouco antes de a comitiva adentrar ao Araguaia, aportaram no povoado de São João⁶⁴ que servia como ponto de apoio aos navegantes de ambos os rios. O povoado contava com mais de 200 moradores, grande quantidade de cabeças de gado, cabras e ovelhas, além de campos cultivados nas proximidades da povoação. A população demonstrava forte apego a moradia e as plantações, apresentando um sentimento de “patriotismo local”, situação incomum nos sertões amazonenses percorridos por Coudreau (1897, p. 82, tradução nossa).

A estação chuvosa havia aumentado consideravelmente a correnteza, exigindo grande esforço para superá-la, obrigando o auxílio de ganchos e varas para impulsionar as embarcações, seguindo sempre próximo às barrancas. Em alguns pontos as águas invadiam as margens formando pântanos temporários, o que levou Coudreau a crer que as povoações deveriam ser instaladas em local alto e distante dois ou três quilômetros das margens, não sofrendo assim os efeitos das inundações por ocasião das chuvas.

Ao descrever uma fazenda de nome Bacuri Grande, suas instalações são apontadas como modestas, estando momentaneamente abandonadas pelo proprietário em função de tratamento de saúde dos filhos. A sede era composta por uma casa simples, um forno para a fabricação de farinha de mandioca, pomar e alguns animais domésticos, estando seu crescimento comprometido pelo terreno pantanoso que a cercava. Fabíola S. Souza (2013) afirma que a distribuição de terras em forma de sesmarias em Goiás no século XIX, beneficiava apenas as elites, cabendo aos colonos pobres tornarem-se posseiros, despossuídos de condições financeiras para efetivar a produção da terra.

As propriedades rurais chamavam a atenção de Coudreau com certa frequência, principalmente em virtude da crença que somente a partir do estabelecimento da agricultura haveria estímulo à migração para o interior, desenvolvendo naturalmente outras atividades econômicas.

Segundo Filho (2008, p. 38), “Coudreau sabia que o único vislumbre de prosperidade passaria pelo fortalecimento da agricultura” e que o processo de ocupação deveria ocorrer de forma “prudente e racional” em um misto de exploração da agricultura e extrativismo florestal.

⁶⁴ São João do Araguaia é um município que faz parte da região metropolitana de Marabá – PA.

Esse pensamento era incoerente com os objetivos de grande parte dos exploradores do século XIX, que focavam principalmente nos recursos minerais das regiões visitadas. Ao que parece, Coudreau tinha como interesse a fixação e a prosperidade do homem em seu habitat ao invés de focalizar apenas o desenvolvimento da metrópole.

Este comportamento conduz o viajante a profundas reflexões sobre o comportamento dos habitantes do interior e sua relação com a terra. No vale do Araguaia ainda predominava uma espécie de nomadismo entre os habitantes, prejudicial ao estabelecimento de centros urbanos. Coudreau (1897, p. 90) observa que as moradias eram precárias, não suportando mais que dois ou três anos e que após esse período, os moradores se deslocavam para outro ponto e recomeçavam o processo. Neste sentido, a terra não era pensada em “caráter definitivo e perpétuo” e o sentimento de *res pública* era ali substituído pelo *res nullius*⁶⁵.

Esse cenário refletia as características da ocupação das terras goianas para uso agropecuário. A disponibilidade de terras, o rodízio da terra após o empobrecimento do solo e a deficiência de capital obrigava o colono a sucessivas mudanças em busca de novos locais para a instalação de sua propriedade (SOUZA, F. S., 2013).

Entre a foz do rio Araguaia e a cachoeira de Santa Isabel diversas povoações e fazendas haviam se estabelecido, muitas se encontravam em completo abandono ou em decadência. Era o caso do povoado de São Vicente⁶⁶, situado na margem goiana e que contava à época com mais de duzentos habitantes. Nesta localidade havia dezenas de casas abandonadas e seus moradores deslocados para São João ou pelos castanhais do Pará.

Esta situação demonstrava a fragilidade da ocupação do Araguaia e as condições oferecidas aos sertanejos que buscavam se estabelecer na região. Segundo o autor, embora os campos do lado goiano oferecessem vastas áreas de pastagem natural, neles também havia maior número de propriedades abandonadas, deixando incertezas sobre a prosperidade daquela margem. Do lado paraense, já próximo à Santa Isabel, havia uma grande fazenda, bem estruturada, dedicada à plantação de cana-de-açúcar e produção de cachaça.

No dia 1º de março de 1897 a expedição chega à cachoeira de Santa Isabel, o maior obstáculo à navegação do rio Araguaia. A descrição da cachoeira feita por Coudreau foi minuciosa e detalhada. O olhar geográfico procurava estabelecer ao leitor uma ideia acerca da magnitude da cachoeira por si só, indo além da descrição da passagem e dos perigos que representava aos navegantes. Suas anotações dão conta não só do testemunho da passagem

⁶⁵ Expressões utilizadas pelo Direito Romano: *res pública* = coisa pública; *res nullius* = coisa de ninguém.

⁶⁶ Araguatins – TO.

pelo local, mas aponta como devem ser realizadas as manobras das embarcações e qual a melhor forma de navegar em cada etapa da cachoeira (Tabela 4).

Seu relato sobre Santa Isabel possui características singulares quando comparado aos de outros viajantes do século XIX, até mesmo dos engenheiros encarregados de estudar a navegação do Araguaia.

Coudreau reconhece certa semelhança nas características entre a cachoeira de Santa Isabel e a de Itaboca, principalmente pela distribuição do rio em três canais.

Passamos a cachoeira grande dos saranzaes da margem esquerda sem sequer ver o canal central ou a recorrência de travessões, ao que parece, com o aumento de violência pela maior massa de águas. No entanto, os vapores da companhia do Araguaia nunca tiveram um acidente no grande canal da Cachoeira Grande: este é ao que parece, com as massas mais fortes de águas, mas sem o risco de pedras ou de rebojos. (COUDREAU, 1897, p. 102).

Embora não especificando maiores detalhes, Coudreau sugere que embarcações a vapor haviam transposto esta cachoeira no período de cheias, ou seja, naquele final de século, as cachoeiras não representavam entrave a navegação do Araguaia na mesma proporção dos tempos anteriores.

Tabela 4 – Esquema de travessia da Cachoeira Grande.

CANAIS	MANDACARÁ Direita					
	GRANDE Centro	Maior dos canais.				
		Unica passagem para embarcações no período de seca				
	Passagem para embarcações a Vapor.					
	GAMELEIRA Esquerda	Seção III Saída	12º	Rápido	--	
			11º	Rápido	--	
			10º	Rápido	Vara	
			9º	Rápido	Vara	
		Seção II Gameleira	8º	Forte	Gancho e Forquilha	
			7º	Forte/ Canais	Remo e Forquilha	
6º			Forte	Corda		
5º			Forte	--		
Seção I São João		4º	Médio	--		
		3º	Médio	--		
	2º	--	--			
	1º	--	--			
		Travessões	Características	Modo de Passagem		

Fonte: Elaborado a partir de Coudreau (1897).

A passagem pela cachoeira dos Martírios ocorreu sem dificuldades, o volume de água durante as cheias oferecia excelente navegação. Embora repleta de enormes rochedos, o Araguaia fora ali um canal que proporciona sua efetiva navegação em qualquer época. Sobre o mito dos Martírios, foi mencionada a observação de alguns “desenhos muito grosseiros” em uma rocha que estava em parte submersa, a qual não lhe chamou muito a atenção (COUDREAU, 1897).

Nesse ponto, a viagem teve interrupção de três dias para a aquisição de víveres. Esse intervalo se fez necessário para que a carne bovina, comprada dos colonos da região, fosse salgada e secada, podendo assim ser conservada durante a sequência da viagem.

A Carreira Comprida foi descrita como uma cachoeira de águas rápidas e violentas, tendo sua passagem realizada em aproximadamente três horas.

Já a cachoeira de São Miguel encontrava-se quase que totalmente submersa pelas águas, facilitando sua transposição. Foram observados oito travessões, todos próximos uns aos outros, porém a disposição na qual se encontravam possibilitava a navegação de pequenos vapores pelo canal em qualquer época do ano.

Assim, a expedição supera a última grande cachoeira do rio Araguaia, aportando em Xambioá nove dias após a entrada na cachoeira de Santa Isabel. Descontados os três dias dedicados à aquisição de alimentos, foram apenas seis dias para superar mais de cinquenta quilômetros de cachoeiras e fortes correntezas. Vale salientar que a embarcação utilizada por Coudreau, impulsionada por oito remadores, era pequena em comparação com aquelas utilizadas para a navegação comercial⁶⁷, além de conduzir um número pequeno de peso, já que não se ocupava de uma capacidade máxima de mercadorias.

Xambioá encontrava-se instalada no local de um antigo presídio, do qual o comerciante João Chrysostome havia sido comandante. Além do comerciante, residiam ali alguns agricultores e missionários dominicanos, responsáveis pela catequização dos karajás. Mesmo sendo considerado um pequeno centro, havia ali apenas uma casa de comércio, que era abastecida de produtos oriundos de Belém. O abastecimento ocorria apenas uma vez por ano, demonstrando a dificuldade de comunicação com o local que, segundo os moradores locais, voltaria a receber investimentos do governo.

⁶⁷ Um bote comercial tinha capacidade de carga de várias toneladas, possuindo até trinta remadores (FLORES, 2006).

Eles dizem aqui que o governo de Goiás vai restaurar os três presídios de São José, Xambioá e Santa Maria, através de um crédito do Governo Federal (?) e com alguns soldados do Estado. Se for para dar um pouco de vida para estes pequenos centros que estão morrendo, é um desejo que estas tentativas de colonização militar e criminal sejam mais bem sucedidas do que no passado. A restauração destes “presídios” seria destinada para motivar a retomada da navegação a vapor entre Leopoldina e Santa Maria. Parece-me, quanto a mim, que somente com doutrinas econômicas saudáveis é que estes processos de colonização heterodoxos também serão possíveis (COUDREAU, 1897, p. 112).

Coudreau não se simpatizava com esse modelo de ocupação, pois iria de encontro com seu ideal de sociedade livre, governada sob os princípios anarquistas. Nesse modelo de sociedade, a ocupação deveria ser filantrópica sobre os povos nativos, focada na liberdade do indígena, tratando a mestiçagem com o homem branco um passo avançado para suportar o clima tropical. Só assim o homem poderia retornar ao seu estado natural e por associação ao modelo primitivo dos indígenas, criar uma sociedade baseada na liberdade.

Segundo Filho (2008, p. 49) “a Utopia social de Coudreau passaria pela conciliação da civilização com a vida selvagem, da Razão com a liberdade, do progresso com a igualdade”.

O modelo de ocupação dos sertões por meio da instalação de presídios representava o sistema utilizado desde o período colonial, cujo maior objetivo era a imposição do poder estatal por meio da força, com a intenção de formar “áreas de reserva para futura ocupação” (ROMANI, 2009, p. 8).

O presídio de Xambioá era apontado como exemplo da ineficiência desse sistema. Sendo transferido para cinco locais diferentes ao longo do rio, não teve progresso em nenhuma das localidades. Segundo Coudreau (1897, p. 115) estes presídios estavam fadados a um destino comum: “criar, a um grande custo, uma *tapera*”.

Esse fato a lugares abandonados formam uma base comum aos olhos dos viajantes do Araguaia na segunda metade do século XIX. A instabilidade no processo de ocupação durante o regime imperial fomenta essa paisagem. Havia nesse período repentinas mudanças de foco, tanto na administração imperial como na provincial. Assim como a navegação, esses projetos foram deixados de após a Proclamação da República e seus habitantes tiveram de conviver com o descaso político-administrativo, levando muitas povoações à extinção (CARVALHO, F. L., 2008).

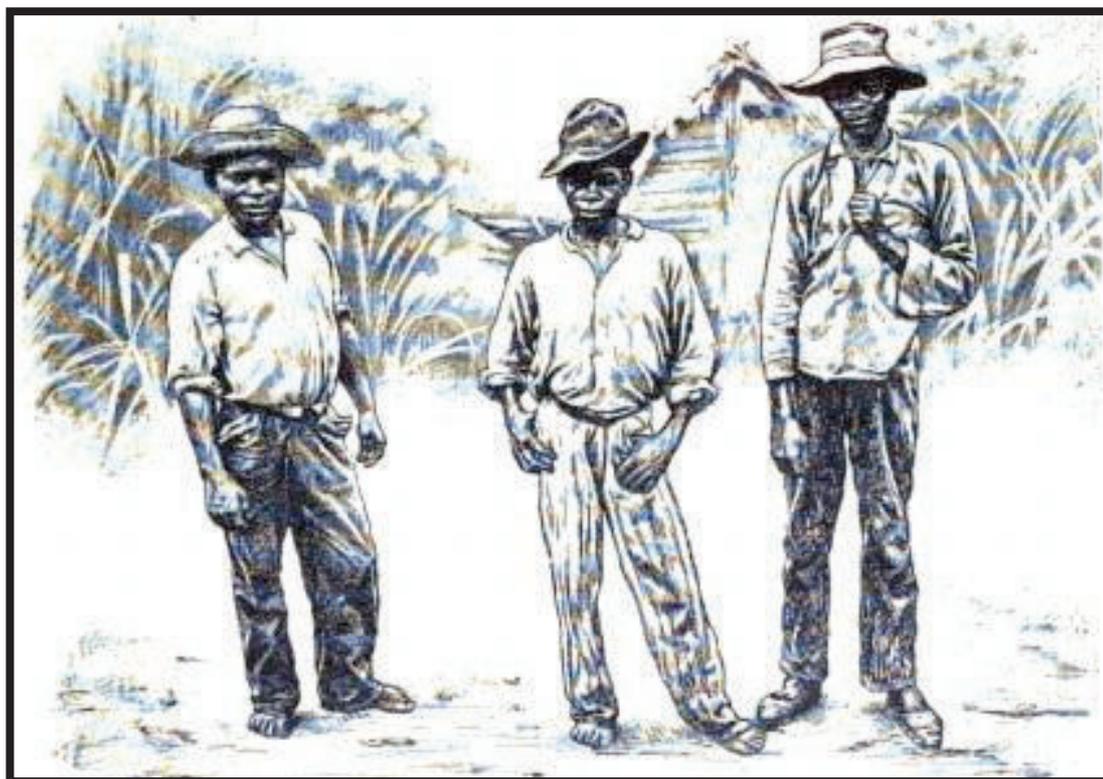
Segundo Maia (2007, p. 17), os viajantes chocavam-se ao encontrar no Araguaia uma “uma geografia em movimento, instável e fugidia”, que não era uma particularidade apenas

dessa região, mas resultado de um processo civilizatório nacional, constituído por uma sociedade organizada de forma instável e mutante.

A diversidade ambiental proporcionada pelo Araguaia possibilitava a expedição experimentar mudanças topográficas e climáticas na medida em que avançavam para o interior. O calor escaldante e abafado pela alta umidade das chuvas davam lugar a ventos frios, prejudicando o trabalho dos barqueiros e tornando as noites mais severas para o descanso.

Constantemente Coudreau ressaltava as qualidades de seus barqueiros frente aos desafios oferecidos pela viagem. Podemos considerar estes homens protagonistas de uma história em que comumente aparecem como figurantes, anônimos em grande parte. O árduo ofício de barqueiro exigia ainda amplo conhecimento do rio, habilidade e ordem hierárquica (ERTZOGUE, 2014).

Figura 19 – Os barqueiros João, Raimundinho e Pedrão, participantes da expedição de Coudreau em 1896.



Fonte: COUDREAU, 1896, p. 73.

Permanecendo meses amontoados em uma frágil embarcação, longe de casa e da família, estes homens travavam uma luta constante com o rio sem se deixar abater. Quando

atingidos pelas chuvas, dobravam os esforços para que o corpo suportasse o frio, cantavam, gritavam e sorriam. O bom humor e a boa vontade dos barqueiros eram qualidades que Coudreau acreditava estarem cada vez mais escassas na humanidade.

A tripulação, no entanto, empurra a remar maravilhosamente, cantam, gritam, alegremente se esforçam, aparentemente muito feliz. Eles estão pingando: a chuva brutal saltando sobre seus torsos nus; é visível que eles começam a ficar com frio, levando-os a remar mais rápido e mais alto cantar: este é o movimento e o alvoroço, - para aquecerem-se! Por momentos alguns trovões estrondosos cantavam a canção dos remadores; Mas o barulho do temporal abafava tudo (COUDREAU, 1897, p. 122).

Pouco abaixo do antigo presídio de Santa Maria, ocorre uma mudança brusca na vegetação, aparecendo os primeiros indícios dos *Campos Gerais Goianos* procurados por Coudreau. Com planícies extensas ao longo da margem do rio, composta por enormes pastagens naturais, nesses campos também eram encontradas grande quantidade de mangabeiras⁶⁸, importante tanto para a alimentação quanto para o extrativismo.

O extrativismo do látex da mangabeira teve especial atenção de Coudreau. Admirador da “racionalização dos procedimentos de extração dos produtos vegetais”, viu naqueles campos a possibilidade de dupla finalidade econômica, a produção do látex e a criação de gado (FILHO, 2007, p. 51).

Apesar da pequena produção de látex da mangabeira e sua pouca rentabilidade, o autor acreditava que essa atividade viria a somar com os seringais e castanhais da Amazônia, contribuindo para o estabelecimento de uma sociedade local que vivesse de forma harmônica com a natureza. Enviado a Santa Maria, o látex extraído na região era posteriormente comercializado com o povoado de Rio do Sono⁶⁹, situado às margens do Tocantins, expressando dessa forma a deficiência em relação ao aproveitamento do Araguaia como meio para o escoamento da produção local.

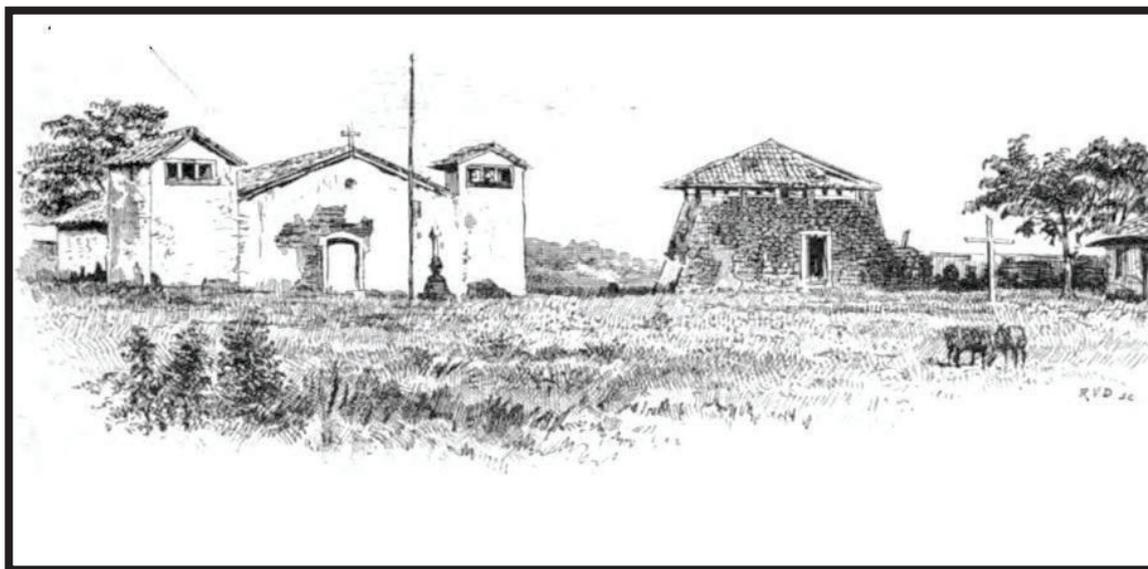
No povoado de Santa Maria, havia cerca de cinquenta casas, a maioria coberta de telhas, tendo a igreja como sua melhor construção. A economia tinha maior força na produção de gado, com algumas fazendas dispersamente instaladas em suas redondezas. O

⁶⁸ A mangabeira (*hancornia speciosa*) é uma árvore pequena ou arbusto grande, pertencente à família das Apocináceas. Seu fruto é comestível e de excelente sabor. De sua casca pode ser extraído látex para fabricação de borracha. (BEKKEDAHL; SAFFIOTI, 1948).

⁶⁹ Pedro Afonso – TO.

comércio com Rio do Sono era mais frequente do que com Belém, o que fortalecia mais ainda a navegação do rio Tocantins sobre a do Araguaia.

Figura 20 – Igreja e Forte de Santa Maria.



Fonte: COUDREAU, 1897, p. 225.

Nesse período, o rio Tocantins já possuía uma coluna de vilas ao longo de seu leito, confirmando a importância do estabelecimento de povoados para a navegação (OLIVEIRA, 2005).

Aproximadamente vinte quilômetros acima de Santa Maria, próximo ao *Travessão da Barreira* encontrava-se o povoado de Santa Ana da Barreira⁷⁰. Este pequeno núcleo havia sido fundado a menos de uma década e já contava com aproximadamente quinhentos habitantes, composto quase na totalidade por brancos. Santa Ana da Barreira era o último aglomerado paraense do Alto Araguaia existente naquele período.

Ciente das dificuldades no restante da viagem, a expedição fez novamente um intervalo para o reabastecimento de provisões, aproveitando para explorar um pouco a região. O volume do rio havia aumentado consideravelmente, numa proporção que, segundo os habitantes locais, há mais de dez anos não se registrava. Assim, a interrupção da viagem também serviu para aguardar a calmaria das correntezas do Araguaia.

Outra preocupação de Coudreau era em relação ao espaço escolhido para a instalação dos povoados e a distribuição das residências, principalmente no que se refere à sanidade do

⁷⁰ Santa Maria das Barreiras – PA.

local. A inundação trazida pelo rio durante as cheias acarretava na formação de lagos, muitas vezes próximos as residências, causando as temíveis “febres”, levando inclusive a morte. Predominantemente, o viajante defendia a ideia da instalação das casas em planaltos, cuja distância da margem seria considerável e em local sem registro de inundações anteriores.

Sônia M. Magalhães (2004) salienta que no século XIX, as febres eram comuns na região setentrional de Goiás, principalmente em povoações ribeirinhas. Outros viajantes estrangeiros deste período registraram em seus diários diversos casos de febre e locais tão insalubres que famílias inteiras sucumbiram à doença.

Tomado pela paixão aos nativos, Coudreau conduziu a expedição pelo *braço esquerdo* do Araguaia para a subida da Ilha do Bananal, explorando também parte dos rios Tapirapé e das Mortes.

Sobre este último, acreditava ser de grande valia para o comércio entre os estados de Mato Grosso, Goiás e Pará, proporcionando condições de navegação por vapores até aproximadamente 200 km de Cuiabá. Os rios Tocantins, das Mortes e Araguaia ofereciam amplas condições para grandes vapores durante o período de cheias, salvo nas grandes cachoeiras.

Embora fosse promissor à navegação, não era possível ouvir o ranger das máquinas dos vapores no Araguaia de 1897. Leopoldina, que há algumas décadas havia sido cotada por Couto de Magalhães para ser a nova capital de Goiás era apenas uma sombra do que fora no auge da navegação a vapor. A população local era de aproximadamente cento e cinquenta pessoas.

Esta população é composta exclusivamente de civilizados. Parece que não havia índios de Leopoldina, do contrário de passagem. Leopoldina era uma oficina bem montada, com todas as máquinas para a distribuição do vapor; parece que hoje tudo está fora de uso ou foram desperdiçados. Quando Couto de Magalhaes cria Leopoldina, sonhava em torna-la a capital de Goiás. Infelizmente, Leopoldina, localizada em um ponto baixo e pouco saudável, não tem sido lenta a cair em decadência, depois de uma efêmera prosperidade. Ela teve até um máximo de 3 ou 4.000 habitantes, hoje, no máximo, um décimo quinto ou a vigésima parte (COUDREAU, 1897, p. 180).

Nada melhor representava a decadência da navegação do Araguaia do que a situação de Leopoldina, cujo mediocrismo ocupou umas poucas linhas da obra de Coudreau, a povoação que há poucas décadas teria inspirado Magalhães em cogitar a possibilidade de se tornar capital de Goiás havia decaído frente a ineficácia do projeto de navegação. A última

viagem a vapor entre Santa Maria e Leopoldina havia sido em dezembro de 1896. Entretanto, não era previsto a realização de nenhuma outra viagem no ano seguinte, restando apenas um dos vapores pertencentes à empresa de navegação estava em condições de funcionamento.

Enfatizando que não era um especialista em náutica, Coudreau acreditava na possibilidade de franca navegação a vapor dos rios Araguaia e Tocantins nos seis meses de cheias, mesmo nas grandes cachoeiras. Estas poderiam ser adequadas à passagem das embarcações com algum trabalho, porém o custo de adequação deveria ser muito inferior ao da construção de ferrovias para contorná-las.

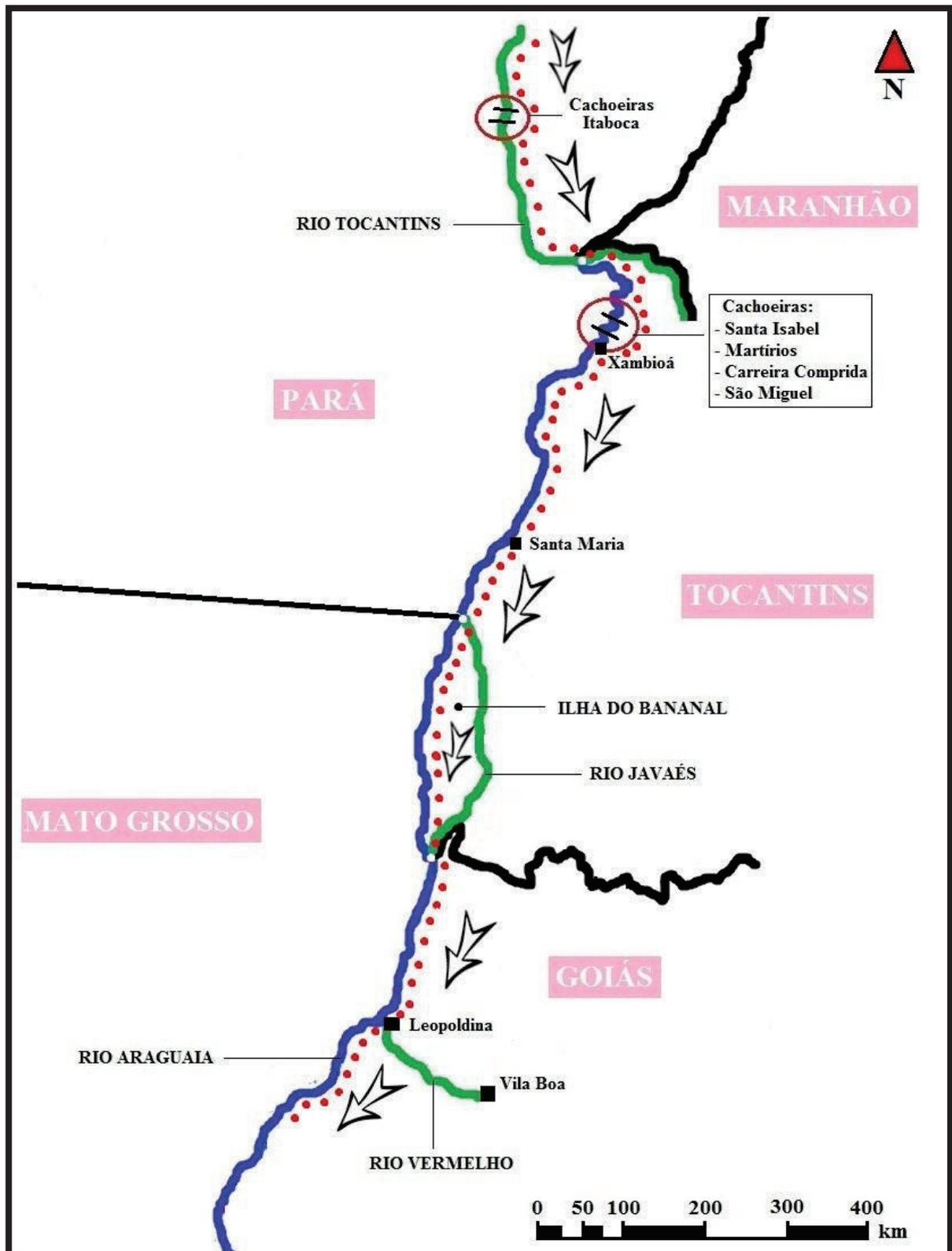
Com anotações minuciosas sobre meteorologia, demografia e da rotina da viagem, Coudreau buscou apresentar a natureza de forma harmoniosa em todas as suas características. Habitado ao ambiente amazônico, sua abordagem introduz o homem como elemento à natureza, contrariando a ideologia de dominação do homem sobre o ambiente.

Os princípios propostos pelo autor baseiam-se na condicionalidade estabelecida pela sociedade em relação ao que a natureza oferecia. Diante deste pressuposto, entendia-se que a sociedade deveria ser fruto da própria natureza, daí a defesa de que uma população miscigenada de índios e negros teria melhores chances de desenvolvimento na região amazônica.

Esse conceito levava a crer na possibilidade de povoação pelos habitantes locais, sem o estabelecimento de núcleos de ocupação e o incentivo à migração para o interior. Caberia ao estado oferecer condições adequadas para a exploração sustentável da natureza e garantir o escoamento os centros comerciais.

Desse modo, Coudreau crítica os meios estabelecidos para o desenvolvimento econômico do vale dos rios Araguaia e Tocantins. Mesmo um século após a viagem de Vila Real, a abordagem política sobre a região permanecia praticamente inalterada, baseada na catequização dos nativos, estabelecimento de núcleos militares e distribuição de terras, um cenário imutável que ainda iria representar o Araguaia por grande parte do século XX.

Figura 21 – Trecho navegado por Coudreau em 1796.



Fonte: Elaborado a partir de Coudreau (1897).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Juntamente com o Tocantins, o rio Araguaia forma a maior bacia hidrográfica totalmente brasileira, percorrendo o território de quatro estados. Nas últimas décadas tem sido alvo de intensas discussões acerca de seu potencial hidroviário e energético. Tais discussões refletem a importância econômica, política e social do rio nas diversas esferas do poder e seu papel no desenvolvimento regional.

Entretanto, essa posição de destaque não corresponde apenas a discussões atuais, podemos verificar condição semelhante nos séculos XVIII e XIX. Com a crise aurífera, as províncias do interior se viram obrigadas a buscar alternativas que suprissem suas necessidades e recuperasse a economia. O comércio interprovincial passou a ser apontado como alternativa que viesse solucionar a crise econômica. A dificuldade de comunicação com grandes centros comerciais forçava a província de Goiás a buscar modos viáveis de escoar seus produtos, principalmente em direção à Belém.

Assim, os rios Araguaia e Tocantins começam a fazer parte de vários projetos políticos de Goiás, principalmente na segunda metade do século XIX. Esses projetos eram pautados basicamente pelo eixo ocupação-exploração-comércio, conjeturando a situação econômica vivida pelo Brasil neste período. Para que houvesse viabilidade na efetivação do *eixo*, grandes esforços foram despendidos no povoamento das margens, na questão indígena e na navegação dos principais rios.

A construção de presídios ao longo das margens do Araguaia foi a forma encontrada pelos governantes para o estabelecimento da força estatal no interior. Os presídios serviriam também como núcleo de ocupação, ponto de apoio aos navegantes e segurança contra os ataques dos povos nativos. Sujeitos ao isolamento e ao descaso se mostraram ineficazes frente a natureza abrupta da região, os objetivos dessas instalações se mostraram inalcançáveis, levando a maioria à extinção em curto período de tempo.

Em relação à navegação, os primeiros levantamentos, realizados por Villa Real ainda no século XVIII, possibilitaram compreender a situação na qual as províncias de Pará e Goiás se encontravam naquele período. Enquanto Goiás se resguardava de investimentos no setor devido à falta de recursos, a província do Pará buscava se estabelecer como intermediário comercial. Porém, o ensaio de Villa Real não trouxe quaisquer avanços nesse sentido, permanecendo a navegação comercial do Araguaia praticamente inerte por meio século.

Apenas em meados do século XIX é que ocorreram avanços nesse sentido. Com certa estabilidade da navegação pelo Tocantins, o deputado Rufino Segurado foi designado para realizar um levantamento das condições de navegabilidade do Araguaia e sua consequente viabilidade comercial. Com o resultado positivo desse levantamento, houve a criação de uma empresa de navegação incumbida da exploração comercial do rio. Porém, em pouco tempo a empresa sucumbiu aos infortúnios das viagens, onde os riscos de doenças, naufrágios, ataques de indígenas e a dificuldade de contratação e trato com os barqueiros elevava consideravelmente os riscos e conseqüentemente os custos de transporte.

Com a navegação a vapor, concretizada por Couto de Magalhães, alguns presídios como Santa Maria e Leopoldina evoluíram economicamente, adquirindo certa estabilidade por algum tempo, graças à circulação de mercadorias e a atividade da empresa de navegação. Embora Magalhães tenha despendido grandiosos esforços para efetivar a navegação comercial dos vapores, a mesma não se manteve por longo período e ainda na década de 1870 já demonstrou graves sinais de desgaste, (re) conduzindo vagarosamente o vale do Araguaia ao abandono, identificado tanto nos discursos dos presidentes quanto nas observações dos relatórios dos viajantes.

Os viajantes contribuíram significativamente para compreendermos a dimensão das dificuldades oferecidas pelo Araguaia a navegação e ocupação de seu vale. Embora tecnicamente carente, o relatório de Villa Real apontou os principais obstáculos que dificultava a circulação de botes comerciais em um trajeto completo entre Belém e Vila Boa. Suas anotações contribuíram para que as províncias discutissem essa possibilidade, bem como o estabelecimento de comunicação entre Pará, Goiás e Mato Grosso por via fluvial.

Atento aos detalhes técnicos, Segurado levantou prós e contras para a efetiva navegação comercial e apontou possíveis soluções para a superação das cachoeiras e travessões. Como político, pôde transmitir com clareza os problemas vividos durante a jornada, aproximando o poder provincial dos reais desafios que a exploração do Araguaia representava.

Para Couto de Magalhães, esse problema não era apenas uma questão regional, mas de importância nacional. Ainda se “familiarizando” com as dimensões da província de Goiás realiza sua *viagem* pelo caudaloso rio. Onde a maioria dos governantes observara desolação, Couto via possibilidades. A princípio, existia ali a possibilidade da recuperação econômica de Goiás, por meio da exploração comercial e agropecuária da região. Embora pareça conter

certa intuição, a visão “coutiana” apresentava determinado distanciamento do objeto, determinada por parâmetros mais globalizados.

Mesmo aceitando a condição de prevaecimento do homem sobre a natureza, Couto admitia a possibilidade de adaptação às condições do ambiente e dessa forma definir melhor os objetivos de seus projetos. Graças à experiência adquirida como presidente de Goiás, Pará e Mato Grosso, somado aos conflitos durante a guerra com o Paraguai, pôde compreender a importância da comunicação interna e da integração regional do interior brasileiro da qual os rios Araguaia e Tocantins eram consideradas peças chave. Essa posição levou Couto a investir em empresas de navegação e transporte ferroviário tornando-se um empresário de sucesso. Contudo, a crise política estabelecida no Brasil em fins do século XIX acabou com o sonho de ver os rios Araguaia e Tocantins conectados por uma imensa rede de comunicação hidroferroviária.

Assim como Couto, Leite Moraes também percorreu o rio Araguaia com a intenção de conhecer seu potencial econômico e dimensionar as possibilidades de exploração da navegação fluvial. Moraes encontra um cenário decadente nos povoados ribeirinhos e na empresa responsável pela navegação.

Seu diário transmite a sensação de uma natureza ainda inexplorada, na qual destemidos “desbravadores” deveriam empreender grandiosos esforços nessa tarefa. Com traços romantizados, muitas vezes suas anotações favoreciam a “aventura”, deixando em segundo plano as observações políticas sobre a região. Esse fato o conduzia a posição de “homem civilizado” em meio à bravia natureza dos sertões. Todavia, uma observação mais subjetiva nos permitiu compreender o momento de incerteza vivido pelo Brasil em fins do Império e o modo como afetava as regiões situadas à longa distância da metrópole.

Em relação aos viajantes estrangeiros, destacamos a forma particular como o rio Araguaia foi representado em duas ocasiões distintas. Em um primeiro momento, Castelnau percorre um Araguaia praticamente inexplorado e “descivilizado”, onde a mão do homem moderno pouco havia tocado. A formação doutrinada e racional, característica dos homens das ciências daquele período, condicionou seu olhar eurocêntrico e imperialista sobre a natureza, cujo objetivo primordial era estar à disposição do homem. Assim, o Araguaia foi analisado, mensurado e descrito seguindo os parâmetros estabelecidos na Europa, da qual as características geográficas inúmeras vezes foram utilizadas de modo comparativo, na intenção de dispor ao leitor europeu à mesma condição do viajante.

Mesmo fazendo detalhada descrição dos obstáculos à navegação, Castelnau demonstrava constante preocupação com o ofício científico que havia projetado, onde a inhóspita natureza serviria como subsídio ao exotismo de novas descobertas. Havia no Araguaia praticamente um universo a ser explorado pela ciência, o que possivelmente conduziu Castelnau a priorizar o levantamento das riquezas naturais em relação à exploração destes recursos.

Já a passagem de Coudreau ocorreu de maneira singular quando relacionada a outros viajantes estrangeiros que visitaram Goiás. Produto de uma escola mais recente da geografia francesa simpatizava com os ideais libertários que se espalhavam pelas colônias europeias em fins do século XIX. Demonstrando-se preocupado com aspectos sociais e antropológicos das regiões por onde passava, transmitia criticamente suas observações. Este geógrafo adentrou por um Araguaia da *pós* navegação a vapor, situado em um Brasil recém convertido ao republicanismo e que ainda se acostumava à abolição da escravatura.

Nesse período, povoações e fazendas compunham o cenário das margens araguaianas, em certa oposição ao ambiente “desértico” descrito por Castelnau. As tensões com os povos nativos haviam diminuído, possibilitando ao viajante obter maiores detalhes sobre os costumes das nações indígenas do Araguaia. Os relatos de Coudreau também trazem descrições detalhadas da infraestrutura dos povoados e características das instalações, possibilitando entender melhor a dinâmica social dos moradores ribeirinhos.

A preocupação de Coudreau com o ambiente escolhido para a fixação de moradias estava relacionada com a saúde das populações locais, outro característica que o diferencia dos demais viajantes analisados nesse estudo. Nesse sentido, a insalubridade do ambiente local pode ser interpretada como um marco divisor entre progresso ou retrocesso de determinada povoação.

Para Coudreau, a relação estabelecida entre homem e natureza deveria ocorrer de forma “sustentável” com ênfase no extrativismo e na valorização do conhecimento local. Porém, observou ao longo da viagem a manutenção de antigas práticas políticas, principalmente no que diz respeito ao estabelecimento de núcleos de povoamento e ocupação. Sobre os barqueiros, manteve determinado grau de intimidade, dedicando boa parte de sua obra às descrições de seus companheiros de jornada, mostrando uma convivência harmônica e destacando a rusticidade daqueles homens.

Entre as narrativas analisadas, é possível identificar características singulares entre as posições dos viajantes brasileiros em relação aos estrangeiros. Os brasileiros mantinham uma

posição de submissão em relação aos obstáculos apresentados pela natureza do Araguaia. De modo geral, acreditavam no sucesso de políticas tradicionais como a formação de núcleos de povoamento a partir de presídios e da exploração de riquezas naturais como principal fonte econômica. Já os viajantes estrangeiros viam a região como deficitária em relação ao estado, necessitando de empreendimentos que estabelecesse a viabilidade econômica do processo de ocupação, de modo que a região pudesse se desenvolver como um todo ao invés de servir como fonte de exploração da metrópole. Esse posicionamento remete à formação cultural e intelectual de cada viajante, marcado pela visão política dos brasileiros e pelo cientificismo dos estrangeiros.

Assim, o majestoso Araguaia encontrava-se à porta do século XX sobrepondo sua grandiosidade sobre os esforços humanos. O fluxo de suas águas ditou o ritmo de sua exploração, trouxe vidas e afogou sonhos de muitos que ousaram desafia-lo. Atualmente, o rio Araguaia nos instiga a refletir sobre sua verdadeira aptidão e, embora o avanço tecnológico do mundo contemporâneo possibilite meios de compreender e superar obstáculos, as indagações que impulsionaram as frágeis embarcações da comitiva de Villa Real a mais de duzentos anos permanecem seguramente atualizadas.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, M. B. M.; CARDOSO, T. A. O.; SILVA, F. H. A. L. **Doenças tropicais: da ciência dos valores à valorização da ciência na determinação climática de patologias.** *Ciência & Saúde Coletiva*, n. 4, v. 2, p. 423-431, 1999.

ALENCASTRE, José Januário da Gama. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial, 1862.

AMADO, Janaína. **Ponto de Vista: Região, Sertão, Nação.** Rio de Janeiro: Estudos Históricos, n. 15, v. 8, p. 145-151, 1995.

AMARAL, Marise Basso. **Histórias de viagem e a produção cultural da natureza: a paisagem do Rio Grande do Sul segundo os viajantes estrangeiros do século XIX.** (Tese) Doutorado em Educação: Porto Alegre: UFRGS, 2003.

ANDRADE, Karylleila dos Santos; BASTIANI, Carla. **Viajantes naturalistas do século XIX na região da Província de Goiás: levantamento de topônimos indígenas.** *ANTARES*, v. 4, n. 8, p. 169-184, jul./dez. 2012.

AQUINO, S.; STEVAUX, J. C.; LATRUBESSE, E. M. **Regime Hidrológico e Aspectos do Comportamento Morfohidráulico do Rio Araguaia.** *Revista Brasileira de Geomorfologia*, ano 6, n. 2, p. 29-41, 2005.

ASSIS, Antero Cícero de. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial, 1875.

AZAMBUJA, Bernardo A. M. **Relatório das Terras Públicas e da Colonização.** Rio de Janeiro: João Ignacio da Silva, 1862.

BARBATO, Luis F. T. **Brasil, um país tropical: o clima na construção da identidade nacional brasileira (1839-1889).** Dissertação (Mestrado em História) Campinas: UNICAMP – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2011.

BARBATO, Luis F. T. **Relatos de Viajantes: de meras histórias de aventura ao saber voltado à instrução política.** Campinas: XXI Simp. Nac. de História – ANPUH, 2012.

BARBATO, Luis F. T. **Trópicos Imaginados: As geografias imaginativas sobre o Brasil na Revue des Deux Mondes.** Natal: XXVII Simp. Nac. de História – ANPUH, 2013.

BARBOSA, Márcia Fagundes. **História Natural e Narrativas de Viagens: novas relações, novas linguagens, novas imagens.** *Blumenau: Linguagens*, v. 3, n. 1, p. 2-17, jan./abr. 2009.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo.** Lisboa: Edições 70, 1977.

BATISTELA, Airton Carlos; BONETI, Lindomar Wessler. **A Relação Homem / Natureza no Pensamento Moderno.** Educere: PUC/PR, p. 1099-1116, 2008.

BEKKEDAHL, Norman; SAFFIOTI, Waldemar. **Látex e Borracha de Mangabeira**. Belém: Instituto Agronômico do Norte, 1948.

BELLUZZO, Ana Maria. **A Propósito D'O Brasil dos Viajantes**. São Paulo: USP, n. 30, p. 8-19, jun./ago. 1996.

BELLUZZO, Ana Maria. **O Viajante e a Paisagem Brasileira**. Porto Arte: Porto Alegre, v. 15, n. 25, nov. 2008.

BORGES, Durval Rosa. **Rio Araguaia: Corpo e Alma**. São Paulo: IBRASA, 1986.

BRASIL. **Decreto N° 4593, de 9 de setembro de 1870: Autoriza o contrato com Dr. José Vieira Couto de Magalhães para a navegação do rio Araguaia**. Rio de Janeiro: Biblioteca da Câmara Dos Deputados, 1870.

BRASIL. **Decreto N° 862 de 16 de outubro de 1890: Concede privilégio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal**. Rio de Janeiro: Coleção Leis do Brasil, 1890.

BRASIL. **Plano Hidroviário Estratégico: relatório de diagnóstico e avaliação**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2013.

BRASIL. **Região Hidrográfica do Tocantins-Araguaia**. ANA – Agência Nacional de Águas. Disponível em: <http://www2.ana.gov.br/Paginas/portais/bacias/TocantinsAraguaia.aspx>. Acesso em: 13/02/2014.

BRASIL. **Região Hidrográfica Tocantins - Araguaia**. Ministério dos Transportes. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/bit/04-hidro/10-reg-hidro/tocantinsaraguaia.htm>. Acesso em: 16/02/2014.

CAMPOS, I. C.; CARMO, F. F.; CARMO, F. F.. **Cangas: Ilhas de ferro estratégicas para a conservação**. Revista Ciência Hoje, v. 50, n. 295, p. 49-53, 2012.

CÂNDIDO, L. C.; GODEFROID, L. B.; NEVES, J. H. **Avaliação da integridade estrutural do quartzito Itacolomi empregado em monumentos históricos de Ouro Preto sem e com colagem usando diferentes resinas**. Ouro Preto: Revista Esc. de Minas, v. 64, n. 4, 2011.

CARVALHO, F. L.; CAVALCANTE, M. do E. S. R. **Rio Araguaia: Caminho dos Sertões**. Goiânia: UFG – História Revista, v. 14, n. 2, 2009.

CARVALHO, Francisquinha Laranjeira. **Fronteiras e conquistas pelo Araguaia – século XIX**. Goiânia: Kelps, 2006.

CARVALHO, Francisquinha Laranjeira. **Nas Águas do Araguaia: a navegação e a hibridez cultural**. Dissertação (Mestrado em História Cultural) Goiânia: UCG, 2008.

CARVALHO, Thiago Morato de. **Quantificação dos sedimentos em suspensão e de fundo no Médio rio Araguaia**. Goiânia: UFG – Revista Geografia Acadêmica, v. 1, n. 1, p. 55-64, 2007.

CASTELNAU, Francis de. **Expedição às Regiões Centrais da América do Sul.** (Trad.) Olivério M. de O. Pinto. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1949.

CAVALCANTE, M. E. S. R. **Um Rio que passou.** Revista Mosaico, v. 1, n. 2, p. 157-162, 2008.

CAVINATO, Maria Lúcia. **Rochas e Minerais: Guia Prático.** São Paulo: Nobel, 1998.

CELSONO, Affonso. **José Vieira Couto de Magalhães (Subsídios para uma biografia).** Revista do Arquivo Público Mineiro. Ano 3, n. 3, p. 499, 1898.

CHAUÍ, Marilena. **Introdução à História da Filosofia: dos pré-socráticos a Aristóteles.** São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CIVALE, Leonardo. **Ideias Evolucionistas, Meio Geográfico e Projeto Civilizatório no Brasil da Segunda Metade do Século XIX.** Viçosa: UFV, 2009.

CORMINEIRO, Olivia M. M. **Trilhas, Veredas e Ribeiras: os modos de viver dos sertanejos pobres nos vales dos rios Araguaia e Tocantins (séculos XIX e XX).** Dissertação (Mestrado em História) Uberlândia: UFG, 2010.

COUDREAU, Henri. **Voyage au Tocantins-Araguaia.** Paris: A. Lahure, 1897.

CRESCENCIO, Genival. **Parque Estadual Serra Dos Martírios/Andorinhas: Desafios Para A Conservação De Cavernas.** Ponta Grossa: XXXI Cong. de Espeleologia, p. 317-325, 2011.

CRESPO, Luiz Augusto. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial, 1879.

CRUZ, Guilherme Francisco. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial, 1886.

DIEGUES, Antonio Carlos S. **O Mito Moderno da Natureza Intocada.** (3ª ed.) São Paulo: HUCITEC, 2001.

DOLES, Dalísia Elizabeth Martins. **A Ligação Centro-Norte pela Via Araguaia-Tocantins no Período Colonial.** Campinas: V Simp. Nac. dos Prof. de História – ANPUH (p. 252-262), 1969.

DOLES, Dalísia Elizabeth Martins. **Uma visão de Goiás através de Moraes Dantas.** São Paulo: USP – Revista de História, n. 112, p. 437-442, 1977.

DOMINGUES, Heloisa Maria B. **As Ciências Naturais e a Construção da Nação Brasileira.** São Paulo: USP – Revista de História, n. 135, p. 41-60, 1996.

DOMINGUES, Heloisa Maria B. **O Homem, as Ciências Naturais e o Brasil no Século XIX.** Rio de Janeiro: Acervo, v. 22, n. 1, p. 167-178, jan./jun. 2009.

ERTZOGUE, Marina Haizenreder. **Insubmissos e desertores: os barqueiros do Araguaia e a divisão do trabalho na navegação interprovincial (Goiás-Pará – século XIX)**. Revista Litteris, n. 14, p. 46-69, set. 2014.

EXPEDIÇÕES. **Ilha do Bananal**. Disponível em: <<http://www.livre-expedicoes.com/index.php/ilhabananal>>. Acesso em: 18/06/2014.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **O Mistério do Ouro dos Martírios**. São Paulo: Biblos, 1960.

FERREIRA, Rubens da Silva. **Henry Walter Bates: um viajante naturalista na Amazônia e o processo de transferência da informação**. Brasília: Cia. Informação, v. 33, n. 2, p. 67-75, maio/ago. 2004.

FILHO, Durval de Souza. **Os retratos dos Coudreau: Índios, Civilização e Miscigenação através das lentes de um casal de visionários que percorreu a Amazônia em busca do “Bom Selvagem”. (1884-1899)**. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia), Belém: UFPA, 2008.

FLEURY, Antônio de Pádua. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1848.

FLEURY, Luiz Gonzaga de Camargo. **Discurso de abertura da primeira sessão ordinária da segunda legislatura da Assembleia Provincial. Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1838.

FLORES, Kátia Maia. **Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil**. Tese (Doutorado em História), Belo Horizonte: UFMG, 2006.

FREITAS, Inês Aguiar de. **A Geografia dos Naturalistas-Geógrafos no Século das Luzes**. Terra Brasilis (Nova Série), n. 6, 2004.

GIRALDIN, Odaír. **Catequese e civilização. Os capuchinhos “entre” os “selvagens” do Araguaia e Tocantins**. Belém: Bol. do Mus. Paraense Emílio Goeldi (série Antropologia), v. 2, n. 18, 2002.

GOIÁS. **Relação dos Governantes do Estado de Goiás – Império**. Secretaria de Estado da Casa Civil – Governo de Goiás. Disponível em: <<http://www.casacivil.go.gov.br/post/ver/109075/governantes-imperio>>. Acesso em: 26/01/2014.

GOMES, Antônio Joaquim da Silva. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1851.

GOMES, Antônio Joaquim da Silva. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1852.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Os (des) caminhos do meio ambiente**. (14ª Ed.) São Paulo: Contexto, 2006.

GUALBERTO, Antônio Jorge Pantoja. **Embarcações, educação e saberes culturais em um estaleiro naval da Amazônia**. Dissertação (Mestrado em Educação), Belém: UEPA, 2009.

HOBBS, Thomas. **Leviatã – ou Matéria, Forma e Poder de um Governo Eclesiástico e Civil**. São Paulo: Martin Claret, 2006.

INTERIOR: Correspondência Particular do Publicador Maranhense. São Luiz: Publicador Maranhense, ano XXV, n. 74, 1866.

JARDIM, José Rodrigues. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goyaz. Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1836.

JORDÃO, Marina Pacheco. **Macunaíma gingando entre contradições**. São Paulo: FAPESP – Annablume, 2000.

KOIKE, Katsuzo. **Aspectos da Physis Grega**. Revista Perspectiva Filosófica: v. 6, n. 12, p. 165-178, jul./dez, 1999.

KURY, Lorelai. **Homens de ciência no Brasil: impérios coloniais e circulação de informações (1780-1810)**. Manguinhos: História-Ciências-Saúde, v. 11, p. 109-129, 2004.

KURY, Lorelai. **Viajantes-naturalistas no Brasil oitocentista: experiência, relato e imagem**. Manguinhos: História-Ciências-Saúde, v. 8, p. 863-880, 2001.

LOCKE, John. **Segundo Tratado sobre o Governo Civil**. São Paulo: Vozes, 2004.

MACHADO, Antônio Cândido da Cruz. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1855.

MACHADO, Eduardo Olympio. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1850.

MAGALHÃES, José Vieira Couto de. **Diário Íntimo**. (org.) Maria H. P. T. Machado. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

MAGALHÃES, José Vieira Couto de. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1863.

MAGALHÃES, José Vieira Couto de. **Viagem ao Araguaia**. (4ª ed.) São Paulo: Cia Editora Nacional, 1938.

MAGALHÃES, José Vieira Couto de. **Viagem ao Araguaia**. Goiás: Tipografia Provincial, 1863.

MAGALHÃES, Sônia Maria de. **Alimentação, saúde e doenças em Goiás no século XIX**. Tese (Doutorado em História), Franca: UNESP, 2004.

MAIA, João Marcelo Ehlert. **Governadores de ruínas: os relatos de viagem de Couto de Magalhães e Leite Moraes**. Rio de Janeiro: Estudos Históricos, n. 40, p. 3-23, 2007.

MARIANI, Francisco. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1854.

MARTINS, Fátima Macedo. Cultura e Natureza nas representações dos viajantes naturalistas do século XIX. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro *et al* (org.). **Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Brasília: UNB - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

MASCARENHAS, JOSÉ D'ASSIS. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1839.

MATOS, Raimundo José da Cunha. **Itinerário do Rio de Janeiro ao Pará e Maranhão, pelas Províncias de Minas Gerais e Goiás**. Rio de Janeiro: Villeneuve e Cia, 1836.

MORAES, Joaquim de Almeida Leite. **Apontamentos de Viagem**. São Paulo: Tipografia da Gazeta do Povo, 1883.

MOSS, Gérard; MOSS, Margi. **Araguaia – Projeto Brasil das Águas: sete rios**. Rio de Janeiro, 2007.

NASCIMENTO, Patrícia Emanuelle. **Elites Políticas e Projetos de Integração em Goiás (1822-1855)**. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) Goiânia: UFG, 2003.

NAVEGAÇÃO do Tocantins e Araguaia. São Paulo: Correio Paulistano, ano XIII, nº 3025.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. **Cidades ribeirinhas do rio Tocantins: Identidades e Fronteiras**. Tese (Doutorado em História), Goiânia: UFG, 2007.

OLIVEIRA, Maria de Fátima. **Pedro Afonso: Uma cidade ribeirinha entre o Sono e o Tocantins**. Londrina: XXIII Simpósio Nacional de História – ANPUH, 2005.

PATACA, Ermelinda Moutinho. **Coletar, preparar, remeter, transportar – práticas de História Natural nas viagens filosóficas portuguesas (1777-1808)**. São Paulo: XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, jul. 2011.

PATACA, Ermelinda Moutinho; PINHEIRO, Rachel. **Instruções de viagem para a investigação científica do território brasileiro**. Rio de Janeiro: Revista da SBHC, v. 3, n. 1, p. 58-79, jan./jun. 2005.

PEDRAS, Lúcia Ricotta V. **A Paisagem em Alexander Von Humboldt: o modo descritivo dos quadros da natureza**. São Paulo: Revista USP, n. 46, p. 97-114, jun./ago. 2000.

PEREIRA, Ernesto Augusto. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1869.

PEREIRA, Ernesto Augusto. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1870.

PEREIRA, Naiala Pires. **Medidas Tradicionais usadas em Goiás no Século XIX**. (Monografia) Graduação em História. Anápolis: UEG, 2009.

PINHEIRO, Rachel. **Aspectos das Produções Textuais nas Viagens Científicas**. Disponível em: <http://triplov.com/hist_fil_ciencia/rachel.html>. Acesso em: 14/07/2014.

PIRES, João Ricardo F. **Notas de um Diário de Viagem a Minas Gerais: política e ciência na escrita viajante do Imperador D. Pedro II (1881)**. Dissertação (Mestrado em História), Belo Horizonte: UFMG, 2007.

PLANO que se deve seguir para a navegação do Tocantins e Araguaia. São Paulo: Correio Mercantil, ano XXIII, n. 300, 1866.

PORRO, Antonio. **Índios e brancos do rio Amazonas em 1847: páginas de Castelnau inéditas em português, traduzidas e anotadas**. São Paulo: Rev. Inst. Estudos Brasileiros, n. 56, 2013.

PROTÁSIO, Alexandre Reinaldo. **O conceito de Natureza em Gramsci: contribuições para a Educação Ambiental**. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental), Rio Grande: FURG, 2008.

RAMALHO, Joaquim Ignácio. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1846.

RAMALHO, Joaquim Ignácio. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás**. Goiás: Tipografia Provincial, 1847.

REAL, Thomas de Souza Villa. **Viagem de Thomaz de Souza Villa Real pelos rios Tocantins, Araguaia e Vermelho**. (2ª Ed.) Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo XI. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, p. 401-444, 1891.

RIBEIRO, Francisco de Paula. **Roteiro da viagem que fez o Capitão Francisco de Paula Ribeiro às fronteiras da Capitania do Maranhão e da de Goiás no ano de 1815 em serviço de S. M. Fidelíssima**. (2ª Ed.) Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo X, 1º Trimestre de 1848. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, p. 5-80, 1870.

ROMANI, Carlo. **Imperialismos em Disputa. O Conflito do Amapá**. Fortaleza: XXV Simpósio Nacional de História – ANPUH, jul. 2009.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **A Origem da Desigualdade**. São Paulo: Ridendo Castigat Mores, 2005.

SAINT-HILAIRE, August de. **Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo (1822)**. (2ª ed.). (trad.) Afonso de E. Taunay. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1938.

SANTOS, Carcius Azevedo dos. **Araguaia-natureza, Araguaia-projeto: paisagens socioambientais em Couto de Magalhães, século XIX**. Dissertação (Mestrado em História), Brasília: UNB, 2007.

SANTOS, Sonia Rosa dos. **Um "burguês" nos trópicos: José Vieira Couto de Magalhães e seu Diário íntimo**. Monografia (Graduação em História), Mariana: UFOP, 1999.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e Memória**. (Trad.) Hildegard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

SEGURADO, Rufino Thetonio. **Viagem de Goyaz ao Pará.** (2ª Ed.) Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo X, 1º Trimestre de 1848. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, p. 178-212, 1870.

SIQUEIRA, João Bonifácio Gomes de. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial, 1869.

SOARES, Valter Guimarães. **(Es) Quadros do Sertão Baiano: a viagem de Spix e Martius.** Feira de Santana: UEFS – Cadernos de Literatura e Diversidade Cultural, v. 1, n. 1, 2002.

SOUZA, Bernardino José de. **Ciclo de Carro de Bois no Brasil.** São Paulo: Cia Ed. Nacional, 1958.

SOUZA, Fabíula Sevilha de. **Rios e terras: história ambiental de Goiás (1822-1850).** Dissertação (Mestrado em História), Assis: UNESP, 2013.

SPINDOLA, Aristides de Souza. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás.** Goiás: Tipografia Provincial, 1880.

SÜSSEKIND, Flora. **O Brasil não é longe daqui: onarrador, a viagem.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

SÜSSEKIND, Flora. **Palavras Loucas, Orelhas Mocas: os relatos de viagem dos românticos brasileiros.** São Paulo: Revista USP, n. 30, p. 94-107, jun./ago., 1996.

TAUNAY, Alfredo de Escragnoille. **A Província de Goyaz.** (Exposição Nacional de 1875) Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

TODOROV, Tzvetan. **A Viagem e seu Relato.** São Paulo: Revista de Letras, v. 46, n. 1, p. 231-244, jan./jun., 2006.

VILELA, Anna Maria. **O Tratado da Bacia do Prata.** Brasília: UNB (Suplemento), v. 21, n. 81, p. 147-176, 1984.