

“Servidos por boas estradas fluviais”: Os rios Araguaia e Tocantins e os planos de navegação na Amazônia do Século XIX

“Served by good river roads”: The Araguaia and Tocantins rivers and navigation plans in the 19th century Amazon

Francivaldo Alves Nunes¹



Resumo: Este texto propõe recuperar os principais debates que envolveram a implantação de vias de navegação no Pará da segunda metade do século XIX, com destaque para as experiências vivenciadas nos rios Araguaia e Tocantins. Para isso estamos utilizando um conjunto de documentação produzida pela administração provincial e do Império, assim como os anais do parlamento brasileiro. A perspectiva é desenvolver uma análise que percebe a instituição de uma navegação regular a vapor como ação que busca promover o desenvolvimento econômico e a promoção do povoamento da Amazônia. **Palavras-chave:** transporte fluvial; Amazônia; século XIX.

Abstract: This text proposes to recover the main debates that involved the implementation of navigation routes in Pará in the second half of the 19th century, with emphasis on the experiences on the Araguaia and Tocantins rivers. For this we are using a set of documentation produced by the provincial and Imperial administration, as well as the annals of the Brazilian parliament. The perspective is to develop an analysis that perceives the institution of regular steam navigation as an action that seeks to promote economic development and the promotion of the settlement of the Amazon. **Keywords:** river transport; Amazon; XIX century.



Na medida em que os produtores tivessem os meios necessários para transportar seus produtos, estes aumentariam suas áreas de cultivo e atrairiam novos investimentos (Brusque, 1863, p. 68).

As palavras do presidente do Pará em 1863, Francisco de Araújo Brusque, se tornam um indicativo da atuação do governo provincial, com apoio do Império brasileiro, quanto à construção de estradas fluviais na Amazônia como estratégia para promover o comércio, a produção agrícola, extrativista e facilitar a ligação entre as regiões no interior. Nesse aspecto os rios Araguaia e Tocantins se apresentam como importantes rotas fluviais.

Ao associar ideias e ações políticas para incrementar a produção e a sua comercialização, com a ampliação das vias de transportes, estas estradas fluviais como dos rios Araguaia e Tocantins ganhavam um significado para além de elementos de ligações entre regiões produtoras e consumidoras, ou ainda, como apenas ações de fortalecimento do comércio interno, capaz de estimular o crescimento econômico de uma área, já que motivaria a circulação e a troca de mercadorias entre as regiões, províncias e os países limítrofes. Envolve ainda a ideia de modernização dos meios de transportes e as vias de comunicação no Brasil e que iniciou em meados do século XIX com a inserção da ferrovia e da navegação marítima e fluvial a vapor (Natal, 1991).

Como destaca os estudos de Siméia Lopes (2002, p. 24) sobre o comércio interno no Pará no século XIX, a criação de vias de transportes é resultado da necessidade de facilitar o deslocamento da produção, assim como o barateamento no preço dos fretes, o que aumentariam as hipóteses de lucro. Para esta autora, a interferência do governo para subvencionar a instalação de companhias de comércio e navegação por barcos movidos a vapor, que dinamizaram a circulação de mercadorias para o mercado interno e para os portos da Europa e Estados Unidos, materializam os propósitos da administração provincial e do Império.

No caso do contexto nacional, considerando os estudos de Francisco Ferreira Neto (1974), a insuficiência da estrutura de transporte e sua necessidade de modernização fizeram parte dos projetos de diferentes estadistas, empresários e engenheiros. Segundo estes planos, o país precisava resolver o problema de transportes para se adaptar aos novos tempos marcados pela perspectiva da modernização e dinamicidade da circulação de mercadorias em diferentes regiões do mundo. Subentende-se, nesse caso, pelo menos no campo da perspectiva das autoridades governamentais, que a implantação dessas vias de



transportes possibilitaria a instalação de uma ordem humana em um mundo natural desorganizado. Seria, pois, o momento de valorização da capacidade humana, frente aos aspectos naturais. É o que, em estudo sobre as mudanças de atitude do homem em relação ao mundo natural, Keith Thomas (1988, p. 303) identifica como mudança de sensibilidade, pois, se “valorizava o trabalho e dava novos aspectos à natureza disforme”. O aprimoramento e a exploração de regiões, portanto, não eram apenas economicamente desejáveis, mas constituíam imperativos morais. É ainda, o que Robert Lenoble (1990, p. 283) identifica como um discurso de defesa de que a natureza não resistiria à força do homem, reafirmando a perspectiva de uma economia racional em que o desenvolvimento das forças produtivas estivesse associado ao progresso da ciência e das modernas técnicas.

Apontar como estes caminhos, no caso aqui as vias fluviais como o Araguaia e o Tocantins eram importantes é associá-los a ideia de que serviriam para levar “progresso” e “civilização” a lugares então vistos como “ermos” e “inóspitos”. Tratava-se de transformar os rios para a instalação de sistemas de transporte fluvial que se tornava sinônimo de desenvolvimento e progresso econômico, passando a fazer parte do projeto de construção do Estado Nacional. Sobre a questão, Molle, Mollinga e Wester (2009) afirmam que a transformação dos recursos hídricos pelo Estado foi uma estratégia política emergente para controlar o espaço, a água e as pessoas. Essa estratégia é identificada como parte importante da estruturação dos Estados modernos. Com isso, reitera-se a interpretação de Worster (1982, p. 505), para quem o controle da água deu lugar ao surgimento de uma elite poderosa que “incluía cientistas e engenheiros que construíram uma capacidade sofisticada de manipular o ambiente ribeirinho natural, uma especialização que eles voluntariamente colocaram a serviço de autoridades ainda mais poderosas”.

Os rios Araguaia e Tocantins e as intervenções para transformá-los em vias fluviais de navegação deviam produzir, então, o desenvolvimento das forças produtivas associadas à agricultura e extração, uma vez que os lavradores, criadores e extratores teriam como transportar seus produtos com maior segurança e agilidade (Rabello, 1996). Assim, carregam um conteúdo intrinsecamente simbólico, em grande parte, explicado pela associação imaginária entre esses meios de transportes e a preponderância que exercem sobre a natureza.

A reflexão anterior se sustenta na ideia de que os deslocamentos de produtos não estavam mais dependentes das condições naturais, embora em algumas



vias, a cheia dos rios amazônicos limitavam o transporte de mercadorias. Somente em alguns meses do ano, por exemplo, quando do período de chuvas e enchentes elevavam as águas nos rios, furos e igarapés se faziam ligações fluviais entre alguns povoados (Matos, 1974, p. 49).

Ao analisarmos as políticas de transporte fluvial e a perspectiva de sua predominância sobre a natureza, estamos nos colocando na condição de trabalharmos nos limites entre história ambiental e a história de sistemas sociotécnicos, considerando a impossibilidade de separação entre técnica e sociedade. O diálogo aqui proposto é próximo ao argumento de que os dois campos podem se alimentar mutuamente, uma vez que, o entendimento da produção do conhecimento técnico sobre a natureza deve ser percebido como processo social. Nesse aspecto, os estudos sobre os projetos de construção de estradas fluviais, bem como sobre constituição da expertise nestes campos de atuação, podem contribuir para um conhecimento aprofundado de como o “meio ambiente” é percebido, construído, contestado e moldado pelos atores sociais.

Os rios proporcionam, portanto, um campo fértil para o desenvolvimento dessa abordagem que se preocupa em analisar as intervenções neste ambiente fluvial, pautado por dimensões natural e humana que estão completamente imbricadas. Nesses aspectos, os rios passam a ser entendidos não mais como elemento natural, mas como resultante de um conjunto de processos que, em parte estão moldados pela ação humana, que também podem ser observados como independentes dessa ação, ou ainda, entrelaçados, de forma a se tornarem inseparáveis, como bem se observa nos estudos de Stéphane Castonguay e Matthew Evenden (2012).

Ao destacar a necessidade dos rios como vias de transportes ficavam evidentes as preocupações e interesses da administração provincial com a implantação desses empreendimentos pautados no comércio e na perspectiva de aumento produtivo. Neste aspecto, este texto se propõe a recuperar os principais debates que envolveram os projetos para a implantação de vias de navegação no Pará da segunda metade do século XIX, tendo com espaço de observação as experiências vivenciadas nos rios Araguaia e o Tocantins, pois, buscava comungar as vias fluviais. A perspectiva que se aponta para este texto é de uma análise que percebe a instituição de uma navegação regular a vapor como ação que busca promover o povoamento da região e o desenvolvimento do comércio. Nesse caso, constituíram projetos que foram justificados, pois, produziram um impacto sobre a ocupação populacional e o conseqüente aumento da produção,



na medida em que novas áreas de cultivo e extração fossem exploradas e novas técnicas fossem conduzidas para estas regiões com o processo migratório.

Os planos de navegação e transporte fluvial

Os debates em torno da relação entre o desenvolvimento da agricultura e a necessária criação de vias de transportes remete ao ano de 1828, quando em Belém foi formada a *Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões e Indústria Paraense*. Essa Sociedade, que deveria reunir empresários, agricultores e comerciantes, tinha entre seus objetivos auxiliar a navegação a vapor nos rios Amazonas, Tocantins, Solimões e Arinos.

Em 1834, a *Sociedade Promotora da Agricultura, Colonização, Construção de Embarcações, Comissões e Indústria Paraense* recebeu do governo imperial o privilégio de promover a navegação nos rios do Pará e Maranhão por dez anos, contando-se esse prazo a partir do primeiro ano em que se estabelecesse a navegação. De acordo com Vera Medeiros (2006, p. 55), ao analisar o processo de implantação da navegação a vapor na Amazônia, destaca que mesmo tendo sido o anúncio de sua criação publicado na Inglaterra, com a intenção de atrair capitais, a sociedade, até final da década de 1820, não chegara a se concretizar.

De fato, na segunda metade dos anos de 1830, o próprio presidente Soares de Andréa empregaria imensos esforços para favorecer a formação de uma empresa privada que promovesse a navegação a vapor no Grão-Pará. De acordo com os estudos de Ângelo Bittencourt (1949, p. 7), em 1837, Soares de Andréa chega a organizar uma companhia de Navegação que teve 35% de suas ações vendidas em Belém, não obstante a carência de capitais na província. No ano seguinte, a Assembléia Legislativa autorizava o presidente a destinar parte dos créditos do tesouro provincial (até vinte contos de réis – 20:000\$000), concedendo à empresa o privilégio de navegação por vinte anos nos rios já navegáveis e por trinta anos nos demais. Em 1840, outra iniciativa era executada pelo parlamento do Pará, no caso, estipulava que concederia privilégio por dez anos a quem estabelecesse, com o subsídio de quarenta contos (40:000\$000) anuais, a navegação a vapor na província (Reis, 1938, p.17).

Neste mesmo ano, iniciaram-se os debates parlamentares a respeito de uma proposta vinda de Belém, na qual os empresários Joaquim Antônio Pinheiro, Nuno Nery de Carvalho e João Diogo Sturz se propunham a navegar com barcos a vapor os rios Amazonas, Tocantins, Solimões, Negro e todos os seus afluentes,



mediante a concessão de alguns favores por parte do governo central.² De acordo com Vitor Gregório (2009, p. 20), quando analisa a relação entre a navegação no Amazonas e a formação do Estado imperial, teria sido a primeira tentativa, após a malograda formação da companhia de vapores de Nova York exclusivamente para o desenvolvimento desta atividade, em 1826. Esta teria enfrentado forte oposição, não somente do parlamento, como também do governo brasileiro, uma vez que a mencionada empresa era formada de capitais particulares e estrangeiros. Temia-se que posteriormente esta empresa, se apossasse de parte do território nacional, em nome do país que representava. Dessa forma, atrair capitais estrangeiros para “as margens do Amazonas” poderia colocar em risco a soberania brasileira sobre esta região, seja devido à ameaça de perda de território para Inglaterra e França, seja por conta da campanha estadunidense que provocava, já em meados do século XIX, temores relativos ao caráter expansionista de suas políticas externas (Luz, 1968; Medeiros, 2006; Sampaio, 2008).

De acordo com Sabóia de Medeiros (1938, p. 38), quando analisa a navegação no Amazonas, uma das primeiras tentativas de promover o transporte a vapor remetia a data de 14 de março de 1826, quando o presidente da companhia dos paquetes de Nova York, da firma *Le Roy, Bayard & Company*, que constituía a companhia *Amazon Steam Navigation Company*, anunciava ao ministro brasileiro em Washington, Silvestre Rebello, que ia despachar para o Pará o navio a vapor *Amazon*. Tido como a tentativa inaugural de se navegar as águas do rio Amazonas com o que de mais moderno dispunha a navegação, a chegada do novo vapor gerou um episódio peculiar. Este navio, que obteve permissão para descarregar no porto de Belém e só então navegar nas águas do Amazonas, pretendeu seguir rio acima carregado, o que contrariava a política de fechamento do rio. Como consequência, a companhia requereu do governo imperial uma indenização pelos prejuízos sofridos com a empreitada, que lhe foi concedida somente em 1845, quando a companhia já havia decretado falência.

De acordo com o relatório da *Comissão da Assembléia Geral do Império* que analisou o projeto de navegação para Amazônia, “eram incalculáveis as vantagens que receberia o país com a realização de semelhante empresa”, pois, “não só animará ela o comércio e a lavoura da mais fértil província do Império, mais difundirá ao mesmo tempo, por povos ainda não incultos, o salutar benefício da civilização”. A proposta de que o desenvolvimento da navegação deveria estar ainda a serviço do povoamento e promoção da atividade agrícola, se afirmaria, portanto, nas condições apresentadas para a concessão. No caso,



a companhia responsável pela exploração dos rios receberia 10 sesmarias de terras devolutas, de uma légua quadrada cada uma, nos locais que julgassem mais convenientes para formar povoamentos agrícolas. Esta concessão estava condicionada ao estabelecimento, dentro de três anos, de um número de colonos europeus, que não fosse menor que 20 indivíduos por sesmarias. Sendo que, no período posterior há 4 anos estas povoações das 10 léguas quadradas deveriam estar com um número de 80 pessoas ou 20 casas, pelo menos, cada uma delas (Brasil, 1884, p. 567).

Observa-se nos debates parlamentares, certo consenso quanto às vantagens advindas da criação de vias de comunicação no interior do país. Esta situação não era a mesma quando se tratava da forma como deveria ser desenvolvida a navegação e outros meios de transportes, o que ficava mais evidente nos debates entre os senadores. Não havia discordância de que a navegação regular incentivava o comércio e populações podiam migrar para as áreas em que o transporte fosse facilitado. No entanto, a *Comissão de Comércio do Senado*, responsável em apreciar o projeto, no seu parecer, demonstrava o nível de divergência no parlamento. A comissão entendia que nenhuma atividade poderia ser desenvolvida sem a livre concorrência e, neste sentido, longe de auxiliar no desenvolvimento da região amazônica, o projeto representaria um entrave a que este objetivo fosse alcançado. A compreensão era que “a melhor forma de impulsionar uma atividade vital para o país” seria “favorecer a concorrência entre empresários interessados em realizá-la, e não conceder um privilégio de exclusividade capaz de inviabilizar completamente qualquer disputa”, dizia o senador por Minas Gerais, Nicolau de Campos Vergueiro (Brasil, 1841, p. 19).

O nível de interferência do Estado, conforme se observa, é o elemento central de discussão no parlamento. Por um lado, se defendia a atuação do governo apenas para garantir que esta concorrência se desse nos termos mais favoráveis possíveis; o que significava oferecer vantagens e favores a todos que se dispusessem a realizar a navegação. Por outro, havia os que defendiam que o privilégio de monopólio e concessão de auxílio público se justificava, pois, a companhia a ser criada, dada a natureza incerta da atividade que realizaria, não tinha como prever com antecedência o lucro com a navegação, nem quando esse lucro começaria a acontecer. Esta razão também justificava a concessão dos privilégios previstos no projeto, como uma forma de minimizar as chances de prejuízo que os empresários teriam de enfrentar necessariamente, apontava o senador Saturnino da Costa. O senador pelo Mato Grosso acrescentava ainda que a navegação do Amazonas não era uma atividade tão fácil quanto



se pensava, pois a existência de numerosas cachoeiras exigia a realização de grandes obras de desobstrução pela companhia (Brasil, 1841, p. 80).

As vantagens obtidas com o desenvolvimento da navegação e construção de estradas, como se observa, constituem elementos que agregam interesses no parlamento. Na Assembléia Geral Legislativa defendia-se que quanto mais os melhoramentos materiais do país facilitasse o transporte da produção agrícola do interior, maior seria o desenvolvimento da lavoura. Entendia-se que a presença de estradas transitáveis e canais abertos que facilitassem a condução dos produtos da lavoura seriam elementos fundamentais para o desenvolvimento da colonização. Nesse caso se destacava as estradas como responsáveis pela valorização das terras, o que atrairia novos colonos e proprietários para a região (Brasil, 1887, p. 759). Assim, como dissemos anteriormente, muito mais que o transporte de mercadorias, as estradas deveriam ser tratadas como ações estratégicas de alargamento dos limites da produção agrícola no país, estendendo essas áreas de cultivo para regiões ainda consideradas inóspitas e conseqüentemente incultas.

A *Comissão de Fazenda e Negócios da Agricultura*, especialmente nomeada pela Assembléia Geral para estudar os meios de auxiliar a lavoura nacional, em seu parecer de 1875, destacava que “a viação é necessariamente primordial e imprescindível” para a agricultura. No caso, adverte que a falta de um sistema regular de caminhos e estradas, como apresentava a Amazônia, tornava ainda mais difícil o cultivo, tornavam caros os produtos ou aniquilava o povoamento. Uma região agrícola, uma cidade, um mercado, nesta perspectiva, definhava ou prosperava conforme eram, ou não, “servidos por boas estradas fluviais” (Brasil, 1875, p. 126).

De acordo com esta comissão, as vias de comunicação eram, pois, os mais poderosos instrumentos do desenvolvimento da produção agrícola. Isto se justificaria, pois, ao mesmo tempo em que tinha a capacidade de diminuir as distâncias, facilitava a emigração e ainda retinham no campo os cultivadores. Outra vantagem estava na capacidade de transportar novas técnicas de produção, com a facilitação do transporte de máquinas e trabalhadores mais aptos a lidar com a terra, permitindo com isso o maior fracionamento da terra, a transformação da cultura extensiva em intensiva e a aplicação de novas e mais inteligentes fórmulas agrícolas.

Na Amazônia, estas questões envolvendo as vias fluviais, a exemplo da facilidade na condução de produtos, desenvolvimento do comércio, ampliação das áreas de cultivo, transporte de novas técnicas e melhoramentos das



práticas de plantio estão presentes nos planos de construção dessas vias de comunicação para o interior da região. No entanto, há de se observar que tomam uma dimensão, como já registrado, para além da ligação entre áreas produtoras e de consumo. A perspectiva de progresso e modernidade constitui os elementos legitimadores desses empreendimentos.

Os planos governamentais na Amazônia, considerando esse contexto de defesa da navegação e do transporte fluvial, percebem os rios Araguaia e Tocantins como estratégicos pelas vias de ligação que podiam estabelecer. Como se observa no mapa a seguir, tratava-se de caminhos fluviais importantes que permitiam a ligação da capital do Pará, Belém, com o interior da província, possibilitando acesso às províncias de Goiás e Mato Grosso. Como veremos posteriormente, tratavam-se de espaços produtivos e que demandam maiores investimentos públicos em transporte e controle das administrações provinciais e do Império brasileiro.

Figura 1 – Mapa hidrográfico da Bacia Amazônica de 1793, com destaque para os rios Araguaia e Tocantins



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional ([1793]).



Araguaia e Tocantins como novas fronteiras de produção e comércio

Na região do Tocantins, ao Sudeste do Pará, o esforço estava voltado para promover à navegação envolvendo os rios Araguaia e o Tocantins, este último que dava nome a região que se estendia desde a foz no Amazonas, algumas poucas léguas de Belém, até os limites com a província de Goiás e Mato Grosso. Tratava-se da região que compreendia as comarcas de Cametá e Igarapé-Miri, no Pará. A de Cametá estava composta pelos municípios de Cametá, Mocajuba e Baião. A comarca de Igarapé-Miri correspondia aos municípios de Igarapé-Miri, Abaeté e Moju (Baena, 1885, p. 36-39).

Em 8 de maio de 1866 o presidente da província Couto de Magalhães em ofício ao Ministério da Agricultura destaca a importância de se criar medidas que favorecessem as relações de comércio e navegação entre as duas províncias. De acordo com este ofício, quaisquer que fossem os embaraços da navegação no Tocantins, era certo que os gêneros procedentes do Pará, chegariam a Goiás por um preço inferior aos procedentes de outros portos, incluindo os fretes que de Belém podia chegar 30% menos que os do Rio de Janeiro (Pará, 1866, p. 4). Como isso justificava a necessidade da administração imperial, através do Ministério da Agricultura, de promover os estudos que viabilizasse a construção desta via fluvial que ligasse as províncias de Goiás e Pará através de um transporte regular de passageiros e cargas.

Este ofício citado anteriormente, segundo Vitor Gregório (2009, p. 321), tinha também o fim declarado de convencer os administradores paraenses das vantagens da navegação a vapor entre as duas províncias e de requisitar auxílio nas medidas que tinham de ser feitas para torná-la viável. No entanto, para as autoridades do Pará, não apenas o comércio seria facilitado com a navegação no Tocantins e Araguaia. Para o presidente Araújo Brusque (1863, p. 68) o processo de ocupação desta área e o desenvolvimento da economia agrícola seriam os principais elementos de justificativa para os investimentos na navegação.

Ao que se observa, a proposta de Couto de Magalhães seria bem recebida no Pará desde que esta se voltasse também para promover o povoamento e ocupação agrícola das terras da região banhada pelas águas do Tocantins e Araguaia. Nesse sentido, se defendia que os investimentos do governo goiano com a construção dos presídios de Santa Leopoldina, localizado na barra do rio Vermelho, 30 léguas distante da capital da província de Goiás, o de Monte Alegre, distante 80 léguas e de Santa Maria a 200 léguas, todos nas margens do rio Araguaia e com o propósito de proteger e auxiliar aos passageiros e ao



comércio, se propusesse também a finalidade de se constituir em núcleos de povoação (Magalhães, 1864, p. 62).

Importante destacar que o desenvolvimento da navegação no Tocantins é justificado nos planos de Couto de Magalhães, muito mais pelos lucros obtidos com a comercialização. Tanto que aponta que

[...] os gêneros no Pará são, segundo informações que tenho, 20% mais baratos do que na capital do Império, teremos que as mercadorias importadas do Pará chegarão a esta província com uma redução de 30% em confrontação com as que vêm do Rio de Janeiro. Á vista disto me parece fora de dúvida que a navegação do Pará é de grande interesse para os habitantes de Goiás (Magalhães, 1864, p. 63).

Em 1864, o Ministro da Agricultura Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá, informava que a presidência de Goiás, em ofício datado de ano anterior, dava conta ao presidente do Pará de ter enviado para a região do Araguaia o capuchinho frei Francisco do Monte de São Vitor, o qual teria a incumbência de conduzir para estes presídios, famílias de colonos para se dedicar ao trabalho agrícola, o que tornava claro os planos de abertura dessas vias de navegação associados a uma política de povoamento. No presídio de Santa Maria, o presidente mandou estabelecer um armazém para os navegantes e uma engenhoca para o fabrico de farinha, e encaminhou para aquele lugar algumas cabeças de gado vacum e cavalar que facilitasse a permanência de colonos. Estabelecido assim este centro e ponto de apoio, a presidência de Goiás se compromete ainda a estabelecer um presídio entre o de Santa Maria e o de São João do Araguaia, este último, já localizado no Pará (Sá, 1865, anexo, p. 4).

Em ofício de 16 de maio de 1863 ao Ministro da Agricultura Pedro de Alcântara Bellegarde, o governo de Goiás destacava os esforços em promover a navegação no Tocantins e Araguaia. Do presídio de Santa Leopoldina a capital da província já se encontrava aberta a estrada com 30 léguas, necessitando apenas de alguns reparos. No entanto, se entendia que para a navegação no Araguaia ser proveitosa era necessário que no presídio de Santa Maria se estacionasse um vapor para transportar até Santa Leopoldina os gêneros vindos do Pará (Belegard, 1864, anexo, p. 7). Os planos do governo era que as mercadorias provenientes de Belém fossem transportadas pelo rio Tocantins até a sua confluência com o Araguaia, sendo que por este rio era possível atingir Santa



Leopoldina, quando por terra essas mercadorias chegariam à capital de Goiás. Neste caso, as vantagens da navegação pelo Araguaia se justificavam, pois, a subida do rio Tocantins era bastante embaraçosa devido às muitas cachoeiras encontradas neste percurso.

O presidente Araújo Brusque, embora compreendesse a importância da navegação, ainda não se mostrava convencido de que o Tocantins fosse um rio que pudesse ser frequentado por vapores. Dizia que “onde passavam os botes e canoas de Goiás seria improvável passar embarcações maiores, só viáveis mediante a remoção de algumas pedras”. Mesmo considerando este esforço de tornar o rio mais navegável, ainda assim o Tocantins só comportaria barcos, “não dos que navegam no Amazonas, mas desses que na Europa, e mesmo em algumas outras províncias do Império, vogam sobre riachos e canais de 4 e 5 palmos de água”. Entendia que a navegação no Tocantins, muito mais do que favorecer o comércio, servia para promover o povoamento e expansão das áreas de cultivo, uma vez que, a impossibilidade do transporte por grandes embarcações além de encarecer o frete, tornava a atividade menos atrativa para as empresas que buscassem desenvolver a navegação, exigindo com isso, investimentos do governo na subvenção desses empreendimentos (Brusque, 1863, p. 68).

O governo do Pará compreendia, portanto, que os investimentos públicos só seriam legalmente justificáveis caso fossem associados a uma política de colonização e não apenas ao comércio e à navegação. No entanto, advertia que o desenvolvimento da prática agrícola e do comércio na região não estava condicionado apenas ao transporte fluvial, mas também a construção de estradas e até ferrovias, de forma a ocupar regiões qualificadas como “desertos, apenas habitados de selvagens”. Isso exigia, portanto, uma divisão nos investimentos públicos neste setor e não apenas o deslocamento de recursos para a navegação, como estava se propondo. Esta situação tornava a execução destas obras muito mais complicada se dependesse apenas dos auxílios públicos (Brusque, 1863, p. 68).

A observação de Araújo Brusque fazia referência à impossibilidade de navegação em grande trecho do rio Tocantins. Embora atravessasse uma das mais ricas comarcas do Pará, Cametá, grande produtora de cacau, castanha e borracha, a navegação franca se estendia apenas até o lugar chamado Arimateua, onde começavam as pedras que obstruíam o leito do rio. Distante 22 quilômetros da cidade de Cametá, sede da comarca, neste local eram registrados apenas a presença de algumas cabanas aglomeradas ou pequenas povoações nos lugares



Areão e São João do Araguaia. Este último, sede de uma colônia militar fundada ainda em 1797 e situada entre a praia do Tição e o seco do Bacabal, à margem direita do Tocantins. A escassa população era então justificada pela dificuldade de se chegar a estes locais, pois inexisteriam as estradas e a navegação era feita por alguns poucos aventureiros (Baena, 1885, p. 37).

Os botes de Goiás, chamados pelos populares de *canoas dos mineiros*, eram as poucas embarcações que faziam o comércio pelo Tocantins, o que poderia ser explicado pela forma de construção especialmente adaptadas às condições hidrográficas do rio, mormente a passagem das cachoeiras. Com descida regular de 25 botes por ano, este era ainda pouco suficiente para atender a demanda do comércio das cidades de Cametá, da freguesia de Baião, Mocajuba e das povoações de Limoeiro, Carapajó e Pacajá, sem contar que inviabilizava o povoamento nas regiões das cachoeiras.

De Baião a São João do Araguaia, em que parte deste trecho correspondia aos das cachoeiras e cuja distância se valia de 50 a 60 léguas, não se encontrava qualquer povoação regular. No espaço compreendido entre a vila de Baião e a ilha de Santos, abaixo da cachoeira das Guaribas, conforme descrição do secretário da província Ferreira Penna (1864, p. 38), “sempre que apareciam as barreiras às margens do rio seriam estas coroadas de sítios e habitações, mais ou menos vizinhas entre si”. Próximo ao igarapé dos Patos se registrava ainda grande número de sítios que “quase já constituía um núcleo de população”.

Situação semelhante a anterior era observada no Mutuacá, pequeno rio, que se ligando ao da Cachoeirinha, formava com o Tocantins a ilha de Jutahí, onde havia grandes plantações de cacau. Nesses dois lugares bastantes altos, como nos sítios das Barreiras, cultivavam-se mandioca, pacovas, milho, café, algodão, tabaco e cana, tudo em quantidade bastante para o consumo dos moradores, o que era resultado muito mais das dificuldades com o transporte do que a infertilidade dessas terras. Pouco acima da ilha Tauá, avistava-se na margem ocidental um grupo de apenas 4 ou 5 casas contínuas chamado Juquirapuá, e perto da ilha de Santos, na mesma margem, havia ainda outro sítio junto do qual se achavam estabelecidos os índios Anambés. A partir daí entrava-se numa região totalmente sem povoações regulares, até São João do Araguaia, região de confluência do Tocantins com o Araguaia (Penna, 1864, p. 38), avistando-se apenas poucos sítios e isolados engenhos, como o do Capitão João Manoel Roiz, registrado em prospecto do século XIX. Para Ferreira Penna esta devia ser a principal área beneficiada com a navegação e o povoamento, pois, tratava-se de uma região própria para o cultivo do cacau e da cana.

Figura 2 – Prospecto da casa da residência do Engenho de açúcar do capitão João Manoel Roiz, rio Araguaia, [s.d.]



Fonte: Fundação Biblioteca Nacional ([18--]).

De acordo com Dalísia Doles (1972, p. 62), ao estudar as comunicações fluviais entre o Araguaia e Tocantins, apesar das dificuldades de transportes, o comércio com o Pará foi bastante significativo para a economia da província de Goiás, haja vista que a balança de comércio, nas primeiras décadas do século XIX, pendeu favoravelmente aos produtos do Norte do Império. Isto foi possível devido às importações de sal, ferro e manufaturas, via Bahia e Pará, que saíam por preços duas a três vezes menores do que os comercializados com o Sul, no caso, as importações oriundas de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Para a autora é justamente esse comércio que motiva as ações dos governos provinciais em aperfeiçoar a navegação pelos rios Araguaia e Tocantins. Sendo que as primeiras tentativas aconteceram em 1815, com a formação da *Comissão Pereira Lago*, com a finalidade de apresentar propostas para solucionar o problema dos trechos não navegáveis. De acordo com o projeto, para transpor as cachoeiras – um dos principais obstáculos – seria necessário construir estradas marginais, ou seja, ferrovias e rodovias às margens dos dois rios e de preferência nas regiões encachoeiradas (Cavalcante, 1999, p. 41).

Quando administrou a província do Pará em 1864, Couto de Magalhães não deixava de citar em seus relatórios a importância que as vias de comunicação poderiam trazer para a agricultura. Tratava-se de meios indiretos de favorecer esta atividade, isto porque entendia que a posição geográfica da região contribuía para transformar a Amazônia na mais comercial de todas as localidades. Este entusiasmo se justificava pela presença de imensos e férteis vales, que eram cortados por toda parte por rios navegáveis, o que resolveria o mais difícil problema do comércio, a locomoção (Magalhães, 1864, p. 20).



A presença de estradas naturais, os rios e igarapés, eram apontados como condição estratégica para que os produtos fossem exportados, e nesse aspecto, a atividade econômica da região devia se voltar para o aproveitamento das riquezas disponíveis nas margens desses rios. No entanto, Couto de Magalhães não deixava de destacar que o Pará necessitava estender um braço até Goiás e Mato Grosso através do rio Tocantins, porque havia a necessidade de se romper o bloqueio a que estava sujeita uma população de aproximadamente 100 mil habitantes, composta de parte da província do Maranhão e todo o Norte de Goiás. Esta população estaria na mesma condição de boa parte das povoações do interior do Pará, ou seja, produtora, porém pobre, por que sua exportação era menos lucrativa pela carência dos transportes e sua importação mais dispendiosa pelo mesmo motivo (Magalhães, 1864, p. 22).

Ao retomar o discurso de que a navegação no Tocantins teria o propósito de desenvolver o comércio na região, Couto de Magalhães (1864, p. 23) justificava o pedido a Assembléia Legislativa provincial da quantia de 12:000\$000 de réis anuais para investir na navegação, sendo que o governo imperial já havia concedido 48:000\$000 de réis para o mesmo fim. No entanto, advertia que esses doze contos de réis deviam ser gastos conforme entendesse, não querendo qualquer tipo de limitação. No caso, propunha o subsídio de uma companhia com botes particulares, e ainda que se procedesse a estudos sobre os rios do interior no intuito de explorar o que chamava de "coisas desconhecidas"; expressão usada para designar produtos e algumas regiões da Amazônia.

Em 13 de abril de 1864, Couto de Magalhães apresentou aos membros da *Comissão da Praça de Comércio em Belém*, o plano para navegação. Em um evento que reunia a elite política local comunicava que em 17 de março daquele ano, "na preamar da manhã, caia ao mar o vapor Pará", destinado a linha de navegação que se procurava criar nos rios Tocantins e Araguaia, o que concretizava um projeto defendido por Magalhães. Neste plano ficava evidente a defesa de que a navegação poderia promover o povoamento de regiões ainda pouco habitadas, como se observou. Em seu discursos Couto de Magalhães citava a situação de Mato Grosso que teria cerca de 200 léguas de terras banhadas pelo rio Araguaia, só tendo ali uma insignificante povoação, a do Rio Grande que não teria qualquer valor comercial, pois os seus habitantes produziam apenas para o consumo familiar. Para este presidente e em resumo ao que se discutia quanto à questão dos transportes, afirmava de forma bastante otimista que essas 200 léguas de "magníficos e ubérrimos campos" seriam provavelmente povoadas logo que houvesse navegação (Magalhães, 1864, p. 22).



Aspectos conclusivos

Não havia dúvidas que estes investimentos pautados nos planos de desenvolvimento do transporte na Amazônia e que se observa a partir do caso dos rios Araguaia e Tocantins, seja do governo ou de particulares, estavam associados à importância do comércio na região e uma estratégia de expansão de uma fronteira econômica e promoção do desenvolvimento de uma ocupação pautada pela promoção da agricultura.

A perspectiva, embora os planos não tenham sido efetivados ao longo do século XIX, era de que o desenvolvimento do transporte fluvial expandia as áreas produtivas, ampliando o número de engenhos, fazenda de gado e plantações de cacau. Importante atentarmos para os propósitos do governo provincial nesta região, em que se observa, concomitante ao atendimento da demanda de transporte, buscava dinamizar a economia local e assegurar o processo de ocupação populacional desses espaços.

Aos planos de desenvolvimento dos transportes na região amazônica, como no caso do Araguaia e Tocantins, guarda-se a percepção de que se mostram como ações que se sustentam, sob o ponto de vista das possibilidades de encurtar distâncias, ligando regiões até então separadas por obstáculos naturais como as cachoeiras, ou facilitar o escoamento da produção, dinamizando a circulação de pessoas e mercadorias. Em um primeiro momento isto parece ser algo evidente e de aspectos em relevo. No entanto, guarda uma perspectiva de se constituir como medidas importantes para promoção do desenvolvimento produtivo agrícola, pois, atrairia novos investimentos para as áreas produtivas, introduziu novas técnicas, implementos agrícolas e população, ampliando, assim, as fronteiras produtivas.

Referências

BAENA, Manuel. *Informações sobre as comarcas da província do Pará; organizadas em virtude do Aviso circular do Ministério da Justiça de 20 de setembro de 1883, por Manuel Baena, Diretor da 2ª seção da secretaria da presidência da mesma província*. Belém: Typ. de Francisco da Costa Júnior, 1885.

BELEGARD, Pedro de Alcântara. *Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do ano de 1863*. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1864.



BITTENCOURT, Agnello. *Notas históricas sobre a navegação do Amazonas*. Manaus: Associação Comercial do Amazonas, 1949.

BRASIL. Senado do Império do Brasil. *Sessão Legislativa Ordinária – 4ª Legislatura de maio de 1841*. Rio de Janeiro: Typografia Oficial, 1883.

BRASIL. Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados, Terceiro Anno da Quarta Legislatura, Sessão de 1840 colligidos por Antônio Henoch dos Reis em virtude de resolução da mesma Câmara. Rio de Janeiro: Typographia da Viuva Pinto & Filho, 1884.

BRASIL. Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados, Quarto Anno da Quarta Legislatura, Sessão de 1841 colligidos por Antônio Henoch dos Reis em virtude de resolução da mesma Câmara. Rio de Janeiro: Typographia da Viuva Pinto & Filho, 1841.

BRASIL. Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados, Décimo Quarto Anno da Décima Quarta Legislatura, Sessão de 1850 colligidos por Antônio Henoch dos Reis em virtude de resolução da mesma Câmara. Rio de Janeiro, Typographia da Viuva Pinto & Filho, 1887.

BRASIL. Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa. *Annaes do Parlamento Brasileiro*. Câmara dos Srs. Deputados, Quarto Anno da Décima-Quinta Legislatura, Sessão de 1875. Rio de Janeiro: Typ. Imperial e Constitucional Villeneuve, 1875.

BRASIL. Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa. *Annais do Senado do Império do Brasil*. Sessão da Legislatura de março de 1841. Rio de Janeiro: Typ. do Diário do Rio de Janeiro, 1841.

BRUSQUE, Carlos de Araújo. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província do Pará na Segunda Sessão da XIII Legislatura em 1º de novembro de 1863*. Pará: Typografia de Francisco Carlos Rhossard, 1863.

CASTONGUAY, Stéphane; EVENDEN, Matthew. Introduction. In: CASTONGUAY, Stéphane; EVENDEN, Matthew (ed.). *Urban Rivers: Remaking Rivers Cities and Space in Europe and North America*. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2012. p. 1-18.

CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo Rosa. *Tocantins: o Movimento Separatista do Norte de Goiás (1821-1988)*. Goiânia: Ed. UCG; São Paulo: Anita Garibaldi,



1999.

DOLES, Dalísia. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. 1972. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, 1972.

FERREIRA NETO, Francisco. *150 anos de transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: CEDOP/MT, 1974.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). [Mapa hidrográfico da Bacia Amazônica]. Rio de Janeiro: FBN, [1793]. 1 mapa, color. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart511687/cart511687.jpg. Acesso em: 12 fev. 2023.

FUNDAÇÃO BIBLIOTECA NACIONAL (Brasil). Prospecto da casa da residência do Engenho de açúcar do capitão João Manoel Roiz, situada no Rio Araguaia, perto da cidade do Pará. Rio de Janeiro: FBN, [18--]. 1 Iconografia, color. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_manuscritos/mss1095075/mss1095075.jpg Acesso em: 12 fev. 2023.

GREGORIO, Vitor Marcos. Mãos á obra: o governo provincial paraense e seus esforços para a navegação da região amazônica - 1850-1867. *Almanaque Braziliense*, São Paulo, n. 9, p. 122-136, 2009.

LENOBLE, Robert. *História da Ideia de Natureza*. Rio de Janeiro: Edições 70, 1990.

LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: Atos, sujeitos sociais controle entre 1840-1855*. 2022. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

LUZ, Nícia Vilela. *A Amazônia para os Negros Americanos: Origens de uma controvérsia internacional*. Rio de Janeiro: Saga, 1968.

MAGALHÃES, Couto de. *Relatório dos Negócios da Província do Pará de 15 de agosto de 1864*. Rio de Janeiro: Livraria do Povo, 1864.

MATOS, Odilon. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sergio Buarque de (dir.). *História Geral da civilização brasileira*. São Paulo: Difel, 1974. t. 2, v. 2, p. 42- 59.

MEDEIROS, Fernando Sabóia de *A liberdade de navegação do Amazonas (relações entre o Império e os Estados Unidos da América)*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1938.

MEDEIROS, Vera B. Alarcón. *Incompreensível colosso: a Amazônia no início do*



Segundo Reinado (1840-1850). 2006. Tese (Doutorado) - Faculdade de Geografia e História da Universidade de Barcelona, Barcelona, 2006.

MOLLE, François; MOLLINGA, Peter; WESTER, Philippus. Hydraulic Bureaucracies and the Hydraulic Mission: Flows of Water, Flows of Power. *Water Alternatives*, [Paris], v. 2, n. 3, 2009, p. 328-349.

NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: História e perspectivas*. 1991. Tese (Doutorado em economia) - UNICAMP, Campinas, 1991.

PARÁ. *Ofício do Presidente da Província do Pará Couto de Magalhães em 8 de maio de 1866*. Pará, 1866.

PENNA, Domingos Soares Ferreira. *O Tocantins e o Anapú. Relatório do Secretário da Província do Pará*. Belém: Typ. de Frederico Rhossard, 1864.

RABELLO, Andréa Fernandes. Os caminhos de ferro da Província do Rio de Janeiro: Ferrovias e café na 2ª metade do século XIX. 1996. Dissertação (Mestrado) - ICHF-UFF, Niterói, 1996.

REIS, Arthur César Ferreira. Panorama econômico-financeiro do Segundo Reinado: navegação fluvial, principalmente a do Amazonas. In: CONGRESSO DE HISTÓRIA NACIONAL, 3., 1938, [Rio de Janeiro]. *Anais [...]*. [Rio de Janeiro]: IHGB, 1938.v. 4.

SÁ, Jesuíno Marcondes de Oliveira. *Relatório Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do ano de 1864 apresentado à Assembléia Geral na 3ª Sessão da 12ª Legislatura*. Rio de Janeiro: Typographia Universal de E & H Laemmert, 1865.

SAMPAIO, Maria Clara Sales Carneiro. *Fronteiras negras ao sul: a proposta dos Estados Unidos de colonizar a Amazônia brasileira com afrodescendentes norte-americanos na década de 1860*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) - FFLCH-USP, São Paulo, 2008.

THOMAS, Keith. *O homem e mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

WORSTER, Donald. Hydraulic Society in California: An Ecological Interpretation. *Agricultural History*, [New York], v. 56, n. 3, p. 503-515, 1982.



Notas

¹Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Ananindeua.

²Na sessão de 2 de junho de 1840 era lida na Câmara dos Deputados o parecer da *Comissão de Comércio, Agricultura, Indústria e Artes* acerca deste requerimento defendendo o empreendimento (Brasil, 1884, p. 567). Na sessão de 22 de maio de 1841, nove meses após a aprovação pela Câmara Geral, o senador por Minas Gerais, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro leu diante da Assembléia o parecer que a Comissão de Comércio – da qual fazia parte – elaborou acerca do projeto, o que inaugurou a sua discussão no Senado do Império (Brasil, 1883, p. 159-160).