



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS DE PORTO NACIONAL
CURSO DE LICENCIATURA EM HISTÓRIA

LORRAYNY CASTRO MENDES

A NAVEGAÇÃO DO TOCANTINS: UM ESTUDO BIBLIOGRÁFICO

Porto Nacional /TO
2021

LORRAYNY CASTRO MENDES

A NAVEGAÇÃO DO TOCANTINS: UM ESTUDO BIBLIOGRÁFICO

Artigo foi avaliado e apresentado à UFT – Universidade Federal do Tocantins – Campus Universitário de Porto Nacional, Curso de História para obtenção do título de licenciada e aprovado em sua forma final pela Orientadora e pela Banca Examinadora.

Orientadora: Prof.^a Dra. Regina Célia Padovan

Porto Nacional/TO
2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

M538n Mendes, Lorryny Castro .

A navegação do Tocantins: um estudo bibliográfico. / Lorryny Castro Mendes. – Porto Nacional, TO, 2021.

23 f.

Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Porto Nacional - Curso de História, 2021.

Orientadora : Dra. Regina Célia Pandovan

1. Navegação. . 2. Rio Tocantins.. 3 .Norte de Goiás. . 4. Revisão bibliográfica.. I. Título

CDD 901

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado 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.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

LORRAYNY CASTRO MENDES

A NAVEGAÇÃO DO TOCANTINS: UM ESTUDO BIBLIOGRÁFICO

Artigo foi avaliado e apresentado à UFT - Universidade Federal do Tocantins - Câmpus Universitário de Porto Nacional, Curso de História para obtenção do título de licenciada e aprovado em sua forma final pela Orientadora e pela Banca Examinadora.

Data de aprovação: 17/12/2021

Banca Examinadora

Prof.^a Dra. Regina Célia Padovan, UFT - Orientadora

Prof.^o Dr. Marcelo Santos Rodrigues - UFT

Prof.^o Dr. Benvinda Barros Dourado - UFT

Porto Nacional, 2021

RESUMO

O presente artigo tem como tema a navegação do rio Tocantins a partir de algumas obras historiográficas que trataram do papel desempenhado pelo citado rio, tendo como foco a região Norte de Goiás (atual Tocantins). O objetivo consiste identificar os aspectos que envolveram a navegação do rio Tocantins, suas dificuldades e os benefícios econômicos para o governo e populações das cidades ribeirinhas. A natureza da pesquisa é bibliográfica, e utiliza como metodologia o levantamento e estudo bibliográfico na identificação de debates destacados pelos autores, ou aos problemas comuns apresentados. Diante do material recolhido e analisado, identificou-se os principais desafios econômicos a saber: o escasso investimento em provisões para as populações localizadas nas margens do rio, assim como os obstáculos físicos a sua navegação, e problemas desfavoráveis ao comércio fluvial. Por fim, a leitura sobre o rio Tocantins apresentou uma abordagem que destaca a viabilidade econômica, em atendimento aos projetos do governo de Goiás e as repercussões para a região do norte goiano.

Palavras-chaves: Navegação. Rio Tocantins. Norte de Goiás. Revisão bibliográfica.

ABSTRACT

This article has as its theme the navigation of the Tocantins River from some historiographic works that dealt with the role played by the aforementioned river, focusing on the North region of Goiás (currently Tocantins). The objective is to identify the aspects that involve the navigation of the Tocantins River, its difficulties and economic benefits for the government and populations of riverside cities. The nature of the research is bibliographical, and uses as a methodology the survey and bibliographic study to identify debates highlighted by the authors, or common problems recovered. In view of the collected and analyzed material, the main challenges of the economy were identified, namely: the scarce investment in provisions for reserve sources on the banks of the river, as well as qualified students in their navigation, and unfavorable problems for river trade. Finally, the reading of the Tocantins River presents an approach that highlights the economic viability, in response to the projects of the government of Goiás and with repercussions for the region of northern Goiás.

Keywords: Navigation. Tocantins River. North of Goiás. Literature review.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 A REGIÃO DO NORTE GOIANO E A NAVEGAÇÃO	12
3 RIO TOCANTINS E OS TRECHOS NAVEGÁVEIS	15
4 DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO NO RIO TOCANTINS	17
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	23
REFERÊNCIAS	24

1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem como tema a navegação do rio Tocantins a partir do levantamento e leitura de alguns estudiosos que publicaram sobre a história de Goiás. Compreende-se a importância em observar como era realizada a navegação no rio Tocantins, pensando na transição entre a economia mineradora até a agropecuária, notando como o rio fez parte do processo histórico de Goiás, desde o período da capitania à época da província, no Império. Esta abordagem torna-se relevante no sentido de compreender como o rio e sua navegação foi tema recorrente de estudiosos e autores sobre a história do Goiás, o qual se mistura muito com a história do rio.

O estado do Tocantins é proveniente de uma parcela de território antes conhecida como Norte Goiano. Do ponto georreferencial, todo o Norte Goiano era uma extensão territorial que se estendia de leste a oeste entre os paralelos 13 e 15 graus de latitude sul (TEIXEIRA NETO, 2018).

Conforme Oliveira (2018) após muitos anos de luta política, foi oficializada em 5 de outubro de 1988, a criação do Tocantins como Unidade Federativa do Brasil. Todavia, a busca pela emancipação do norte de Goiás, hoje Tocantins, ocorre desde um período anterior, no século XIX, quando disputas entre a Coroa Portuguesa favorável à recolonização do Brasil e políticos liberais favoráveis à emancipação do país impactaram na província de Goiás.¹

Nesse sentido, o Tocantins surgiu como território singular bem antes de sua criação, com a constituição de 1988, o qual “precedeu um tecido político e social traçado por laços de pertencimento e uma ligação profunda com o território” (MACEDO; MENESES, 2015, p.1).

As informações sobre a navegação do rio Tocantins remetem ao período colonial e as histórias sobre a região de Goiás. Assim, no século XVI, o rio já era conhecido por jesuítas e bandeirantes em busca de ouro e indígenas, embora o processo de fixação da população não indígena ocorreu somente a partir do século XVIII com a descoberta de ouro na região norte de Goiás. Após a descoberta de ouro na região norte de Goiás, a navegação foi proibida de 1733 a 1782. Somente com o fim da proibição, o governo passou a adotar uma política de incentivo a navegação destes dois rios da região.²

¹ O trabalho de Oliveira (2018) busca analisar a conjuntura de transição do antigo norte de Goiás até a concretização da criação e emancipação do território do Estado do Tocantins.

² Doles (1973) trata sobre a história do Tocantins, antes, Norte Goiano, desde o período colonial. A leitura de Kátia Maia Flores também aborda esse aspecto.

Assim, esta pesquisa tem como problematização as abordagens sobre a navegação do rio Tocantins no campo da historiografia, a partir das leituras de alguns autores e estudiosos que trataram desse assunto nos estudos sobre o Goiás, e em especial, sobre o norte goiano.

Nossa hipótese parte da ideia de que as abordagens sobre o rio Tocantins acompanharam a formulação de leituras com fundamentos econômico e civilizador em favor do desenvolvimento da região do Goiás, ora sendo o rio um obstáculo para assegurar a mineração, ora sendo a melhor viabilidade econômica para uma região localizada no sertão do território nacional.

Os principais produtos de exportação eram produtos de subsistência, porque a sociedade norte goiana, tinha como principal atividade agricultura. E dentro deste contexto a navegação pelo rio Tocantins teve papel fundamental para o intercâmbio de mercadorias, que ocorriam entre a região norte de Goiás e o estado do Pará.²

Dentro desse contexto, o objetivo deste artigo é identificar e compreender os aspectos que envolveram a navegação do rio Tocantins, suas dificuldades e benefícios para as populações das cidades ribeirinhas. A natureza da pesquisa do tipo bibliográfica, ou seja, uma metodologia de pesquisa voltada para o levantamento bibliográfico que busca informações sobre certo assunto. O delineamento aplicado é o de caráter bibliográfico, pois trata-se de uma pesquisa realizada com base em materiais já publicados.

Segundo Gerhardt e Silveira (2009) os métodos qualitativos buscam explicar o porquê das coisas, notando o que convém ser feito, mas não quantificam os valores e as trocas simbólicas nem se submetem à prova de fatos, pois os dados analisados são não-métricos (suscitados e de interação) e se valem de diferentes abordagens para produzir novas informações.

A pesquisa utilizou como base de investigação alguns materiais digitais, leitura de artigos e livros regionais que tratam do tema. Os livros foram selecionados com base na disciplina História do Tocantins, cursada na Universidade e também pelo fácil acesso aos mesmos, já que no período de pandemia o acesso às outras obras referentes ao tema não foi possível.

Os principais livros que embasaram o trabalho de acordo com o ano de publicação foram: “As navegações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX”, da historiadora Dalísia Elisabeth Martins Doles (1973); os livros “Súmula de história de Goiás” (1986) e “Pela história de Goiás” (1980) do goiano médico e advogado Antônio Americano do Brasil; “Um período de transição da mineração à agropecuária”, escrito pelo historiador Eurípedes Antônio Funes (1986); o livro “Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial

nos sertões do Brasil”, da historiadora Kátia Maia Flores (2006); “Portos do sertão: cidades ribeirinhas do Rio Tocantins” da mestra e doutora em história Maria de Fátima Oliveira (2010). Ressalta-se que, há muitos outros autores que não foram utilizados, os quais trataram direta ou indiretamente sobre a navegação do rio Tocantins ao debruçarem-se sobre a região do norte de Goiás, e sobretudo, sobre a história de Goiás, quase que inseparável das leituras sobre os rios Araguaia e Tocantins.

O livro *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX* de Dalísia Elisabeth Martins Doles (1973) aborda o problema do distanciamento do poder de decisão, fator ímpar das dificuldades em resolver os problemas de navegabilidade dos rios e, com isso, desenvolver a região norte de Goiás. O livro aborda de modo claro e preciso como ocorreram os fatos econômicos que inviabilizaram a navegação do rio Tocantins no período da monarquia. A historiadora faz uma descrição desde as trilhas abertas com facões pelos desbravadores do século XVII passando pela colônia até chegar no período imperial.

“Pela história de Goiás” (1980) é um livro que trata do acervo de Americano do Brasil, goiano, que deixou inúmeros relatos acerca da história do Goiás. O historiador também goiano Humberto Crispim Borges elabora uma introdução, seleção e notas com o acervo de Americano do Brasil que culminaram na obra citada. Esse livro ressalta aspectos políticos, administrativos e sociais da sociedade goianense a partir do centenário de Goiás 1818-1918.

O livro a “Súmula de história de Goiás” de Antônio Americano do Brasil (1982) faz um levantamento historiográfico de Goiás no período de 1749 a 1823. O autor era goiano e deixou um legado por meio dessa obra que retrata sua terra natal caracterizando-se como leitura obrigatória para conhecer o passado do Goiás tanto que sua obra foi esgotada rapidamente quando foi publicada, sendo depois publicada em nova edição.

Outro livro importante sobre a história de Goiás se trata é o intitulado *Um período de transição da mineração à agropecuária* de Eurípedes Antônio Funes (1986). O autor realiza uma abordagem cronológica sobre a fase de transição da atividade mineradora para a agropecuária na economia goiana, onde também aborda sobre o rio Tocantins.

O livro “Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil” da historiadora Kátia Maia Flores (2006) proporciona um resgate da história do rio Tocantins que antes era considerado um bem de valor, depois passou a ser utilizado tanto por uma navegação rudimentar quanto por homens que buscavam mesmo com a falta de incentivo do governo, a intercomunicação com as demais regiões do país.

Por fim, o livro “Portos do sertão” da historiadora de Maria de Fátima Oliveira (2010) apresenta a forma como o rio Tocantins contribuiu enquanto caminho de comunicação e

comércio entre diferentes regiões ao norte de Goiás e outros estados, como Belém, nos séculos XVIII e XIX.

Depois de selecionado os materiais, foi realizada uma leitura que culminou na escrita dos resultados e discussão deste trabalho. Assim, esse trabalho foi dividido em três tópicos. O primeiro tópico intitulado A região do norte goiano e a navegação buscar apresentar como o desenvolvimento e alterações da economia dessa região influenciaram no incentivo à navegação do rio Tocantins. O segundo tópico Rio Tocantins trata de aspectos geológicos e aborda também as principais dificuldades que forma empecilhos para a navegação do rio. Esse tópico apresenta uma representação cartográfica do rio Tocantins do trabalho de Oliveira (2015). O último tópico O desenvolvimento da navegação do Tocantins relata, com base nos principais autores dessa pesquisa, como que a navegação do Tocantins foi incentiva, as principais dificuldades, vantagens e produtos que eram levados/trazidos pelo rio.

2 A REGIÃO DO NORTE GOIANO E A NAVEGAÇÃO

Esse tópico buscar contextualizar a região norte goiana concomitante às primeiras tentativas/incentivos às navegações no rio Tocantins. A primeira economia do norte goiano foi pautada na mineração, depois direcionou-se à agricultura e pecuária, como veremos nos relatos seguintes.

Para Teixeira Neto (2018, p. 9) o “ciclo do ouro” caracterizou-se por fluxos populacionais desordenados na implantação dos primeiros núcleos urbanos em Goiás e Tocantins, assim como Minas Gerais e Mato Grosso, o que originou “cidades efêmeras que se transformaram em cidades fantasmas após o esgotamento das minas”.

A autora Fátima Oliveira (2018) relata como foi a relação do povoamento com o período da exploração de ouro em Goiás e algumas regiões que hoje pertencem ao estado do Tocantins

A descoberta do ouro em Goiás impulsionou o povoamento de três zonas distintas, no seu imenso território, uma zona no centro-sul, com arraiais a caminho de São Paulo ou nas suas proximidades (Vila Boa); uma segunda zona na “região do Tocantins”, no alto Tocantins, considerada a região de maior densidade mineira; e, por fim, o verdadeiro norte da capitania (Estado do Tocantins), abrangendo uma extensa zona entre o rio Tocantins e o sertão da Bahia - Arraias, São Félix, Cavalcante, Natividade e Porto Real (OLIVEIRA, 2018, p. 53).

Na região norte de Goiás a exploração de ouro também gerou um povoamento da região direcionando a população das margens do rio às minas de ouro. De acordo com Feitosa (2011) as minas de ouro não tinham uma ligação à terra como nas economias voltadas ao plantio de cana de açúcar, então, não havia também uma afixação da mão de obra. Além do mais, na mineração, existia tanto mineradores com plantéis de escravos, quanto do explorador individual (faiscador) destituído de grandes recursos.

Entretanto, em 1780, a exploração de ouro já estava decadente, e parte dessa população não voltou para o litoral, com isso iniciaram uma agricultura de subsistência e com a formação de grandes fazendas para prática da pecuária extensiva. Essa atividade econômica era a mais viável para a região, já que demandava apenas, pastagens naturais, pouca mão-de-obra, instalações rústicas e reduzido investimento de capital (MENDES; FERREIRA, 2012).

A descoberta de ouro na região de Goiás, no entanto, proporcionou um grande fluxo populacional de pessoas que saíam de suas cidades de origem, mas isto não significa, o povoamento dessa região, Alencastre (1864) afirmou que:

Goyaz era uma vasta feitoria, cuja população dividida entre turnos de operário mineiros, sob a direção do guarda-mor territorial, se movia em todas as direções, parava onde havia trabalho, não tendo amor ao lar doméstico nem afeição ao solo (ALENCASTRE, 1864, p.21).

Com o declínio da economia mineradora Oliveira (2010) destaca que algumas medidas foram tomadas na tentativa de povoar as margens dos rios, como “isenção do serviço militar a quem se dedicasse à navegação; concessão de sesmarias às margens dos rios Araguaia, Tocantins e Maranhão a sócios de companhias de navegação; isenção de dízimos da produção agropastoril; moratória aos devedores da Fazenda; permissão de utilização de índios hostis como mão-de-obra; e criação de presídios militares e aldeamentos indígenas”. Todos esses incentivos, porém, não trouxeram resultados efetivos para a região, que continuou, por séculos, nas mesmas condições da época dos primeiros povoamentos (OLIVEIRA, 2010, p. 61).

Funes (1986, p.40) diz que: “[...] favorecido pelo esfacelamento da economia e pela posição geográfica, o desânimo abateu-se sobre os goianos. A penosa situação em que a capitania se encontrava começava a despertar a população, já que o sonho dourado da mineração chegara ao fim.”

O autor completa afirmando que, por isso, era importante encontrar uma saída para superar a crise econômica vivida por Goiás, e esta seria estabelecer uma ligação com os portos marítimos, de forma a garantir o escoamento da produção, assegurando uma margem de lucro para a região.

[...] se referia às dificuldades encontradas pelos habitantes da província para produzirem e comercializarem os produtos da terra. Fatores como as técnicas agrícolas rudimentares, dificuldades de armazenamento, grandes distâncias entre as vilas, precariedade dos caminhos que dificultavam o transporte de mercadorias para comercialização e dificuldades de ordem fiscal, contribuíram para inviabilizar a expansão da lavoura, levando os pequenos agricultores ao desânimo (LEITÃO, 2010, p.2).

Outro dado a considerar é a importância dos rios na ocupação do território brasileiro. No processo de interiorização no Brasil, os rios tiveram um importante papel como via de acesso para adentrar o interior do país. Neste contexto histórico, o rio Tocantins já era utilizado desde o século XVI, o que foi intensificado no século seguinte por padres jesuítas que percorriam a região em busca de indígenas com o objetivo de catequizá-los e também para serem usados como mão de obra, e pelos bandeirantes que além da procura por indígenas, também buscavam amostras de ouro (OLIVEIRA, 2010).

Na leitura de Kátia Maia Flores (2006) o rio Tocantins era cercado por formações e vegetações típicas do bioma cerrado:

[...] Esse ecossistema particular auxiliou na ocupação diversificada dos primeiros habitantes da região, que encontraram na natureza meios de sobrevivência. Certamente, a diversidade dos frutos do cerrado e a caça oferecida pela mata próxima constituíam-se nos meios necessários ao regime alimentar dos nômades que habitavam o entorno do rio Tocantins, verdadeiramente adaptados às vicissitudes desse ecossistema de variadas possibilidades (BARROS, 2006, p.48).

Por isso, o rio Tocantins era visto, pelas comunidades ribeirinhas como sendo elemento central em suas vidas, visto que, por meio dele eram realizadas as principais relações comerciais e culturais com outros centros econômico, além de fornecer alimentos que faziam parte de sua cadeia alimentar.

3 RIO TOCANTINS E OS TRECHOS NAVEGÁVEIS

No estudo apresentado pela historiadora Dalísia Doles (1973), podemos conhecer os detalhes do percurso navegável ou não navegável do rio Tocantins. De acordo com a narrativa da autora, o rio nasce na região central do Brasil, percorre no sentido centro-norte do país, movimenta-se entre planalto e planícies ao longo dos seus 2.400 km. Transitando por diferentes biomas, até desembocar na bacia do rio Pará, seguindo em direção ao mar. Ao longo do seu percurso o rio Tocantins observa-se 3 trechos: (1) Alto Tocantins, que corresponde a uma extensão de 1.050km, representando o trecho que vai da nascente a cachoeira de Lajeado; (2) O trecho Médio Tocantins que equivale ao trecho entre a cachoeira de Lajeado a Tucuruí com uma extensão de 980 km; (3) E o trecho do Baixo Tocantins que se estende de Tucuruí a sua foz com 280 km (DOLES, 1973).

Com esta descrição percebe-se que o uso da navegação precisou conhecer detalhes maiores sobre a navegação do rio, uma vez que esta era uma saída econômica importante na sobrevivência do comércio e das populações às suas margens.

A autora ainda destaca que o rio Tocantins era de difícil navegabilidade ao longo do seu percurso, visto que em alguns trechos apresentavam características típicas de rios de planalto, dificultando a navegação, principalmente durante o verão. Assim, pode-se ainda classificar as condições a navegação pelo rio em seis trechos; o primeiro correspondia ao Baixo Tocantins que durante o período da seca apresenta alguns obstáculos, mas durante a cheias e de fácil navegação; o segundo trecho compete ao encontro entre Tucuruí com o Araguaia, tendo com principais características a presença de cachoeiras e corredeiras, inviabilizando a navegação no período da seca (DOLES, 1973).

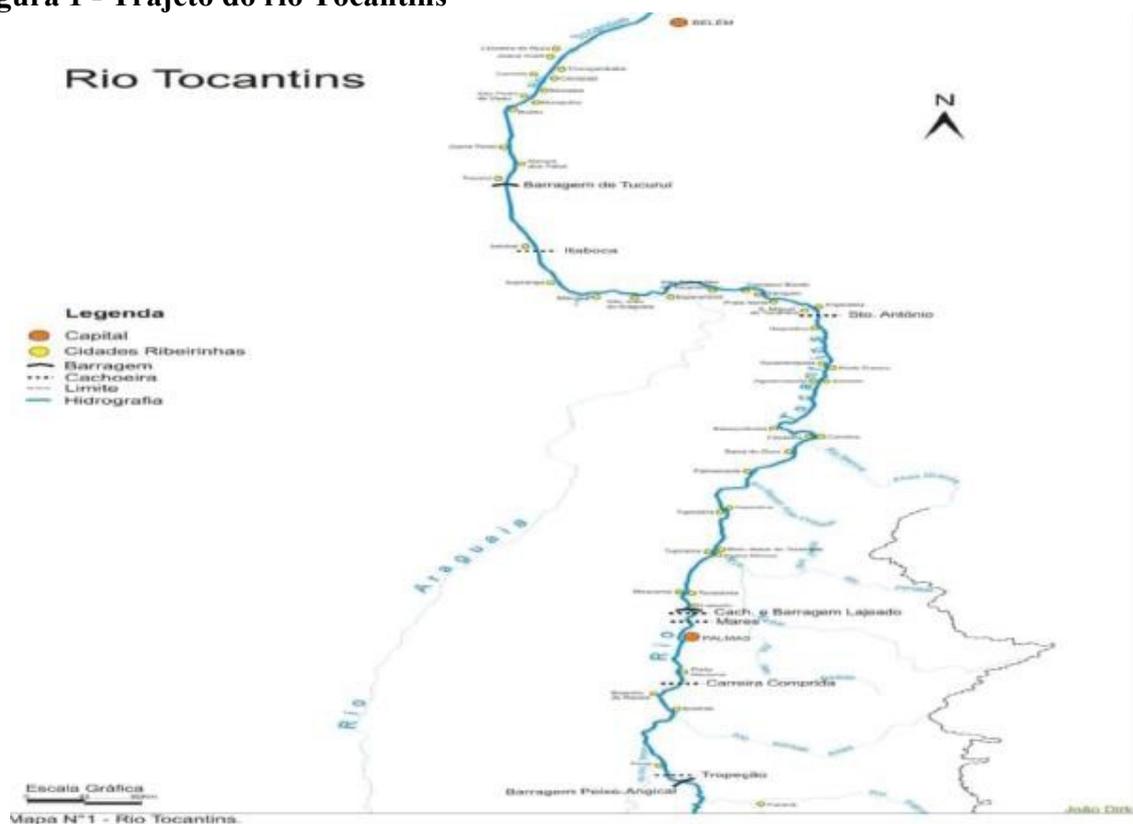
Ainda na exposição da autora, o segundo trecho corresponde a passagem do Baixo para o Médio Tocantins; o terceiro trecho refere-se ao Médio Tocantins, onde e de fácil navegação o ano todo; o quarto trecho equivale ainda ao Médio Tocantins e tem com caracterizas a presença da alguma cachoeira e a corredeira de Santo Antônio, que dificulta a passam das embarcações no período da estiagem na região; já o quinto trecho representa ao final do Médio Tocantins, podendo ser navegável o ano todo por embarcações de 15 a 20 toneladas; por último o sexto trecho era navegável durante as cheias, mas de difícil acesso durante o período de seca, devido às cachoeiras do Lajeado (DOLES, 1973).

Percebe-se que o rio Tocantins, portanto, corta o país no sentido sul-norte e, na divisa dos Estados do Tocantins e Pará (local conhecido por Bico do Papagaio), recebe as águas do rio Araguaia. A partir das cidades de Filadélfia (TO) e Carolina (MA), divide os Estados do Tocantins e Maranhão e corta, em seguida, o Estado do Pará, chegando à sua foz (OLIVEIRA, 2010, p.40).

Observa que o rio Tocantins é caracterizado por ser uma fronteira geográfica, entretanto, também pode ser indicado como fronteira econômica, cultural e simbólica. É visto como barreira, mas também como via de contato, integrador de regiões e pessoas, espaço das relações sociais e de identidades culturais (OLIVEIRA, 2015, p.68).

Como pode ser observado o rio Tocantins foi utilizado como meio para o desenvolvimento de políticas de integração desencadeadas pelo Segundo Reinado, com isso houve estudos que visavam viabilizar a navegação do rio e corrigir possíveis entraves para assim efetivar sua navegação. Embora, o maior incentivo para a navegação do rio Tocantins tenha ocorrido no final do século XIX, no período do Brasil Império, como destaca Flores (2006).

Figura 1 - Trajeto do rio Tocantins



Fonte: Oliveira (2015, p. 69).

4 DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO NO RIO TOCANTINS

Ao assumir o governo de Goiás, em 1804, D. Francisco de Assis Mascarenhas retomou a política de valorização da agricultura associada à ideia de estimular a navegação para o Pará. Diante da situação econômica em que se encontrava a capitania, seria um erro, na sua opinião, ocupar a mão de obra existente em outras atividades que não fossem a agricultura e a navegação já que a mineração estava em decadência (FUNES, 1986).

Um entrave à navegação foi a proibição de navegação no rio Tocantins, por tempo indeterminado, nos finais dos anos quinhentos, pois o rio configurava empecilho ao necessário controle português em suas políticas de contenção do contrabando de ouro, sobretudo em uma região erma de difícil fiscalização, e que tinha no rio Tocantins um livre acesso aos portos litorâneos do norte, como destacou Kátia Maia Flores (2006).

A leitura de Kátia Maia Flores (2006) observa que mesmo assim, esporadicamente, a proibição era descumprida, todavia, contribuiu para maior lentidão no processo de comunicação e interligação da região com o norte do país até 1782, quando foram atendidos os diversos pedidos dos governadores que entendiam que a interdição era um motivo a mais para a ruína e abandono do Norte de Goiás, já que estava instalada a decadência da exploração de ouro na região.

Outro fator histórico importante foi a criação da Comarca do Norte em 18 de março de 1809, em que Joaquim Teotônio Segurado foi nomeado o primeiro ouvidor do Norte. Assim, fundou a vila de São João das Duas Barras, local onde fixaria residência (BRASIL, 1982). Este fato marcou diversos desdobramentos entre os quais a divisão a atenção par ao norte da província e posterior desdobramento de movimentação política que resultou na criação do estado do Tocantins.

O objetivo de emancipar o Norte Goiano visava minimizar o isolamento de vias de transporte, inadequadas para o escoamento da produção, o abandono por parte da elite do sul de Goiás, a pobreza e a precariedade de condições de vida de seus moradores (OLIVEIRA, 2018). Para a autora, as inúmeras transformações que ocorreram no rio Tocantins e nas cidades ribeirinhas resultaram em mudanças ambientais, sociais e econômicas, e nesse aspecto, destaca a importância em analisar a contribuição das navegações nos rios Tocantins e Araguaia, no século XIX, como forma de para compreender a natureza das mudanças ocorridas e perceber as respostas dos ribeirinhos e desdobramentos nos diferentes períodos conforme o contexto histórico.

Ao tratar dessa região, Doles (1973) comenta que no início do século XIX as orientações para o desenvolvimento da capitania estavam voltadas para a agricultura, o povoamento e comércio e que portanto, o comércio fluvial seria uma realidade apenas quando a agropecuária se desenvolvesse na região dos rios Tocantins e Araguaia. Esta condição que

permitiria a formação de excedentes para a exportação, o povoamento e os navegantes teriam abastecimentos e socorros na transposição dos obstáculos naturais.

A população que vivia no norte goiano era um tipo diferente de sertanejo, trata-se de um sertanejo ribeirinho, como retrata Maria de Fátima Oliveira (2010) A autora ao tratar da população utiliza as informações do frei dominicano francês Jose Maria Audrin (1963), o qual segundo sua interpretação um pouco idílica, para o sertão do vale do rio Tocantins e o seu significado, assim como os sertanejos:

[...] Os sertanejos a que nos referimos e que chamamos nossos não são os sertanejos em geral, e sim aqueles que vivem nas zonas centrais, tão mal conhecidas, banhadas pelos Rios Tocantins, Araguaia, Xingu e seus numerosos afluentes. [...] Se não podemos dizer nada de certo de muitos sertanejos do Brasil, estamos em condição de afirmar que os sertanejos que chamamos nossos, não vegetam em recantos desolados, onde crescem apenas mandacarus, rasga-gibões e xique-xiques. Não são vítimas de secas periódicas que aniquilam criações, inutilizam lavouras e obrigam-nos a expatriar-se à procura do Inferno Verde. [...] Nada lhes falta quando podem e querem trabalhar. Naquelas terras devolutas onde moram, ninguém vai disputar-lhes o pedaço de chão que escolheram levantar a sua choupana, ou vedar-lhes a orla de mata para organizar as suas lavouras. São livres; vivem e pelem num país de florestas, de verdes campinas e várzeas, onde correm águas permanentes, onde osolo é rico e fartas as pastagens, onde nunca faltam caças nas matas, onde rios e lagos são piscosos. [...] Admiramo-los como os pioneiros silenciosos, mas teimosos da verdadeira marcha para o oeste (OLIVEIRA, 2010, p. 35).

Diante da ocupação do rio Tocantins às primeiras bandeiras, Oliveira (2010, p. 29) destaca cinco momentos históricos importantes: o primeiro vinculado ao período do movimento das bandeiras, final do século XVI, e intensificado no XVII; da proibição da navegação, século XVIII, através do alvará de 27/10/1733 até 1782; os incentivos ao desenvolvimento da navegação por meio de levantamentos estudos e relatórios técnicos, mas sem resultados efetivos, em especial no século XIX; o abandono de projetos de navegação e prioridade para as rodovias, no início do século XX; e por último o período de construção de barragens e projetos de hidrovias e eclusas, final do século XX e início do XXI. Ou seja, foram vários os momentos históricos que o Tocantins recebeu atenção e atendeu aos interesses econômicos e políticos vigentes.

Nota-se que o rio Tocantins, de fato, nunca foi deixado de lado, mesmo com a proibição de navegação, o mesmo era utilizado ou para o contrabando de ouro no período de mineração, ou para o escoamento da produção, até mesmo os próprios capitães - gerais realizaram inúmeras viagens através do rio para estudos e prospecções sobre a possibilidade de se descobrir novas minas (FLORES, 2006).

O certo é que o rio Tocantins jamais deixou de ser visto como uma concreta possibilidade de interligação do centro - sul com o norte do país. Principalmente, quando a mineração, já por volta do final do século XVIII, pouco representava na economia da região e a agropecuária tornara-se a principal atividade produtiva (FLORES, 2006, p. 85).

Na leitura de Brasil (1980) baseado em Humberto Crispim Borges (BRASIL, 1980), o brigadeiro Felipe Antônio Cardoso tinha um espírito empreendedor e amava a terra que fora seu berço, e juntamente com o desembargador Joaquim Teotônio Segurado, por volta dos anos de 1809, lutaram pelo desenvolvimento comercial da Capitania do Norte de Goiás, realizando ousadas navegações na carreira do rio Tocantins objetivando desenvolver um ativo progresso de indústrias, sobretudo a pastoril e agricultura.

O ouvidor Joaquim Teotônio Segurado identificou vários fatores que impediam uma maior expansão da navegação, como a falta de postos de abastecimento e socorros aos navegantes que não davam segurança àqueles que passavam pelo rio. Então, o ouvidor reivindicou ao governo real incentivos fiscais para o povoamento da região que margeava o rio Tocantins e assim prover recursos aos navegantes e também aos próprios colonizadores (DOLES, 1973).

Até mesmo os próprios moradores da região passaram defender os investimentos na navegação do rio Tocantins e, muitas vezes, amenizavam as dificuldades de navegação do rio já que sua navegação traria bons resultados para o país. Mesmo sendo um caminho natural, sua constituição geográfica foi sempre o principal problema para uma navegação regular e lucrativa, apesar da “teimosia” dos ribeirinhos, que continuaram desafiando os obstáculos por séculos, como descreve Oliveira (2010, p. 42).

Ainda assim, a povoação das margens do rio acabou por fracassar por alguns motivos como escolha inadequada de locais muito acidentados, insalubridade da região e ataque de indígenas (DOLES, 1973).

Dezenas de embarcações navegavam o Tocantins de Porto Imperial ao Pará, levando produtos de Goiás e trazendo fazenda, sal, vinho, chumbo, e outros gêneros. Alguns particulares, exploravam também a navegação do Araguaia, especialmente até Salinas. Com isso, a navegação trazia prosperidade aos habitantes dessas regiões (BRASIL, 1980).

Brasil (1982) também comenta que o Norte, auxiliado pela navegação do Tocantins, comerciava com o Pará, enviando ouro, gado, tecidos, couros, que trocavam por objetos de consumo.

O relato de Kátia Maia Flores (2006) observa que muitos foram os incentivos para o povoamento das margens do rio Tocantins e também do rio Araguaia com o propósito de tirar melhor proveito na navegação, visando o bem servir aos propósitos mercantilistas da metrópole portuguesa. Todavia, para chamar a atenção de moradores para habitar às margens do rio Tocantins era necessário, além de fazer descer os indígenas, era fundamental animar os povos por meio de alguns prêmios, como cita a autora:

[...] compreendiam a concessão de sesmarias a todos que viessem habitar as margens dos rios Araguaia e Tocantins, como também reduzir à metade a cobrança dos dízimos sobre o cultivo de gêneros de exportação, tais quais o algodão, anil, urucu (para corantes), café, açúcar e outros. Propôs também a isenção por seis anos das

taxas de dízimo para gêneros de consumo interno, para aqueles que promovessem o descimento do gentio para o estabelecimento de fazenda de cultura. Também sugeriu a concessão do Hábito de Cristo para todo aquele que se oferecesse para estabelecer-se nas margens do rio com o emprego de trinta escravos para mais, desde que apresentasse documento certificado pelo Exmo. General da Capitania (FLORES, 2006, p. 78).

A navegação do rio Tocantins trouxe um grande benefício ao Norte Goiano mesmo com os diversos empecilhos das cachoeiras até Porto Real, as embarcações de Vila de Palma desciam ao Pará levando couros, ouros, entre outros produtos, e trazendo às fazendas e outras comodidades de primeira ordem (BRASIL, 1980).

No entanto, na década de 1830, a navegação fluvial atingiu um ponto crítico, como relata Eurípedes Antônio Funes:

[...] a navegação que se estabeleceu para facilitar os transportes está quase em abandono. A do Araguaia cada vez mais se dificulta. [...] Continua ainda pelo Tocantins e conquanto não seja vantajosa pelos avultados salários que exigem os pilotos e remeiros, todavia não deixa de ser profícua aos que habitavam o Norte da província, e mais seria se outros gêneros eles tivessem para exportarem além dos couros[...] (FUNES, 1986, p.56).

Já na década de 1840, o presidente da província Joaquim Ignácio Ramalho se empenhou em promover o desenvolvimento da navegação, pois ele defendia que o desenvolvimento da região só poderia acontecer se a navegação andasse junto com a agricultura. No entanto, a atenção dos goianos estava voltada para o desenvolvimento da pecuária (FUNES, 1986).

Outros problemas foram apontados por Doles (1973), tais como: as deficiências da agricultura, do povoamento e da falta de capitais, como desfavoráveis ao comércio fluvial e ao rio acidentado, o Tocantins, que exigia numerosa tripulação e tornava a viagem morosa. Além disso, destaca o ataque das numerosas tribos indígenas selvagens e violentas que nos sertões daquele rio afugentava os viajantes.

Oliveira (2010, p. 47) também notou que a dificuldades para a navegação dos rios Tocantins e Araguaia se resumiam em quatro: a dificuldade de tripulação e de bens transportáveis; a ausência de número razoável de moradores nas margens dos rios, para dar apoio à navegação; inúmeros obstáculos naturais, como as cachoeiras; e necessidade de tropas para acompanhar os barcos em proteção contra ataques indígenas.

No entanto, a navegação do Tocantins, embora constante, continuava medíocre. De 1855, quando 29 barcos desceram ao Pará com carregamento de 20.000 couros até o final da década, pouca alteração sofrera o volume do comércio fluvial em decorrência da incapacidade do governo provincial para promover a correção técnica do rio Tocantins e da ausência de ajuda imperial, que, apesar, dos periódicos pedidos, poucos recursos forneceu. Assim, sendo, as comunicações fluviais só produziam algum benefício ao norte, pois a província, em sua

totalidade, no final do século XIX, permanecia fechada e reduzida a grande abatimento como nos últimos anos do período colonial (DOLES, 1973).

Na leitura de Doles (1973) nota-se que os principais produtos comercializados por meio do rio Tocantins foram algodão, açúcar, café, couros de veado e de boi, meios de sola, toucinho, farinha de milho, sal, ferro, aço, fumo, carne de gado, peixe salgado, chumbo, vinho, pólvora, sabão, foice, enxada, machado, louça, cerveja, manteiga e vinho.

Mesmo com todos os esforços dos governantes para solidificar a navegação comercial com o Pará faltava o mais importante - o capital. Então, a ligação fluvial com o Pará só se consolidou a partir de 1870 quando foi implantada a navegação a vapor na região (FUNES, 1986).

Oliveira (2010) também observa que o transporte de mercadorias e passageiros era feito sobretudo pelo rio Tocantins, para o Pará, ou por tropas em direção nordeste. Mesmo havendo uma relativa melhora da deficiente e difícil navegação com a introdução dos barcos a motor, o transporte ainda continuava bastante lento e impraticável em certos trechos por certos períodos do ano.

Entretanto fica evidente que, embora o rio Tocantins não se constitua em meio ideal para navegação devido a inúmeras cachoeiras e outros obstáculos, mesmo assim sua utilização foi uma constante, e a ocupação de suas margens, mesmo que de forma lenta, efetivou-se, possibilitando a formação de um modo de vida peculiar (OLIVEIRA, 2010, p.41).

Doles (1973, p. 20) também destaca alguns obstáculos de navegabilidade do Tocantins na seca, apontando três principais, entre as quais: a Cachoeira de Itaboca: localizado no curso inferior do rio Tocantins, com uma extensão de 13 km, com um desnível de 8 km na margem direita onde o rio cai 29 metros, em irregular, degraus.

O ponto mais difícil fica localizado na Cachoeira da Fumaça com um aglomerado de pedras que torna impossível a passagem na seca; a Corredeira de Santo Antônio situada no curso médio do Tocantins, com uma extensão é de 2 km pelo lado esquerdo e 3 km do lado direito. Uma rampa contínua que seca e cai cerca de 8 metros que impossibilita a navegação de embarcações a motor nessa estação e a Cachoeira do Lajeado que estende-se por 600 a 700 metros com um desnível de 6 metros. Nesse local há a necessidade de descarregar a carga e levar por terra. Além desses trechos, há outros locais que necessitam da abertura de canais por se tornarem muito rasos em certos trechos, com apenas 60 cm de profundidade (DOLES, 1973, p.20).

Flores (2006) comenta que desde os primeiros relatos de navegação através do rio Tocantins, como apresentam muitos documentos que tratam da navegação fluvial no Brasil,

ocorreu um longo período da história, em que os rios serviram de veios de comunicação principalmente com o interior da colônia. Esses documentos mostram, de fato, como ocorreu a penetração e ocupação no interior do Brasil e, de como os rios foram importantes os desbravadores de regiões desconhecidas, como o rio Tocantins.

Diante disso, Flores (2006, p. 94) citando a historiadora Dalísia Doles (1973) ressalta que, diferente do rio Araguaia, a navegação fluvial pelo Tocantins teve mais êxito devido a alguns fatores como:

[...] o empenho pessoal do ouvidor do norte; o estabelecimento do correio fluvial entre o extremo norte e a corte através de Goiás; o surgimento da povoação de São Pedro de Alcântara e um presídio na foz do rio Manoel Alves Grande; além dos já mencionados, a Carta Régia, de 5 de setembro de 1811, determinava a constituição de uma sociedade por ações com capital de 40:000\$000, com duração de 15 a 20 anos. Eram concedidos aos sócios os seguintes privilégios: a) isenção de serviço militar, não só aos sócios como também às pessoas por eles empregadas; b) concessão de sesmarias e patente de coronel de milícias ou capitão –mor aos sócios contribuintes com mais de 4,000\$000. As terras a serem ocupadas eram marginais aos rios, no intuito de promover o povoamento das suas margens; c) as dívidas da sociedade gozariam dos mesmos direitos da dívida pública; d) isenção de dízimos aos produtos agro-pastoris produzidos por moradores das margens dos rios; e) moratória aos devedores da fazenda pública; f) permissão para a escravização de índios. Além dos incentivos relacionados, era determinado que fossem procedidas a limpeza, desobstrução e canalização dos rios, bem como a criação de presídios militares (FLORES, 2006, p. 94).

Ainda na leitura da autora, mesmo com o interesse de desenvolvimento do norte goiano, os documentos por analisados mostram que não havia uma homogeneidade entre o norte e sul goiano. Uma diferença que perdurou desde a colonização ao período imperial e mesmo com a diversas tentativas de navegação do rio Tocantins não foram suficientes para o desenvolvimento da região norte de Goiás o que resultou com o movimento separatista e a criação do estado do Tocantins.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa teve por finalidade compreender e identificar aspectos que envolveram a navegação do rio Tocantins, suas dificuldades e benefícios para as populações das cidades ribeirinhas. Então, a partir da análise de registros documentais e livros possibilitou-se compreender como que o desenvolvimento do norte goiano foi caminhando junto com a navegação do rio Tocantins.

Dentre os principais desafios podemos destacar o escasso investimento em provisões nas margens do rio que servissem de apoio aos navegantes e ainda os constantes ataques indígenas. Com relação aos obstáculos físicos, os autores analisados destacam as irregularidades e até mesmo a baixa profundidade dos rios em alguns pontos, ou ainda durante a seca, já que o mesmo apresenta diferentes conformações nos diferentes trechos do rio Tocantins.

Por fim, percebe-se então que a leitura sobre o rio Tocantins apresentou uma maior abordagem voltado para a sua viabilidade econômica, em atendimento aos projetos de desenvolvimento, seja pelo governo da província e suas repercussões para a região do norte goiano, estendendo-se para os tempos da república.

Outro marco importante no estudo foi revisitar uma historiografia mais tradicional e clássica, representada por *Americano Brasil*, por exemplo e outras com abordagens recente, de natureza mais cultural, como a de Maria de Fatima Oliveira e Katia Maia Flores, permitindo ler na documentação sobre o rio outros aspectos sobre as cidades ribeirinhas, o movimento das populações e o rio como caminho que anda e como lugar de portos.

Fazendo um paralelo entre as obras mais antigas analisadas neste trabalho, como *Doles*, *Americano Brasil* e *Funes* que analisaram documentos como os relatórios de presidente de província e jornais como *correio Oficial* (1864-1888), em Goyas entre outras, percebe-se um direcionamento maior para a questão do desenvolvimento econômico e a navegação do rio Tocantins descrevendo também os produtos comercializados, principais obstáculos encontrados para a navegação e suas vantagens, voltado também para a questão política da região na época.

Diante do exposto, destacamos a relevância em trabalhar sobre a navegação do rio Tocantins quando ainda era um norte goiano, o que nos desperta a reflexão sobre o entendimento da relação entre colonização, economia da região, bem como os produtos que eram comercializados por meio do rio, os desafios, limitações e também as vantagens. E a bibliografia consultada aponta que o desenvolvimento da navegação do rio Tocantins foi concomitante o desenvolvimento do Norte Goiano permeando as barreiras físicas, sociais e também econômicas.

REFERÊNCIAS

- ALENCASTRE, J. M. P. Annaes da província de Goyas. **R. Inst. Hist. Geogr. Bras.**, 27: 20-21, 1864.
- BARROS, K. M. F. **Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil**. 2006. 202f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-graduação em História. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.
- BRASIL. A. A. **Pela história de Goiás: introdução, seleção e notas de Humberto Crispim Borges**. Goiânia, Ed. Universidade Federal de Goiás, 1980. 207p.
- BRASIL. A. A. **Súmula de história de Goiás: Anotada por Humberto Crispim Borges**. 3ª Edição. Goiânia, Ed. Unigraf, 1982. 181p.
- DOLES, D. E. M. **As navegações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia, Editora Oriente, 1973, 176 p.
- FEITOSA, C. O. **Do antigo norte de Goiás ao Estado do Tocantins: elementos de uma economia em formação**. 217f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) - Instituto de Economia, UNICAMP, Campinas, 2011.
- FLORES, K. M. **Caminhos que andam: o rio Tocantins e a navegação fluvial nos sertões do Brasil**. 2006. 202f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.
- FUNES, E. A. **Goiás 1800-1850: um período de transição da mineração à agropecuária**. Goiânia, Ed. da Universidade Federal de Goiás, 1986.176p.
- GARCIA, L. F. **Goyaz: uma província do sertão**. Goiânia: Cãnone Editorial/Editora da PUC-Goiás, 2010.
- GERHARDT; T. E.; SILVEIRA; D. T. **Métodos de pesquisa**. Curso de Graduação Tecnológica - Planejamento e Gestão para o Desenvolvimento Rural da SEAD/UFRGS. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. 120p.
- LEITÃO, T. M. L. **Aspectos da economia goiana no século XIX: impressões de um viajante europeu**.2010. 15p. Disponível em: <https://files.cercomp.ufg.br/weby/up/113/o/10_-_Aspectos_da_Economia_Goiana_no_S%C3%A9culo_XIX.pdf>. Acesso em: 16 out. 2021.
- MACEDO, L. R.; MENESES, V. D. Jornalismo e militância no Tocantins: O jornal Norte de Goyaz e a criação do Estado do Tocantins. In: **Intercom - Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação**. XXXVIII Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação - Rio de Janeiro-RJ-4a. 2015.
- MENDES, E. P. P.; FERREIRA, I. M. Ocupação e povoamento dos territórios centrais do Brasil: política fundiária e trabalho do século XVIII ao XX. **Uberlândia: XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária**, 2012. 21p.
- OLIVEIRA, M. F. **Portos do Sertão: cidades ribeirinhas do rio Tocantins**. Goiânia: Ed. da PUC de Goiás, 2010. 172p.

OLIVEIRA, M. F. Paranã (TO): uma cidade fronteira nos caminhos fluviais do cerrado. **Textos&Debates**, n.27, v.1, p. 67-80. 2015.

OLIVEIRA, N. M. Transição do Norte de Goiás ao território do estado do Tocantins. **Revista Tocantinense de Geografia**, v. 7, n. 12, p. 53-82, 2018.

TEIXEIRA NETO, A. Norte goiano: meio natural, povoamento e urbanização. **Élisée**, Rev. Geo. UEG – Porangatu, v.7, n.1, p.08-40, 2018.