

CARCIUS AZEVEDO DOS SANTOS

**Araguaia-natureza,
Araguaia-projeto: paisagens
socioambientais em Couto de
Magalhães, século XIX.**

Dissertação apresentada ao PPGHIS-
UnB como requisito à obtenção do
grau de Mestre em História pelo aluno
Carcius Azevedo Santos

Profª. Orientadora: Dra. Vanessa Brasil

Brasília - DF
2007

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, minha companheira e meus quatro filhos. Ao Araguaia das águas geradoras de história.

AGRADECIMENTOS

Aos homens e mulheres que nas bibliotecas e arquivos públicos souberam preservar a memória de um passado, sempre acontecendo.

Aos homens e mulheres que souberam registrar a diversidade de um Brasil, sempre acontecendo.

Entre esses homens e mulheres, encontram-se os meus amigos e todos aqueles que me auxiliaram a construir esse momento, sempre acontecendo.

RESUMO

Esta dissertação trata das relações estabelecidas entre o homem e a natureza, durante a segunda metade do século XIX, em especial na região que margeia o rio Araguaia, entre as províncias de Mato Grosso e Goiás. À luz de um importante manancial de informações sobre a realidade socioambiental daquele contexto, nos valemos de textos de naturalistas, exploradores, navegantes e pesquisadores. Entre as experiências cotidianas de atores sociais, sobretudo aquelas relativas às suas ações políticas que, de forma direta ou indireta, influenciaram as relações socioambientais estabelecidas, destacamos Couto de Magalhães. Homem público, articulador e intelectual, que teve forte influência nas políticas de desenvolvimento da região centro-norte, sendo o responsável pela efetivação da navegação a vapor no Araguaia, que durou de 1868 a 1888.

Como o objetivo principal dessa dissertação foi a busca da compreensão do meio ambiente nas estratégias políticas configuradas pelos discursos e projetos de atores sociais, nosso trabalho teve como eixo de análise a história ambiental, que é um campo de conhecimento, um *ramo* da história, que trata do papel e do lugar da natureza na vida humana e vice-versa, que muito nos favoreceu para vencermos o desafio de responder ao questionamento inicial, da relação homem-natureza e suas implicações, durante a segunda metade do século XIX, na região que margeia o rio Araguaia.

Palavras-chave: 1. Rio Araguaia. 2. Homem-natureza. 3. História ambiental. 4. Navegação a vapor. 5. Couto de Magalhães.

ABSTRACT

This dissertation deals with the relationships established between men and nature during the second half of the XIX, century in particular the region around the Araguaya River, between the provinces of Mato Grosso and Goiás. In light of an important spring of information about the socioenvironmental reality of that context, we used texts of naturalists, explorers, navigators and researchers. Among quotidian experiences of social actors, especially those regarding their political actions that, directly or indirectly, influenced the socioenvironmental relations established, we highlight Couto de Magalhães. Public man, articulate and intellectual who had a strong influence on the developmental policies of the central-North region, being responsible for the effective steam navigation of along the Araguaya, that lasted from 1868 to 1888.

As the main objective of this dissertation was the search to comprehend the environment in the strategic policies figured in the speeches and projects of social actors, our goal had as analysis axis the environmental history, which is a field of knowledge, a branch of history, that deals with the role and place of nature in human life and vice-versa, that immensely helped us to overcome the challenge of answering the initial question concerning the relationship men-nature and its consequences, during the second half of the XIX century, at the margin of the Araguaya River.

Keywords: 1. Araguaya river. 2. Men-nature. 3. Environmental history. 4. Steam navigation. 5. Couto de Magalhães.

SUMÁRIO

RESUMO	IV
ABSTRACT	V
INTRODUÇÃO	7
1. A NATUREZA EMOLDURANDO O ARAGUAIA	19
1.1. A natureza às margens do Araguaia	19
1.1.1. Araguaia: uma breve geografia	20
1.1.2. Araguaia, biodiversidade emoldurada	21
1.2. A região do Araguaia – reflexões oitocentistas	23
1.2.1 O território do Araguaia: pensamentos e desejos	24
1.2.2 O homem e o rio: um mesmo espaço e tempo - Araguaia, século XIX.. . . .	43
1.2.3 Dificuldades de povoamento e o vazio demográfico	44
1.2.4 Estratégias de povoamento	51
2. VIVER ÀS MARGENS DO ARAGUAIA: O “OLHAR PRISMA” DE COUTO DE MAGALHÃES.	56
2.1 O homem e a natureza que o envolve: entre o ideal e a prática	56
2.2 Viver no Araguaia - as reflexões de Couto de Magalhães	57
2.3 Araguaia – sertão e a realidade socioambiental.	65
2.4 Povos do Araguaia: “selvagens” e “civilizados”, margens de um discurso.	78
2.5 Araguaia - políticas públicas e estratégias.	86
3. NA “BUZINA” DO VAPOR - A NAVEGAÇÃO NO ARAGUAIA.	93
3.1. A navegação fluvial como estratégia para o desenvolvimento das margens do Araguaia.	94
CONSIDERAÇÕES FINAIS	121
FONTES	128
BIBLIOGRAFIA.	131
ANEXO	134
Anexo I	134
Anexo II	135
Anexo III	136
Anexo IV	137
Anexo V	138
Anexo VI	139
Anexo VII	140

INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa apreender a relação homem-natureza, ocorrida na segunda metade do século XIX, em especial na região situada à margem do rio Araguaia, entre os atuais estados de Goiás e do Mato Grosso. Neste estudo, busca-se, também, abordar as experiências cotidianas dos atores sociais, sobretudo aquelas relativas às ações políticas que, de alguma forma, influenciaram as relações socialmente estabelecidas.

A opção pelo rio Araguaia deve-se, dentre outros motivos, ao fato de ser este, à época, o principal canal de comunicação da região centro-norte brasileira, com a possibilidade de baixar os custos de transporte comercial para o exterior e servir de alternativa ao eixo *São Paulo/Rio de Janeiro/Salvador*, importantes cidades portuárias do país. Também, por ser o Araguaia a matriz das estratégias políticas de ocupação dessa região, que tinha como objetivo o seu desenvolvimento em bases positivistas, favorecendo a integração dos *espaços vazios* existentes, na tentativa da configuração territorial do Brasil Império.

Dentre aqueles que, no referido período, produziram estudos e propuseram estratégias de uso dos recursos naturais para fins de desenvolvimento econômico da região, destacamos Couto de Magalhães, cujos relatos de viagem se constituem em objeto de estudo deste trabalho. Primeiramente, por termos como referência sua obra *Viagem ao rio Araguaia*, de 1863, onde o autor revela seu pensamento e atos, que podem perfeitamente representar as intenções dos homens dos oitocentos, no que diz respeito aos desejos e práticas quanto à relação homem-natureza. Segundo, por ser, dentre os autores pesquisados, quem mais refletiu sobre a problemática socioambiental, além de ser o primeiro a consagrar a navegação a vapor pelo centro-norte do país, como marco de seu projeto de desenvolvimento para a região.

Nesse sentido, surge a necessidade de se verificar a importância do rio Araguaia na vida e obra do mencionado autor, bem como a importância deste rio no contexto da expansão territorial do centro-norte brasileiro, que, naquele período, teve a

embarcação a vapor como símbolo da inserção do Brasil Império na modernidade eurocêntrica.

Não resta dúvida de que a perspectiva cotidiana permitiu uma percepção de tempo inovadora nos estudos historiográficos. Particularmente em se tratando da busca da compreensão da importância do meio ambiente nas estratégias políticas configuradas pelos discursos e projetos de atores sociais, cujos objetivos, em escala diversas, caminharam para o domínio e a exploração da natureza sob a égide da supremacia humana sobre as demais espécies.

Na construção do objeto deste estudo, além da obra de Couto de Magalhães, nossa principal fonte de pesquisa, partimos da análise de relatórios de viagens de naturalistas, exploradores, navegantes e pesquisadores que registraram, sob diferentes ângulos, a natureza ao redor do Araguaia. Esses relatos nos serviram para uma melhor aproximação entre o pensamento e a prática, que, ao longo do século XIX, serviram como elementos definidores daquela realidade socioambiental. Valemo-nos dos seguintes autores: Georg Heinrich Von Langsdorff, Luiz D'Alincourt, Cunha Matos, Francis Castelnau, Francisco José Cardoso Junior, Visconde de Taunay, Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, Estevão de Mendonça e Augusto Leverger. Entre essas anotações, observamos pontos de vista divergentes e convergentes, o que nos possibilitou aproximarmos daquele contexto socioambiental.

Outros documentos utilizados como fonte de informação foram algumas legislações e relatórios de províncias formulados durante o século XIX, onde encontramos importantes referências sobre a navegação a vapor no Araguaia e também sobre as ações de Couto de Magalhães, quando presidente das províncias de Goiás, Pará e Mato Grosso. Esses documentos nos permitiu chegar às estratégias do governo central e provinciais, no sentido de se tentar garantir a efetiva ocupação territorial e o desenvolvimento econômico da região centro-norte brasileira, via navegação a vapor no rio Araguaia.

Igualmente importante para a elaboração deste trabalho, foram alguns textos de autores como Dalísia Martins, Leandro Mendes Rocha, Lylia Galetti, Inês Castro, Maria Helena Machado, José Augusto Pádua, José Augusto Drummond, Capistrano de

Abreu e Sérgio Buarque de Holanda. Esses estudos nos permitiram uma reflexão mais profunda, possibilitando, conseqüentemente, uma melhor compreensão do ambiente natural, social e político abordado nesta pesquisa.

Indispensáveis ao objetivo deste trabalho, as referidas fontes de pesquisa foram fundamentais à análise da ação política de Couto de Magalhães, que, como homem de seu tempo, viveu sob o paradigma do iluminismo que ainda se fazia presente no pensamento positivista de progresso e civilização, orientado pela visão eurocêntrica de mundo. Porém, mesmo respirando esses ideais, Magalhães teve a capacidade de avançar em suas análises e práticas. Em diversos momentos, colocou-se em defesa de uma nova postura frente ao tratamento dado até então aos índios, expressando-se contra o sistema de aldeamento e valorizando suas características culturais. Posicionou-se em defesa do mestiço brasileiro ao dizer que estes eram mais resistentes às adversidades ambientais e mais criativos que os europeus. Criticou também algumas práticas de exploração dos recursos naturais, ao refletir sobre determinados valores e culturas predatórias praticadas pelo homem, fazendo com que suas idéias, guardadas as devidas proporções, para não incorrerem num anacronismo, ainda sejam atuais e aplicáveis ao mundo em que vivemos, sobretudo, no que se refere às controvérsias do debate entre desenvolvimento e meio ambiente.

Esta dissertação começa, portanto, buscando um sentido entre a história e o meio ambiente, tendo o rio Araguaia e Couto de Magalhães como principais *personagens*. Para tanto, servimo-nos, como proposta de análise, da história ambiental, que parte do princípio de que a experiência humana se desenvolve dentro da natureza, afetando e sendo afetada por seu ambiente natural. Assim, este ramo da história trata do papel e do lugar da natureza na vida humana e vice-versa, rejeitando a premissa convencional de que a experiência humana desenvolveu-se alheia aos condicionantes naturais, como se a humanidade pertencesse a uma espécie “sobrenatural”. Como se as conseqüências ecológicas de seus feitos pudessem ser ignoradas. Logo, uma das tarefas da história ambiental é (re)colocar o homem na natureza.¹

¹ WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental, in *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, vol.4, n.8, 1991, pp. 198-215

No desafio de responder ao questionamento inicial, da relação homem-natureza e suas implicações, durante a segunda metade do século XIX, na região que margeia o rio Araguaia, elegemos algumas discussões no âmbito da história ambiental, que tem como um de seus principais objetivos aprofundar o entendimento de como os seres humanos foram, através do tempo, afetados pelo seu ambiente natural e quais as correspondências dessa interação.

A história ambiental, que nos últimos anos tem sido aceita entre os historiadores, surgiu nos EUA² em meados do século XX como um esforço para tornar a disciplina da história mais inclusiva em suas narrativas propondo um entendimento de que a própria Terra é um agente e uma presença na história. Worster defende que os historiadores deixem as fábricas e os parlamentos para ir aos campos e florestas. O autor alude assim à necessidade de seguirmos os caminhos abertos pela nova historiografia, encarnada na Escola dos Annales, que abriu perspectivas de uma visão da história que vai além de grandes homens e de seus cargos de poder, debruçando-se sobre as camadas mais diferentes, classes, gêneros, raças. Trata-se, na história ambiental, sobretudo, de estudar os meandros das sociedades ocultados pela velha história, cujas fronteiras eram delimitadas pelos interesses do Estado nacional.

Ainda segundo Worster, a história ambiental procura responder a três conjuntos de questões, nos quais a natureza, a sociedade, o pensamento e os desejos são tratados como um todo. O primeiro trata do entendimento de como a natureza se organizou e funcionou no passado, ou seja, a natureza propriamente dita. O segundo conjunto trata do domínio socioeconômico, na medida em que ele interage com o ambiente por meio do trabalho, das ferramentas e das relações sociais, vale dizer, pelas diversas formas com que os povos produziram bens a partir de seus recursos naturais. O terceiro, mais intangível e exclusivamente humano, são as percepções, valores éticos, leis, mitos e outras estruturas de significação, os quais tomaram parte na interação do indivíduo ou grupo com a natureza.³ Continua o autor a comentar que:

² WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental, in *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, vol.4, n.8, 1991, pp. 198-215

³ *Ibid.*, 1991, p.202.

O objetivo principal [da história ambiental] se tornou aprofundar o nosso entendimento de como os seres humanos foram, através dos tempos, afetados pelo seu ambiente natural e, inversamente, como eles afetaram esse ambiente e com que resultados...portanto, qualquer reconstrução dos ambientes do passado tem que incluir não apenas florestas e desertos, jibóias e cascavéis, mas também o animal humano e o seu sucesso ou fracasso no ato de se reproduzir.⁴

Um outro especialista na questão ambiental enquanto estudo histórico, José Augusto Drummond, discorre sobre algumas das principais características metodológicas e analíticas da história ambiental. A primeira característica é a focalização de regiões “com alguma homogeneidade ou identidade natural: um território árido, o vale de um rio, uma ilha, um trecho de florestas”, como, por exemplo, a região do Araguaia, objeto de nossas reflexões. A segunda, o diálogo sistêmico com quase todas as ciências naturais, tais como, geologia, geomorfologia, climatologia, biologia e ecologia. A terceira, a exploração das interações entre os “recursos naturais úteis e inúteis e os diferentes estilos civilizatórios das sociedades humanas”.

A quarta característica metodológica e analítica da história ambiental, ainda segundo Drummond, seria a utilização de uma grande variedade de documentos pertinentes ao estudo das sociedades e seu ambiente, como, por exemplo, os relatos de viajantes, memórias, diários. A quinta e última característica é o trabalho de campo, pois freqüentemente os “historiadores ambientais viajam aos locais estudados e usam as suas observações pessoais sobre as paisagens naturais, clima, flora, fauna, ecologia e também as marcas urbanas e rurais”.⁵

Há nesse sentindo uma aproximação entre Drummond e Worster, pois ambos corroboram o entendimento de que a natureza, a sociedade e seus pensamentos e dese-

⁴ WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental, in *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, vol.4, n.8, 1991, p. 210.

⁵ Com o objetivo de buscar uma melhor compreensão do processo de ocupação de Mato Grosso, tive a oportunidade de viajar por praticamente todo esse estado, em especial pela região do Araguaia, convivendo com trabalhadores e trabalhadoras rurais, lideranças de movimentos sociais e religiosos. Respirando poeira e fumaça, decorrentes dos desflorestamentos e queimadas, mas também sentindo a umidade gratificante das florestas que formam o grandioso cenário da Amazônia vegetal, animal e humana. Essa pesquisa é, portanto, uma decorrência de um projeto de vida. Um desejo de penetrar no mundo das relações homem-natureza, buscando uma compreensão que só pode ser adquirida, assim penso, numa perspectiva histórica. Essa aproximação mais forte com a região do Araguaia, se deve ao trabalho que realizo na condição de Coordenador Nacional do projeto Gestão Ambiental Rural ligado ao Ministério do Meio Ambiente. Sobre a referência bibliográfica em questão, ver: DRUMMOND, José Augusto. *A História Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa*. Rio de Janeiro: Estudos Históricos, vol.4, ano 8, 1991, pp.177-197.

jos são, ao mesmo tempo, objetos e atores na construção de uma nova abordagem histórica. Também, de que a história ambiental pode oferecer instrumentos de análise que possibilitem uma visão mais totalizante e inclusiva de determinadas realidades vividas.

Como elemento de estudo histórico, a questão ambiental vem sendo construída ao longo do tempo, de forma mais sistematizada, principalmente após as grandes conferências mundiais sobre meio ambiente e desenvolvimento, ocorridas a partir do final dos anos 60 do século passado. A questão ambiental tem conquistado um lugar importante nos cursos da história. Segundo Pádua, no caso do Brasil, a questão ambiental tende a ser considerada “uma realidade recente e importada, uma difusão do debate europeu e norte-americano das últimas décadas. Existe toda uma historiografia, no entanto, que vem retrocedendo em alguns séculos a cronologia da controvérsia ambiental”.⁶

Ainda que não esteja ligado diretamente ao tema de nosso trabalho, vale observar que Pádua, em entrevista à Revista *Ecologia e Desenvolvimento*⁷, afirma que a crítica ambiental “não é recente e nem importada; pelo contrário, tem raízes profundas na cultura brasileira”. E cita alguns autores dos séculos XVIII e XIX que se manifestaram, não só com relação à natureza, mas também em relação à crítica da tecnologia e da própria sociedade. Diz ainda que alguns autores, como José Bonifácio (1763-1838), Joaquim Nabuco (1849-1910), André Rebouças (1838-1898), Januário da Cunha Barboza (1750-1846), Raymundo da Cunha Mattos (1776-1839), Francisco Freire Alemão (1797-1874), Francisco de Lacerda Werneck (1795-1861), entre outros, propunham unir o avanço racional da tecnologia com o cuidado ambiental. Segundo Pádua, esses autores, anunciaram que a destruição ambiental seria um dos preços a serem pagos pelo atraso, uma herança do passado colonial e da tecnologia rudimentar. Por exemplo, Pádua cita que José Bonifácio já previa, em 1823, que o Brasil ia se transformar em um deserto semelhante aos da Líbia, em dois séculos, caso mantivesse o ritmo de degradação ambiental da época.

⁶ PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004, p.10.

⁷ PÁDUA, José Augusto. O desconhecido pensamento ambiental brasileiro, in *Revista Ecologia e Desenvolvimento*, ISSN, Ano 10, No 98, 2001, p.2.

Em conformidade com Worster e Drummond, Pádua afirma que a pertinência da história ambiental como método de análise, traz a possibilidade de uma reflexão sobre a intenção de se buscar a superação do que chama de enfoque “flutuante” da realidade planetária, em que “a dinâmica da vida social humana, nessa visão, é entendida como sendo um universo auto-explicativo, que depende do planeta apenas na medida em que dele retira recursos naturais, por isso, “flutuante”.⁸ Demonstra com isso, que ainda prevalece, nas análises predominantemente econômicas, a exploração dos recursos naturais para a alimentação dos processos produtivos, desconsiderando possíveis impactos e conseqüências ambientais, principalmente no que concerne aos recursos naturais não-renováveis, como é o caso dos minérios, tão necessários às indústrias em geral e explorados em escala cada vez maior.

Nesse tipo de análise “flutuante” da realidade, conforme menciona Pádua, há sempre uma possibilidade anunciada de superação tecnológica para a substituição dos recursos ameaçados de extinção, com base numa crença na supremacia da espécie humana, forjada por sua suposta capacidade criativa e autônoma, sempre pronta a indicar uma solução plausível ao esgotamento de determinado recurso natural. O autor, com isso, chama a atenção para o processo pelo qual as sociedades contemporâneas tendem a se distanciar dessa problemática, não percebendo possíveis gargalos apontados pelo atual e predominante processo produtivo mundial.

Um exemplo desta postura dita flutuante é o distanciamento gradual do homem em relação à biodiversidade, como descrito por Gilberto Freyre que, embora no contexto de suas análises não tenha um compromisso com a abordagem proposta pela história ambiental, nos serve de exemplo para essa reflexão:

A monocultura, devastando a paisagem física, em torno das casas, o ensino de colégio de padre, devastando a paisagem intelectual, em torno dos homens, para só deixar crescer no indivíduo idéias ortodoxamente católicas, quebrara no brasileiro, principalmente o da classe educada, não só as relações líricas entre o homem e a natureza – ruptura, cujos efeitos ainda hoje se notam em nossa ignorância dos nomes de plantas e animais que nos cercam e na indiferença pelos seus hábitos e pelas suas particularidades.⁹

⁸ PÁDUA, José Augusto. *Produção, consumo e sustentabilidade: o Brasil e o contexto planetário*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

⁹ FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado rural no Brasil*. São Paulo: 1936, Cia Editora Nacional, p. 267.

Sob tal perspectiva, a leitura desses autores muito contribuiu para as tarefas desse nosso estudo. Ao reportarmos nossas análises sob a orientação metodológica da história ambiental, tivemos a pretensão de fazer uma leitura histórica mais inclusiva, contribuindo para o resgate do entendimento de que a pessoa humana é parte integrante da natureza e que nela habita numa relação de simbiose. A Terra é, pois, necessariamente História. Logo, a originalidade da história ambiental e, portanto, desse estudo, está na sua disposição explícita de colocar a sociedade na natureza, ou seja, o reconhecimento da influência mútua entre sociedade e natureza.

Para melhor compreender as reflexões desenvolvidas ao longo deste trabalho, além do próprio conceito de história ambiental, algumas categorias de análise necessitam ser esclarecidas. Primeiramente, por se tratar de um estudo que abordou uma determinada região, entendemos que o próprio conceito de território deve ser considerado de modo mais amplo do que simples demarcação física de uma determinada área. No contexto deste estudo, conforme afirma Lopes de Souza, tal conceito deve ter forte conotação sociopolítica, uma vez que só se pode falar em demarcação ou delimitação num contexto onde há pluralidade de agentes, mais do que um espaço concreto-físico, os “territórios são, no fundo, relações sociais projetadas no espaço”.¹⁰

Em se tratando de um trabalho que também buscou compreender o processo de ocupação da região centro-norte do país, algumas políticas oficiais de integração nacional se fazem presentes neste estudo, levando-nos ao conceito de integração como norteador dos projetos oficiais de expansão das fronteiras econômicas e políticas dos espaços territoriais brasileiros, particularmente os propostos para as regiões centro-norte, ditas *isoladas* ou *vazias*, das quais destacamos as propostas de navegação comercial do rio Araguaia, do Marechal Couto de Magalhães.

Outro conceito, imprescindível ao entendimento de nossa proposta de análise é o de meio ambiente. Optamos por aquele estabelecido pelas ciências naturais, onde aparece como um conjunto de condições e influências que envolvem ou modificam o

¹⁰ Lopes de Souza, Marcelo José. *O território: sobre os espaço e o poder, autonomia e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p.87.

complexo de fatores climáticos, físicos e bióticos que atuam sobre uma comunidade ecológica, determinando sua forma e sobrevivência.¹¹

Em função dessa reflexão sobre as relações estabelecidas entre o homem e a natureza, este termo, natureza, representa o conjunto dos fatores físicos e bióticos, dentro de uma perspectiva segundo a qual o ser humano encontra-se de fora da mesma, não se vendo como as demais formas de vida do meio biótico. Essa visão de fora indica a existência de mais um conceito, o de recursos naturais. Condicionados por variáveis históricas, culturais e pelo desenvolvimento de tecnologias, os recursos naturais são considerados como elementos da natureza com *utilidade* para o homem, que atua com o objetivo de transformá-los em bens aplicáveis aos seus interesses, quase sempre, econômicos. Nesse sentido, os recursos naturais são elementos inconstantes, pois, em diferentes momentos da história, poderão ou não ser úteis à sociedade. Assim, dentro da variável tecnológica, o que foi *útil* ontem, pode não ser hoje, e o que não foi percebido enquanto recurso natural ontem, pode sê-lo hoje.¹²

Neste sentido, o presente trabalho encontra-se estruturado em capítulos que se articulam em torno do nosso objeto de estudo: compreender a intrínseca relação entre homem e a natureza, bem como o significado de natureza no século XIX. Enfim, procura esclarecer o modo como se processaram as vivências cotidianas das pessoas comuns, como ribeirinhos e indígenas, ante o esforço ordenador e modernizador do Estado monárquico, na região do centro-norte brasileiro no século XIX.

No primeiro capítulo traçamos um esboço sobre as percepções socioambientais de alguns navegadores e exploradores da região e da época em estudo. Previamente, optamos por fazer uma breve apresentação da atual região do Araguaia, com o objetivo de mostrar ao leitor o contexto na qual ela se encontra inserida.

Ao ingressarmos no período abordado nesta dissertação, valemo-nos das análises sobre o território do Araguaia produzidas naquele momento histórico. Para tanto, diferentes pontos de vista de autores dos oitocentos foram considerados, com o objetivo

¹¹ BRASIL, Ministério do Meio Ambiente. *Avaliação Ambiental Estratégica*. Brasília: CDU, 2002, p.62.

¹² SCHAS, Ignacy. *Paradigma do Crescimento Responsável*. Ver: <http://www.portalga.ea.ufrgs.br/acervo/livros/sachs.pdf+recursos+naturais+conceito>. Acesso em 20 de março de 2006.

de termos uma aproximação do pensamento que melhor caracteriza as práticas naquele contexto. Optou-se, aqui, pelos que se dedicaram ao estudo da região e registraram as paisagens ao passarem por suas províncias. Enfim, os estudos produzidos pelos autores, anteriormente mencionados como fontes primárias, que guardaram correspondências entre si, também foram destacados, pois contribuíram para um melhor entendimento da realidade socioambiental da região do Araguaia.

Entre os aspectos que mereceram mais destaque nesse primeiro capítulo, no intuito de uma melhor apreensão do objetivo proposto, temos: o território e seus aspectos físicos e bióticos; as relações entre o homem e o rio Araguaia; o vazio demográfico e as adversidades que provocaram o despovoamento; as estratégias de povoamento, tais como, as construções de presídios e aldeamentos, fomento do comércio e da navegação. Nesse contexto, observamos que a tríade *povoamento-comércio-navegação* estava totalmente vinculada à proposta desenvolvimentista para a região centro-norte brasileira.

A abordagem dos principais apontamentos de Couto de Magalhães, no que tange às suas percepções do ser humano enquanto indivíduo, do ambiente natural e da sociedade que formavam o Araguaia, foram objetos do segundo capítulo.

Nesta parte do trabalho, como uma das principais bases de sustentação foram as obras de Couto de Magalhães, traçamos uma breve biografia de sua vida. Destacamos os cargos públicos por ele ocupado, como: presidente das províncias de Goiás, Pará, Mato Grosso e São Paulo e comandante das tropas brasileiras na guerra do Paraguai. Empreendedor privado e intelectual de renome da elite nacional, Magalhães foi responsável por um dos principais estudos indigenista dos oitocentos, realizado a pedido de D. Pedro II. Também foi o primeiro a implantar um observatório astronômico na Província de São Paulo. Entre suas produções, valemo-nos, de forma mais intensa, da obra *A Viagem ao Araguaia*, de 1863, e seus diários publicados por Maria Helena P.T. Machado e Pedro Brasil. Esses textos nos permitiram um maior entendimento da relação homem-natureza, bem como da sua própria concepção de mundo, indicado pelos caminhos que percorreu e metas que pretendeu alcançar.

Quando comparado aos demais autores de que nos valemos nesta dissertação, observamos que Couto de Magalhães foi quem mais avançou nas análises do contexto

socioambiental, favorecendo com isso um melhor entendimento das questões ligadas à relação homem-natureza.

Adiante, apresentamos o que Magalhães absorveu às margens do Araguaia, no que tange aos aspectos do meio natural. Em seguida, foram analisados seus olhares sobre os habitantes da região. Por último, tratou-se das suas políticas públicas e estratégias formuladas para o Araguaia.

O terceiro e último capítulo foi direcionado ao estudo da navegação a vapor no Araguaia, principalmente por ser este meio de transporte o que melhor representou o modelo de desenvolvimento proposto para a região. Buscou-se, primeiramente, fazer um resgate histórico do processo de navegação naquele rio, descrevendo alguns fatos com o objetivo de melhor situar o leitor ao longo do tempo. Verificamos, por meio das fontes analisadas, que Couto de Magalhães foi o primeiro a tornar realidade a navegação a vapor na região.

Nesse terceiro capítulo, após leituras e análises, também foram identificadas as possíveis razões do não desenvolvimento da região do Araguaia. A primeira, provavelmente a mais importante, foi o despovoamento, destacado em diversos relatos como um dos responsáveis pelo *atraso* da região. Este motivo se relaciona diretamente a outros, tais como: o não desenvolvimento do comércio e a não viabilização da navegação comercial pelo Araguaia.

Em seguida, desenvolvemos o percurso que levou Couto de Magalhães a inaugurar, em 1868, a tão desejada navegação a vapor no *plateau* central do Brasil, vista como estratégica para o desenvolvimento do centro-norte, dentro da proposta de mudança do eixo comercial do rio do Prata para o Araguaia, ligando esta bacia a do Amazonas.

O que se pretendeu neste capítulo, portanto, foi relacionar os estudos do século XIX, em especial de como o homem se via na natureza, com as análises e proposições referentes à navegabilidade do rio Araguaia, de modo a fomentar o desenvolvimento econômico da região centro-norte e garantir a integração do território brasileiro.

Enfim, o desenvolvimento desta proposta de leitura histórica procurou contribuir para um estudo mais especializado do processo que o Brasil, ao longo da segunda

metade do século XIX, pode experimentar em torno das relações estabelecidas entre os homens dos oitocentos e o meio ambiente em que viveram, buscando saber quais foram suas pretensões em implantar projetos de desenvolvimento econômico e integração nacional, tendo o rio Araguaia como eixo das suas estratégias adotadas.

Assim, procuramos demonstrar que a reflexão sobre temas afetos à temática ambiental, além de se fazer presente ao longo da história do Brasil, foi marcada por pontos de vista e interesses distintos, principalmente no que se refere às propostas de desenvolvimento econômico para determinadas regiões. Mais ainda, que entre os que retrataram uma região, numa determinada conjuntura e sob diferentes faces, encontra-se Couto de Magalhães, cuja obra muito tem a contribuir para o enriquecimento da historiografia brasileira.

1. A NATUREZA EMOLDURANDO O ARAGUAIA

Foi um pouco antes das cinco que chegamos ao nobre Araguaia (...) . A massa de águas que nos cercava, a praia de areia na qual descansávamos, poderiam levar a crer que havíamos chegado às margens do oceano.¹

Castelnau

Neste primeiro capítulo, analisamos as percepções socioambientais de alguns naturalistas, exploradores e navegadores das margens do rio Araguaia, entre as províncias de Goiás e Mato Grosso, no século XIX. A partir das reflexões desses autores acerca dos meios naturais da região, tornou-se possível compreender a relação homem-natureza e suas complexas implicações, tais como: o povoamento, o cotidiano, o comércio, as culturas, a política, a navegação fluvial, a fauna, a flora e a preservação daqueles espaços. A visão contemplativa e romântica naquele período histórico confundia-se com a visão desenvolvimentista de exploração dos recursos naturais, baseada na premissa de transformar os chamados espaços vazios em áreas civilizadas, úteis aos interesses de um Brasil cada vez mais voltado ao mundo do capitalismo comercial.

1.1. A NATUREZA ÀS MARGENS DO ARAGUAIA

Para um melhor entendimento dessa temática, foram explorados alguns itens que constituem o percurso pelo qual nos valem para melhor caracterizar esse espaço territorial sob o ponto de vista socioambiental. Por se tratar de um estudo centrado num determinado espaço geográfico, por vezes, usamos mapas elaborados à época, porque essa fonte cartográfica, além de subsidiar as nossas reflexões acerca do nosso objeto de estudo, também nos aproxima ainda mais da região trabalhada. Da mesma forma, com o propósito de melhor situar a região do Araguaia, primeiramente fizemos uma leitura atual dos seus aspectos físicos e bióticos. Num segundo momento, trabalhamos as inter-

¹ Tradução da citação do texto de Castelnau na capa do original de *Viagem ao Araguaia*, 1863.

pretações dos oitocentistas a respeito desse espaço, revelando como os diferentes elementos da natureza foram vistos para, assim, chegarmos as análises das descrições sobre o povoamento e suas implicações nas estratégias de ocupação daquele espaço territorial.

1.1.1. Araguaia: uma breve geografia

A bacia hidrográfica do rio Araguaia está inserida na Região Hidrográfica do rio Tocantins e ocupa uma área de 275.000 km². Nasce nas vertentes da Serra do Caiapó e segue no sentido de sul para norte, percorrendo os estados de Mato Grosso, Goiás e Tocantins, com a foz no rio Tocantins, já no Estado do Pará. Tem seu limite na direção leste do território, sendo seus principais afluentes na região, os rios das Mortes, Tapirapé e Crisóstomo.²

O rio Araguaia tem 2.115 km de extensão até a sua foz. Após percorrer cerca de 720 km, divide-se em dois braços, formando a Ilha do Bananal, numa extensão aproximada de 400 km. As altitudes variam de 850 metros até 100 metros, das nascentes até sua foz, com um desnível de 570 metros até a Ilha do Bananal.

Segundo o Ministério dos Transportes³, o curso do rio Araguaia pode ser dividido em três grandes segmentos, a saber: Alto, Médio e Baixo Araguaia. O primeiro trecho tem uma extensão de 450 km e situa-se entre as nascentes e a cidade de Registro do Araguaia (MT), com desnível de 570 metros, sendo desfavorável à navegação. O segundo, possui uma extensão de 1.505 km e localiza-se entre Registro do Araguaia e Santa Isabel do Araguaia (PA) e apresenta um desnível de 185 metros. Esse extenso trecho se desenvolve, em grande parte, sobre terrenos de planície com seções largas e reduzida declividade e são inundáveis em grandes extensões no período de enchentes, exceto no trecho entre Xambioá (TO) e Santa Isabel (PA), onde se observa maior incidência de travessões rochosos. Esses travessões são afloramentos estreitos que atraves-

² Conforme consta no site oficial da ANA – Agência Nacional de Águas, a Região Hidrográfica do Tocantins-Araguaia possui uma área de 967.059 km² (11% do território nacional) e abrange os estados de Goiás (26,8%), Tocantins (34,2%), Pará (20,8%), Maranhão (3,8%), Mato Grosso (14,3%) e o Distrito Federal (0,1%). Grande parte situa-se na Região Centro-Oeste, desde as nascentes dos rios Araguaia e Tocantins até a sua confluência, e daí, para jusante, adentra na Região Norte até a sua foz. Ver site: <http://www.ana.gov.br/mapainicial/pgMapaC.asp> – acesso em 26/11/2006.

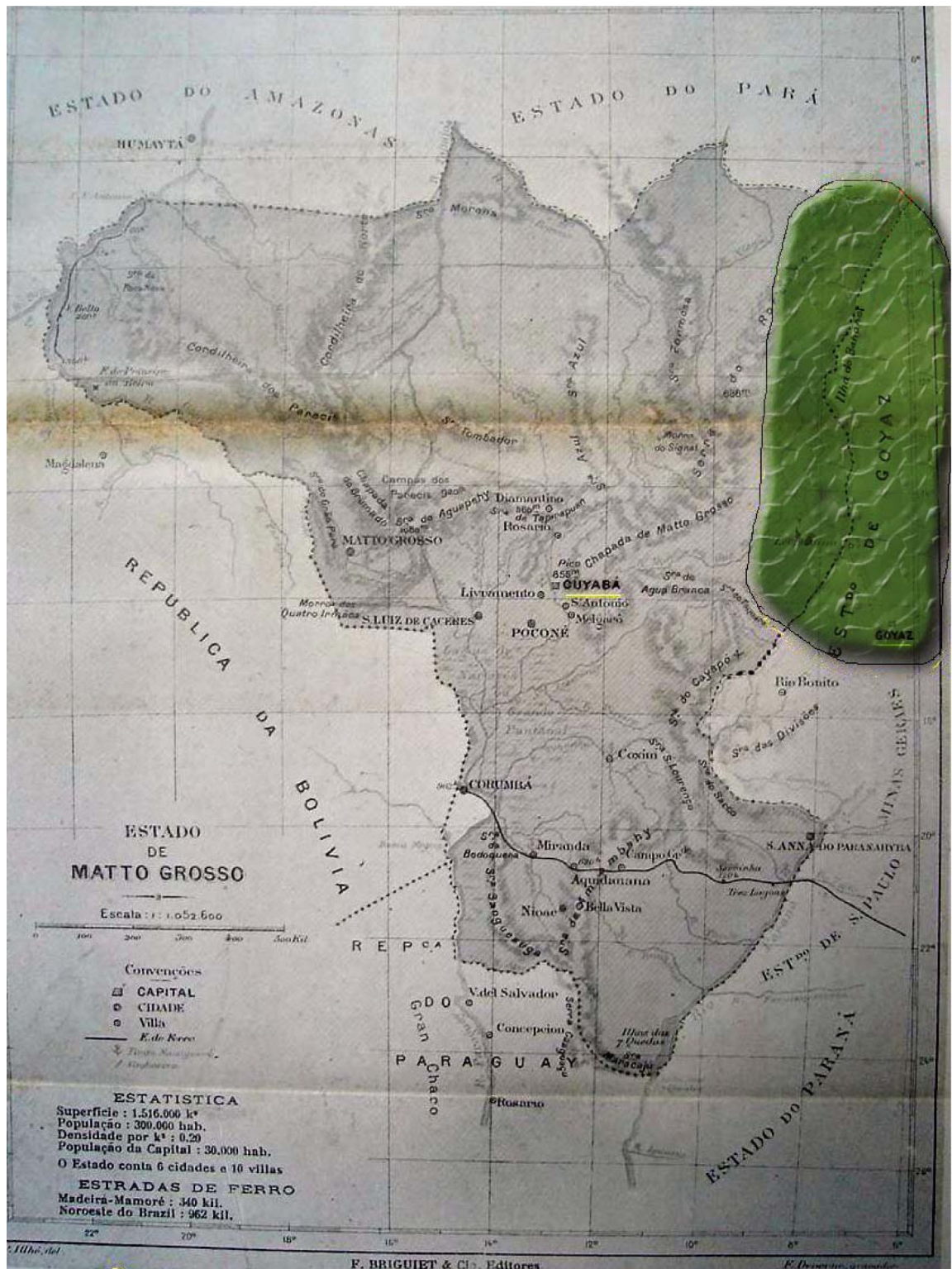
³ BRASIL, Ministérios dos Transportes. Meio Físico do EIA-RIMA do Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins. Brasília, 1999..

sam o rio de margem a margem, constituindo-se em obstáculos naturais para embarcações de grande porte. Ainda nesse segmento ocorre maior incidência de bancos de areia, sendo que, entre Aruanã (GO) e Conceição do Araguaia (PA), o fundo é arenoso e entre Conceição do Araguaia (PA) e Xambioá (TO), os travessões limitam a navegabilidade no período de estiagem. O terceiro seguimento possui uma extensão de 160 Km e um desnível de 11 metros e situa-se entre Santa Isabel do Araguaia (PA) e sua foz no rio Tocantins, observando-se um padrão de canal levemente sinuoso.

1.1.2. Araguaia, biodiversidade emoldurada

A área de abrangência da região do rio Araguaia está localizada entre os biomas do Cerrado e da Amazônia. Possui, portanto, uma enorme variedade de espécies vegetais e animais e é responsável, também, por grande parte do equilíbrio hídrico da região centro-oeste brasileira. Encontra-se, nessa área, a ilha do Bananal, considerada a maior ilha fluvial do Planeta e que, no período das chuvas, fica em sua quase totalidade coberta pelas águas, formando uma região de pantanal e produzindo uma rica biodiversidade. Como mostra o mapa a seguir, a área de abrangência da região do Araguaia ocupa uma grande faixa territorial que, entre as províncias de Mato Grosso e Goiás, nos parece ter abrigado uma diversidade ambiental instigadora. Esse interesse pelo conhecimento dessa parte do Brasil, fica evidente nos relatórios de exploradores que, independentemente de apoio do Estado, nos deixaram um legado de informações que bem caracterizam essa faixa territorial.

Figura 1 – Mapa da localização e área de influência do rio Araguaia.



Fonte: Carta do Atlas Escolar, de autoria do geógrafo barão Homem de Mello, na escala de 1:052600, publicado por F. Briquet e Cia. Editores, em 1900. Localizado na mapoteca do Arquivo Público de Mato Grosso.

O presente mapa foi colorido por mim para destacar a área em estudo: a região de influência direta do Araguaia entre essas duas províncias. O autor tinha por objetivo

demonstrar que o limite territorial entre Mato Grosso e Goiás era o rio Araguaia. Este geógrafo ainda ressalta que Mato Grosso possuía uma superfície de 1.516.000 km² e uma população de 300 mil habitantes, o que equivale a uma densidade de 0,02 habitante/km². Registrava, ainda, a existência de seis cidades e dez vilas. Na área em destaque no mapa, observa-se o povoado de Leopoldina, Goiás, como sendo o único identificado na área de abrangência do Araguaia.

As descrições da área escolhida contribuiu para o desenvolvimento desta dissertação, no sentido de situar o leitor na região para que possamos transpor nosso olhar para um outro tempo, o século XIX. Como já mencionado, os estudos dessa época é que conduzirão a uma melhor compreensão da relação homem-natureza em suas diversas interações.

1.2. A REGIÃO DO ARAGUAIA – REFLEXÕES OITOCENTISTAS

Quando se propõe uma leitura acerca da construção histórica de uma determinada sociedade como a brasileira, hegemonizada pela diversidade de culturas e de raças, ainda sob o ponto de vista da história ambiental, relatos como os de viajantes nacionais e estrangeiros, colaboram com o estudo das relações entre o mundo humano e o mundo natural em suas correspondências e cumplicidades.

A nossa pesquisa levou-nos a constatar que, no século XIX, os principais autores que se dedicaram aos estudos relacionados à região do rio Araguaia, foram: Georg Heinrich Von Langsdorff, Luiz D'Alincourt, Cunha Matos, Francis Castelnau, Francisco José Cardoso Junior Visconde de Taunay, Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, Estevão de Mendonça, Augusto Leverger, além de Couto de Magalhães. Todos esses autores contribuíram com seus trabalhos e pesquisas para melhor visualizarmos e entendermos a região do Araguaia no território brasileiro.

As obras produzidas por esses autores guardam diversas correspondências entre si. Em primeiro lugar, tais estudos tiveram por motivação principal o conhecimento do meio natural para projeções de estratégias de ocupação territorial e expan-

são do domínio comercial, favorecendo, com isso, o fortalecimento político dos governos Imperial e provinciais. Em segundo, essas obras não estão apenas restritas à área de abrangência do rio Araguaia, nem tiveram em sua totalidade a intenção de estudar esse rio, mas corroboram para um melhor entendimento da realidade socioambiental dessa região, refletindo o ponto de vista, se não hegemônico, dominante, da sociedade daquele período, e todas as suas implicações e impactos, tais como, povoamento, navegação, economia, desmatamento.

O rio Araguaia, como outras veias que impulsionaram os fluxos de esperanças ao interior do Brasil, também recebeu, de tempos em tempos, incursões de viajantes e exploradores que desenharam suas artérias de diferentes formas. O que resulta das leituras desses relatos dos oitocentistas, é o reconhecimento de que estes autores nos proporcionaram uma forte aproximação daquele contexto socioambiental. Por meio destes testemunhos, as vozes do passado se tornam presente e nos mostram no território do real e do ideal, a natureza e os desejos que pelo Araguaia se constituíram.

1.2.1 O território do Araguaia: pensamentos e desejos

A produção do conhecimento sobre os aspectos ambientais no Brasil, conforme já indicado por Pádua, “não é recente e nem importado, pelo contrário, tem raízes profundas na cultura brasileira” e faz parte de um percurso que se desenvolve ao longo do tempo. Por meio da produção desse conhecimento acumulado no século XIX, é que nos aproximamos do pensamento e dos desejos de parte da sociedade brasileira que, por aquelas regiões do Araguaia, traçou planos e criou expectativas de vida.

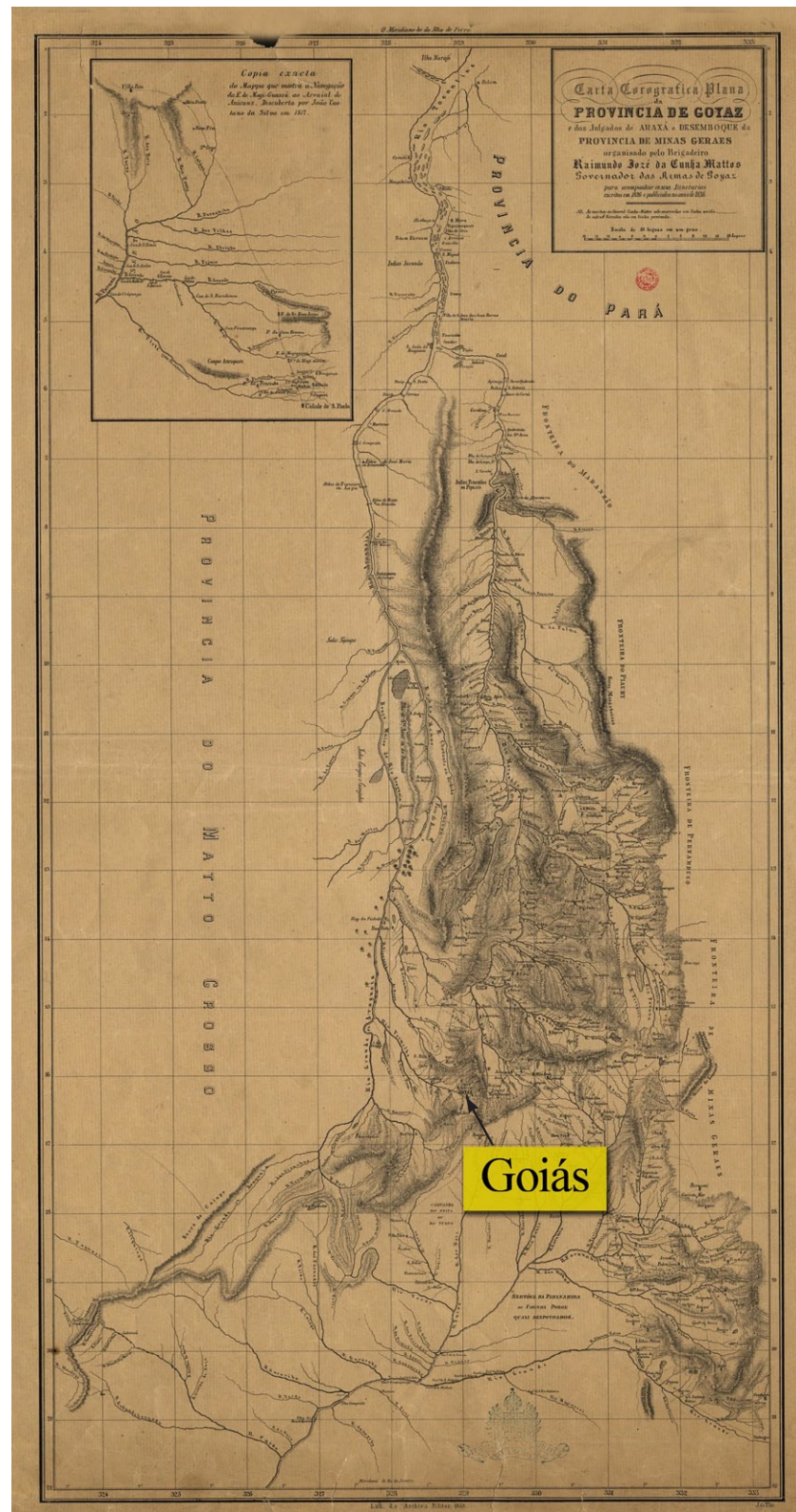
Além da historiografia brasileira sobre a região do Araguaia, dos relatos de viagens, outra fonte fundamental para nossos estudos é a cartografia do século XIX. Nela temos como nos aproximar ainda mais da região em estudo, incluindo as anotações de viajantes, de pesquisadores, dos naturalistas e dos exploradores, do contexto físico do qual estavam voltados, ou seja, a região do Araguaia.

A cartografia e a corografia trazem ainda a possibilidade de representar o que também queremos demonstrar em termos de recorte territorial e espacialização geopolítica. Trata-se, portanto, de recursos fundamentais para o entendimento da dinâmica socioambiental na região do Araguaia.

No século XIX, diversos estudiosos dessas áreas fizeram levantamentos acerca de diferentes regiões do Brasil e da nossa em especial. O quadro corográfico trata da descrição de uma região, de um país ou de um território, sendo uma fonte histórica que pode revelar o contexto socioambiental de uma região em um determinado período, portanto, torna-se relevante em se tratando de um trabalho como este, onde se propõe estudar a sociedade e sua relação com a natureza em uma dada região e época. O mapa da figura 2, de autoria do Brigadeiro Raimundo José da Cunha Matos (1776-1839),⁴ então governador de armas de Goiás, foi consolidado em 1826 e publicado em 1836. Mostra a área de influência do rio Araguaia, seu revelo e seus principais afluentes.

⁴ MATOS, Raimundo José da Cunha. *Carta corográfica da província de Goyaz e dos Julgados de Araxá e desemboque da província de Minas Geraes, 1836.*

Figura 2 – Cartas Corográficas de Cunha Matos, Goiás, século XIX.



Fonte: Material cartográfico/ Raimundo José da Cunha Mattos. Escala [ca. 1:3000000]. - [S.l.]: Lith. do Arch. Militar, 1836. - 1 carta : p & b ; 39x80CDU 18.173(084.3) 9 12"18"(084.3). Está na escala de "18 léguas por uma grau".

A figura 2, de 1836, mostra a Província de Goiás, seus relevos e rios. Está plotado a indicação de Goiás, para melhor identificar esta capital dentro da área de abrangência do rio Araguaia. Da mesma forma que o mapa da figura 1, esta carta corográfica de Cunha Matos não identifica a existência de povoados nas proximidades de Goiás em direção ao rio Araguaia.

Igualmente ao estudo cartográfico de Cunha Matos, que nos serve de referência para nos aproximarmos do conhecimento produzido em termos de geo-referenciamento do rio Araguaia, também temos o texto, intitulado *Estatística Geográfica Natural*, de Luiz D'Alincourt, sargento-mor e engenheiro português que, entre 1823 e 1830, foi designado pelo governo imperial para chefiar expedição de elaboração do “Mapa Estatístico de Mato Grosso” e assim localizou o rio Araguaia:

Duzentas léguas de distância da cidade de Mato Grosso, é limitada a província para a parte oriental, pelo rio Araguaia: esse rio tem suas mais remotas franhas na latitude 19 graus e longitude 326 graus, correndo do S. ao N. até que conflui com o Tocantins na latitude 6 graus, onde perde o nome, formando ambos um grande e caudaloso canal, que com 370 léguas de curso vai desembocar na latitude 1 grau e 40', no rio Amazonas.⁵

Algum tempo depois, em 1875, Visconde de Taunay, reeleito deputado por Goiás à 15ª legislatura, analisou os recursos naturais da Província de Goiás, no processo preparatório da delegação que iria representar o Brasil em evento a ser realizado nos EUA, Filadélfia, em 1876, em comemoração ao primeiro centenário da independência dos Estados Unidos da América. Escreveu suas memórias, tendo por base estudos de seu pai homônimo, analisando a situação dessa província dentro do contexto nacional. Em um dos trechos, tendo a província de Goiás como referência, aponta a dificuldade da posição geográfica desta região.

Todas as províncias limítrofes de Goiás o têm largo e até mal conhecido; mas agora aos pontos mais extremos do Pará, Maranhão, Piauí, Bahia, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso, somem-se as léguas e léguas que é preciso vencer para chegar à capital de Goiás e às suas cidades, senão florescentes, em todo o caso não moribundas, e ter-se-á consideração

⁵ COSTA, Maria de Fátima G. (org.). *Percorrendo os Manuscritos entre Langsdorff e D'Alincourt*. Cuiabá: 1993, Editora Universitária UFMT, p. 66.

para quem vive tão segregado e talvez esquecido da comunhão brasileira. Foi a sede de ouro que trouxe o descobrimento de Goiás. Apesar do que encontraram, do muito ouro que o seio das terras freneticamente revolvido, os rios desviados do curso, as montanhas cortadas a talho aberto, desvendaram, tantos foram os malogros, tamanhos os desenganos que as povoações de Goiás, às pressas constituídas, nunca tiveram, para assim dizer, um período de verdadeiro florescimento.⁶

Esse trecho da obra de Taunay mostra que o processo de ocupação da região estava relacionado ao desejo de apropriar-se de suas riquezas naturais, sem um marco estratégico de uma ocupação territorial definida, que formasse e consolidasse um povoamento com uma dinâmica própria.

Outro estudo que caracteriza a região foco dessas análises, que está sob a área de influência do rio Araguaia, é o quadro corográfico de Mato Grosso, de autoria de Estevão de Mendonça,⁷ realizado durante as últimas décadas do século XIX. Este autor teve um papel relevante no processo de formação do acervo histórico de Mato Grosso. Durante a segunda metade do século XIX, fundou associações literárias, grêmios de caráter histórico e, em 1906, propôs a fundação do Instituto Histórico de Mato Grosso, tendo sido também diretor do Arquivo Público de Mato Grosso.

No caso da corografia de Mato Grosso, de autoria de Estevão de Mendonça, a sua primeira edição data de 1906, porém, seus estudos foram produzidos durante as duas últimas décadas do século XIX. Inicia pela descrição física desse Estado, mencionando seus limites, superfície, aspectos físicos, clima, salubridade e produção natural. Essa fonte nos serviu para identificar a caracterização da formação dos espaços e dos principais aspectos socioambientais de Mato Grosso, dentro da perspectiva da sua construção histórica. Entre os elementos naturais estudados por Estevão de Mendonça, destacaremos o rio, elemento que mais nos interessa para essa reflexão.

Durante o processo de penetração nas regiões centrais do Brasil, os rios se constituíram no principal canal de comunicação e no referencial geográfico para defi-

⁶ TAUNAY, Affonso de E. *Goyas – Visconde de Taunay*. São Paulo: Instituto Centro Brasileiro de Cultura, 1931, p.60.

⁷ MENDONÇA, Estevão de. *Quadro Corográfico de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT, (Publicações Avulsas, 64) p.117.

nir limites territoriais. Temos, portanto, nesse relatório de Estevão de Mendonça, um entendimento dessa importante estratégia.

Essa importância dos rios na definição de territórios também trouxe, por vezes, conflitos de limites. Um exemplo que podemos citar foi o do governo goiano, no período em que Estevão de Mendonça preparava a publicação dessas cartas corográficas, no final do século XIX. Goiás reclamava então contra os limites estabelecidos entre seu território e Mato Grosso. Pretendia que o marco divisório fosse o rio das Mortes, afluente do Araguaia⁸. Se o governo goiano fosse atendido pelo governo imperial, mediador e juiz desse conflito, o rio Araguaia seria de todo pertencente à Província de Goiás.

Em seguida, mostraremos dois mapas que também foram produzidos no século XIX e que indicam o rio Araguaia como limite entre das províncias de Mato Grosso e Goiás. Da mesma forma que os mapas anteriores, pode-se observar que os mapas a seguir (figuras 3 e 4), embora tenha por objetivo a demarcação limítrofe entre aquelas duas províncias, também indicam baixa densidade populacional às margens do Araguaia.

⁸ Para um melhor entendimento dessa reclamação, destaca-se que o então governo da província de Goiás, tinha por base as informações do primeiro governador da capitania de Goiás, Marcos de Noronha, fundamentado no acordo provisório de 1º de abril de 1771. Estevão de Mendonça contrapõe-se dizendo que o mesmo não tinha sido ratificado pelo governo central e que, em 1774, o então capitão-general Luiz Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres mandou fundar à margem esquerda do Araguaia, um registro de nome Insúa. Ver: MENDONÇA, Estevão. *Quadro Corográfico de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT, (Publicações Avulsas, 64), p.68.

Figura 3 – Mapa do Império do Brasil, com destaque para a Província de Goiás, 1848.



Fonte: Arquivo Público de Mato Grosso, elaborado pelo Coronel Conrado Jacob de Niemeyer. Este mapa mostra o Brasil de 1846, originalmente na escala de “100 léguas geográfica”.

Reproduzido do Arquivo Militar do Rio de Janeiro pela província de Mato Grosso, com a finalidade de estabelecer o marco divisório entre esta província e a de Goiás, o mapa da figura 3, localiza o rio Araguaia como divisor e limítrofe entre esta província e a de Goiás.

Temos aqui uma mostra da importância que foram os estudos da geografia e da corografia, para a definição dos espaços territoriais do Brasil Império. Autores como Homem de Mello, Jacob Niemeyer, Cândido Mendes e Cunha Matos, ofereceram assim possibilidades de uma melhor contextualização daqueles espaços e sua geopolítica. Quando transversalizamos esses estudos com os autores do século XIX utilizado como fonte histórica, vimos que, numa primeira aproximação entre os estudos de Luiz D'Alincourt, Visconde de Taunay e Estevão de Mendonça, os estudos desses homens se relacionavam à necessidade de se ter um conhecimento da geografia dessas regiões para a constituição de uma base territorial. Essa construção de território ia além de uma conotação meramente física daqueles espaços, pois estava mais para uma visão sociopolítica, orientada por uma perspectiva de expansão dos domínios políticos e econômicos.

A necessidade, portanto, de incursões naquelas regiões, reconhecendo e inventariando os diferentes elementos da natureza, seus rios, solos, plantas, animais, estaria colocado como parte integrante das estratégias geopolíticas que iriam definir a formação dos limites físicos e a partilha territorial entre diferentes grupos de interesses. Podemos, nesse sentido, concluir que a relação homem-natureza no século XIX era norteada pelas estratégias de ocupação dos espaços territoriais, com vistas ao aproveitamento econômico dos recursos naturais e a formação de domínios.

Um exemplo da busca desses domínios também pode ser representado, tanto em Mato Grosso quanto em Goiás, pelos estudos realizados sobre a geologia da região do Araguaia, citada por Estevão de Mendonça e Visconde de Taunay. Ambos relatam a existência de uma rica variedade mineral em diferentes pontos próximo ao Araguaia, como, por exemplo, as jazidas de itacolomito, diamante e ouro. Segundo Visconde de Taunay, “a formação geológica do terreno em que assenta a capital [Goiás] é toda dessa rocha, alterada aí pela presença da mica e pela sobrepujança do talco, que se torna às vezes isolado e forma as chamadas *pedras de sabão*”.⁹ Já Estevão de Mendonça indicava as áreas próximas aos rios Cuiabá e Araguaia, onde já havia extração mineral e outras com forte potencial minerador a ser descoberto e futuramente explorado.

⁹ TAUNAY, Affonso de E. *Goyas – Visconde de Taunay*. São Paulo: Instituto Centro Brasileiro de Cultura, 1931, p.53.

Esses estudos dos recursos naturais das mais longínquas regiões do centro-norte brasileiro, certamente, só foram possíveis, devido à facilidade de penetração decorrente do grande número de canais fluviais existentes. Só Estevão de Mendonça identificou mais de seiscentas correntes que, segundo seus estudos, seriam águas que iriam engrossar as bacias do Amazonas e do Prata.

Ainda sobre esses rios, Mendonça faz um detalhamento de suas principais características, dos quais destacamos o Araguaia. Afirmo o autor que este rio nasce nas imediações do paralelo 18°, junto às cabeceiras dos rios Verde e Sucuriú, afluentes do Paraná, e do Taquary, tributários do Paraguai.

Sua largura [do Araguaia] aumenta progressivamente com o auxílio de numerosos subsidiários; até a foz do Barreiros, ou Garça, conforme os antigos roteiros dos jesuítas, é de 100 a 150 braças; entre Itacaiú e Leopoldina, varia de 200 a 300, e deste antigo presídio ao Porto da Piedade, cerca de 500. Dali para baixo alarga-se ainda mais, com a direção média da corrente a N, que torce a N.E. acima do Crixá-assú, e retomando novamente N, vai até junto da ponta meridional da Ilha do Bananal. Essa ilha, cuja superfície está calculada em 500 quilômetros, abre o Araguaia em dois braços, tendo o oriental 276 metros de largura e o ocidental 300; recebe ali o Rio das Mortes, que entra ao 11°49', dividido em duas bocas. Depois da reunião dos dois braços, o rio adquire a direção primitiva, que conserva até entrar no Tocantins.¹⁰

Quando comparamos essas informações recolhidas dos estudos de Mendonça com os estudos de D'Alincourt, do final do século XIX e do início deste mesmo século, respectivamente observamos que, apesar de não parecer ter uma mesma metodologia e apresentar pequenas nuances, há aproximação nas informações. Por exemplo, D'Alincourt estimava a nascente do Araguaia nas proximidades da latitude 19 e Mendonça, nas imediações do paralelo 18. Ambos mencionam a declividade do rio de sul a norte, indo se encontrar ao Tocantins, sua foz. Quando relacionamos esses dois estudos aos mais recentes, como o já mencionado no início deste capítulo, temos com resultante que a localização da área de melhor ou pior navegabilidade para embarcações de grande porte são coincidentes. Nos estudos de Mendonça, por exemplo, a ilha

¹⁰ MENDONÇA, Estevão de. *Quadro Corográfico de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT, (Publicações Avulsas, 64), p.38.

do Bananal apresenta uma extensão de 500 km, enquanto que nos estudos mais recentes, sua extensão é calculada em aproximadamente em 400 km. No que concerne à declividade do rio, também nos parece bem próximos os estudos. Estevão de Mendonça cita o recebimento de inúmeros subsidiários em trechos que torna o rio Araguaia mais largo, enquanto que os estudos de 2002 apontam este rio “sobre terrenos de planícies com seções largas e reduzida declividade”.

Dessas aproximações, salvaguardadas as questões relativas à diferença temporal, observa-se que tanto os estudos de Mendonça quanto os de D’Alincourt possuíam elementos reveladores de certo domínio tecnológico e metodológico que lhes permitiram examinar os aspectos geográficos de uma região com forte grau de aferimento, o que os tornam ainda mais importantes, sob o ponto de vista da história ambiental e, em particular, neste estudo, especificamente.

Tanto Estevão de Mendonça quanto Taunay e Cunha Matos puderam, em seus trabalhos, dar uma importante contribuição nessa leitura do potencial hídrico da região em tela. Ao realizarem suas pesquisas, deixaram, por vezes, referências dos rios e suas características. O Araguaia, por exemplo, aparece como um dos mais importantes, o que se justifica pelo próprio volume de suas águas e sua extensão. Porém, mesmo aparecendo nos relatos de Mendonça, Taunay e Matos, o Araguaia só seria mesmo reconhecido como fundamental à ligação da bacia do Rio Prata a do Amazonas, na perspectiva de estratégia para o desenvolvimento dessa região, a partir das observações de Couto de Magalhães. Pois, desses autores, foi Magalhães quem dedicou uma maior atenção e estudo sobre o Araguaia, em especial, sob o ponto de vista comercial, analisado mais adiante.

Outro fator que é consenso entre esses autores, notadamente sobre as características do rio Araguaia, também presente em Couto de Magalhães, é o regime de suas águas. Aproximadamente, entre os meses de outubro e março, períodos das chuvas, o Araguaia, por intermédio de seus afluentes, recebe um maior volume d’água, suficiente para ser navegado por todo seu percurso. Já na época da seca, entre junho e setembro, sua navegabilidade se torna pontual, conforme o tamanho da embarcação. Esse conhecimento, de forma mais ou menos densa, é citado por ambos os autores.

Estevão de Mendonça escreve que há em Mato Grosso duas estações definidas. A estação da seca, que abrange o período da segunda quinzena de junho até a segunda quinzena de setembro, aproximadamente, enquanto a das águas começa em setembro, com aumento de intensidade em janeiro e fevereiro, indo até o mês de março. A transição entre uma e outra, segundo Mendonça, pode se dar de forma lenta ou mesmo brusca.

Esse movimento de vazantes e cheias faz com que as margens do Araguaia recebam uma recarga periódica de nutrientes, o que facilita o desenvolvimento de uma importante biodiversidade, formando solos ricos, que, quando submersos, permitem uma variedade de alimentos marinhos, contribuindo para a existência de uma grande diversidade de espécies aquáticas. Esse ponto torna-se relevante no que diz respeito à relação homem-natureza, pois, é a fartura de alimentos que decorre desses ecossistemas, ao longo do Araguaia, que proporcionou fixar alguns povoados de ribeirinhos e, também, de populações indígenas. Entre essas populações, há uma característica forte da cultura extrativista, pois, ao longo das leituras dos relatórios dos viajantes, exploradores e navegantes, observamos que a forma de relacionamento entre essas comunidades e a natureza se deu mais no campo da subsistência, no respeito aos processos naturais, que se estabeleceram de forma sistêmica e sustentável.

Essa possibilidade de viver basicamente do meio natural, tão característico entre os povos indígenas e as comunidades ribeirinhas, constituía uma realidade no século XIX, entre os que habitavam as margens do Araguaia.

Outro exemplo da formação dessa realidade socioambiental pode ser observado nos estudos relacionados à ictiologia de Mato Grosso, tanto por Estevão de Mendonça quanto por Visconde de Taunay e Couto de Magalhães. Quando se referiam aos recursos naturais existentes ao longo do Araguaia, diziam que a variedade e abundância de alimentos favoreciam a presença daquelas populações em suas margens. Ambos destacam que a região possuía exemplares variados de peixes, como o pacu, piranha, dourado, piraputanga, curimatá. Taunay diz que, quanto aos rios, “uns, con-

tendo espécies particulares como o saboroso tucunaré, o matrinxã ou jurupensém, são em extremos piscosos, por exemplo, o Araguaia e seus afluentes”.¹¹

Essa atração pelo reconhecimento do meio natural nos parece ter sido comum entre esses autores. Vejamos que em seus relatos há um inventário de diversos tipos de espécies animais e vegetais. Esse lugar comum entre esses autores, nos serve como uma possibilidade única de uma maior aproximação àquela realidade socioambiental. Estevão, ao se referir ao reino animal, evidenciava os inúmeros exemplares domésticos e selvagens. A fauna ornitológica era caracterizada por tipos de incomum beleza, como o papagaio, arara, acauã, tucano, jacutinga, saracura, tuiuiú, siriema, ema, marreco e perdiz. Entre as espécies de aves, destacava os pássaros cantadores, como: canário, pintasilgo, bicudo, patativa, sabiá e cardeal.

Visconde de Taunay destacava a presença de muitos urubus, alguns totalmente brancos, chamados urubutingas, gaviões e até águias, acauãs, caracarás ou ximangos, araras-azuis, vermelhas e roxeadas ou araraúnas, que, segundo suas anotações, só se encontram no interior do Brasil, como os tucanos-de-papo-branco, menos comuns do que o amarelo, de bico preto, muitos papagaios, periquitos, araçaris, pica-paus, etc. Entre os pássaros há bandos também identificados de caraúnas, e muitos sabiás, viúvas, bem-te-vis.

Nos campos, ao menor alarme disparam tropas de emas e seriemas, ao passo que os pios das perdizes e codornas erguem-se de todos os lados. Nas matas dos rios pousam os jacus, jacutingas, mutuns, aracuãs, correm os jaós e inhambus, e nas margens ou nos banhados habitam muitas espécies de pernaltas: anhumas (*Palamedea cornuta*), jabirus, socós, quero-queros, garças etc., bem como infindo número de palmípedes. Entre os sáurios avultam os jacarés, em geral pouco temidos, com exceção dos de-papo-amarelo, teiús, etc. Nas praias dos grandes rios há muita tartaruga, nos cerrados áridos os jabotis. Nos ofídios, pelas dimensões merece especial menção a sucuri. Entre os insetos: nos himenópteros contam-se muitas melíponas, cujo mel é saborosíssimo, especialmente se for da manduricão, caxeta e jataí. Nos heteróginos a formiga-carregadeira (*Atta cephalotes*) faz muitos estragos nas videiras, que em Goyaz podem dar excelente vinho, quando feito da uva da seca. No Araguaia e afluentes há grandes moluscos, cuja concha é revestida internamente de madreperola.¹²

¹¹ TAUNAY, Affonso de E. *Goyas – Visconde de Taunay*. São Paulo: Instituto Centro Brasileiro de Cultura, 1931, p. 43.

¹² *Ibid.*, 1931, p.43.

Outro elemento de ligação entre as análises desses autores sobre a diversidade da fauna nas regiões pesquisadas, é o fator climático. Segundo eles, o clima interliga a constituição das matas, nas quais predominam os cerrados de chapadões, principalmente o denso arvoredo que cobre quase sempre seus mananciais, típicos da Amazônia, o que atrai, conforme suas análises, toda a sorte de animais, desde os maiores, como onças, entre outros mamíferos, até aves, répteis, quelônios, insetos e outras espécies próprias do Brasil.

No que tange a variedade florestal, Visconde de Taunay cita as quarenta amostras enviadas por uma comissão da capital à Exposição Nacional do Rio de Janeiro, composta pelo desembargador João Bonifácio Gomes de Siqueira, Antônio Pereira de Abreu, cirurgião-mor de divisão, Francisco Antônio de Azeredo e o capitão de engenheiros Dr. Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, o qual se fez presente na inauguração da navegação a vapor do Araguaia, e que também me valho em outro momento de seu relato de viagem ao Araguaia.¹³

Observa-se que esses estudos de Taunay tiveram como referências bibliográficas a *Corografia histórica da província de Goyaz*, escrita pelo marechal Raymundo José da Cunha Matos e autores como Saint-Hilaire, Martius, Pohl, Natterer, Castelnau, Silva e Souza, Eschwege e D'Alincourt.

Figuraram na amostragem florestal uma minuciosa diversidade de espécies, suas variedades e propriedades, além da classificação científica, que dão a este estudo de Taunay uma especialidade prodigiosa, principalmente em se tratando de uma pesquisa realizada nas condições dadas àquela época. Destaca-se, também, que nesses relatos, há uma forte presença de termos românticos que exaltam a magnificência e exuberância das matas. O perfume que das flores exalam e a variedade de plantas que colorem as *multi-verdejantes* matas, aproximam esses exploradores e naturalistas da inspiração romântica que fazem das selvagens florestas, campos de maior beleza “que os ordenados jardins de Versalhes, tão do agrado dos iluministas europeus”.¹⁴

¹³ Ver: JARDIM, Joaquim R. de Moraes e Jerônimo R. de Moraes Jardim. *O Rio Araguaia: relatório de sua exploração e Um resumo histórico sobre a navegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, 142 p..

¹⁴ PRADO, Maria Lígia Coelho. *América Latina no século XIX: tremas, telas e textos*. São Paulo: Editora da USP, p.189.

Essa linguagem romântica que se confunde em alguns momentos com a catalogação de caráter científico nos remete ao entendimento de que a relação entre o homem dos oitocentos e o meio natural, se construía por descobertas e desejos de querer tornar útil aquilo que em princípio era visto apenas como fonte de prazer das artes. Exemplo disso, observamos quando os autores acima citados, em menor ou maior escala, se referiam às espécies de plantas medicinais nas regiões próximas ao Araguaia. Recorrendo com certa frequência ao saber dos nativos, ribeirinhos e índios, aos poucos iam dando forma e embutindo *valor-social* às medicamentosas. Entre elas, figura-se a velame, citada como excelente diurético; a douradinha e a lixeira miúda, indicadas para aplicação nas orquites; a contra-erva, indicada nas disenterias; a jarrinha, aconselhada contra mordeduras de cobras; o ruibarbo-do-campo, a sucupira, a quina-do-campo, também chamada *paratudo*, entre outras citadas como exemplo da variedade disponível.

Eram as plantas medicinais, entre os recursos naturais, que mais chamavam a atenção dos naturalistas. Há diversos registros de pesquisas que demonstram o interesse por parte de viajantes europeus, que vinham catalogar essas espécies vegetais que apresentavam qualidades fitoterápicas. Entre esses viajantes, podemos citar Luiz D'Alincourt e Georg Heinrich Von Langsdorff. Este, em 1813, chegou ao Brasil como cônsul-geral do império russo. Empreendeu diversas expedições ao interior do país, principalmente entre São Paulo, Mato Grosso e Pará. Em uma de suas correspondências, datada de 26 de agosto de 1827, faz a seguinte observação quanto ao potencial medicinal da vegetação no Brasil:

Muitas descobertas científicas foram feitas, sendo a mais importante a de uma raiz medicinal, cainca, uma das mais notáveis raízes terapêuticas que podem encontrar-se nas farmacopéias. A cainca possui um grande efeito, praticamente infalível, no tratamento de hidropisia [acumulação anormal de líquido em tecidos ou cavidades do corpo], contra a qual a medicina ainda não conhece nenhum medicamento próprio.¹⁵

¹⁵ BECHER, Hans. *O Barão Georg Heinrich Von Langsdorff: pesquisas de um cientista alemão no século XIX*. São Paulo: 1990, Ed. Universidade de Brasília, p. 79. A espécie vegetal cainca, ou “cahinca”, *Chiococca brachiata* (rubiacce), citada por Hans Becher, aparece na parte botânica do relatório da Expedição Langsdorff em Mato Grosso, 1826-1828, possivelmente foi mais uma contribuição de D'Alincourt.

Estevão de Mendonça, no seu relatório sobre a vegetação, da mesma forma que Taunay, nomeia uma grande variedade de plantas, entre espécies alimentares, ornamentais e medicinais, de forte potencial econômico.

Esse potencial dos recursos naturais do Brasil a ser explorado, conforme as percepções de Mendonça e de Taunay, também é constatado por Langsdorff. Numa carta de sua autoria, de 1819, comenta:

O Brasil é um país que oferece todos os dons da Terra. Lá estão, por entre as mais brilhante vegetação, as árvores de especiarias da Índia, a árvore de pão do Grande Oceano (jaqueira), a árvore de chá da China, a árvore de cânfora do Japão, os pessegueiros, os abricoteiros, as macieiras, as pereiras da Europa, etc¹⁶.

Cunha Matos, por sua vez, diz ser a Província de Goiás extremamente rica em variedade de vegetais, tanto para alimentação quanto para cura. Importante se faz observar que essa rica variedade de espécies vegetais, citada por Matos, também foi catalogada em grande quantidade de espécie, por Luiz D'Alincourt, durante os anos de 1823 e 1830, e também por Langsdorff, na década subsequente, ambos na Província de Mato Grosso. Essas plantas medicamentosas eram a principal, se não a única, fonte fornecedora de remédios às populações locais, basicamente formadas por ribeirinhos e índios. Aliás, se existia algo em comum entre as diferentes culturas e camadas sociais existentes naquele contexto, eram as medicamentosas naturais.

Essas citações nos chamam a atenção tanto pelo conhecimento que já se havia dessas espécies quanto pelo grau de identificação e classificação existentes. Pois, todos esses autores já mencionados, ajudam a reforçar o entendimento de que a natureza já estava sendo inventariada e estudada há muitos anos, e que o Brasil se destacava, dentre outras regiões, pela sua forte biodiversidade.

Segundo Cunha Matos, se esses vegetais que formam as matas de Goiás não são encontrados em maior abundância, é porque não houve um cuidado com os aspectos produtivos, e culpa aos homens e não às terras, “porque estas são ubérrimas, enquanto

¹⁶ BECHER, Hans. *O Barão Georg Heinrich Von Langsdorff: pesquisas de um cientista alemão no século XIX*. São Paulo: 1990, Ed. Universidade de Brasília, p.140.

aqueles, descuidados ou contentes com os meios de sustentação, trabalham quanto basta para conservar a vida sem aspirarem a superfluidade”.¹⁷ O que pode ser entendido como uma crítica à relação posta, já naquele contexto, entre o homem e a natureza.

Quando trazemos a exaltação das belezas e o reconhecimento da biodiversidade presente naquelas *selvagens* regiões, para o debate sobre a necessidade de desenvolvimento e ocupação dos espaços vazios, podemos observar que o interesse socioeconômico prevalecia. Couto de Magalhães, exemplo de pensamento positivista do homem do século XIX, em suas estratégias de desenvolvimento para a região do Araguaia, não deixava dúvida de que o meio natural deveria sair das telas e dos textos para se integrar às paisagens da modernidade e do progresso, vistos como curso natural e linear em que toda sociedade deveria espelhar-se no exemplo inequívoco dos ideais eurocêntricos.

Se, por um lado, a vegetação nativa chamava a atenção desses autores pelo seu potencial econômico, o mesmo não correspondia, de forma consensual, ao entendimento sobre o potencial agrícola. Observa-se que, em relação à qualidade do solo para esses fins, os registros de Visconde de Taunay mostraram-se otimistas, o que não corresponde à avaliação feita por Estevão de Mendonça. Outros autores, como Luiz D’Alincourt, Langsdorff e Cunha Matos, não chegaram a esse nível de detalhamento. Couto de Magalhães afirma que, pelas descrições do Araguaia, há possibilidades para grandes estabelecimentos de criação de gado, “sem as oferecer para grandes estabelecimentos agrícolas propriamente ditos. Quanto a esses últimos, é necessário fazer uma exceção em favor da cana-de-açúcar e do algodão, cuja vegetação é excelente nesses baixões”.¹⁸

As conclusões de Taunay e Mendonça sobre o potencial agrícola, também se basearam em estudos que fizeram dos aspectos físicos de Goiás e Mato Grosso, respectivamente. No caso de Mendonça, o autor divide Mato Grosso em três zonas distintas: a primeira, que abrange a região baixa; a segunda, que compreende as terras altas e a terceira, que corresponde ao declive desse *plateau* a norte e a nordeste. A segunda zona apontada por Estevão, abarca a região do Araguaia cujo terreno seria semelhante aos desertos da Ásia e da África, devido “a pobreza do terreno”¹⁹.

¹⁷ MATOS, Raymundo José Cunha. *Corografia histórica da província de Goyaz*. Goiás: 1836

¹⁸ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 215.

¹⁹ MENDONÇA, Estevão de. *Quadro Corográfico de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT, (Publicações Avulsas, 64), p. 27.

Essa expressão, “pobreza do terreno”, é bem característica de uma leitura comumente feita sobre o meio natural, quando o mesmo não se apresenta exatamente ao que os exploradores imaginavam, ou seja, quando a vegetação ou a formação dos solos possui características impróprias às atividades produtivas desejadas. Nota-se, assim, que, nos oitocentos, havia no Brasil a observação, por meio de pesquisas de campo, de áreas com potencial produtivo para futuros investimentos.

Mais uma vez, percebe-se que os olhares daqueles homens demonstravam, no que concerne à relação homem-natureza, que já viam a natureza como palco de seus interesses e reservatório de futuros investimentos, de *seus* recursos naturais.

Visconde de Taunay, ao contrário de Mendonça, ao falar sobre o algodão, comenta ser o solo, tanto no norte, às margens do Araguaia e Tocantins, como no sul, de superior qualidade. Essa informação de Taunay pode ser conferida com a atual produção de algodão nas localidades próximas às nascentes do Araguaia, principalmente nas margens do lado de Mato Grosso. Na época, Taunay registrou que a produção de algodão chegava anualmente a 180.595 Kg, dos quais tinham saído, para exportação, 15.495 Kg.

Divergências à parte, essas informações ilustram a idéia de progresso e desenvolvimento nos moldes positivistas, em que o homem é *controlador e instrumentalizador* da natureza. Os homens do século XIX, sob um duplo olhar, ora contemplador das belezas selvagens das paisagens que os cercava, ora envolto pelo seu caráter empreendedor, deixavam aflorar o desejo de transformar o cenário avistado, em “verdejantes campinas e produtivas plantações”.²⁰

Logo, as paisagens naturais, vistas como espaços vazios inertes e improdutivos, necessitavam ser transmutadas em recursos naturais devidamente quantificados em valores econômicos. Os campos e florestas, vistos como lugares inóspitos, deveriam ser ocupados.

Em momentos distintos, vemos também que, a razão primeira do conhecimento científico da realidade do meio natural estava voltada à exploração e ao acúmulo de riqueza. Percebe-se, contudo, alguma preocupação, por parte desses pesquisadores

²⁰ CASTRO, Inês Malta. *Sociedade e Natureza em Mato Grosso (1850-1930)*. 2001. Tese (Doutorado em Gestão Ambiental) – Centro de Desenvolvimento Sustentável - UnB, Brasília.

do século XIX, em compreender a região do Araguaia sob o ponto de vista biológico. O cuidado da catalogação das variedades de espécies animais e vegetais, por exemplo, parece ter ido além de uma simples pesquisa realizada sob o vetor meramente econômico. Nas anotações desses autores citados, os inventários da flora e fauna, por exemplo, também apontam para um desejo em conhecer as dinâmicas apresentadas pela natureza, sua biodiversidade. Mas, qual seria, contudo, o lugar do homem nesse contexto?

Esses homens do século XIX, imbuídos do espírito conquistador, próprio do ideal de progresso e civilização que hegemonizava aquela sociedade, revelam, portanto, uma preocupação que caminha tanto para o conhecimento do meio natural para fins de sua exploração, sobretudo nas avaliações do potencial das variedades da flora e fauna existentes, quanto no sentido de entender a dinâmica da natureza em suas diferentes formas. A ciência aparece neste contexto como elemento justificador e balizador das estratégias sociopolíticas de expansão e domínio territorial

Em um dos momentos em que se deixa falar de si, Couto de Magalhães, sentado sob o luar do Araguaia, numa de suas desertas praias, refletindo sobre essa relação entre o homem e a natureza, sentindo “toda aquela paisagem tão deserta, tão grandiosa e ao mesmo tempo tão serena e tão calma, em absoluto silêncio, que se ouviam as pancadas do coração”, dizia lembrar-se das teorias “nebulosas” dos físicos alemães, repassando “mil doutrinas” que havia pesquisado, numa parte de sua vida em que os estudos eram a sua única ocupação. Temos aqui uma citação de Magalhães que nos servimos de exemplo desse pensamento oitocentista:

Eu disse atrás que sensações como essa são talvez o pressentimento de uma vida para a qual somos destinados. Pensei de novo nisso. Neste século de luzes, nós não tratamos de inquirir o que seremos algum dia; nossas ocupações diárias, nossos interesses materiais nos absorvem por tal forma o tempo, que é mister que uma sensação poderosa como essa nos venha abalar toda a natureza moral, para que dirijamos ao pensamento uma dessas interrogações. Menos materialistas do que nós, os antigos tinham a este respeito suas crenças, e certas ou errôneas, com elas viviam, com elas morriam.²¹

²¹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 99.

1.2.2 O homem e o rio: um mesmo espaço e tempo - Araguaia, século XIX.

Alguns estudos produzidos ao longo dos oitocentos levaram-nos, até o presente momento, a alguns dos principais autores que dedicaram estudos à região do rio Araguaia. Compreender o olhar desses exploradores sobre o rio Araguaia do século XIX, passa também por uma análise das suas descrições sobre o povoamento na região de abrangência do rio Araguaia. Dada à importância que teve esse rio como condutor do processo de ocupação da região, “não podemos vê-lo apenas correndo, temos de sentir o Araguaia sempre lutando, um rio profecia, um rio messiânico”.²²

Muitos foram os desafios que homens e mulheres se dispuseram a enfrentar para chegar àquela região. Portanto, nas análises da dinâmica demográfica que ocorreu ao longo do Araguaia, devemos, num primeiro momento, observar que a mesma foi influenciada por elementos internos, como as condições naturais impostas pelas adversidades decorrentes do isolamento geográfico. Num segundo momento, vale notarmos que as tentativas de adensamento populacional por parte do Império esbarravam nessas mesmas dificuldades, influenciando as tentativas de desenvolvimento econômico orquestradas por agentes políticos, como Couto de Magalhães. Entender essa dinâmica, se torna imprescindível para a compreensão das impressões deixadas pelos exploradores que pelo Araguaia navegaram.

Como lembra Sérgio Buarque de Holanda, no processo de ocupação territorial brasileiro por populações não-índias, temos o seu início marcado para atender aos interesses coloniais, ocorrendo dois fortes impactos: um ambiental, pela cultura das lavouras e do engenho, derrubando matas e abrindo clareiras; e o segundo, humano, pois “os antigos naturais das terras são rapidamente sacrificados, aqueles que não perecem, vítimas das armas e também das moléstias trazidas pelos conquistadores, vão procurar refúgios no sertão distante”.²³ A mobilidade dos homens do litoral para os “sertões inóspitos e ignorados”, fez com que, índios e não-índios, a *caça e o caçador*; se encontrassem e formassem, ao longo do tempo, grupos de mestiços que se destacavam

²² Bispo D. Pedro Casaldáliga, importante liderança cuja trajetória política está ligada à luta contra a ditadura militar e o latifúndio, falando sobre a importância do rio Araguaia no processo de ocupação do baixo Araguaia.

²³ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 3ª ed.. São Paulo: Brasiliense, 1990 p.15.

pelo estilo de vida mais próximo daquela realidade imposta pelas condições naturais do centro-norte brasileiro. Essa análise de Sérgio Buarque pode ser também percebida em Couto de Magalhães, quando diz que o mestiço brasileiro seria mais apto e capaz de sobreviver e conquistar mais espaços. Afirmava Magalhães que, ao contrário do branco europeu, tem os mestiços na mistura das raças seu traço de fortaleza.

A população das margens do Araguaia oferece um aspecto animador: sua tez é lisa, fina e luzente; os músculos desenham-se vigorosos, em grandiosas curvas, no corpo luzente do homem; o apetite, estimulado por aquele ar fino de planícies de centenas de léguas, onde sua circulação não é interrompida por um só obstáculo, exige uma nutrição abundante, que leva todos os dias ao sangue o tributo reparador das forças e que aumenta a vida.²⁴

1.2.3 Dificuldades de povoamento e o vazio demográfico

Percebe-se, nos textos pesquisados, que o processo de povoamento da região do Araguaia por população não-índia ocorreu durante o século XIX, mais particularmente em sua segunda metade. Este teve como base, enquanto estratégia política, o seguinte tripé: adensamento populacional, crescimento comercial e navegação do Araguaia para fins comerciais. Esses três eixos tiveram por objetivo construir um ambiente favorável que permitisse, ao mesmo tempo, povoar, garantir a navegação nos rios Araguaia e Tocantins com vistas ao comércio externo e consolidar um processo de desenvolvimento econômico para a região como um todo, sobretudo por causa do vazio demográfico, incompatível com intenções desenvolvimentistas.

Com efeito, nos escritos desses autores do século XIX, citados anteriormente, há uma constante preocupação com o que se convencionou a chamar de vazio demográfico. Vale salientar que, como estamos sob o foco das interações existentes entre o homem e a natureza, a análise da ação antrópica sobre o meio natural muito nos diz, principalmente quando nos propomos a ver as paisagens do século XIX. Por exemplo, um outro autor, Augusto Leverger, então Barão de Melgaço, considerado pelo Instituto

²⁴ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 175.

Histórico e Geográfico de Mato Grosso um dos maiores historiadores e geógrafos dessa província, lá chegando em 1830, estudou suas vias de comunicação e publicou o fruto desses seus estudos sob o título *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Menciona que, excetuando-se alguns “pobres e despovoados” distritos de Mato Grosso e os “pequenos” destacamentos militares na estrada de Cuiabá para Goiás, os “vastos sertões dessas províncias, compreendidos na região das vertentes do Amazonas”, têm por “únicos habitantes tribos de índios quase selvagens”.²⁵

O problema do adensamento demográfico na região do Araguaia aparece também nas reflexões do Visconde de Taunay como sendo um desafio a ser superado. Sua descrição, apesar de focada em Goiás, assemelha-se à situação de Mato Grosso. Refere-se o Visconde de Taunay a esse contraditório do vazio demográfico ao longo do Araguaia:

E, entretanto, Goiás, pela variedade e exuberância, dos recursos naturais que encerra, é uma província imensa, uma região favorecida dos mais opulentos e apetecidos dons da criação. Grandes rios por toda a parte lhe cortam a extensa área, como que incitando o comércio interno e a permuta: campos ubérrimos se alongam desertos e inaproveitados; metais preciosos jazem ocultos nas entranhas da terra; matas de alentados madeiros orlam os caudais e cobrem o dorso de serras salpica e custosos cristais: todos os tesouros, enfim, da natureza acham-se ali espalhados com inexcédível profusão, tão abundantes quão abandonados. Goiás não tem população para bem povoar uma zona sequer de seu imenso território; não tem hábitos de trabalho constante, pois não vê a retribuição imediata do labor; não sente em si a evolução do progresso; vive vida lânguida e desanimada e, prostrado sobre minas riquíssimas de ouro, não possui um real de seu. Amazonas e Mato Grosso podem à primeira vista parecer ainda mais mal aquinhoados e infelizes; mas elas [as províncias] têm o Amazonas e o Paraguai, rios francos, navegados sem interrupção e que são outros tantos braços do oceano a levarem ao centro das mais remotas localidades o alento e o comércio. Sertão no Brasil quer dizer terreno ainda não de todo ganho ao trabalho e à civilização.²⁶

Temos aqui um vasto território em que as forças da natureza pareciam vitoriosas sobre as intenções humanas em dominá-las. Importante se faz notar que dentro dessas forças naturais, encontram-se os humanos-índios que, em sintonia com os fluxos e refluxos do Araguaia, entram em cena como elementos de uma silenciosa vitória sobre

²⁵ LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT, 2005, p. 45.

²⁶ TAUNAY, Affonso de E. *Goyas – Visconde de Taunay*. São Paulo, Instituto Centro Brasileiro de Cultura, 1931.

a suposta supremacia colonizadora branco-européia. Essa realidade foi assim lamentada por Couto de Magalhães:

Quando chegará, meu Deus, disse eu a mim mesmo, quando chegará o dia em que se verão espelhar florescentes cidades nas margens destes rios! Quando é que se verá o homem arrancar da posse das feras e das tribos selvagens dos índios tanta riqueza que aí jaz sepultada!²⁷

Ao considerarmos a relação entre esses pontos dispersos de população e o tamanho da Província de Mato Grosso, que na época era calculada em 1.500.000 km², ou seja, “quase igual a superfície reunida da Alemanha, França, Inglaterra e Itália, podendo comportar mais de 1,5 milhões de habitantes, tomando por base a densidade da população daqueles países”²⁸, observamos que o impacto antrópico sobre essa região amazônica era ainda bem baixo. Isto reforça a hipótese de que o meio natural em Mato Grosso, ainda no final do século XIX, mantinha suas características originais. Havia, contudo, manchas de degradação nas áreas de garimpo e nas já crescentes áreas de pastagens que pareciam em diversos pontos, principalmente à margem direita do Araguaia, Goiás.

De fato, as províncias de Goiás e Mato Grosso, em seus processos históricos de povoamento, tiveram como marca, a concentração em pontos dispersos, normalmente relacionada aos locais de mineração, o que favoreceu uma vasta área a descoberto ao longo do rio Araguaia.

Atividades produtivas que historicamente proporcionaram a devastação da natureza, como por exemplo, a agricultura e a pecuária, até final do século XIX, aparecem nessa região do Araguaia, de forma ainda muito incipiente. O comércio, nas manchas de povoamento existentes, se resume a uma dinâmica eminentemente interna, em que havia uma supremacia da importação sobre a exportação.

Percebemos que o descontínuo processo de ocupação demográfico do Araguaia, foi, em muito, conseqüência das frustrações causadas pelo incômodo das

²⁷ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p.80

²⁸ *Ibid.*, 1902, p. 24.

adversidades decorrentes do isolamento dos centros mais populosos dessa região, por vezes, considerada de difícil adaptação.

Apesar dessas adversidades, as populações ribeirinhas conseguiram se fixar às margens do Araguaia. Adaptaram-se àquele meio ambiente, aprendendo a conhecer e conviver com as diferentes possibilidades de sobrevivência, trazendo para suas vidas uma diversidade cultural própria daqueles que têm no meio natural a sua principal fonte e referência de vida.

Ao se referir ao vazio demográfico às margens do Araguaia, Couto de Magalhães nos informa que, ao longo da viagem, com exceção dos presídios de Leopoldina, Monte Alegre e Santa Maria, não havia encontrado um só povoado. Cita que, pelas condições de miséria que se encontrava a população de Salinas, bem como a da aldeia de Estiva, resolveu fundar às margens do rio uma povoação para a qual viessem esses habitantes e os índios Xavantes e Carajás. Relata ainda que, uma das maiores dificuldades às margens do Araguaia consistia em encontrar uma área suficientemente elevada, acima do nível d'água, a fim de que, no tempo das grandes cheias, ficasse livre de inundação. Outra dificuldade apontada por Couto de Magalhães, é a falta de água potável e madeira de construção, as quais só existiam à uma distância de quatro léguas.

Augusto Leverger era um dos que reforçava a argumentação de que os vazios demográficos constituíam forte resistência aos governos de Mato Grosso em investir naquela região.

Excetuando o pobre e despovoado distrito de Mato Grosso e dos pequenos destacamentos militares na estrada de Cuiabá para Goiás, os vastos sertões desta Província compreendidos na região das vertentes do Amazonas, têm por únicos habitantes tribos de índios quase todos selvagens. Não é de esperar que tão cedo a civilização possa utilizar-se do complexo dos afluentes dos rios [Araguaia, Mortes e Manso], que até agora mencionei.²⁹

Outro estudo realizado sobre os aspectos de navegabilidade do rio Araguaia e seus afluentes, dentro do contexto da demografia, é o do major de engenheiros em

²⁹ LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso*. Cuiabá: IHGMT, 2005, p. 45

comissão, Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim. Esse texto foi extraído de carta por ele endereçada ao presidente da província de Goiás, Aristides de Souza Espínola, em dezembro de 1879.³⁰

Nesta referida carta, Joaquim Jardim apresenta resultados dos estudos da viagem desde a capital, Goiás, até Santa Leopoldina e dali, a bordo do vapor Araguaia, o mesmo de Couto de Magalhães, pelo rio Grande, até Itacaiú, em 1879, seguindo depois pelo Araguaia até Santa Maria. A primeira observação é de que Joaquim Jardim se refere em alguns momentos ao rio Grande, que é uma das traduções da língua dos Carajás, afeitas ao rio Araguaia. Em outras partes de seu texto se refere ao Araguaia de Berocan, que também significa rio Grande, também originário da mesma língua indígena.

Joaquim Jardim chama a atenção para a precária situação do povoamento, pois com a combinação do rio Vermelho, pelo lado de Goiás, com o rio Grande, produz uma resultante que resvalando o barranco de Santa Leopoldina tende sempre a corroê-lo, produzindo desbarrancamentos, aproximando o rio cada vez mais das casas, “que inevitavelmente terão de desaparecer”.³¹

Descreve ainda, Jardim, que em Santa Leopoldina havia duas ruas paralelas ao rio e 85 casas de telha, sendo duas em construção e quarenta de palha, inclusive dez casas de telha pertencentes ao Ministério da Guerra e um grande barracão em que se achava a oficina da empresa de navegação. É importante destacar que Leopoldina era a principal cidade à margem esquerda do Araguaia, apontada por Couto de Magalhães para ser a capital da Província de Goiás, em sua proposta de navegação comercial daquele rio. Pela descrição de Jardim, observa-se que se tratava de uma localidade com baixo índice populacional.

³⁰ Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, irmão do engenheiro Major D’Engenheiros Joaquim R. de Moraes Jardim. Ambos participaram de expedições no rio Araguaia nas últimas décadas do século XIX. Tiveram por objetivo específico de estudar a navegabilidade deste rio e projetar embarcações que melhor pudessem se adaptar as condições de navegação do rio. Joaquim Jardim, esteve no vapor Araguaia, junto com Couto de Magalhães, quando da inauguração da navegação, em 1868. Ver: JARDIM, Joaquim R. de Moraes e Jerônimo R. de Moraes Jardim. *O rio Araguaia: relatório de sua exploração e Um resumo histórico sobre a navegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, p. 20.

³¹ Ibid., 1880, p. 23.

Jardim visitou, também, a colônia Itacaiú, situada à margem esquerda do rio Grande, Araguaia, 46 km a oeste de Leopoldina. Apesar dessa visita de Jardim ter ocorrido na época da seca, anota em suas observações, que o vapor levou 7 horas e 10 min, num canal de profundidade superior a 66 centímetros. Destaca ainda que em frente a Itacaiú, o rio chega a ter 210 metros de largura – o que se confirma, pois na época da seca, estiagem, devido à diminuição da vazão do Araguaia ocasionada pela redução do volume d'água de seus mananciais, o rio se caracteriza pelas belas praias de brancas areias, num cenário que o torna tão majestoso como na imperiosa visão das abundantes águas que desfilam em suas correntezas do período subsequente.

Sem perder de vistas o período estudado neste trabalho, em que as possibilidades de lazer eram restritas e condicionadas ao status social, e que, na reflexão acerca da relação homem-natureza, temos nesse elemento do prazer, do saber reconhecer as belezas e oportunidades de lazer oferecidas pela natureza, um fator que também colaborou para a motivação de se estar em área como estas.

No entanto, resguardadas as devidas particularidades das distintas regiões, as populações ribeirinhas também viviam conflitos referentes à qualidade de vida à medida em que, ao mesmo tempo, podiam usufruir das belezas e dos prazeres ofertados pela natureza e passavam por dificuldades de diferentes naturezas, como a distância e isolamento das regiões mais populosas, as doenças tipificadas da época e os ataques dos *selvagens hostis* aos brancos que provocaram, ao longo do tempo, desestabilização e medos. Essa situação se relaciona ao contexto do processo de ocupação das áreas próximas ao rio, e muitas vezes aparecem citadas nos relatos dos navegantes como problemas a superar.

No que diz respeito à salubridade, o relatório da corografia de Mato Grosso apresenta algumas informações que relacionam as doenças com o clima da região. Estevão de Mendonça afirma serem as moléstias endêmicas quase desconhecidas pelos primeiros exploradores daquelas regiões. Destaca a malária como sendo a principal doença, com ocorrência nas áreas alagadiças.

Entretanto, na baixada, segundo o testemunho do sábio Barão de Melgaço [Augusto Leverger], os navegantes e os habitantes das povoações raramente são acometidos de outras enfermidades próprias de lugares baixos e onde se opera continua decomposição de vegetais.³²

³² MENDONÇA, Estevão de. *Datas Mato-grossense*. Niterói: Escola de Tipografia Salesiana, 1919, p. 30.

Sobre a varíola, Estevão de Mendonça anota que o seu primeiro registro ocorreu em 1814, causando baixas na guarnição do Forte do Príncipe da Beira – e em 1867, com o regresso da força expedicionária que combateu em Corumbá, quando da Guerra do Paraguai. Esse fato chama a atenção pelo número de vítimas fatais, 6500 casos registrados em três meses.

Pelo lado de Goiás, estudos realizados por Sônia Maria de Magalhães³³ apontam como sendo algumas das principais doenças contraídas pelos habitantes dessa província, segundo viajantes estrangeiros do século XIX, tais como, Johann Emanuel Pohl, August de Saint-Hilaire, George Gardner, Francis Castelnau e D'Alincourt: o bócio, apoplexias nervosas, hidropisia, ataques catarrais, elefantíase, sífilis, afecções do aparelho respiratório, elefantíase do escroto reumatismo, doenças inflamatórias, do baço e do fígado (ver Anexo I).

Por tratarmos dessa complexa e rica relação homem natureza, observamos que essas informações acerca de algumas das doenças identificadas na região do rio Araguaia foram aqui relacionadas para uma breve caracterização da realidade socioambiental das populações daquela região, além de serem fatores que dificultaram o povoamento ao longo das margens do Araguaia. Couto de Magalhães, nesse sentido, argumentava que os governos do Império e das províncias, deveriam ter políticas que incentivassem o crescimento e a fixação populacional nos presídios, vilas e povoados existentes, por meio de isenção de tributos, estímulos à economia local, doações de terras e, principalmente, a viabilidade da navegação a vapor no Araguaia.

Essas ações oficiais possibilitariam garantir povoamento de populações não-indígenas e indígenas amistosas ao longo das margens, com acesso aos rios Araguaia e Tocantins, para darem suporte à navegação nestes rios, particularmente no fornecimento de mão-de-obra e apoio logístico. Por exemplo, no Regulamento de 10 de agosto de 1853, que criou os presídios das regiões de Genipapo e Amaro Leite, constava a distribuição de lotes de terra, uma ajuda de custo de 100 réis e também a distribuição de alimentos por dois anos aos colonos paisanos.³⁴

³³ MAGALHÃES, Sônia Maria. *Alimentação, Saúde e Doenças em Goiás no séculos XIX*. Tese de doutorado apresentada ao Departamento de História da Faculdade de História, Direito e Serviço Social da Universidade Estadual Paulista.

³⁴ ROCHA, Leandro Mendes. *O Estado e os Índios: Goiás 1850 – 1889*. Goiânia: Editora da UFG, 1998, p.49

1.2.4 Estratégias de povoamento

Apesar das dificuldades acima mencionadas, desenvolveram-se algumas estratégias de ocupação tanto pelo governo Imperial quanto pelos governos provinciais. Note-se a construção, a partir de 1849, de colégios e vários presídios militares, às margens dos rios Araguaia e Tocantins, o que também incentivou a entrada das ordens religiosas dos Salesianos, Dominicanos e Capuchinhos para catequizar as sociedades indígenas e garantir o povoamento não-indígena desta região.³⁵

Os colégios tinham por finalidade “domesticar os selvagens”, ou seja, eram acampamentos que objetivavam a catequização dos indígenas e que se localizavam ao longo dos rios. Já os presídios, como, por exemplo, de Santa Leopoldina (atual cidade de Cocalinho/MT), Santa Izabel, na Ilha do Bananal, Santa Maria, Monte Alegre, Januária, Jurupensem e São José dos Martírios³⁶, segundo Mendes Rocha, eram “estabelecimentos militares que tinham a finalidade de ser pontos militares destinados à proteção e suporte da navegação dos rios Araguaia e Tocantins; atrair populações não-índia para as margens desses rios; servir de auxílio à catequese dos índios”.³⁷

A partir do século XVII, em decorrência da expansão do bandeirismo e da catequese jesuíta, estabelecer-se-á dupla linha de penetração: uma, oriunda do norte, que pela via fluvial do Tocantins penetra o território setentrional de Goiás e, outra, paulista, advinda principalmente do centro-sul.³⁸

Mesmo a Província de Goiás com maior volume de políticas para o povoamento das margens do rio Araguaia, possuía apenas pontos dispersos de habitação não-índia. O mapa abaixo, que teve como referência o texto de Mendes Rocha, mostra que na região este povoamento se constituía basicamente de presídios.

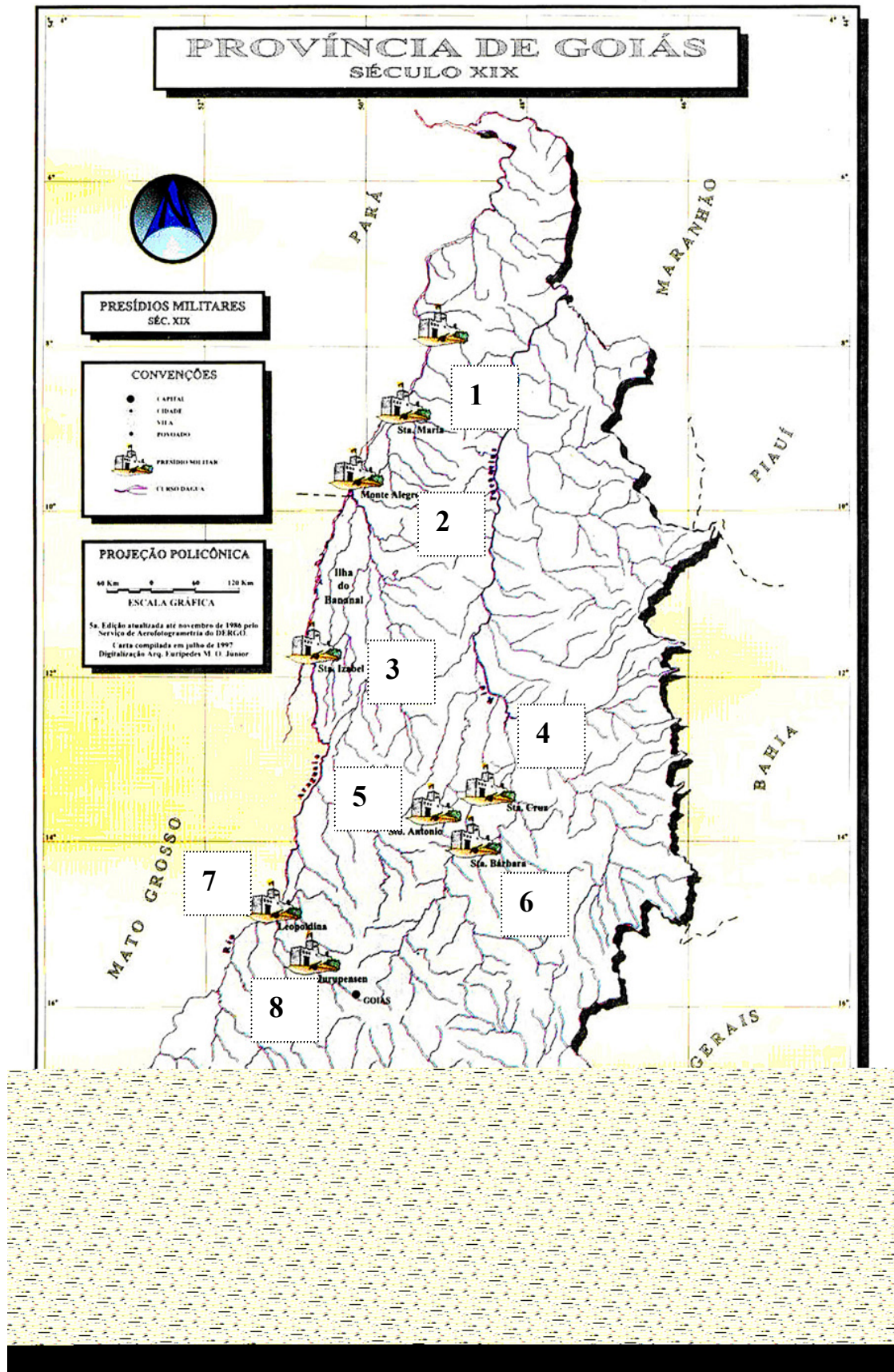
³⁵ ROCHA, Leandro Mendes. *O Estado e os Índios: Goiás 1850 – 1889*. Goiânia: Editora da UFG, 1998, p. 58 e pp 73-85.

³⁶ MARTINS, Dalisia Elisabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973, p. 37.

³⁷ ROCHA, Leandro Mendes. *O Estado e os índios: Goiás 1850 – 1889*. Goiânia: Editora da UFG, 1998, p.58.

³⁸ MARTINS, Dalisia Elisabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973, p. 27.

Figura 5 – Localização dos presídios na Província de Goiás, século XIX.



Fonte: Mapa extraído do texto de Leandro Mendes Rocha (1998), página 60.

O mapa da figura 5, destaca a localização dos presídios de Goiás ao longo do rio Araguaia, bem com a hidrografia da região, durante a segunda metade do século XIX. A numeração existente, que teve como referência o texto de Leandro Mendes Rocha, foi por mim colocada com o objetivo de facilitar a identificação desses presídios. 1 – Santa Maria; 2 – Monte Alegre; 3 – Santa Izabel; 4 – Santa Cruz; 5 – Santo Antonio; 6 – Santa Bárbara; 7 – Leopoldina, cidade pretendida por Couto de Magalhães para ser a capital de Goiás; 8 – Jurupensen.

Se, porém, os governos do Império, para garantir a segurança dos *civilizados* contra os *selvagens*, tinham com os presídios e aldeamentos, esperanças de incentivar a ocupação e fixação nos vazios inóspitos do sertão centro-norte, foram derrotados. Permanecia desabitada boa parte daquelas iniciativas. O governo provincial, impotente para resolver o problema indígena, suspendeu qualquer medida, considerando que seria sacrificar vidas, colocar em um ponto deserto, a mais de 180 léguas de Leopoldina, uma guarnição insuficiente.³⁹

Em estudo feito pelo presidente da Assembléia Provincial, Eduardo Olympio Machado, em 1850, é autorizada a fundação de 5 presídios, assim localizados: no posto Manoel Pinto, Leopoldina; um em cada extremidade da Ilha do Bananal; em Santa Maria e um outro em Cachoeira Grande.

Uma terceira associação foi criada, em 1851, sob influência do presidente de Goiás, Antonio Joaquim da Silva Gomes. Além dos presídios de Leopoldina e Santa Izabel, este na Ilha do Bananal e mais tarde transferido para a foz do rio das Mortes, Antônio Joaquim manda fundar o presídio de nome Januária, depois passando a ser chamado de Santa Maria. Porém, a partir de 1853, deixam-se as construções de presídios no Araguaia e há um maior investimento no Tocantins. Essa medida, segundo Jardim (1880), ocorre em função do desânimo das autoridades provinciais, principalmente de Goiás, pelo transporte fluvial do Araguaia.

Do lado de Mato Grosso, não há registros encontrados que demonstrem uma investida de tal monte, como as feitas por Goiás. O que leva ao entendimento de que,

³⁹ MARTINS, Dalisia Elisabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973, p.73.

durante o período imperial, as ações governamentais para desenvolver a navegação comercial do centro-norte do Brasil pelo Araguaia foram basicamente realizadas com esforços, ou do governo central ou das províncias do Pará e, mais ainda, de Goiás. Em relação à Província de Mato Grosso, pouco se fez, a não ser quando esta estava sob a presidência de Couto de Magalhães, entre 1866 e 1867, como veremos no capítulo 2.

De acordo com Mendes Rocha, os incentivos às populações não-indígenas para estabelecerem povoados ao longo destes rios vieram por meio da distribuição de lotes de terras gratuitamente e da ajuda financeira por parte do Governo Provincial. Ainda, segundo este autor, os indígenas não aceitaram essas imposições passivamente. O caso do presídio de Santa Maria foi exemplar: destruíram-no várias vezes.⁴⁰

Portanto, o governo provincial de Goiás, a partir de 1849, promove mais uma tentativa de sensibilizar o governo imperial da necessidade de constituição de presídios e aldeamentos com o propósito de ocupar os “espaços vazios” do Araguaia. Mas, em decorrência de mais algumas investidas fracassadas da navegação comercial no Araguaia, o então presidente da província do Goiás, Antônio Cândido da Cruz Machado, propunha para a Assembléia Legislativa Provincial, em 1854, que fossem dedicados mais esforços ao Tocantins. E, em 1855, faz contundente discurso na Assembléia Legislativa de Goiás:

Sem força pública necessária para criar-se núcleos de povoações, e missões de catequese nos pontos mais importantes das margens d’este rio, sem o dispêndio de somas que embora pareçam avultadas, mas que ficarão sempre aquém da grandeza do fim a que se destinam, sem meios amplos, e não reduzidos a mesquinhas proporções, sem um empenho, enfim constante, e ardente, que jamais se entibie, diante das contrariedades, o Araguaia, como disse no meu relatório do ano passado, continuará a figurar na carta do Brasil como um rio do Império, mas não será tão cedo da província de Goiás; o futuro de sua navegação, comércio, civilização, riqueza, prosperidade, enfim, terá infelizmente de dormir ainda longo sono, envolto em gélido manto da inércia e do abandono.⁴¹

⁴⁰ MARTINS, Dalisia Elisabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973, p. 78-79

⁴¹ *Ibid.*, 1973, p.71.

Assim, chega-se aos anos 60 do século XIX, sem que o governo imperial e os provinciais tenham resolvido a principal questão para a navegação do Araguaia: a fixação de povoados ao longo desse rio, o que não impede o desenvolvimento de projetos e políticas com o intuito de superar essa carência.

Nesse sentido, as questões levantadas pelos autores supracitados, referentes tanto aos aspectos físicos e bióticos, quanto aos aspectos sociais da região, desdobrou-se de forma ímpar nas reflexões de Couto de Magalhães, motivo pelo qual fizemos de suas obras, a fonte principal de nossa dissertação.

2. VIVER ÀS MARGENS DO ARAGUAIA: O “OLHAR PRISMA” DE COUTO DE MAGALHÃES

É assim que a primeira idéia que eu tive de ir para Mato Grosso durante a Guerra do Paraguai me veio de um sonho (...) Devo notar que a minha ida ao Mato Grosso determinou, por assim dizer o resto de minha existência, e tudo na minha vida se encadeia aquilo tão profundamente que o meu destino seria totalmente outro se eu não houvesse feito a dita viagem.

Couto de Magalhães¹

2.1 O HOMEM E A NATUREZA QUE O ENVOLVE: ENTRE O IDEAL E A PRÁTICA

Ao se propor uma análise socioambiental do século XIX, no contexto da região do Araguaia, duas imersões foram fundamentais para essa reflexão. Primeira, buscar os registros das paisagens, retratos do homem e da natureza que o envolve. Segunda, rever os olhares de agentes históricos da época, que tornaram público um considerável acervo de estudos da realidade socioambiental da região pesquisada. Ao realizarmos essas incursões, podemos observar que Couto de Magalhães foi o principal formulador e articulador político da ocupação e da navegação a vapor do Araguaia. Homem dos oitocentos que, por meio de seus diários, estudos e registros de viagens, pode contribuir de forma ímpar para este trabalho, retratando as contradições e desejos daqueles que, em nome do progresso e da civilização, orientados pelos ideais iluministas e positivistas, viram-se entre o contemplar e o *transformar* da natureza, influenciando e sendo influenciados pelo meio natural originalmente constituído e pelos impactos decorrentes da ação humana nesse mesmo ambiente.

Para melhor entendermos esse personagem, identificamos, primeiramente, alguns dados biográficos esclarecedores de sua concepção de mundo. Em seguida, descrevemos seu projeto e estratégia como homem público, para, enfim, debruçarmo-nos

¹ MAGALHÃS, José Vieira Couto de. *Diário Íntimo de José Vieira Couto de Magalhães*. (org) Maria Helena P.T. Machado. São Paulo: Cia das Letras, 1998, p. 210.

sobre sua percepção da natureza e do homem, sobretudo, no que concerne a região do Araguaia.

Pretendemos analisar não só as motivações de ordem socioeconômicas ou políticas de Magalhães mas, sobretudo, buscar sua compreensão com relação ao meio ambiente, conhecer os desejos e as práticas de homens e mulheres que, no século XIX, ocupavam as margens do Araguaia. E, nesse processo traçar um caminho distinto daquele da linearidade da história formatada em blocos pré-moldados das ditas sociedades civilizadas, ou seja, optar por uma outra história, composta de movimentos e momentos múltiplos. Assim como na natureza uma *bio-história*, pois, se há história, há vida, e *vida-versa*.

2.2 VIVER NO ARAGUAIA - AS REFLEXÕES DE COUTO DE MAGALHÃES

Para melhor compreender Magalhães e suas idéias sobre a região do Araguaia, pareceu-nos pertinente introduzirmos uma breve biografia. Couto de Magalhães nasceu em Minas Gerais em 1º de novembro de 1837. Filho de família influente no Império, seu pai, o capitão Antônio Carlos Magalhães, e seu avô, José Vieira do Couto, figuravam entre a elite mineira. Teve seu primeiro cargo público em 1860, na condição de secretário da Província de Minas Gerais, sob proteção de Afonso Celso de Assis Figueiredo, o Visconde do Ouro Preto.

Em 1862, Magalhães foi nomeado presidente da Província de Goiás, permanecendo nesse cargo até 1864 e, em 1863, realiza uma viagem ao Araguaia. Em 1864, foi nomeado presidente da Província do Pará, situação em que estabeleceu um plano de desobstrução das cachoeiras dos rios Araguaia e Tocantins. Em 1866, em plena Guerra do Paraguai, assume a Presidência da Província do Mato Grosso e, no ano seguinte, inaugura, à margem esquerda do rio Araguaia, em Itacaiú, alto Araguaia, uma colônia militar dedicada ao apoio da navegação a vapor. Com a obtenção de subvenção do Governo Imperial, de 40 contos anuais, desmonta dois navios usados na Guerra do Paraguai, um, às margens do rio Cuiabá e outro, nas do rio Paraguai, transportando-

os até o porto Itacaiú. No ano de 1868, funda a empresa de navegação a vapor do rio Araguaia e inaugura a navegação do complexo Araguaia-Tocantins-Marajó. Entre 1887 e 1888, transfere para a companhia norte-americana Pará Transportation and Trading Company, os direitos de exploração daquela empresa de navegação. Nesse mesmo período, assume a presidência da província de São Paulo e instala em sua residência o primeiro observatório astronômico de São Paulo.

Embora nacionalista ferrenho, Couto de Magalhães foi também um bem sucedido empresário do setor de transportes e um entusiasta dos investimentos estrangeiros no Brasil. Dono de empresas de navegação (Araguaia) e férrea (Rio Verde) e ocupante de altos cargos na iniciativa privada, negociava com banqueiros investimentos internacionais, fato que ilustra a extrema contradição em sua atuação. Como aponta Joaquim Nabuco, a tendência geral das elites brasileiras do século XIX, a questão da “europeização” e do nativismo, da “originalidade e da integração do ser americano, sendo cosmopolita e colonial, percorria a atuação destes homens do Império, que falavam português, mas pensavam em francês e negociavam em inglês”.²

Politicamente articulava com o Partido Liberal durante o período imperial e, após a Proclamação da República, por razões políticas e também por motivos de saúde, sai do Brasil, fica uma temporada na Europa, retorna em 1898 para o Brasil e morre no Rio de Janeiro, nesse mesmo ano.

Magalhães participou dos principais debates da segunda metade do século XIX, escreveu sobre temas de interesse de sua época, tais como a crítica literária, o romance, o ensaio histórico, a narrativa de viagem e o jornalismo. Mostrou-se bem articulado e tornou-se referência na academia, em particular pelos estudos antropológicos que realizou, sendo o mais conhecido *Os Selvagens*, produzido a pedido de D. Pedro II e publicado em 1876. Funda a Escola de Línguas Princesa Isabel, em 1871, o que demonstra grande intimidade com o tema. Dentre outros centros de estudos e instituições de pesquisa, era integrante do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo. Embora sob a influência do pensamento positivista, pode por diversas vezes demonstrar que era um homem à frente de seu século.

² NABUCO, Joaquim. *Minha Formação*. São Paulo: Editora Itatiaia, 2004, p 87.

A concepção de mundo que Couto de Magalhães tem do século XIX pode ser mais bem compreendida por meio de seus seguintes textos: *Diário Íntimo de Couto de Magalhães*, *Diário de Couto de Magalhães de 1886-1889* e *Viagem ao Araguaia*. Pode-se compreender a natureza de tais escritos pela introdução da segunda edição de *A Viagem ao Araguaia*, publicada em 14 de maio de 1889,³ em que Couto de Magalhães descreve algumas de suas viagens entre o Rio de Janeiro e Goiás que, como ele mesmo diz:

(...) são recordações do interior, ou sertões de nossa terra – umas de costumes e coisas que tendem a desaparecer e que por isso mesmo convém escrever; outras são ligadas a minha vida, individual, ou a acontecimentos históricos que fui o principal autor.⁴

Couto de Magalhães, ao registrar o seu cotidiano, mostrou-nos sua intensa e diversificada atuação no processo histórico brasileiro. Dentre todas as suas atividades destacamos a de chefe de armas, quando da Guerra do Paraguai, concomitante ao cargo de Presidente da Província de Mato Grosso, em reconhecida ação militar que lhe valeu o título de general e, também, ao seu feito da navegação a vapor pelo Araguaia.

Ao reeditar o relato de sua viagem ao Araguaia, Magalhães comenta que a sociedade brasileira começava a ter um interesse pela leitura das coisas que dizem respeito ao Brasil e não só ao estrangeiro como ocorria anteriormente. Isso nos chama a atenção por se tratar de um homem do século XIX, que teve um *insite* de anotar, em diários ou relatórios, experiências de vida e percepções de mundo, sob diferentes pontos de vista. Pelo *olhar-prisma* de Couto de Magalhães, fomos, na travessia do arco do tempo, presenteados por uma possibilidade de construção do pensamento oitocentista.

Longe de querer vê-lo como um ambientalista, pois isso resultaria num anacronismo histórico e uma impropriedade conceitual para aquele período, Couto de Magalhães mostrou-se, nas páginas de suas anotações, sensível à complexidade das relações do cotidiano humana junto à natureza. Para ilustrar o modo como o autor pensa sobre essa relação, destacamos, primeiramente, seus estudos de astronomia e o modo como concebe a relação entre o uso do tempo e o desenvolvimento tecnológico. Esses

³ Para efeito de referência bibliográfica, usei a seguinte edição: MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaia*, São Paulo: Espíndola – Siqueira & Comp., 1902.

⁴ *Ibid.*, 1902, p.32.

comentários se somam a outros, como sua descrição das paisagens existentes ao longo do Araguaia, sua crítica à algumas práticas de caça e ao tratamento dados aos índios.

O longo período de convivência com diversos povos indígenas e comunidades ribeirinhas no Araguaia, oportunizou a Couto de Magalhães, outros escritos, realizados assim que se afastou dessa região. Nota-se, por meios de seus estudos, que foi significativa, a sua inserção *in loco*, assim como a sua preocupação com todos os assuntos que envolveram as relações do homem com o seu meio ambiente.

Em seu diário, escrito entre 1887 e 1889, relata seus estudos sobre astronomia, assunto que o entusiasma a ponto de fazer em sua residência, em São Paulo, por volta de 1885, um observatório astronômico. Segundo o boletim da Sociedade Brasileira de Cartografia, Magalhães fundou esse observatório astronômico em sua residência, nas proximidades da Ponte Grande, sobre o rio Tietê, o primeiro que houve em São Paulo (anexo 2). A astronomia passa a ser uma das suas principais ocupações intelectuais, criando nesse seu diário, uma parte intitulada de “Diário de notas astronômicas”.

Em 9 de abril de 1888, em seus apontamentos, aparece uma relação de livros que havia encomendado da Inglaterra, evidenciando seu interesse por esse tema, tais como: *Astronomy for amateuro, Manual of the seyntant, Old and new astronomy, The story of creation, A Pocket Bahamical Dictionary by payton or any other dictionary to the same efect.*⁵ Além desses livros, encomendou, também, equipamentos de astronomia. No dia 25 de outubro de 1887, registrou sua alegria pelo estudo dessa ciência, mesmo que ainda não tivesse chegado suas encomendas.

Continuo muito e muito satisfeito e alegre com os estudos da astronomia. Ainda não me chegou o equatorial que mandei vir da Inglaterra (...) em compensação tenho, quando possível, estudado o céu e as notas que aqui ficam dão idéia do trabalho. Ando lendo as obras de Yung – The Sun, que é encantadora ⁶

⁵ Esse diário me foi “presenteado” pelas prateleiras da Biblioteca Central da UnB que, sem que eu tivesse conhecimento desta publicação, me saltou às vistas. Publicado por Pedro Brasil Bandecchi, a partir dos originais escritos por Couto de Magalhães, esta obra consta da reprodução de seus manuscritos que perfazem um total de 132 páginas. Está precedido por uma breve apresentação de Bandecchi, relatando como obteve esse documento. Ver: MAGALHÃES, José Vieira Couto. *Diário do General Couto de Magalhães, 1887-1889*. São Paulo: 1974, Editora Brasil, 154 p.

⁶ Ibid., 1974, p. 28.

Dando continuidade às suas reflexões sobre o tempo, esse autor tece considerações a respeito da necessidade de mais avanços tecnológicos, e nestes destaca o vapor e o telégrafo, para suprir carências e desejos de longevidade do homem. Discorre sobre como a humanidade vem se preocupando com a velocidade da vida, numa relação de constante busca de um pretenso domínio e de negação, frente ao sentimento da não eternidade da própria vida humana. Em seus apontamentos, relata:

Parece que há muitos anos a humanidade pensa na rapidez da vida do homem; nem por isso, porém, parece que a filosofia tenha feito algum esforço para que o indivíduo economize o seu tempo. A espécie humana, essa sem dúvida alguma que tem ganho muito tempo, com a invenção do vapor e do telégrafo; mas o indivíduo me não parece que tenha lucrado com isso. Qualquer que fosse o fim que a natureza teve em vista com a criação do homem, uma coisa parece fora de dúvida e é que esse fim é mais antigo pela espécie do que pelo indivíduo.⁷

Com esses trechos, percebemos um homem do século XIX, interessado em estudar a existência da vida que nos cerca, numa possibilidade de ampliar o entendimento das relações que envolveram a população do Araguaia com o seu cotidiano.

Quanto aos aspectos socioambientais, o pensamento desse autor oscila entre uma concepção mais consciente do meio natural e uma noção mais positivista de ocupação dos espaços. Por exemplo, no trecho destacado a seguir, escrito em seu diário em 30 de janeiro de 1886, questiona a suposta superioridade dos homens sobre os demais elementos da natureza, quando desenvolve um raciocínio, situando o ser humano numa posição micro em relação ao todo em que estamos inseridos:

Nada há que acalme mais prontamente o espírito do que a comparação da pequenez de tudo quanto nós e até a própria humanidade podem fazer em comparação com que fez a natureza. A pretendida imortalidade dos atos humanos não alcança no máximo 5 mil anos, ao passo que um só dos movimentos da Terra ao longo do círculo chamado de deslocação consome 25.765 anos. Se das coisas que se medem pelo tempo passamos àqueles que se medem pelo tamanho, a pequenez, o nada do que pode fazer a humanidade em confrontação com o que faz a natureza é ainda tanto ou mais aparente. E assim tudo quanto a gerações passadas,

⁷ MAGALHÃES, José Vieira Couto de. *Diário Íntimo de José Vieira Couto de Magalhães*. (org) Maria Helena P.T. Machado. São Paulo: Cia das Letras, 1998, p. 73.

presentes e futuras podem fazer, é infinitamente menos do que este mundo que vivemos, e este mundo que vivemos, o que é ele em relação aos outros? Mesmo, terra a terra, entre os insetos o poder dos pequenos é ainda infinitamente superior ao poder do homem. Até para guerrear a humanidade, os infinitamente pequenos são mais poderosos do que os mais formidáveis exércitos da Alemanha, da França ou da Rússia, ou todos eles juntos somados com a esquadra da Inglaterra. O pequeno ser produz cólera asiática, o coma bacilar (...) uma só dessas migrações do bacilo criando epidemias coléricas na Ásia, Europa e América matou quase 2 milhões de criaturas humanas, ao passo que as mais mortíferas guerras nunca produziram coisa igual (...) insetos na agricultura dos EUA destruíram em algodão, trigo, batatas. (...) . em um ano 300 milhões de dólares, quase 700 mil contos de nossa moeda, ou valor igual a toda a renda geral do Brasil durante um quinquênio! À vista desses e outros fatos quase se poderão repetir ao infinito, de que valem nossas ambições ou as grandezas do homem; são menos do que um grão de poeira. Se uma coisa grande o homem pode fazer neste mundo é desenvolver seus entendimentos de modo a, compreendendo a marcha da natureza, entrar mais depressa no papel final que lhe está reservado por ela; fora disso o que ele faz ou o que faz a humanidade, tudo insignificamente pequeno, nulo, transitório e como dizia Salomão – é pura e simplesmente vaidade.⁸

Contudo, em se tratando de ocupação dos espaços territoriais, sua visão de mundo mais se aproxima de uma visão positivista da sociedade. Em alguns momentos deixou claro que seus objetivos em fomentar a ocupação do Araguaia, além do fortalecimento da economia do Império, era o de contribuir de forma decisiva para a chegada da *civilização* àquela região marcada pelo *primitivismo selvagem*. Esse entendimento de Magalhães pode ser observado em seus relatos de viagem ao Araguaia, quando notou que se tratava de uma região inabitada, por homens brancos, o que o motivou a fazer uma reflexão acerca do problema do despovoamento típico do sertão brasileiro, que, segundo seu referencial de progresso, faz com que a expansão do “desenvolvimento” fique prejudicada.

O retrato do sertão era visto como o local onde residia a fonte, a origem, a constituição de uma identidade americana original. E, que a oposição entre natureza e cultura se dava apenas para a civilização branca. Nesse sentido, a visão de Couto não separava a figura do índio feliz e puro da natureza, elas se complementavam. Uma

⁸ MAGALHÃES, José Vieira Couto de. *Diário Íntimo de José Vieira Couto de Magalhães*. (org) Maria Helena P.T. Machado. São Paulo: Cia das Letras, 1998, pp. 236-242.

visão que pode muito bem ser caracterizada como típica do pensamento oitocentista que, ao longo do tempo, guardada as devidas proporções, ainda paira de forma hegemônica sobre a maioria dos governantes. Diz Couto de Magalhães o seguinte:

Contrista o coração ver as casas abandonadas a um e outro lado da estrada. Na luta que o homem trava com a natureza e o deserto, parece que, em Goiás, tem este último vencido o esforço do homem. Quanto não dera eu para ver povoado essas campinas, que podiam sustentar numerosos rebanhos e que agora são ordinariamente pasto de feras? Há de, porém, chegar um dia em que o povo desta província, compenetrado de seus verdadeiros e legítimos interesses, olhará para o Araguaia, assim como os fenícios olhavam para o Oceano e os mexicanos, para o seu Potosi.⁹

Esse trecho mostra o dilema de uma proposta modernizadora balizada no ideal de progresso enquanto supressão de espaços ditos vazios, improdutivos. Em que o meio natural, apesar da belezas cênicas, são considerados obstáculos a serem ultrapassados. A visão de espaço vazio dos sertões fica aqui evidenciada. Há de se ter, segundo esse pensamento, uma intervenção que faça desse *espaço improdutivo*, uma razão de ser. E esta razão, não pode ser outra a não ser oferecer alguma espécie de renda, algo que a coloque no contexto produtivo da macro-estrutura econômica da sociedade ocidental.

Numa outra descrição presente na obra *Viagem ao Araguaia*, de 1863, Couto de Magalhães convenceu o povoado de Salinas, Goiás, a mudar para as margens do rio Araguaia. Esse convencimento se deu em função das possibilidades de melhoria de vida que o rio poderia oferecer em função dos recursos naturais ali existentes e da possibilidade de desenvolvimento comercial, motivado pela navegação comercial. Depois de Salinas, Magalhães e sua comitiva passam pelo Presídio de Monte Alegre e chegam ao porto de Piedade. Nesse percurso, ele faz uma declaração que, mais uma vez, demonstra sua sensibilidade com a natureza que o cerca.

Não cansei, contudo, de admirar esse soberano gigante que desenhava pelo horizonte, com seu volume imenso de águas azuladas, tão longe quanto a vista podia alcançar. Sentado sozinho numa das praias, eu lançava as vistas em torno do horizonte: é impossível que faça idéia da vastidão delas quem não tem percorrido essas planícies.

⁹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 75

Há na grandeza destas águas uma calma tão serena, como aquela que se observa no oceano visto ao longe. O Araguaia corre ordinariamente entre as praias de areia fina, além das quais crescem zonas de mato, que o acompanham de uma a outra margem, as quais, para quem está dentro do rio, semelham orlas de junco, tão grande é a distância. Aqui, o deserto é de uma majestade tão imponente, que assombra e abate o espírito. Para qualquer parte que lancemos os olhos, enxergam-se planícies sem fim, que se vão tornando cada vez mais azuladas, até que de todo se confundem com o céu.¹⁰

Porém, Couto de Magalhães não deixa escapar sua intenção de transformar essa paisagem em uma outra construída pelas mãos de quem, apesar de admirar, quer vê-la com as formas desenhadas pelo paradigma civilizatório, já à época, engendrado nas sociedades ocidentais, sob o estigma do desenvolvimentismo.

Diante de tanta grandeza, o homem sente o nada de sua existência, a insignificância de suas forças, o vão e estéril das lutas pela vida. Para consolo da melancolia que me traziam estas considerações, a imaginação se me afiguraram essas margens povoadas de risonhas cidades; a onda do rio era turbada pela pá estridente do vapor, e vi confundir-se com a plumagem verde dessas florestas o lastro negro que deixa sua fumaça. Como não fora belo, dizia eu comigo, ver sobre estas margens tão plainas erguerem-se, espelhando-se nas águas, belas fazendas, igrejas, edifícios de toda sorte? Como serão ricas e felizes essas povoações ao longo do rio, com seus milhares de peixes, os lagos com suas ilhas e canais, a floresta abastecida de matas colossais e virgens, as campinas dilatando-se sem fim por horizontes tão vastos e desertos como o oceano?¹¹

Uma melhor compreensão de seu pensamento, acima ilustrado, marcadamente lúcido e ao mesmo tempo contraditório, como não poderia deixar de ser, em se tratando de um filho do expansionismo comercial do século em questão, é possível, por meio de uma reflexão sobre sua descrição dos aspectos físicos e bióticos do Araguaia e, sobretudo, de sua reflexão sobre o homem e o povoamento dessa região, seguindo as pegadas que marcaram os caminhos e descaminhos do *Araguaia-sertão*.

¹⁰ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, pp.101 e 150

¹¹ *Ibid*, 1902, p. 151

2.3 ARAGUAIA – SERTÃO E A REALIDADE SOCIOAMBIENTAL.

Quando presidente da Província de Goiás, Couto de Magalhães, em 1863, realizou uma viagem ao rio Araguaia com o objetivo de estudar a área sob a influência deste rio para assim subsidiar seu projeto de navegação a vapor, dentro da estratégia de “integração” do centro-norte ao restante do país. Fruto dessa viagem, suas anotações transformaram-se no texto intitulado *Viagem ao Araguaya*, cuja primeira edição data de 1 de novembro de 1863. Neste relatório, informações que vão desde a localização geográfica do rio Araguaia, as principais características dos solos e vegetações e a identificação de fauna e presença humana, formam um quadro de significativo valor histórico, pois retratam um realidade socioambiental de um século que marcou profundas transformações sociais no Brasil.

Durante a localização geográfica do Araguaia, o autor subdivide a região central do Brasil, tendo este rio como eixo condutor, em três zonas distintas: a primeira, entre Goiás e a serra do Acaba-saco; a segunda, desta serra a Lambary; e a terceira, desta ao Araguaia. Sendo a primeira composta de campinas, buritizais e capões, que são bosques isolados no meio de um descampado, como, segundo ele, predominam as vegetações do interior do Brasil, especialmente dos sertões do São Francisco. É uma região fechada ao sul pela serra Dourada. Ao nascente, pelo grande platô, que divide as águas do Araguaia das do Maranhão; ao norte, pela serra do Acaba-Saco, e ao poente, pelo rio Vermelho.

A Segunda zona, de 15 léguas, é composta de constantes serras e terreno pedregoso, coberto de carrascais, mata de carrascos ou carrasqueiros. É fechada entre o rio do Peixe e o Vermelho e atravessada pelas serras do Acaba-saco, Tatú, Lambary e seus ramais. Todo terreno, continua Couto de Magalhães, é rico em ouro, podendo ser o mais rico de toda a província de Goiás. Cita algumas importantes minas, como a d’Antas e as povoações de Santa Rita e Antas, que, segundo suas observações, por falta de investimentos está reduzida a tapera.

A figura 6 mostra o mapa produzido por Joaquim R. de Moraes Jardim, onde destacamos a região zoneada por Couto de Magalhães em decorrência das viagens de reconhecimento de parte da margem direita do rio Araguaia.

Com o intuito de localizar o Araguaia num contexto mais amplo, Couto de Magalhães descreveu a realidade socioambiental dos lugares por onde percorreu durante essa viagem. A tabela abaixo, é um resumo que fizemos de alguns rios e ou localidades em que o autor e sua comitiva passaram e que constam ao longo de seus apontamentos de seu diário de viagem, de 1863. Outras observações e levantamentos constam em seu relatório, mas a seleção desta tabela tem como objetivo compreendermos a cultura desses povos e vivenciar o dia-a-dia das populações nessa região, seus contatos com a fauna e a flora, seu lazer, as riquezas minerais e vegetais, enfim, o homem envolvendo e sendo envolvido pela natureza. Para guardar a originalidade de seus escritos, serão preservadas expressões usadas por Couto de Magalhães que, quando se fizer necessário, serão definidas, em conformidade com a literatura atual.

Tabela 1. Rios e localidades registradas por Couto de Magalhães, 1863.

Rios/localidades	Data	Descrições
Córrego Maribondo	27/09/1863	<p>Terreno próximo é regular oferecendo boas condições para uma boa estrada, é firme, sem declives fortes e na maior parte, coberto de um gorgulho de carbonato de ferro e quartzo, que, suprimindo a macadamização, previne desmoronamento e atoleiros. A formação geológica do terreno é a de transição: a ossada da serra parece ser formada de xisto, talco e rochas metafóricas. Não observado grandes matas; a vegetação é um pouco melhor do que nas circunvizinhanças de Goiás, contudo, amarelada e pouco desenvolvida.</p> <p><i>Gorgulho: pequenos seixos soltos ou ligados por uma argila amarela e vermelha; pedra miúda de que é formado, por vezes, o leito dos rios</i></p> <p><i>Macadamização: sistema de pavimentação de estradas e ruas com pedra britada e saibro que se recalca com um cilindro</i></p>
Rio Bugres	27/09/1863	O terreno é, quanto ao reino vegetal, distribuído em campinas, buritisais e algumas catingas. A formação geológica é a mesma que a precedente.

Rios/localidades	Data	Descrições
Rio Ferreiro	28/09/1863	O rio é inteiramente seco, sua caixa é grande, suas águas rolam sobre areia, não tem pedras. A caça é muita. As campinas são mais vastas, mais planas, menos interrompidas de capões.
Rio Manoel Alves	28/09/1863	Este rio tem por nome o de um crioulo que é digno de ser mencionado, pelos sentimentos filantrópicos que o caracterizam. Tem, reunidos em sua pequena situação, velhos e velhas sem recursos, a quem ele sustenta à sua custa, sem outra força mais que a de seus braços.
Rio do Peixe	29/09/1863	<p>Numerosos bandos de peixes em alguns poços. A caixa desse rio é volumosa e, nas cheias, pode oferecer navegação, por ser pouco empedrado e porque suas águas descem para o Araguaia por declive suave. No reino vegetal está dividida entre campinas batidas, capões e catingas. Nas gargantas da serra do Acaba-saco, vêem-se negrejar os matos, indício certo da fertilidade do solo. Havia rastros de avestruzes, pios de perdizes, marcas de onça. Terrenos de formação primitiva. Rica em ouro e minérios de cobre e ferro.</p> <p><i>Acaba-saco: O nome dessa serra, Acaba Saco, segundo anotações de Couto de Magalhães, foi dada por Bartolomeu Bueno, quando os animais levados em sacos, para alimentação, havia acabado. Cita, também, que nesse rio do Peixe, em 1799, passou o general de Goiás, D. João Manoel de Menezes, após ter vindo pelo Araguaia do Pará. Ver p. 79 e 83.</i></p>
Rio do Peixe – Porto de Santa Rita	29/9/1863	Essa parte do rio é abundante em pescado, distinguem-se a matrinhã, o piáu, o pintado, o barbado, o chicote, tuburanas, voadeiras e pacu-açú. Parece aurífero. Mantém semelhança com o Jequitinhonha. Tem muita caça, como antas, veados, pacas, perdizes, patos selvagens. As areias compõem-se de silício, quartzo, fragmentos de carbonatos e sulfuretos de ferro.

Rios/localidades	Data	Descrições
Córrego do Feixo	30/09/1863	Margem com paisagens de grande beleza. Apesar da existência de ouro, em consequência de ser difícil a água para a lavagem, natureza continua virgem. A serra apresenta um aspecto imponente, a cor das pedras é um acinzentado escuro prá roxo. Pelas fendas arrebetam gigantescas gamelheiras e uma grande quantidade de abelhas, como as jataí, cuja qualidade do mel é superior; bujuí, cujo mel é também perfumado; borá, cujo mel é azedo; mandaguaí, mumbuca, vava, assanharão, achupé, arapúa.
Pouso do Estreito	02/10/1863	Caminhos de várzeas, leitos de areia planos, nas proximidades do Araguaia
Leopoldina	05/10/1863	<p>Leito imenso do Araguaia, com águas turvas, a foz do rio Vermelho, de ondas verdes e límpida, margens de solos férteis. Rios ricos em pescados. Nasce na serra de Ouro Fino. Araguaia corre entre praias de areias, numa largura entre margens de 500 braças; as águas correm de forma igual.</p> <p><i>O Presídio de Leopoldina está na margem direita do Araguaia, junto à barra do rio Vermelho. Segundo Couto de Magalhães, esse presídio foi fundado em 1850, pelo doutor em matemática, João Batista de Castro Morais Antas, quando a Província de Goiás era presidida por Eduardo Olympio Machado. Foi destruída em 1853, e de novo fundada em 1855, sob a presidência de Antonio Cândido da Cruz Machado, e depois removido do largo dos Tigres, em 1856, pelo presidente Antonio Augusto Pereira Cunha, para o lugar onde se encontrava naquele período de 1863.</i></p>
Lago Dumbá-pequeno	06/10/1863	Tem um quarto de léguas de comprimento sobre 300 braças de largura. Nas estações das chuvas se comunica com o Dumbá-grande.
Lago Dumbá-grande	07/10/1863	Em suas proximidades o rio Araguaia continua sendo largo e de boa fundura. Aparecem rochas no meio do rio e as águas se dividem em diversos canais.
Largo das Cangas	08/10/1863	Nessa localidade o rio Araguaia continua largo e profundo. Suas margens fartas em caças.
Araés	10/10/1863	Antiga povoação, várias vezes constituída, em decorrência das minas de ouros existentes naquela região. Também chamada de Santo Antonio de Amaranite.

Rios/localidades	Data	Descrições
Lago do Cocal	11/10/1863	Muitos jacarés, e em sua entrada no rio, tem barreiras baixas, cobertas de capinzal verdíssimo, coberta de arvoredos copados. A sua margem oposta é elevada, de barrancos altos, terra pardo-vermelhada. Crescem palmeiras de indaiá. Observa que ao longo do rio Araguaia, sempre que este recebe um tributário, se devia para o lado dele, fazendo uma curva. Observou essa situação no Rio Vermelho, dos Peixes, Crixá-açú e das Mortes.
Porto de Piedade	12/10/1863	O rio Araguaia continuava largo e suficientemente fundo para a navegação do bote que usavam. Esse Porto de Piedade está situado em um pequeno lago, tendo a margem direita canga de ferro.
Salinas	12/10/1863	O terreno é formado por varzedos, distribuídos em cerrados e campinas lavadas. É uma pequena povoação, mal localizada em função das cheias que não permite fixação no local. Nessa localidade, Couto de Magalhães reuniu os habitantes e convenceu-os de mudarem para as margens do Araguaia numa perspectiva de servir de apoio à navegação.
Ribeirão	13/10/1863	É um grande quadrado, do qual três lados estão cheios de casas e outro aberto. A maior parte das casas é de choupanas de capim e só existiam duas casas com telhas. É uma propriedade de diversos fazendeiros, formada para se protegerem dos índios.
Estiva	14/10/1863	Um povoado com população de 200 pessoas, composta de índios xavantes, carajás, dois canoeiros e dois brasileiros e administrada por padres capuchinho.
Ilha do Dr. Couto	15/10/1863	Nome dado por Couto de Magalhães à uma ilha as margens do Araguaia.
Rio Araguaia	17/10/1863	Testa uma navegação a vela pelo rio que não logrou muito êxito.
Lago das Canguinhas	20/10/1863	A direita do Araguaia, tendo sua entrada um paredão de cangas de ferro, mais acima coberto de floresta espessa, com muita palmeira de indaiá.

A riqueza do detalhamento que pode ser observado neste quadro-resumo, feito a partir das anotações de Magalhães, aparece em diferentes momentos de seus estudos. Cita, por exemplo, que os recursos de alimentos do sertão se reduzem à caça e à pesca; o que indica que a rica biodiversidade local começava a ser descoberta e que aqueles que ali moravam assimilaram hábitos mais característicos dos índios. Comenta o autor: “comem-se jacaré e outros animais, de que os paulistas e mineiros se mostram mui espantados, e sem razão, porque aqui, antigamente se comia iças, tanajuras (formigas fêmeas)”.¹²

Mostrava-se apreensivo com a forma como estavam sendo utilizados esses recursos naturais. Faz forte crítica quando diz ter tido notícias de caçadas de filhotes de jaburu, tartarugas, peixe-boi e pirarucu para preparação de conservas utilizadas nas grandes viagens. Afirma ser a destruição dos peixes no Brasil protegida pelos que ele denomina de “espoletas políticos”, e complementa seu raciocínio de forma sarcástica: “dizem que as onças também pescam e caçam”.

Couto de Magalhães, em registro de suas viagens ao rio Araguaia, relata que nas fazendas de criação do Pará e Mato Grosso, os proprietários não oferecem aos vaqueiros outro sustento além da farinha e sal, e os complementos para a alimentação advêm da caça e da pesca. Como exemplo da variedade e abundância dessas regiões, fala da “fartura que produzem a caça e a pesca”, numa caçada que fez em uma região próxima a Ilha do Marajó. Couto de Magalhães, saindo pela manhã e voltando próximo do meio-dia, trouxe: uma anta, duas capivaras, quatro bugios (primata também conhecido por guariba ou barbado), alguns patos do mato, muitas marrecas, jaburus, colheiros e porção grande de pássaros aquáticos. Ressalta ainda que, ao lançarem na parte da tarde rede ao rio, tiraram cerca de 800 quilos de peixes grandes: tambaquis, pacus, surubins, pintados, etc. “O que caçamos e pescamos dava para sustentar 400 homens e toda a nossa comitiva não excedia a 10”¹³. Já na região mais ao centro do país, nos cerrados entre Minas e Goiás, faz uma mesma referência quanto da fartura de pescado.

¹² MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 31.

¹³ *Ibid.*, 1902, p. 17

Em relação ao São Francisco, quando de sua passagem por lá na ida do Rio a Goiás, diz que “a caça, lá pelos sertões do rio São Francisco, deve ser abundantíssima”.¹⁴

Comenta ter sido no meio dos “cerradões” que viu a primeira das grandes lagoas no interior e “essa que vi deixou-me na memória imagem que nunca mais se apagou”. Na ocasião revela que pela primeira vez tinha observado um bando de cervos, ou *sussuaparas* (grifo dele). Do mesmo modo, também nos cerrados, viu lobos grandes (guará) e um bando de emas.

Dos rios desse itinerário, de Minas e Goiás, afirma serem representativos: Paraibuna, o rio das Velhas, e destaca nele a presença do matrincham (peixe); o São Francisco – que “na barra do Paraupeba deve ter uns duzentos metros e considerável fundura”; e na divisa de Minas e Goiás, o rio Paraíba e o Corumbá.

Aponta, tanto nos “sertões de São Francisco”, quanto nas partes das províncias de Goiás, Mato Grosso, Pará e Amazonas, além da crescente criação de gado e da extração da borracha, a existência de cacau, castanha, salsaparrilha, poaya. Diz ser pouco ou quase nada a produção agrícola, a não ser banana e mandioca.

Para o brasileiro que habita as províncias do sul do Império, a caça e a pesca são conhecidas apenas como divertimento; para o norte, elas exprimem um exercício indispensável à existência, pois delas depende considerável parte dos gêneros com que se alimentam as famílias do interior, sejam ricas ou pobres.¹⁵

Nesse trecho podemos observar que na região do Araguaia, o modo de vida da população, em termos de produção alimentar, estava mais para a subsistência do que para a escala comercial. A vida daquelas comunidades, nesse tipo de atividade produtiva, baseada no extrativismo vegetal e no uso artesanal da caça e da pesca, conjuntamente com a baixa densidade demográfica apontada nos relatos de viagens, nos leva ao entendimento que o meio natural, ainda na segunda metade do século XIX, nas regiões do Araguaia, preservava seus aspectos originais.

¹⁴ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 17

¹⁵ *Ibid*, 1902, p. 18

Mais à frente em suas descrições, o autor enumera os animais que eram encontrados entre as províncias de Goiás, Pará e Mato Grosso, onde se localiza o Araguaia, e que serviam de alimentação para os fazendeiros do norte. Pacas, caetetus, queixadas, tatus, bugios, jacarés, tartarugas aquáticas e terrestres, antas, capivaras, cutias, porco espinho, veado e mucura, também conhecida como raposa ou gambá, faziam parte da fauna identificada. Cita também que nos mercados do Amazonas, a carne que mais se vendia era a de tartaruga de água doce e do peixe boi. Nesse item, chama a atenção para o avanço civilizatório sobre os sertões, justificando que essas descrições sobre a fauna nas regiões norte do país são importantes, “mesmo porque a civilização e as estradas de ferro vão marchando com tal velocidade, que é possível que os nossos netos já não as encontrem”.¹⁶ Reporta-se ainda a um relato do Pe. José de Anchieta que dizia ser o peixe-boi um dos principais recursos da alimentação dos indígenas, na costa de Iguape a Santos.¹⁷ Magalhães faz a seguinte observação:

Hoje [14 de maio de 1889], está ele [peixe boi] totalmente extinto em nossa costa, e os primeiros que se encontram são talvez a 80 ou 100 léguas já de distância da capital do Pará, e dentro do Amazonas e Tocantins; o que quer dizer que já foram extintos em uma extensão de mais de 800 léguas.¹⁸

Faz Couto, profeticamente, uma significativa observação quanto ao possível futuro dessas e outras espécies de animais aquáticos, quando afirma que:

...assim vão destruindo esse precioso alimento, para, em futuro que não está muito longe, gastarem centos, senão milhares de contos, afim

¹⁶ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 25

¹⁷ Iguape, hoje é um município do estado de São Paulo. Possui uma área de 1981,2 km². Abriga as Áreas de Relevante Interesse Ecológico, a Ilha Ameixal, de 400 há, criada em 1895). Por ARIE - Área de Relevante Interesse Ecológico, se entende uma área que possui características naturais extraordinárias ou que abriga exemplares raros da biota regional, preferencialmente declarada - pela União, Estados e municípios - quando tiver extensão inferior a 5.000 ha. As ARIEs têm pouca ou nenhuma ocupação humana, constituída por terras públicas ou privadas. Sua finalidade é a manutenção dos ecossistemas naturais de importância regional ou local. Seu uso deve regular, a cada caso, atividades que possam pôr em risco a conservação dos ecossistemas, a proteção especial das espécies endêmicas ou raras, ou a harmonia da paisagem Ver em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Iguape>, acessado em 23 de agosto de 2006.

¹⁸ Segundo, Iraci del Nero da Costa em estudo que fez com objetivo de orientar alunos em graduação e pós-graduação em história econômica e da demografia da história, sobre medidas de peso, capacidade, volume, área, uma légua, sendo que esta é uma medida itinerária equivalente a 3.000 braças ou 6.600 metros. Ver: COSTA, Iraci del Nero da. Pesos e Medidas no Período Colonial Brasileiro http://historia_demografica.tripod.com/iddcosta/pdfs-ira/co11.pdf, acesso em 23/08/2006.

de repovoar os rios com este precioso animal, como tem sucedido aos franceses, alemães, ingleses e norte-americanos para repovoar seus rios com os peixes que eles destruíram.¹⁹

Ainda em seus comentários sobre a ecologia da Amazônia, esse autor analisa a ornitologia²⁰ de seus lagos dizendo existir uma quantidade considerável de pássaros aquáticos, “ou da família das cegonhas ou a elas aliados, quase todos de grandes dimensões: tuiuiú, jaburá, tabuiaia e o maguari ou baguari”²¹. Essas espécies, segundo o autor, constroem ninhos de grande portes, normalmente em cima de árvores cobertas de cipós, nas regiões conhecidas como igapós, na foz do Amazonas. No tempo em que estabeleceu a empresa de navegação a vapor no rio Marajó, Couto de Magalhães relatou que pode participar de algumas caçadas dessas espécies naquela região do Maranhão.

Temos, portanto, uma situação que caracterizamos como incongruente. Ao mesmo tempo em que Magalhães fazia crítica ao processo de degradação ambiental, como visto na citação anterior, em alguns outros momentos de seus relatos, ele revelava ter praticado caças predatórias e mesmo chegado a propor explosões em trechos do rio Araguaia para poder viabilizar a navegação a vapor. Percebe-se essa incongruência, nas participações desse autor nas caçadas que não significavam uma ação de sobrevivência, pois foram realizadas, quando de sua viagem a uma região isolada de povoados ou feitas quando se encontrava em visita a algum fazendeiro conhecido.

No entanto, o que nos chama a atenção nesse tipo de narrativa, não é nem a caçada, mas a prática da mesma. Segundo observa o autor, depois de varar uma boa extensão de floresta alagada, chegavam a uma área de campo, onde havia “uma cidade de ninhos dos tais pássaros e todas as árvores estavam coroadas destes”. A caçada consistia em derrubar aquelas árvores em que não se podia subir, apanhar os “filhotões” e, mortos aos centos, eram depenados e cortados para serem depois postos nas chamadas barricas, que era um instrumento de se colocar os alimentos em conservas de salmoura. Percebe-

¹⁹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 28

²⁰ Ornitologia é o ramo da biologia que se dedica ao estudo das aves.

²¹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 26

se aí que, embora rudimentar, as caçadas já indicavam algum tipo de interferência na biodiversidade das florestas, pois, mesmo que numa escala aparentemente pequena, essas práticas, entre outras, foram introduzidas pelos *estrangeiros dos sertões*. E como já analisado no capítulo anterior, foi-se criando um saber que, com o tempo, se consolidou como uma prática normal, em função da suposta não escassez dos recursos naturais.

Esse tipo de incongruência de um discurso pela preservação e uma prática agressiva ao meio natural, tanto na “caçada-lazer”, quanto nas posturas políticas de ocupação dos *espaços vazios* pela *civilização*, nos parecem típicas de um homem de seu tempo, que vivia entre o paradigma do desenvolvimentismo e o apreço pelas paisagens *selvagens*.

Outro exemplo desse início de ação antrópica na Região Amazônica é a caça às tartarugas. Ainda em seus relatos, Couto de Magalhães observa que essas espécies saem à praia para cavar na areia os buracos em que desovam. Nas épocas das desovas, ficam os caçadores escondidos e apanham os ovos, ou para comer ou para fazer azeite, pois há ovos em que não aparecem os filhotes e sim óleo”.²²

Faz ainda o autor, uma extensa observação sobre essa espécie de quelônios. Num determinado momento da referida viagem, aporta em uma das praias do rio Araguaia em busca de ovos de tartaruga para sua alimentação e de sua tripulação. Fazendo assim a seguinte descrição:

A tartaruga desova em outubro, época em que, estando as águas baixas, existem não só praias suficientes, como também atmosfera está impregnada do necessário calor para fazer germinar o ovo. Este animal é dotado de um instinto particular, por virtude do qual só procura aquelas praias, que não podem ser inundadas pelas primeiras chuvas. ...Os ovos são divididos em duas classes, uns que produzem o animal, outros que são cheios de óleo, que não tem gema, muito maiores em volume; os primeiros circulam os de óleo. Soube que os últimos (óleos) são destinados à alimentação das tartaruguinhas; essa é a razão pela qual são postos no meio. Como o animal ao nascer não teria força para romper a crosta de areia que os cobre e defende, a Natureza ali dispôs aquela alimentação, com a qual podem esperar não só o aumento de forças, como também o tempo que lhes é necessário para romper o buraco.²³

²² MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 121

²³ *Ibid.*, 1902, pp. 120 -121

Essa citação demonstra a sensibilidade e o conhecimento desse homem dos oitocentos que, em meio às adversidades de uma viagem nas condições posta naquele período, teve a capacidade de analisar a constituição de um ecossistema e buscou identificar a razão da existência de um ovo com óleo entre os demais ovos com filhotes. O mesmo fez nas demais descrições do meio natural e do comportamento de outras espécies, quando observou outros exemplares. No caso do peixe-boi, por exemplo, comenta que, além da pesca com arpão, ainda existia um outro método que consistia em cercar, durante a enchente, as pequenas bocas por onde deságuam no Amazonas os lagos existentes. Faz-se, então, segundo ele, uma mortandade de milhões de peixes de todos os tamanhos e qualidades, que ficam em seco naquelas vastas regiões de muitos e muitos quilômetros quadrados de água, a qual, escoando-se pequeno canal que tampam, deixa morrer tudo quanto é exclusivamente aquático. Conclui, então, Couto de Magalhães:

Neste andar, o Amazonas, que é o mais piscoso dos rios do mundo, não terá peixe algum nestes cinqüenta anos. Quando fui presidente do Pará, já o peixe, na capital, estava quase todo destruído pelo timbó [cipó venenoso usado para pesca], pelos currais (acima citado), a que lá chamam de *cacurys*, e por outros meios de destruição mais estúpida e imprevidente do que jamais foi praticado pelo índio antropófago, que aqui viveu tantos centos de anos, utilizando-os sem destruí-los.²⁴

Nesse trecho, observamos que o autor se vale do índio como exemplo positivo de quem faz o uso adequado dos recursos naturais, que hoje nomeamos como uso sustentável. Ao usar a expressão “índio antropófago”, mais do que querer adjetivar os índios como selvagens, expressão corriqueira à época, fazia uma crítica ao modo insustentável dos “civilizados” em manejar a natureza. Como já mencionado, mostra as contradições de um homem que vivia às voltas entre conviver com o meio natural e querer introduzir, nesse mesmo ambiente, o contexto do progresso orientado pelos ideais positivistas.

Faz Magalhães a mesma crítica ao procedimento da pesca em época de piracema. Comenta, como exemplo, que o “pretendido civilizado de São Paulo em seus

²⁴ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p.28

rios de poucos peixes”, aguardam justamente a desova dos mesmos, entre os meses outubro e janeiro, para que nessas ocasiões de muito peixe, longe de avaliarem que é o produto de toda a bacia, e que, uma vez destruído, ficará ela despovoada, como aconteceu nos Estado Unidos, julga que “essa quantidade é filha do lugar, assim destroem por atacado, não só os progenitores, como as gerações por vir”.²⁵ Nesse contexto de crítica a essas práticas que hoje chamamos de “ambientalmente insustentáveis”, faz também uma outra de ordem política quando, no caso de São Paulo, lembra que, mesmo havendo lei provincial que proíbe a destruição desse “alimento precioso”, os proprietários donde correm esses rios, usam do seu poder de voto, e os “chefinhos políticos dos lugares do interior, ignorantes e egoístas, preferem a vantagem dos votos atuais ao bem da futura população de São Paulo”.²⁶

Da mesma forma, critica a sociedade brasileira que se deixa internacionalizar pelas culturas européias e que, portanto, deveria investir em registrar mais as coisas que nos são próprias, quando diz:

Alí [Amazonas, Tocantins e Araguaia] se reúnem costumes dos brancos com as artes africanas e indígenas e com infinidade de informações muito mais interessante do que as coisas de Paris, que são as que mais nos ocupam. Deve isso ser feito quanto antes, porque os costumes nacionais estão de tal sorte transformados, que eu, que não me considero velho, contudo, em muita coisa, pertença a uma sociedade que já deixou de existir.²⁷

Mais uma vez podemos perceber que Couto de Magalhães assume uma postura de defesa do que hoje chamamos de uso sustentável dos recursos naturais. Se coloca também ao lado de costumes que valorizam a miscigenação do povo e da cultura brasileira. Porém, quando observados outros relatos, Couto de Magalhães, mostra-se um agente do século XIX, mais preocupado em viabilizar políticas que favoreçam os interesses do ideal desenvolvimentista, por ele encarnado, como no caso do projeto de nave-

²⁵ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 28.

²⁶ *Ibid.*, 1902, p. 29

²⁷ *Ibid.*, 1902, p. 31.

gação comercial do rio Araguaia. Essas contradições de Couto de Magalhães surgem, muitas das vezes, em suas descrições dos habitantes ao longo das margens do Araguaia.

2.4 POVOS DO ARAGUAIA: “SELVAGENS” E “CIVILIZADOS”, MARGENS DE UM DISCURSO.

Em se tratando de seus estudos sobre as populações da região centro-norte do Brasil, Couto de Magalhães interessa-se, sobretudo, pelas populações indígenas. Embora as considerassem *selvagens*, demonstra um certo interesse por suas culturas, realizando, inclusive, algumas traduções. Como observa Mota, em seu artigo sobre as obras de Couto de Magalhães:

Couto de Magalhães, devido à sua condição de militar, viajou por quase todo o Brasil nas décadas de 60 e 70 do século passado [XIX]. Como ele mesmo informa, tinha conhecido mais de trinta tribos diferentes e visitado mais de cem aldeias indígenas. Nessas suas andanças, ele constatou que “o índio catequizado é um homem degradado, sem costumes originais, indiferente a tudo, e, portanto, à sua mulher e quase que a sua família. Os aldeamentos indo-cristãos não têm, pois, costumes originais: sua família é a família cristã, mais ou menos moralizada, segundo o caráter individual do catequista. (...) A prostituição que se nota em tão alta escala nas aldeias fundadas por nós, é a consequência forçosa do aldeamento, o qual, trazendo a vida sedentária a homens que não têm as artes necessárias para viver nelas, sujeita-os à cultura da terra para obterem um alimento inferior para eles, ao que com menor trabalho conseguiriam na caça e na pesca, (...) Daí o desgosto, a preguiça, a ociosidade, que forçosamente corrompem tudo, e creiam, a prostituição, a embriaguez e outros vícios. (...) Cada tribo que nós aldeamos é uma tribo que degradamos, é a que por fim destruímos, com as melhores intenções, e gastamos o nosso dinheiro”. (Magalhães, 1873: 477, 484, 512).²⁸

²⁸ Texto retirado de artigo publicado pelo professor Lúcio Tadeu Mota, do Departamento de História da Universidade Estadual de Maringá – PR, encontra-se no seguinte endereço eletrônico:
<http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol02_atg7.htm>, acessado em 06.03.2006.

Este trecho foi extraído da obra *Os Selvagens*, estudo realizado por Couto de Magalhães, a pedido de D. Pedro II. Considerado por alguns autores, como Luiz Tadeu Mota, como um dos principais estudos já produzidos sobre a questão indígena no Brasil no século XIX. Observamos que Magalhães faz forte crítica à política de aldeamento, mostrando-se lúcido ao afirmar que o tratamento dado por aquele método de catequese estava fadado ao fracasso e que nova política deveria ser implantada para não tornar os índios em “sedentários”, dependentes e geradores de despesas para Império. Ainda, quanto aos “selvagens”, faz algumas considerações que nos permite identificar quais e como eram vistas aquelas comunidades indígenas por homens que, como ele, pesquisavam sobre os sertões e formulavam projetos políticos para uma efetiva ocupação do Estado nessas áreas.

Após sua observação de que os “selvagens” estavam mais concentrados na região centro-norte do Brasil e que essa era uma região com forte potencial econômico e necessidade de ser ocupada, Couto de Magalhães revela o motivo de seu interesse pelos estudos indígenas. Publicado no prefácio da 3ª edição de *A Viagem ao Araguaia*²⁹, aponta algumas dessas razões. Primeira, por ser os índios que detêm dois terços do território brasileiro que, pelos seus cálculos, corresponde a aproximadamente “cento e oitenta e duas mil e quatrocentas léguas quadradas”; segunda, pela possibilidade em adquirir “um milhão de braços aclimados e utilíssimos”; terceira, por assegurar nossas comunicações pelas bacias do Prata e Amazonas; e quarta, para evitar, no futuro, “grande efusão de sangue humano e talvez despesas colossais, com as que estão fazendo outros países da América”³⁰.

A grande região ocupada hoje pelos selvagens é o plateau ou araxá central do Brasil, especialmente a parte compreendida entre as terras altas que dividem as bacias do Prata da do Amazonas ao sul, o Araguaia a leste, o Amazonas ao norte e o Madeira ao poente. Nessa região, por assim dizer virgem (...) essa região que por si só daria um reino maior que a França, é quase desconhecida dos brasileiros e dos homens civilizados. A buzina do selvagem, os seus cantos de amor e gritos de guerra, são quase os únicos sons que por ora têm repercutido os ecos desse vasto país.³¹

²⁹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 281.

³⁰ *Ibid.*, 1902, p. 7

³¹ *Ibid.*, 1902, p. 182

A expressão “buzina do selvagem” é uma forma pejorativa que o próprio autor faz quando se refere à outra expressão, por ele utilizada, “buzina do vapor”. Esta significa o progresso e o desenvolvimento decorrentes da navegação a vapor no Araguaia, enquanto que a “buzina do selvagem” simboliza o primitivismo existente nos *inóspitos e selvagens* sertões do *plateau* central.

Argumenta, também, que nesse estudo que fizera da cultura indígena, havia percebido alguns elementos fundamentais para o processo de ocupação daquelas regiões. Que a paz e a segurança de grande parte das populações no interior, as comunicações internas, o aproveitamento de regiões férteis e a sobrevivência das poucas áreas produtivas do interior, como a pastoril, a extrativista, além do transporte fluvial, pelos rios que não têm navegação a vapor, são, entre outras razões, de ordem social. O que justifica os esforços que o Brasil deveria fazer para saber lidar com essa realidade indígena, não simplesmente ignorá-la, com se não existisse. Por isso, sua constante crítica ao sistema tradicional de catequese por aldeamento e ou aprisionamento e escravidão dos *selvagens*.

Destacou alguns dos povos indígenas que habitavam nas regiões do Araguaia, como: os Xavantes, os Carajás e os Canoeiros, sendo este o que mais mereceu análises. Sua escolha em citar este povo, deve-se ao fato dos canoeiros terem sido considerados um dos mais violentos daquelas regiões, afugentando pessoas que pretendiam formar povoados ao longo do Araguaia. O que se torna relevante, no contexto em que a baixa densidade demográfica aparece como um dos principais obstáculos à navegação a vapor no rio Araguaia, tanto nas análises de Magalhães quanto em relatórios de províncias.

Ao descrever os Canoeiros, Magalhães os caracterizava como de estatura baixa, cabelos e olhos negros, cor de bronze, fino, ágil e com pernas levemente arqueadas. Esse povo, ainda segundo Couto de Magalhães, tornou-se célebre por seus ataques contra os navegantes e viajantes. Observava que os Canoeiros chegavam, nos ataques que realizam, sem serem percebidos e retiravam-se sem baixas.

A tribo dos Canoeiros parece ter tido outrora alguma civilização, porque a maior parte dela entende alguma coisa da língua portuguesa, o que não se pode explicar por aprendizagem que tenha feito agora, visto que seus

membros não dão absolutamente fala. Algum ódio profundo contra a raça branca parece dominar esses selvagens: perseguem-na incessantemente e não dão nunca tréguas.³²

Apesar de considerar os canoieiros como sendo os mais valentes entre os índios, o autor, mais uma vez, deixa expressar sua sensibilidade em trazer detalhes que hoje nos servem como informações daquele contexto socioambiental. Por exemplo, descreve os corpos dos canoieiros, dizendo que eles têm uma espécie de calo que vai desde o cotovelo até a mão, possivelmente por eles se arrastarem para acompanhar os brancos. Cita alguns exemplos de ataques feitos pelos canoieiros, como a do extinto arraial do Tesouras, cujos habitantes foram mortos e suas casas foram arrasadas sem a menor piedade. Além dessa localidade, outras também foram citadas pelo autor, como vítimas dos canoieiros: São Félix, Cocal, Água Quente, Amaro Leite, Crixás e a vila do Pilar, todas nas proximidades das margens esquerda e direita do Araguaia. Diz que o “chefe” dos canoieiros é por eles chamados pelo nome em português de “Capitão”.

Todas as tentativas de catequese têm sido frustradas. Nem mesmo se tem conseguido até o presente civilizar os presos em combate. Aí vai um traço característico se seu amor pela independência, da obediência a seus chefes, do ódio que nos votam e do qual são testemunhas diversas pessoas de conceito, como sejam o major José Coelho Furtado, o capitão Adrião Lopes Barreira, Paulo Machado dos Santos e Luciano Martins Canabrava: alguns guerreiros mais atrevidos foram presos, depois de muito feridos. Chegaram-se a eles major José Coelho.

– Vamos para casa, que estão muito feridos, disse-lhes Coelho.

– Não, responderam os índios, o capitão não quer.

– Então nós os matamos.

– Sim, disseram os selvagens; mas não matem com faca, porque dói muito.³³

Continua Couto de Magalhães narrando que, em decorrência dessas mortes, as tais pessoas que executaram os índios, viram-se obrigadas a sair da região, e que “o

³² MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 112

³³ *Ibid.*, 1902, p. 115

sertão do Amaro Leite, que contava com uma população de 3.000 homens, ficou inteira e absolutamente deserta”.³⁴

Esses trechos em destaque demonstram o cuidado de Magalhães ao relatar minuciosamente os acontecimentos, de tal forma que pudesse dar o máximo possível de realidade às suas descrições. O que torna mais rico seu relatório do ponto de vista histórico, pois, mesmo considerando os possíveis exageros cometidos, por sua parte ou por aqueles com os quais manteve diálogo, retratou uma realidade vivida pelo homem oitocentista. Diz ele ao referir-se ao modo como havia conhecido parte dos costumes dos canoeiros.

A descrição que eu fiz do tipo canoeiro foi-me ministrada por um casazinho deles que vi na freguesia de Entre-Rios, desta província [de Goiás], em dezembro do ano passado [1862]. O macho chamava-se Tapirica; da fêmea não me lembro o nome.³⁵

Os termos “macho” e “fêmea”, expressam uma forte conotação de que os índios eram vistos como não-humanos. Seres que careciam passar para um estágio de vida mais avançado e, como isso, entrar para o mundo dos civilizados. Observamos essa percepção quando Couto de Magalhães faz uma distinção entre os índios e os brasileiros. Chama aqueles de “pobres filhos da natureza” e que, em sua estada, em 14 de outubro, num aldeamento de nome Estiva, mais ao norte do Araguaia, visita os Xavantes e os Carajás. Diz: “a Estiva tem uma população de 200 almas, composta de índios Xavantes, Carajás, dois canoeiros e de alguns brasileiros”.³⁶

Sobre os Xavantes, Magalhães, afirma ser seu verdadeiro nome Acuen, mas não detalha o porque dessa afirmação. Supõe ser a mais numerosa tribo da região central do Brasil. Sua estimativa é ser superior a mil índios. Diz ser esta menos bravia do que outras, sendo “mais capaz de civilização e melhoramentos”.³⁷ Ao descrever fisicamente os Xavantes como um povo “varonil, dotado de beleza máscula que admiramos

³⁴ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 115

³⁵ Ibid, 1902, p. 116

³⁶ Ibid, 1902, p. 143

³⁷ Ibid, 1902, p. 144

nas estátuas gregas e romanas”. O autor demonstra, nitidamente, uma preferência pelo tipo masculino, no que tange ao padrão de beleza da época, quando faz as seguintes observações:

(...) os índios são de maior corpo e os mais vigorosos que tenho visto; as mulheres não são belas: suas formas atléticas, seus queixos ordinariamente grossos, poderiam agradar a romanos, não a nós, que estimamos ver esse sexo rodeado de formas delicadas e frágeis, que, dando idéia de fraqueza, animam o instinto da generosidade e rodeiam-no de interesse e encanto.³⁸

Sobre os Carajás, descreve serem estes menos robustos e belos que os Xavantes e as mulheres, mais baixas, delicadas e mais formosas. Têm cabelos compridos e soltos, e os homens usam igualmente grandes cabeleiras, pretas, sendo que o olhar dos Xavantes imprime mais energia e ferocidade que o dos Carajás.

Quanto ao aspecto teológico de suas análises, Couto de Magalhães disserta sobre um pensamento, segundo ele, geralmente aceito, de que todo homem tem uma idéia de um Deus. Percebe, contudo, que, entre Carajás e Xavantes, essa assertiva não é válida. Ele chega a essa conclusão pelo fato de não existir na língua desses povos uma palavra que pudesse traduzir essa idéia. Porém, como os demais povos por ele conhecido, guardam uma relação de simbiose profunda com a natureza, o que os diferencia dos *civilizados*, pelo distanciamento desses em relação aos fenômenos naturais.

Diz ser a poligamia, o adultério e mesmo qualquer outra união sexual que não seja entre casados, caso de punição com morte. No caso de viuvez, atam-se de novo as borlas no braço e na perna esquerda, as quais não tiradas sem que mude de estado civil. Os chamados capitães, adotam os filhos órfãos, dos guerreiros falecidos, até terem condições de se sustentarem. Por meio dessa e outras investigações de Couto de Magalhães, faz ele mesmo um questionamento de “quantas nações não deveriam aprender dos selvagens este costume generoso?”.³⁹

Na tão falada troca de presentes entre brancos e índios, que ainda figuram nas páginas da história, Couto de Magalhães relaciona alguns itens que foram dados aos

³⁸ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 144

³⁹ *Ibid*, 1902, p. 146

índios, por ele e sua comitiva, tais como: baetas, facas, fumo, agulhas, anzóis, espelhos, rosários, entre outras tantas quantidades de objetos distribuídos.

A ignorância dos usos de nossa sociedade civilizada tornava-os engraçados e curiosos, porque a cada momento faziam tolices que incomodavam os companheiros. Um dos objetos de curiosidade para eles foram os bigodes do nosso alferes, que não teve outro remédio senão deixar que muitos neles pegassem e os puxassem para verificar se eram ou não postiços.⁴⁰

Diz terem sido também, ele e sua comitiva, bem presenteados com cera, mel, diversos ovos e alguns objetos que se tornavam interessantes, por serem feitos com suas técnicas artesanais. Por conhecer algumas palavras da língua dos Xavantes, estes demonstravam afeição à sua pessoa e o rodeavam para ouvi-lo falar. Nesse sentindo, faz a seguinte reflexão quanto à relação usualmente imposta pelos brancos aos índios:

Já que falei em língua, é justo perguntar: não é realmente de uma estupidez revoltante o sistema que seguimos de obrigar esses pobres homens a falar o português, sem o auxílio de um interprete? Não é muito mais razoável que primeiro a aprendêssemos nós, para depois, e com vagar, ensinarmos a eles a nossa língua?⁴¹

Parece-nos, assim, mais uma crítica de Magalhães ao sistema de catequese vigente, quando diz o autor que, primeiro, a sociedade *civilizada* deveria aprender a língua dos índios e aponta para o caminho da necessidade de se conhecer para dominar. O que também vale para as relações entre o homem e o meio natural.

Nesse exame da limitação da natureza humana do *civilizado*, a busca pelo domínio da natureza e a perpetuação da vida, parece, para Couto de Magalhães, que esbarra na própria condição humana e na verificação científica dessa possibilidade. Não considera capaz a inteligência humana de chegar ao entendimento do que ele chama de “verdadeira unidade real e natural”. Segundo Magalhães, ainda que assim fosse, isso

⁴⁰ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 148

⁴¹ *Ibid.*, 1902, p. 149

nunca passaria de uma hipótese porque não temos meio para realizar essa verificação.

Dentro desse exercício teórico, Couto de Magalhães sugere:

Para o cego não há cores; para o homem, tudo aquilo que excede aos elementos apreciáveis pela sua inteligência não existe, e o que excede aos elementos apreciáveis pela sua inteligência, ele o sabe que há coisas que excedem a isso, porém qual a proporção delas, isso ele ignora inteiramente. Depois da invenção do microscópio e do telescópio nós ficamos fazendo uma melhor idéia da proporção que as grandezas reais mantêm com as grandezas apreciáveis aos nossos sentidos.⁴²

Outro exemplo das reflexões desse autor acerca da natureza humana, foi aquele em que, no ano anterior à Proclamação da República, mais exatamente em 18 de maio de 1888, teceu algumas ponderações sobre a abolição da escravatura que havia de ser concretizada há poucos dias. Reduz, a cálculos matemáticos, todo um universo de vidas e limita aos interesses particulares, a dimensão humana quando trata da abolição. Magalhães, nesse momento, bem representa a expressão elitista da sociedade capitalista emergente do Brasil.

Penso que isto vai trazer benefícios ao país, mas que muda pelos fundamentos a atual ordem das coisas sociais, tendendo a fundar outra nova. É isso que eu posso calcular agora. De uma estatística do Jornal do Comércio, de 12 do corrente (1888), vê-se que existiam escravos: Minas: 191.952; S.Paulo: 107.320; Rio: 162.421; Total 461.693.

Em discurso do Barão de Cotegipe no jornal de 13 se diz que existiam 500 mil ingênuas (crianças) os quais em proporção com 700.000 escravos adultos estão na proporção de 5/7 ou para cada 14 adultos 10 ingênuos; como porém em 460.000 há 32.928 x 14 +8 segue-se para achar a proporção basta X essa cifra por 10 ou aumentar-lhe mais 1 zero = $329280 + 8 = 329.360$ ingênuos...

Retornando os cálculos, vimos que a província de São Paulo tinha 107.320 escravos, e como neste caso a proporção de ingênuos (14:10) dá 76.420 ingênuos. Temos que o total dos braços sem salários era 91.870 que multiplicados pelo salário de 30\$000 por mês x 12 meses, dá a despesas anual de 33.079.200\$000.⁴³

⁴² MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 149

⁴³ MAGALHÃES, José Vieira Couto. *Diário do General Couto de Magalhães, 1887-1889*. São Paulo: 1974, Editora Brasil, trecho do dia 9 de janeiro de 1889.

Enfim, Couto de Magalhães, homem oitocentista, marca uma posição que reflete uma concepção de mundo que se norteia pela noção de desenvolvimento como conceito estritamente econômico. Adotava uma postura com forte traço etnocêntrico em relação aos *selvagens* e uma posição questionadora quanto à necessidade e às “vantagens” da abolição. Ao mesmo tempo, deixa-se revelar por uma visão relativamente interessante do ponto de vista ambiental, porém, rendendo-se à idéia de que o meio natural deveria ser visto sob as lentes da civilização moderna, como se pode notar por meio de suas estratégias e políticas de povoamento e ocupação dos ditos espaços vazios existentes ao longo do Araguaia.

2.5 ARAGUAIA - POLÍTICAS PÚBLICAS E ESTRATÉGIAS.

Couto de Magalhães foi um dos principais responsáveis pelas formulações e execuções de políticas públicas, em busca da inserção da Província de Mato Grosso no contexto da ocupação dos espaços territoriais dentro da lógica da expansão comercial no centro-norte, via Araguaia. Dentre as importantes ações por ele empreendidas, encontra-se desde o estudo da região e a reflexão sobre suas possibilidades comerciais, até políticas para o povoamento e catequização indígena.

Uma de suas primeiras estratégias foi apontar a necessidade de o governo central ter conhecimento da região, por meio de estudos, como aqueles por ele realizado durante sua viagem ao Araguaia, ou seja, conhecer a realidade do ambiente natural e social para lançar mão das melhores opções de intervenção. Deve haver um trabalho uniforme entre as províncias de Mato Grosso, Goiás e Pará, “o que facilitaria levar adiante este empreendimento da navegação comercial, cuja execução depende talvez a futura integridade do Império”.⁴⁴

Magalhães argumenta ainda que não parece ser boa a política de facilitar as relações “do litoral com o estrangeiro, sem curarmos de unir o litoral ao nosso cen-

⁴⁴ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 217

tro”.⁴⁵ Essa argumentação de Couto de Magalhães se baseia na sua idéia de que o privilégio das relações comerciais entre o Império e a Europa, via litoral, fazia com que não houvesse, no interior do Brasil, um sentimento de pertencimento, o que fragmentava a unidade do Império em torno dos interesses das províncias:

(...) quando o comércio de nossas províncias pelo centro, fazendo umas dependerem das outras, estreitaria os laços de nossa união e faria com que pudesse subsistir inteiro este colosso, que assombra o mundo e que terá de desmembrar-se, a não ser se lançar mão deste único meio de conservá-lo unido.⁴⁶

Trata-se, pois, de uma visão voltada à utilização das vias fluviais existentes no Brasil, como canal de comunicação e unidade territorial. Fazer de rios, como o Araguaia, veias que interligam espaços, físicos e políticos, formando uma rede de integridade nacional, sob a égide do desenvolvimentismo.

Outro aspecto apontado por Couto de Magalhães seria a de uma catequese adequada, sob nova direção, aos *selvagens*. Deveriam ser obrigados a servirem de remadores, visto que eram apontados como excelentes nessa atividade e custariam menos. Isso faria, segundo Magalhães, com que fossem chamados à civilização, pois:

(...) nem se diga que é bárbara esta idéia, por ventura, não obrigamos nossos concidadãos a serem soldados e marinheiros, não os sujeitamos a castigos corpóreos e a um regulamento verdadeiramente sanguinário?⁴⁷

Em termos práticos, Couto de Magalhães, propôs, entre outras, medidas que viabilizassem o povoamento às margens do Araguaia, como a criação de colônias e presídios, a distribuição gratuita de terras pelo governo imperial, entre Mato Grosso e Goiás, além de propor a mudança da capital dessa província para as margens do Araguaia.

⁴⁵ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 217

⁴⁶ *Ibid.*, 1902, p. 217

⁴⁷ *Ibid.*, 1902, p. 221.

Por exemplo, em 18 de fevereiro de 1867, Couto de Magalhães, considerando a grande necessidade de pontos povoados no sertão entre a Província de Mato Grosso e a de Goiás, fez promulgar um decreto para a criação, à margem do rio Araguaia, também chamado, à época, de rio Grande, uma colônia militar com a denominação Itacaiú. Essa colônia militar serviria para que os viajantes pudessem encontrar socorro de mantimentos que os sustentassem e dessem garantia contra incursões de índios Caiapós e outras tribos *selvagens*. Embora fosse localizada em Mato Grosso, essa colônia seria regida pela legislação dos presídios e colônias militares da província de Goiás.⁴⁸ Isso, em função de Goiás já possuir outras colônias que cumpriam esta função de oferecer base à navegação e ao povoamento. Couto de Magalhães, valendo-se de já ter sido presidente de Goiás e conhecedor daquela realidade, achava essa província mais atenta à ocupação dos espaços que margeiam o Araguaia. A referida colônia, citada neste ato de Magalhães, é a mesma localidade onde, em 1868, foi inaugurada a navegação a vapor, já com o nome alterado para Itacaiú, nas proximidades das nascentes do rio Araguaia.

Couto de Magalhães propôs, também, a criação de um presídio entre Santa Maria e São João das Duas Barras, pois em suas proximidades havia, no rio Araguaia, cachoeiras, que necessitam de apoio por terra. Esta seria de fundamental importância para que houvesse de fato um processo supostamente ordenado de ocupação daqueles espaços, onde a navegação do rio Araguaia aparece como amálgama dessas políticas. Esse e outros presídios do Araguaia deveriam estar a cargo do Ministério da Marinha, pois, segundo relata, tinha a competência de desenvolver a navegação interna do país, e não a cargo do Ministério da Guerra, como acontecia à época. Melhor, ainda, segundo Couto de Magalhães, seria estar o ministro encarregado de promover a indústria e o comércio da nação, às questões de navegação dos rios.

O que se tem em vista não é navegar os rios, como meio de dar maior incremento à Marinha, e sim, dar desenvolvimento à indústria e ao comércio, proporcionando-lhes fáceis vias de comunicação; em suma, a questão da navegação de nossos rios é uma questão de economia, que em nada se diferencia das estradas de ferro, de rodagem, ou quaisquer outras vias de comunicação, e parece-me que são os menos próprios para cuidar

⁴⁸ MENDONÇA, Estevão de. *Datas Mato-grossenses*. Niterói, Escola Typográfica Salesiana, 1919, pp. 105-106.

delas os ministros, que têm sobre seus ombros o grande peso de velar porque o país tenha força armada, terrestre ou marítima, para manter a paz interna e o respeito às suas instituições e direitos, tanto por nacionais, como por estrangeiros.

Uma necessidade complementar seria uma legislação especial para as tripulações, pois boa parte dos perigos dessa uma viagem está dentro das embarcações, entre os tripulantes, pelo medo e insegurança ocasionados pelo deserto a que são colocados. Portanto, os presídios e a possibilidade de se ter tripulantes disponíveis, bem como oferecer melhor apoio logístico, motivariam a permanência e o desenvolvimento da navegação.

Oferecer terras às margens do Araguaia por meio de incentivo governamental, também seria uma outra estratégia apontada por Couto de Magalhães, objetivando o povoamento e a movimentação comercial na região até então deserta, assim como o deslocamento de populações e abertura de estradas. Por exemplo, Couto de Magalhães desenvolveu uma estratégia de ocupação territorial, anotada em seu relatório de 1863, que consistiu em convencer parte dos habitantes da comunidade de Santa Rita a se transferirem para o Araguaia, com seus estabelecimentos e gado. Contratou com alguns, serviço para abrirem, pela margem direita do rio, uma estrada que ligasse Leopoldina à Monte Alegre, “passando pelo extinto arraial de Tesouras, evitando-se o vir por Crixás, que importa um volta de 30 léguas e franqueando-se à indústria 50 léguas da margem do rio, até agora assolada pelos Canoeiros”⁴⁹. Essa medida, segundo Couto de Magalhães, resolveria a falta de comunicação com a capital e as guarnições de dois presídios estariam asseguradas. Como ele mesmo afirma, “é assim que ao deserto se hão de ir sucedendo a população e a indústria nas margens do grande rio”.⁵⁰

Outras intervenções concretas também foram efetivadas por Couto de Magalhães, como essa que aparece no relatório da Presidência da Província de Mato Grosso à Assembléia Provincial, em 20 de setembro de 1869, pelo então Presidente Barão de Melgaço:

⁴⁹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 82

⁵⁰ *Ibid.*, 1902, p. 82

Do último relatório informamos de que o Exmo. Presidente, Dr. Couto de Magalhães, mandava contratar com o cidadão Antonio Gomes Pinheiro a abertura de uma via de rodagem desde o rio Araguaia até o Sangrador Grande, no caminho desta cidade para Goiás. Concorreste para essa empresa decretando a consignação de quinze contos de réis (...) Uma estrada de rodagem até o Araguaia é melhoramento que escuso encarecer. Somente notarei que, além das óbvias vantagens que trará nas nossas relações com a Corte e com as Províncias intermédias, faz-nos-há também participar, até certo ponto, nos benefícios que promete a Província de Goiás a iniciada navegação dos rios Araguaia e Tocantins até a Cidade do Pará.⁵¹

Note-se ainda como estratégia de povoamento e ocupação das regiões às margens do Araguaia, a mudança da capital, Goiás, para Leopoldina. Essa proposta se baliava basicamente por Goiás estar em franca decadência em decorrência da baixa do ouro, além das péssimas condições de salubridades que, segundo suas análises, depunham contra Goiás. No contexto dessas reflexões, Magalhães tece críticas ao que, segundo ele, seria uma das principais causas dessa situação de decadência de Goiás: a herança do Brasil colônia. Afirma que, em função do modo com que os governantes lidavam com a temática do desenvolvimento, permitiu com que, “os capitães-gerais fundassem neste lugar a sede do governo de sua capitania, no tempo em que o ouro abundava e o governo português procurava com a política, aliás útil para ele, sufocar o comércio, as luzes e a civilização”.⁵² Vemos aqui, uma clara influência do ideal iluminista na concepção de desenvolvimento defendida por Magalhães.

Conforme este autor, dentre os argumentos de sua estratégia, Leopoldina se localizava às margens direita do Araguaia, o que facilitaria seu desenvolvimento pelo comércio oferecido pelo rio. Segundo Couto de Magalhães, era justamente o rio Araguaia que iria diretamente movimentar o comércio interno dessa nova capital, motivando a vinda de mais pessoas e com isso aumentando ainda mais o comércio e a circulação da economia. Em seu relatório, *Viagem ao Araguaia*, a transferência da capital

⁵¹ MATO GROSSO, Arquivo Público. Livro de Registros dos relatos apresentados pela Presidência da Província de Mato Grosso à Assembléia Provincial. Arquivo 03-B (1863-1874).

⁵² MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 229.

de Goiás para Leopoldina, traria esta região à modernidade. Enumerava, Magalhães, algumas das principais vantagens dessa transferência:

1º, estar entre a confluência do rio Vermelho e do rio do Peixe, ambos navegáveis e, portanto, facilitando as relações da capital com o centro; 2º, a existência de um terreno de 6 léguas quadradas não alagadiças; 3º, estar no ponto em que deve passar a mais curta estrada para Cuiabá; 4º, estar distante unicamente 29 léguas desta capital e, portanto, ser mais fácil à mudança; 5º, ser um dos mais belos lugares do Araguaia; 6º, ter de 5 léguas em diante de matas para estabelecimentos de culturas que abasteçam a capital; 7º, estar no centro do sistema de navegação fluvial que tem de ligar, em um futuro não muito remoto, a foz do Amazonas à do Prata.⁵³

Assim, Couto de Magalhães, na introdução de seu relato de viagem ao Araguaia, de 1863, narra de forma singular, que o rio Araguaia, mesmo localizado em uma das extremidades de Goiás, ainda assim oferecia condições para receber a capital daquela província. Argumentava que necessariamente não precisava a capital de uma província se localizar mais ao centro e, sim, ter condições de ser uma referência econômica traduzida pelas relações comerciais intra e extra “muros”. Que capital de uma província deveria ser num centro, não físico, mas sim, medido pelo vetor político

Pode opor-se a estas considerações a de estar o Araguaia numa das extremidades da província. Por aqui acredita-se muito em que a capital deve ser no centro da província. Em verdade, assim é: mas quando se diz centro da província, não se quer dizer o centro material, e sim, o moral, o das relações comerciais (...) Quem for teimoso abra o mapa geográfico do Brasil e verá as capitais de quase todas a províncias colocadas, não no centro material das mesmas, mas no centro de suas relações. Não é só no Brasil; na Europa inteira, as capitais são situadas pela mesma forma... abram o mapa do mundo, e verão o mesmo na América, na Ásia, na África e nos países nascentes da Oceania.⁵⁴

Essas estratégias de Couto de Magalhães, fundamentadas e validadas por um “conhecimento científico”, apontam para o entendimento de que, primeiro, o deserto dos sertões necessitava ser visto como terreno útil à civilização; segundo, os meios

⁵³ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 228.

⁵⁴ *Ibid.*, 1902, p. 55

naturais deveriam sofrer as alterações necessárias para que os chamados obstáculos naturais fossem superados; terceiro, as comunidades indígenas deveriam ganhar “utilidade” se integrando à comunidade nacional; e quarto, os governos deveriam estabelecer ações coordenadas, mudando o foco das relações comerciais dominantes, litoral/Europa, para as inter-regiões, fomentando o comércio local com vistas à unidade nacional. E, não se pode esquecer que uma dessas ações centrais deveria ser o desenvolvimento da navegação a vapor.

Portanto, quando nos reportamos às atuações realizadas por Couto de Magalhães na região centro-norte brasileira, podemos observar que ele começou a desenhar seu projeto político para essa região a partir do rio Araguaia, sob o ponto de vista da navegação a vapor.

Em 1862, quando presidente da Província de Goiás, Magalhães se articulava para criar as bases para seu projeto de ocupação, desenvolvimento econômico e integração dessa região centro-norte ao restante do Império. Fez, em 1863, sua viagem de reconhecimento do rio Araguaia e pode conhecer parte expressiva do meio natural dessa região. Em 1864, assume a presidência do Pará e viabiliza projetos de incentivos a navegação do Araguaia e Tocantins. Entre 1866 e 1868, em Mato Grosso, com a vantagem do conhecimento técnico e político acumulado, a navegação a vapor na região central do Brasil deixa de ser um projeto e passa a ser realidade. Esse é de fato um marco na trajetória do homem público Couto de Magalhães, que, na navegação a vapor, teve seu principal conceito de desenvolvimento para o *plateau* central do Brasil. Suas estratégias adotadas para o desenvolvimento dessa região e as especificidades da navegação a vapor no Araguaia serão objetos das análises que entendemos dar uma maior articulação aos estudos sobre as relações que se constituíram entre os homens e a natureza no século XIX, presentes no capítulo a seguir.

3. NA “BUZINA” DO VAPOR - A NAVEGAÇÃO NO ARAGUAIA.

Goiás, 18 de fevereiro de 1864. Se a questão de navegação do Araguaia era um problema que há muito parecia de resolução impossível, agora já não é lícita qualquer dúvida a respeito do êxito dessa empresa, a vista do modo porque o governo imperial e do Pará encerraram esta questão. Muito breve, teremos de ver as florestas vigentes do soberbo rio ondearem entre os novelos da fumaça do vapor, esse primeiro agente da civilização moderna.

Couto de Magalhães¹

Como já explicitado nos capítulos anteriores, a ocupação da região às margens do rio Araguaia, por civilização não-índia, teve por interesse, além da busca das riquezas minerais e “salvação dos incivilizados”, a ocupação dos espaços territoriais em vista ao fortalecimento das relações comerciais e do sentimento de posse daqueles espaços ditos vazios e improdutivos das paisagens naturais. Está intimamente relacionada, a partir de 1800, particularmente na segunda metade do século, com o propósito de viabilizar a ocupação territorial do centro-norte brasileiro, em conjunto com a expansão do comércio interno com vistas ao externo.

O que se pretende neste capítulo é justamente relacionar os estudos do século XIX, em especial os autores que deram particular atenção à relação homem-natureza, na região do Araguaia, atentando para as análises referentes à navegabilidade do rio, principalmente no que concerne às embarcações a vapor, consideradas, naquele século, o motor do desenvolvimento para a região. Para tal é necessário, primeiramente, assinalar a abordagem do cotidiano do homem com o meio ambiente e as implicações envolvidas nesse tema, bem como, o envolvimento existente entre o povoamento e a navegação.

Na perspectiva de ocupar os “espaços vazios” como estratégia para favorecer o desenvolvimento da economia do Império por intermédio de suas províncias, não só os governos de Goiás empenharam-se em viabilizar a navegação comercial do

¹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p.230.

Araguaia, mas também os de Mato Grosso e do Pará. Este, sobretudo quando governado por Couto de Magalhães, e aquele principalmente, se não exclusivamente, sob seu governo. O favorecimento da navegação, por sua vez, dependia da existência de povoaamentos ao longo do rio. Com efeito, no século XIX, o governo Imperial e os presidentes das províncias de Pará, Goiás e Mato Grosso, empenharam esforços no sentido de instituir povoaamentos não-indígenas nas margens dos rios Araguaia e Tocantins².

A implantação de núcleos e colônias nas margens do rio, como assinalado, era vista como fundamental para a navegação, pois não pareciam suficientes os postos militares existentes. E, por se tratar de uma região que, além de possuir riquezas naturais a serem exploradas e revertidas em dividendos aos governos, era uma “via estratégica” para a ocupação dos espaços vazios. O rio Araguaia passaria, assim, a ser uma ligação entre o sul e o norte, alargando com isso as fronteiras, potencializando e diversificando as diferentes áreas sob a influência do Império, numa perspectiva de integração do território brasileiro. Por isso, podemos dizer que o Araguaia tinha duas funções estratégicas: oferecer via fluvial para o fomento do crescimento econômico e servir de eixo na geografia sul-centro-norte. Nas linhas que seguem, procuramos compreender o lugar da navegação nessa estratégia de domínio dos meios naturais e ocupação dessa região.

3.1. A NAVEGAÇÃO FLUVIAL COMO ESTRATÉGIA PARA O DESENVOLVIMENTO DAS MARGENS DO ARAGUAIA

Ao estudarmos os registros das vias de comunicação das Províncias de Mato Grosso e de Goiás, observamos que os governos daquele período histórico chegaram à conclusão de que estavam nos rios as principais veias que conduziriam os fluidos do pretense desenvolvimento desta região. Junto com essa premissa, temos como pressuposto que boa parte dos traços territoriais que desenharam as fronteiras dos atuais estados federativos tiveram nas vias de comunicação fluvial o principal fator vitalizante das mais diversas regiões, configurando suas dinâmicas sócio-econômicas intra e extra-

² MARTINS DOLES, Dalísia Elizabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973, p.47.

fronteiras. Passamos, nesse momento, a elencar alguns dos registros que indicaram as estratégias desenvolvidas pelo governo central e provincial no que se refere à navegação a vapor.

A navegação como estratégia para o desenvolvimento da região precede o século XIX. Enquanto proposta de política pública sistematizada, temos registros de que esse tipo de estratégia iniciou o século XVIII. Por exemplo, o governador da Província de Goiás, Francisco Souza Coutinho, em 1771, orientava a formação de uma sociedade mercantil constituída por comerciantes com a finalidade de se fazerem cumprir determinações régias de “estabelecimento da comunicação da Amazônia com o sul do Brasil através das rotas do Madeira Tapajós e Tocantins-Araguaia”³. Determinou, assim, estudos acerca das condições de navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaia como também da viabilidade comercial entre Pará e Goiás.

Em relato realizado pelo comando da navegação, que empreendeu as viagens tanto de Belém ao Tocantins, como de Belém ao Araguaia, importantes observações foram feitas aos comerciantes e ao governador Francisco Souza Coutinho, com o intuito de avaliar a viabilidade de exploração comercial pelo rio Araguaia, entre as quais, citamos:

Apesar de alguns obstáculos representados por trechos encachoeirados e pelo despovoamento de suas margens, do ponto de vista da navegabilidade, o Araguaia é mais vantajoso do que o Tocantins, pois este, apesar de ter suas margens povoadas apresentava grandes dificuldades naturais, dada a presença das cachoeiras da Itaboca, Tauari e outras, onde se fazia necessário descarregar as canoas e passá-las à sirga (cabo de reboque); sob o ponto de vista comercial o Araguaia oferece a dupla vantagem de propiciar o intercâmbio com os comerciantes de Goiás, e os de Cuiabá, que em trânsito para Vila Boa, onde se abasteciam dos produtos de ultramar ali introduzidos pelas vias da Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, necessariamente passavam pela confluência daquele rio com o Vermelho, bastando, portanto, que nesse local fosse estabelecido um entreposto; seria possível contar com a colaboração dos Carajás que poderiam prestar auxílio como remadores; o povoamento das margens do Araguaia e o desenvolvimento da agricultura na região seriam imprescindíveis ao bom andamento da navegação.⁴

³ MARTINS DOLES, Dalisia Elizabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973, p. 40.

⁴ REIS, Arthur César Ferreira. *Síntese da História do Pará*. Belém: 1942, p. 43.

Nesse documento, transcrito por Reis, destacam-se alguns aspectos relevantes para nossa análise. Primeiro, a referência aos chamados obstáculos naturais, no caso, as regiões de cachoeiras dos rios Tocantins e Araguaia, sem dúvida uma questão a ser considerada pelos tomadores de decisão. Uma das soluções apontada entre os diferentes autores já citados, que tratam desse assunto, inclusive Couto de Magalhães, são os desvios por vias terrestres, servindo de ponto de apoio, em que as mercadorias seriam transportadas por terra, contornando essas áreas dos rios e depois retornando às embarcações. Ou ainda, o serviço de derrocamento, que basicamente se constitui numa intervenção direta no meio natural, pelo uso de explosivos ou outras técnicas de remoção dos elementos rochosos existentes.

Um segundo aspecto é o despovoamento como elemento de dificuldade para a navegação. Como já argumentado anteriormente, sem esses pontos de apoio que oferecessem segurança e abastecimento, a navegação se tornaria inviável. O que também tem correspondência direta com o meio natural, pois, como sabemos, quanto menor a presença humana, menor é a possibilidade de impactos sofridos pelos demais elementos da natureza.

Uma terceira observação que fazemos sobre os estudos realizados pelos comerciantes e entregues ao governador de Goiás, Francisco Souza Coutinho, em 1771, diz respeito à informação da condição estratégica do Araguaia, enquanto canal natural de ligação entre a Amazônia e as demais regiões do Brasil. Isso porque, o comércio que já se fazia presente entre o eixo Bahia-Rio de Janeiro-São Paulo e as vias de comunicação existentes, ligando Cuiabá e Goiás a esses pólos comerciais, aumentava os custos de transportes das mercadorias, tornando mais onerosos à exportação os produtos do centro-norte; o que, por outro lado, favorecia a supremacia da importação sobre a exportação, desestimulando investimentos no desenvolvimento da agricultura, por exemplo.

Essas considerações acerca da navegação a vapor no Araguaia nos valem para afirmar que a proposta da abordagem da história ambiental definida para orientar as reflexões sobre as relações estabelecidas entre a sociedade oitocentista e o meio natural pode oferecer uma melhor oportunidade de aprofundamento dessa análise. O uso

de fontes, como este relatório acima citado, além dos próprios relatórios de Couto de Magalhães, de outros viajantes e homens públicos do século XIX, que pertenceram àquele contexto do Araguaia, também nos oferece elementos para uma melhor reflexão das relações homem-natureza e suas implicações, como também da navegação fluvial e a ocupação daqueles espaços.

Sobre as condições de navegabilidade, por exemplo, esse relatório do comando da navegação do Pará, apresenta o Tocantins como de difícil navegação em função do grande número de regiões encachoeiradas. Já o Araguaia, aparece como mais apropriado à navegação por, justamente, segundo o relatório, ter menos regiões encachoeiradas, o que facilita a navegação e diminui possíveis gastos com obras de derrocamento de rochas ou construção de estradas de apoio.

Outro exemplo desse processo histórico envolvendo a navegação do Araguaia foi quando, em 1799, o ministro dos negócios ultramarinho do Império havia recomendado a D. João Manoel Menezes, então governador do Pará, a navegação dos rios Araguaia e Tocantins. Esta recomendação se deu por intermédio da Carta Régia, de 7 janeiro de 1806, em que o Governo Imperial concede direitos, por 10 anos, aos que se estabelecerem nas margens dos rios Araguaia e Tocantins, uma clara política de incentivo ao povoamento da região. O que também nos permite observar, para ilustrar o que temos dito sobre o processo histórico dessa região, diz respeito ao reconhecimento do meio natural para fins de sua exploração. Medidas como essa da Carta Régia, foram formuladas com base em relatórios de navegantes e de outros exploradores que, independentemente das motivações de suas viagens, possibilitaram um maior conhecimento daquela realidade ambiental.

A Carta Régia de 1806 continha algumas medidas favoráveis ao desenvolvimento da agricultura e do comércio, por meio da viabilização da comunicação fluvial e, principalmente, a garantia da chamada integração norte-sul do país, além do incentivo ao povoamento às margens daqueles rios interligados pelo transporte fluvial, portos e entrepostos comerciais para abastecimento e recargas.

Nota-se, entretanto, que, em 26 de novembro de 1807, o governador geral de Goiás, Francisco de Assis Mascarenhas, o Marques de Palma, responsabilizou o gover-

nador do Pará por não ter concretizado as medidas da Carta Régia de 1806. Desse modo, apesar da medida do Governo Imperial, sua proposta não foi devidamente efetivada, o que contribui para a permanência daquela realidade socioambiental, em que o vazio demográfico, a baixa produção agrícola e a quase inexistência de pontos de comércio, ainda se faziam presentes ao longo do Araguaia. Foram necessários quarenta anos para que outras ações dinamizassem esse processo.

Para incentivar a navegação, em 1847, Ramalho forma uma associação, presidida por Rufino Theotônio Segurado, que levou do Pará dois barcos de couro de boi, trazendo para Goiás sal, vinho, louça e outros artigos.⁵ Em 1848, o então presidente da província de Goiás, Antonio Pádua Fleury, dirigindo-se à Assembléia Provincial, diz ter fundado nova associação com capital a 7:000 réis por 3 anos para intentar o comércio com o Pará pelos rios Araguaia e Tocantins.

Essas associações, aqui mencionadas, foram organizadas por empresários, a maioria comerciantes e/ou políticos que, com o intuito expandir seus negócios e sua influência política, se agrupavam e formavam associações comerciais, como essas citadas, o que lhes favorecia a obtenção de subsídios governamentais.

É nesse contexto que a Assembléia Provincial de Goiás, em 1849, libera 10 mil réis para realizar estudos regulares nos rios Araguaia e Tocantins. O estudo, feito em 1850, pelo presidente da Assembléia Provincial, Eduardo Olympio Machado, diz achar-se desobstruído o rio Vermelho, afluente do Araguaia, na extensão de 20 léguas; suficientes para ligar a capital Goiás ao rio Araguaia. É autorizado a fundar 5 presídios para servir de ponto de apoio à navegação: um no posto Manoel Pinto, Leopoldina, outro em cada extremidade da Ilha do Bananal e mais um em Santa Maria e Cachoeira Grande.

Uma terceira associação foi criada, em 1851, sob influência do presidente de Goiás, Antonio Joaquim da Silva Gomes. Além dos presídios de Leopoldina e Santa Izabel, este na Ilha do Bananal e mais tarde transferido para a foz do rio das Mortes, manda também fundar o presídio de nome Januária, depois passando a ser chamado

⁵ Rufino Theotônio Segurado, pelo recorte temporal, parece ser descendente do desembargador Joaquim Theotônio Segurado que, segundo Pereira, o então governador de Goiás, D.Francisco de Assis Mascarenhas, o havia incumbido pela navegação do Alto Tocantins em 1808. Ver: PEREIRA, Armando de Arruda. *Diário de Viagem de São Paulo à Belém do Pará: descendo o Araguaia set. – out. – 1935*. São Paulo: Gráfica Paulista, 1935, p 120.

de Santa Maria. Todos esses presídios tinham por objetivos dar uma maior segurança à navegação, pela constituição de vilas e povoados e pela formação de pontos de apoio para a realização do comércio fluvial, cumprindo com isso, duas funções estratégicas: a integração territorial por meio do estabelecimento de assentamentos humanos e a viabilização do desenvolvimento comercial na região centro-norte.

Essas medidas isoladas não foram, contudo, suficientes para o pleno desenvolvimento da navegação na região, tanto é que, a partir de 1853, deixam-se as construções de presídios no Araguaia. Só a partir de 1859, os governos imperial e provinciais começam a investir na revitalização daqueles presídios, como o de Januária, que foi restabelecido somente em 1862, já com o nome de Santa Maria. Quando se deixa de investir no Araguaia há, por outro lado, um maior investimento no Tocantins. Essa medida, segundo Jardim (1880), se dá pelo desânimo das autoridades provinciais, principalmente de Goiás, pelo transporte fluvial do Araguaia.

Assim, em 9 de fevereiro de 1855, o governo provincial de Goiás expediu ofício ao Governo Imperial externando sua opinião quanto à navegação do Araguaia, procurando deixar claro sua posição de que, apesar da não estar naquele momento investindo recursos financeiros na navegação do Araguaia, ainda havia esperança de vê-lo ser utilizado comercialmente, como se pode notar no seguinte trecho:

[...] com vontade cordial, sistemática e firme, meios amplos, liberais e acertados, execução pronta, dedicada e intrépida, etc, como por enquanto esse grande e dourado futuro do Araguaia surgirá do seio de suas águas.⁶

Do lado de Mato Grosso, não há registros que demonstrem uma investida de tal monte como as feitas por Goiás, o que leva a um entendimento de que, durante o período imperial, as ações governamentais para fazer acontecer a navegação comercial do centro-sul pelo Araguaia foram basicamente realizadas com esforços, ou do governo central ou das províncias do Pará e, mais ainda, de Goiás. Essa conclusão também pode ser referendada pela observação de que Mato Grosso, em termos de comuni-

⁶ JARDIM, Joaquim R. de Moraes e Jerônimo R. de Moraes Jardim. *O rio Araguaia: relatório de sua exploração e Um resumo histórico sobre a navegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, p. 9.

cação, esteve historicamente mais para a região do Prata, via rio Paraguai, do que para leste, via Araguaia.

No que diz respeito à participação das instituições de Mato Grosso nas relações com o Araguaia, o entendimento do contexto dessa província com a bacia do Prata é fundamental para compreender a sua não participação junto com Goiás e Pará em termos de investimento na região do Araguaia.

Podemos ver a pertinência dessa afirmação em um outro relatório, apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso pelo Exmo.sr. Tenente Coronel Francisco José Cardoso Junior, no dia 20 de agosto de 1871, quando o mesmo afirma ser Corumbá o ponto que melhor se presta ao comércio de exportação, sendo aquela localidade um entreposto comercial entre a província de Mato Grosso e Bolívia.⁷

Observamos o argumento de Couto de Magalhães, quando o mesmo propõe a ligação das bacias do Prata e da Amazônia, via *plateau* central, como forma de expandir o comércio da região central do Brasil, diminuindo com isso, sua dependência em relação aos países republicanos do Prata.

Como visto, a discussão da navegação comercial do rio Araguaia passa por um longo período de estudos, análises e reflexões, que se comunicam pelo trinômio povoamento-navegação-desenvolvimento.

Um dos que mais se empenharam e acreditaram no potencial do rio Araguaia foi Couto de Magalhães, que colocou em prática parte dos anseios acima descritos. De fato, quando governador de Goiás, teve a preocupação de romper com o isolamento da região. Essa discussão passava necessariamente por um debate sobre as vias de acesso à região e, como vimos, sobre o povoamento.

Com esse intuito, ele defendeu a proposta de hidrovia no Araguaia, articulada com a mudança da capital da Província de Goiás para Leopoldina, hoje Aruanã. Sua proposta baseia-se no fato de que a região de Goiás, capital, era de difícil acesso pelo relevo montanhoso e pelo fato de serem precárias as vias terrestres existentes. Distante física e economicamente de outras cidades importantes, e de frágil economia interna

⁷ Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, pelo Exmo. Sr. Tenente Coronel Francisco José Cardoso Junior no dia 20 de agosto de 1871, item II, IHGB. Cuiabá: Typographia Neves e Cia, p. 42.

provocada pelo declínio da mineração e a falta de investimento na agricultura, a capital da Província de Goiás deveria ser transferida para próximo das margens do rio Araguaia, na perspectiva de fomentar o comércio local, pela abertura de novas áreas agricultáveis e pelo incentivo à produção bovina. Com isso, ter-se-ia uma maior condição de atratividade para o crescimento demográfico e a conseqüente ocupação dos espaços *vazios* do sertão centro-norte.

Temos decaído desde que a indústria do ouro desapareceu. A situação de Goiás era bem escolhida quando a província era aurífera; hoje, porém, que está demonstrado que a criação de gado e a agricultura valem mais do que quanta mina de ouro há na província; continuar a capital aqui é condenar-nos a morrer de inanição, assim como morreu a indústria que indicou a escolha deste lugar.

Quanto a mim, entendo que, na escolha do lugar para uma capital, deve-se atender a diversas condições, que capitulo na seguinte forma: condições higiênicas, comerciais, administrativas. Como são possíveis todas estas coisas em um lugar que não é ligado a província, como acontece em Goiás, senão pela dependência do governo! Se fora Goiás um centro comercial, as relações com os outros pontos da província, mais complicadas e constantes, trariam luz ao caos trevoso em que se debate a administração, marchando verdadeiramente às apalpadelas.⁸

Essa é, sem dúvida, uma situação de fundo ao analisarmos as origens da navegação a vapor na região central do Brasil. Se os caminhos por terra eram por si só selecionadores das gentes que por ali queriam passar em busca de novos espaços, os caminhos fluviais poderiam oferecer mais economia, conforto e motivação. E, nessa realidade, o vapor surge como um elemento estratégico para o desenvolvimento da região ao redor do Araguaia.

A navegação a vapor no Araguaia data da segunda metade do século XIX. Porém, algumas literaturas indicam que, desde o século XVII, passaram pelo Araguaia diversos exploradores como, por exemplo, frei Custódio (1625), padre Antônio Vieira (1635), Inácio Rêgo Barreto (1635), Manoel Brandão (1669), Gonçalo Paes (1669), Bartolomeu Bueno (1680, vulgo Anhangüera), Diogo Pinto Gaia (1720), Bartolomeu Bueno da Silva (1722, filho de Bartolomeu Bueno), Paulo Fernandes e Manoel Joaquim

⁸ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, pp. 48-51.

de Menezes (1799). Esses registros não se referem à navegação a vapor, porém, refletem a intenção de homens que viam o Araguaia como uma possibilidade de enriquecimento. Portanto, além de contribuírem com informações sobre o contexto socioambiental desta região, serviram de base para a construção da história da navegação a vapor no Araguaia – neste momento, nossa principal tarefa.

Por exemplo, Armando de Arruda Pereira⁹ relata que a primeira tentativa de explorar essa navegação deu-se em 1669, por Manoel Brandão e Gonçalo Paes. Três anos mais tarde, o governador José de Almeida Vasconcelos incumbiu Antonio Tavares de Lisboa de levar até Belém um carregamento de gêneros e de fundar, juntamente com índios Javaés e Carajás, aldeamentos ao longo do rio a fim de garantir as comunicações. Mais uma vez, percebe-se a relação entre o povoamento e a existência da navegação.

Entre outros autores do século XIX que refletiram a respeito do Araguaia, faz-se aqui menção a Castelnau.¹⁰ Na linha do tempo, com o intuito de mostrar o processo pelo qual o Araguaia foi navegado e pesquisado, o autor também cita Manoel Brandão e Gonçalo Paes, os quais, vindos do Pará, subiram o Tocantins e entraram no Araguaia. Seu curso, porém, só foi conhecido até a ilha do Bananal, depois explorada em viagem do capitão Diogo Pinto de Gaya, em 1720. Castelneau destaca também o engenheiro Florêncio Pereira do Lago, ao lado de Couto de Magalhães, como os dois beneméritos de Goiás em termos de navegação.¹¹

A navegação do Araguaia, ainda segundo relato de Castelnau, ocorreu em duas seções: uma franca, excelente, de aproximadamente de 1.040 quilômetros desde Itacaiú, presídio mantido pela província de Mato Grosso e situado 51 quilômetros acima do de Leopoldina, até a colônia militar de Santa Maria, Ilha do Bananal. E outra, desse ponto até uns 600 quilômetros, aproximadamente, chegando ao ponto de confluência com o Tocantins, em São João das Duas Barras. Unidos os dois rios, continua o Tocantins, já na província do Pará, “cheio de cachoeiras, por 448 quilômetros até pró-

⁹ PEREIRA, Armando de Arruda. *Diário de Viagem de São Paulo à Belém do Pará: descendo o Araguaia set. – out. – 1935*. São Paulo: Gráfica Paulista, 1935, p 98.

¹⁰ CASTELNAU, Francis. *Expedições às regiões centrais da América do Sul*. São Paulo: Ed. Nacional: Biblioteca Anísio Teixeira – MEC, 1949, p 83.

¹¹ Florêncio do Lago foi o engenheiro encarregado de estudar a zona encachoeirada do Tocantins e do Araguaia, e autor da *Memória econômica e política sobre o comércio ativo da capitania de Goyaz*, de 1806.

ximo a Santa Helena de Alcobaça, que dista de Belém 279 quilômetros e donde pode começar uma linha regular de vapores”.¹²

Temos, ainda, outras contribuições de autores que estudaram o processo de construção da navegação no Araguaia; Jerônimo Moraes Jardim em seu relato de viagem ao Araguaia, de 1880, também nos apresenta importantes informações que se somam às já mencionadas. Como demonstrado no capítulo primeiro desta dissertação, Jerônimo Jardim é irmão de outro engenheiro, Joaquim Jardim, que também navegou e estudou o Araguaia.

Esse tenente coronel D’Engenheiros,¹³ Jerônimo Jardim, em seu texto publicado em abril de 1880, faz um levantamento histórico do processo de incursões ao Araguaia e relata que a primeira tentativa para reconhecimento do rio Araguaia de que se tem notícias remonta ao ano de 1720, e conta que o capitão Diogo Pinto de Gaya, por ordem do governador de Goiás, Bernardo Pereira Barreto, explorou o rio Araguaia pela Ilha de Sant’Anna, que conhecemos hoje pelo nome de Ilha do Bananal. Esse relato condiz com as informações colhidas por Armando de Arruda Pereira e Castelnau. Em 1731, foram descobertas as minas da Natividade pelo sargento João Pacheco do Couto, que viajou com 80 homens ao rio Araguaia, a mando do general governador Alexandre de Souza Ferreira ao rio Araguaia.

Em seguida, Jardim continua sua descrição histórica do processo de incursão pelo rio Araguaia, e assinala:

Em 1774 foi fundado com índios javaés e carajás um lugarejo de nome Nova Beira, na grande Ilha de Sant’Anna [Bananal]. Em 1781, fundado São Bernardo de Pederneira, à margem direita do rio Araguaia, entre cachoeirinha e a cachoeira de Tapayunaquára, e logo depois o Alcobaça, depois transferido – em 1793 – para o sítio fronteiro à Ilha de Arapá, entre cachoeira de Tapayunaquára e a de Guaribas, com o nome de Aroyos. Em 5 de maio de 1791, Thomaz de Souza Villa Real, parte do Pará, e, navegando parte do Tocantins e do Araguaia, chega por terra a Goiás. Regressa em 1792, a 22 de dezembro, na confluência do rio Ferreiro com o rio Vermelho.¹⁴

¹² CASTELNAU, Francis. *Expedições às regiões centrais da América do Sul*. São Paulo: Ed. Nacional: Biblioteca Anísio Teixeira – MEC, 1949, p 145.

¹³ JARDIM, Joaquim R. de Moraes e Jerônimo R. de Moraes Jardim. *O Rio Araguaia: relatório de sua exploração e Um resumo histórico sobre a navegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, p.15.

¹⁴ *Ibid*, 1880, pp. 3-4.

Também consta nos relatos de Jerônimo Jardim, de 1775, a bandeira de José Almeida Vasconcelos e Soreval, que esteve entre o sítio Bananal e as povoações dos Carajás. Segundo Jardim, em 1846, o presidente da Província de Goiás, Joaquim Inácio Ramalho, chama, mais uma vez, a atenção para a importância da navegação do Araguaia e o conseqüente desenvolvimento daquela província. Porém, segundo Jerônimo Jardim, foi apenas no ano de 1858 que encontramos pela primeira vez, no relato apresentado à Assembléia Provincial pelo presidente Francisco Januário da Gama Cerqueira, a idéia de estabelecer no Araguaia a navegação a vapor entre Leopoldina e o presídio de Santa Maria, com a condição de serem estabelecidos os demais presídios no Araguaia na parte da província de Goiás, e fundados outros na parte do Maranhão, desde a Ilha do Bananal até a confluência com o Tocantins.

Quanto à iniciativa de estabelecer a navegação a vapor do Araguaia coube, segundo Jardim, ao presidente da província de Goiás, Francisco Januário da Gama Cerqueira, a glória de havê-la externada pela primeira vez, encontrando “eco na energia e gênio empreendedor do Dr. José Vieira do Couto Magalhães que, assumindo a província de Goiás, realizou esse grandioso cometimento”.¹⁵

Em Goiás, quando presidente desta província, de 1862 a 1864, Magalhães empreendeu a viagem de reconhecimento do rio Araguaia, a qual resultou nas análises que o levaram ao entendimento da viabilidade da navegação deste rio. E de 1864 a 1866, no Pará, também se articulou em diversas frentes e estabeleceu plano de desobstrução das cachoeiras dos rios Araguaia e Tocantins para realizar o mesmo intento. Quando implantou a navegação a vapor no Araguaia, em 1868, ele estava na presidência da Província de Mato Grosso. Na condição de presidente da Província do Pará, edita a lei de número 443 de 06 de setembro de 1864, publicada em 07 de setembro desse mesmo ano, que autoriza “aplicar ao desenvolvimento da navegação do rio Tocantins o crédito concedido para subvencionar a navegação a vapor do rio Tapajós”¹⁶ e, no artigo primeiro desta mesma lei, estabelece o montante de 20 contos de réis que deveria ser concedido à navegação do Tapajós, alterando assim a lei do orçamento da província.

¹⁵ JARDIM, Joaquim R. de Moraes e Jerônimo R. de Moraes Jardim. *O Rio Araguaia: relatório de sua exploração e Um resumo histórico sobre a navegação*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880, p. 21.

¹⁶ Lei n. 443 de 6 de setembro de 1864. Tomo XXVI, 1864, Parte I, Coleção das Leis da Província do Grão Pará.

Isso mostra sua persistência e convicção acerca do propósito de viabilizar a navegação a vapor dos rios Araguaia-Tocantins.

Da mesma forma que Jerônimo Jardim, Castelnau credita a Couto de Magalhães o mérito pela navegação a vapor no Araguaia. Porém, assinala em seus estudos que o verdadeiro impulso dado à navegação do Araguaia foi realizado por Francisco de Assis Mascarenhas, governador da capitania de Goiás, entre 1800 e 1804. Ainda em seus estudos, Castelnau, ao referir-se a Couto de Magalhães, considera-o um dos nomes mais conhecidos e populares, não só no interior do país, como em todo o Brasil. Diz Castelnau que Magalhães havia tomado a navegação do Araguaia, desde os primeiros dias de sua presidência em Goiás, como uma de suas principais prioridades. Externa seu reconhecimento a este homem público quando destaca o mérito pelas estratégias montadas para viabilizar a navegação:

(...) arriscando por vezes a vida nos inúmeros parciais dos dois grandes rios; viajando de contínuo e sempre a estudar, ora as raças aborígenes, seus costumes, índole, tradições, ora os meios mais certos de desenvolver a grande zona central deste Império; fazendo entusiástica propaganda já na Corte, já no fundo dos sertões, teve por fim a felicidade de ver coroados tantos esforços, tanta dedicação e fadiga pelo decreto legislativo de 20 de agosto de 1870, que autorizou o governo para mandar estudar a região encachoeirada do Araguaia e Tocantins e abrir estradas marginais, auxílio poderoso à navegação a vapor que, apenas estabelecida, foi subvencionada com a quantia anual de 73:000\$000, dos quais 40:000\$000 fornecidos até 30 anos, pelo cofre geral, sendo o resto preenchido pelos do Pará e Goiás.¹⁷

Reconhecimento e honras à parte, o que realmente nos interessa nesse percurso histórico da navegação a vapor no Araguaia é que, com a obtenção da autorização da subvenção de 40:000\$000, conseguida por Couto de Magalhães por meio do governo do Império, a navegação a vapor pelo Araguaia foi viabilizada. No entanto, um dos principais problemas ainda não havia sido resolvido: o povoamento dessa região ainda se encontrava em níveis baixos. Portanto, a referida subvenção de 40:000\$000 viabilizou apenas parte do empreendimento. O adensamento populacional foi tratado via res-

¹⁷ CASTELNAU, Francis. *Expedições às regiões centrais da América do Sul*. São Paulo: Ed. Nacional: biblioteca Anísio Teixeira – MEC 1949, p 61.

tabelecimento dos presídios e portos isolados, os quais se comunicavam com as poucas vilas existentes ao longo do Araguaia.

Entre esses presídios, o de Leopoldina era considerado o mais estratégico, pois interligava a cidade de Goiás com a confluência do Araguaia e o rio Vermelho. Isso favorecia diretamente o aumento da circulação de mercadorias entre essa capital e Belém. Outros presídios foram também contemplados com investimentos no sentido de implementar ações que motivassem a fixação e o crescimento populacional. Como exemplo, temos os presídios de Itacaiú, que ligava o Araguaia à Cuiabá, além de Monte Alegre, Santa Maria, S. José dos Martírios e S. João das Duas Barras, estabelecidos à margem desse rio.

Outras estratégias para garantir o povoamento das regiões às margens do Araguaia foram pensadas e aplicadas, como o tratamento adequado às questões indígenas, além das já conhecidas intervenções nos presídios. A presença constante de ataques indígenas nas vilas e povoados significava desagregação naquelas localidades, gerando um impacto negativo nas políticas de povoamento. Nesse sentido, Couto de Magalhães optou em discutir o papel da catequese e dar um novo tratamento a essa questão. A catequese, assim, tomou impulso novo dentro das orientações propostas por Magalhães. A partir daí, os aldeamentos passariam a formar indígenas e introduzi-los à “civilização branca” de forma pacífica e planejada, aproveitando sua mão-de-obra, *vacinando-os* contra possíveis revoltas e favorecendo uma maior motivação dos não-índios a se deslocarem para as mais diversas regiões dos sertões. Essa política, pelo que podemos observar nas análises dos textos estudados, não foi de toda levada a cabo. Falta informação que aponte para o desdobramento concreto dessas propostas de Magalhães.

Dando continuidade às análises acerca do processo histórico da navegação, em especial das embarcações a vapor na região central do Brasil e em particular no rio Araguaia, observamos que, pelos documentos pesquisados, foi realmente Couto de Magalhães quem primeiro proporcionou esse tipo de transporte no Araguaia. Alguns relatórios de províncias de Mato Grosso também confirmam essa hipótese.

Nota-se que esses relatórios da Província de Mato Grosso, tratando da navegação a vapor, apontam para a bacia do Paraguai como local já de uso freqüente desse tipo

de transporte. Em um desses relatórios, por exemplo, encaminhado pela presidência da Província de Mato Grosso para a Assembléia Legislativa Provincial em 1873, o então presidente, general José Miranda da Silva Reis, refere-se à navegação a vapor entre a capital Cuiabá e Montevideo, dizendo haver escalas em Corumbá e em diversas partes da República do Paraguai e da Confederação Argentina. Evidencia-se, dessa maneira, a existência de uma dinâmica da navegação presente a oeste de Mato Grosso, como mostra o relatório, referindo-se à navegação pertencente aos associados Conceição e Cia:

(...) muito mais eficazes, porém, serão seus serviços se ela conseguir, como pretende, que, fazendo coincidir a chegada a Montevideo de seus vapores com os de outras empresas a esta associada ou a ela combinada (...) evitando assim no dito porto longas estadias e as inerentes despesas aos que se destinam à Corte. A empresa de navegação de Silva Pereira e Cia tem continuado a fazer regularmente navegar o seu vapor entre esta capital e a Vila de Corumbá.¹⁸

Em maio de 1874, um outro relatório do presidente da província de Mato Grosso relatava que o êxito de se ter conseguido realizar o percurso de Cuiabá até o Rio de Janeiro em 18 dias, demonstrava que a dinâmica da navegação a vapor, pelo lado oeste de Mato Grosso, estava em pleno desenvolvimento.

Em abril do ano findo, passageiros que daqui partiram às 5 horas da tarde do dia 1º de abril, e seguiram de Montevideo no Paquete Francês Lainsorge às 8 horas da manhã de 17, chegaram ao Rio de Janeiro às 5 horas da tarde de 22, isto é, em menos de 18 dias... Ponto que já sejam incalculáveis as vantagens provenientes do emprego dos atuais meios de comunicação e transporte.¹⁹

Outro exemplo do desenvolvimento da navegação a vapor na região do Prata pode ser observado na solicitação do Brigadeiro Alexandre Manoel Albino de Carvalho, apresentada em maio de 1864 à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso, onde se lê:

Em ofício que dirigi ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, a 26 de dezembro passado [1863], representei que era de

¹⁸ MATO GROSSO, Arquivo Público. Relatório de Província, Pasta 03-b (1863-1874).

¹⁹ Idem.

indeclinável necessidade de a modificação já embora igualmente reclamada no detalhe das viagens dos vapores da Companhia de Navegação do Alto Paraguai, a fim de que a correspondência oficial e participação aqui recebida da Corte de todas as mui procedências conduzidas pelos diversos vapores, ser respondida dentro de 48 horas e não só depois de 45 dias, intervalo atual de uma à outra viagem.²⁰

Nesse mesmo relatório de província, há um registro que consta terem entrado e saído da Província de Mato Grosso, diversas embarcações. Sem precisar datas, mas por ter sido relatado na prestação de contas do governo provincial para a assembléia legislativa, deduz-se que corresponde ao período entre 1863 e 1864. Foram descritas as seguintes embarcações a vapor: Marquez de Olinda e Visconde de Ypanema; nacionais a vela, as escunas: Pequilo, América do Sul, Virgínia, Florida Blanche, e Igarité Independência; estrangeiros de vela, as escunas argentinas: Vencedor Correntino, Panchita e J.Vidantina. Observa ainda, o Brigadeiro Alexandre Manoel, que o vapor Visconde de Ypanema é péssimo para o serviço da Companhia.

No relatório acima, fica evidente que o transporte a vapor em Mato Grosso, no final da década de sessenta do século XIX, já acontecia com um fluxo considerável de embarcações e de mercadorias. Que essa dinâmica era, exclusivamente, na bacia do rio Paraguai e no rio Cuiabá. Não há, portanto, registro de embarcações a vapor no Araguaia, a não ser quando Couto de Magalhães aparece citado como o precursor dessa atividade.

Como indica Paulo Bertran, o vapor foi considerado imprescindível ao desenvolvimento do transporte fluvial, “a revolução do século XIX”. Foi rapidamente apropriado na América pelos sistemas mercantis, iniciando, no caso do Brasil, um novo período da história econômica do Centro-Oeste, particularmente de Mato Grosso. Haja vista que, no que concerne aos meios de transporte fluviais, no oeste mato-grossense fluía de forma visível a chamada prosperidade. Os vapores, as cidades, o comércio, já eram considerados uma realidade presente. Já a leste de Mato Grosso, ainda se encontrava aquém das inovações tecnológicas daquele período.

²⁰ MATO GROSSO, Arquivo Público. Relatório de Província, Pasta 03-b (1863-1874).

De modo geral, o comércio de Mato Grosso era até então dificultado pela precariedade dos caminhos e dos meios de condução. “Ainda hoje - escrevia em 1855 Hércules Florense – fazem-se os transportes às costas de burros, desde Cuiabá ao Rio, Bahia e São Paulo, em distância de trezentas léguas, a passo que o rio Paraguai corre solitário para o mar, passando por Assunção, Buenos Aires e Montivideo”.²¹

Um outro autor, Armando de Arruda Pereira,²² corrobora com as opiniões já descritas de que apenas com Magalhães foi implementada a navegação e que, com o advento da República, em 1889, ficou mais uma vez esquecida. O autor ainda observa que, sem os pilotos corajosos e conhecedores dos canais e varadouros, das descidas nos rebojos,²³ cachoeiras e corredeiras, seriam praticamente impossíveis as poucas experiências de navegação no Araguaia.

Couto de Magalhães não deixa dúvidas de que a solução para o desenvolvimento da região às margens do Araguaia está na navegação fluvial a vapor. Este tipo de embarcação simbolizava, para os oitocentos, o que de mais moderno o Brasil poderia ter em termos de tecnologia para o desenvolvimento do comércio. A possibilidade de transporte que agregasse ao mesmo tempo maior volume de mercadorias e menor custo de transporte era, portanto, a chave para a *civilização* chegar àqueles *sertões* do Araguaia. Quando diz Magalhães que “o futuro é grandioso com a navegação do Araguaia: sem ela tudo é raquítico e mesquinho, como tem sido até o presente”,²⁴ quer, com isso, trazer à tona a questão da navegação como projeto definitivo de desenvolvimento que deveria ser rapidamente implementado pelos governos central e provinciais.

Esse projeto de navegação a vapor, que se fundamentava na lógica do conceito de progresso nos moldes dos ideais positivistas e iluministas, deveria, portanto, ser apropriada e seguida pelas províncias como forma de redenção do desenvolvimento econômico. Nesse sentido, a articulação entre as províncias banhadas pelo Araguaia era

²¹ BERTRAN, Paulo. *Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil*. Brasília. Goiás: CODEPLAN, 1988, p. 76 .

²² PEREIRA, Armando de Arruda. *Diário de Viagem de São Paulo à Belém do Pará: descendo o Araguaia set. – out. – 1935*. São Paulo: Gráfica Paulista, 1935, p 128.

²³ Rebojo são remoinhos ou sorvedouros, perigosos à navegação, formados pelos rios pelo embate das correntezas com a massa de águas paradas. Ver: Dicionário Mirador da Língua Portuguesa, Mirador Internacional, SP, 1975.

²⁴ PEREIRA, Armando de Arruda. *Diário de Viagem de São Paulo à Belém do Pará: descendo o Araguaia set. – out. – 1935*. São Paulo: Gráfica Paulista, 1935, p. 138.

condição imprescindível para efetivar a integração dessa região ao restante do Brasil e, com isso, à modernidade dos oitocentos. Com a navegação a vapor, a distância entre as províncias se encurtaria e mais comunidades se formariam ao longo do Araguaia. Como conseqüência, o comércio teria melhores condições de se desenvolver, juntamente com o aumento da produção local, e o intercâmbio dentro da região centro-norte estaria garantido pelo pleno funcionamento da navegação.

Em 1º de novembro de 1863, Magalhães apresentou seu relatório de viagem ao Araguaia aos habitantes da província de Goiás. Dizia ter em vista chamar a atenção sobre essa matéria e fazia um apelo à opinião pública, dizendo que “os esforços do Governo são estéreis, quando o povo os não compreende e não trata de secundá-los”. Esse seu pronunciamento também objetivava coibir qualquer tentativa contrária ao projeto de navegação, por parte de membros da Assembléia Provincial.

Disse o autor que a prosperidade da Província de Goiás 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 alí o goiano deve dirigir suas vistas, como o israelita as dirigia para a coluna de fumo que guiava á Terra da Promissão.²⁵

Além dessas variáveis trabalhadas, dentro desse projeto político da navegação a vapor no Araguaia, ou seja, o aspecto socioambiental, em sua correspondência entre a demografia e o *vazio* da região, conjuntamente com a sua potencialidade econômica, outra vertente também foi acrescida pelo autor, em seus argumentos pró-navegação a vapor: a guerra do Paraguai.

Essa dimensão foi introduzida nos argumentos de Magalhães quando a utilização fluvial do rio Paraguai, de 1856 a 1864, foi interrompida e retomada após esse conflito. Na ocasião, o porto mato-grossense de Corumbá detinha uma forte importância comercial, como principal ponto de embarque e desembarque de vapores de transportes de cargas e também de serviços de viagem. Essa interrupção afetou de forma muito

²⁵ Texto de Couto de Magalhães endereçado à Assembléia Provincial de Goiás, quando da apresentação de seu relatório de viagem em 1863. Ver: MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 43.

negativa o principal ponto de apoio do comércio de Mato Grosso. Como já mencionado, o fluxo comercial e o transporte de passageiros desta província, estavam na sua totalidade voltado à região do Prata.

Ao observar a situação de vulnerabilidade do Brasil, principalmente durante a Guerra do Paraguai, em relação à dependência do comércio mato-grossense da bacia do Prata, Couto de Magalhães faz uma reflexão sobre a necessidade de a região Centro-Oeste ter novas vias de acesso ao comércio externo. E, pelo entendimento de que a navegação a vapor era exclusivamente realizada pelo rio do Paraguai, além de defensor que era do Regime Imperial, coloca-se contra o tratamento comercial dado pelos países republicanos que, junto com o Brasil, dividiam a navegação daquele rio.

Em mais uma mensagem ao parlamento goiano, também em 1863, o autor enuncia sua posição política de que o Governo do Império deveria investir mais no Araguaia do que no Paraguai:

Temos gasto muitos milhões com a navegação do Paraguai. Qual é o resultado colhido até o presente? Unicamente o de espalharmos nossos capitais por mãos das Repúblicas ribeirinhas do Prata, que, sentindo-nos em sua dependência por causa desse rio, não cessam de vexar-nos. Já o Araguaia iria abrir a indústria á província do Pará, do Maranhão, de Goiás e Mato Grosso, isto é, daria ao Brasil uma segunda costa, tão considerável e vasta como a que lhe oferece o Oceano Atlântico... A semente está, portanto, lançada; resta que a cultivem. Permita Deus que não fique tudo isso esquecido, como tantas têm acontecido.²⁶

Trata-se de uma estratégia de deslocamento do eixo comercial centralizado no rio Paraguai para a região do Araguaia. Isto permitiria a ligação da Bacia do Amazonas com a Bacia do Prata. Tal deslocamento levaria conseqüentemente a um barateamento do custo das mercadorias. Em suas anotações sobre os cálculos que realizou para o estudo da viabilidade econômica do projeto da hidrovia, Couto de Magalhães demonstrou ser de menor custo os produtos transportados pelo Araguaia, em relação àqueles que viriam por estradas de terra ou mesmo dos que dependiam dos portos de Santos ou Rio de Janeiro para entrar ou sair da região. Calculou que os custos dos transportes das

²⁶ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 76.

mercadorias saindo de Leopoldina em direção à Belém custariam aproximadamente 300% mais barato do que se fosse feito pelos portos de Santos ou do Rio. “Por esse cálculo, vê-se que a arroba, partindo do Pará, chega a Goiás com a despesa de 2\$239; que a arroba, partindo do Rio de Janeiro, chega a Goiás com a despesa de 6\$411, isto é, o transporte por via Rio de Janeiro é mais caro quase 300% do que pelo Araguaia”²⁷ (ver Anexo II).

Afirmava que a navegação via Araguaia era, para Goiás e Mato Grosso, a mais interessante. Eram províncias tão extensas que seria um erro dar só um escoadouro a todos os seus produtos. Que a natureza havia indicado os dois canais por onde deviam sair, que eram: para o sul, a navegação do Taquari; para o norte, a do Araguaia e Tocantins. Porém, dizia Magalhães, a preferência entre uma e outra saída, seria a do Araguaia.

Em seu relatório, *Viagem ao Araguaia*, de 1863, três medidas aparecem como pressupostos para trazer essa região à modernidade. A primeira, em função da indústria dos transportes por água só ser preferível a outro qualquer sistema por ser mais barata; portanto, ela será tanto melhor quanto mais barata for. Segundo, que, “no estado de perfeição a que chegou em nosso século a indústria de transporte, não se pode dizer que a possuímos, senão quando pudermos substituir a força do braço humano por agentes puramente mecânicos, como sejam o vento e o vapor”.²⁸ Terceiro, que, sendo a questão da população inteiramente ligada à indústria, no caso, refere-se à agricultura, seria mais fácil trazer a população para às margens do Araguaia, que tem solos mais férteis e estariam mais próximos aos portos.

Podemos observar que, ao apontar para essas quatro alternativas que teoricamente iriam trazer para a região do Araguaia a tão desejada modernidade, Magalhães em nenhum momento teceu considerações sobre as comunidades ribeirinhas existentes. Não há em seus discursos e projetos um lugar que considerasse a dinâmica dessas comunidades ribeiras dentro do contexto do desenvolvimentismo anunciado. Ao contrário, quando o autor visualiza a ocupação das margens do Araguaia, com um número

²⁷ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 65

²⁸ *Ibid.*, 1902, p.62.

cada vez maior de pessoas, dando “vida àquele lugar”, desconsidera os impactos e subjugua as relações socioambientais existentes entre as comunidades nativas, ribeirinhas e indígenas. Como homem do século XIX, imbuído do espírito dominador das culturas européias, teve como pressuposto que o seu modelo de desenvolvimento era o modelo ao qual todos deverem aderir, pois, caso contrário, estariam indo contra o curso natural da humanidade.

No embate político, havia aqueles que argumentavam contra a navegação no Araguaia, dizendo que a mesma seria inviável por duas razões: as cachoeiras e o deserto das suas margens. Esses dois obstáculos, com certeza, dificultariam a navegação. De acordo com Magalhães, dificuldades existiam, mas essas não deveriam ser impedimento. Pensava em sua conveniência, ou seja, proporcionar a navegação fluvial, pensar numa viabilidade comercial e, conseqüentemente, no lucro. Continua Magalhães, argumentando que “falar em cachoeiras, e praias desertas, é pedantismo próprio de quem não vê as questões por sua verdadeira face”.²⁹

Em 1866, assume a presidência da Província do Mato Grosso. No ano seguinte, em 1867, funda à margem esquerda do rio Araguaia, no Alto Araguaia, Mato Grosso, uma colônia militar, de nome Itacaiú, dedicada a apoiar a navegação a vapor. Como sua estadia nesta província havia sido motivada pela guerra do Paraguai - destacado que foi para comandar as tropas brasileiras na região de Corumbá -, pela necessidade de abastecimento de guarnições de guerra, manda vir de Belém, via Araguaia, armamentos e munições, o que também colaborou com a perspectiva de tornar navegável esse rio em termos comerciais.

Naquele período, realizou um dos primeiros e ousados feitos, que foi trazer as embarcações utilizadas na Guerra do Paraguai, desmontadas, desde Cuiabá até o Porto de Itacaiú, no alto Araguaia, num percurso de aproximadamente 100 léguas.

O primeiro vapor, de nome Antonio João, veio do rio Paraguai, chegando ao rio Cuiabá. Foi desmontado e, juntamente com tornos, forjas e demais materiais de oficina, encaixotado e levado por carros de bois por terra até o porto de Itacaiú. Observa-

²⁹ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 63.

se que, segundo artigo publicado em dezembro de 1898, na Revista do Arquivo Público Mineiro, de autoria de Afonso Celso, essa viagem de Cuiabá até Itacaiú foi realizada “através de bravio sertão, desprovido de tudo, eram eles escoltados por 20 praças, com machados e enxadas, abriram picadas, construíram pontilhões... vários ficaram no caminho, prostrados de fadiga, ou vítimas das sezões”.³⁰ Um outro testemunho que destacamos é de Octaviano Esselin, que, por meio de uma carta sua endereçada a Couto de Magalhães, também nos dá um quadro desses acontecimentos que possibilitaram os primeiros vapores que pelo Araguaia navegaram.³¹

No que concerne ao porto de Itacaiú, Octaviano relata que havia ali um movimento apreciável, “pelo acúmulo de militares, operários, carreiros, camaradas e mais população de adventício”. Diz também que a reconstrução do vapor de guerra Antonio João, trazido do rio Paraguai, foi realizada sem demoras, porém sabe-se que durou alguns meses. E que esta empreita estava sob a direção técnica do capitão de mar e guerra, comendador Balduino José Ferreira de Aguiar, do primeiro tenente Peixoto, do maquinista Felisberto Newton, contando também com a presença de médicos e auxiliados por operários e soldados de linha do capitão Lima, entre outros. A esse vapor deu-se o nome de Araguaia-neru-assú, porém, após a sua inauguração, a expressão indígena “neru-assú” ou “neru-açú” foi suprimida do nome original e não há registros encontrados que identifiquem a causa dessa retirada.

Ao que nos parece, esse é mais um fator que demonstra a exclusão das comunidades ribeirinhas e indígenas dos projetos de desenvolvimento para a região do Araguaia. Nas relações que se estabeleceram ao longo do percurso de implantação da navegação, fica evidente o não respeito às culturas locais, quando Couto de Magalhães pretendeu implantar um projeto político de desenvolvimento de fora para dentro. Em se fazendo necessário, buscava-se entender essas culturas locais para subjugar-las aos *interesses maiores* do Estado. Essa era uma contradição que parecia ser uma constante nas relações vivenciadas por Couto de Magalhães em sua estadia naquela região. Exemplo

³⁰ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902, p. 12.

³¹ ESSELIN, Octaviano. *Carta sobre a navegação a vapor no Araguaia*. Cuiabá: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, 2002, pp.13-30

dessa atitude contraditória em relação às culturas locais deu-se quando da fundação, no ano de 1868, da empresa de navegação a vapor e da inauguração da navegação no complexo Araguaia-Tocantins-Marajó.³² Na ocasião, mandou gravar num rochedo às margens do Araguaia, em língua tupi, que era a falada pelos canoieiros, a seguinte inscrição:

Sob os auspícios do Sr. D. Pedro II, passou um vapor da bacia do Prata para a do Amazonas, e veio chamar à civilização e ao comércio os esplêndidos sertões do Araguaia, com mais de 20 tribos selvagens, no ano de 1868.³³

Com a navegação em pleno funcionamento, continua Couto de Magalhães se articulando para dar maior visibilidade ao empreendimento. Seu propósito era o de viabilizar maiores investimentos financeiros à navegação e convencer um número maior de comerciantes e políticos de sua importância.

Como exemplo dessa influência e articulação política, podemos citar o ofício expedido, em 23 de abril de 1869, pela presidência da Praça do Comércio do Pará - que reunia os principais comerciantes de Belém - ao presidente daquela província. Versava sobre a proposta de Magalhães para organização de uma empresa de navegação a vapor dos rios Tocantins e Araguaia. Tal ofício provocou a convocação da Comissão da Praça do Comércio para uma reunião de “negociantes e capitalistas, tendo por objetivo considerar a proposta sobre a possibilidade de organizar uma empresa subsidiada, que tivesse por fim a navegação a vapor dos rios Tocantins e do seu afluente Araguaia”.³⁴ Como resultado da referida reunião, ficou decidido que era de incontestável utilidade para o Império, para as províncias banhadas pelos rios Tocantins e Araguaia, para o desenvolvimento agrícola, industrial, comercial e conseqüente melhoramento do seu “estado moral e social”, a navegação a vapor por esses dois rios.

³² Existem as seguintes publicações referentes aos relatos de viagens de Couto de Magalhães ao Araguaia: 1ª edição de 1863, lançada pela tipografia oficial de Goiás, quando da presidência de Couto de Magalhães (Anexo III, capa deste exemplar); a 2ª edição, em folheto do partido federalista, no mesmo de 1889; a 3ª edição, reeditada pelo seu sobrinho José Vieira Couto de Magalhães Sobrinho, em 1902, na qual me sirvo por ser possuidor de um exemplar; e mais recentemente algumas publicações que datam da década de 1970.

³³ MAGALHÃES, José Couto de; SOBRINHO, Couto de Magalhães. *Viagem ao Araguaya*, São Paulo: Espindola – Siqueira & Comp., 1902., p.15.

³⁴ Ofício da presidência da Praça do Comércio do Pará 23 de abril de 1869. Lata 216 – doc.69, IHGB-RJ, Coleção Marquês de Olinda.

Nessa resolução, ainda constava que a base dessa empresa de navegação deveria ter por objetivo ligar a capital, Belém, ao ponto último acessível da Província de Mato Grosso, por meio de uma linha de navegação a vapor subsidiada em duas sessões; uma, superior às cachoeiras e outra, inferior, as quais, por meio de estudos, iriam decidir o modo prático de vencer as dificuldades naturais entre uma e outra sessão.

Declararam ainda que a principal interessada neste objetivo deveria ser, em primeiro lugar, toda a nação, pelo estreitamento das relações entre as províncias. Em segundo lugar, as províncias banhadas pelos sobreditos, em função do bem estar que a navegação iria proporcionar às suas populações. E em terceiro plano, o comércio de todas estas províncias e, especialmente, a do Pará, devendo cada uma das partes interessadas suportar os encargos relativos às vantagens esperadas.

Com vistas a todos esses benefícios, os membros da Praça do Comércio de Belém concluíram seu parecer utilizando argumentos que corresponderam com algumas das análises já destacadas pelo próprio Couto de Magalhães. Segundo aqueles comerciantes, em vista das estatísticas de outras empresas de navegação a vapor, consideradas as dificuldades naturais a vencer, a quase ausência de população na vastíssima extensão das margens destes rios e a conseqüente falta de cargas e passageiros, ao menos nos primeiros anos, qualquer empresa que se firmasse sem subvenção tenderia a sucumbir.

Portanto, com esse relatório, a Comissão da Praça do Comércio do Pará, atesta a viabilidade das subvenções para a criação da empresa. O relatório dessa reunião aponta para uma quase unanimidade nos pontos capitais do projeto...

(...) porque tem sido a unânime opinião da impressão em sentido favorável a esta empresa, tem nisto os esforços governamentais por diversas vezes com este intento. As esperanças que nutre a Comissão da Praça do Comércio de ver realizar a idéia de navegação a vapor no “Araguaia”, não depende agora do corpo comercial, que representa, dependem sim do patriotismo dos representantes da nação, dos Deputados da Assembléa Provincial do Pará, dos Ministros de S.M. o Imperador e de N Geral.

É com maior prazer que a Comissão da Praça do Comércio registrou a favorável opinião que não verba mas use manifestar, concedendo desde já dezoito contos de réis, para a animação dos que em companhia do Exmo.

Sr. Dr. Couto de Magalhães, vieram dar o primeiro impulso a esta idéia. E o prazer aumenta considerando-se que a V. Exa. Animado, como prova estas, pela solução favorável desta importante questão, há de empregar todo a sua influência particular e oficial para que ela se realize.

Convencido como está a Comissão da Praça do Comércio, de que V.Exa. Não precisa ser solicitado para propor e levar ao cabo coisas úteis, não usa fazer-lhe uma solicitação; apenas leva à presença de V.Exa. As resoluções aprovadas na reunião a que presido, para que sirva de bases seguras às diligências da Presidência da Província, perante a Assembléia Geral Legislativa e Poder Executivo.³⁵

Durante o período de funcionamento da navegação a vapor no Araguaia, sob o comando de Couto de Magalhães, mais dois vapores foram adquiridos: um de nome Colombo, que também viera de Cuiabá e seguiu os mesmos trâmites do vapor Araguaia, antigo Antonio João, vindo do rio Paraguai. O outro, de nome Mineiro. Assim o escritor e pesquisador, Miguel Jorge relata em uma de suas obras:

O vapor Araguaia, construído [originalmente] na Ponta da Areia, no Rio de Janeiro, foi o primeiro que sulcou as águas do Araguaia. É de pouca força, mede 100 palmos de comprimento sobre 20 de largo e 8 de pontal. Tem grande vantagem de um calado que não excede 30 polegadas. Faz o serviço da linha Leopoldina-Itacaiú, e o da linha de Santa Maria, quando o rio não tem água para o Colombo. O vapor Cristóvão Colombo. É [originalmente] de ferro, e construído na Inglaterra, nas famosas oficinas de Laird and Brothers de Birkenhead. É de muita força e creio que um dos de melhor marcha que sulcam os rios do Brasil, porque com toda pressão dá 13 milhas por hora. Tem o inconveniente de calar muito, o que o torna impróprio para o serviço de seca. Serve nas águas, especialmente para a linha de Santa Maria a Leopoldina. É a hélice.

O vapor Mineiro foi concluído esse ano na Inglaterra na conhecida casa dos srs. Yarrow and Hedley, de Londres [se manteve original]. É o maior e o de mais força que possui a Empresa. É do tipo dos Ferryboats norte-americanos, tem duas máquinas, rodas patentes casco de aço, e a força efetiva de 100 cavalos. Só foi experimentada a máquina. Veio desmanchado da Inglaterra, chegou ao Pará em março, e dali subiu em abril para Leopoldina, onde será armado.³⁶

Nesse contexto da navegação a vapor no Araguaia, além dessas, outras embarcações fizeram parte da navegação do rio Araguaia: a lancha a vapor Goiana, com força

³⁵ Ofício da presidência da Praça do Comércio do Pará ao Presidente da Província Cons. José Bento da Cunha Figueiredo sobre a proposta do Dr. José Vieira Couto de Magalhães para organização de uma empresa de navegação a vapor dos rios Tocantins e Araguaia. Pará, 23 de abril de 1869. Lata 216 – doc.69, IHGB-RJ, Coleção Marquês de Olinda.

³⁶ JORGE, Miguel. 1970. *Couto de Magalhães: A Vida de um Homem*. Goiânia: Departamento Estadual de Cultura, p.62

de 6 cavalos e que foi destinada a pequenos serviços na época da seca; barcos de reboque, para cargas vindas do Pará e serviços de reboque; o barco Rio Vermelho, de grande calado, usado nas áreas mais profundas; o Jamimbú e o Tapirapé, de 1.500 arrobas de carga; o Paraense, com capacidade próxima de 1500 arrobas; Aricá e Jurupensen, de 800 arrobas de carga.³⁷

Apesar desses esforços de Couto de Magalhães e do relativo apoio do Governo Imperial e dos provinciais, a navegação apresentava sintomas de instabilidade. Anos mais tarde, observando que não estava por vir uma resolução economicamente satisfatória à navegação, Magalhães negociou a concessão de exploração do serviço com um goiano de nome João José Correia de Moraes que, mais tarde, entre 1887 e 1888, transferiu para a companhia norte-americana Pará Transportation and Trading Company os direitos de exploração daquela empresa de navegação.

No ano de 1871, Couto de Magalhães deixa de vez a região do Araguaia. Aos poucos se desfaz de seus negócios nessas regiões, como se pode verificar em uma das anotações de seu diário, em 6 de setembro de 1880, quando diz: “terminar o negócio do Tocantins, parece, pois, que é mais prudente e mais razoável”.³⁸

Encerra-se, assim, um capítulo importante e muito a ser explorado acerca da história da navegação a vapor e da política de povoamento da região às margens do rio Araguaia, durante o século XIX.

Nesse sentido, a navegação a vapor se apresenta como força e matriz orientadora desse ideal desenvolvimentista, que, como sintetiza Otaviano Esselin, “depois da guerra do Paraguai, a de maior *tour de force* praticado na América do Sul”.³⁹

Essas reflexões foram mais dirigidas ao processo histórico da navegação a vapor no Araguaia. Porém, para chegarmos a elas, foi necessário um reconhecimento do contexto da ocupação deste rio. E, nesse contexto, o reconhecimento do meio natural existente passou também a ocupar um lugar estratégico no tocante às formulações

³⁷ JORGE, Miguel. 1970. *Couto de Magalhães: A Vida de um Homem*. Goiânia: Departamento Estadual de Cultura, pp. 59-62.

³⁸ MAGALHÃES, José Vieira Couto de. *Diário Íntimo de José Vieira Couto de Magalhães*. (org) Maria Helena P.T. Machado. São Paulo: Cia das Letras, 1998, p. 146.

³⁹ ESSELIN, Otaviano. *Carta sobre a navegação a vapor no Araguaia*. Cuiabá: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, 2002, pp.13-30.

das políticas públicas desenhadas por homens do século XIX que, a exemplo de Couto de Magalhães, buscavam a *integração* e o *desenvolvimento* da região do Araguaia.

Vimos que, nas relações estabelecidas entre o homem do século XIX e o meio natural, uma prática se consolidou; a visão de que os recursos naturais, para serem considerados como tais, deveriam estar sempre sob os interesses da modernidade, do progresso e da almejada civilização, preconizados pelas idéias das doutrinas vigentes – iluminista e positivistas. Que os elementos que compõem as paisagens, a fauna, a flora, os minerais, só têm existência e significância quando servem de matéria-prima para suprir as necessidades sociais, que têm nas relações produção-consumo sua mola mestra orientadora.

Nesse sentido, podemos, com os estudos das estratégias de ocupação da região centro-norte, tendo a navegação a vapor como expressão máxima desse processo, estabelecer uma leitura que nos permite concluir que as políticas de integração e desenvolvimento econômico para aqueles espaços estavam fundamentadas num conhecimento prévio do meio natural que os constituíam. Viajantes, exploradores, navegantes e naturalistas foram fundamentais para que políticas públicas fossem formuladas e houvesse um conjunto de ações por parte dos governos das províncias de Goiás, Pará e Mato Grosso, avalizados pelo Governo do Império, as quais induziram ao aprimoramento das relações entre o homem não-índio e a natureza que os recebiam.

A instalação dessas populações nos espaços da região do Araguaia nem sempre se constituiu de forma harmônica. Nos textos que nos serviram de fonte para esse estudo, observamos que, dentre as populações ali presentes, as ribeirinhas muito se aproximavam, em termos de relação com o meio natural, com as populações indígenas. Suas práticas produtivas, embora não explicitadas e seus contingentes populacionais não quantificados, parecem-nos terem sido menos impactantes do que as constituições de povoados como as dos presídios. Nestes, o desmatamento e formação de pastagens e campos agrícolas tendiam a um maior impacto ao meio ambiente. Sem contar as vilas que se originavam de garimpos, como as cidades de Cuiabá e Goiás.

Outro vetor que nos pareceu desarmonizar a entrada e fixação na região em tela, por populações não-índias, foram os conflitos entre a sociedades branca e indí-

gena. Os relatos de Couto de Magalhães sobre os Canoeiros, tidos como os mais violentos, por exemplo, e sua constante preocupação em estudar e elaborar estratégias de convivência e inserção dos índios na sociedade branca, levam-nos a afirmar que essa era uma parte relevante no contexto das políticas propostas por Magalhães para a ocupação e integração territorial.

Vimos também que a influência romântica dos oitocentos contribuiu para uma aproximação e interesse maior entre os viajantes, naturalistas e exploradores das regiões do Araguaia, pois o romantismo naquele período deu à natureza *selvagem* um status mais próximo das paisagens dos jardins e campos europeus. Ainda sob a influência do positivismo, intelectuais como Couto de Magalhães se alinhavam ao pensamento eurocêntrico de progresso. Isso foi fundamental para que se adotasse o vapor como pressuposto de desenvolvimento. Por isso, o pleno conhecimento e domínio do Araguaia se transformavam em objeto primeiro de sua estratégia de fomento para a economia e o adensamento populacional na região.

Nesse sentido, observamos que o projeto de Magalhães para transformar o rio Araguaia no principal veio condutor da região centro-norte, ao dito progresso, bem como a utilização do vapor, em si, não trouxeram impactos ambientais. Mas, com a busca da navegação a vapor para transporte de mercadorias e, com isso, a necessidade de perenizar o rio para que esse transporte pudesse ser efetivo durante todo o ano, reforçou-se o pensamento de que o meio natural deveria ser transformado em face dos *interesses maiores da civilização*.

Apesar dos esforços que ao longo do tempo foram realizados para o desenvolvimento da economia, adensamento populacional e navegação fluvial no Araguaia enquanto principal eixo de ligação do centro-norte, notamos certa descontinuidade nesse processo. Isso se deu pela interrupção da navegação e a não efetivação dos projetos que, historicamente, foram desenhados pelos agentes públicos que ocuparam postos de direção nas províncias do Pará, Goiás e Mato Grosso durante o século XIX.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Navegando por diferentes narrativas, nos deparamos com uma variedade de relações que se intercalaram entre o homem e a natureza. Assim, a história ambiental permitiu-nos um melhor entendimento destas relações, no processo de ocupação dos espaços territoriais na região do Araguaia, no transcorrer do século XIX, sobretudo no que concerne ao pensamento de Couto de Magalhães e suas estratégias de ocupação das fronteiras, tendo como seu principal eixo condutor a elaboração da proposta de navegação a vapor no rio Araguaia. Para defendê-la utilizou-se de argumentos de ordem política, econômica, ambiental e social, permitindo, com isso, o conhecimento daquela realidade socioambiental sob diferentes aspectos.

Dentre os argumentos de ordem política, destaca-se em seu discurso, a “dependência” do Brasil em relação aos países republicanos do Prata. A partir da guerra do Paraguai, fez alusão ao sentimento de patriotismo, colocando as “repúblicas” contrárias aos legítimos interesses do estado imperial em lutar pelo desenvolvimento econômico do território brasileiro. Usando esse mote da *independência* dos vizinhos republicanos, pode articular a estratégia de transferir o eixo comercial do Prata – via rio Paraguai-Cuiabá, concentrado à oeste de Mato Grosso, com forte relação com o comércio litorâneo de São Paulo e Rio de Janeiro – para o eixo Araguaia-Tocantins, e com isso mudar a lógica daquela visão predominante e passar a uma outra: da integração e ocupação dos *espaços inóspitos* do centro-norte brasileiro.

Do ponto de vista político, portanto, Couto de Magalhães conseguiu convencer tanto os governos provinciais de Goiás e do Pará, quanto o governo do Império, além das próprias forças políticas de Mato Grosso, província na qual presidia no período em questão, a viabilidade do projeto de navegação e, com isso, obter recursos suficientes para viabilizar a subvenção para este empreendimento. Soube, assim, aproveitar-se da experiência da guerra do Paraguai, tanto para montar seu discurso contra os países platinos, quanto para justificar a navegação comercial no Araguaia. Sob o comando das tropas imperiais, mandou vir de Belém armamentos e munições, via Araguaia, confir-

mando que esta era uma via comercial em potencial, merecedora de reconhecimento e investimentos públicos. Tão logo se desvincilhou da missão no Prata, ainda na presidência de Mato Grosso, criou os meios necessários para concretizar seu projeto de hidrovía no Araguaia, tendo o vapor como força motriz dessa proposta.

Materializou com isso, um ideal que há muito vinha sendo pensado, o de fazer da expressão máxima do progresso da época, o vapor, uma realidade presente que passava a interligar, definitivamente, a região centro-norte, ao Brasil que se queria, europeizado. Cravou, assim, na história do Brasil, quiçá, um dos últimos *grandes feitos* do brasão imperial antes da República chegar nessas terras.

Valeu-se dos estudos de ordem econômica para justificar a viabilidade dessa proposta de hidrovía e com isso reivindicar investimentos públicos para o fomento do comércio e o desenvolvimento da região centro-oeste, que se encontrava isolada pela falta de vias de acesso adequadas. Portanto, a subvenção do empreendimento pelo Estado e também pelas províncias de Mato Grosso, Goiás e Pará se consolidava enquanto política pública.

Couto de Magalhães, além dos cálculos sobre a relação custo-benefício do transporte de mercadorias objetivando verificar a potencialidade econômica deste investimento, realizou também, por meio de seus estudos sobre o rio Araguaia, iniciado em 1863, com a *Viagem ao Araguaia*, a identificação das fragilidades e potencialidades desta possível via comercial. Entre as fragilidades, observou o despovoamento e alguns trechos com obstáculos naturais ao longo do Araguaia.

Em relação aos obstáculos naturais, regiões encachoeiradas, por exemplo, propunha obras de desobstruções e derrocamentos de elementos rochosos. Não via nesses obstáculos, empecilho à navegação. Já em relação ao despovoamento, também identificado em outras obras de autores do século XIX, citados nesta dissertação, considerava ser um dos principais obstáculos ao *desenvolvimento* da região às margens do Araguaia.

Apesar de alguns desses autores terem visto o vazio demográfico sob diferentes ângulos, essa realidade existente na região do Araguaia, que margeia Mato Grosso e Goiás, identificada por esses estudiosos, foi sem dúvida um fator relevante entre os *achados* desta pesquisa. Isso porque, ao tratarmos da relação homem-natureza e suas

implicações e complexidades, observamos ser, primeiro, um indicativo de termos no Brasil uma região próxima de suas características ambientais originais, pois sabemos que a região do Araguaia teve seu processo de ocupação mais acelerado somente no início da segunda metade do século XX. Segundo, as descrições desses homens do século XIX, aludem a realidades socioambientais que se correspondem, apesar dos diferentes pontos de vistas, pois, trata-se de autores que focaram o Araguaia sob diferentes lentes. E, terceiro, esses escritos dos oitocentistas revelaram a existência de uma inteiração do homem com seu meio ambiente em que os humanos se vêem de fora, não pertencentes à biodiversidade presente, o que corrobora com a noção de “sobrenatural”, anunciada pela história ambiental, da qual nos valem como categoria conceitual nas análises realizadas.

Quanto ao aspecto antropológico, observamos que Couto de Magalhães estudou a realidade das populações que ao longo do Araguaia se fixaram ou por lá passaram, sendo elas nativas ou não. Pode, assim, identificar e estudar povos indígenas e outras comunidades de não-índios, favorecendo uma análise da ação antrópica na região naquele período. Dedicou, com isso, grande parte de suas produções intelectuais na construção de uma gênese da nacionalidade brasileira.

Em relação às populações indígenas, ficou evidenciado que a sua estratégia era a inserção dos índios nas atividades econômicas do Império, o que passava pela educação das crianças indígenas em colégios específicos, onde se ensinaria não só a língua pátria como também profissões e noções administrativas. Como ele mesmo informa, conheceu mais de trinta tribos diferentes e visitado mais de cem aldeias indígenas – o que lhe valeu para escrever, a pedido de D. Pedro II, uma das suas principais obras, *Os Selvagens*. Para Couto de Magalhães, portanto, o índio e o caboclo são elementos fundantes do povo brasileiro.

Observamos, contudo, mais uma forte característica desse homem dos oitocentos: seu senso crítico. Essa característica pode ser vista, por exemplo, quando em suas andanças, ele constatou que o índio catequizado é um homem degradado, sem costumes originais, fazendo fortes críticas aos aldeamentos e à forma tradicional de catequese. Mesmo que em outro momento tenha colocado a catequese como estratégia de

uso para a mão-de-obra em seu projeto de desenvolvimento, nos leva ao entendimento de que, sendo um homem de seu tempo, vivendo sob forte influência da visão eurocentrista de mundo, típica do século XIX, conseguiu avançar em suas reflexões. O fato de ter expressado em diários pessoais, seus pensamentos, projetos, desejos e conflitos, nos indica a sua capacidade de ir além das convenções estabelecidas. Sua visão cosmológica, suas reflexões acerca das relações existentes entre o homem e o universo, apontam para essa inquietude.

Mesmo imbuído de idéias iluministas, outro exemplo de Couto Magalhães crítico e inovador, pode ser observado quando defendia também a mistura das raças, pois entendia que os mestiços “não apresentam inferioridade alguma intelectual”; pelo contrário, talvez até fossem superiores, pois tinham que vencer barreiras muito maiores que os brancos para alcançar posições destacadas na sociedade.

Na área ambiental, e apesar de não ser ambientalista, Couto de Magalhães realizou estudos de reconhecimento do meio natural na região onde se encontra o rio Araguaia. Os registros da viagem de reconhecimento, realizada em 1863, nos proporcionaram uma importante aproximação das paisagens daquela região. Nessa aproximação, Couto de Magalhães difere dos outros autores de seu tempo – dedicados, sobretudo, a inventariar espécies botânicas e faunísticas – desenvolvendo, por vezes, uma reflexão em que a ação predatória do homem ganhou destaque, como nos casos da pesca da tartaruga e do peixe-boi.

Como já mencionado, por meio das obras de Couto de Magalhães e dos demais autores que naquele contexto histórico registraram a realidade socioambiental às margens do Araguaia, tivemos a oportunidade de reunir informações e conhecimentos que nos serviram de instrumentos de análise e aproximação com uma realidade daquele contexto.

Outro tema largamente explorado por Couto, trata-se da navegação a vapor e sua implementação, no bojo da conjuntura modernizante da segunda metade do século XIX, a infra-estrutura de transportes no país, condição primeira para a penetração e consolidação do capitalismo no Brasil. O desenvolvimento das comunicações atrelava-se tanto ao objetivo geopolítico ligado à integração do país, quanto à questão do

progresso. Vale ainda lembrar que Couto de Magalhães foi o primeiro a empreender a navegação a vapor no rio Araguaia. Essa investida não foi gratuita. O vapor realmente simbolizava para as forças imperiais a representação da modernidade européia. Portanto, símbolo do progresso dos homens, como dizia Couto de Magalhães, suas fumaças deveriam revestir de modernidade as límpidas paisagens que entre o verde das matas e o azul das *águas-céu*, figuravam no pujante Araguaia.

Com as embarcações Araguaia, Colombo e Mineiro, o Araguaia, de 1868 até 1888, sob seu comando, conheceu suas primeiras *fumaças da modernidade*. Para tanto, Couto de Magalhães articulou, além das subvenções do Império, técnicos e demais serviços, principalmente da Inglaterra, para o aprimoramento dessas embarcações, em termos de melhor adaptá-las ao rio. Quando presidente das províncias de Mato Grosso, de Goiás e do Pará, não mediu esforços para angariar recursos para viabilizar as aquisições de equipamentos e máquinas, bem como custear a mão-de-obra especializada e não especializada. Também se mostrou hábil no convencimento de empresários e políticos para garantir recursos públicos para obras de adequação dos rios Araguaia e Tocantins, como a desobstrução de cachoeiras.

Motivado em realizar a navegação a vapor no Araguaia, Couto de Magalhães empreendeu, pelo menos, duas significativas ações. Primeiro, a viagem ao Araguaia, de 1863, que foi sua principal expedição. Teve nessa oportunidade a capacidade de anotar as paisagens ao longo do Araguaia, compostas por sua biodiversidade existente e pelas populações índia e não-índia que ali habitavam. Sob suas lentes, Couto de Magalhães nos levou a ver as matas, as cachoeiras, as praias, os botos, os jacarés que, entre outras espécies, como a humana, compunham o Araguaia. A segunda foi a sua estadia, de 1863 a 1888, na região do Araguaia. Na ocasião ocupou importantes cargos, como os de presidente das províncias de Goiás, do Pará e de Mato Grosso, respectivamente, além do vitorioso comando das tropas brasileiras em Corumbá no episódio da guerra do Paraguai, e ainda em cargos legislativos e administrativos. Como revela em seu diário, sua vida não seria a mesma se não houvesse conhecido Mato Grosso.

Nesse mesmo contexto, ao aproximarmos os relatos de Couto de Magalhães com os demais autores que pelo Araguaia *navegaram*, tais como, Georg Heinrich Von

Langsdorff, Luiz D'Alincourt, Cunha Matos, Francisco José Cardoso Junior Visconde de Taunay, Estevão de Mendonça, Augusto Leverger, temos um quadro bem definido da região às margens do Araguaia, produzido pelos homens que, nos oitocentos, figuraram nos palcos do *Grande Rio*.

Vimos um Araguaia em que as diferentes paisagens refletiam um cenário original, em que a maior parte do meio natural, que perfazia suas margens, se encontrava inexplorada. Embora houvesse alguns pontos de exploração, no caso da região do Araguaia, a ação dos homens do século XIX, estava mais para um momento de reconhecimento do que para exploração dos recursos naturais existentes.

Desse modo, tanto em Couto de Magalhães, quanto nos outros autores a que recorreremos nessas análises, percebemos uma interação entre o homem e o meio natural baseada numa visão de fora, em que os homens se colocavam acima dos mesmos, num olhar de quem vê na *natureza desumanizada*, uma presa, admirada e analisada, antes de ser devorada. Em termos de seu relacionamento com as populações ribeirinhas e indígenas, notamos que giraram em torno de um convívio aparentemente *pacífico*, porém orientado pela intenção da integração dessas comunidades à modernidade por ele anunciada. Essa visão compartilhada não impediu que Couto de Magalhães, como procuramos apresentá-lo, tenha sido um personagem mais rico e complexo, relevante no processo de ocupação e da caracterização sócio-ambiental, ao longo das margens do Araguaia.

Um dos grandes ganhos dessa pesquisa foi o de conhecer e de revelar um pouco do trabalho e da atuação de Couto de Magalhães, suas obras, seu cotidiano. Como também, um conjunto de fontes que avançam na possibilidade de uma reflexão mais próxima do contexto sócio-ambiental vivido, durante a segunda metade do século XIX, na região do Araguaia.

Observamos que Couto de Magalhães, ao se articular com os diferentes segmentos sociais, ao se relacionar com distintas comunidades locais, ao transitar pela elite econômica e as políticas das províncias, não só do centro-norte, mas do restante do Brasil, além dos contatos internacionais, muito contribuiu para a história do nosso país, com toda a produção resultante dessas suas atividades. Suas vivências como homem público, oportunizou-nos um vasto acervo de registros que foram, mais do que

um conjunto de relatos, um complexo e diversificado conjunto de reflexões reveladoras da sociedade oitocentista, que muito tem a nos dizer sobre a realidade socioambiental do Brasil do século XIX.

Esperamos ter demonstrado, ao menos parcialmente, como se processou essa rica, complexa e distinta interação entre o homem e a natureza, suas aproximações e distanciamentos, enfim, esse viver cotidiano, na região do Araguaia, eixo condutor, natureza líqüida, penetrando o centro-norte brasileiro, sendo utilizada pelo vapor, condutor da fumaça – “progresso” – degradante da cultura indígena “catequizada”, e veículo de ocupação, comercialização, miscigenação e convergência dos perfis e semblantes nativos, indígenas e estrangeiros ao povo brasileiro.

Realizar essa pesquisa, na perspectiva da história ambiental, além de ter sido gratificante e enriquecedora, é a nossa contribuição para a historiografia brasileira e, também, a nossa esperança de que a “natureza e a sociedade sejam dois lados de uma realidade única”, assim como pensavam os antigos egípcios.

FONTES

ARQUIVOS PÚBLICOS

Pará:

Leis Provinciais, século XIX. Tomo XXV, 1863, Parte I, Coleção das Leis da Província do Grão Pará;

Leis Provinciais, século XIX. Tomo XXVI, 1864, Parte I, Coleção das Leis da Província do Grão Pará;

Leis Provinciais, século XIX. Tomo XXVI, 1865, Coleção das Leis da Província do Grão Pará;
Mapoteca: *Carta da Capitania do Grão Pará, 1860 e 1887*

Mato Grosso:

Mensagens Legislativas: Pastas 01-F, 02-F.

Relatórios de Presidentes de Província: Arquivos de Livro de Registros nº 02-B, 03-B, 02-C (1863-1874).

Mapoteca:

Carta do Atlas Escolar.

Carta da Província de Mato Grosso de 1873.

Atlas do Império do Brazil, de Cândido Mendes, 1868.

Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso – IHGMT:

ABREU, Manoel Cardoso. *Divertimento Admirável para os historiadores curiosos observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas do Cuiabá e Mato Grosso, 1783.*

ESSELIN, Otaviano. *Carta sobre a navegação a vapor no Araguaia, 1902.*

LEVERGER, Augusto. *Vias de Comunicação de Mato Grosso, 1906.*

MENDONÇA, Estevão. *Quadro Corográfico de Mato Grosso, 1906.*

SILVEIRA, João Godoi Pinto da. *Informações sobre o sertão que medeia as minas de Goiás para o Cuiabá, 1791.*

Rio de Janeiro:

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB:

Relatórios de Presidentes de Província: Itens I, II e III. Latas 198, 200, 216 – docs. 57, 60, 69 - Coleção Marquês de Olinda.

BIBLIOTECAS

Biblioteca Nacional:

Fontes:

CASTELNAU, Francis. *Expedições às regiões centrais da América do Sul.* São Paulo, Ed. Nacional, 1949, 383 p. Biblioteca Anísio Teixeira. MEC.

COSTA, Maria de Fátima G. (org.). *Percorrendo os manuscritos entre Langsdorff e D'Alincourt.* Cuiabá: Editora Universitária UFMT, 1993, 103 p.

FLORA, Ana e VERÍSSIMO, Inácio José. *André Rebouças: diário e notas autobiográficas.* Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1938, p. 41.

JARDIM, Joaquim R. de Moraes e Jerônimo R. de Moraes Jardim. *O Rio Araguaia: relatório de sua exploração e Um resumo histórico sobre a navegação.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

MAGALHÃES, José Vieira Couto. *Diário do General Couto de Magalhães, 1887-1889.* São Paulo: Editora Brasil, 1974, 154 p.

_____. *Diário íntimo de José Vieira Couto de Magalhães*. (org) Maria Helena P.T. Machado. São Paulo: Cia. das Letras, 1998, 242 p.

_____. *Viagem ao Araguaia*, São Paulo: Espíndola – Siqueira & Comp., 1902, 240 p.

TAUNAY, Affonso de E. *Goyas – Visconde de Taunay*. São Paulo: Instituto Centro Brasileiro de Cultura, 1931, 83 p.

Sessão de Mapas e Filmes – periódicos e relatórios de província

Universidade Federal de Goiás:

MAGALHÃES, José Vieira Couto. *O selvagem*. São Paulo: Ed.Nacional, 1868.

MATOS, Raimundo José Cunha. *Corografia histórica da província de Goyaz*. 1836

Relatórios

BRASIL, Ministério do Meio Ambiente. *Avaliação Ambiental Estratégica*. Brasília: CDU, 2002, p.62.

_____, Ministério dos Transportes. *Meio Físico do EIA-RIMA do Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins*. Brasília, 1999.

FADESP (Fundação de Amparo e Desenvolvimento da Pesquisa). *Relatório de Impacto Ambiental do Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins*. Pará: UFPA, 1999.

PEREIRA, Armando de Arruda. *Diário de viagem de São Paulo à Belém do Pará: descendo o Araguaia set. – out. – 1935*. São Paulo: Gráfica Paulista, 1935, 142 p.

SEPLAN (Secretaria do Estado de Planejamento e Coordenação Geral do Estado de Mato Grosso). *Diagnóstico sócio-econômico e ecológico do Estado do Mato Grosso: climatologia, vegetação e uso dos solos, pedologia, hidrologia, consolidação de dados secundários, nível compilatório*. MT, CNEC/SEPLAN, 2002.

Periódicos

ALMEIDA, Rogério. Projeto da hidrovia faz água. *Caderno do Terceiro Mundo*, nº 233 – 2001.

DRUMMOND, José Augusto. A legislação ambiental brasileira de 1934 a 1989: comentários de um cientista ambiental simpático ao conservacionismo. *Ambiente e Sociedade*. Campinas, ano II, n 3, p. 127-149, 1999.

DRUMMOND, José Augusto. A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. *Estudos Históricos*, vol.4, ano 8, 1991, pp.177-197.

PÁDUA, José Augusto. O desconhecido pensamento ambiental brasileiro. *Ecologia e Desenvolvimento*. Ano 10, N. 98, 2001, p.2.

PÁDUA, José Augusto. *Preocupação ecológica é antiga no país*. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 22 de março de 1998.

WORSTER, Donald. Para fazer história ambiental. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, vol.4, n.8, 1991, pp. 198-215.

Artigos

BOAS, Villas. Abordagem Histórica da Hidrovia Araguaia-Tocantins. In *Cerimônia de posse da Academia Tocantinense de Letras*. Palmas: DIRP, 1997.

Internet

CEBRAC (Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural). *Projeto da Hidrovia Araguaia-Tocantins*. Brasília, 20 abril de 2004. Conferir no site: <<http://www.cebrac.org.br>>.

COSTA, Iraci del Nero da. *Pesos e Medidas no Período Colonial Brasileiro*. São Paulo, 23 de agosto de 2006. Disponível no site: <http://historia_demografica.tripod.com/iddcosta/pdfs-ira/co11.pdf>.

FÓRUM CARAJÁS. *Carta à sociedade*. Brasília, 9 julho de 2004. Fundação Centro Brasileiro de Referência e Apoio Cultural”. Disponível no site: <<http://www.cebrac.org.br>>.

MOTA, Lúcio Tadeu. *O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e as propostas de integração das comunidades indígenas no Estado nacional*. Paraná. 06 de março de 2006. Disponível no site: <http://www.dhi.uem.br/publicacoesdhi/dialogos/volume01/vol02_atg7.htm> Acesso em 06 de março de 2006.

MATA ATLÂNTICA. *Devastação da Mata Atlântica*. São Paulo, 10 de janeiro de 2006. Disponível no site: <<http://www.sosmatatlantica.org.br/?secao=atlas>>. Acesso em 10 de janeiro de 2006.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, J. Capistrano de. *Capítulos da história colonial, 1500-1800*. Belo Horizonte: São Paulo: Publifolha, 2000.

ALMEIDA, Geraldo José. *O Médio Araguaia: Igreja e Mudança*. Dissertação (Mestrado em História) - Departamento de Pós-Graduação em História, Universidade de Brasília, 1983.

AURELI, Willy. *Terra Sem Sombra*. São Paulo: Saraiva, 1952.

BECHER, Hans. *O Barão Georg Heinrich Von Langsdorff: pesquisas de um cientista alemão no século XIX*. São Paulo: Universidade de Brasília, 1990. 181 p.

BERTRAN, Paulo. *Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil*. Brasília: CODEPLAN, 1988, 148 p.

CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1997.

CARVALHO, Valéria Nely César de. *O Brasil e a Amazônia internacional no século XIX*. Dissertação (Mestrado em Gestão Ambiental). UnB, Brasília, 1990.

CASTRO, Maria Inês. *Sociedade e natureza em Mato Grosso (1850-1930)*. Tese (Doutorado em Gestão Ambiental). Centro de Desenvolvimento Sustentável. UnB, Brasília, 2001.

CASTRO, S.F. et al. *A colonização oficial em Mato Grosso: a nata e a borra da sociedade*. Cuiabá: Ed. UFMT, 1994.

CASTRO, Carlos Ferreira de Abreu. *Gestão Florestal no Brasil Colônia*. Tese (Doutorado em Gestão Ambiental). Centro de Desenvolvimento Sustentável. UnB, Brasília, 2002.

COSTA, Kelerson. *Homens e natureza na Amazônia brasileira: dimensões*. Tese (Doutorado em História). Departamento de Pós-Graduação em História. UnB, Brasília, 2002.

CEDI, Centro de Documentação e Informação (Org.). *Poetas do Araguaia*. Rio de Janeiro: CEDI, 1983.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano - artes de fazer*. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. *História cultural: entre práticas e representações*. Tradução de Maria Manuela Galhardo. Lisboa: Difel, 1990.

CHAUL, Nars Fayad. *Caminhos de Goiás*. Da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

CORREIA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: INL, 1969.

CUNHA, Sandra Baptista e GUERRA, Antonio José (Org.). *A questão ambiental: diferentes abordagens*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

FARAGE, Nádya. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas do Rio Branco e a colonização*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1991.

FERREIRA, Eudson de Castro. *Posse e Propriedade Territorial: a luta pela terra em Mato Grosso*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Ed. UNICAMP, 1986.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado rural no Brasil*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1936. 405 p.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. O Poder das imagens: o lugar de Mato Grosso no mapa da civilização. In: *DUARTE DA SILVA, Kuiz Sérgio (Org.) Relações cidade-campo: fronteiras*. Goiânia: Ed. UFG, 2000.

_____. *Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso*. 2000. Tese (Doutorado e História) - FFLCH/USP, São Paulo.

RIBEIRO, Iselda Corrêa. *Pioneiros gaúchos: a colonização do norte mato-grossense*. Porto Alegre: Tchê, 1987.

GÓIS, Walter de. *A marcha para o oeste*. Goiás: Instituto do Livro, 1969.

GUIMARÃES NETO, Regina Beatriz. *A Lenda do Ouro Verde: Política de Colonização no Brasil Contemporâneo*. Cuiabá: Ed. UNICEN, 2002.

_____. *Grupiaras e monchões: garimpos e cidades do povoamento de leste de Mato Grosso – primeira metade do século XX*. 1996. Tese (Doutorado em História). UNICAMP/Campinas, SP.

HOBSBAWM, Eric. O que a história tem a dizer-nos sobre a sociedade contemporânea. In *Sobre História*. LOCAL: EDITORA, 1998.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

_____. *Raízes do Brasil*. 9a. ed. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1976.

_____. *O extremo oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

_____. *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HUNT, Lynn. *A nova história cultural*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

JORGE, Miguel. *Couto de Magalhães: a vida de um homem*. Goiânia: Departamento Estadual de Cultura, 1970.

JUNIOR, Deusdedith Alves Rocha. *A guerrilha do Araguaia (1972-1974)*. Dissertação (Mestrado em História). Departamento de Pós-Graduação em História. UnB, Brasília, 1995.

LEONARDI, Victor. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: Editora Universitária de Brasília, 1999.

_____. *Entre árvores e esquecimentos: história social nos sertões do Brasil*. Brasília: UnB, 1996.

MAGALHÃES, Sônia Maria. *Alimentação, saúde e doenças em Goiás no século XIX*. Tese (Doutorado em História). Departamento de História da Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista/SP, .

MARCONDES, Sandra. *Brasil, amor à primeira vista*. São Paulo: Peirópolis, 2005.

MARTINS, Dalísia Elisabeth. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973.

NABUCO, Joaquim. *Minha formação*. São Paulo, Editora Itatiaia, 2004, 240p.

PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição: pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888)*. Rio de Janeiro: Zahar, 2004.

_____. *Produção, consumo e sustentabilidade: o Brasil e o contexto planetário*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2005.

PRADO, Maria Ligia Coelho. *América Latina no séc. XIX: tremas, telas e textos*. São Paulo, Editora da USP, 239 p.

REIS, Arthur César Ferreira. *Síntese da História do Pará*. Belém: EDITORA, 1942.

RIBEIRO, Iselda Corrêa. *Pioneiros gaúchos: a colonização do norte mato-grossense*. Porto Alegre: Tchê, 1987.

ROCHA, Leandro Mendes. *O Estado e os índios: Goiás 1850 – 1889*. Goiânia: Editora da UFG, 1998.

SILVA, Carolina Joana da & SILVA, Joana F. *No ritmo das águas do Pantanal*. São Paulo: NUPAUB/USP, 1995.

SILVA, Ribeiro Hermano da. *Nos sertões do Araguaia*. São Paulo: Ed.Saraiva, 1949.

TAPAJÓS, Vicente. *História do Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1946.

VOLPATO, Luiza Rios Ricci. *Cativos do sertão, vida cotidiana e escravidão em Cuiabá em 1850–1888*. Cuiabá: Editora Marco Zero/UFMT, 1993.

ANEXO

ANEXO I

Pelo lado de Goiás, em estudos realizado por Sônia Maria de Magalhães¹, as principais doenças contraídas pelos habitantes dessa província, segundo os viajantes estrangeiros do século XIX, estão assim relacionadas:

Viajantes	Cidade da Província de Goiás	Doenças
<i>Johann Emanuel Pohl</i>	Mossâmedes	Bócio, apoplexias nervosas, hidropisia, ataques catarrais, elefantíase, sífilis, bexigas.
	Água Quente	Bócio
	São Félix	Febre pútrida
	São João da Palma	Febre e sífilis
	Aldeia Carretão (arredores)	Febre maligna, úlceras cancerosas
	São Pedro de Alcântara	Sífilis
	Arraias	Febre
	Traíras	Geofagia
<i>August de Saint-Hilaire</i>	Aldeia Cocal Grande	Sífilis e oftalmia
	Jaraguá	Hidropisia e morféia
	Cidade de Goiás	Hidropisia do peito e bócio
<i>Luiz D'Alincourt</i>	Aldeia de São José	Doenças venéreas e sarampo
	Cidade de Goiás	Bócio
<i>George Gardner</i>	Cidade de Goiás	Bócio
	Natividade	Febres intermitentes e malignas, oftalmia, sífilis e bócio.
<i>Francis Castelnau</i>	Arraias	Febres intermitentes, reumatismo, doenças inflamatórias, do baço e do fígado, dispepsia, bócio, paralisia e resfriado.
	Catalão	Sarcocele
	Palmital	Bócio
	Boa Vista	Afecções do aparelho respiratório, elefantíase do escroto, oftalmia, bócio, pênfigo e clorose.
		Bócio
	Amaro Leite	Febres
	Pilar	Febres
Conceição		

¹ MAGALHÃES, Sônia Maria. Alimentação, saúde e doenças em Goiás no século XIX. Tese (Doutorado em História). Departamento de História da Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista/SP, 2000. A autora cita como fonte dessa descrição feita na tabela os seguintes textos: CASTELNAU, F. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro:Itatiaia, 2000; D'Alincourt, L. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte/ São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975; GARDNER, G. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975; POHL, J. E. *Viagem no interior do Brasil*. 2 vols. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1951; SAINT-HILAIRE, A. *Viagens às nascentes do rio São Francisco*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975; _____ *Viagem à província de Goiás*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975. A multidão de bociados ou “papudos” dispersos por todo o território. Ver anexo XXX com os mapas com os “percursos de viagem” dos exploradores supracitados.

ANEXO II

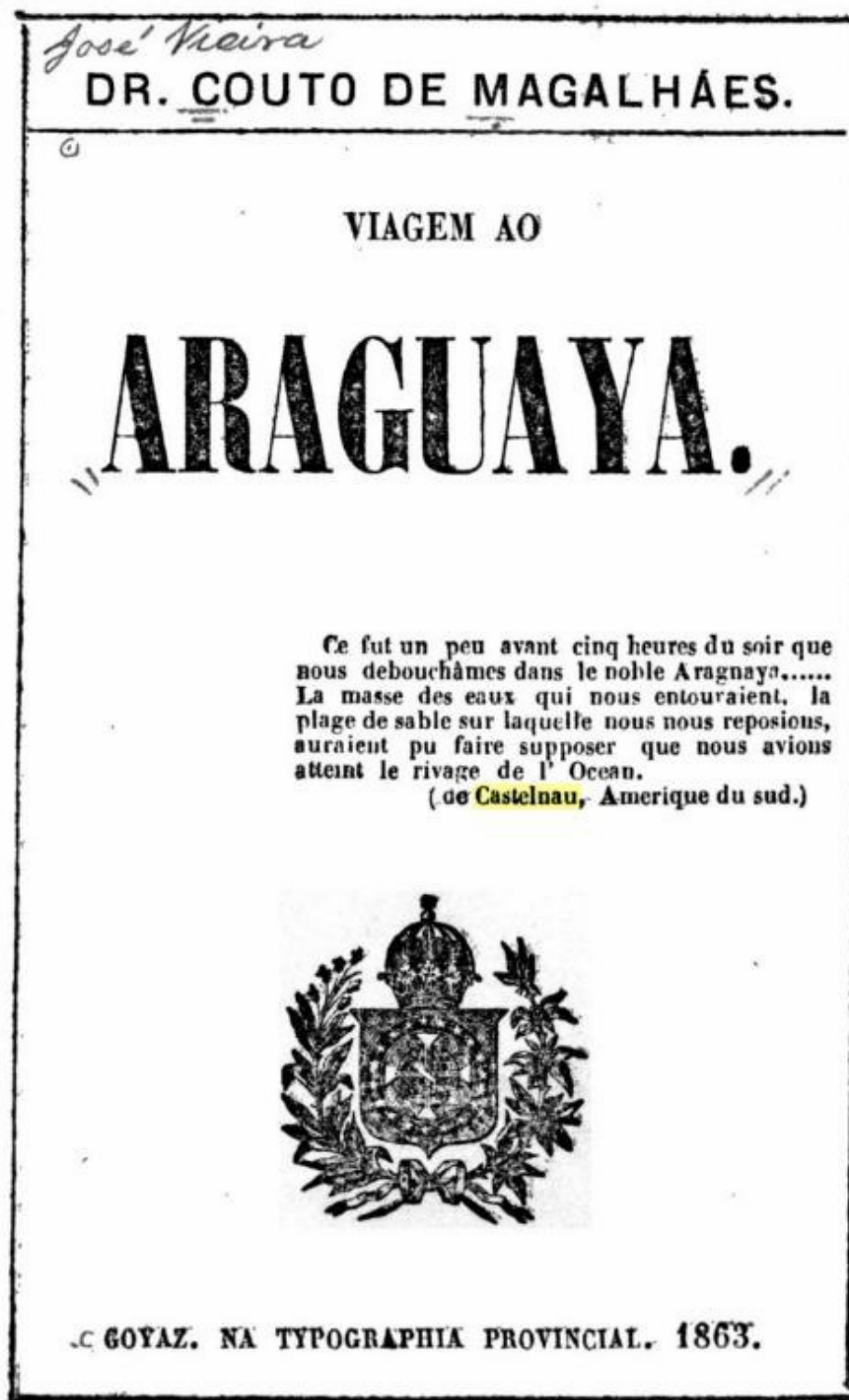
Base de cálculos da viabilidade econômica do projeto feita por Couto de Magalhães, em que chegou ao percentual de 300% da diferença entre o transporte via o rio Araguaia e o transporte terrestre via Porto de Santos.

Despesas com um bote e uma igarité ¹ , que conduzem 1.900 arrobas, numa viagem redonda do Porto de Santa Leopoldina ao Pará		Despesas com transporte de 1.900 arrobas, por bestas de carga, da capital de Goiás ao Porto de Santos, sendo a carga de cada besta de 9 arrobas (178 bestas, ou 18 lotes)	
1 piloto de bote	300\$000	2 arrieiros	300\$000
1 dito de igarité	150\$000	2 ajudantes	160\$000
2 proeiros	240\$000	2 camaradas dianteiros	120\$000
2 contra-proeiros	200\$000	18 tocadores de lote	900\$000
2 poupeiros	180\$000	1 cozinheiro	40\$000
1 caçador	100\$000	1 ajudante	35\$000
1 ajudante do mesmo	80\$000	Rações dos camaradas, por dia a \$240	864\$000
20 remeiros	1:600\$000	Despesas com bestas, cada uma a 40\$000	7:080\$000
Sustendo de ida e volta	800\$000	Dita com 26 bestas dos camaradas	676\$000
Calafeto no Pará	100\$000	Amortização do valor da tropa a \$250 por besta e por viagem	1:112\$500
Dito do porto de S. Leopoldina	25\$000	Juro do valor da tropa a 5% por viagem, que é calculada por ano	895\$000
Cordas de piaçaba	60\$000		
Passaporte e visita	50\$000		
Amortização do valor do bote	250\$000		
Juro do valor do bote, da igarité e de uma montaria a 10%	120\$000		
Total	4:255\$000	Total	12:182\$500
Importância do frete por arroba	2\$239	Importância do frete por arroba	6\$411

¹ Segundo o Dicionário Aurélio, igarité vem do tupi e significa embarcação a remo de tamanho entre montaria, ou chata, e galeota, com capacidade de carga de 1 a 2 toneladas.

ANEXO III

Cópia da capa do original do relatório da viagem ao Araguaia, 1863.



Tradução da citação do texto de Castelneau na capa: Foi um pouco antes das cinco que chegamos ao nobre Araguaia... A massa de águas que nos cercava, a praia de areia na qual descansávamos, poderiam levar a crer que havíamos chegado às margens do oceano.

ANEXO IV

Mapa em que aparecem plotadas algumas das antigas localidades citadas por Couto de Magalhães, como Itacaiu, local onde foi instalada a oficina que montou os primeiros vapores que percorreram o rio Araguaia; a cidade de Goiás, antiga capital daquela província; Leopoldina, localidade preferida por Couto de Magalhães para receber a nova capital de Goiás; e os presídios de Monte Alegre, Santa Maria e o de Santa Izabel, este na Ilha do Bananal..



ANEXO V

AUTO DA INAUGURAÇÃO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR DO RIO ARAGUAIA.

Aos 28 dias do mês de maio do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1868, 47 da Independência do Império, a margem esquerda do rio Araguaia e a trinta léguas da capital de Goiás, reuniram-se o exmo. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães, presidente que foi desta província e por ela eleito deputado a assembléia geral legislativa, atualmente presidente da província de Mato Grosso, e o exmo. Sr. Desembargador dr. João Bonifácio Gomes de Siqueira, 1 vice-presidente de Goiás, em exercício, com muitos funcionários públicos e grande número de outros cidadãos que concorreram para o fim de assistirem a cerimônia religiosa da benção do vapor Araguaia-nerú-assú e a inauguração da navegação a vapor no rio Araguaia, em consequência de haver comunicado o mesmo exmo. Sr. Presidente da província de Mato Grosso ao desta província, que dirigiu convites e fez público este fato da mais subida importância para o engrandecimento e prosperidade da província de Goiás. E achando-se surto no porto, em frente a foz do rio Vermelho, o mencionado vapor, de que é comandante o capitão de fragata comendador Balduino José Ferreira de Aguiar, recolheram-se a bordo os exmos. Srs. Presidentes das províncias de Mato Grosso e de Goiás, acompanhados dos srs. Dr. Theodoro Rodrigues Moraes, 3 vice-presidente; dr. Frederico Dabney de Avelar Brotéro, chefe de polícia da província; (...) dr. Joaqui Rodrigues de Maraes Jardim, engenheiro.... Em seguida, precedendo os necessários exames e reconhecimentos, teve lugar a cerimônia religiosa do vapor, até então chamado de Araguay-nerú-assú,, oficiando o rvmo. B. Da Costa e Oliveira, capelão do presídio Leopoldina, tendo-se antes assentado em mudar-se o nome do mesmo vapor, que se passou a chamar Araguaya. Terminando o ato religioso, ergueram-se vivas à religião do Estado, a Sua Majestade o Imperador, ao governo imperial, aos exmos. Srs. Ministro da Marinha, conselheiro Afonso Celso de Assis Figueiredo, e ministro da agricultura, conselheiro Manoel Pinto de Souza Dantas, e , finalmente, ao progresso da navegação a vapor no interior do Império. Logo depois, o vapor suspendeu o ferro, largou do porto em direitura a margem oposta, atravessou o rio Araguaia, cruzou em diferentes direções ao som do hino nacional, subiu o rio Vermelho e, voltando ao ancoradouro, foi solenemente proclamado achar-se instalada a navegação a vapor do rio Araguaia.

ANEXO VI

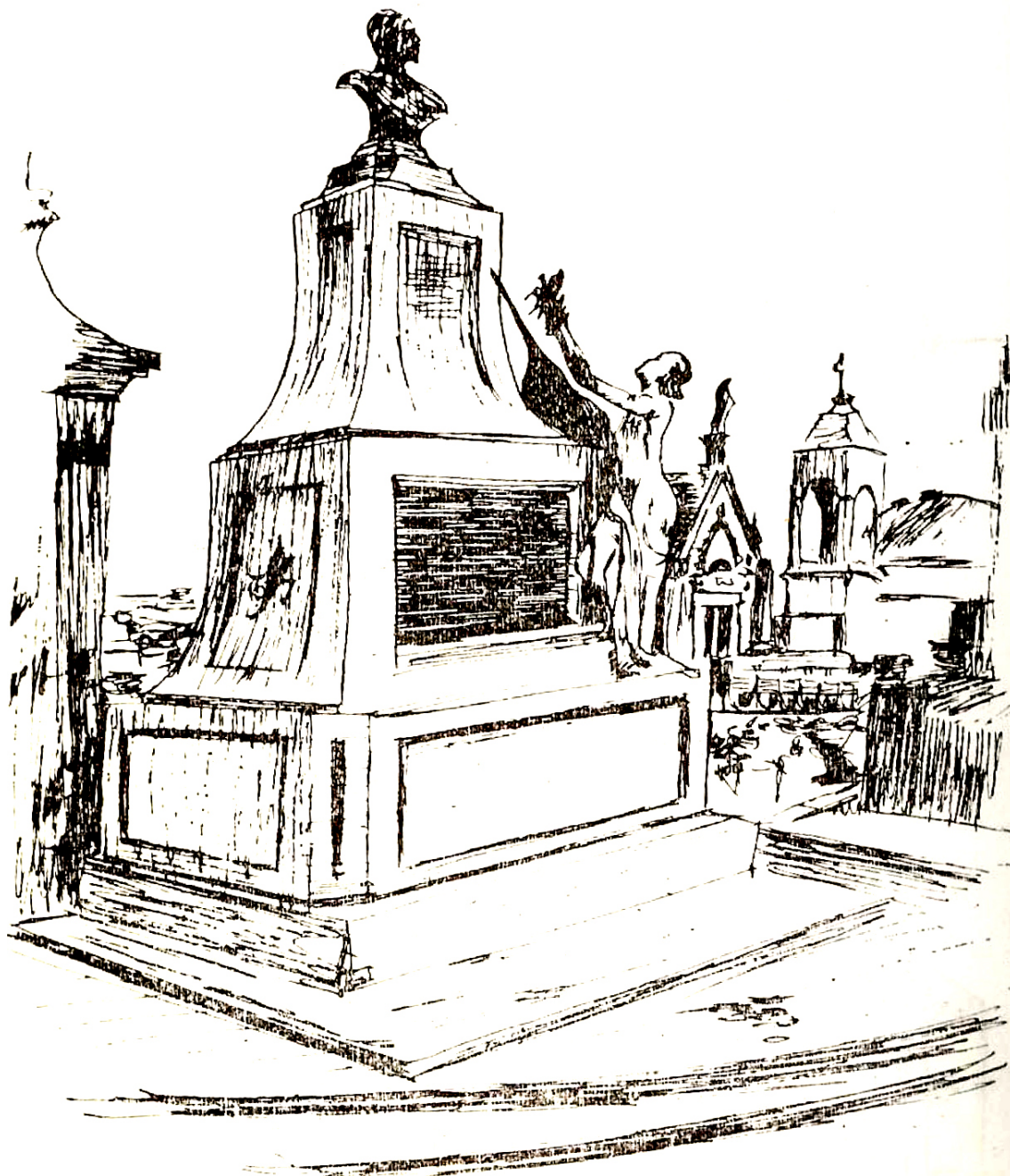
Casa de Couto de Magalhães, onde foi instalado o 1º observatório astronômico de São Paulo, 1885.



Casa da Ponte Grande, em São Paulo, onde o Brigadeiro Couto de Magalhães viveu seus últimos dias

ANEXO VII

Desenho do túmulo de Couto de Magalhães, Cemitério da Consolação/SP



**Túmulo do Brigadeiro Couto de Magalhães, no
Cemitério da Consolação, em São Paulo**