

## Navegando entre as províncias do Pará e Goiás: o rio dos Tocantins no século XIX

Carlos Eduardo Costa Barbosa \*

**Resumo:** Este é um estudo sobre o desenvolvimento da navegação no Vale Tocantino e suas conseqüências no modo de vida daqueles que habitavam suas margens durante o século XIX. Considerando a navegação comercial como o elemento que garantiu a dinamicidade cultural entre as populações residentes pretende-se explorar o processo de transformação/reconstrução da identidade dessa população ribeirinha no Baixo Tocantins. Uma fonte de valor são os relatos de viajantes estrangeiros e nacionais, onde se observa os costumes da população dedicada à navegação, as viagens e as principais dificuldades enfrentadas.

**Palavras Chaves:** navegação comercial, identidade, Baixo Tocantins

**Abstract:** This is a study about the development of the navigation of Tocantino Valley and its consequences in the way of life that inhabit its edges during XIX century. Considering the commercial navigation as the element that guaranteed the dynamic cultural among resident populations, it intends to explore the transformation and the reconstruction process of the identity of this riverside population in the Low Tocantins. Value sources are traveler's foreign and national reports, where the habits of the population dedicated to the navigation is observed, the trips and the main faced difficulties.

**Words Keys:** commercial navigation, identity, Low Tocantins

A navegação comercial no Rio Tocantins começa a ser explorada em fins do século XVIII, no fim do ciclo aurífero no norte de Goiás. Nesse período se tem início uma série de expedições pelos rios Tocantins e Araguaia, a principio de caráter oficial, promovida pelos governadores e mais tarde por particulares, levadas a cabo por iniciativas de comerciantes tanto paraenses quanto goianos.

A descoberta de minas na Capitania de Goiás levou grandes quantidades de migrantes para as regiões centrais com a promessa de riquezas fáceis. Todos os que iam para Goiás se dedicavam quase que exclusivamente à mineração, isso fez com que a produção de alimentos fosse mínima, forçando a importação desse tipo de gênero a altos custos como Aires Casal (1846) destaca em sua *Corographia Brazilica*;

*... Fez acudir tanta gente, que os mantimentos que diariamente chegavam não eram bastantes para a subsistência. Tudo se vendia por hum preço exorbitantissimo. Hum alqueire de milho custava seis e sete oitavas de oiro; o de farinha de mandioca dez: huma vacca de leite duas libras do mesmo metal...*

---

\* \*Graduado em História pela Universidade Federal do Pará

Sendo dependente da importação de gêneros alimentícios, o declínio da produção das minas somado à baixa produtividade agrícola, Goiás experimentou momentos de profunda crise em seus povoados. Desse modo a procura por rotas comerciais menos onerosas foram estudadas enquanto a economia goiana procurava se assentar sobre uma agricultura de subsistência somada a criação de gado, embora ainda se tentasse reerguer a empresa mineradora.

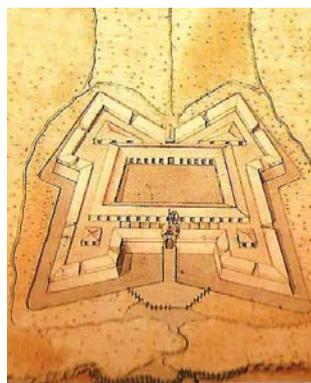
Era muito corrente nesse período a percepção do espaço amazônico como um vazio demográfico. Segundo Pacheco de Oliveira (1979), principalmente após a publicação das obras de Bates e Agassiz, todos os males da região tendiam a ser vistos como uma expressão de um domínio insuficiente do homem sobre a natureza acreditava-se que fixada a população ao solo pela atividade agrícola, o Amazonas de um imenso deserto se transformaria no celeiro do mundo, conforme este trecho de Taunay “A natureza parece ter-lhe preparado os meios de comunicação, que tão somente esperam por população mais condensada para fazer florescer o comércio” (TAUNAY, 1875: 11).

Dessa forma, um problema à instalação de uma rota comercial seria o “vazio demográfico” que se configurava o Vale Tocantino, esse fato encarecia a viagem, pois se tinha que ter um número elevado de remeiros para se transpor o percurso, alimentos e barcos suficientes para transportar uma quantidade de produtos elevada de forma a gerar lucro para o comerciante que empreendia essa navegação arriscada. A solução para problema seria uma ocupação de fato da região. O ímpeto colonizatório seria retomado por Tello de Menezes em 1780 quando manda erguer na região o registro de Alcobaça e a povoação de São Bernardo das Pederneiras.

*... O general governador José de Nápoles Tello de Menezes, em observancia das ordens regias que haviam sido annunciadas na resposta de um ministerio illustrado e sabedor a fundo dos interesses e situação á carta escripta em 1762 pelo sobredito bispo D. Frei João de S. José, sobre a precisão de facilitar-se o uso do Tocantins e de civilisar-se a sua avultada gentildade, plantou em 1781 um logar denominado de S. Bernardo da Pederneira na borda direita do Tocantins, entre a Cachoeirinha e a cachoeira Tapaiúnacuára; e no anno subsequente mandou engastar debaixo da direcção do major engenheiro João Vasco Manoel de Braun em situação uma legua inferior do riacho Caraiapé outro logar com o appellido de Alcobaça, e annexo a elle um forte de fachina chamado de Nossa Senhora de Nazareth, cavalgado de seis peças de artilharia do calibre menor que o mediano, cujo logar foi transplantado em 1793 pelo governador D. Francisco de Souza Coutinho para um sitio fronteiro á ilha de Arapapá, entre a cachoeira Tapaiúnacuára e a cachoeira Guariba, dando-lhe o nome de Arroios.... (BAENA 1847:80).*

A colonização do vale tocantino seria lenta e gradual, além da navegação difícil havia os conflitos com os indígenas e negros que habitavam as margens. Estes últimos liderados por uma mulher conhecida como Felipa Maria, uma figura presente na história local, líder de uma comunidade quilombola e responsável por “muitas desordens” nas povoações e ao longo do rio, pois “andando as canoas della feitas piratas no mar... tirando pello rio e intimidando” no que se refere a ataques indígenas era recorrente na região, principalmente por parte dos Apinagés.

*... Em o dia 11 do mês de julho pella nove para as dês horas da manha fomos visitados do gentio Pinagé com bastante numero... Salirão os Pinagés com grande valor e matarão huma índia e deicharão outra bem maltratada... de quatro (índios) hum sertamente eh dos seus abalisados de os mandei por em hum espeto numa ilha a vista delles p<sup>a</sup> q conheção temor e obediência... e mais algumas gentes foi ferida dia e meyo de viagem em seguimento a elles, sempre foi achando sangue e os estamos esperando a todos os estantes q com esta já são duas vezes...*



**Figura 1: Desenho da Fortaleza de Nossa Senhora de Nazaré de Alcobaça**

O processo de colonização das margens do rio Tocantins perpassa pelos séculos XVIII e XIX, nas extinções, relocações e elevação dos núcleos de ocupação a outros estágios como vilas, municípios e lugares. Moura e Baena fazem menção ao ano de 1793, quando o governador faz a traslação do destacamento de Alcobaça para a parte superior do rio chamando-o de Arroios. Importante destacar aqui que essas relocações contribuíram enormemente para a ocupação da região tocantina, já que alguns locais vieram a se tornar novos núcleos de ocupação.

A vida no Baixo Tocantins no início do século XIX era baseada em uma agricultura de subsistência, na pesca e no extrativismo. Durante sua viagem, o general Couto de Magalhães observou que as margens e ilhas do Tocantins são ocupadas por famílias de ribeirinhos que viviam em “pobres choupanas”, cobertas de palha, sem muros ou divisão interna. Esses homens tinham poucas posses, restritas a uma canoa, um cão, faca, anzóis algumas roupas e paneiros.



**Figura 2: Casa ao longo do rio Tocantins**

Anos antes, Bates esteve na região coletando espécimes da fauna e flora e percebeu a mesma coisa, a simplicidade da vida do ribeirão, onde os homens caçam e pescam para as necessidades do dia; às vezes colhem um pouco de borracha, salsaparrilha ou óleo de copaíba para vender aos negociantes; enquanto as mulheres remam, cozinham e às vezes pescam de caniço. “As casas que são numerosas às margens do rio assim como nas ilhas maiores” (BATES, 1944:158), contrastam com o gigantismo da paisagem, por esse ângulo de visão o vale ainda era visto como deserto habitado por gentio selvagem a ser “desinfestado” da região. Visando incentivar essa conquista os governos do Pará e Goiás acenaram com algumas medidas como a isenção de dízimos, isenção do serviço militar a quem se dedicasse a navegação, concessão de sesmarias às margens dos rios Araguaia, Maranhão e Tocantins a sócios da companhia de navegação, moratória aos devedores da Fazenda, permissão de utilização de índios hostis como mão de obra e a criação de presídios militares e aldeamentos indígenas.

Entretanto tais medidas não alcançaram seus intentos, mas de toda forma tentativas foram feitas, ora pelos presidentes da Província, ora por pessoas interessadas. Couto Magalhães, por exemplo, quando presidente da Província (1864), empenhou-se em incrementar este meio de transporte. Para ele, a questão fundamental não seria saber se a navegação era ou não dificultosa, mas sim, a sua importância para o desenvolvimento da região. Para um apaixonado pela causa torna-se compreensível este tipo de pensamento, mas pela conjuntura da época, era evidente que se pesassem custo versus vantagens. “A navegação do Tocantins há de romper o bloqueio, á que está sujeita uma população aproximadamente de cem mil habitantes composta de parte da província Maranhão e de todo Norte de Goyaz” era seu principal argumento para defender estabelecimento de uma rota comercial entre o Pará e Goiás.



**Figura 3: O Rio**

O general, obstinado em desenvolver a navegação fluvial e vencendo todos os obstáculos, transportou uma embarcação a vapor do rio Paraguai à Bacia do Tocantins, com a qual deu início a empresa. O trecho encachoeirado continuou a ser o grande entrave ao intercambio entre as duas províncias. No entanto, essa navegação passou a ser feita por diversas empresas de navegação e comerciais com interesses ligados a indústria extrativa do vale, responsáveis por abastecer os mercados de Belém com a borracha, castanha,

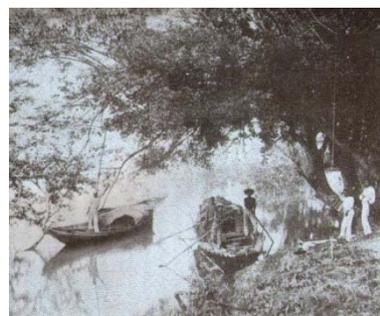
sementes oleaginosas, cacau e cachaça. O general Couto de Magalhães (1957: 29-30) argumentava que:

*... Temos gasto muitos milhões com navegação do Paraguai. Qual é o resultado colhido até o presente? unicamente de espalharmos nossos capitais por mão das republicas ribeirinhas do Prata que sentindo-nos em sua dependência por causa desse rio não cessam de vexar-nos. A navegação do Araguaia é mais fácil que a do Uruguai; no entanto que diferença no resultado! Aquela serve a Mato Grosso ou, por melhor dizer, a Vila Maria e a cidade de Cuiabá; esta iria abrir a indústria à Província do Pará, no Maranhão, de Goiás e Mato Grosso, isto é daria ao Brasil um segunda costa, tão considerável e vasta como a que lhe oferece o Oceano Atlântico*

Outro fator que contribuiu para desenvolver a navegação do Tocantins foi o estabelecimento de uma linha de correios Rio - Belém, passando por Goiás, evitando-se assim a via marítima, até então a única utilizada e bem mais demorada. Já havia caminhos que levavam o viajante desde o Rio de Janeiro até São Romão, em Minas Gerais, nas margens do rio São Francisco. Daí foi aberto um caminho terrestre até Porto Real, passando por Santa Maria, São Domingos, Conceição e Natividade. De Porto Real até Belém o percurso deveria ser feito por água, pelo Tocantins. Em 1810, os estafetas já faziam a linha Rio - Belém, vencendo 280 léguas por terra e 250 pelo Tocantins (ALENCASTRE, 1865, p. 63).

No processo de intensificação do comércio, os ribeirinhos tocantinenses foram adquirindo traços identitários bem particulares, marcados por características regionais e culturais, resultantes do contexto da região, das atividades desempenhadas por eles e dos contatos com diferentes grupos étnicos e com novos imigrantes. A vida dos moradores beirrio era bastante dinâmica, repleta de experiências e de conhecimentos peculiares. Henry Bates nos fornece informações sobre esse *modus vivendi* da região.

Durante sua viagem pelo Baixo Tocantins, Henry Bates caracterizou as pessoas como indolentes e preguiçosas, estando acima dos trabalhos assalariados devido à dificuldade que encontrou para conseguir canoeiros. Os ribeirinhos em geral possuíam pequenas plantações de coivara, que lhes conferiam certa independência. Os canoeiros se utilizavam de vigiengas que é uma grande canoa a vela que leva até seis pescadores, própria para grandes distâncias. Na falta de condições de se usar a vela se utilizavam remos. A função de remeiro era muito elástica, pois utilizam, na maior parte do tempo, umas varas compridas, as *zingas* ou *varejões*, ou *ganchos* e *forquilhas*, dependendo da exigência da situação.



**Figura 4: Parada para refeição no rio Tocantins**

A alimentação do ribeirinho era principalmente o peixe, farinha, frutos e o açaí. Tartarugas também estavam na dieta dos canoeiros, sendo criada em currais em alguns lugares. Durante as viagens na hora das refeições se atracavam nas margens ou desciam em alguma casa ao longo do rio. “As casas são raras nessa região selvagem, e a hospitalidade é dada livremente a todos os viajantes de passagem” (BATES 1944: 175-176). A população tinha como característica a hospitalidade, as casas não possuíam trancas e todos eram bem tratados, costume possivelmente herdado dos indígenas.

A população do Baixo Tocantins migrava de acordo com as estações. As residências em geral eram feitas sobre palafitas, sendo as casas mal acabadas, “reduzindo-se entrançados, cobertos de folhas de ubuçu,” feitas com o tronco do açazeiro e tabuas estreitas para formarem as paredes e o soalho. Essas residências eram temporárias, pois quando as águas de abril e maio subiam até o chão das casas, a família se mudava para terrenos em áreas de terra firme. Também era próprio dessa população mudar para acampamentos, como o que Bates encontrou e descreveu:

*Aí encontramos várias famílias acampadas em um sitio delicioso... Viam-se muitas redes armadas entre os troncos das arvores e espalhavam-se pelo chão trastes de numerosas famílias...Eram todas mestiças, gente simples e bem-disposta, moradores em Cametá e que tinham vindo tão longe passar os meses de verão. O único motivo que nos deram foi que estava muito quente na cidade, no verão, e elas gostavam muito de peixe fresco. Assim esse povo simples não se preocupa em deixar a casa e os afazeres para vir passar três meses de piquenique. É costume anual dessa classe de gente, em toda a província, passar alguns meses da boa estação nos lugares mais selvagens da região. Levam consigo toda a farinha que podem carregar, sendo esse o único artigo de que precisam.”*

Figura 5: Casa de roça



Os canoeiros possuíam muitas cantigas e coros, com os quais quebravam a monotonia das longas viagens. Essas canções em geral consistiam em uma só nota, repetida até o cansaço, cantada em uníssono, raramente apresentava harmonia. As notas musicais eram tristonhas denotando as circunstâncias da vida dos ribeirinhos: as infinitas florestas sombrias, tempestades e das terras caídas. Essas cantigas poderiam ser associadas aos fados portugueses, mas suas origens são difíceis de determinar, pois os indígenas apresentam costumes parecidos. As estrofes são variáveis, e nas canoas o que mais sabe puxa os versos. Todos os cantos narram a vida solitária do rio e as dificuldades da viagem. Os sonoros nomes dos lugares, Guajará, Tucumanduba ganham realce aos encantos da música.



Figura 6: Rebojos da Cachoeira do Correão

Eram comuns as rodas de história, nelas os homens contavam o que lhes tinha ocorrido durante uma caçada ou pescaria, histórias de Curupira e outros demônios da mata. Essas populações eram sujeitas a serem vítimas de suas superstições. Os navegantes acreditavam na existência de seres estranhos e perigosos nas águas, como por exemplo, os *negros d'água*, que seriam seres muito pretos, da estatura de macaco gorila, que quando saíam no seco caminhavam apenas com os pés. Outro ser estranho que os barqueiros acreditavam existir era a *Boiúna*, conhecida também como *Mãe d'água*, uma cobra com cento e poucos metros de comprimento capaz de afundar embarcações, parecido com o sucuri. Acreditavam que os perigos do rio como os funis, rebojos e acidente causados por redemoinhos no rio, fossem obras da *boiúna*.

As águas do Tocantins acima de Nazaré dos Patos apresentavam ilhas menores, algumas das quais eram altas e rochosas que caracterizavam a região pedregosa em que estavam situadas as cachoeiras. A navegação no rio tornava-se dificultosa a partir das cachoeiras que começavam a empear o rio, de Alcobaça para cima, e denominam-se: a 1ª Tapaiunacuára: a 2ª Guariba: a 3ª Vida a eterna a 4ª Tucumanduba: a 5ª Uerapepoaquima: a 6ª Cunauá: a 7ª Pitaoca: a 8ª Chiqueiro: a 9ª Inferno: a 10ª Furo da Itaboca ou Arrependido: a 11ª Tortinho: a 12ª, José Correa: a 13ª Cachoeira Grande: a 14ª Apinagé: a 15ª Cajueiro a 16ª Capelinha: a 17ª Valentim: a 18ª Mandupixuna: a 19ª Puraquecuara: a 20ª Praia Alta: a 21ª Boqueirão do Tauri: a 22ª Seco Grande: a 23ª Defuntinha: a 24ª Taurizinho: a 25ª Mãe Maria: a 26ª Serra Quebrada: a 27ª Seco do Curuá: a qual é o limite comum do Pará e Goiás. Sendo as mais difíceis a cachoeira do Inferno e o furo da Itaboca.



Figura 7: Superando uma das cachoeiras do rio Tocantins.

Entre os pilares de pedra a correnteza forçava aos canoeiros a buscarem as margens para empurrarem e puxarem a canoa com forquilhas, chamadas de *bois*, sendo o trabalho exercido de acordo com a posição do tripulante auferida com o tempo de serviço: piloto, proeiro, contra-proeiro e remeiro. A cada dificuldade vencida essa tripulação comemorava para então seguir viagem. Outra dificuldade dessas viagens seriam as doenças como as diarreias com sangue, a malária, maleita ou impaludismo que seriam tratadas pelos próprios tripulantes através de cataplasmas com a polpa de frutos e beberagens feitas com ervas medicinais conhecidas dos ribeirinhos.

A superação dessas dificuldades estava relacionada principalmente a busca da castanha, cacau e borracha que seria vendida aos mercadores e levadas a Belém. A exploração desses produtos, que tinham um alto valor comercial impulsionava os ribeirinhos a se

arriscarem cada vez mais nas cachoeiras do Tocantins, tornando-se mais uma cruz fincada nas margens para lembrar-se do infeliz que morreu nas cachoeiras.

A navegação que foi o meio de comunicação e a atividade econômica das populações ribeirinhas em fins do século XIX ganharia o auxílio da estrada de ferro Tocantins, projetada para cruzar o trecho encachoeirado e reduzir o



Figura 8: Abertura de estradas para a ferrovia Tocantins

numero de mortos da navegação, facilitando o escoamento dos produtos da região. A construção teve início em 1895 na pequena Alcobça, impactando diretamente no modo de vida daqueles pescadores e castanheiros que deixariam seus trabalhos para participarem do exercito de trabalhadores que abriam caminhos na floresta e erguiam pontes sobre igarapés para a ferrovia seguir adiante.

Observando a evolução do município vemos que o mesmo seguia o leito do rio Tocantins, sua principal via de comunicação com os outros municípios do Alto e Baixo Tocantins. Entretanto esse desenvolvimento se viu alterado em 1895 com a instalação da Companhia de navegação férrea. As levas de migrantes que invadiram a localidade transformaram o modo de vida daqueles que sobreviviam basicamente da pesca, introduzindo sua cultura, seus costumes que foram sendo assimilados pelos ribeirinhos. Num processo que seria repetido com a construção da Hidrelétrica de Tucuruí no século XX e selaria o rio a navegação.

A navegação do rio Tocantins, pode não ter alcançado um resultado significativo em termos econômicos para o país, mas representou, por um longo período, um meio de vida para as populações ribeirinhas, sendo fundamental ao abastecimento de bens necessários à região como, sal, ferramentas, pólvora, utensílios domésticos, tecidos e, ao transporte dos excedentes que consistiam principalmente da borracha, castanha, sementes oleaginosas, cacau, cachaça e couros.

“Às trocas de mercadorias entre os homens seguem-se as trocas de idéias, pensamentos”. Esta afirmação feita por Julio Paternostro caracteriza bem o que se pretendeu observar neste artigo, o processo de transformação/ reconstrução da identidade da população ribeirinha no Baixo Tocantins ao longo do século XIX. O processo de modernização que se operou no vale tocantino em fins do século XIX afetou de forma drástica a vida das populações residentes que tinham um modo de vida, passado de geração a geração, pautado nas formas de fazer e de ser dos ribeirinhos. Em outras palavras, o processo de modernização influenciou de modo marcante na construção/reconstrução da identidade cultural das populações ribeirinhas e fez com que as mudanças passassem a ocorrer com mais rapidez:

aumento populacional com a imigração, crescimento das cidades, desenvolvimento dos transportes e da produção agrícola. Atualmente seu leito está obstruído, mas em um futuro próximo será novamente utilizado como meio de transporte por meio de hidrovias e eclusas.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS;**

**ANGELO-MENEZES**, Maria. *Aspectos conceituais do sistema agrário do vale do Tocantins Colonial*. Cadernos de Ciência & Tecnologia, Brasília. 2000

**BAENA**, Antonio. *Sobre a comunicação Mercantil entre a dita Província e a de Goyaz*. In Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Rio de Janeiro, 1848

\_\_\_\_\_. *Compêndio das Eras da Província do Pará*. Série José Veríssimo. Universidade Federal do Pará. Belém. 1969.

\_\_\_\_\_. *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*. Senado Federal, Conselho Editorial. Brasília, 2004.

**BARROS**, Antonio Teixeira de. *Eco-História e Sociedade: Natureza e ruína na Amazônia Brasileira*. Brasília: Cadernos de Ciência & Tecnologia, Set/Dez 2000.

**COUDREAU**, Henri. *Viagem a Itaboca e ao Itacaiúnas*. Ed Itatiaia; São Paulo: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1980.

**CRUZ**. Ernesto. *História do Pará*, 1ªEd. Universidade Federal do Pará, vol. 1. 1969

**DRUMMOND**, José Augusto. *A história Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa*. In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro: UFF, 1991.

**FONTES**, Edilza. *A Batalha da Borracha, A imigração Nordestina e o Seringueiro: a relação história e natureza*. In **NEVES & LIMA**. *Faces da história da Amazônia*. Belém: Paka-Tatu, 2006.

**FURTADO**, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

**HOLANDA**, Sergio Buarque de. *Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 2004.

**LARAIA**, Roque de Barros & **MATTA**, Roberto da. *Índios e castanheiros: a empresa extrativa e os índios no médio Tocantins*. São Paulo: Paz e Terra, 1978.

**LEONARDI**, Victor. *Os historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia brasileira*. Brasília: EdUnB/Paralelo15, 1999.

**MOURA**, Ignácio B. *De Belém a S. João do Araguaia. Vale do Rio Tocantins*. Belém SECULT/ Fundação Tancredo Neves, 1989

**OLIVEIRA**, Maria de Fátima. *Identidades nas margens do Rio Tocantins*. Anais do XIII Encontro de História Anpuh, Rio de Janeiro, 2008.

**OLIVEIRA**, João Pacheco de. O Caboclo e o Brabo. (org.) **SILVEIRA**, Ênio et al. *Encontros com a Civilização Brasileira*, V.11. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979. p.115.

**PATERNOSTRO**, Julio. *Viagem ao Tocantins*. São Paulo: Companhia das Letras, 1945

**PEREGRINO**, Umberto *Imagens do Tocantins e da Amazônia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1942

**PRADO JUNIOR**, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

\_\_\_\_\_. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

**PRIORI**, Mary & **GOMES**, Flávio (orgs.). *Os senhores dos rios. Amazônia, margens e história*. Rio de Janeiro: Elsevire, 2003.

**REIS**, Arthur C F. *A política de Portugal no Valle Amazônico*. Belém. SECULT, 1993

**SALLES**, Vicente. *O negro no Pará, sob o regime da escravidão*. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas e Universidade Federal do Pará 1971.

\_\_\_\_\_. *O negro na Formação da Sociedade Paraense*. Belém. Paka-Tatu, 2004.

**RODRIGUES**, Lysias Augusto *O Rio dos Tocantins*. I. B. G. E. 1945

**SOUZA**, João Gonçalves de. *Goiás, uma nova fronteira humana*. Conselho de Imigração e Colonização (Presidência), 1949

**TAUNAY**, Alfredo d'Escragno. *Goyaz, Comissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaya*. São Paulo: Comp. melhoramentos de S. Paulo, 1931.

**TOCANTIS**, Leandro. *Amazônia: natureza, homem e tempo*, São Paulo: Conquista 1960

\_\_\_\_\_. *O rio comanda a vida- uma interpretação da Amazônia*. Manaus, Valer/ Edições do Governo do Estado AM (1952) 9ª Ed. rev. 2000

**VERGOLINO-HENRY**, Anaíza & **FIGUEIREDO**, Arthur Napoleão. *A presença africana na Amazônia Colonial: Uma notícia Histórica*. Belém, Arquivo Público do Pará, 1990