

Rio Tocantins: eco de diferentes vozes

Maria de Fátima Oliveira *

Resumo: Esta comunicação é parte de uma pesquisa maior, que buscou compreender o processo de construção/fragmentação/reconstrução de uma identidade ribeirinha tocantinense, decorrente de mudanças ocorridas na região. São destaques: a significativa importância que o Rio Tocantins teve para a penetração e povoamento do interior do Brasil ao longo da colonização; as transformações ambientais ocorridas na região principalmente devido à construção de barragens; e as rupturas de aspectos culturais do cotidiano da população de suas margens em resposta a estas transformações.

Palavras chave: Identidades - História Ambiental - Rio Tocantins

Abstract: This communication is part of a greater research that aims to understand the construction/fragmentation/reconstruction process of a tocantinense riverside identity in face of changes that happened in the region. Highlights are the significant importance that the Tocantins River had for the penetration and development of Brazil's hinterland during the colonization; the environmental transformations that occurred in the region due to the construction of dams; and cultural ruptures in aspects of the population behavior living on his banks in answer to those transformations.

Key words: Identities – environmental history - Tocantins River

Tanto no Brasil como em outros países, os rios foram os caminhos naturais para o conhecimento do interior, nas fases de descobrimento e colonização. Utilizados para a penetração no território, contribuíram de forma significativa para a expansão da fronteira brasileira no período colonial, servindo-se deles tanto os religiosos em busca de povos indígenas para a catequese, quanto os bandeirantes, também no aprisionamento de indígenas para serem utilizados como mão de obra, e na procura por metais preciosos.

Veias de sangue da planície, caminho natural dos descobrimentos, farnel do pobre e do rico [...] amados, odiados, louvados, amaldiçoados, os rios são a fonte perene do progresso, pois sem eles o vale se estiolaria no vazio inexpressivo dos desertos. Esses oásis fabulosos tornaram possível a conquista da terra... (TOCANTINS, 1973:281).

Segundo Lysias Rodrigues, o nome *tocantins* lhe “[...] foi aplicado por viver em suas margens a poderosa e valente tribo dos índios Tocantins, daí ser conhecido a princípio como rio dos Tocantins” (RODRIGUES, 2001:39). O autor ressalta que a palavra *tocantins* significa

* * Doutora em História (UFG), Professora Efetiva do Curso de História da UnUCSEH (UEG).

nariz de tucano, e que o rio teve outras denominações, atribuídas por diversos exploradores em diferentes épocas¹.

O Rio Tocantins recebe essa denominação a partir da confluência dos rios Maranhão e Paranã, no Brasil Central. Soma cerca de 2.400 km de extensão até a foz, cortando o país no sentido sul-norte e, na divisa dos Estados do Tocantins e Pará (local conhecido por Bico do Papagaio), recebe as águas do rio Araguaia. Os afluentes que o formam têm, portanto, suas nascentes no planalto de Goiás, região de Brasília: “O rio Tocantins começa nas imediações do quadrilátero Cruls (porção setentrional do Distrito Federal), a mais de 1.000 metros de altitude, resgatando a sua total identidade a partir da confluência do rio Paranã com o rio Maranhão” (GOMES; TEIXEIRA NETO, 1993:113).

Devido à natureza de seus terrenos e às diferenças pluviométricas, as condições de navegabilidade de seu leito variam muito. Podem ser destacados três trechos distintos: o Alto Tocantins, que vai das nascentes até a cachoeira do Lajeado, medindo 1.050 km; o Médio Tocantins, da cachoeira do Lajeado à cachoeira de Itaboca, com 980 km; e o Baixo Tocantins, da cachoeira de Itaboca até a foz, com aproximadamente 370 km. A navegação não se faz com facilidade por causa das corredeiras, cachoeiras e pela pouca profundidade em certos trechos no período da seca.

O estudioso da bacia amazônica, Leandro Tocantins afirma que “Diferente e multiforme é o rio Tocantins. Diferente das outras artérias da Amazônia em sua avenida líquida, em sua navegação, no pátio de suas florestas, nas manifestações da vida social e até no próprio curso, discordado, contestado.” (TOCANTINS, 1973:185). O autor acrescenta que os rios, *caminhos que andam*, podem trazer tanto a fortuna como a desgraça. O ribeirinho conhece bem esta máxima.

Ao tratar do transporte fluvial dos rios brasileiros, Sérgio Buarque de Holanda (1990:19) afirma que, “[...] fora da Amazônia, os cursos de água raras vezes chegam a constituir meio ideal de comunicação”. Entretanto, fica evidente que, embora o Rio Tocantins não se constitua em meio ideal para navegação devido a inúmeras cachoeiras e outros obstáculos, a ocupação de suas margens se efetivou e possibilitou a formação de um modo de vida peculiar na região.

Capistrano de Abreu, ao descrever as entradas e bandeiras, ressalta o importante papel dos rios não só como fonte de alimentação e de vida, mas também como fator decisivo na penetração e no povoamento do interior do Brasil e afirma que as bandeiras deveriam ser

¹ São as seguintes as variações do nome tocantins: Rio das Pedras, Rio de los Tocantis, Tucantins, Tocantin, Pará-Upéba, Parahupeba, Parahupava, Pirahypáva, Paraypava e Paraupava (RODRIGUES, 2001:40-41).

classificadas não pelo ponto de partida, “[...] mas pelos rios que margearam ou navegaram” (ABREU, 1982:106).

Foram muitas as bandeiras que visitaram a região central do Brasil desde o século XVI, utilizando-se do Rio Tocantins. Até o século XVIII os objetivos foram quase que exclusivamente para o conhecimento do interior e aprisionamento e descidas² de índios. É possível, portanto, destacar cinco momentos desde as primeiras bandeiras até o povoamento das vastas margens do rio Tocantins: período de penetração (bandeiras), final do século XVI, e intensificado no XVII; de proibição da navegação (Alvará de 27/10/1733, vigorando até 1782) no século XVIII; de incentivos ao desenvolvimento da navegação por meio de estudos e relatórios técnicos, no século XIX; de abandono de projetos de navegação e prioridade para as rodovias, no século XX; e, por último, o período de construção de barragens e projetos de hidrovias e eclusas, final do século XX e início do XXI.

O rio Tocantins já era conhecido e navegado por bandeirantes e jesuítas desde o século XVI, mas a ocupação de suas margens por povos não-índigenas só aconteceu a partir do século XVIII. Com a descoberta de metais preciosos na região, os conflitos entre colonizadores – na tentativa de *desinfestar* a área – e povos indígenas se intensificaram, sendo comuns os ataques tanto por parte dos índios quanto dos colonizadores. O alvará³ que proibiu a navegação desses rios no auge do período mineratório pode ter sido um dos elementos responsáveis pela escassez e demora da povoação de suas margens. Nessa época, a ocupação seria útil para a proteção do transporte do ouro e para apoio e comércio de produtos agrícolas, tão difíceis de serem encontrados nas cidades que se dedicavam à mineração.

Esse é o contexto em que os povoados ribeirinhos vão se desenvolver no século XIX, tornando-se arraiais ou vilas. Portanto, a ocupação e desenvolvimento das margens desse rio se processaram de forma lenta e os povoados fundados inicialmente em suas margens sob a forma de aldeamentos indígenas ou de presídios militares⁴, se desenvolveram, transformando-se em pontos de comércio da região com o norte do país por meio do rio.

O Tocantins é um rio que possui uma pluralidade de sentidos: ele une e fixa, mas também separa e divide. É uma fronteira geográfica por natureza, mas é também fronteira

² Conforme Palacin e Moraes (1989), o que se denomina de *descidas* é um outro tipo de expedição, ou seja, um sistema bem estruturado de aldeias, criado pelos jesuítas na Amazônia para receber índios. Para isso, eles *subiam* o rio Tocantins, chegando até Goiás, e os *desciam* para os locais já estabelecidos para esse fim.

³ A proibição do uso de outros caminhos para as minas que não fosse o das bandeiras paulistas é determinada por Carta Régia em 1730, determinação confirmada pelo Alvará de 27 de outubro de 1733, re-confirmado em 1737, tendo vigorado até 1782 (DOLES, 1973:29-39).

⁴ Segundo Palacin e Moraes (1989:42), “Presídios eram colônias militares de povoamento, defesa e especialização agrícola.” O seu fracasso na maioria das vezes estava no fato de os soldados não terem nenhuma aptidão pelas atividades agrícolas.

histórica, econômica e cultural. É visto como barreira, mas também como via de contato, integrador de regiões e pessoas, espaço de relações sociais e de identidades culturais. Os diversos documentos e discursos sobre o rio Tocantins – descrições de viajantes, relatórios de administradores e memórias deixados por moradores locais - possibilitam analisá-lo por vários ângulos. Em seu estudo sobre o Reno, Lucien Febvre afirma que também os rios têm uma história, e que “cada uma dessas histórias pode ser contada de diversas maneiras, segundo a situação de quem a conta: no meio do rio, em sua margem esquerda, em sua margem direita, afastado ou próximo...” (FEBVRE, 2000:9).

O espaço em que o ribeirão tocantinense se encontra pode ser visto como um elo entre litoral e sertão - o meio. Esse espaço remete a duas idéias aparentemente contraditórias: o porto, que remete a lugar de movimento, intercâmbio e ligação, enquanto que o sertão, ao contrário, remete à idéia de interior, ermo, fim de mundo.

Apesar das inúmeras dificuldades enfrentadas na atividade da navegação e no povoamento de suas margens, os relatos sobre as belezas naturais e as inúmeras riquezas minerais escondidas no rio Tocantins foram constantes. A proliferação de discursos sobre a possível existência de riquezas extraordinárias no rio Tocantins, divulgados em diversos tipos de publicações, propiciou a criação de um imaginário triunfalista sobre o mesmo.

[...] o grande explorador James Orton no seu importante livro The Andes and the Amazons diz o seguinte: É um esplêndido rio que rega uma região do mais delicioso clima brasileiro, rolando sobre um álveo de diamantes, rubis, safiras, ‘topázios, opalas, ouro, prata e petróleo’ (AZEVEDO, 1910: 70).

No século XIX, os diversos viajantes europeus que visitaram essa região ribeirinha mostraram-se sensibilizados com as dificuldades enfrentadas por estas populações e com a precariedade da navegação. O viajante francês Castelnau, em passagem pela região em 1840, afirmava que, embora o Tocantins não fosse um rio próprio à navegação, era, entretanto, “[...] por este rio, em cujo curso pavorosas cachoeiras interrompem a cada momento, que se fazem todas as comunicações com o Pará” (CASTELNAU, 1949:235). Somados a essas dificuldades, ressaltava o constante perigo de ataques indígenas.

Entretanto, as vozes mais contundentes são as dos presidentes da Província. Em 1841, um ano após as constatações de Castelnau, o Presidente, José Rodrigues Jardim, defendia que a solução para tirá-la do isolamento seria pelo melhor aproveitamento dos rios como meios de transporte. “Ah! Senhores, o meu coração se contrita quando recordo que na minha pátria se tem aberto o canal da prosperidade e este se acha abandonado; parece-me que do túmulo hei de ouvir os vindouros incriminarem os seus antepassados” (JARDIM, 1986:197).

Esses relatórios, que tinham como característica principal sugerir medidas voltadas para o aproveitamento dos caminhos naturais, perpassaram todo o período imperial. Em 1858, o Presidente Francisco J. da Gama Cerqueira argumentava que: “[...] a falta absoluta de recursos nas vastas solidões banhadas pelos dois rios [Araguaia e Tocantins] e a presença de numerosas nações gentílicas que infestavam as suas margens eram os primeiros e maiores obstáculos que cumpria fossem removidos” (CERQUEIRA, 1997:151).

O médico Francisco Aires da Silva, antigo morador da cidade ribeirinha de Porto Nacional, deixou excelente relato de viagem via rio Tocantins, em tosca embarcação na década de 1920. Ele descreve com detalhes a vida às margens deste rio: a construção dos barcos a remo; o cotidiano das viagens do Alto Tocantins (no Brasil Central) até a cidade de Belém (no Pará), com as dificuldades e perigos nas travessias das cachoeiras, a alimentação, os problemas de falta de higiene e doenças da tripulação; a diversidade mineral, animal e vegetal às margens do rio; e as características dos povoados ribeirinhos etc. Segundo ele,

...do crescido número de botes, igarités, e canoas que demandavam à Praça de Belém, levando em especial peles de bovinos e de outros animais [...] restam apenas dois em face dos 30 e tantos de outrora que chegavam a conduzir cerca de 40 toneladas de mercadorias e eram movidos por 24 remos”. [...] Enquanto se percorre a volta ao mundo umas cinco vezes, viaja-se uma única vez de Belém a Porto Nacional (SILVA, 1972:20-21)

Apesar dos diversos discursos, estudos e relatórios ressaltando as inúmeras riquezas e vantagens de investimentos em meios de comunicação, de concreto pouco foi feito em prol da navegação do rio Tocantins. Sem medidas realmente eficazes, desde o final do século XVIII, com a queda da produção aurífera, a região permaneceu pouco povoada até a segunda metade do século XX quando foi construída a rodovia Belém-Brasília.

Atualmente, a realidade do Rio Tocantins é bastante diversa: modificações podem ser observadas na devastação vegetal e mineral de suas margens, afetando suas barrancas – efeito da natureza e principalmente da ação humana; algumas de suas temíveis cachoeiras não existem mais⁵; crescimento dos pequenos povoados, hoje com dimensões e características inimagináveis no século XIX; e conseqüentemente, mudanças sensíveis na identidade dos ribeirinhos.

A construção de várias barragens no leito do rio Tocantins tem provocado significativas mudanças ambientais, no cotidiano e na economia das populações ribeirinhas.

⁵ Resultado de processo recente da construção de barragens em diversos pontos estratégicos do rio.

Tais mudanças inquietam não só historiadores, mas também antropólogos, geógrafos e pessoas ligadas a entidades preocupadas com as questões ambientais. As entrevistas realizadas com moradores das cidades atingidas diretamente pela construção de tais barragens demonstram a desestruturação de seus costumes e conseqüentemente fragmentação de sua identidade. Nas palavras de um poeta das margens do Tocantins, “Um rio quando barragem tem a espinha quebrada, vira um rio parálítico feito um animal vivo que morreu só a metade: a outra metade viva pulsando solta, como veia aberta à foice...” (TIERRA, 2005: 28)

Vimos que, inicialmente o rio Tocantins funcionou como caminho para o interior - na conquista e ocupação do território -, a partir do século XIX, funcionou como saída do interior para o litoral - como solução para o “isolamento” do sertão, por meio da navegação -, atualmente sua importância está mais ligada a questões voltadas para o fornecimento de energia - pela construção de hidrelétricas - e, futuramente, espera-se que volte a funcionar como importante meio de transporte - pelas hidrovias - pois já está sendo construída a primeira eclusa em seu curso.

Portanto, o processo de modernização na região – substituição dos barcos a remo pelos barcos a motor, advento dos aviões (antes mesmo do automóvel), abertura da rodovia Belém-Brasília, construção de pontes e de barragens – influenciou de modo marcante na construção/fragmentação/reconstrução da identidade ribeirinha.

Referências

ABREU, Capistrano de. *O descobrimento do Brasil*, Brasília: UNB, 1982.

AZEVEDO, Francisco F. dos Santos. (org.) *Anuario Historico, Geographico e Descriptivo do Estado de Goyaz, para 1910*. Uberaba/Araguary/Goyaz: Ed. Proprietária, 1910.

CASTELNAU, Francis. *Expedições às regiões centrais da América do sul*. São Paulo: Nacional, 1949.

CERQUEIRA, Francisco J. da Gama. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da Província de Goyaz, na sessão ordinária de 1858*. In: *Memórias Goianas n. ° 7*. Goiânia: UCG, 1997.

DOLES, Dalísia E. Martins. *As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX*. Goiânia: Oriente, 1973.

FEBVRE, Lucien. *O Reno: História, Mitos e Realidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

GOMES, Horieste; TEIXEIRA NETO, Antônio. *Geografia: Goiás-Tocantins*. Goiânia: UFG, 1993.

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

JARDIM, José Rodrigues. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa de Goyaz na Sessão Ordinária de 1841*. In: *Memórias Goianas III*, Goiânia: UCG, 1986.

PALACIN, Luis; GARCIA, Ledonias F.; AMADO, Janaina. *História de Goiás em Documentos I. Colônia*. Goiânia: UFG, 1995.

PALACIN, Luis e MORAES, Maria A. de Sant'Anna. *História de Goiás. (1722-1972)* 5ª ed. Goiânia: Ed. da UCG, 1989.

RODRIGUES, Lysias A. *O Rio dos Tocantins*. 2. ed. Palmas: Ed. Alexandre Acampora, 2001.

SILVA, Francisco Ayres da. *Caminhos de Outrora - Diário de Viagens*. Goiânia: Oriente, 1972.

TIERRA, Pedro. *O Porto Submerso*. Brasília, 2005.

TOCANTINS, Leandro. *O Rio Comanda a vida: uma interpretação da Amazônia*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.