

Identidade nas margens do Rio Tocantins

Maria de Fátima Oliveira*

Resumo

Trata-se de um estudo sobre memória e identidades nas margens do Rio Tocantins. O objetivo principal é mostrar como, em um determinado espaço e tempo, uma identidade foi se construindo, se fragmentando e se reconstruindo devido às transformações ocorridas na região e como valores partilhados e sedimentados por ribeirinhos ao longo dos séculos foram se transformando em resposta às rupturas. O estudo aborda: os aspectos geofísicos do rio, o processo de penetração e ocupação da região, as relações interétnicas resultantes do contato entre os *diferentes*; os projetos, discursos e debates em torno da questão da busca de uma *saída* via rio Tocantins para a Província de Goiás; o cotidiano do ribeirinho na reinvenção de um modo de vida pautado em suas experiências - no constante movimento em viagens rio adentro e rio afora.

Palavras-chave: identidade – memória – Rio Tocantins

Abstract

This is a study about memory and identities on the riverbanks of the River Tocantins. The main objective is to show how, in a determined place and time, an identity has been built, fragmented and rebuilt in face of the changes happened and how values shared by the riverside community throughout the centuries became answers to the ruptures. The research related: the geophysics aspects of the river, the process of entrance and occupation, the interethnic relations resultants from the contact with different people; the projects, discourses and debates about how to find a way out to the Province via River Tocantins; the riverside community daily life and how they reinvented a new way of living based on their own experience - during the constant trips up and down the river.

Keywords: identity – memory – Tocantins river

* Doutora em História (UFG), professora do curso de História da UnUCSEH (UEG).

2

É o momento da partida. O bote¹ está entulhado de couro de boi, carne seca, peles de animais silvestres, fumo e outras quinquilharias. Inicia-se no porto o ritual de embarque e saída dos botes da cidade ribeirinha com destino a Belém. Emoção e tristeza dominam as barrancas do Tocantins, pois, além de demorada, a viagem é muito perigosa. Os barqueiros bebem muito para vencer o primeiro obstáculo, que é a despedida dos parentes e amigos. Apenas uma pequena parte dos tripulantes se encontra no porto, os outros estão espalhados pelas ruas e bodegas da cidade. Para reuni-los só há um método capaz de funcionar, é o uso da bandeira vermelha do Divino Espírito Santo, que ao som dos tambores vai à busca dos navegantes por todos os lugares. Devido à grande devoção dos barqueiros, e para não perder a proteção divina em viagem tão arriscada, todos acompanham a imagem sagrada até o porto. Ao chegar à beira-rio, a bandeira é colocada dentro do bote e todos entram para beijá-la. Enquanto a reverenciam, a embarcação é solta e começa a longa, demorada e arriscada viagem.

Essa é uma das muitas cenas que faziam parte da vida e dos hábitos dos ribeirinhos do rio Tocantins desde o século XVIII. Os vestígios dessa memória encontram-se dispersos em vários lugares (arquivos, jornais, revistas, livros, fotografias, mapas, monumentos, relatos dos ribeirinhos de ontem e de hoje, etc.) e foram contados de diferentes maneiras por viajantes, administradores, memorialistas e recontados por moradores da região. Com base nesses fragmentos de memória entremeados com a realidade atual, procuro entender o processo histórico da construção de uma identidade nas margens do rio Tocantins.

O processo de modernização na região – desencadeado, primeiro, pela chegada dos barcos a motor e pelos aviões (década de 1930); em seguida pela abertura da rodovia Belém-Brasília (1960); e mais recentemente, pela construção de barragens - representou um momento marcante de mudança para as populações ribeirinhas. Essa nova realidade refletiu de forma direta na sua identidade, pois os moradores da margem direita do rio, não foram beneficiados diretamente e de imediato pela abertura da rodovia. Após a mudança, a interação do ribeirinho com o rio tornou-se mais fluida e frágil. Se antes da construção da estrada a navegação via Tocantins era a atividade mais importante para essas populações, com o seu advento o rio passa a ser visto, nesse

¹ Botes: barcos de pequeno calado, com capacidade que variava entre 15 a 20 mil quilos, acionados a braços humanos. Fonte: Ortêncio (1983). Entretanto há outros autores que afirmam que esses botes transportavam até 40 toneladas de carga.

3

sentido, como um empecilho. O *caminho que anda*, em vez de ser considerado elemento de ligação, passa a ser visto como um obstáculo a ser vencido.

O rio Tocantins – lugar de riquezas naturais, via de comunicação, elemento de fixação populacional, lugar de convivência entre culturas diferentes, construtor de memórias e identidades – tem sua história de origem ligada ao mito de um lago² existente na parte central do território. Segundo Holanda (1992), mesmo destituída de fundamento histórico, a lenda ilustra a noção corrente de que os vários rios que deságuam no Atlântico tiravam suas águas de “uma esplêndida e descomunal lagoa existente no íntimo do continente”. O imaginário sobre a possibilidade da existência dessa lagoa dourada, de localização bastante imprecisa, atraiu sertanistas por mais de dois séculos e funcionou como incentivo ao conhecimento e conquista do interior e alargamento das fronteiras para a Coroa portuguesa.

O nome *tocantins*, segundo Lysias Rodrigues, 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, com base em diversas fontes, que a palavra *tocantins* significa nariz de tucano, e que o rio teve outras denominações, atribuídas por diversos exploradores em diferentes épocas³.

O Rio Tocantins recebe essa denominação a partir da confluência dos rios Maranhão e Paranã, no Brasil Central, somando cerca de 2.400 km de extensão até a foz. Os afluentes que o formam têm, portanto, suas nascentes no planalto de Goiás, região de Brasília, como afirmam os geógrafos Gomes e Teixeira Neto (1993: 113): “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”. Ele corta o país no sentido sul-norte e, na divisa dos Estados do Tocantins e Pará (local conhecido por Bico do Papagaio), recebe as águas do rio Araguaia. A partir das cidades de Filadélfia (TO) e Carolina (MA), divide os Estados do Tocantins e Maranhão e corta, em seguida, o Estado do Pará, chegando à sua foz. Constitui-se de três trechos distintos: o Alto Tocantins, que vai das nascentes até a cachoeira do Lajeado, medindo 1.050 km; o

² Os primeiros documentos que materializam a formação desse mito são as conhecidas Cartas do Brasil, de Diogo Ribeiro, de 1525 e 1527, o Planisfério, de André Homem, de 1559, e Fernão Vaz Dourado, 1570. Mais sobre esse tema, pode ser visto em Magnoli (1997) e Bertran (1994).

³ São as seguintes as variações do nome *tocantins*: Rio das Pedras, Rio de los Tocantis, Tucantins, Tocantim, Pará-Upéba, Parahupeba, Parahupava, Pirahypáva, Paraypava e Paraupava (RODRIGUES, 2001: 40-41).

4

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. Alguns desses trechos são de considerável facilidade de navegação, outros mais difíceis, devido às corredeiras, cachoeiras e, em certas épocas do ano, devido a pouca profundidade em alguns lugares.

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-indígenas só aconteceu a partir do século XVIII, em decorrência da descoberta de ouro no antigo norte de Goiás. 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 alvará⁴ que proibiu a navegação desses rios no auge do período mineratório pode ter sido um dos elementos responsáveis pela escassez e demora da povoação das suas margens. Nessa época havia interesse em habitar a beira-rio, pois sua 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.

Com o esgotamento da mineração e o conseqüente desenvolvimento de outras atividades na região central do Império, tornou-se imperativo encontrar uma saída viável de contato com o litoral, ou seja, ir *sertão afora*. A partir do final do século XVIII e início do XIX, há uma inversão da situação anterior: o rio, que era utilizado como caminho para o interior, sertão adentro, passa a ser visto como solução aos problemas que entravavam o desenvolvimento da Província, como uma saída em duplo sentido, como *caminho* e como meio de salvar a Província do marasmo em que se encontrava. Essa era a solução defendida pelos administradores ao longo do século XIX, mas se por um lado havia a necessidade de investimentos, principalmente no setor de comunicações, para povoar e desenvolver a região, por outro, não havia a certeza de que essas medidas proporcionariam os resultados esperados. Tanto administradores e funcionários designados para trabalhar na região quanto os viajantes que por lá passavam, mostraram-se sensibilizados com as dificuldades de comunicação e deixaram

⁴ 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. Essa medida tomada pela Coroa Portuguesa, na tentativa de controlar o contrabando do ouro, foi uma das razões do retardamento da ocupação da região ribeirinha do Tocantins no século XVIII.

5

suas sugestões ao longo do século XIX e na primeira metade do XX. Foram, portanto, constantes os discursos sobre a necessidade de alternativas que tornassem trafegável essa via de comunicação do interior, do planalto central com o litoral.

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

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, cujo curso pavorosas cachoeiras interrompem a cada momento, que se fazem todas as comunicações com o Pará” (CASTELNAU, 1949: 235). Somados a essas dificuldades, destacava-se o constante perigo de ataques indígenas. Em 1841, um ano após as constatações de Castelnau, o presidente da Província, José Rodrigues Jardim, defendia que a solução para tirá-la do isolamento e, conseqüentemente, estimular o aumento da produção da lavoura seria um melhor aproveitamento dos rios como meios de transporte. Tais relatórios, que tinham como característica principal destacar as dificuldades de comunicação da Província e sugerir medidas voltadas para o aproveitamento dos caminhos naturais, perpassam 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 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).

Couto Magalhães, quando presidiu a Província (1863-1864), tomou medidas práticas para incrementar o meio de transporte fluvial. Em sua opinião, dentre outros problemas, os mais evidentes eram os campos não cultivados, pela falta de *braços* e ausência de embarcações nos rios, o que entravava o desenvolvimento da Província. “... boas vias de comunicação, eis o meio de ter rendas, de fazer prosperar esta Província, eis a única coisa que [...] pode converter em florescentes cidades essas matas sombrias que cobrem nossa terra” (MAGALHÃES, 1998: 227).

Alguns anos mais tarde (1881), o presidente Joaquim Leite Moraes após deixar o cargo administrativo da Província, em viagem de volta para o litoral, via Araguaia-Tocantins, mostra-se surpreso com a imensidão e isolamento das margens desse rio e admira-se da aptidão e coragem dos barqueiros. “E o Tocantins é navegável? Sim – porque o homem é o gênio da contradição com a natureza que o cerca, com o espaço, com o tempo, com a vontade de Deus!” (MORAES, 1995: 265). O conteúdo dos relatórios dos presidentes da Província evidencia unanimidade sobre a melhor solução para tirar a Província da estagnação em que se encontrava: a melhoria das vias de comunicação, sendo que a navegação se apresentava como a opção mais viável.

É interessante notar que a posição dos administradores ao reconhecerem a deficiência de comunicação da província com o litoral, defendendo a urgente necessidade de aproveitamento dos rios coincide com o período de diminuição da produção aurífera em Goiás. A questão da navegação não se apresentava como um problema isolado, mas como solução para tirar a Província da estagnação em que se encontrava, pois a ela estavam atrelados outros problemas como: o ralo povoamento das margens dos rios, a falta de mão-de-obra na região, a escassa produção agrícola e, evidentemente, a questão da insignificante renda pública.

Apesar dos discursos em defesa de ações nesse sentido, o período imperial chegou ao final e a situação da Província permanecia quase inalterada. Em 1914 o juiz Manuel Buarque em viagem de barco via Tocantins-Araguaia afirmava que “Sem contestação alguma, o maior dos sacrifícios que um homem pode fazer, é realizar com a família uma viagem de Belém a Conceição do Araguaia” (BUARQUE, 1919: 33). As viagens pelo rio Tocantins tiveram diferentes significados para as populações ribeirinhas. Além de serem o meio mais viável para a venda do excedente de produtos e aquisição de bens indispensáveis à sobrevivência, representavam também uma possibilidade de trocas culturais: “Às trocas de mercadorias entre os homens seguem-se as trocas de idéias, pensamentos” (PATERNOSTRO, 1945:182).

Se a difícil navegação no rio Tocantins não alcançou resultado significativo em termos econômicos para o país, ela representou, por um longo período, um meio de vida para os habitantes da região, sendo de fundamental importância para o abastecimento dos bens necessários e para colocá-los em contato com outros centros mais dinâmicos. As mercadorias importadas mais essenciais eram: sal – usado como suprimento para o gado e alimentação da população; ferramentas – (machados, facões, enxadas,

7

espingardas, etc.) – indispensáveis nos trabalhos diários da lavoura, caça, construções; pólvora; utensílios domésticos; tecidos; últimas novidades da moda em roupas, chapéus e calçados para a “alta sociedade”. A exportação consistia de couro de gado, peles de animais silvestres, fumo, algodão, cachaça, tapioca e rapadura. O couro era o produto de maior peso na exportação, chegando a representar 86,5% da receita em 1894.

Nesse processo, 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 beira-rio era bastante dinâmica, repleta de experiências e de conhecimentos peculiares. O elemento que mais contribuiu para essa dinamicidade foi a atividade da navegação, predominante nesse meio, pois ela mantinha os ribeirinhos em constante relação com outros moradores das margens do rio, chegando até Belém. 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/reconstrução dessa identidade e fez com que mudanças passassem a ocorrer com mais rapidez: aumento populacional com a imigração, crescimento das cidades, desenvolvimento dos transportes e da produção agrícola, etc.

Todos esses elementos vão mostrando que a vida às margens do rio Tocantins possuía um ritmo próprio, passado de geração a geração, pautado nas formas de fazer e de ser dos ribeirinhos. Se desde o século XVI o rio Tocantins funcionou esporadicamente como caminho para o interior, na conquista e ocupação do território, mais tarde, como solução para o “isolamento” do sertão, como saída do interior para o litoral, atualmente sua importância se liga mais a questões voltadas para o fornecimento alimentos, de energia (pela construção de hidrelétricas), para o turismo, e num futuro próximo, novamente como meio de transporte por meio de hidrovias e eclusas.

- AUDRIN, José Maria. *Os Sertanejos Que Eu Conheci*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1963.
- BERTRAN, Paulo. *História da Terra e do Homem no Planalto Central*. Brasília: Solo, 1994.
- BORGES, Horieste e TEIXEIRA NETO, Antônio. *Geografia Goiás-Tocantins*. Goiânia: UFG, 1993.
- 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.º 7*. Goiânia: UCG, 1997.
- HALL, Stuart. *Identidade Cultural na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: DP & A, 1997.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visões do Paraíso*. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- JARDIM, José Rodrigues. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa de Goyaz na Sessão Ordinária de 1841*. In: *Memórias Goianas III*, Goiânia: UCG, 1986.
- MAGALHÃES, J. V. Couto de. *Relatório apresentado à Assembléia Legislativa de Goyaz pelo Presidente da Província*. In: *Memórias Goianas n.º 9*. Goiânia: UCG, 1998.
- MAGNOLI, Demétrio. *O Corpo da Pátria: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808/1912)*. São Paulo: UNESP/Moderna, 1997.
- MORAES, J. A. Leite. *Apontamentos de Viagem*. Organização de Antônio Cândido. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- ORTÊNCIO, Bariani. *Dicionário do Brasil Central. Subsídios à Filosofia*. São Paulo: Ática, 1983.
- PATERNOSTRO, Júlio. *Viagem ao Tocantins*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945.
- RODRIGUES, Lysias A. *O Rio dos Tocantins*. 2. ed. Palmas: Ed. Alexandre Acampora, 2001.
- TOCANTINS, Leandro. *O Rio Comanda a Vida: uma interpretação da Amazônia*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1973.