

Memórias de um Rio Afogado: Tocantins 1914-2014¹

Memoirs of a Flooded River: Tocantins 1914-2014

Maria de Fátima Oliveira

Doutora em história pela Universidade Federal de Goiás (Brasil). Docente da Universidade Estadual de Goiás e do Programa de Mestrado em Território e Expressões Culturais do Cerrado (TECCER/UEG) (Brasil)

proffatima@hotmail.com

Leandro Mendes Rocha

Doutor em Histoire des Societes Latinoamericaines pela Université Sorbonne Nouvelle (Paris/França). Docente da Faculdade de História e do Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Goiás (UFG)

leandromrocha@uol.com.br

OLIVEIRA, Maria de Fátima; ROCHA, Leandro Mendes. Memórias de um Rio Afogado: Tocantins 1914-2014. *FRONTEIRAS: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, Anápolis-Goiás, v.3, n.1, jan.-jul. 2014, p.66-77.

Resumo

Ao longo dos séculos, o Rio Tocantins tem desempenhado importante papel como caminho fluvial no processo de conquista e ocupação do interior do Brasil. Atualmente, sua importância se destaca também como potencial energético, com a construção de hidrelétricas e como meio de transporte, pela efetivação do projeto da Hidrovia Tocantins-Araguaia. Este artigo visa analisar os vestígios deixados em um diário de viagem² de 1914 em contraste com as transformações que estão ocorrendo atualmente no Rio Tocantins. Por meio desta fonte é possível perceber o cotidiano das viagens, as dificuldades e perigos de uma navegação incipiente, a natureza do rio e suas margens e a cultura das populações ribeirinhas.

Palavras-Chaves: Região; Rios; História Ambiental; Memória

Abstract

Over the centuries, the Tocantins River has played an important role as a waterway in the process of conquest and occupation of Brazil's countryside. Nowadays, it is also important as energy potential, with the construction of the hydroelectrics, and as a means of transportation, by the conclusion of the Tocantins-Araguaia Waterway project. This article aims to analyze the traces left in a travel log from 1914 in contrast with the changes that have been happening in the River Tocantins lately. Based on his historical source, it is possible to notice the daily life during the trips, the difficulties and dangers faced in an incipient navigation, the river's nature and its margins, and the riverine populations' culture.

Keywords: Region; Rivers; Environmental history; Memoir

Quem viaja no Tocantins ou no Araguaia, não pode precisar o tempo em que chegará a tal ou qual lugar. Nestas viagens, o homem deve, por completo, atirar-se às mãos da Providência (Buarque, 1919).

Desde o início da colonização, os rios foram os caminhos naturais para o conhecimento do interior, tanto no Brasil como em outros países. No Brasil, utilizados como “caminhos” na penetração do território, contribuíram de forma significativa para a expansão da fronteira no período colonial, servindo-se deles tanto os religiosos em busca de indígenas para a catequese, quanto os bandeirantes, também na caça aos gentios para o trabalho compulsório e na procura por metais preciosos. No século XIX, houve algumas tentativas de incentivo para melhoria da incipiente navegação do Rio Tocantins, por meio de estudos e relatórios técnicos, mas sem alcançar resultados práticos. No século XX, a atenção se volta para as rodovias, como prioridade no transporte desta vasta região banhada por este rio, e a partir do final deste século e início do XXI, a ideia é a de integrar rodovias, ferrovias e hidrovias, com a construção da ferrovia Norte Sul, de várias barragens e projetos de hidrovias e eclusas, formando um sistema multimodal.

No século XIX os presidentes da Província de Goiás alegavam em seus discursos que os principais problemas para a plena utilização dos rios como via de comunicação, iam desde os obstáculos naturais e a fragilidade econômica da Província, ao vazio demográfico às suas margens e a falta de medidas concretas do poder central para solucioná-los. No decorrer deste século muitos estudos foram feitos, e algumas providências tomadas, com o intuito de melhor aproveitamento do Rio Tocantins³ para transporte e para o povoamento de suas margens, como por exemplo, a concessão de terras nas proximidades dos rios aos sócios de companhias de navegação, isenção do serviço militar a quem se dedicasse à navegação, permissão de utilização de índios hostis como mão-de-obra e a criação de presídios militares e aldeamentos indígenas nas margens dos rios. Mas, apesar desses incentivos e dos clamores dos Presidentes da Província em prol de seu aproveitamento, os resultados não foram satisfatórios e a região banhada pelo Rio Tocantins continuou deficitária de meios de comunicação.

Apesar de diversos estudos e relatórios técnicos em defesa de investimentos na navegação e melhor aproveitamento dos rios, constatou-se que passado mais de um século, a questão ainda divide opiniões. Segundo Oliveira (2010), enquanto nos séculos XIX e XX o problema do aproveitamento do Rio Tocantins esbarrava mais em objeções de ordem econômica, hoje a ênfase

recai também nas discussões sobre os impactos ambientais decorrentes de intervenções como a construção de barragens.

Portanto, na atualidade, o tema do aproveitamento deste rio como meio de transporte e como gerador de energia, carece de estudo aprofundado no que diz respeito à sua importância enquanto patrimônio e recurso natural, seu papel na conquista e fixação de populações em suas margens e principalmente sobre os impactos causados à natureza e aos povos ribeirinhos devido à implementação de grandes projetos para geração de energia.

De modo geral, alguns historiadores como Doles (1973), Leonardi (1999), Unger (2001), Jorge (2006), Machado (2002) Carvalho (2009), Gandara (2010) e Oliveira (2010) têm se dedicado ao estudo de diversos rios brasileiros, mas no que diz respeito ao rio Tocantins, os estudos ainda são limitados, principalmente se considerada a sua importância econômica, política, cultural e ambiental. É nesta perspectiva que buscamos numa fonte centenária, elementos históricos para melhor compreender o processo de ocupação e exploração do Rio Tocantins, o modo de vida das populações ribeirinhas, a rotina das viagens em rústicas embarcações, os valores culturais, a relação com a natureza, em contraste com as transformações que estão ocorrendo no leito e margens deste rio na atualidade.

No tempo das cachoeiras: memórias de uma viagem em 1914

A viagem que Manuel Buarque empreendeu _ subindo⁴ o Rio Tocantins em um bote⁵ no ano de 1914, saindo de Belém com destino à Conceição do Araguaia, no sul do Pará, para onde foi designado para assumir o cargo de juiz _ teve início aos nove de abril de 1914 e terminou em treze de agosto do mesmo ano. Suas memórias foram publicadas no ano de 1919 em Belém, por uma tipografia oficial do Estado. Logo na introdução do diário, o autor esclarece a razão de ter se dedicado ao trabalho de tornar público o que vivenciou em sua viagem.

...o fim único que tive, ao escrevê-lo, foi dizer a verdade à Nação Brasileira, sobre o estado de desprezo em que se acham estas regiões do Norte. As nações, como os indivíduos, têm necessidade da verdade. É pela idéia que uma nação sobe, ou desce, anda direito, ou desvia-se, vive ou morre. As nações não morrem pelos choques dos exércitos; mas, pelos erros sociais que aceitam. O Brasil precisa da verdade, e nós a diremos sobre o Tocantins e o Araguaia, porque a verdade é que salva as nações (Buarque, 1919, p.30).

A sua narrativa é repleta de afirmações sobre a solidão, a demora e as dificuldades enfrentadas na viagem: “Oh, que noite incômoda! Quem não viaja, não sabe o que é sofrimento”. E mais adiante, reforça: “Que noite de perplexidade passamos com a família, ouvindo somente o murmúrio das águas e o canto lúgubre das aves noturnas, na amplidão das matas”, “O nosso barco

ficou amarrado ao tronco de uma goiabeira brava, dentro de uma terrível corredeira, [...] vindo-nos a idéia, a cada momento, arrebrandose as amarras e sermos precipitados de encontro aos pedrais transpostos” (Buarque, 1919, p.8-12).

Segundo Buarque, “Quatro coisas são imprescindíveis para fazer estas viagens do Tocantins e Araguaia: coragem, paciência, resignação e dinheiro.” Mais adiante, fala da técnica utilizada pela tripulação: “... além de gancho e forquilha usavam os tripulantes de varas, e às vezes com as próprias mãos segurar as árvores, faziam o bote seguir avante. É tudo isso feito à luz meridiana do século XX.” (Buarque, 1919, p.15-16). Interessante a comparação que faz sobre a sensação que teve ao sair do barco, após horas de viagem: “...tivemos a sensação que poderia experimentar um homem que fosse desenterrado vivo da sepultura ou, para melhor exprimir a idéia, de um homem desencaixotado de bordo de um bote do Araguaia” (Buarque, 1919, p.65).

Como dito anteriormente, as viagens de ida e volta, levavam em torno de seis meses, e como dizia Buarque, “Quem viaja no Tocantins ou no Araguaia, não pode precisar o tempo em que chegará a tal ou qual lugar. Nestas viagens, o homem deve, por completo, atirar-se às mãos da Providência” (Buarque, 1919, p.77). O autor conclui afirmando que, sem contestação alguma, o maior dos sacrifícios que um homem podia fazer, era realizar com a família uma viagem de Belém à Conceição do Araguaia. Buarque ressaltava ainda que em barco grande gastava-se geralmente até quatro meses de Belém à Conceição. “E tudo isso executa-se à luz meridiana do século XX em um país que se diz civilizado...”(Buarque, 1919, p.82). Em sua viagem foram gastos 128 dias de Belém à Conceição do Araguaia.

Sobre os povoados ribeirinhos, suas impressões desde as primeiras horas de viagem são bastante negativas, utilizando adjetivos como: “decadentes”, “sem vida”, “sem comércio” “em ruínas”, “casas deterioradas”, “ruas cheias de grama” “casas cobertas de lodo” etc. Sobre os barqueiros, ora seu discurso é de admiração, ora de depreciação para com eles. Se em um momento os vê como homens que “vivem e morrem, como verdadeiros animais de carga”, e que as autoridades da República deveriam lançar seus olhares protetores para eles, sendo que “não há burro em terra que trabalhe mais do que um barqueiro que cumpre com seus deveres”, em outros momentos, desabafa contra eles: “Mas, por que será que estes homens só trabalham gritando?” Em seu relato ficam evidentes os muitos casos de deserção, de embriaguês e fuga dos remeiros.

O autor discorre também em seu diário sobre as doenças mais comuns encontradas no percurso da viagem. Embora sem pormenores, faz anotações sobre diversas moléstias que afetam a tripulação e as populações das margens do rio. “Pequenina era, agora, a nossa tripulação, porque os

barqueiros continuavam a adoecer...”, mas segundo ele, “...muita febre de barqueiro é preguiça recolhida, à frente dos travessões; e a presença do patrão é melhor do que bisulfato de quinino, para curá-los”. Buarque resalta também o incômodo causado pelos mosquitos, e como a maioria dos viajantes, ele reclama sempre desse mal: “ao caírem as trevas da noite, sustentamos uma defensiva heróica, contra as carapanãs, que nos queriam devorar. Recolhemo-nos aos mosquiteiros, donde ouvimos os estranhos acordes da música dos mosquitos...”. E sobre a febre, diz ser ela constante, tornando-se o bote, “um verdadeiro hospital flutuante; uma febre intensa acompanhada de disenteria ataca a maior parte dos tripulantes...” (Buarque, 1919, p.28-58). Confirma também a presença de casos de lepra entre os moradores das margens do rio.

O juiz é bastante enfático em criticar o abandono em que o Governo deixa as populações ribeirinhas, como por exemplo, o fato da ausência de escolas, que o incomoda bastante: “Parece que os nossos governos insistem em fazer os tocantinos, convencerem-se de que só nasceram para tripular canoas e carregar borracha” (Buarque, 1919, p.24).

Sua indignação é perceptível também no que se refere ao descaso para com as populações indígenas. Para ele, o governo “[...] deveria consignar, anualmente, em sua lei orçamentária, uma verba destinada à catequese indígena, porque só assim a Ordem e Progresso, estampada no nosso estandarte nacional, se transformaria em realidade...” (Buarque, 1919, p.37). Toca no problema da violência física contra os mesmos, afirmando que quando os aventureiros brancos saem em busca de caucho, se o encontram, tomam suas terras e assassinam seus legítimos posseiros.

Matar-se um índio, tomar-se a sua propriedade, não é crime, é praticar-se uma ação meritória! Em nome do direito, em nome da fraternidade humana, os altos poderes da República e do Estado devem lançar seus olhares protetores para os infelizes Apinagés, que são trucidados pelo simples fato de habitarem onde viceja uma seringueira (Buarque, 1919, p.74).

Em suas memórias são frequentes as reocupações sobre as questões ambientais. O método como é extraída a borracha aparece como uma ameaça ao meio ambiente, pois segundo ele “... o caucho é extraído, pela derrubada da árvore, [e, se] continuarem estas constantes devastações de cauchais, daqui a poucos anos, desaparecerá completamente, essa fonte de riqueza pública” (Buarque, 1919, p.14). Pode-se dizer que beira ao exagero sua defesa do meio ambiente, como mostra o seguinte trecho:

Uma coisa doeu-nos, hoje, muito em nossa alma: foi ouvir um homem dizer-nos que ia derribar umas castanheiras, para fazer uma barraca [...] Deveria haver uma lei muito severa, estabelecida contra esses defraudadores das nossas rendas públicas, que não preocupam com o futuro da Pátria, porque, do contrário, quando tivermos facilidade de transportes, nossas terras estarão devastadas, empobrecidas (Buarque, 1919, p.15-16).

Manoel Buarque se sente indignado também com as queimadas que assolavam a vegetação, segundo ele, um ato de selvageria em uma terra que se diz civilizada: “Que perversidade estas queimadas de pastos, que matam as sementes e arruínam os campos, enchendo-os de plantas agrestes! Uma lei existe que pune tais atentados, mas de que servem leis que não são cumpridas?” (Buarque, 1919, p.117).

Como acontece com a maioria dos relatos de viajantes, sua narrativa é repleta de admiração para com a natureza. “Mas, como é admirável a flora tocantina, que íamos contemplando, ao deslizar moroso do nosso bote! O cravo, a baunilha, a salsa, o cumaru, o açaí, a bacaba, a castanha, a seringueira, de par com as madeiras de lei, como o cedro, o marupá, a itauba, o amarelo, o acapú, etc. encontram-se por toda parte” (Buarque, 1919, p.19).

Entretanto, o tema que mais recebe atenção é a navegação. Sua descrição é rica quando trata das dificuldades enfrentadas pela tripulação, principalmente no que se refere aos obstáculos naturais como a transposição de inúmeras cachoeiras e corredeiras: “Íamos constantemente batendo nas pedras e os barqueiros puxando o nosso bote: não era navegação, era uma contínua arrastação que estávamos fazendo” (Ibidem, p.80); sobre a rotina a bordo do barco; e sua indignação com a falta de incentivos ou ao abandono em que o governo relega a população das margens deste rio, pois, “Na navegação tocantina o verdadeiro piloto é Deus!”.

Os instrumentos da navegação são: varas, remos, cabos, ganchos e forquilhas. Cristóvão Colombo e Vasco da Gama não se atreveriam a afrontar as fúrias do elemento aquoreo, em semelhantes navios. Para navegação tão primitiva de nada valem os grandes e importantes aparelhos náuticos, descobertos pela inteligência humana: aqui só precisa da força bruta dos barqueiros (Buarque, 1919, p.9).

Por ocasião de sua passagem pela cidade de Alcobaça, Buarque mostra-se indignado com a situação em que se encontram os trabalhos da estrada de ferro: “Há mais de vinte anos que se fala na Estrada de Ferro de Alcobaça, e, entretanto ela não existe! E quando existirá? [...] Ah! Quanto dói no coração e na alma, ver-se tanto dinheiro empregado em tão grande quantidade de ferros, estragados pela ferrugem!”(Buarque, 1919, p.7). Segundo ele, todos os trabalhos da estrada estavam paralisados e a Companhia se esforçava para conseguir um empréstimo na Europa. Buarque ainda defende que o plano de construção de uma estrada de ferro às margens deste rio era uma falta de previdência no futuro, principalmente porque suas margens estavam sempre sujeitas a inundações que impediria o tráfego. Portanto, o autor é totalmente contra o projeto da estrada de ferro, pois para ele, com a construção desta estrada, a navegação ficaria relegada ao desprezo eterno. Quando de sua passagem pelo trecho que margeia a cachoeira de Itaboca, afirma haver ali grande quantidade de trilhos abandonados e que a ferrugem os estava destruindo.

Portanto, no diário de Manoel Buarque _ que está completando cem anos _ encontramos as memórias de um tempo em que, apesar da precariedade desta navegação, era, no entanto, por esta via de comunicação que ocorriam as trocas entre o litoral (norte) e o sertão (do Brasil Central).

O Rio Afogado⁶: um rio quando barragem vira um rio paralisado...

O Rio Tocantins teve significativa importância para a penetração e povoamento do interior do Brasil desde a colonização e foi por longo período o meio de comunicação mais utilizado na região. O lento processo de desenvolvimento que atingiria as populações da região da bacia do Tocantins durou várias décadas, com mudanças também lentas, principalmente no que se refere aos meios de transporte. Se no início do século XX o meio de transporte predominante no Tocantins (principalmente no Alto Tocantins) ainda era o rio com seus botes movidos a remos, a partir da década de 1920 vão aparecendo as lanchas a vapor e os barcos a motor. Mas o problema da difícil navegação vai persistir, pois tanto os barcos a remo quanto os movidos a motor, teriam que enfrentar os obstáculos naturais do rio, como as cachoeiras e corredeiras.

A década de 1930 foi um marco na região devido o advento do transporte aéreo. Desse modo, a chegada do avião, inicialmente com o Correio Aéreo Nacional (CAN)⁷, vai ter reflexos no cotidiano dos moradores. Se as viagens fluviais eram morosas e cansativas, com o transporte aéreo, tornaram-se mais rápidas e cômodas, e se antes seus olhares estavam voltados exclusivamente para o rio, para o norte, à espera dos barcos, com a chegada dos aviões, a atenção volta-se também para o alto e para o campo de pouso. Mesmo com a concorrência do transporte aéreo, a via fluvial continuou ativa, pois as linhas aéreas eram bastante limitadas.

O advento de estradas para automóveis foi, na maioria da região, posterior ao transporte fluvial e até mesmo ao aéreo. A abertura da rodovia Belém-Brasília foi outra fase desse desenvolvimento que afetou de modo diferente as populações ribeirinhas do Tocantins. Segundo Oliveira (2010), já é bastante significativo o número de estudos dedicados aos impactos causados pela abertura da rodovia nas regiões que foram cortadas e afetadas por ela. Os geógrafos Orlando Valverde e Catharina Dias (1967), por exemplo, afirmam que, para compreender o papel desempenhado pela rodovia deve-se considerar seu impacto tanto para os povoados localizados à margem direita do Tocantins, quanto para situados na sua margem esquerda. Aos primeiros, o rio se tornou um obstáculo, pois era preciso transpô-lo para atingir diretamente a rodovia, enquanto que para os povoados da margem esquerda, foi permitido se ligarem à Belém-Brasília por acesso direto ou pela construção de pequenos ramais. Também concorda com esta visão o historiador Paulo

Bertran (1988), quando observa que, ao longo dessa rodovia teria ocorrido uma capitalização primária, e para os povoados ribeirinhos que ficaram do outro lado do rio, e não foram beneficiados num primeiro momento por ela, teria ocorrido uma desestruturação de igual vigor em sua economia. Mas mesmo com o advento da rodovia, a navegação comercial não foi interrompida abruptamente, sua supressão ocorreu paulatinamente, fazendo com que os povoados beira rio que ficaram na margem direita (fora do traçado da estrada), fossem perdendo importância para os núcleos urbanos nascentes à beira da rodovia.

O aproveitamento dos rios para gerar energia elétrica não é novo, mas a construção de barragens para esse fim, por motivos ambientais, tem provocado mais polêmica nas últimas décadas⁸. Desse modo, os projetos de construção de barragens⁹ no rio Tocantins têm se multiplicado, além das barragens de Tucuruí, Lajeado e Peixe-Angical que já estão prontas, há outras planejadas e/ou em construção. Os impactos da construção de barragens não afeta somente os leitos e margens dos rios, eles são sentidos também no patrimônio arquitetônico das cidades, na atividade ligada ao turismo e na identidade das populações ribeirinhas. Segundo Drummond (1991), na perspectiva da História Ambiental, o tempo das culturas humanas está contido num tempo geológico ou natural muito mais amplo e que não pode ser ignorado pelas ciências sociais. Nesse sentido, a História Ambiental incorpora a variável cultural em seu repertório de pesquisa de forma a colocar a "sociedade na natureza", superando as dicotomias homem x natureza.

Por outro lado, é possível constatar que nas últimas décadas tem aumentado o interesse social pela preservação do patrimônio cultural, portanto, do meio ambiente. Nesse sentido, tanto a legislação brasileira quanto as recomendações internacionais vêm demonstrando essa preocupação. No Brasil, a institucionalização da Lei nº 6.938/81 que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente e o artigo 225 da Constituição Federal de 1988 que estabelece os princípios do desenvolvimento sustentável, representaram, sem dúvida, significativos avanços (Brasil, 2008). A efetivação, por exemplo, de sérios estudos antes de se intervir na natureza por meio de grandes projetos deve ser considerada, pois geralmente eles provocam deslocamento de comunidades locais com prejuízos ao seu patrimônio cultural e às suas vidas. No Rio Tocantins, tem-se recentemente o exemplo da barragem do Lajeado, ou Hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães, cujos efeitos, foram sentidos mais pela população da cidade de Porto Nacional, próxima à Palmas, capital do Estado do Tocantins. O impacto da construção dessa barragem, que represou o curso do rio, ocasionou mudanças no seu leito, nas praias, no patrimônio arquitetônico das cidades e na identidade das populações ribeirinhas afetadas por ela. Para essas comunidades, ocorre tanto a perda do rio enquanto bem simbólico, quanto à perda das praias como lugar de lazer e fonte de economia. A frase mais ouvida nos dias

atuais em Porto Nacional é: o rio se acabou!. E nas palavras poéticas de Pedro Tierra (2005): “Um rio quando barragem tem a espinha quebrada/vira um rio paralítico feito um animal vivo/que morreu só a metade: a outra metade viva pulsando/solta, como veia aberta à foice [...]”.

Considerações Finais

De caminho natural desde o início da colonização do Brasil, o Rio Tocantins e seus afluentes foram fundamentais no processo de penetração e povoamento do interior do país e foi nos primeiros séculos o meio de comunicação por excelência entre o litoral e o sertão. Nas últimas décadas, as muitas transformações que vêm ocorrendo no leito e margens do Rio Tocantins e seus afluentes têm provocado efeitos para o meio ambiente e para as populações ribeirinhas, e desse modo, chamando a atenção de profissionais das diversas áreas do conhecimento humano. Reconstituir a sua história, a partir dos fragmentos dos diversos lugares da memória, ajuda a compreender a natureza de tais mudanças e seus desdobramentos nos diferentes contextos históricos. Se ontem o Rio Tocantins era a via de comunicação mais apropriada na região, hoje concorre com os transportes rodoviário, aéreo e ferroviário. A ferrovia, tão sonhada desde o século XIX só está sendo possível no XXI, com a construção da Norte-Sul.

A mensagem que o juiz Manoel Buarque passa em seu diário é carregada de clamor por justiça e indignação com os poderes públicos, quanto ao não investimento nesta via de comunicação que é a navegação, quanto à situação de miséria em que são relegados os moradores ribeirinhos da região. A partir das memórias de Buarque, foi possível conhecer um pouco das condições de transportes na via de navegação do Rio Tocantins/Araguaia no período e sua visão da problemática envolvendo questões como: tentativas de melhorias da navegabilidade do rio, opinião sobre os entraves do desenvolvimento da região; as dificuldades das viagens; as penosas condições de trabalho dos tripulantes dos botes; questões do meio ambiente; questões envolvendo os povos indígenas; condições precárias das populações ribeirinhas.

Várias iniciativas em prol do aproveitamento do Rio Tocantins, por parte dos governos, têm acontecido desde a década de 1960, quando houve a criação da CIVAT (Comissão Interestadual dos Vales do Araguaia e Tocantins) e na década de 1970, com o PRODIAT (Projeto de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia-Tocantins). Outras iniciativas nesse sentido continuaram por todo o século XX e hoje vêm ganhando nova força com a efetivação da construção de barragens, fazendo desaparecer as cachoeiras mais proeminentes como Itaboca e Lageado, bem

como os projetos de hidrovias e eclusas, que finalmente poderão tornar esse rio francamente navegável.

Portanto, as dificuldades da navegação do Rio Tocantins narradas por Buarque há cem anos, quando este era o principal meio de transporte na região, são parte de um passado longínquo que, como as águas do Tocantins, não voltam mais. Hoje, os problemas são de outra natureza, pois a navegação é apenas mais uma modalidade na região, convivendo com um sistema multimodal de transporte aéreo, rodoviário, ferroviário e hidroviário.

Nesse sentido, acreditamos que os rios que cortam a grande região do cerrado brasileiro ainda carecem de um estudo aprofundado no que diz respeito à sua importância como via de comunicação, seu papel na conquista e fixação de populações em suas margens, e principalmente sobre os impactos causados à natureza e aos povos ribeirinhos devido às intervenções realizadas por meio dos grandes projetos.

Se nos séculos passados o problema maior era o de tornar estes rios navegáveis para serem utilizados como meio de transporte fluvial, hoje, outros problemas se apresentam, inclusive, os de natureza ambiental. E como afirma Fernand Braudel (1988), “A história nada mais é do que uma constante indagação dos tempos passados em nome dos problemas e curiosidades – ou mesmo das inquietações e das angústias – do tempo presente que nos cerca e assedia”.

Notas

¹ Este artigo é resultado parcial do Projeto de Pesquisa de Pós-Doutoramento da Profa. Dra. Maria de Fátima Oliveira na UFG, com o título “*Do Tempo das Cachoeiras ao Rio Afogado: uma História ambiental do Tocantins*”.

² Trata-se do diário de viagem do Juiz Manoel Buarque que, juntamente com sua família, fez um percurso de barco da cidade de Belém (PA) à Conceição do Araguaia (PA), pelos rios Tocantins e Araguaia. Manoel Buarque foi nomeado Juiz de Direito da Comarca de Conceição do Araguaia em 1914. Saiu de Belém neste mesmo ano, seguindo pelo Rio Tocantins até alcançar Conceição do Araguaia, nas margens do Rio Araguaia. Foram gastos 128 dias na viagem. Buarque permaneceu em Conceição do Araguaia até o fim de 1917, quando retornou à Belém (Martins, 2001).

³ O rio Tocantins recebe esta denominação a partir da confluência dos rios Maranhão e Paranã, no Brasil Central, com um percurso de cerca de 2.400 km até sua foz. Segundo os geógrafos Horieste Gomes e Teixeira Neto (1993) 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. São reconhecidos três trechos distintos: o Alto Tocantins, que vai das nascentes até a cachoeira do Lajeado (local onde se encontra hoje a Hidrelétrica Luis Eduardo Magalhães), medindo 1.050 km; o Médio Tocantins, da cachoeira do Lajeado à cachoeira de Itaboca (local onde se construiu a hidrelétrica de Tucuruí), com 980 km; e o Baixo Tocantins, de Tucuruí até a foz, com aproximadamente 370 km.

⁴ A expressão “subir o rio”, bem entendida das populações beira rios, é a navegação feita rio acima, ou seja, remando contra as águas, da foz em direção à nascente. Embora num mesmo rio, as diferenças entre a navegação rio acima e rio abaixo nos barcos a remo, eram enormes, com variações do tempo gasto, das mercadorias transportadas e da força despendida. Para se ter uma rápida idéia dessas diferenças, tomando como exemplo uma viagem do interior para o litoral, rio abaixo (de Porto Nacional à Belém), gastava-se em torno de um mês, e na viagem de volta, de 4 a 5 meses.

⁵ Segundo Ortêncio (1983), botes são barcos de pequeno calado, com capacidade que variava entre 15 a 20 mil quilos, acionados a braços humanos. Entretanto, outros autores, como Silva (1972), afirmam que estes barcos transportavam até 40 toneladas de carga.

⁶ A expressão “Rio Afogado” é utilizada no sentido de reforçar simbolicamente o que acontece com um rio após a construção de barragens, que cortam o curso natural de suas águas, inundam suas margens e muitas vezes, inundam também as cidades ribeirinhas. Rio Afogado é, também, o título de um documentário sobre os impactos causados pela construção de hidrelétricas no Rio Tocantins, da Tocnotícias, Portal de Notícias de Tocantinópolis, To.

⁷ O Correio Aéreo Militar, criado em junho de 1931, dez anos mais tarde passou a ser chamado Correio Aéreo Nacional (CAN), nome pelo qual ficou conhecido em todo o Brasil (Cambesses Jr., 2007).

⁸ Nesse sentido, a História Ambiental vem contribuir com análise, pois de acordo com Worster (1991), seu “objetivo principal 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”.

⁹ Atualmente estão ocorrendo intervenções no leito do rio Tocantins, não mais com o único objetivo de torná-lo navegável. Os projetos prevêem que após a construção de barragens para hidrelétricas, sejam construídas também eclusas que permitam o trânsito de barcos e balsas principalmente para o transporte de grãos da região. Atualmente está em andamento a construção da eclusa do Lajeado, situada junto à UHE Luis Eduardo Magalhães, entre as cidades de Palmas e Pedro Afonso (Oliveira, 2010).

Referências

Bertran, P. 1988. Uma Introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília, CODEPLAN, 148 p.

Brasil. 1981. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília, Diário Oficial República Federativa do Brasil. Available from: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938compilada.htm.

Braudel, F. 1988. O Espaço e a História no Mediterrâneo. São Paulo, Martins Fontes, 152 p.

Buarque, M. 1919. Tocantins e Araguaya. Belém, Typografia da Imprensa Oficial do Estado, 118 p.

Cambeses Jr, M. 2014. Major Brigadeiro do ar Lysias Augusto Rodrigues: sua vida e sua obra, 12 p. Available from: http://www.reservaer.com.br/biblioteca/livros/lysius_rodrigues.pdf

Doles, D. E. M. 1973. As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX. Goiânia, Oriente, 176p.

Drummond, J. A. 1991. A História Ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa IN: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol 4, n. 8, p. 177-197.

Gandara, G. (Org.), 2010. Rios e Cidades... olhares da História e meio ambiente. Goiânia, PUC, p. 269.

Gomes, H. & Teixeira Neto, A. 1993. Geografia: Goiás/Tocantins. Goiânia, UFG, 227 p.

Jardim, J. R. M. 1911. Linha Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya e a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil (antiga Companhia Viação Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya). Memória. Rio de Janeiro, Typographia Leuzinger, 60 p.

Jorge, J. 2006. Tietê, o rio que a cidade perdeu: o Tietê em São Paulo 1890-1940. São Paulo, Alameda, 232 p..

Leonardi, V. P. B. 1999. Os Historiadores e os rios: natureza e ruína na Amazônia Brasileira. Brasília, UNB/Paralelo 15, 272 p.

Machado, F. da M. 2002. Navegação do Rio São Francisco. Rio de Janeiro, Topbooks, 434 p.

Martins, M. R. 2001. Dicionário Bibliográfico do Tocantins. Rio de Janeiro, Master.

Oliveira, M. de F. 2010. Portos do Sertão: cidades ribeirinhas do Rio Tocantins. Goiânia, PUC, 172 P.

Maria de Fátima Oliveira; Leandro Mendes Rocha

Ortêncio, B. 1983. Dicionário do Brasil Central. Subsídios à Filosofia. São Paulo, Ática.

Silva, F.A. 1972. Caminhos de Outrora – Diário de Viagem. Goiânia, Oriente/Gráfica do livro Goiano, 168 p.

Tierra, P. 2005. O Porto Submerso. Brasília, s/e, 90 p.

Unger, N. M. 2001. Da Foz à Nascente: o recado do rio. São Paulo: Cortez; Campinas, Unicamp, 201 p.

Valverde, O. & DIAS, C. V. 1967. A Rodovia Belém-Brasília: estudo de geografia regional. Rio de Janeiro, IBGE.

Worster, D. 1991. Para Fazer História Ambiental. Revista Estudos Históricos, Vol. 4, N.8, Rio de Janeiro, CPDOC/FGV, p. 198-215.