

Título: A rota Araguaia-Tocantins de comunicação mercantil entre Goiás e Belém do Pará – 1846/1967

Autor: Dulce Portilho Maciel

Instituição: Universidade Estadual de Goiás - UEG

Introdução

O presente trabalho visa contribuir para a compreensão dos processos que levaram o interior do Brasil a adquirir suas atuais condições de adensamento populacional, urbanização e modernização econômica e sócio-cultural, inteiramente contrastantes com as ali vigentes em um passado ainda recente, de povoamento rarefeito, ruralismo, arcaísmo dos métodos de produção e rusticidade dos modos de vida.

O trabalho trata dos meios de transporte utilizados na rota comercial, em funcionamento de meados do século XIX até um pouco além de meados do século XX, entre as regiões do alto rio Araguaia (sudoeste de Goiás e sudeste de Mato Grosso) e do baixo rio Tocantins (noroeste do Pará). Inicialmente, esta rota foi toda fluvial; no começo do século XX, entretanto, passou a constituiu-se de três seções: uma primeira, fluvial, entre o porto de Leopoldina (atual Aruanã), no rio Araguaia, próximo da cidade de Goiás (capital do estado deste nome, até 1935), e o porto do rio Tocantins, no estado do Pará, onde se achasse, na ocasião, o ponto terminal da Estrada de Ferro Tocantins (primeiro, Breu Branco e, por último, Jatobal); uma segunda, ferroviária, constituída pela linha da EFT, entre este ponto e o porto de Alcobaça (atual cidade de Tucuruí, ponto inicial e sede da EFT); uma terceira, novamente fluvial, do porto de Alcobaça ao de Belém.

O trabalho baseia-se, principalmente, em fontes primárias, constituídas, entre outras, por documentos reunidos e conservados pela instituição federal denominada Fundação Brasil Central (FBC)¹, criada em 1943 e extinta em 1967. Parte dos referidos documentos concerne aos territórios banhados pela bacia Araguaia-Tocantins, destacando-se, entre estes, os de natureza técnica, relativos a aspectos das condições naturais e/ou socioeconômicas existentes naqueles territórios, sobretudo, quanto ao potencial de riquezas que encerravam. Outra parte dos documentos refere-se à EFT, sua trajetória histórica – entrara em funcionamento em 1905 - e suas condições de funcionamento, neste último caso, principalmente durante o tempo em que esteve sob a administração da FBC, isto é: entre 1944 e 1967.

¹ Esta documentação atualmente faz parte do Fundo da FBC no Arquivo Nacional – Coordenação Regional do Distrito Federal, em Brasília.

1. Integração centro-norte no século XIX: o comércio como móbil

O estado de Goiás situa-se, como se sabe, no centro geográfico do Brasil, sendo que, na atualidade, sua dimensão territorial acha-se bastante reduzida, em comparação com a que possuiu durante a maior parte do tempo em pauta neste trabalho. Ao longo daquele tempo, perdeu parcelas de seu território em benefício de alguns estados limítrofes e, bem assim, para a implantação do Distrito Federal, sendo que, em época recente (década de 1980), viu seu território desmembrado, para a constituição de uma nova unidade na Federação brasileira, o estado do Tocantins. O estado de Goiás a ser referido neste trabalho corresponde, grosso modo, à soma dos atuais territórios de Goiás, Tocantins e Distrito Federal. A maior parte do território goiano ao qual vou me referir, de aqui em diante, é banhada pela bacia fluvial Araguaia-Tocantins. São também banhados por ela os estados de Mato Grosso, Pará e Maranhão. O território abrangido por esta bacia atinge cerca de 754.000 Km², nas seguintes proporções (aproximadas): Estado de Goiás – 59%, Estado de Mato Grosso – 24%, Estado do Pará – 13%, Estado do Maranhão – 4%. (Doles,1973:17)

Nos primeiros anos do século XIX, na então Capitania de Goyaz, as minas de ouro antes em exploração achavam-se virtualmente esgotadas, de igual modo, aliás, que nas demais áreas de mineração da Colônia – em Minas Gerais e Mato Grosso, principalmente. Em 1806, o cidadão português Francisco Rodrigues Barata, oficial de milícias em serviço na Capitania do Pará, encaminhou a certa autoridade colonial um plano de recuperação econômica das terras goianas,² na época em situação de decadência, lenta e gradual. Inicialmente, o documento contém informações acerca da geografia física da região e introduz o assunto principal do seu plano, o aproveitamento da rede hidrográfica regional, como iniciativa indispensável para a obtenção daquele objetivo:

[...] acha-se a Capitania de Goyaz situada entre 6°. e 22°. de Latitude, e entre 326°. e 335°. de Longitude. [...] He regada pelos rios Araguay, e Tocantins, que n'ella tem as suas nascentes, e por outros menos consideráveis, que são tributarios d'ambos, os quaes todos se reúnem no dito rio Tocantins, que finalmente deságua no Amazonas na Capitania do Pará. D'aqui facilmente se conclue, que o mais importante Commercio, que a Capitania de Goyaz pode fazer será com a do Pará e pela commodidade, que offerecem os mencionados rios, particularmente o de Tocantins, que atravessa quazi toda a Capitania, tocando a maior parte dos seus Arraias, ou Povoações, sendo navegável até o rio Uruú. He verdade que n'esta navegação s'encontrão algumas difficuldades das quaes trataremos, porém estas devem vencer-se pelo methodo, que também se dirá.³

² Francisco José Rodrigues Barata, Memória em que se mostram algumas providências tendentes ao melhoramento da agricultura e comércio da Capitania de Goiás, *in*: Universidade Católica de Goiás (Org.), *Memórias Goianas I*, Goiânia, Centauro Editora, 1982, p. 55-94.

³ As citações feitas neste trabalho conservam o modo como foram grafadas nos locais de onde foram retiradas. Em se tratando de documentos publicados, como se sabe, freqüentemente a ortografia original sofreu mudança (atualização), ocorrida na oportunidade da editoração da obra em que foram publicados.

Conforme relata o autor do plano, abundavam na capitania muitos gêneros de cultura: mandioca, feijão, arroz, milho (de que se faziam pão), café, algodão, açúcar, aguardente de cana, anil, trigo, urucu e outros. Abundava a terra, ainda, em carnes de porco e de boi, sendo que, do couro deste, faziam-se excelentes solas. Não obstante tudo isto, era a referida capitania “das mais pobres, que se podem considerar na nossa America, procedendo a sua pobreza da falta d’exportação dos sobreditos gêneros.”

Naquele mesmo ano de 1806, outra autoridade colonial, Joaquim Theotonio Segurado, ouvidor em Goiás, ofereceu ao então príncipe regente de Portugal (futuro D. João VI) suas *Memórias*,⁴ documento no qual demonstra o quanto seria vantajoso, para a capitania de Goiás, estabelecer relações de comércio com a do Pará, diferentemente do que ocorria em relação à cidade do Rio de Janeiro, então sede do vice-reino do Brasil e praça única com a qual as regiões de mineração na colônia podiam realizar, livremente, transações comerciais. Na ocasião, um antigo sistema de via única (“Estrada Real”) ligando as áreas de mineração àquela cidade havia sido abolido, mas persistiam muitas limitações ao comércio destas com outras partes da colônia. Segundo o ouvidor, tornara-se evidente, nos últimos tempos, que “o Comercio do Rio... he prejudicial a esta Capitania e que pello contrario o do Pará pellos Rios Araguaia, e Maranhão [antiga denominação de certa extensão do Tocantins], a porão ao nível das mais ricas deste Continente.” Argumentava ele que:

Não há Paiz central e distante das costas 300 legoas,⁵ que à fertilidade una a capacidade de exportar facilmente as suas produçoens, como a Capittania de Goyaz. Hum vasto Paiz, cheio de pingues Campos e densas Mattas, produzindo com sobeja liberalidade todos os fructos assim naturaes da América, como da Europa, Azia e África, um Paiz regado de cintenaes de Regatos, e Rios; dos quaes alguns são navegáveis até a cidade do Pará; tal he a Cappitania de Goiaz, que devendo ser das mais ricas do Brazil, e devendo por isso ser das mais interessantes para a Metrópole, desgraçadamente está pobre, e della pouca utilidade resulta aos Nossos Augustoz Soberanos.

Os artigos exportáveis pela capitania de Goiás, segundo o ouvidor, eram os seguintes: algodão em rama, algodão tecido – em rústicos teares domésticos, visto que a administração metropolitana proibia o funcionamento de manufaturas na colônia -, açúcar, aguardente, rapadura, café, toucinho, carne seca, sola, couros de veados, fumo e feijão. Tais artigos alcançavam preços elevados na vila de Belém, diferentemente do que ocorria na praça do Rio de Janeiro. A pauta de exportações da capitania era, na época, bem menos extensa do que a citada acima, e seu volume era também reduzido. Veja-se uma estatística existente (Dolés,

⁴ Joaquim Theotonio Segurado, *Memória Econômica e Política sobre o Comércio ativo da Capitania de Goiás*, in: Universidade Católica de Goiás, *op. cit.*, p. 33-53.

⁵ Medida de distância antiga, equivalente a 6.600 metros.

op.cit.: 32-33) para o ano de 1809⁶: Açúcar – 6.099 arrobas, Arroz – 5.068 alqueires, Algodão - 3.974 arrobas, Trigo – 414 alqueires, Café – 212 arrobas.

Embora pouco expressivos, tais números atestam o esforço em que se empenhavam os habitantes da capitania, no sentido de conservar ativo o intercâmbio de mercadorias com outras regiões da Colônia, principalmente com a praça do Rio de Janeiro. Anteriormente, exportavam apenas ouro e, em menor escala, pedras preciosas (sobretudo diamantes), mercadorias que, pelo pequeno volume, careciam de parcas equipagens para seu transporte. As importações, igualmente, sobretudo as procedentes dessa praça, constituídas de produtos manufaturados, por seu pequeno volume (com elevada densidade de valor), exigiam reduzidas equipagens de transporte - as mercadorias vindas de outras regiões da Colônia, escravos africanos e rebanhos de gado vacum, muar e asinino, transportavam-se por si próprios. Agora, entretanto, no comércio de exportação, as cargas a serem transportadas eram, em regra, de grande volume e/ou peso – algodão, açúcar, cereais, etc.

Nas longas distâncias, o caso dos mercados litorâneos – Rio de Janeiro, secundado pela Bahia -, o transporte de cargas era feito principalmente em lombo de animais, preferencialmente muares. Ora, a formação de tropas de carga constituía-se em empreendimento de considerável envergadura, em face dos elevados preços dos animais, freqüentemente, importados de outras regiões da Colônia. A produção de excedentes exportáveis em grande escala era, por outro lado, também problemática. A economia goiana achava-se, na primeira metade do século XIX, em lento processo de conversão de um sistema fundado na extração de metais e pedras preciosas, para outro baseado na produção de gêneros de subsistência - agrícolas, inicialmente, e da agropecuária, mais tarde.

A transição exigiu rearranjos estruturais, no que se refere aos fatores terra e força de trabalho, bem como ao capital, sob a forma de dinheiro. No primeiro caso, as unidades de produção aurífera constituíam-se de pequenos lotes de terra, geralmente localizados em áreas densamente povoadas, dotadas de alguns serviços essenciais, entre eles, um sistema de abastecimento, no mínimo, de gêneros de alimentação. As novas atividades agrícolas, diferentemente disto, desenvolviam-se em unidades de produção constituídas de grandes glebas de terra, isoladas umas das outras e, com o passar do tempo, sempre mais afastadas de núcleos urbanos estáveis e, assim, de centros de abastecimento.

A composição da força de trabalho, por seu lado, também sofreu drástica mudança. Antes, as unidades de mineração, em sua forma típica, faziam uso exclusivamente de mão de

⁶ Alqueire – antiga medida de capacidade para secos e molhados, equivalente a 13,8 litros. Arroba – peso antigo de 32 arráteis, atualmente arredondado para 15 quilos.

obra escrava, importada da África e de outras regiões coloniais. Agora, o número de escravos escasseava-se, paulatinamente, diante da incapacidade crescente da Capitania, devido ao esgotamento das minas, de fazer face a esta importação. No novo sistema, a força de trabalho escrava foi sendo substituída, ainda que precária e lentamente, pela mão de obra livre e semi-livre - escravos forros, índios aculturados, sertanejos pobres, etc. -, em certos casos, predominantemente pelo trabalho familiar.

O elemento dinheiro (o ouro, cunhado em forma de moeda ou em pó), tanto para fazer face às necessidades de consumo da população, quanto para bancar os investimentos exigidos pelo processo de reestruturação da economia, constituiu-se, sem dúvida, no problema de mais difícil e demorada solução. A escassez crescente de moeda metálica levou vastas áreas do território goiano à prática generalizada do escambo; e esta situação perduraria, em algumas delas, ainda nas primeiras décadas do século XX.

Nestas condições, a economia goiana voltou-se para si própria, com base em unidades de produção para auto-consumo, aí incluída a produção artesanal de manufaturas – tecidos grosseiros, açúcar, aguardente, farinha (de milho e de mandioca), fumo, artefatos de couro, utensílios em geral, etc. Deste modo, em meados do século XIX, a pauta de importações da Província de Goyaz (denominação pós-independência do Brasil) resumia-se a uns poucos itens: ferro, pólvora, chumbo, sal e pouco mais. (Bertran,*op.cit.*:42) Nesta época, o sal, pelo seu elevado volume, sobressaía-se largamente dos demais itens.⁷ A pecuária de gado vacum, ao que isto indica, já então, consolidava-se e expandia-se na economia da província.

Até aquela época, o intercâmbio de mercadorias com o litoral norte do país, via Araguaia-Tocantins, era extremamente reduzido, realizando-se apenas entre algumas povoações localizadas ao norte da província de Goiás e a cidade de Belém. Não obstante o seu pequeno volume, bem como sua intermitência, este comércio revelou-se muito vantajoso para os goianos que o empreenderam, visto que podiam adquirir os artigos de que necessitavam vitalmente – sal e ferro (este, matéria prima indispensável na fabricação de ferramentas para a agricultura) -, em Belém, por preços de 2 a 3 vezes inferior ao que pagavam os moradores da porção sul da província, servida pelo comércio com o Rio de Janeiro. (Doles, *op. cit.*: 57) A pauta de exportações para o mercado de Belém era ainda mais reduzida que a do comércio com a então Capital federal, a cidade do Rio de Janeiro. Para o norte, exportavam-se principalmente couros, inclusive, sob forma já submetida a

⁷ Segundo o último autor citado, em 1828, na balança comercial do julgado de Pilar de Goiás, o sal representava 2/3 do valor das importações e equivalia a todas as exportações de origem agrícola.

beneficiamento primário, as solas e as peles curtidas, as primeiras de couros bovinos, as segundas de animais silvestres.

Além de ampliar e dinamizar o intercâmbio com a praça de Belém, as autoridades goianas tinham a ambição de que os agentes do comércio da província viessem a obter acesso ao comércio atlântico, via o porto daquela cidade. Da parte deste governo, foram inúmeras as providências, junto a diferentes instâncias do governo federal, no sentido de sensibilizar as autoridades para a necessidade da adoção de medidas que viabilizassem o projeto. Em 1846, finalmente, o governo imperial determinou algumas medidas neste sentido, entre as quais, a que se efetivou foi a implantação de um aldeamento indígena de catequese (São Joaquim de Jamimbu), para onde foram destacados um missionário e um regimento militar. Nas décadas seguintes, diversos outros estabelecimentos missionários e/ou militares foram fundados,⁸ às margens de ambos os principais rios da bacia, entre eles, uma colônia militar nas proximidades da cachoeira de Itaboca, área extremamente vulnerável no curso do Tocantins, dada a grandiosidade deste obstáculo à navegação, somente superado mediante o transbordo de cargas por via terrestre, ao longo de sua extensão.

Naquele ano de 1846, constituiu-se uma primeira sociedade mercantil privada, sob os auspícios do governo goiano, com a finalidade de explorar o comércio fluvial pelo Araguaia. A cachoeira de Itaboca, somada às outras que a ela se encadeiam, permanecia como obstáculo intransponível ao tráfego regular de frotas comerciais. A companhia iria sobreviver por alguns anos (até 1854), bem provavelmente, apenas graças aos incentivos governamentais que recebia. (Doles, *op.cit.*: 61)

No Araguaia, a resistência indígena, inclusive mediante ataques e destruição de estabelecimentos militares, iria constituir-se, ainda por bastante tempo, o principal obstáculo ao estabelecimento de rotas regulares de comércio com o norte do país. Consta que, durante o regime imperial (1822-1889), Goiás abrigava o maior volume de população indígena, entre as províncias brasileiras, (Garcia, 1999:145-146) composta de numerosas (cerca de duas dezenas) “nações”; isto é: grupos autóctones, diversos uns dos outros, em tradições, costumes, línguas,

⁸ No século XIX, instalaram-se na província de Goiás quatro presídios militares: Urupensem, fundado em 1864, na margem direita do Rio Vermelho (afluente do Araguaia), distante da cidade de Goiás (Capital da província) 83 quilômetros; Santa Maria do Araguaia – estabelecido em 1859, na margem direita do Araguaia, 11 quilômetros abaixo do porto de Leopoldina (atual Aruanã); São José dos Martírios – criado em 1861, abaixo do presídio de Santa Maria; Nova Belém – instalado nas cabeceiras do rio Arcos (a 380 quilômetros da Capital da província), foi depois transferido para a confluência do rio Bagagem com o Maranhão, a 66 quilômetros da então vila de São José do Tocantins. A. J. Costa Brandão, *Almanach da Província de Goyaz (para o anno de 1886)*, Goiânia, Editora UFG, 1978, p. 103-104. (Reedição).

etc.⁹ Conservava-se, entretanto, na época, o comércio entre algumas localidades goianas do norte e a praça de Belém, levado a efeito exclusivamente por iniciativa de produtores e comerciantes. Uma estatística acerca do pessoal empregado nesta atividade, na época, fornece indicações de que já possuía relativo dinamismo. Segundo tal fonte, entre 400 e 500 trabalhadores, para os quais a atividade era profissão (remadores, pilotos, etc.), achavam-se nela ocupados, anualmente. (*Id. ibid.*:67) Esta força de trabalho distribuía-se pelos povoados nortistas, conforme essa fonte, aproximadamente, do seguinte modo: Palma – 50 pessoas, Peixe – 50 pessoas, Santa Clara – 30 pessoas, Porto Imperial (atual cidade de Porto Nacional) – 150 pessoas, Carolina – 100 pessoas, Boa Vista – 100 pessoas.

Em 1855, segundo a mesma fonte, 29 barcos procedentes dessas localidades desceram o Tocantins com destino a Belém, com um carregamento total de 20.000 couros. Enquanto isto, na porção sul da província, a população padecia de gravíssimos problemas econômico-sociais, conforme relato do seu então presidente:¹⁰

[...] gêneros importados chegarão à província por preços tão altos que os põem fora do alcance das classes menos abastadas da população; e o pior é srs, que isto acontece mesmo a respeito dos gêneros de primeira necessidade, como seja o sal, cujo preço elevou-se... a ponto de atingir, nesta capital [cidade de Goiás], o enorme custo de 30\$ rs. o alqueire, ao passo que nas povoações do norte se vendia a 13\$73 rs. o alqueire [do sal adquirido na província] do Pará...

Nesse tempo, a produção de gêneros de subsistência no Pará achava-se em grave crise, em razão do deslocamento da reduzida força de trabalho regional para atividades de extração de borracha, na época em expansão, em resposta à crescente demanda externa por este produto, por parte de economias industriais em processo de desenvolvimento. Ao longo do tempo, até a eclosão da primeira Grande Guerra, o Pará importou alimentos e outros gêneros de primeira necessidade, de mercados estrangeiros (Inglaterra, Estados Unidos, Portugal, etc.) e nacionais (Maranhão, Pernambuco e Ceará), para abastecimento, principalmente, da cidade de Belém. (Silva, 1978: 35-38; Doles, *op.cit.*: 140) Vários desses gêneros constavam da pauta de exportações da capitania de Goiás, em direção ao mercado do Rio de Janeiro e, já agora, também de São Paulo: arroz, feijão, açúcar, café, banha de porco, algodão, etc.

Em matéria de abastecimento, a capitania do Pará carecia também de carne bovina, visto que dispunha de poucas áreas de criação de gado, cuja produção era insuficiente para suprir a demanda regional pelo produto, sobretudo a de Belém, centro urbano em rápida

⁹ Segundos dados oficiais da província de Goiás para 1886, os habitantes indígenas da província pertenciam aos seguintes grupos: Carajá, Carajaiá, Gradaú, Chavante, Cherente, Carijó ou Canoeiro, Javaé, Chambioá, Acroá, Aricobé, Carão, Temembó, Naraguagé, Afoligé, Apinagé. Outros grupos haviam habitado ali antes, mas encontravam-se desaparecidos ou tinham se fundido a outros grupos; eram estes: Goiá, Garasmassu, Guapindai, Chacriaba, Coriti ou Papapuá e Cherente de Cuá. A. J. Costa Brandão, *op. cit.*: p. 42-44.

¹⁰ Relatório do Governo da Província de Goiás no ano de 1858, *apud* Doles, *op. cit.*, p. 74.

expansão, graças ao crescimento das exportações de borracha e outros produtos extrativo-florestais. Não obstante este crescimento, no final daquele século, do total das receitas obtidas mediante taxas de exportação pelo porto de Belém (segundo dados de 1899), perto de ¼ provinha de taxas referentes a subprodutos de gado vacum, metade disto relativa ao couro e a outra metade ao sebo. (Silva, *op.cit.*: 63)

Por este porto escoava-se, na época, a produção destinada ao mercado externo, de toda a vasta região do vale amazônico. Excetuado o Pará, o restante da região era desprovido de atividades de criação de gado. Sendo assim, parece lícito aventar-se a hipótese de que tais produtos da pecuária bovina provinham, em sua maior parte, de outros centros produtores, principalmente da província de Goiás.

2. A navegação fluvial na rota Goiás-Belém

Nas últimas décadas do século XIX, as condições de navegabilidade dos rios Araguaia e Tocantins eram já bem conhecidas das autoridades goianas e paraenses. Na publicação oficial intitulada *Almanach da Província de Goyaz*, editada em 1886, uma das matérias refere-se ao assunto.¹¹ Explica-se ali que a linha de navegação pelo Araguaia, entre Itacayúa (província de Mato Grosso) e a confluência deste rio com o Tocantins, dividia-se em duas seções de navegação, sendo uma franca e outra de planos inclinados: a primeira começa naquele porto e segue “quase em uma bacia até o presídio de Santa Maria, em uma extensão de 1.640 quilômetros”; a segunda “que é a de planos inclinados, principia logo abaixo de Santa Maria até a confluência com o Tocantins em São João das Duas Barras, com perto de 600 quilômetros.” A linha do Tocantins, por sua vez, entre a cidade de Palma e sua junção ao Araguaia, numa extensão de 1.218 quilômetros, constituía-se, na maior parte, de uma série de cachoeiras. Uma vez reunidos, os dois rios (agora sob o nome de Tocantins) correm encachoeirados uma extensão de 448 quilômetros, até Alcobaça (atual cidade de Tucuruí), a uma distância de 279 quilômetros da capital do Pará. Neste trecho, a navegação é franca.

A descrição contida na publicação em referência, acerca do trecho encachoeirado entre a junção dos dois rios e o porto de Alcobaça vale a pena ser conhecido, visto que o projeto de construção da Estrada de Ferro Tocantins teve em vista superar o obstáculo que ele representava ao estabelecimento de fluxos regulares de mercadorias pela rota do Araguaia-Tocantins. Além do mais, boa parte deste trecho acha-se desfigurada, na atualidade, entre outras razões, pela construção da barragem de Itaboca, para a instalação da Usina Hidrelétrica

¹¹ A. J. Costa Brandão, *op. cit.*: p. 44-49.

de Tucuruí (UHT) e formação de seu imenso lago – este assunto voltará à baila adiante, neste trabalho. Vejam-se trechos da descrição:

Em toda a região encachoeirada, o leito do rio é de pedra *schisto* argilo-talcosa e *gneiss*, cortado de travessões perpendiculares à correnteza. Sendo prolongamento de collinas que se levantam de um lado e dentro da corrente, formam perigosas corredeiras, rebojos e mareasias. Entre as águas altas e baixas é a diferença em todo o rio extraordinária. As corredeiras mais fortes são a carreira comprida com uma extensão de 9246 metros; segue-se a cachoeira grande logo abaixo do ponto denominado Martyrios; em seguida é vasada a carreira de S. Bento dividida em dous canaes; segue-se logo a Entaipava do Carmo, onde está o presidio de S. João das Duas Barras; pouco abaixo está o secco de mãe Maria, adiante o Taurysinho, o Secco Grande e a cachoeira de Taury, onde *os navegantes são obrigados a fazer trez descarretos em uma extensão de perto de 78 kilometros, nos quaes se gastam dez horas para descer e doze dias e as vezes mais para subir*. Abaixo estão os trez saltos do canal de Itabóca, a Cachoeira Grande, a do Portinho e José Corrêa: passando a Itaboca apresentam-se a cachoeiras do Tortinho e Arrepellidos, o secco de Canauá, as cachoeiras de Tacuanduba, Oronhanguera e afinal a *Vitam Aeternam*, perto de Alcobaça, correndo desimpedido d'aqui em diante até se lançar no grande oceano. *Esta navegação toda perigosíssima ainda não cessou por haver pilotos práticos n'este serviço. O tempo que se gasta em uma viagem redonda da Palma ao Pará é de oito a onze meses, e do Pará a Leopoldina [atual Aruanã] regula seis mezes.*¹² (Grifos da autora deste trabalho)

As autoridades paraenses também possuíam relatos detalhados acerca das condições de navegabilidade daqueles rios, principalmente do Tocantins, entre Belém e a junção deste com o rio Araguaia. Relatos de duas expedições realizadas nos últimos anos do século XIX pelo Tocantins, a mando do governo do Pará, foram publicados já na época, um de autoria do viajante francês Henri Coudreau¹³ e outro do engenheiro Ignácio Moura. Nestes e em outros relatos de viagens então também publicados, dois entre os últimos escritos por ex-presidentes da província de Goiás – o militar José Vieira de Couto Magalhães (nomeado em 1863) e o professor de Direito Joaquim de Almeida Leite Moraes (nomeado em 1881) -, as narrativas acerca dos perigos que oferecia a transposição do segmento encachoeirado entre a cachoeira de Tauri Grande e o rebojo *Vitam Aeternum*, passando pela cachoeira de Itaboca, produzem forte impressão. Pelo que se depreende delas, no trecho de 76 quilômetros de extensão do Tauri Grande, embora a passagem fosse muito penosa, por exigir sucessivos desembarques de cargas e passageiros, os riscos quanto à perda de vidas não eram demasiados; isto porque apesar do desnível do rio ser de perto de 100 metros, a água distribuía-se por diversos canais, o que arrefecia o poder de impulsão das correntezas. Na seção denominada Itaboca, de 12 quilômetros, o desnível era de 22 metros (cerca de 2 por 1000) e a água corria, em maior volume, por um único canal, chamado Inferno.

Em 1863, assumiu a presidência de Goiás o general José Vieira de Couto Magalhães, homem de larga visão e temperamento arrojado. Cinco anos depois, em 1868, inaugurava-se no Araguaia, por sua iniciativa, a navegação a vapor. Ao longo deste tempo, na condição de

¹² *Id., ibid.*, p. 48. Grifos meus.

¹³ Antes desta expedição, H. Coudreau e esposa haviam realizado outra pelo rio Tapajós, também sob contrato com o governo do Pará, esta para a realização de estudos com vistas ao estabelecimento de limites territoriais entre este estado e o de Mato Grosso.

presidente, sucessivamente, de Goiás, Pará e Mato Grosso, despendeu esforço constante no sentido de sensibilizar autoridades, tanto na Capital federal como nessas províncias, assim como agentes individuais e associações representativas do setor empresarial brasileiro, para a necessidade imperiosa de se estabelecer fluxos de comércio entre a região central do Brasil e o oceano Atlântico, prioritariamente pela rota Araguaia-Tocantins até o porto de Belém, mas também por outra, integrando esta via à já então existente, da província de Mato Grosso em direção sul, pela bacia do rio da Prata.

Naquele último ano, Couto Magalhães provou a possibilidade desta integração, providenciando o transporte de um navio a vapor antes em uso no rio Paraguai, desde a cabeceira de um de seus tributários - o rio Piquiri -, até a cabeceira do Araguaia. O transporte foi feito por terra, usando-se para isto 16 carros de bois, seguindo-se um itinerário de cerca de 100 léguas, destituído de estradas e de pontes sobre os rios.¹⁴ Na ocasião festiva da primeira navegação a vapor pelo rio Araguaia, após meses de intensa atividade na reconstituição do barco, o arrojado militar fez com que fosse gravada numa rocha da margem do Araguaia, em língua tupi – segundo ele, em carta dirigida a autoridade da corte imperial,¹⁵ a língua “falada pelos heróicos e selvagens canoieiros que vagão por esses desertos” -, a seguinte inscrição: “Sob os auspícios do Sr. D. Pedro II [imperador do Brasil], *passou um vapor da bacia do Prata para a do Amazonas*, e veio chamar á civilização e ao commercio os esplendidos sertões do Araguaya, com mais de 20 tribus selvagens, no anno de 1868.” (Grifo meu)

Na época, o governo central assinou um contrato com a empresa fundada por Couto Magalhães, concedendo-lhe exclusividade na exploração da rota pelo Araguaia até Santa Maria, por 30 anos, e também uma subvenção de 40 contos de réis. A navegação pelo Tocantins continuou a cargo de particulares. Em 1873, a subvenção foi aumentada para 72 contos. A concessão manteve-se assim até 1878, quando foi transferida para João José Correia de Moraes, ocasião em que C. Magalhães afastou-se dos negócios de navegação em Goiás. Em 1888, a concessão foi transferida para uma empresa norte-americana, a *Pará Transportation Trading Company*. Em 1889, uma vez instaurado o regime republicano no Brasil, cessaram tanto a concessão como a subvenção.

Antes disto, dois novos barcos a vapor haviam sido incorporados à frota: um deles, igual que o anterior, procedia da bacia do rio da Prata e fora transportado até o Araguaia por terra – ambos eram impulsionados por rodas laterais; o outro, procedente do rio Amazonas,

¹⁴ Correspondência datada de 29 de maio de 1868, dirigida ao Ministro e Secretário de Estado da Marinha, apensa em Doles, *op. cit.*, p. 153-159.

¹⁵ Correspondência datada de 23 de março de 1868, dirigida ao então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apensa em Doles, *op. cit.*, p. 149-151.

acionado que era por sistema de hélice, alcançara o Araguaia passando pela cachoeira de Itaboca. Outro barco a vapor, construído sob encomenda de Couto Magalhães na Inglaterra, já em sua primeira viagem, foi tragado pelas águas desta cachoeira (juntamente com sua tripulação), quando se intentavam transpor com ele o canal do Inferno.¹⁶

A frota compunha-se ainda, na ocasião do afastamento de Couto Magalhães, de 12 ou 14 outras embarcações, de diferentes dimensões, formatos e usos: botes, montarias e igarités (as duas últimas, adaptadas de modelos de embarcações indígenas). O serviço de navegação e transporte fizera-se, até então, do seguinte modo:¹⁷

[...] estavam divididos em três seções, sendo trafegadas duas a vapor, enquanto que a terceira, relativa à zona encachoeirada de Alcobaça [atual Tucuruí] a Sta. Maria, continuaria a ser trafegada em grandes botes a peso de remos, até que, desobstruídos os canais entre Itaboca e Sta. Maria... pudesse, como hoje já se pode, efetuar um tráfego regular. De Belém a Alcobaça, trecho completamente livre, se faria, como se faz, com barcos maiores, de calado alto. Os botes usados, construídos em Leopoldina [atual Aruanã], tinham as seguintes características: comprimento de 12 metros, três de largura máxima ou boca moldada, e de sessenta centímetros de calado máximo; a popa era coberta por uma galeria arqueada com uma altura de sete palmos (altura de um homem), assoalhado, terminando por uma porta abrindo para o porão... Carregavam-se esses grandes botes em meia carga, a fim de passarem com segurança as corredeiras com um peso de carga de mais de cinco toneladas.

Ao inaugurar-se o regime republicano no Brasil, o Estado de Goiás enviava a Belém, por meio desse serviço de navegação, além dos produtos de exportação já tradicionais - farinha de mandioca, arroz, feijão, aguardente, café, açúcar, milho, fumo, couro de gado vacum e sola -, também outros, alguns já processados, mediante transformação primária - couro de porco curtido, azeite de mamona, toucinho, carne de porco, carne seca de boi, peixe salgado, sabão da terra, estopa, etc. - e, ademais, bestas muares e cavalos. (Doles, *op. cit.*: 132) O uso de tal via para transporte destes animais, presumivelmente, de elevado custo e dificultosa operação, devia ser compensador para os agentes desse comércio, visto que a região de Belém carecia, desde épocas passadas, de gado cavalari e muar, de difícil reprodução ali, em escala econômica, provavelmente, por razões ambientais.

Desde 1889,¹⁸ quando se venderam as embarcações a vapor à citada empresa norte-americana, até 1930, o transporte pela rota Araguaia-Tocantins foi feito usando-se exclusivamente os botes descritos acima, chamados “botes goianos”. No ano de 1930, inaugurou-se a navegação a motor nesta rota, por iniciativa do cidadão holandês Emilio

¹⁶ Brigido Sobrinho, *Cópia dos originais do Relatório sobre o Araguaia-Tocantins*, Presidência da República/Comissão da Mobilização Econômica – Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia, 1943, p.4-5. Este trabalho, de caráter técnico, faz parte do acervo da Fundação Brasil Central, atualmente sob a guarda do Arquivo Nacional – Coordenação Regional do Distrito Federal. Este órgão e sua referida unidade serão referidos, a partir de agora, do seguinte modo: AN-DF.

¹⁷ *Id.*, *ibid.*, p. 5.

¹⁸ A descrição que se segue das condições de funcionamento dos serviços de navegação pela rota Araguaia-Tocantins baseia-se no documento de autoria do Comandante Brigido Sobrinho, apresentado à Comissão de Mobilização Econômica, referido atrás.

Kleinmann. Inaugurou-se na ocasião, também, a indústria naval nestes novos moldes, em Goiás. Em 1932, quatro destes barcos motores trafegavam entre a cidade de Baliza (margem goiana do alto Araguaia) e Belém, usando-se o auxílio de cabos metálicos - sistema de “sirgagem” -, na travessia de cachoeiras e travessões. Estes barcos, projetados pelo próprio Kleinmann, eram dotados de quilhas adequadas à navegação pelo Araguaia (rio de pequena profundidade), movidos a motores adaptados ao uso de combustível vegetal, extraído da amêndoa do babaçu, palmeira abundante em todo o vale do Araguaia.

Em 1933, uma nova embarcação foi incorporada à frota, desta vez, dotada de um motor cuja potência permitia que ultrapassasse, sem auxílio de cabos, todas as barreiras existentes na rota Araguaia-Tocantins, inclusive a cachoeira de Itaboca. A capacidade de carga deste novo barco era de 20 toneladas, fazendo ele o percurso entre Baliza e Belém em doze dias. A partir desta época, aboliu-se o uso do chamado bote goiano nesta rota, com capacidade máxima de dez toneladas, e que, movido a remo, levava cerca de sete meses entre ida e volta neste percurso.

Diversos outros barcos foram sendo construídos nos estaleiros da empresa que se constituiu, denominada Empresa de Navegação Tocantins-Araguaia Ltda., sendo que, em 1935, veio ela a colocar em tráfego nessa rota, pela primeira vez, uma embarcação destinada exclusivamente a passageiros. Em 1937, esta empresa passou a ser subvencionada pelo governo federal, e a partir daí, a ser controlada pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação. Era já muito importante o intercâmbio comercial, por esta rota, entre o estado de Goiás e o porto de Belém. Em 1940, a empresa operava com 14 barcos a motor, oferecendo uma capacidade de carga de cerca de 8 mil toneladas.

Neste ano, Emilio Kleinmann afastou-se da empresa, retirando dela também sua participação no capital, equivalente a dois terços do total. Isto correspondia a 8 das 14 embarcações, as quais foram vendidas a particulares de outras regiões, algumas delas para produtores e comerciantes das margens do Tocantins, ao norte do estado de Goiás. A Empresa seguiria atuando na antiga rota, agora muito desfalcada em sua capacidade de oferecer suporte ao intercâmbio de mercadorias entre a região central do Brasil e o porto atlântico de Belém. Em 1942, a empresa introduziu na rota uma lancha para transporte exclusivo de passageiros, dotada de certas comodidades do mundo moderno: instalações sanitárias, água encanada, etc. Nos demais barcos, as condições de viagem eram precárias: “tanto a carga humana como a

outra seguem em mistura, uns dormindo por cima de caixotes e outros mais afortunados, pendurados nas redes, e lá mesmo fazendo as refeições para não perderem o lugar.”¹⁹

3. *Estrada de Ferro Tocantins (EFT): inacabada solução*

Um dos resultados da intensa campanha levada a efeito por Couto Magalhães, em defesa do ponto de vista da necessidade de se estabelecer uma rota regular de navegação entre a região central do Brasil e o porto de Belém, foi a organização, em 1872, por determinação do governo imperial, de uma comissão para realizar estudos acerca das medidas a serem tomadas para se alcançar aquele objetivo. A direção do grupo, formado por técnicos então renomados, ficou a cargo do engenheiro e militar Pereira Lago. Procedidos aos estudos, a comissão concluiu que, para vencer o trecho encachoeirado entre Santa Maria e Alcobaça, seria preferível a construção de uma estrada de ferro, do que a execução de melhoramentos no leito do rio, visto que estes exigiriam um investimento financeiro muito elevado, o que não se justificava, diante das possibilidades econômicas imediatas da região.²⁰

Somente em 1882, o assunto veio a ser apresentado ao parlamento nacional, encaminhado por representantes de Goiás e do Pará. O deputado goiano Leopoldo de Bulhões encarregou-se da defesa do projeto, pelo qual ficava “o governo autorizado a conceder à empresa que houver de construir uma estrada de ferro entre Alcobaça no Pará e a cidade de Boa Vista, em Goyaz, a garantia de juros de 5% ao ano sobre o capital...” que viesse a ser empregado. Na Memória Justificativa do projeto, o argumento mais enfatizado referia-se ao estímulo que a estrada iria representar para a expansão da pecuária goiana. Deste modo, a província de Goiás poderia capacitar-se para, dentro de algum tempo, encarregar-se de abastecer de carne a província do Pará. (Doles, *op.cit.*:131)

A migração de trabalhadores brasileiros (principalmente pequenos agricultores do Nordeste, flagelados pelas secas periódicas nesta região) para a Amazônia crescia, na época, celeremente, sendo que, entre as décadas de 1870 e 1890, a população dessa província duplicaria. Isto ocorreu em função do grande *boom* da demanda mundial por borracha, fenômeno que se aceleraria ainda mais com a aproximação da primeira Grande Guerra – crescimento das indústrias bélica e de pneumáticos para veículos automotores. Com isto, tornava-se mais aguda a já tradicional crise de abastecimento em todo o vale amazônico.

Mesmo assim, somente em dezembro de 1888, uma primeira medida veio a ser tomada no sentido da implantação da ferrovia. Pelo contrato que se firmou com a *Pará*

¹⁹ Brigido Sobrinho, *op. cit.*, p. 15.

²⁰ João Palmeira, *O Rio Tocantins – Plano de obras a executar*, Rio de Janeiro, 1943. Este trabalho faz parte do acervo da FBC - AN-DF.

Transportation and Trading Company, anteriormente referido, esta empresa encarregar-se-ia tanto da navegação fluvial na rota Araguaia-Tocantins, quanto da construção da estrada de ferro em contorno à zona encachoeirada do Tocantins. Em 1889, entretanto, ao instaurar-se o regime republicano no Brasil, suspenderam-se os efeitos deste contrato.

Já 1890, porém, o Governo Provisório chefiado pelo marechal Deodoro da Fonseca baixaria ato pelo qual concedia ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou a empresa que ele viesse a organizar, a construção e exploração “de uma estrada de ferro, que, partindo de Patos ou Alcobaça à margem do rio Tocantins, termine no ponto denominado Praia da Rainha ou em suas proximidades à margem do mesmo rio.” – Decreto No. 862, de 16 de outubro de 1890. Por este ato, ficava concedido a Moraes Jardim (ou à empresa que fundasse), entre outros privilégios, o de exploração da nova ferrovia, por 60 anos, assim como a garantia de 6% de juros ao ano, durante 30 anos, sobre o capital empregado.

Nos anos seguintes, segundo consta,²¹ o concessionário manteve em funcionamento o transporte fluvial entre Belém e Alcobaça (futura Tucuruí), usando barcos a vapor com capacidade de transporte para até 200 toneladas, fazendo, em média, três viagens mensais. Enquanto isto, realizavam-se os estudos técnicos para a implantação da linha férrea e buscavam-se parceiros para a formação do capital necessário à efetivação do empreendimento de sua construção. Ainda segundo consta, o capital para esta finalidade foi captado em Paris, junto a um grupo financeiro franco-belga²² – por alguma razão, parece ter havido certo silêncio a respeito desta parceria. Em 1899, um novo ato do governo federal - Decreto No. 3493, de 13 de novembro - determinou a interrupção dos prazos estabelecidos no decreto de 1890, por três anos, relativos à estrada de ferro, “*para o fim de ser revisto o traçado da mesma estrada, reduzindo o seu desenvolvimento.*” (Grifo meu)

Em 1900, mais uma vez, o governo federal baixou ato – Decreto No. 3812, de 17 de outubro - referente à ferrovia, mediante o qual ficaram alteradas algumas cláusulas dos decretos anteriores. Neste novo ato, alguns pontos chamam a atenção, por diferirem, em natureza, do objeto dos outros anteriores, o estabelecimento uma rota de transportes entre duas regiões do país. Trata-se da questão da posse e uso das terras ao longo das linhas férrea e fluvial a serem exploradas pela empresa, então já constituída, a Companhia Viação Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaia. O novo ato estabelecia:

²¹ Athaulpa Schmitz da Silva, *Estrada de Ferro Tocantins*, Brasília, Ministério da Viação e Obras Públicas/Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1963, p. 1. Documento do acervo da FBC – AN-DF.

²² Brígido Sobrinho, *op. cit.*, p. 32. Este autor, um oficial de marinha especialista em navegação fluvial, pelo que se depreende da leitura de seus trabalhos (dois deles usados na fundamentação deste), conhecia, com intimidade, a vida na Amazônia, assim como sua história, inclusive a que se conservou na memória coletiva de seus habitantes.

- Cessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionais e bem assim dos compreendidos nas sesmarias e posses, exceto as indenizações que forem de direito, em uma zona máxima de 20 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata...
- A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 anos, a contar da data presente, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquele prazo;
- *Preferência*, em igualdade de circunstâncias, *para lavra de minas na zona privilegiada*, sendo expresso em contrato especial o número de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a companhia. (Grifo meu)

As terras banhadas pelos rios Araguaia e Tocantins são extraordinariamente ricas em minérios, entre eles, metais nobres e pedras preciosas e semipreciosas. Na época, numerosas jazidas de cristal (quartzo) e garimpos de ouro e de diamantes eram exploradas nas margens destes rios, sendo que o cristal consistia em item importante da pauta de exportações do Estado de Goiás. Voltarei a este assunto adiante. Informe-se aqui, entretanto, que o governo do estado do Pará, por seu lado, foi pródigo em concessões de terras à empresa, em áreas adjacentes às que lhe foram cedidas pelo governo federal: Lei (estadual) No. 190, de 20 de junho de 1894; Decreto (estadual) No. 913, de 9 de novembro de 1903.

O primeiro trecho da estrada de ferro foi inaugurado em 1905, com a extensão de 45 quilômetros, partindo de Alcobaça, em direção sul, até atingir o igarapé Arapari. (Andreoni,1949:10) Em 1916, as concessões e privilégios, antes atribuídos a Moraes Jardim e seu grupo, foram transferidos a uma nova empresa, a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil – Decreto (federal) No. 12.248, de 1º. novembro de 1916. Até aí, a construção da ferrovia teria avançado do seguinte modo: “em 1910 estava com sua ponta de trilhos no Km 43 e em 1916 no Km 82...”²³

Em 1920, no entanto, a União federal (governo do presidente Epiácio Pessoa) veio a declarar “caducidade” com referência àquela concessão – Decreto No. 14.369, de 21 de setembro de 1920 -, em razão do inadimplemento, da parte desta empresa, de diversas cláusulas a ela impostas em contrato decorrente do ato de 1916. Em 1922, a União viria a arrematar a ferrovia e suas dependências, em hasta pública, pela quantia de 1.281.000,00 contos de réis. Segundo cálculos existentes, (Andreoni,*op.cit.*:11) a União federal despendera como garantia de juros, até a época da encampação da empresa concessionária, as quantias de 3.654.086,32 contos de réis em moeda ouro e 694.523,94 em moeda papel.

Entre 1925 e 1932, a estrada esteve arrendada ao estado do Pará. Ao ser retomada pela União, neste último ano, sua administração ficou afeta à Inspetoria Federal das Estradas de Ferro. Naquela ocasião, o tráfego pela estrada encontrava-se paralisado. Sob a administração

²³ Of. EFT – 454/64, do Diretor da Estrada de Ferro Tocantins Ten. Cel. Aldhemar de Oliveira Barros, ao Presidente da Fundação Brasil Central, Cel. Aloysio Lontra Neto, correspondência datada de 18/11/1964. Acervo da FBC – NA-DF.

da Inspetoria, desenvolveram-se trabalhos de restauração do trecho já construído e de prolongamento de seus trilhos, sendo que em 1944, estes alcançavam Jatobal – Km 117. Neste ano, pelo Decreto-Lei No. 7.173, baixado pelo governo federal em 17 de novembro, passou a linha férrea à administração da Fundação Brasil Central. Veja-se como foi avaliada, na época, a existência e a função desempenhada pela EFT até aquela ocasião e, bem assim, da iniciativa levada a cabo por Couto Magalhães, por Aldo Andreoni, (*Op.cit.*:12-13), membro do então nascente meio técnico-científico nacional:²⁴

A Estrada de Ferro Tocantins assim como a Empresa de Navegação a Vapor do Rio Araguaia, de Couto Magalhães, foram criadas prevendo-se que apenas pelo motivo de sua existência estas companhias poderiam se manter e levar um certo progresso às regiões por elas percorridas. Seus desígnios, foram mais obra de uma profecia do que prognósticos baseados em dados reais e objetivos. [...] Em 1900 esta empresa de navegação foi extinta e os seus navios vendidos em hasta pública no ano de 1902. Mais ou menos o mesmo deu-se com a Estrada de Ferro Tocantins. Esta estrada deveria se manter principalmente pelo frete do baldeamento de cargas transportadas por via fluvial no Tocantins. Porém, só em 1930, portanto quarenta anos depois de sua criação, é que começou a haver um transporte regular e intenso através deste rio, e então, dessa época para cá deveria atingir a estrada o seu franco desenvolvimento. Entretanto em 1930, devido ao péssimo estado de conservação do seu material, esta não estava apta para transportar as cargas com cujo fim tinha sido criada. [...] Quando em 1944 a estrada atingiu o plano elevado das cachoeiras, seu material rodante, devido ao meio século de uso e de mau estado de conservação, não lhe permitiu efetuar um transporte de carga regular. (Grifo meu)

4. EFT sob nova administração: questão de defesa nacional... desperdício de recursos?

A administração da EFT foi transferida à Fundação Brasil Central (FBC) mediante ato baixado em 19 de dezembro de 1944 – Decreto–Lei No. 7.173 -, cerca de 40 anos, portanto, após sua inauguração. A transferência fazia-se “sem ônus” para a FBC, ficando determinado, por outro lado, que o governo federal abriria, no ano seguinte, um crédito especial destinado ao financiamento da construção de mais um trecho da estrada, entre Jatobal e Praia da Rainha – este trecho, diga-se, jamais foi construído.

A FBC fora criada, em 1943, em razão, antes do mais, de uma questão de fundo, do cenário político internacional, no quadro da segunda Grande Guerra; ou seja: a compreensão, então largamente difundida, de que o agente motor da eclosão da guerra, a luta imperialista na Europa, originara-se do fator populacional, melhor dizendo, da distribuição desigual de população no planeta. Assim, uma medida preventiva à irrupção de conflitos de grande envergadura, como o que se estava vivendo, seria transferir uma parte da população de áreas densamente povoadas para regiões ainda então vazias, em alguns continentes. Os territórios destinados a receber população re-alocada teriam o caráter de “terras transnacionais”²⁵ e sua

²⁴ Andreoni pertencia ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo e, em 1948, a serviço do governo do estado de Goiás, realizou uma série de estudos acerca das regiões do médio e baixo Tocantins.

²⁵ Terminada a guerra, a UNESCO tomou a iniciativa de fundar uma instituição internacional chamada Instituto da Hiléia Amazônica, com sede no Brasil. O debate em torno da existência e reais intenções deste instituto foi

administração ficaria a cargo de uma entidade supranacional. Algumas das áreas cogitadas para este fim situavam-se na América, entre elas, os territórios central e norte do Brasil.

Sendo assim e, ademais, achando-se o Brasil integrado à guerra contra os Países do Eixo, o que representava grave insegurança para a imensa costa atlântica do país, a primeira e prioritária atribuição recebida pela FBC foi a abertura de uma rota - terrestre, aérea e de rádio-comunicação -, pelo interior do Brasil, entre a cidade do Rio de Janeiro (então Capital federal) e a de Manaus. A FBC teria uma duração de cerca de 24 anos – 1943-1967. Ao longo deste tempo, o leque de suas ações, assim como a extensão territorial delas, variou muito. Uma de suas atribuições consistiu em administrar a EFT, como se viu antes.

A transferência da administração da EFT à responsabilidade da FBC foi precedida de estudos de natureza técnica, encomendados pelo então presidente desta Fundação, João Alberto Lins de Barros, cidadão que na época também exercia a função de ministro extraordinário da Coordenação da Mobilização Econômica, principal instância do governo federal voltada para as questões relativas à participação do Brasil na guerra. Estes estudos referiam-se, em realidade, mais à região servida pela estrada de ferro do que propriamente a ela. O que se tinha em vista, pelo que parece, era obter um diagnóstico das potencialidades econômicas da região, bem como dos recursos já existentes para sua exploração, aí incluídos os meios de transporte. Alguns destes estudos foram realizados por militares, indivíduos da confiança pessoal do ministro (ex-oficial do Exército brasileiro), inclusive do ponto de vista da capacitação técnica. Outros, todavia, foram levados a efeito por setores técnicos da Coordenação da Mobilização Econômica. Entre estes, um foi realizado sob a coordenação do engenheiro Henrique Capper Alves de Souza,²⁶ colaborador do Setor de Produção Mineral, unidade dessa Coordenação.²⁷ Vejam-se trechos do seu parecer:

Do ponto de vista da unidade e da segurança nacional, o Araguaia desempenha, como via interior de comunicação, papel mais importante do que o rio São Francisco. Mais de 1.000 km de Santa Maria a Leopoldina são navegáveis, no alto Araguaia. [...] Dezenas de embarcações cruzam as suas águas. [...] Penso ser extraordinariamente oportuno tratar de melhorar essa navegação. [...] Por fim, pleno apoio a maiores verbas merece a Estrada de Ferro Tocantins. [...] O material é velho, mas está sendo reformado... A grande significação futura desta Estrada é a ligação norte-sul do Brasil, pelo interior, isto é, conjugando a estrada de ferro com a via fluvial e reduzindo-se esta à medida que forem avançando as pontas dos trilhos... (Grifos meus)

intenso, em variados meios no país. Entre os técnicos envolvidos com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (origem da instituição criada em seguida, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA) levantavam-se suspeitas, abertamente, acerca dos reais objetivos da nova entidade. Cite-se, por exemplo: Rubens Pereira Reis Andrade, *Memória Justificativa de Estudos e Obras dos Rios Tocantins e Araguaia*, Comissão Especial do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, Goiânia, 1951. NA-DF.

²⁶ Henrique Capper Alves de Souza, *A região do Araguaia-Tocantins do Bananal a Alcobaça*, Rio de Janeiro, 1943, p.7.

²⁷ A existência de um setor de produção mineral na estrutura desse órgão devia ter relação com os Acordos de Washington, visto que um dos objetos de tais acordos foi a produção, com venda exclusiva para os EUA, de minerais estratégicos para a indústria bélica.

Outro engenheiro, este, pertencente às forças armadas brasileiras, muito embora fosse favorável à intensificação da navegação pelos rios Araguaia e Tocantins, era radicalmente contrário à remodelação e prolongamento dos trilhos da EFT:²⁸

A necessidade da construção dessa estrada era para vencer os trechos intransponíveis do grande rio, mas hoje não se pode admitir mais a existência de trechos intransponíveis no Tocantins e no Araguaia. Nas corredeiras onde não era possível navegar a vapor devido ao apertado do canal e à justeza das manobras, e onde também não se podia navegar a remo, com segurança, devido à violência da correnteza e ao movimento turbilhonar da água nos rebojos, *passam hoje triunfantes os barcos de óleo cru com 20 ou 30 toneladas de carga...* [grifo do autor] Acreditamos que estadista algum seria capaz de aconselhar a construção da referida estrada de ferro, através de terrenos “infestados pelos índios”....

A argumentação do militar, contrária à realização de quaisquer gastos com a EFT, prossegue em outra parte de seu trabalho, desta vez, aconselhando que fosse dada prioridade à ligação por via férrea com o litoral sudeste do país: “... acresce ainda, a descoberta das formidáveis jazidas niquelíferas de São José do Tocantins... Uma vez estabelecida a ligação de São José do Tocantins a Anápolis (E. F. Goiaz), bem próximo ficará o Tocantins da rede de viação do sul do país.” Já um outro militar, também encarregado de realizar estudos a respeito da região Tocantins-Araguaia, embora houvesse elaborado planos minuciosos acerca de adaptações técnicas a serem efetuadas em embarcações destinadas a trafegar por estes rios, a fim de que pudessem, por si próprios, superar os obstáculos à navegação existentes nos seus leitos, optava pela alternativa da construção de rodovias, para contornar a cachoeira de Itaboca, em vez do oneroso empreendimento representado pela remodelação da EFT:²⁹

Depois do desencanto da passagem de Itaboca (ver o plano anexo) nas águas médias e altas, a estrada perdeu uma grande importância, pelo menos por enquanto, pois que o volume de intercâmbio exportável não fornece ainda uma média de volume que pudesse compensar os juros de um grande capital como seja o de construir e trafegar 420 quilômetros de estrada de ferro com o preço atual do material. [...] Ora, a luta pela vida já ensinou como transpor Itaboca nos seus trechos perigosíssimos e secos, abrindo rodovias, como já estão [sendo] feitas...

A decisão do ministro João Alberto de trazer para a responsabilidade da FBC a administração da EFT, então, tomou em conta fatores diversos dos apontados por seus colaboradores. Uma possibilidade que se poderia aventar é de que, com isto, a FBC - e, portanto, a Coordenação da Mobilização Econômica - poderia apropriar-se das terras então pertencentes à EFT (20 quilômetros de cada lado da linha, ao longo de sua extensão), a fim de conservar sob sua vigilância e controle jazimentos (dos quais se conheciam vestígios) de minerais estratégicos para a indústria bélica, além de outros, extraordinariamente valiosos.

²⁸ Trata-se do Tem. Cel. João Palmeira, cujo trabalho foi referido atrás.

²⁹ Trata-se do Comandante Julio Brigido Sobrinho, no trabalho citado atrás, datado de 1943. Contudo, em 15 de fevereiro de 1944, este militar encaminhou ao ministro João Alberto um arrazoado de 14 páginas, em que contesta o parecer do Departamento Nacional de Portos e Navegação, usando de copiosos dados técnicos. Ao final, endossa as proposições do Engenheiro Capper, quanto aos seguintes pontos: “a) abertura de exportação para cristais e diamantes; b) desenvolvimento intensivo da Estrada de Ferro Tocantins-Araguaia – até Marabá e dali a Barreira Santana.” NA-DF.

A tarefa mais urgente da FBC era, entretanto, recuperar a via férrea cuja administração lhe fora confiada, a fim de que o tráfego se tornasse regular em toda a linha. O último trecho da via permanente – entre o Km 82 e o 117 -, construído sob a administração da Inspetoria Federal das Estradas de Ferro, em realidade, não se achava concluído. Vejam-se trechos de relato do primeiro diretor da EFT³⁰ nomeado pelo presidente da FBC, acerca do assunto:

Os trabalhos de construção do prolongamento a Jatobal exigiram toda uma gama de serviços mesmo para trechos já construídos. A maioria das pontes, de madeira, tinham apoios feitos da denominada “fogueira” de dormentes... Vários aterros estavam caídos... Outros, ainda, por efeito de vazão insuficiente das seções para bueiros e pontilhões, sofriam solução de continuidade provocada pelo represamento das águas... Os cortes, por seu turno, não tinham as dimensões dos gabaritos normais.

A reconstrução desse trecho foi sendo executada no decorrer dos anos seguintes e o tráfego, afinal, regularizou-se em toda a linha; quer dizer, regularizou-se, mas em condições precárias. Naquela época e por todo o restante do tempo de existência da EFT, suas máquinas e vagões, gastos pelo tempo, necessitavam de reparos constantes, sendo extraordinariamente dificultosa a substituição de qualquer de seus componentes.

Os relatos acerca das condições sob as quais funcionava a EFT são numerosos. Pelo que se percebe de sua leitura, com referência à via férrea propriamente dita, é que seu trecho mais vulnerável era justamente o que fora construído por último. Em 1955, por exemplo, a situação era a seguinte: “... do Km 0 até o Km 82 está relativamente boa e permite com um ligeiro esforço entre os Km 72 e 82, ser considerada em condições satisfatórias. Do Km 82 em diante, a linha é um descabro, uma salada de trilhos velhos de 18, 20 e 25 quilos por metro, alguns até com 4 fraturas.”³¹ Nesta época, estavam em tráfego cinco locomotivas, das quais, quatro com capacidade de tração entre 80 e 90 toneladas – três carros por composição – e uma que podia arrastar 180 toneladas – seis a sete carros.

Apesar do esforço que se fez, no sentido de elevar o grau de eficiência da ferrovia, na medida em que a produção das regiões por ela servidas foi crescendo, sua incapacidade para atender a demanda por transporte foi se tornando mais evidente. Já no início da década de 1950, as estações terminais, principalmente a de Jatobal, ficavam repletas de mercadorias aguardando oportunidade de embarque. Com o tempo, esta situação tendeu a se agravar, não obstante tenham-se realizado melhorias consideráveis, tanto na via, quanto nas dependências a ela complementares: estações, armazéns, portos, etc. O tempo de duração da viagem encurtou, consideravelmente, com o tempo – cerca de 48 horas, entre ida e volta, nos anos 60 - e a capacidade de transporte das máquinas ampliou-se, em várias vezes, como veremos.

³⁰ Carta do engenheiro Carlos Telles ao presidente da FBC, datada de 31 de outubro de 1945. AN-DF.

³¹ Correspondência do diretor da EFT, ao presidente da FBC, datada de 3 de março de 1955. AN-DF.

Lamentavelmente, os dados acerca do transporte de mercadorias pela EFT são raros e, ademais, pouco confiáveis. Isto porque a administração desta ferrovia, sob diversas direções, eivou-se de corrupção e/ou descaso pelos dinheiros da instituição – neste caso, igual que pela organização de sua documentação, tanto a de natureza contábil, como de outras.³² Na documentação da EFT (integrante do Fundo da FBC no AN) pode-se, todavia, encontrar dados referentes aos anos de 1953, 1954, 1957, 1962 e 1967, organizados segundo os totais das receitas declaradas, aferidas mediante a cobrança de taxas de transporte. Além da irregularidade quanto a sua periodicidade, tais dados pecam por terem sido organizados de maneira agregada, como pode ser visto no quadro abaixo.

Transportes efetuados pela EFT, segundo a ordem de grandeza de taxas recebidas

Ordem de grandeza	1953	1954	1957	1962	1967
1º. lugar	Combustíveis e lubrificantes	Oleoginosas e derivados	Combustíveis e lubrificantes	Madeira	Madeira
2º. lugar	Estivas e armarinhos	Combustíveis e lubrificantes	Oleoginosas e derivados	Combustíveis e lubrificantes	Combustíveis e lubrificantes
3º. lugar	Derivados de cana	Estivas e armarinhos	Estivas e armarinhos	Estivas e armarinhos	Oleoginosas e derivados
4º. lugar	Materiais de construção	Derivados de cana	Materiais de Construção	Oleoginosas e derivados	Derivados de Cana
5º. lugar	Oleoginosas e derivados	Vasilhames	Derivados de cana	Vasilhames	Estivas e armarinhos
6º. lugar	Cereais, farinhas e massas	Materiais de Construção	Madeira	Materiais de Construção	Vasilhames
7º. lugar	Vasilhames	Couros e peles	Cereais, farinhas e massas	Derivados de Cana	Materiais de Construção
8º. lugar	Madeira	Cereais, farinhas e massas	Couros e peles	Cereais, farinhas e massas	Cereais, farinhas e massas
9º. lugar	Couros e peles	Madeira	Fibras	Couros e peles	Couros e peles

Chama a atenção, nos dados acima (não obstante sua escassa confiabilidade) o caso dos “combustíveis e lubrificantes”, item que se conservou, conforme o quadro em referência, ao longo do tempo. Estes produtos destinavam-se, bem provavelmente, sobretudo ao

³² Um dos trabalhos de minha autoria, mencionados na Bibliografia – Estrada de Ferro Tocantins: uma história de truculência e corrupção submersa em Tucuruí – trata desta questão. A omissão de receitas recebidas pelo transporte de cargas era possibilitada pela conjugação de dois fatores: de um lado, a legislação federal vigente a partir de 1945, pela qual as ferrovias brasileiras ficavam autorizadas a usar parte das receitas obtidas mediante cobrança de tarifas, para “execução de melhoramentos essenciais e... renovação de bens físicos.” - Decreto-Lei No. 7.632, de 12 de junho de 1945; por outro, o órgão da FBC encarregado de examinar as prestações de contas da EFT – a Junta de Controle – eximia-se da tarefa de fiscalizar e controlar a aplicação das receitas obtidas por esta via, limitando-se a cuidar das contas de verbas oriundas dos cofres públicos federais– Orçamento da União, convênios, etc. -, necessariamente submetidas à aprovação do Tribunal de Contas da União.

abastecimento de embarcações fluviais, visto que o tráfego de veículos automotores terrestres, nas áreas em foco neste trabalho, inexistia ou era insignificante, ao longo do conjunto temporal aqui considerado. Por outro lado, o item “vasilhames”, também sempre bem colocado na tabela, constituía-se, pelo que pude deduzir, predominantemente, de recipientes vazios (tambores), usados para transporte de combustíveis e lubrificantes. Chama também a atenção o caso das “oleoginosas e derivados” - castanha (do Pará) e do babaçu -, um dos principais itens transportados, ao longo do tempo aqui considerado e que, ainda hoje, conserva importância capital na economia da região do médio Tocantins. O item “estivas e armarinhos”, por fim, merece explicação: o termo "estivas" podia compreender uma gama considerável de produtos manufaturados, tais como: móveis, utensílios, tecidos, chapéus, calçados, medicamentos, etc. A pauta de comércio entre Goiás e Belém, como se vê, diversificou-se bastante, ao longo do tempo.

O volume das importações/exportações, por seu lado, segundo dados contidos na documentação acima mencionada, aumentou muito, até o final da década de 50. Em 1951, por exemplo, a carga total transportada teria sido de aproximadamente 161.450 toneladas.³³ Na segunda metade desta década, este total teria crescido muito: 1955 - 2.069.059 toneladas, 1956 - 2.507.503 toneladas.³⁴ Conforme dados contidos na documentação acima, no entanto, na década de 1960, a atuação da EFT conheceria grave declínio: em 1966, por exemplo, o total da carga transportada por ela teria caído para 473.927 toneladas.³⁵

Notas finais

A desativação da Estrada de Ferro Tocantins veio a ser determinada pela presidência da República, sob o regime militar da Revolução de 1964, em maio de 1966. Em dezembro de 1967, a própria FBC foi extinta, ocasião em que foi substituída, enquanto estrutura administrativa, pela Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO). Para atuar na região amazônica, fora criada, um pouco antes, a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Esta instituição viria a desenvolver atividades em extensas áreas da região Centro-Oeste, compreendidas na zona chamada "Amazônia Legal", aí incluída a região do Araguaia-Tocantins. Nesta região, sobrepuseram-se, então, ações das duas superintendências, planejadas e supervisionadas pelo também recém-criado

³³ Segundo quadro demonstrativo do movimento de cargas e passageiros, etc. enviado pelo diretor da EFT ao presidente da FBC, mediante o Of. EFT-EB-85, de 10/10/1951. AN-DF.

³⁴ Estrada de Ferro Tocantins, *Exposição de Motivos*, documento assinado pelo então diretor da EFT - José Marcos dos Santos -, datado de 8 de junho de 1957. AN-DF.

³⁵ *Boletim Administrativo*, No. 4, de 5/5/67. Este boletim da EFT teve poucos números, todos editados neste ano.

Ministério do Interior. Em meados da década de 1970, iniciou-se a construção da barragem de Itaboca, parte das obras de construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Desde 1984, os trilhos da EFT acham-se submersos nas águas da represa que alimenta esta hidrelétrica.

A partir da década de 40, dois fatores contribuíam para esvaziar de importância a EFT e, bem assim, o comércio e demais transações de negócios entre a região do Araguaia-Tocantins e a praça de Belém. Um deles foi o extraordinário poder de atração que a região Sudeste do país, em processo de industrialização da economia, passara a exercer sobre esta região, processo alimentado pelo estabelecimento de meios modernos de transporte e de comunicação entre ambas. Desde a década de 1930, a sub-região leste de Goiás achava-se ligada, por ferrovia, aos mercados dos principais centros urbano-industriais do Sudeste: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Naquela mesma década, estabeleceu-se ligação rodod-ferroviária entre a sub-região sudoeste de Goiás e aqueles mesmos centros. No final da década de 1940, cerca de 80% da produção agrícola goiana escoava-se por essas vias. (Cabral, 1949) O excedente de produção em pecuária, então o elemento motriz da economia regional goiana, transportava-se a pé, nestas mesmas direções.

Um outro fator foi o estabelecimento, na segunda metade da década de 1950, de uma rede rodoviária, de enorme extensão, ligando o Planalto Central do país - a partir de Brasília, na época, em construção - às regiões mais remotas do país. Uma das novas estradas construídas foi a rodovia Belém-Brasília, a qual, desde então, vem se constituindo em principal rota de comunicação e comércio entre o centro do país e a chamada Amazônia Oriental, representando também o papel de principal eixo de desenvolvimento econômico de toda a região tocantínia - norte do atual território de Goiás e o estado do Tocantins.

Entre as décadas de 1940 e 1970, consolidaram-se, em território goiano, três importantes centros urbanos - Goiânia, Brasília e Anápolis -, os quais, desde esta última década, vêm registrando acelerado desenvolvimento industrial, crescentemente, sob métodos modernos de produção; e isto ocorreu também em relação ao setor de serviços, inclusive no que diz respeito a atividades complexas do setor terciário. Os dois primeiros centros urbanos foram implantados por iniciativa governamental, para servirem de capital, respectivamente, do estado de Goiás e do Brasil, enquanto que o último foi objeto, nesta década, de um projeto federal de considerável envergadura, a instalação do Distrito Agro-Industrial de Anápolis (DAIA). Na década de 1970, por outro lado, a região Centro-Oeste foi objeto de diversos programas federais de incentivo ao desenvolvimento econômico, coordenados pela SUDECO e/ou pela SUDAM, sobretudo em atividades da agricultura moderna, usando-se tecnologias de elevada produtividade.

Nas últimas décadas, a economia e a população da região Centro-Oeste cresceram em ritmo acelerado. No primeiro caso, o crescimento desta região superou a média alcançada pelo conjunto do país. Para isto, os últimos tempos do regime militar foram decisivos: entre 1970 e 1985, o PIB regional registrou um crescimento anual de perto de 11%, enquanto que o nacional foi de 7,5%. Por outro lado, no período entre 1970 e 1980, enquanto a população brasileira crescia a uma média anual de 2,3%, a da região Centro-Oeste aumentava a uma média de 3,7% ao ano. Na década de 1980, os percentuais de crescimento populacional foram semelhantes: Brasil -1,8% ao ano; Centro-Oeste - 1,9%. (Galindo; Santos, 1995: 164-165)

Nos dias atuais, a economia regional desenvolve-se com base em seus recursos naturais, sobretudo nas possibilidades oferecidas pelo cerrado (eco-sistema próprio do Planalto Central brasileiro), à agricultura comercial e à produção agroindustrial. Nestas condições, uma questão urgente a ser enfrentada é a do, assim chamado, desenvolvimento sustentável.

Bibliografia e fontes impressas

- ANDREONI, Aldo. 1948. *Relatório de uma viagem realizada ao baixo e médio Tocantins*. Goiânia: Imprensa Oficial de Goiás.
- BERTRAN, Paulo. 1988. *Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil*. Brasília: CODEPLAN; Goiânia: Editora UCG.
- BRANDÃO, A. J. 1878. *Almanach da Província de Goyaz (para o anno de 1886)*. Goiânia: Editora UCG. (Edição facsimilar)
- CABRAL, José Irineu. 1949. Comunicações e transportes. In: Conselho de Imigração e colonização (Editor). *Goiás: uma nova fronteira humana*. Rio de Janeiro: SIC, p. 73-96.
- CARVALHO, Carlota. 1924. *O sertão*. Rio de Janeiro: Empresa Editora de Obras Científicas e Literárias.
- DOLES, Dalisia. 1973. *Comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia*. Goiânia: Editora Oriente.
- GALINDO, Osmil; SANTOS, Valdeci M. 1995. Centro-Oeste: evolução recente da economia regional. In: AFFONSO, Rui de Brito; SILVA, Pedro Luiz. (Orgs.) *Federalismo no Brasil: desigualdades regionais e desenvolvimento*. São Paulo: FUNDAP/Editora da UNESP, p. 157-194.
- GARCIA, Ledonias F. 1999. *Goyaz: uma província do sertão. Entre o signo da unidade nacional e a força do isolamento*. São Paulo. Tese (doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo.
- MACIEL, Dulce Portilho. 2005. Exploração de madeiras no médio Tocantins: uma empresa estatal fantasma. In: *VI Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas*. Conservatória: ABPHE/Universidade Federal Fluminense. Disponível em CD-Rom. www.abphe.org.br
- MACIEL, Dulce Portilho. 2005. Estrada de Ferro Tocantins: uma história de truculência e corrupção submersa em Tucuruí. In: *I Encontro Ciências Sociais e Barragens*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em CD-Rom. www.ippur.ufrj.br
- MELLO, Neli Aparecida. 2003. O eixo Araguaia-Tocantins: uma nova possibilidade de ordenamento territorial? In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos; GALVÃO, Antonio Carlos (Orgs.) *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, p. 635-648.
- SILVA, Moacir Fecury. 1978. *O desenvolvimento comercial do Pará no período da borracha*. Niterói. Dissertação (mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Filosofia – Universidade Federal Fluminense.
- STEINBERGER, Marília. 2003. O significado da região Centro-Oeste na espacialidade do desenvolvimento brasileiro. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antonio; GALVÃO, Antonio Carlos. (Org.) *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, p. 609-620.