

L • E • T • U • R • A • S

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SUPLEMENTO CULTURAL

Ano I nº 3 janeiro de 1993

Rômulo Andrade



Argonautas do Sertão

Mais conhecido como romancista e contista, o escritor Bernardo Élis tem também notáveis estudos na área de História. Neste artigo, Bernardo resgata a temeridade com que velhos sertanistas do século passado buscaram, por via fluvial, romper o terrível isolamento da província de Goiás em busca de comunicação com as bacias do Prata e do Amazonas.

BERNARDO ÉLIS

Academia Brasileira de Letras

Posso dizer que o Brasil possui uma abundante rede hidrográfica, cujos rios não têm sido inteligentemente aproveitados para navegação, em virtude de nossas condições especiais. Muitos dos rios ou cortam regiões despovoadas ou correm nos planaltos, onde as corredeiras e cachoeiras impedem a livre navegabilidade.

No caso de Goiás, essas circunstâncias adversas são preponderantes e em nosso território, o único rio cuja navegação se mostra mais praticável é o Araguaia, sem embargo de sua natureza de curso d'água de margens indefinidas.

No momento, fala-se numa hidrovia ao longo dos rios Grande e Paranaíba, o que fará de Itumbiara (limite de Goiás com Minas) um porto ligado a Buenos Aires, Assunção do Paraguai e São Paulo, numa ampliação fabulosa de nossas possibilidades de navegação fluvial.

Portugal não possui grandes cursos d'água e, praticamente, é o Tejo o único rio navegável; contudo, sempre herdamos dos portugueses alguma tradição fluviátil que no Brasil foi fabulosamente desenvolvida e aumentada.

A condição de estar Goiás privado de cursos fluviais navegáveis influenciou no nosso desenvolvimento e nos isolou da comunidade nacional. Mato Grosso, mais distante geograficamente, como tinha possibilidade de ser alcançado por rios e pelo oceano (via Buenos Aires) foi descoberto primeiro e, de certa forma, embora menos povoado, tem tido mais presença nacional do que Goiás na História Pátria.

Se se fizer um balanço rápido, constatamos que das sedes de administração das capitânicas

do Brasil, apenas duas não eram servidas por portos ou marítimos ou fluviais: Ouro Preto (MG) e Vila Boa ou Goiás (GO). No caso de Ouro Preto a maior proximidade do litoral minorava o mal da ausência de rio navegável. Por força desse imperativo geográfico, Goiás sempre se sentiu prisioneiro e lutou incansavelmente por uma saída para o oceano.

No tempo do apogeu do ouro, como não havia exportação que não do metal, essa falta não foi tão sentida e até permitiu ao rei proibir a navegação dos rios Tocantins e Araguaia. Por alvará de 1733 confirmou-se a ordem anterior de se usar apenas um caminho terrestre para Goiás, proibindo por tempo indeterminado a navegação fluvial. De 1737 até 1782, portanto, não se usaram os rios para transporte e comunicação. Depois, porém, que Goiás passou a explorar a agropecuária, foi aí que se apresentou em toda a sua pujança nosso drama de região desprovida de meios de transporte. A partir do governo de d. José de Almeida e Vasconcelos (1770-1778) começa a luta pela liberdade de navegação, o que só se efetiva a partir do governo de d. Luís da Cunha Menezes (1778/1783).

Contudo, desde os primeiros tempos de nossa colonização, os luso-brasileiros se interessaram por dotar a sede da administração da capitania (Vila Boa) de um porto fluvial que não distasse muito da vila. E para execução disso muito diligenciaram. PORTO DE TOMÁS DE SOUSA

O primeiro local a ser cogitado foi no próprio rio Vermelho que banha a cidade de Goiás; nesse curso, na foz do rio Fer-

reiro, a 72 km de Vila Boa, instalou-se um embarcadouro conhecido como porto do rio Vermelho, porto do Ferreiro ou de Tomás de Sousa Vila Real.

Este Tomás de Sousa Vila Real (há outro Tomás de Sousa) é o maior navegador de Goiás e talvez o maior navegador de rios do Brasil inteiro. Em 1790 o governo português desenvolvia uma política de incremento à navegação fluvial — era a política integracionista de D. Maria I. D. Francisco de Sousa Coutinho, governador do Pará, organizou uma expedição comandada por Tomás de Sousa Vila Real, com o objetivo de levar mercadorias até o Pontal (Porto Nacional, no Tocantins); daí deveria Tomás de Sousa ir a Vila Boa e com ajuda de Tristão da Cunha, governador de Goiás, organizar outra expedição que descesse o rio Araguaia até Belém, transportando mercadorias.

Assim se fez. Depois de subir o Tocantins, em 22 de dezembro de 1792, Tomás de Sousa embarca na foz do rio Ferreiro no rio Vermelho, 14 léguas abaixo de Goiás, e chega a Belém do Pará em 25 de fevereiro do ano seguinte, vencendo 424 léguas (2.544 km), em pouco mais de 60 dias de viagem. Algumas outras expedições se fizeram por aí, sem o mesmo êxito, o que fez com que ao tempo do governador Delgado Freire de Castilho o porto fosse transferido para o próprio rio Araguaia, na confluência com o rio Vermelho, passando a chamar-se porto do rio Grande, depois porto de Manuel Pinto, a seguir porto de Santa Leopoldina e ultimamente Aruanã.

O apogeu desse porto foi ao tempo do governo de Couto

Magalhães, quando aí se instalou a sede da empresa de barcos a vapor do Araguaia (1869), constituída do vapor Araguaia, rebocador Cristóvão Colombo, os botes São João do Araguaia, Jurupensém, Aricá e Cuiabá. Declinando a Empresa de Couto de Magalhães, o Araguaia voltou a ser uma via ou caminho não utilizado economicamente, até que na década de 30/40 deste século o holandês Emilio Kleimann reviveu a epopéia esquecida. Instalou uma linha de barcos entre Aruanã e Belém.

Eram três embarcações obedientes a modelos especiais para as águas rasas do Araguaia, movidas a diesel, com capacidade para 20 ou 30 toneladas, com todo o conforto moderno, que gastavam naquele percurso seis dias para descer o rio e 12 para subir. Por aí recebia Goiás gasolina do Pará com um preço menor 25% do que a importada de São Paulo.

Essa tentativa extinguiu-se a partir da década de 40.

PORTO DO RIO DO PEIXE

Outro embarcadouro escolhido foi no rio do Peixe, outro afluente do Araguaia, cujas cabeceiras estão próximas de Vila Boa. Aí criou-se o porto de Santa Rita do rio do Peixe, o qual foi inaugurado (1.800) pelo capitão-general João Manuel de Menezes que, vindo com a incumbência de fomentar a navegação interna e o povoamento das terras ribeirinhas, saiu de Lisboa e chegou a Belém do Pará; em seguida, subindo o rio Araguaia e alcançando o rio do Peixe, desembarcou no chamado porto do rio do Peixe, a 84 km de Vila Boa, aonde acabou de chegar a cavalo.

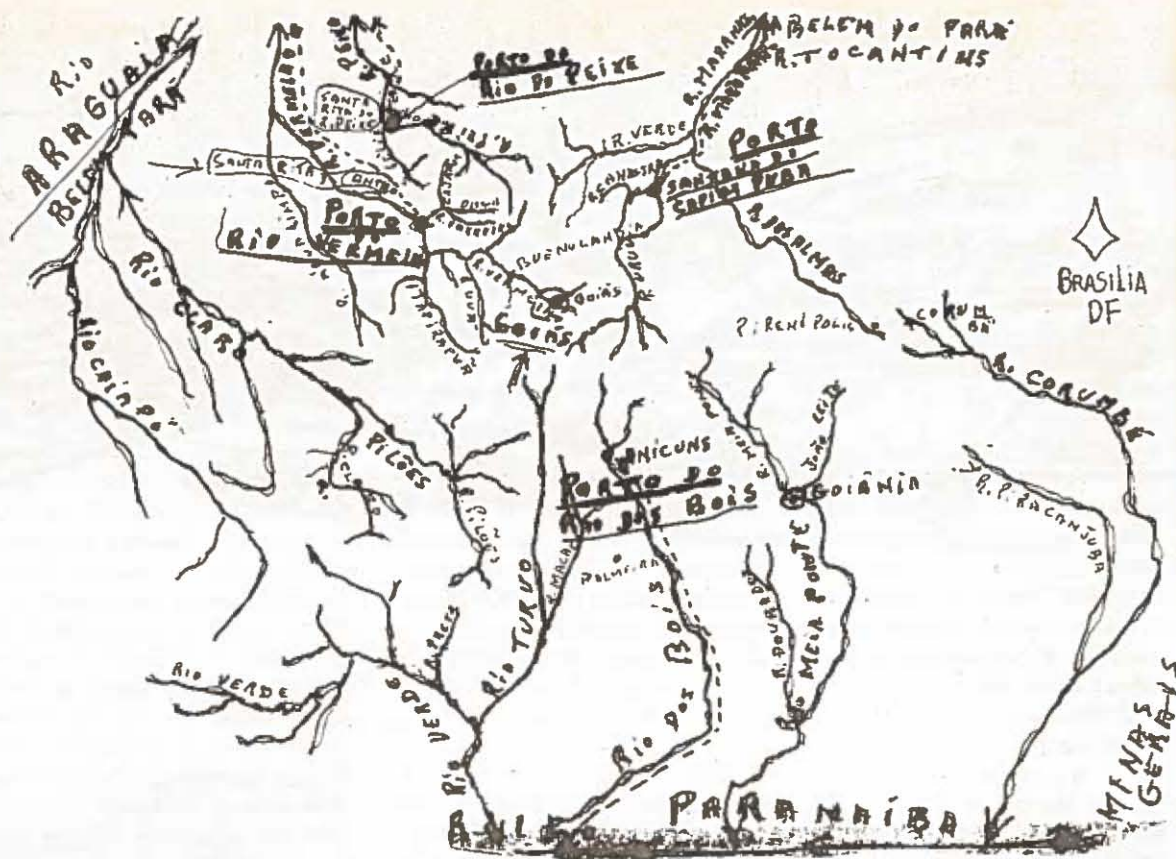
A comitiva que o acompanhou nessa viagem pelo rio

constituía-se de 216 pessoas distribuídas em 9 canoas e 5 montarias; levou cinco meses e meio para vencer a distância entre Belém e Santa Rita do rio do Peixe, aonde arribou em 18 de fevereiro de 1800, em pleno período das cheias. Foi uma viagem extremamente penosa que por si só bastaria para fazer de d. João Manoel um herói, pois pela primeira vez desde que o mundo é mundo caravana tão numerosa realizava semelhante percurso por uma região completamente despovoada.

Enquanto durou o trajeto, "o único convívio humano mantido foi com os elementos da própria comitiva". Fora daí encontraram um pequeno grupo de índios apinagés após quase três meses de viagem e a seguir outro pequeno grupo de carajás 20 dias depois. Passaram fome, que a região era desabitada; sofreram de febres, doenças intestinais, os barqueiros e serviços desertaram: a solidão tumular a todos afligia.

Várias outras expedições comerciais se fizeram a partir do rio do Peixe, sendo dignas de nota as efetuadas no governo de d. Francisco de Assis Mascarenhas, todas organizadas, dirigidas e impulsionadas pelo capitão Tomás de Sousa Vila Real. Nesse tempo aí ergueram-se trapiches e estaleiros que eram animados por numerosos trabalhadores.

Logo depois do porto e a navegação declinaram. Em 1820 o general Cunha Matos registrou aí apenas a presença de destroços de barcos encalhados na praia e restos de construções arruinadas. Quando o general Couto de Magalhães, então presidente da Província, em sua viagem ao Araguaia, passou por



esse porto em 27 de setembro de 1862, não encontrou mais nada. Eis suas palavras: "é hoje (o porto) uma velha tapera, e do grande armazém que aí houve dos botes que flutuavam sobre as águas verdecentes do rio, existe apenas a memória".

Contudo, faz as seguintes observações sobre a povoação de Santa Rita do rio do Peixe, asentada 3/4 de légua ao sul do rio: "Está colocada nas encostas meridionais da serra do Acaba-saco; é linda, porém povoação pequena; a verdura das árvores, que cresce pelos quintais, e o luxuriante da vegetação contrastam agradavelmente com a cor branca das casas".

PORTO DO URUÚ

Outro lugar de que se cogitou para porto de Vila Boa foi no rio Uruú, na altura da foz do rio Canastra, próximo das atuais cidades de Itapuranga ou Heitorai: Era o porto de Santana do Capim Puba. Segundo registro no mapa de Tosi Colombina (1751), daí, em 1724, partiram componentes da Bandeira do Anhanguera chefiados pelo alferes português José Peixoto da Silva Braga.

Embarcando-se no rio Uruú, ganharam o rio das Almas, o Maranhão e o Tocantins, indo sair em Belém do Pará em março de 1725, ou seja, quatro meses e onze dias depois.

Posteriormente, em 1789, no governo do Tristão da Cunha Menezes, pela enchente de São José (20 de março), o já conhecido capitão Tomás de Sousa Vila Real embarcou no rio Uruú, no porto de Santana do Capim Puba, e descendo sempre foi ter a Belém. Era uma expedição militar, composta de 800 pessoas sob o comando do sargento de pedestres José Luis, famoso pelos trabalhos de catequese dos índios Caiapós.

A expedição passou por inúmeras peripécias de naufrágios, combate com os indígenas Canoeiros que faziam enormes depredações no Norte de Goiás. Nela também tomava parte o capitão Miguel de Arruda Sá, igualmente notável pelos trabalhos de aldeamentos de silvícolas. Ao fim da jornada, apenas chegavam a Belém oitenta inválidos, havendo a maioria ou desertado ou morrido de doenças intestinais e ataque de indígenas.

Desse ponto, ao que se saiba, nunca mais partiu expedição para derrota tão distante.

PORTO DO RIO DOS BOIS

O último porto fluvial a ser tentado ficava no rio dos Bois e por ele começava-se a desistir de Belém, trocando essa praça comercial por São Paulo ou pela região sul. Era o tempo do governador Francisco de Assis Mascarenhas (1804-1809) e a empreitada foi cometida a Estanislau de Oliveira Guterrez que

no começo das águas de 1808 embarcou em Anicuns, quase nas cabeceiras do rio dos Bois, levando consigo mais cinco aventureiros. Naufragando nas várias cachoeiras do rio Paraná, a que chegaram depois de muitas penas, ao cabo da viagem restaram vivos apenas dois homens, os quais nunca mais retornaram a Goiás.

No governo de Fernando Delgado Freire de Castilho (1816) nova tentativa se experimentou, embarcando os exploradores a 18 léguas abaixo de Anicuns, no rio dos Bois, e 32 léguas de Vila Boa, em data de 3 de setembro de 1816. Passaram os navegadores a barra do rio Turvo, a foz do rio Verde e no dia 24 de setembro entravam no rio Paranaíba. Na cachoeira de São Simão três canoas perderam-se e aí ficaram os homens por um mês para fabricarem novas embarcações. Varando por terra, transpuseram outra cachoeira a que denominaram Santo André em honra do santo do dia, alcançaram a barra do rio Grande a dois de dezembro. Aí entraram no rio Paraná, passaram por Urubupunga e chegaram à foz do rio Tietê.

Nesse ponto, de noite, foram avisados por um índio da região que estavam próximos das grandes cataratas de Iguaçu, consideradas intransponíveis e nas quais haviam perecido Guterrez e seus companheiros. Isso os fez retroceder e pegar a embocadura do rio Tietê, pelo qual subiram até chegar a Itapura, no dia 8 de dezembro de 1816, onde deram por finda a viagem.

Nesse percurso morreram quatro companheiros de João Caetano, o verdadeiro chefe da expedição, o qual chegou vivo a

Piracicaba, mais para cima do Tietê, entretanto seu companheiro José Pinto da Fonseca, outro famoso catequisador de índios de Goiás, veio a falecer de febre na vila de São Carlos de Campinas, no natal de 1816.

Algum tempo depois, esse mesmo João Caetano, único sobrevivente, explorou o rio Grande, partindo de Mogiguaçu, e chegou até a embocadura do rio Corumbá, no Paranaíba, de onde regressou a Araraquara.

Em 1817, João Caetano vai ao Rio de Janeiro e dá conhecimento ao príncipe regente, futuro d. João VI, de seus afanosos trabalhos, ocasião em que o príncipe o agraciou com o hábito de Cristo, ordenando-lhe que voltasse para Goiás, embarcando-se no Mogiguaçu, e por via fluvial fosse até o ponto mais próximo de Vila Boa. Assim fez ele com sucesso, subindo o Paranaíba, rio dos Bois, entrando pelo Turvo até onde as águas permitiram navegação.

Por aviso de 20 de dezembro de 1820 se mandou dar a José Caetano cem mil réis por mês para prosseguir na proveitosa tarefa de explorar os rios do sul de Goiás. Tal ordem, porém, jamais se cumpriu...

Tudo isso são notícias que nos dá o historiador Alencastre na sua interessante obra intitulada "Anais da Província de Goiás", cuja leitura não deixa de ser proveitosa.

Um descendente de bandeirante, Antônio José Leite, em 1824, percorre a bacia do Paranaíba.

De outra fonte (artigo "A Família do Anhanguera", de autoria do jornalista Moisés Santana — 1879-1922) transcreve-se a seguinte viagem fluvial de Antônio José Leite.

"Os descendentes do insigne bandeirante João Leite da Silva Ortiz não lograram sobreviver, em lustre, ao chefe envenenado em Recife, e entraram para a massa amorfa e anódina da população sertaneja. Entre eles destacaram-se os Leite de Souza, que se estabeleceram, desde os primeiros tempos do povoamento, na zona das Lajeas, do Limoeiro e do Barro Amarelo, nos limites dos municípios de Goiás, Currealinho e Anicuns. Do meio dessa família, ergueu-se um vulto de bandeirante, 100 anos depois dos descobrimentos do Anhanguera. Foi Antônio José Leite, que, em 1824, partindo de Anicuns, em uma canoa, pelo rio dos Bois, foi ter ao Paranaíba, navegando, rio acima.

De fato, o arrojado argonauta, segundo a classificação do ilustre Cunha Matos, subindo o Paranaíba, transpôs os rebojos do Praiã, venceu todos os obstáculos da natureza e descobriu a formosa e famosa Cachoeira Dourada, soberba cachoeira de salto, onde o Paranaíba se despenca de uma altura de 22 metros, com a extensão de 1.500 metros, em espetáculo o mais grandioso que o homem pode contemplar.

Aí viu Antônio Leite que lhe não era possível "varar" a cachoeira; sertanista de sangue, porém, não desanimou; construiu outra canoa, acima da cachoeira, acampando, para isso na ilha de Antônio José Leite, ou do Ferrador, que biparte a formosa queda de água e que é o eixo e será a base das futuras obras com as quais se há de aproveitar a força das correntes.

Construída a nova canoa, prosseguiu Antônio José Leite na sua viagem de descobrimen-

to e veio ter ao local, onde, oito anos depois, se criou o Porto de Santa Rita do Paranaíba, hoje cidade do mesmo nome, na fronteira de Goiás com Minas Gerais. (Atualmente Santa Rita do Paranaíba se chama Itumbiara). Continuando a viagem, o nauta transpôs as terríveis corredeiras dos Tachos, na barra do CORUMBÁ-PARANAÍBA, e, subindo ainda por este foi ter à barra do Rio das Velhas. Daí por este acima, Antônio José Leite chegou ao Registro Real de Santana do Rio das Velhas, de onde, retornando pela mesma via, regressou a Anicuns. Este desbravador do sertão prestou relevantes serviços ao povoamento de Goiás e do Triângulo Mineiro, revelando as condições da terra que marginara.

O governo imperial ordenou, em virtude dos seus descobrimentos, que se abrisse a estrada que da Franca do Imperador (SP), por Uberaba (MG), fosse ter a Anicuns (GO) e logo os caminhos se foram povoando e surgiram as localidades com cujo desenvolvimento se criaram os atuais municípios goianos de Corumbá, Buriti-Alegre, Santa Rita do Paranaíba, Jataí e Rio Verde e os municípios mineiros de Fruta, Ituiutaba, Prata, Monte Alegre, Abadia do Bom Sucesso, Uberaba e Araguari.

O autor deste trabalho descende do arrojado descobridor".

Agora, novamente as hidrovias estão em voga. Com a ajuda da poderosa tecnologia moderna não faltarão recursos capazes de tornar realidade as fantasias e a indômita coragem de aventureiros da marca de João Caetano, Antônio Leite, Tomás de Sousa Vila Real, Couto de Magalhães, José Peixoto da Silva Braga, Emilio Kleimann e tantos outros heróis desconhecidos de nossa história nacional, cada dia mais gloriosa e cada dia sepultada pelos heróis de matéria plástica da cultura ianque.

Será o silêncio a única recompensa das lutas terrenas?

BIBLIOGRAFIA

- 1 — O Descobrimento da Capitania de Goiás etc., Pe. Luís Antônio da Silva e Sousa. UFC Goiânia-1967.
- 2 — Anais da Província de Goiás — J.M.Pereira de Alencastre, Sudeco/Goiás — Brasília — 1979.
- 3 — O mistério do Ouro dos Martiros — M.Rodrigues Ferreira, Graf. Biblos — S.Paulo, 1960
- 4 — Súmula da Hist. de Goiás — Americano do Brasil, Goiânia, Unigraf, 1982.
- 5 — Goiás em Sol Maior — Bernardo Élis, Goiânia, Poligráfica — 1985
- 6 — História de Goiás — Colemar Natal e Silva, Borsóia, 1935
- 7 — História de Goiás — Zoroastro Artiaga, Goiânia, 1959
- 8 — As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Sec. XIX — Dalisa M.Doles, Goiânia, Oriente, 1973

* Bernardo Élis Fleury de Campos Curado, 77 anos, é natural de Corumbá de Goiás e membro da Academia Brasileira de Letras. Endereço para correspondência: Rua "C" — 237 N° 189 — Jardim América — Goiânia (GO).

Rômulo Andrade

