



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

BRUNA LETÍCIA DE JESUS CARDOSO

**O Rio Araguaia e a Capitania de Goiás: Navegação, Políticas
Indigenistas e a Decadência (sécs. XVIII – XIX)**

BRASÍLIA – DF, 2023.

**O RIO ARAGUAIA E A CAPITANIA DE GOIÁS: NAVEGAÇÃO, POLÍTICAS
INDIGENISTAS E A DECADÊNCIA (SÉCS. XVIII – XIX)**

BRUNA LETÍCIA DE JESUS CARDOSO

Trabalho de Conclusão de Curso (artigo científico) apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília como requisito parcial para obtenção dos Graus de Licenciatura e Bacharelado em História.

Orientador: Prof. Dr. José Inaldo Chaves

Data da defesa oral: 15 de fevereiro de 2023.

BRASÍLIA – DF, 2023.

**O Rio Araguaia e a Capitania de Goiás: Navegação, Políticas Indigenistas e a
Decadência (sécs. XVIII – XIX)**

BRUNA LETÍCIA DE JESUS CARDOSO

Banca Examinadora

Prof. Dr. José Inaldo Chaves
Orientador – Universidade de Brasília

Profa. Dra. Renata Silva Fernandes
Universidade Federal de Goiás

Profa. Dra. Neuma Brilhante Rodrigues
Universidade de Brasília

Brasília – DF, 2023.

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos, com razão de ser, começam pela minha família, pois cada um que faz parte dela representa um pilar fundamental que sustentou todo o processo. Eles formam a base que viabilizou que me dedicasse à graduação, além de serem a maior rede de apoio para tudo. O fato de acreditarem na minha capacidade sempre foi o impulso que fez diferença em tudo a que me dedico.

Estendo os agradecimentos à minha segunda maior rede de apoio na graduação, que foram meus amigos de curso, citando nominalmente os que mais me ajudaram com muita parceria, conselhos, afeto, incentivo, etc. Ao andarmos por caminhos parecidos, compartilhamos os pontos altos e baixos da graduação, e sei que dessas vivências desenvolvemos muito carinho e admiração mútua, o que foi essencial para marcar com muita beleza e mais leveza essa trajetória. Aprendo muito com vocês: Ana Heloísa, Bruna, Rebeka, Gabriel, Fabrizio e Ana Lígia.

Aos professores da Universidade de Brasília, que são certamente minhas maiores referências profissionais, toda a minha admiração e agradecimento ao trabalho que desempenham com maestria, por manifestarem na prática docente o potencial transformador da educação. Cito nominalmente o professor Kelerson Semerene Costa, que teve papel primordial na minha formação, e que ao longo das instigantes aulas me apresentou possibilidades na historiografia que influenciaram meu interesse na pesquisa historiográfica. E com menção especial, finalizo com agradecimentos ao meu orientador, José Inaldo Chaves, pelo trabalho que desenvolvemos durante boa parte da minha graduação, a partir da Iniciação Científica, e que seguiu até este Trabalho de Conclusão de Curso. Agradeço por ter partilhado comigo todos os ensinamentos que certamente levarei por toda a carreira profissional que se inicia a partir dessas gratas experiências.

RESUMO

O artigo analisa as políticas de navegação consoante ao projeto colonial de desenvolvimento da comunicação e comércio no rio Araguaia, entre os séculos XVIII e XIX. A investigação compreende, em especial, a Capitania – e, posteriormente, Província – de Goiás, a qual, conforme a divisão administrativa colonial, contemplava a maior parte do curso do rio Araguaia. As políticas de navegação são interpretadas à luz das interações envolvendo governantes, populações indígenas e navegantes entre si e com o rio. Dessa forma, contempla-se as políticas indigenistas e as relações interétnicas. Por fim, correlaciona-se a emergência das políticas de navegação com a decadência das minas auríferas e aborda-se as distintas interpretações sobre a decadência elaboradas por governadores e viajantes.

Palavras-chave: Rio Araguaia; Capitania; Goiás; Decadência; História Ambiental; História Indígena.

ABSTRACT

The article analyzes the navigation's policies related to the colonial projects for the development of communication and trade of the Araguaia River. The investigation covers the Captaincy – later Province – of Goiás, which, in conformity with the colonial administrative division, included the greatest part of the Araguaia River's course. The navigation's policies are interpreted in the light of the interactions of rulers, indigenous populations and navigators between them and with the river. That way consideration is given to the indigenist policy and interethnic relations. Finally, the emergence of navigation's policies is correlated with the decay of the gold mines and are discussed the different interpretations of decadence elaborated by governors and travellers.

Keywords: Araguaia River; Captaincy; Goiás; Decadence; Environmental History; Indigenous History.

INTRODUÇÃO

Todos que se iniciam no conhecimento das ciências da natureza – mais cedo ou mais tarde, por um caminho ou por outro – atingem a ideia de que a paisagem é sempre uma *herança*. Na verdade, ela é uma herança em todo o sentido da palavra: herança de processos fisiográficos e biológicos, e patrimônio coletivo dos povos que historicamente as herdaram como território de atuação de suas comunidades.¹

As paisagens são resultado e, em certo sentido, a causa das plurais interações que constituem o meio. Resultado porque nenhuma paisagem é “virgem”, “intocada” ou “imóvel”. Ao contrário disso, as paisagens são resultado do movimento, seja das águas, das espécies humana e não-humanas, do manejo, das interferências e interrelações entre elas. E causa não no sentido determinista, mas porque media ou ainda pode ser objeto das dinâmicas de contato socioambiental. Portanto, conforme analisou o geógrafo Aziz Ab’Saber, toda paisagem é herança. Herança essa que é transmitida entre gerações e diferentes agentes.

No caso dos rios e sociedades humanas, os resultados dessa interação se manifestam historicamente de formas diversas, seja na navegação por essas “estradas móveis”,² tão centrais para a comunicação e o comércio entre as sociedades, ou ainda, de acordo com José Augusto Pádua e Rafael Chamboleyron, estabelecendo padrões no desenvolvimento de grandes cidades, de complexos agrícolas, estruturas industriais, movimentos de lazer, turismo e expressões culturais ou crises de saúde pública e desastres naturais.³

Concentrar-nos-emos especialmente na navegação e nos projetos de formação de redes urbanas ao longo de um dos principais rios brasileiros, que possui uma extensão de

¹ AB’SABER, Azis. *Os Domínios de Natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

² Título de um dos capítulos de HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções e Capítulos de expansão paulista*. 4ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.

³ PÁDUA, José Augusto; CHAMBOULEYRON, Rafael. *Movimentos dos rios/movimentos da História*. In: Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 39, nº 81, 2019, p. 16.

mais de 2.000 km e é considerado um dos rios mais piscosos do mundo,⁴ o rio Araguaia, durante os séculos XVIII e XIX, precipuamente na sua interação com os agentes relacionados ao mundo colonial português. É no rio Araguaia onde está a maior ilha fluvial do mundo, a Ilha do Bananal, e, do seu encontro com o rio Tocantins, forma-se a maior bacia hidrográfica totalmente em território brasileiro. Segundo dados do projeto Brasil das Águas, o Araguaia é navegável em grande parte de seu curso (em 1.818 Km), com profundidade mínima de 0,8 m.⁵

Com relação à Capitania de Goiás, marcando certa peculiaridade com relação às dinâmicas de ocupação europeia em áreas como o bioma amazônico e o Nordeste açucareiro – que foram se delineando junto dos principais rios por causa da comunicação e do sustento da vida material –, na disposição de sua malha urbana, ao menos a princípio, pesou mais a localização das aluviões de ouro, que foram sendo descobertos a partir de 1725, desde a bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva. Isso se deu de tal forma que a criação da capitania se relacionou com a necessidade de ampliar a presença da administração régia nas “Minas de Goiás”,⁶ que ficou subordinada à Capitania de São Paulo até 1748. Após esses achados, Goiás é integrado de forma mais significativa ao mundo colonial.

Todavia, é preciso reconhecer que a história de ocupação colonial das Minas de Goiás não obedeceu a uma linha unívoca e ascendente, antes foi marcada por períodos de estagnação e até queda no número de colonos, caso que será investigado mais adiante. Não obstante, atraídos pela prospecção do ouro, os primeiros moradores formaram uma população relativamente significativa, ainda mais se tomarmos nota das dificuldades de acesso e comunicação com outras regiões. De acordo com o historiador Luís Palacin, nos dez primeiros anos da exploração aurífera goiana, cerca de 20.000 pessoas (dentre livres e escravizados) associadas ao mundo colonial migraram para a área. Este dado não considera, porém, as populações indígenas que viviam por lá e que encetaram diferentes

⁴Sete Rios – *Projeto Brasil das Águas*. Disponível em: <http://brasildasaguas.com.br/wp-content/uploads/sites/4/2013/05/Rio-Araguaia_Relatorio.pdf>. Acesso em: 2 nov. 2022, p. 12.

⁵ *Ibidem*, p. 13.

⁶ Nome dado àquela região dentro da divisão administrativa colonial antes da categoria de capitania.

estratégias de resistência à invasão de seus territórios, criando um caldo social convulsivo, aliás, típicos das zonas da mineração na América portuguesa.⁷

Os dados populacionais para esse período podem não ter o rigor e a precisão dos censos contemporâneos, pois a coleta dessas informações implicava em muitas limitações, mas o que se sabe é que os escravizados formavam ampla maioria da demografia colonial de Goiás. Informações compiladas pelo historiador Paulo Bertran apontam que, no ano de 1783, estimou-se que 80% da população total de Vila Boa, capital da capitania, era formada por pessoas escravizadas.⁸ Esse dado sugere que, mesmo em um período de crise da economia aurífera e baixa na arrecadação régia, os escravizados foram maioria, sinalizando para a redistribuição da força de trabalho da capitania em outras atividades.⁹ Além disso, acrescentamos a significativa presença indígena na região entre os séculos XVIII e XIX, como destacou Mary Karasch.¹⁰

A mão-de-obra escravizada, além de ser usada na exploração das jazidas de ouro, também era fundamental na localização de novos achados. Em meio a essa busca por novos pontos de exploração mineral é que a conquista colonial avançou cada vez mais “sertão adentro”. A categoria de *sertão* permeia e se relaciona com os dois recortes propostos para o presente artigo (o rio Araguaia e a Capitania de Goiás). A sua utilização, no século XVIII, relacionava-se majoritariamente à ideia de desconhecido ou toda área que estivesse para além do litoral. Seria então sinônimo de um interior de natureza indomada e distante da civilidade e da cristandade católica portuguesa.¹¹ Saint-Hilaire, viajante francês do início do século XIX, usou este sentido político do termo quando aduziu que sertões eram “[...] as áreas despovoadas do interior do Brasil. Quando digo

⁷ PALACIN, L. *O século de ouro em Goiás 1722 – 1822: Estrutura e conjuntura numa capitania de minas*. Goiânia: Editora Universidade Católica de Goiás, 2001, p. 77; CAMPOS, Maria Verônica. Goiás na década de 1730: pioneiros, elites locais, motins e fronteira. IN.: BICALHO, Maria Fernanda & FERLINI, Vera Lúcia Amaral (orgs). *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no império português. Séculos XVI-XIX*. São Paulo, Ed. Alameda, 2005, p. 341-359.

⁸ BERTRAN, Paulo. *História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal (do indígena ao colonizador)*. 3ª edição. Brasília: EDUnB, 2011, p. 197.

⁹ Sobre a vida social e políticos dos escravizados em Goiás, ver LEMKE, Maria. *Trajetórias atlânticas, percursos para a liberdade: africanos e descendentes na Capitania dos Guayazes*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Goiás, 2008; e KARASCH, Mary. Construindo comunidades: as irmandades de pretos e pardos. *História Revista*, vol. 15, nº 2, p. 257-283, julho/dezembro de 2010.

¹⁰ KARASCH, Mary. Catequese e cativo: política indigenista em Goiás. 1780-1889. IN.: CUNHA, Manoela Carneiro da (org.). *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras/Secretaria Municipal de Cultura/FAPESP, 1992.

¹¹ AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 8, nº 15, 1995, p. 149.

‘despovoada’ refiro-me evidentemente aos habitantes civilizados, pois de gentios e animais bravios está povoada até em excesso”.¹² A busca por conquistar e civilizar os sertões, desocupados da “civilização católica portuguesa”, mas ocupados da “barbárie nativa”, orientou as culturas políticas da época aqui analisada.¹³

Além disso, retomaremos a ideia das interações entre rios e seres humanos, com foco nos projetos coloniais para a promoção da navegação, que contavam com o rio como o meio, e a comunicação e o comércio fluviais como o fim. A partir disso é que, seguindo a sugestão de Pádua e Chambouleyron, a análise proposta neste artigo introduz os rios

“No corpo da história, nos seus movimentos endógenos. A materialidade dos rios, incluindo suas transformações ao longo da história, expressa em si mesma a rede de interações sociais, tanto culturais quanto tecno-econômicas, que com ela vem interagindo”.¹⁴

1. O Rio e os Governantes: a Coroa, o Conselho Ultramarino e o Governo das Capitânicas (séculos XVIII-XIX)

Entre o final do século XVIII e o início do seguinte, a geopolítica portuguesa dirigida aos rios que facilitavam a comunicação entre as capitânicas de Goiás e do Pará obedeceu, em suas diferentes instâncias – a administração central, o Conselho Ultramarino e os governos das capitânicas –, a uma lógica distinta daquela que foi originalmente implantada no início da exploração aurífera nas Minas de Goiás. Isso porque, a princípio, a estratégia adotada fora de contenção e até proibição da navegação, para que assim os descaminhos e o contrabando do ouro fossem controlados.¹⁵ Com relação à proibição da navegação, previu-se, inclusive, que aqueles que descumprissem

¹² SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do rio São Francisco pela província de Goiás*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1936. f. 2 *apud* AMADO, Região, sertão, nação, op. cit. p. 149.

¹³ CHAVES, J. I.. Histórias de índios e vidas na fronteira: o enfrentamento do sertão na Capitania da Paraíba (1755-1799). In: CHAVES., J. I.; BIRRO, R.; LENINE, V.; ABRIL, V. H.. (Org.). *Colonialidades: governos, gentes e territórios na América Ibérica (séculos XVII-XIX)*. Curitiba: Prismas, 2016, p. 317-332.

¹⁴ PÁDUA & CHAMBOULEYRON, Movimentos dos rios/movimentos da História, op. cit., 2019, p. 17.

¹⁵ Caio Prado Jr., em seu clássico “Formação do Brasil Contemporâneo”, desenvolveu o tema das estratégias de contenção do descaminho do ouro, especialmente na capitania de Minas Gerais. Ver: PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 2000. Sobre a navegação no Araguaia-Tocantins no século XVIII, ver: CHAVES, José Inaldo. Entre furos, trovoadas e itaipavas: a navegação e a comunicação política no Araguaia-Tocantins (Brasil e Grão-Pará, século XVIII). In: KETTLE, Wesley; OLIVEIRA, Gabriel & BARBOSA, Estevão (orgs.). *Rios de História: o passado em caminhos fluviais*. Maceio: Ed. Olyver, 2022, p. 137-165.

as ordens deveriam ser “degradados por dez anos para Angola”, além de terem todos os seus bens retidos pela Fazenda Real.¹⁶

O desafio de explorar os achados e expandir as áreas de conquista a partir de um território tão vasto e “sem Deus, sem rei, sem lei”, como por vezes era descrito o sertão, implicava em ampliar a presença dos equipamentos da fiscalidade régia e de colonos a serviço dos interesses da Coroa, de modo a organizar a administração e a expansão coloniais. Foi nessa intenção que, de início, as vilas Boa de Goiás e Cuiabá, e, posteriormente, as capitanias de Goiás e Mato Grosso foram criadas, fazendo prevalecer o projeto régio de controle sobre os sertões mineiros.

No entanto, com a drástica queda da produção aurífera nas minas de Goiás, a política orientada para os rios encontrou significativa mudança. Esse declínio da exploração do ouro era tido por governadores da capitania à época quase como uma sentença de decadência, ideia reforçada pelos naturalistas do XIX e por parte da historiografia geral sobre o tema, e que será discutido mais adiante. Quando essa produção do ouro deixou de ser significativa, cresceu a necessidade de diversificar as fontes de riqueza e de arrecadação da capitania.

A nova agenda de incentivo às comunicações com outras capitanias da América portuguesa foi influenciada por esse contexto de crise do ouro e busca por alternativas econômicas para Goiás. Neste sentido, a comunicação pelos rios com outras capitanias, principalmente a do Pará, tornou-se mais alinhada com o desejo de desenvolver a região, visando sobretudo a expansão das relações comerciais e da fronteira agrícola. Ligados ao incentivo à navegação, estavam também os anseios de que os colonos estabelecessem moradia às margens dos rios Araguaia, Tocantins e Maranhão. O interesse em fomentar a ocupação das ribeiras passou a fazer parte notável dos projetos de gestão das águas elaborados pelos governos de Goiás e Pará, no período que contempla o final do XVIII e o início do XIX.

Isso aconteceu de tal modo que os governadores das ditas capitanias, apostando nos resultados desses projetos, escreveram ao Príncipe Regente, D. João, uma proposta de isenção do pagamento de dízimos como estratégia para fomentar o povoamento das áreas ribeirinhas. Sobre o assunto, em ofício enviado ao secretário de estado da Marinha

¹⁶ Fonte que integra o acervo do Arquivo Histórico Ultramarino, disponibilizada no site da Biblioteca Nacional, a partir de iniciativa do Projeto Resgate Barão do Rio Branco. Ver: AHU_ACL_CU_013, cx. 70, doc. 5979 (1773, março, 28, Pará), p. 4-5.

e Ultramar, visconde de Anadia, o governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, disse o seguinte:

[...] tive a honra de apresentar a Vossa Excelência quanto era necessário animar as pessoas e famílias que livremente fossem procurar estabelecimento nas margens dos Rios Araguaia, Maranhão e Tocantins, e também me atrevi a lembrar que um perdão de dízimos por dez anos seria suficiente a conseguir os mencionados fins. A navegação daqueles rios, o comércio desta capitania com a do Pará não são objetos tão pouco interessantes para que eu deixe de dormir [...].¹⁷

A proposta mencionada previa a isenção de dez anos do pagamento do dízimo para as pessoas que fizessem moradias a pelo menos três léguas (cerca de 14,4 km) dos já citados rios. A medida foi aprovada pelo parecer do Conselho Ultramarino e encaminhada para a apreciação do Príncipe Regente João, de Portugal, que anuiu em carta de 1805:

O projeto que propõe o governador é de grande utilidade, e está na ordem daqueles que merecem pronto favor, e breve decisão; porque a fazenda real nada perde presentemente nos dízimos, não havendo cultura nas margens dos rios que o governador indica; se o benefício que se procura pela isenção do pagamento dos dízimos, apressar a cultura e freg.^a da navegação, virá a mesma Fazenda Real a sentir mais cedo utilidade de que só tem remota especulação.¹⁸

Consoante à decadência das minas de Goiás, a saída de mineradores dos sítios urbanos formadores daquela capitania intensificou a ideia de vazío demográfico relacionada à ocupação colonial na região. Sobre a imagem que se tem do rastro do abandono deixado para trás, de moradias ou povoações inteiras desabitadas, é necessário o detalhamento do assunto para que tenhamos uma noção precisa do cenário, o que buscaremos realizar em outro tópico do presente artigo. Não obstante, há que se

¹⁷ AHU_ACL_CU_008, Cx. 51, D. 2856. (1806, outubro, 7, Goiás), p. 2.

¹⁸ AHU_ACL_CU_008, Cx. 50\Doc. 2825. (1805, agosto, 22, Goiás), p. 5.

considerar que, quando comparada às capitâneas mais antigas da América portuguesa, como o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, a Capitania de Goiás possuía de fato uma baixa densidade demográfica.

Logo, a Coroa tinha conhecimento que a ocupação colonial das margens desses rios era escassa e, como mencionou o rei na fonte supracitada, não havia – ou melhor, havia pouca – cultura às margens desses rios no início do XIX. Portanto, renunciar ao pagamento dos dízimos no interesse de fomentar a vinda de colonos para essas regiões se fazia imprescindível para iniciar uma ocupação que, ainda que incipiente, serviria aos projetos de navegação, ampliando ainda os postos de abastecimento e socorro aos navegantes.

O encargo da cobrança dos dízimos era da Coroa lusa, e essa era feita mesmo em regiões que não eram assistidas pelos religiosos. Assim, na prática, a cobrança dos dízimos funcionava como mais um imposto régio que incidia sobre todos os colonos. Sabe-se que a cobrança de impostos pela Coroa sempre gerou revoltas por parte dos colonos da América Portuguesa,¹⁹ ao passo que o declínio da exploração aurífera, somado ao recrudescimento dos canais da fiscalidade régia ao longo do século XVIII, havia produzido episódios traumáticos nas relações entre a administração portuguesa e os mineiros.²⁰ Desse modo, a mudança na postura régia sobre a cobrança de impostos em Goiás foi representativa dessa nova agenda de estímulos à navegação fluvial bem como à ocupação colonial das ribeiras.

Os capitães gerais de Goiás já sinalizavam havia muito que não conseguiam mais atingir as metas de arrecadação impostas pela Coroa. As justificativas do não pagamento eram tema cada vez mais recorrente das cartas oficiais, à medida que a produção de ouro ia decaindo pela limitação financeira e técnica dos mineradores, além da ausência de novos achados. Ainda que requeressem ao rei uma diminuição na cobrança de impostos, esses governadores o faziam com muita cautela, pois equilibravam-se entre

¹⁹ FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. O império em apuros. Notas para o estudo das alterações ultramarinas das práticas políticas no Império colonial português, séculos XVII e XVIII. IN.: FURTADO, Júnia Ferreira (org.). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001, p. 197-254

²⁰ SOUZA, Laura de Mello e. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2004; FIGUEIREDO, O império em apuros, op. cit., p. 197-254

as necessidades fiscais de Lisboa e os interesses dos colonos, com quem também mantinham relações cotidianas e, muitas vezes, tensionadas.

O que talvez ajude a entender esses equilíbrios envolvendo governadores, colonos e a Coroa é um aspecto característico da organização administrativa do Império português, observável desde pelo menos o século XVII. Membros da nobreza portuguesa costumavam fazer carreira em postos da administração ultramarina, sendo comum que ocupassem mais de um cargo no Atlântico.²¹ Um mesmo agente podia ser governador de várias capitanias até que pudesse ascender aos ofícios de primeira importância dentro da hierarquia institucional da Monarquia, como o de vice-rei ou governador de capitanias de maior prestígio. Atender às demandas do rei significava a oportunidade de alçar cargos mais altos. Por outro lado, isso não podia ser feito sem negociações locais.²²

Um caso que alude a essa questão, aproveitando para retomar os planos de navegação, pode ser observado em uma carta-resposta enviada à Coroa pelo governador da Capitania de Mato Grosso. O rei havia encarregado o governador do Pará, Dom Francisco de Sousa Coutinho, a cuidar de tudo relacionado ao fomento da comunicação entre os rios amazônicos e ordenou que os demais governadores executassem literal e prontamente as ordens desse governador. A resposta desgostosa do governador da Capitania do Mato Grosso, Caetano Pinto de Miranda Montenegro, em ofício enviado ao Príncipe Regente denota um descontentamento, ainda que resiliente, com a ordem recebida que lhe retirava protagonismo nesses projetos.

Enfatizava ele que já havia recebido outras três cartas sobre o mesmo tema, mas que o governador do Pará ainda não havia proposto nada sobre a navegação dos outros rios, e completava: “Mas fico certo de que me devo conformar com tudo o que por ele me for proposto e ordenado no Real nome de Sua Majestade, desempenhando estas importantíssimas explorações, com a maior atividade, prontidão e desvelo”.²³ Ao final da carta, ele justificou que se não respondia perfeitamente à Real confiança, assegurava que “uma grande parte deverá ser atribuída a falta de meios que se me propõe”. A situação econômica da Capitania de Mato Grosso ia na mesma linha das outras duas capitanias

²¹ LEMES, Fernando Lobo. Goiás na arquitetura geopolítica da América portuguesa. Revista Tempo | Vol. 19 n. 35 | 26 de março de 2013, p.191-192.

²² SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

²³ AHU_ACL_CU_010, Cx. 37\Doc. 1861 (1) (1799, junho, 14, Mato Grosso), p. 2.

mineradoras, visto que o despendimento de recursos para a exploração dos antigos achados ficava cada vez mais inviável para os mineradores, e ambas as regiões sentiram o impacto da queda dos rendimentos por volta do mesmo período, com a diferença de que, no Mato Grosso, a produção do ouro era significativamente menor.

Por isso, o tom do discurso do governador mencionado foi o mesmo dos governadores goianos do período, endossando a ideia de decadência. Retomemos o assunto em outro tópico.

1.1 A navegação como foco

Enfatizando o tema da navegação, foi nos anos finais do setecentos que os projetos de integração das áreas de conquista, a partir da navegação fluvial, se tornaram mais recorrentes na correspondência oficial. Sobre a comunicação das regiões interioranas com as capitanias próximas através dos rios, a carta que originou a insatisfação do governador do Mato Grosso, mencionada no parágrafo anterior, e que foi enviada pelo Príncipe Regente Dom João aos governadores das capitanias do Maranhão, Piauí, Goiás e Mato Grosso, elucidou a importância da promoção dessa integração e quais eram as expectativas da Coroa com essa política. Neste documento, o Príncipe Regente salientou as vantagens da expansão da navegação comercial para que os produtos das capitanias interioranas chegassem até os portos das capitanias marítimas, fazendo com que, a partir dali, fossem distribuídos nos diferentes mercados da Europa.²⁴

Além do plano comercial, outra vantagem advinda da promoção da comunicação pelos rios entre essas capitanias, apontou D. João, seria a resposta militar mais rápida “contra qualquer inimigo que intente se cometer uma ou outra das mesmas capitanias”.²⁵ Para ele, uma comunicação regular e não arriscada operaria para o engrandecimento dessa parte do Brasil e para “vantagens incalculáveis ao Estado”, especialmente em uma época marcada pelos conflitos fronteiriços com a Espanha.²⁶ Caio Prado Júnior, comentando sobre esse foco dado à navegação em finais do XVIII, escreveu que um real aproveitamento do transporte fluvial era preferível ao transporte terrestre, visto que as estradas coloniais eram rudimentares com relação à trafegabilidade, e havia dificuldades

²⁴ AHU_ACL_CU_009, Cx. 98\Doc. 7944 (1) (1798, Maio, 12, Maranhão), p. 2.

²⁵ *Ibidem*, p. 3.

²⁶ CHAVES, *Entre furos, trovoadas e itaipavas*, op. cit., 2022, p. 137-165.

próprias desse tipo de transporte que demandavam atenção, como se atentar ao volume das mercadorias, a importância de equilibrar o peso na cangalha, etc.²⁷ Logo, para grandes volumes de mercadorias, o transporte fluvial, em geral, teria um custo menor. Melhorar as condições de navegabilidade ganhava centralidade nos anseios da Coroa, e por isso foram postos em pauta projetos ousados, como o de conectar as grandes bacias para promover um sistema geral de circulação por canais capaz de integrar a América portuguesa.²⁸

Contudo, estes projetos tiveram grande dificuldade para seguirem adiante. Apesar das vantagens da navegação fluvial, os embaraços vividos por aqueles que a enfrentaram são dignos de nota. Somente das dificuldades naturais impostas à navegação, podemos mencionar as cachoeiras, corredeiras, saltos, os trechos mais estreitos, os períodos de vazante, quando grandes pedras e bancos de areia sobressaíam, além do acometimento de doenças, como a malária, que tinham relação com o regime hidrológico. O íntimo conhecimento do regime dos rios e dos seus percursos eram fundamentais para uma boa navegação e, graças a experiência dos pilotos, remeiros, proeiros, indígenas e outros que empreendiam nas subidas e descidas dos rios, é que foram criadas algumas técnicas para tentar contornar esses impasses.

De acordo com Sérgio Buarque de Holanda, uma das estratégias empregadas em casos de trechos difíceis, como em cachoeiras, era a do chamado descarreto. Essa técnica consiste em esvaziar as embarcações para que o peso não as destrua e nem que as mercadorias sejam perdidas, e assim cabe à tripulação seguir o trecho por terra. Aos escravizados da tripulação restava a tarefa de levar essas cargas, e aos proeiros mais destemidos era delegada a função de vencer esses trechos a remo.²⁹ Além dos impasses naturais, a questão da alimentação da tripulação também requeria atenção, pois em grandes percursos os tripulantes lançavam à sorte do êxito na caça e na pesca, ao passo que a garantia das refeições era motivo de preocupação nas expedições mais longas.

Nos voltando especificamente ao rio Araguaia, considerando o fato de que sua bacia contemplou quatro capitânicas da América portuguesa,³⁰ a ideia de integrar o interior aos portos marítimos seria de grande valia, mas dependia também dos esforços em trazer

²⁷ PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 2000, p. 262.

²⁸ *Ibidem*, p. 258, 263.

²⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. 1902-1982. *Monções e Capítulos de expansão paulista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014; 4a ed. p. 296-297.

³⁰ São elas: Goiás, Pará, Mato Grosso e Maranhão.

recursos para melhorar a navegabilidade. Conforme observou o naturalista Francis Castelnau, que viajou pelo Araguaia em expedição enviada pelo governo francês em meados do século XIX, a navegação do Araguaia, em comparação ao Tocantins, era menos dispendiosa, pois a sequência de cachoeiras e sessão quase ininterrupta de cascatas do Tocantins demandava semanas para serem vencidas, ao contrário do Araguaia, que era livre na maior parte do seu curso. Além disso, Castelnau apontou que, no Araguaia, em qualquer época do ano era possível embarcar cinquenta léguas da capital, porém, já com relação ao Tocantins, “só se pode considerar navegável a partir de Porto Imperial, que fica a trezentas léguas de Goiás, em vista das curvas existentes nas estradas”.³¹ Entretanto, invariavelmente esses obstáculos precisavam ser superados, já que o Araguaia desagua no Tocantins.

Sobre essa diferença na navegabilidade dos mencionados rios e as medidas para facilitar tal empenho, ainda no período colonial, em carta já mencionada neste artigo enviada pelo governador de Goiás ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, aquele expôs a necessidade de igualar as condições de navegação entre o Araguaia e o Tocantins.³² Destacou a facilidade com que os povos do Sul da capitania do Goiás transportam os seus feitos, através do rio Araguaia, até a capitania do Pará por disporem do estabelecimento de Salinas, onde os viajantes aportavam e dispunham de todos os socorros que poderiam carecer, tudo com toda comodidade e segurança. O projeto era então expandir esses pontos de abastecimento em locais estratégicos ao longo do Araguaia e replicar esse modelo para o rio Maranhão, afluente do rio Tocantins, a fim de desenvolver o comércio ainda pouco expressivo da porção norte da capitania de Goiás e interligando-o a outras regiões.

Salinas seguiu sendo ponto de abastecimento fundamental para a navegação do Araguaia por todo o século XIX, como observou a expedição de Castelnau. Em outro trecho de seu relato, o viajante francês disse que a jornada, antes da chegada a Salinas, estava fatigante e que os soldados e remeiros já não queriam revezar as funções. A partir disso, o viajante demonstrou preocupação, pois um atraso na chegada ao posto de abastecimento poria em risco a vida de toda a tripulação, por conta do pouco provimento

³¹ CASTELNAU, Francis de. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. Tomo II. Trad. Olivério M. De Oliveira Pinto. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949, p. 243.

³² AHU_ACL_CU_008, Cx. 51\Doc. 2856 (1806, outubro, 7, Goiás), p. 2-3.

que dispunham para alimentação.³³ Essa passagem nos dá indícios de que o projeto de ocupação das margens desse rio durante o período colonial, ainda que tivesse os incentivos estatais, teve imensas dificuldades em sua efetividade.

O viajante sugeriu algumas medidas que considerou essenciais à melhoria da navegação e que reduziriam o tempo de passagem dos obstáculos de dias para horas. A primeira queixa de Castelnau corrobora com a aceção anterior de que o projeto de ocupação das margens, elaborado ao final do século XVIII, havia malogrado, pois lamenta ele a carência de moradores capazes de prestar socorro aos viajantes em caso de necessidade, como abrigo, alimentação e cuidados de saúde. Escreveu ainda que uma das medidas que melhorariam as condições de navegação seria factível apenas “quando as facilidades precedentes houvessem permitido a existência de uma população numerosa nestas formosas regiões”, o que consistiria em abrir canais artificiais para contornar as grandes cachoeiras.³⁴

Outras medidas aventadas por ele sugerem intervenções mais drásticas e permanentes sobre a hidrologia do rio, aproveitando a estação de seca para remover, com alavancas ou pólvora, as rochas formadoras de pequenas corredeiras³⁵ ou itaipavas;³⁶ o estabelecimento de postos fixos com homens para auxiliar as navegações nos embarços e para a venda de víveres, e ainda a construção de estradas terrestres próximas às cachoeiras, a fim de criar desvios desses acidentes naturais. Concluiu o viajante que seria possível fazer desaparecer grande parte destes inconvenientes, mas que para isso seria necessário o despendimento de “sommas que estarão durante muito tempo além de seus recursos e, por outro lado, uma administração diferente da que lhe rege o destino”.³⁷

Já foram abordadas neste trabalho as dificuldades próprias à navegação que envolviam questões naturais e logísticas, mas uma das principais queixas das fontes mencionadas será discutida adiante: as populações indígenas. A questão indígena foi muito cara aos planos de consolidação da conquista colonial em Goiás, e sobre a relação interétnica e as implicações desta nos projetos de ocupação e navegação fluvial é que seguiremos a discussão.

³³ CASTELNAU, Expedição às regiões centrais da América do Sul, op. cit., 1949, p. 168-169.

³⁴ Ibidem, p. 252-253.

³⁵ Desnível de rio que faz com que as águas corram mais rápidas.

³⁶ Recife de pedra que atravessa o rio de margem a margem, o que causa desnivelamento e turbulência na corrente.

³⁷ Castelnau, 1949, p. 243.

2. O Rio e as relações interétnicas

A expansão das redes de comércio pelo interior da América portuguesa dependia de uma navegação segura, o que significava não apenas conhecer adequadamente a hidrografia do Araguaia e do Tocantins, como também coibir a ação hostil das populações indígenas que viviam próximas a estes rios. Conquistar uma navegação segura era, então, controlar os ataques dos chamados *índios bravos* que ali estavam. A presença de nações indígenas inimigas naquele território foi um dos principais pontos de preocupação dos comerciantes locais e das autoridades metropolitanas ao longo do século XVIII. Voltando à carta supracitada do governador e capitão-general de Goiás, D. Francisco de Assis Mascarenhas, ao Visconde de Anadia, sobre a navegação comercial, temos uma ideia melhor do peso dado à questão indígena:

[...] os arraiais situados nas extremidades septentrionaes da capitania há muito que fazem este comercio ainda que pouco ativo, não só pela falta de gêneros, pois a mesma dificuldade na sua saída tem feito que poucos se empreguem na cultura deles; *como também pelo temor dos Índios Selvagens, que infestam todas aquelas margens*; estes dois obstáculos são sem dúvida os que tem retardado o progresso de uma navegação tão interessante.³⁸

Como fora dito, as nações indígenas eram tidas como um grande obstáculo. Perante o exposto, a estratégia de ampliar as áreas de ocupação colonial implicou também na construção de presídios em diferentes trechos dos rios. O resultado disso é que a maior parte dos presídios identificados em Goiás até o século XIX margeavam o Rio Araguaia. Um desses presídios foi observado por Castelnau como tendo sido palco de um grande conflito com consequências nefastas. Se trata do presídio de Santa Maria, destacado no mapa que se segue:

³⁸ AHU_ACL_CU_008, Cx. 51, D. 2856. (1806, outubro, 7, Goiás), p. 3, *grifos nossos*.

MAPA 1 – Presídios Militares na Província de Goiás (séc. XIX)



MAPA 1: ROCHA, Leandro Mendes; MORAES, Cristina de Cássia Pereira. (Org.), *ATLAS HISTÓRICO - Goiás Pré-Colonial e Colonial*. Goiás, v.1, 2001, p. 60, destaque nosso.

Segundo Castelnau, foi nesse presídio, fundado pelo Capitão General Fernando Delgado Freire de Castilho, que os Carajás e os Xambioás, em 1813, promoveram ataque e dele se apoderaram, causando terrível morticínio, o que fora o estopim para a retaliação dos colonos, que executaram vários indígenas. Esse episódio, segundo ele, marcou o “fechamento” do Araguaia, pois por conta dos conflitos que se multiplicavam ali, durante o governo joanino, os comerciantes de Goiás suspenderam durante muito tempo a navegação dos rios da capitania, e “desde então o rio não mais foi frequentado pelos

cristãos, a nós tendo cabido a satisfação de abri-lo novamente aos viajantes”.³⁹ Destacou ainda que “Também em consequência da incrível rivalidade que, sob o deplorável regime da colonização portuguesa, existia entre os governos das diferentes províncias, assim como o Araguaia, ficou o Tocantins fechado à navegação.”⁴⁰ Essa passagem, sobre a rivalidade entre governadores, corrobora com a acepção de que havia uma disputa intercapitania de poder, mas a esse tema não nos debruçaremos no presente artigo, podendo ser melhor pensado em pesquisas futuras.

Se trata de um exagero consciente afirmar que o rio foi “fechado” para navegação, mas de fato a memória coletiva que ia sendo construída sobre os sangrentos conflitos interétnicos tinha um peso substancial tanto para colonos quanto para indígenas. Castelnau lembrou o caso de um furriel que havia sido escalado para sua expedição e que, aos prantos e jogado aos seus pés, implorava para que não fosse embarcado, pois tinha medo do sertão.⁴¹ O próprio contexto de criação do aldeamento, localizado na Ilha do Bananal, também remete a episódios violentos, que analisaremos a seguir.

2.1 A política de aldeamentos

A política de aldeamentos na capitania de Goiás começou a ser implementada já no primeiro governo da recém fundada capitania, no início da década de 1750. Estrategicamente, a implementação desses aldeamentos nos territórios de conquista ainda não consolidada ou mesmo efetivada, além de confirmarem o interesse em ocupar, serviriam também como espécies de “muralhas do sertão” contra as investidas inimigas,⁴² como expresso em ofício do governador de Goiás, o Barão de Mossâmedes, enviado ao Marquês de Pombal, no qual dissera que “o estabelecimento da Vossa Aldeia dos Akroá, que fica servindo de barreira a esta capitania, em defesa dos insultos dos Caiapó, nada menos feroz que os antigos Iroquês”.⁴³

Especificamente sobre o aldeamento de Nova Beira, foi esse o aldeamento fundado em 1775 durante o governo do Barão de Mossâmedes às margens do Rio

³⁹ Castelnau, Expedição às regiões centrais da América do Sul, op. cit., 1949, p. 242-243.

⁴⁰ Ibidem

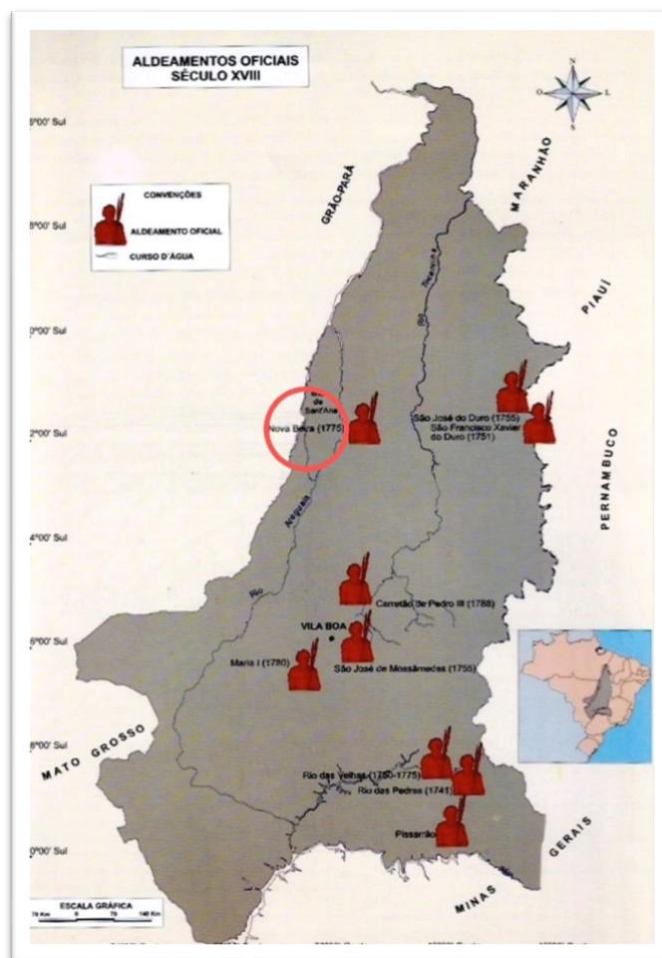
⁴¹ Ibidem, p. 168.

⁴² Acepção pensada pela historiadora Nadia Farage. Ver: FARAGE, Nadia. As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização. 1986. 364f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/278898>>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.

⁴³ AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1838. (1776, junho, 15, Goiás), p. 2.

Araguaia, na Ilha do Bananal, e era regido pelo Diretório dos Índios. Nele viviam os povos Karajá e Javaé. É importante destacar as transformações providas na política indigenista em Goiás na década de 1770, durante o governo do Barão de Mossâmedes. A criação do aldeamento de Nova Beira, na Ilha do Bananal, ocorreu mais de vinte anos depois que os últimos aldeamentos do Duro e Formiga tinham sido edificadas em Goiás. Em 1777, Nova Beira também marcou a aplicação tardia do Diretório dos Índios na capitania de Goiás. Por isso mesmo, é recorrente que a historiografia dos aldeamentos na capitania de Goiás conclua que o governo de José Almeida Vasconcelos Soveral de Carvalho, o barão de Mossâmedes, tenha representado um grande marco, embora ainda parem muitas dúvidas sobre os motivos dessa demora na aplicação do Diretório em Goiás.

MAPA 2 – Aldeamentos Indígenas na Capitania de Goiás (séc. XVIII)



MAPA 2: ROCHA, Leandro Mendes; MORAES, Cristina de Cássia Pereira. (Org.), *ATLAS HISTÓRICO – Goiás Pré-Colonial e Colonial*. Goiás, v.1, 2001, destaque nosso.

No contexto do Diretório e dos planos para consolidar uma rede de navegação e comércio pelo Araguaia é que surge a ideia de fundar o aldeamento de Nova Beira. De acordo com a historiadora Marivone Chaim, era interessante para o projeto colonial ter os Karajá e Javaé como aliados, visto que as nações Xavante e Caiapó eram os inimigos em comum com os colonos. Portanto, garantir essa aliança representaria ter mais segurança naquela região.⁴⁴ Não obstante, as negociações se estenderam mais do que esperavam os colonizadores, tendo em vista as más experiências vividas anos antes pelos Karajá e Javaé, quando do contato com a bandeira de Antônio Pires de Campos, que, após conquistar a confiança desses indígenas, matou e aprisionou indígenas para trocá-los por gado nas fazendas que encontravam pelo caminho.⁴⁵

Após essa experiência traumática, Karajás e Javáes evitaram o contato com os não-indígenas, o que dificultou o aldeamento. Chaim destacou a estratégia desses indígenas para garantirem sua segurança durante as negociações. Esses impuseram como condição que os acordos fossem feitos fora da aldeia e às margens do Araguaia, para manter os sertanistas na ignorância de sua localização exata,⁴⁶ além de que, acrescentamos, o conhecimento que tinham do rio e do meio figurasse a eles como uma garantia maior de segurança e poder, demonstrando, assim, que a relação com o rio não era só como um “espelho geográfico”,⁴⁷ mas também partia conclusão de que este era “um fenômeno material e um espaço em disputa”.⁴⁸

As negociações avançaram e esses indígenas foram aldeados. O aldeamento de Nova Beira foi construído junto ao Presídio de São Pedro do Sul, na intenção de dar segurança à navegação no Araguaia. Porém, em 1780, houve a transferência dos indígenas para o aldeamento de Mossâmedes,⁴⁹ fazendo com que o presídio também fosse

⁴⁴ CHAIM, Marivone Matos. *Aldeamentos Indígenas: Goiás 1749-1811*. 2. ed. São Paulo: Nobel; Brasília: INL, 1983 [1974], p. 61-62.

⁴⁵ FONSECA, José Pinto da - Carta ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás em 4 de agosto de 1775 - RIHGB - vol. 84 - pág. 116. apud CHAIM, op. cit. p. 62.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Termo retirado do artigo: PÁDUA & CHAMBOULEYRON, Movimentos dos rios/movimentos da História, op. cit., 2019, p. 17.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 18.

⁴⁹ CHAIM, *Aldeamentos Indígenas*, op. cit., 1983, p. 63.

desativado e com que a colonização perdesse presença naquelas áreas, conseqüentemente enfraquecendo a navegação do Araguaia.

2.2 Algumas das nações indígenas que viviam ao longo do Araguaia no séc.

XIX

Castelnau fez um apanhado geral das nações indígenas que habitavam as áreas próximas ao Araguaia no período de sua expedição, e que cabe o registro no presente artigo. As cabeceiras do rio eram habitadas pelos Caiapó que, segundo ele, já eram bem menos numerosos do que antes. Várias aldeias pertencentes aos Xavante se espalhavam em quase toda a área da margem direita do Araguaia, e uma das principais ficava próxima a Salinas. Esses subiam até a altura de Boa Vista, onde viviam os Apinajé, seus inimigos. Além desses, o naturalista mencionou os Karajá, na margem do furo ocidental da Ilha do Bananal; os Tapirapô, já na margem mato-grossense do rio; e, ainda, os Canoeiros, que viviam entre o Araguaia e o Tocantins e eram os principais inimigos dos Xavante.⁵⁰

Sobre as experiências que teve com algumas dessas nações indígenas, Castelnau abordou algumas das táticas que os Xavante costumavam empregar quando avistavam intrusos em seus territórios, como desamarrear as canoas durante o descanso das tripulações ou provocar colunas de fumaça para anunciar a outras aldeias os movimentos da expedição.⁵¹ Apesar dos exemplos destacados, as relações interétnicas nem sempre eram conflituosas. Visto que os conhecimentos dos indígenas sobre o rio eram de grande valia para os viajantes, aqueles que conseguiam formar alianças tiveram o auxílio dos indígenas em várias questões, como no conhecimento das técnicas de navegação mais adequadas e nos reparos das canoas, na desobstrução de passagens e no fornecimento de víveres.

3. O Rio e os usos da ideia de decadência

Importantes fontes primárias amplamente utilizadas pela historiografia, os relatos de viajantes dos séculos XVIII e XIX figuram ainda como peça fundamental do imaginário sócio-histórico sobre um Brasil em formação. Seria quase inevitável analisar

⁵⁰ Castelnau, 1949, p. 245-246.

⁵¹ *Ibidem*, p. 168.

os relatos de viajantes pelo Goiás sem esbarrar no conceito de *decadência*, já amplamente discutido pela historiografia.⁵²

Na tentativa de contribuir com a discussão, destacamos alguns pontos que consideramos importante tomar nota. A concepção de decadência, que foi difundida pelos relatos dos viajantes do XIX, já aparecia com certa regularidade nas cartas de oficiais do século XVIII, enviadas da capitania para a metrópole. A princípio, mesmo no auge da exploração aurífera, o termo prenunciava a derrocada de algumas regiões da capitania onde a prospecção do ouro havia sido bem-sucedida em um primeiro momento, mas, àquela altura – por volta da década de 1740 – já não rendiam os mesmos lucros devido à diminuição das faisqueiras.⁵³

Já a partir da década de 1760, o declínio das minas expandiu o uso do termo na documentação administrativa colonial para dar conta de uma decadência mais abrangente, da própria capitania de Goiás. O que chama a atenção nessas fontes é que a construção da ideia de decadência acompanha pedidos de socorro e justificativas diante da falta de pagamento das obrigações para com a Fazenda Real. Ou seja, é possível aferir que o termo teve seu uso politicamente orientado segundo as intenções da política local. A título de exemplo, em carta à Rainha D. Maria I, em 1783, escreveu o governador:

Sendo como são todas estas referidas circunstancias aos fatos sucedidos, e que estão sucedendo o de que provém a maior decadência [...] parece que Vossa majestade fará uma alta mercê a esta capitania e aos seus habitantes de me acudir novamente com alguma providência que seja ainda mais vigorosa.⁵⁴

Como discutido em outro momento do presente trabalho, os altos impostos eram motivo de preocupação nas capitanias mineradoras. Neste sentido, a construção da imagem de decadência e os repetidos usos do termo nas cartas enviadas à Coroa podem ser compreendidos como um recurso discursivo utilizado por governadores e elites coloniais na tentativa de contornar a alta demanda por arrecadação da Fazenda Real. Isso

⁵² Ver, por exemplo, SANDES, Nóe Freire & ARRAIS, Cristiano Alencar. História e memória em Goiás no século XIX: uma consciência da mágoa e da esperança. *Varia História (UFMG)*, vol. 29, nº 51, p. 847-861, set/dez 2013.

⁵³ AHU_ACL_CU_008, Cx. 3, Doc. 245 (1744, maio, 31, Goiás).

⁵⁴ AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, Doc. 2083 (1783, fevereiro, 15, Goiás), p. 5.

não quer dizer que a ruína das minas não era um fato, pelo contrário, mas a escolha de usar repetidas vezes a imagem da decadência era consciente. Não por acaso isso acontecia, pois, corroborando com Kelerson Semerene Costa, “o que está na origem do fenômeno da decadência é o processo de desarticulação da produção local pelos mecanismos de extorsão tributária e comercial do sistema colonial”.⁵⁵

Já a imagem de decadência nos discursos dos viajantes e naturalistas do século XIX guardava outras especificidades. Sobre eles, o historiador e economista Paulo Bertran alertou para os juízos de valor etnocêntricos presentes nas narrativas, fossem positivos ou negativos, lembrando que eles vinham da poderosa Europa em processo de industrialização e fisiocrata, e que “passariam a cobrar à população, iludidos com as vantagens de um construtivismo compulsivo, que quase nos arrasa o planeta, e particularmente o Brasil, nos tempos que correm”.⁵⁶ De fato, em Saint-Hilaire isso fica muito evidente. Ao passar pelos arraiais goianos, o autor afirmou que “Não devemos julgar os povoados do Brasil pelos nossos, pois em geral não passam de um amontoado de casebres miseráveis de ruas lamacentas”.⁵⁷

Talvez, a expectativa dos viajantes ao passarem por uma capitania que havia sido um dos centros da exploração aurífera na América Portuguesa fosse encontrar ao menos um rastro da opulência de outrora. Porém, o que acharam foram casas abandonadas e pessoas moribundas pelas ruas. Nos registros de viagem publicados por Saint-Hilaire, como bem coloca Fátima de Macedo Martins, não é levado em conta o padrão vernacular de construir baseado no despojamento característico da região, no qual as diferenças construtivas não seriam significativas, e o que mudava eram as dimensões.⁵⁸ Mesmo a imagem endossada do abandono das residências nos núcleos urbanos merece uma análise mais cuidadosa, pois cada arraial conviveu com a decadência aurífera em níveis diferentes. Para um apanhado geral da situação, vejamos a tabela:

⁵⁵ COSTA, Kelerson S. *Meiaponte: história e meio ambiente em Goiás*. Brasília: Paralelo 15, 2013, p. 110-111.

⁵⁶ BERTRAN, Paulo. *História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal (do indígena ao colonizador)*. 3ª edição. Brasília: EDUnB, 2011, p. 204.

⁵⁷ (SAINT-HILAIRE, 1936, p.19)

⁵⁸ MARTINS, Fátima de Macedo. *Saint-Hilaire em Goiás: Ciência, Viagem e Missão Civilizatória*. UnB, Brasília, 2017, p. 202.

TABELA – Número de residências que compunham 4 dos principais núcleos urbanos de Goiás

CAPITANIAS	1783	Década de 1810	Ocupados (%)	Arruinados	Sem informação
Vila Boa	553*	725	85,5%**	10	93
Natividade	-	198	83%	2	-
Meia Ponte	-	308	42%***	142	-
Pilar	522	284	27%	116	86

Fontes: ⁵⁹

*Dado se refere somente ao núcleo urbano, não contabilizando as residências rurais.

**O percentual pode ser maior dado o grande número de residências sem informação principalmente no Distrito de Santana, conforme a autora.⁶⁰

***Dados para a freguesia de Meia Ponte indicavam 265 proprietários rurais. É importante pontuar que desses, cerca de 46 também possuíam propriedade no centro urbano.⁶¹

Conforme dossiê apresentado por Nádia Mendes de Moura sobre quatro núcleos urbanos goianos, criados após os achados auríferos em suas respectivas regiões, é possível ter ideia dos diferentes impactos da decadência em cada um desses, e como cada região reagiu à nova política econômica que buscou, em geral, na agricultura, na pecuária e no comércio com outras regiões por meio dos rios, formas de superar o declínio na exploração do ouro.

Dentre os quatro arraiais, Pilar foi o que mais sofreu com a decadência das minas. O arraial que antes fora fundamental à exploração, passou para um cenário de evidente abandono. Já no caso de Meia Ponte, a população rural era maior do que a urbana, o que denota a repetição de um processo de ruralização que acometeu outras partes da capitania

⁵⁹ Tabela criada a partir dos dados levantados no por Nádia Mendes de Moura através das décimas urbanas de Goiás, apresentados no artigo “A cidade enquanto artefato: o que evidenciam as décimas urbanas acerca da decadência na Capitania de Goiás” somados aos dados da compilação estatística feita por Paulo Bertran no importante e já citado “História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal (do indígena ao colonizador)”, mediante dados da “Notícia Geral da Capitania de Goiás”. Ver: MOURA, Nádia Mendes de. A cidade enquanto artefato: o que evidenciam as décimas urbanas acerca da decadência na capitania de Goiás. Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material, v. 29, 2021.

⁶⁰MOURA, A cidade enquanto artefato, op. cit., 2021, p.19.

⁶¹ Ibidem, p. 35.

no XIX.⁶² No caso de Natividade, conforme Nádia Mendes Moura, o arraial, desde o século XVIII, já convivía com a pecuária, o que pode ter criado condições favoráveis para que a recuperação econômica após o decréscimo da produção do ouro.⁶³ No caso de Vila Boa, o que pode ter compensado é o fato de ser o centro administrativo de Goiás. A capital sempre foi a mais povoada da Capitania e, dentro da divisão administrativa colonial, exibía a status de Vila, o que denotava importância à urbe. Não obstante, esse apanhado geral somente incita a discussão sobre a variedade dos impactos da crise do ouro nesta imensa capitania e, depois, província de Goiás, tema que merecerá maior atenção em futuras pesquisas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao ter o rio Araguaia como ponto de partida, a análise das relações entre os diversos agentes que moveram os mundos colonial e imperial em Goiás ganha sentidos múltiplos. Com relação às políticas para estímulo à navegação, a aplicação dessas aponta para as urgências de uma capitania em crise e que buscava no conhecimento do território e dos caminhos fluviais uma alternativa aos minérios já escassos. Já na relação interétnica, o rio surge como um poderoso instrumento de poder que conferia vantagem àqueles que melhor o conhecessem, vantagem essa que pôde, muitas vezes, superar aquela advinda da superioridade bélica dos colonizadores europeus.

Essa dimensão do rio enquanto principal recurso das estratégias de defesa e resistência dos povos indígenas que ali viviam, somada à necessidade de viabilizar a expansão do comércio via navegação em uma capitania que via sua razão de existir, – a exploração aurífera – esvair-se, deságua no tipo de política aplicada aos rios, pois a presença de colonos nestes territórios americanos, ainda que incipiente, tinha o sentido expresso de “fincar a bandeira” do colonialismo e levar adiante os projetos político-econômicos da Coroa e do catolicismo, o que inclui as políticas indigenistas e sua dimensão intensamente comercial.

Portanto, tudo estava interligado, garantindo-se que os *índios bravos* não representassem um problema, as frentes de expansão colonial poderiam avançar e isso, somado aos incentivos fiscais, abriria o caminho para a efetiva dominação colonial do

⁶² Sobre Meia Ponte, ver COSTA, *Meia ponte*, op. cit., 2013.

⁶³ MOURA, A cidade enquanto artefato, op. cit., 2021 p. 53-54.

rio, facilitando a navegação e desenvolvendo o comércio local e entre capitâneas. Na teoria, os projetos de navegação poderiam ajudar a paulatinamente substituir a dependência da exploração aurífera a partir da expansão da agropecuária e do comércio lusos. Como vimos, os desenrolares não foram tão simples e lineares, mas não deixam de ser interessantes.

FONTES DO ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (PROJETO RESGATE BARÃO DO RIO BRANCO/BIBLIOTECA NACIONAL)

AHU_ACL_CU_008, Cx. 3, Doc. 245 (1744, maio, 31, Goiás).

AHU_ACL_CU_008, Cx. 28, D. 1838 (1776, junho, 15, Goiás).

AHU_ACL_CU_008, Cx. 34, Doc. 2083 (1783, fevereiro, 15, Goiás),

AHU_ACL_CU_008, Cx. 50, Doc. 2825 (1805, agosto, 22, Goiás).

AHU_ACL_CU_008, Cx. 51, D. 2856 (1806, outubro, 7, Goiás).

AHU_ACL_CU_013, cx. 70, doc. 5979 (1773, março, 28, Pará).

AHU_ACL_CU_010, Cx. 37, Doc. 1861 (1799, junho, 14, Mato Grosso).

AHU_ACL_CU_009, Cx. 98, Doc. 7944 (1798, Maio, 12, Maranhão).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB'SABER, Azis. *Os Domínios de Natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*.

São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 8, nº 15, 1995.

BERTRAN, Paulo. *História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal (do indígena ao colonizador)*. 3ª edição. Brasília: EDUnB, 2011.

CAMPOS, Maria Verônica. Goiás na década de 1730: pioneiros, elites locais, motins e fronteira. IN.: BICALHO, Maria Fernanda & FERLINI, Vera Lúcia Amaral (orgs). *Modos de Governar: ideias e práticas políticas no império português. Séculos XVI-XIX*. São Paulo, Ed. Alameda, 2005, p. 341-359.

CASTELNAU, Francis de. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. Tomo II. Trad. Olivério M. De Oliveira Pinto. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949.

- CHAIM, Marivone Matos. *Aldeamentos Indígenas: Goiás 1749-1811*. 2. ed. São Paulo: Nobel; Brasília: INL, 1983 [1974].
- CHAVES, José Inaldo. Entre furos, trovoadas e itaipavas: a navegação e a comunicação política no Araguaia-Tocantins (Brasil e Grão-Pará, século XVIII). In: KETTLE, Wesley; OLIVEIRA, Gabriel & BARBOSA, Estevão (orgs.). *Rios de História: o passado em caminhos fluviais*. Maceio: Ed. Olyver, 2022, p. 137-165.
- _____, J. I.. Histórias de índios e vidas na fronteira: o enfrentamento do sertão na Capitania da Paraíba (1755-1799). In: CHAVES., J. I.; BIRRO, R.; LENINE, V.; ABRIL, V. H.. (Org.). *Colonialidades: governos, gentes e territórios na América Ibérica (séculos XVII-XIX)*. Curitiba: Prismas, 2016, p. 317-332.
- FARAGE, Nadia. *As muralhas dos sertões: os povos indígenas no rio Branco e a colonização*. 1986. 364f. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: <<<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/278898>>>. Acesso em 13 de dezembro de 2022.
- FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. O império em apuros. Notas para o estudo das alterações ultramarinas das práticas políticas no Império colonial português, séculos XVII e XVIII. IN.: FURTADO, Júnia Ferreira (org.). *Diálogos oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001, p. 197-254.
- FONSECA, José Pinto da - Carta ao Governador e Capitão General da Capitania de Goiás em 4 de agosto de 1775 - RIHGB - vol. 84.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. 1902-1982. *Monções e Capítulos de expansão paulista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2014.
- LEMES, Fernando Lobo. Goiás na arquitetura geopolítica da América portuguesa. *Revista Tempo – Revista do Departamento e do PPGH da UFF*, Vol. 19, n. 35, 26 de março de 2013.
- LEMKE, Maria. *Trajatórias atlânticas, percursos para a liberdade: africanos e descendentes na Capitania dos Guayazes*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Goiás, 2008.

- KARASCH, Mary. Catequese e cativo: política indigenista em Goiás. 1780-1889. IN.: CUNHA, Manoela Carneiro da (org.). *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras/Secretaria Municipal de Cultura/FAPESP, 1992.
- _____, Mary. Construindo comunidades: as irmandades de pretos e pardos. *História Revista*, vol. 15, nº 2, p. 257-283, julho/dezembro de 2010.
- MARTINS, Fátima de Macedo. *Saint-Hilaire em Goiás: Ciência, Viagem e Missão Civilizatória*. UnB, Brasília, 2017.
- MOURA, Nádia Mendes de. A cidade enquanto artefato: o que evidenciam as décimas urbanas acerca da decadência na capitania de Goiás. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, v. 29, 2021.
- PÁDUA, José Augusto; CHAMBOULEYRON, Rafael. Movimentos dos rios/movimentos da História. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 39, nº 81, 2019.
- PALACIN, L. *O século de ouro em Goiás 1722 – 1822: Estrutura e conjuntura numa capitania de minas*. Goiânia: Editora Universidade Católica de Goiás, 2001.
- PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 2000.
- ROCHA, Leandro Mendes; MORAES, Cristina de Cássia Pereira. (Org.), *ATLAS HISTÓRICO - Goiás Pré-Colonial e Colonial*. Goiás, v.1, 2001.
- SANDES, Nóe Freire & ARRAIS, Cristiano Alencar. História e memória em Goiás no século XIX: uma consciência da mágoa e da esperança. *Varia História (UFMG)*, vol. 29, nº 51, p. 847-861, set/dez 2013.
- SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem às nascentes do rio São Francisco pela província de Goiás*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1936. f. 2.
- Sete Rios – *Projeto Brasil das Águas*. Disponível em: <http://brasildasaguas.com.br/wp-content/uploads/sites/4/2013/05/Rio-Araguaia_Relatorio.pdf>. Acesso em: 2 nov. 2022, p.12.
- SOUZA, Laura de Mello e. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2004.
- _____, Laura de Mello e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, Bruna Letícia de Jesus Cardoso, matrícula 170100707, declaro para todos os efeitos que o trabalho de conclusão de curso intitulado “O Rio Araguaia e a Capitania de Goiás: Navegação, Políticas Indigenistas e a Decadência (sécs. XVIII – XIX)” foi integralmente por mim redigido, e que assinalei devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores. Declaro ainda que o trabalho nunca foi apresentado a outro departamento e/ou universidade para fins de obtenção de grau acadêmico.

Brasília, 15 de fevereiro de 2023.



Bruna Letícia de Jesus Cardoso