

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

A LIGAÇÃO CENTRO-NORTE PELA VIA ARAGUAIA-TOCANTINS NO PERÍODO COLONIAL (*).

DALÍZIA E. MARTINS DOLES.

da Faculdade de Filosofia de Goiânia. GO.

A catequese, a busca de riquezas minerais e os rios são os grandes responsáveis pela penetração, povoamento e colonização da região centro-norte.

As duas correntes humanas responsáveis pelo desbravamento da região, jesuítas, oriundos do norte e bandeirantes do sul, atingem-na através dos rios Araguaia e Tocantins.

A navegação e efetiva comunicação centro-norte foi altamente prejudicada de um lado pelos obstáculos naturais dos rios, representados pelas condições topográficas do Tocantins, parcialmente navegável devido às corredeiras e cachoeiras e à irregularidade do regime pluvial.

A falta de recursos financeiros das capitânias de Goiás e Pará, o descuido em relação ao povoamento das margens dos rios, aliados à proibição da livre circulação fluvial no século XVIII, completam o quadro dos fatores entravantes da navegação.

Até fins do século XVI, as explorações portuguesas limitaram-se à orla litorânea e, embora tivessem penetrado até o Amazonas, não chegaram a travar conhecimento com o Tocantins.

Os primeiros contactos do elemento colonizador com a região datam do século XVII e, deve-se principalmente à catequese e dominação temporal empreendida pelos jesuítas na Amazônia.

Frei Cristóvão de Lisboa, em 1625 e mais tarde, Pedro Teixeira (1639) são os primeiros a dar notícias dessa região.

Santa Tereza (atual Imperatriz), Palma e São José do Duro, devem sua origem às missões religiosas fundadas no período colonial.

Um estudo mais aprofundado da região traz o Padre Antônio Vieira à região, navegando pelo Tocantins até à cachoeira de Itaboca (1).

(*) . — Comunicação apresentada na 3ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1) . —Vieira (Pe. Antônio), *Cartas*. Clássicos Jackson; vol. XIV, pág. 143.

Cameté, a mais antiga cidade do Tocantins foi erguida pelos jesuítas em 1665.

Os padres Gonçalo Pais e Manuel Brandão, foram os primeiros a subirem o rio além dos limites da confluência do Araguaia-Tocantins, atingindo o rio São Lourenço, ponto de ligação com o rio Paraguai, estabelecendo assim a comunicação do Amazonas com o Prata.

A busca de metais preciosos, instalando o ciclo de bandeirismo tornará efetiva a presença do elemento branco na área tocantínia.

Sucedem-se as bandeiras. Antônio Raposo Tavares faz-se presente na região em 1616.

Pascoal Pais percorre os sertões de Goiás e através do Tocantins atinge Belém do Pará, dando ciência ao governo português de que havia ouro na região (1675).

Com a finalidade de constatar a veracidade das afirmações de Pascoal Pais, uma expedição, chefiada por Antônio Raposo Tavares realiza um circuito pela América do Sul, percorrendo o rio Paraguai, atravessando a Bolívia e penetrando na bacia Amazônica. Através do rio Pará atinge o Tocantins e Goiás, para, finalmente, regressar a São Paulo (2).

Outras presenças assinaladas na região, durante o século XVII: Manuel de Campos Bicudo e seu filho Antônio Pires de Campos, elementos da bandeira de Bartolomeu Bueno, Sebastião Paes de Barros e Francisco Valadares Santo.

Ainda no século XVII duas entradas organizadas pelo governador do Pará, Pedro César de Menezes, sobem o Tocantins.

As vistas dos reis portugueses no fim do século XVII estão cada vez mais voltadas para a busca de metais preciosos.

A bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva, filho do Anhangueira, que em 1722 parte de São Paulo atinge as margens do Paraná onde parte da expedição é desgarrada. O grupo chefiado pelo alferes José Peixoto da Silva Braga segue pelo Tocantins e atinge Belém.

No primeiro quartel do século XVIII estava feita a comunicação norte-sul, através do Tocantins.

A política econômica de Portugal em relação à mineração provoca o contrabando do ouro através do Maranhão e Piauí, ocasionando sérias medidas governamentais. A Carta Régia de 10 de janeiro de 1730, tentava solucionar o problema, determinando que *houvesse um só caminho para Goiás*, isto é, o caminho das bandeiras paulistas. A penetração pelo norte tornava-se, então, proibida.

(2). — Paternostro (J.), *Viagem ao Tocantins*. Coleção Brasileira, volume 248, pág. 55.

A decisão da junta extraordinária, de 25 de abril de 1735 é a seguinte:

“por ordem de S. M. estabelecer as minas de Goyaz da jurisdição d'este governo com o uso de um só caminho para ellas e que não devia ser outro senão o que se conservava d'esta cidade feito pelos descobridores d'aquela conquista, e que...” (3).

Em 1737, nova Carta Régia exige que seja dado cumprimento exato às ordens anteriores

“sôbre os novos caminhos ou picadas para as minas”.

O contrabando continua apesar das ordens régias e, em consequência disso, D. Luís de Mascarenhas, governador da capitania de São Paulo, vem a Goiás estudar *in loco* os problemas das minas e conclui que o fechamento definitivo da navegação pelo Tocantins vedaria a entrada de novos elementos na região, evitando assim o desvio do ouro.

A circulação pelo Tocantins é proibida por tempo indeterminado através da Carta Régia de 3 de maio de 1737. Sucede-se o truncamento das relações norte-sul pela via tocantínia. Várias povoações surgidas na zona dos rios Maranhão, Manuel Alves Grande e Natividade decaem e morrem.

A liberação da navegação é tentada pelo governador D. João Manuel, mas não se concretiza em virtude de sua morte em 1770.

Embora a proibição perdurasse, o governador de Goiás, D. José de Almeida Soveral de Carvalho mandou estudar as possibilidades de navegação pelo Araguaia e Tocantins, tendo êle próprio percorrido êste último, atingindo o rio Claro.

Em carta datada de 7 de agosto de 1773, dirigida ao governador do Pará, dizia D. José de Almeida:

“ass:ntei ser a navegação o meio mais seguro de prosperar esta capitania”.

As minas estavam esgotadas e a capitania em colapso financeiro. O comércio poderia ser uma solução.

Parece que havia intenção de uma ação conjunta dos governos de Goiás e Pará no sentido da liberação da circulação pela bacia tocantínia. Pelo menos é o que se conclui através da leitura da corres-

(3). — Alencastre (J.M.P.), *Anais da Província de Goiás*, in *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, 27,11 e 28,11 — pág. 39.

pondência entre João Pereira Caldas, governador do Pará e D. João Manuel de Melo. Assim, em carta datada de março de 1737, aquêlê dizia:

“O zêlo com que desejo cumprir a minha obrigação no real serviço de S. M. me anima a representar a V. Ex. as vantagens, e utilidade que considero em permitir-se a liberdade da navegação e do comércio desta cidade com as minas de São Felix, e de Natividade, do governo de Goyaz pelo rio Tocantins, que ao presente se acha proibida, por força das duas provisões da inclusa cópia, pois que com a finalidade que se reconhece na dita navegação ainda quando infestado de diversas nações de índios silvestres, se poderia a meu ver estabelecer um proveitoso comércio entre grande parte dos povos d'aquellas minas com os d'este Estado, fazendo-se entre uns e outros reciprocos os interesses, que igualmente *viriam augmentar os rendimentos e direitos reaes*, que tanto convém promover por todos os modos possiveis para se sustentar esta importantíssima colonia de S. M.” (4).

Aos pedidos dos governadores, juntam-se os dos religiosos catequisadores dos índios das margens do Araguaia e Tocantins.

Finalmente, em 1782, cai a proibição e a navegação do Tocantins e dos rios interiores passa a ser estimulada. No entanto, o longo período de interrupção da navegação deixou um saldo negativo representado pelo atraso do desenvolvimento daquela atividade e prejuízo para o povoamento das margens dos referidos rios.

A situação econômica de Goiás é grave em consequência do gradativo esgotamento das minas. A ligação e o restabelecimento do comércio Goiás-Pará poderia vir a ser a solução para êsse e muitos outros problemas. As relações comerciais passam a interessar aos governos das duas capitanias, principalmente as do Pará, pôrto de mar e centro distribuidor dos produtos europeus.

Por determinação do governador do Pará, Dr. Francisco de Souza Coutinho é feita a exploração do Araguaia e tenta-se travar relações com os indígenas da região. Ainda sob patrocínio do mesmo é organizada uma sociedade mercantil para explorar a navegação e o comércio entre Goiás e Pará. Em 5 de fevereiro de 1791, sob o comando do cabo Tomás de Souza Villa Real, parte uma expedição rumo a Vila Boa.

As finalidades dessa expedição eram: estudar as possibilidades de exploração do comércio entre as duas capitanias e proceder a minuciosos estudos do Araguaia que, na opinião de D. Francisco de Souza Coutinho se prestava mais à navegação que o Tocantins, cheio de obstáculos, como por exemplo, a cachoeira de Itaboca com mais ou menos uma légua de extensão.

(4). — Alencastre (J.M.P.), *op. cit.*, pág. 180.

Após atingir o arraial do Carmo, a comitiva prossegue por terra até Vila Boa, e, a 21 de abril de 1791, Tomás de Souza Villa Real apresenta-se ao governador Tristão da Cunha expondo-lhe os objetivos da viagem. Entre a vinda a Goiás e a volta ao Pará foram gastos dois anos.

Todos os acontecimentos da viagem de regresso, os obstáculos naturais, os contactos com os carajás, foram minuciosamente relatados por Tomás de Souza em seu diário, posteriormente enviado ao governador do Pará pelos financiadores da empresa, que ao lado de diversas considerações ponderavam sobre as vantagens econômicas:

“... os habitantes da capitania de Goyazes virão a ter além da maior comodidade nos preços dos gêneros da Europa que precisarem e comprarem, a facilidade de se satisfazerem com os produtos da sua cultura, que até agora eram obrigados a encerrar nos limites que prescrevia o seu consumo interior” (5).

Em carta datada de 8 de março de 1793, dirigida ao ministro Martinho de Mello Castro, assim se expressava o governador do Pará:

Ilmo. e Exmo. Sr. — Com dous annos quasi de demora chegou nos fins do mez passado a esta cidade Thomaz de Souza Villa Real, cabo da expedição mercantil, que d'ella havia sido feita pelos negociantes Ambrozio Henrique e seus socios, afim de explorar e reconhecer a navegação dos rios Vermelho e Araguaya, que se julgava poderia permitir a comunicação e commercio para a capital de Goyazes, e para a mais importante parte d'aquella capitania.

A dita exploração e reconhecimento, de que vou dar a conta não só correspondeu, mas excedeu, quanto a mim, que se pudera desejar; e se em toda a occasião fôra esta descoberta de grande interesse pelo notavel acrescimo que deve produzir na cultura e no commercio de uma e outra capitania, na presente conjuntura ainda a considero mais importante pela facilidade dos promptos socorros, que esta pode receber d'aquella oferecendo-se a occasião de os precisar. ...tem por outra parte a incomparável vantagem de permitir o commercio e comunicação não só com aquella capital, senão também com os habitantes do Cuyabá, que precisamente ha de ser cada um de per si mais importante que não o é o commercio da capitania do Rio Negro, e talvez mesmo que o da capitania do Matto Grosso, apezar de todas as grandes difficuldades da sua navegação extensa quasi em dobro do que esta de que se trata. ... Por estes motivos, independente do acrescimo da cultura que deve experimentar a da capitania de Goyaz encerrada até agora nos limites que prescrevia o consumo interior de seus habitantes, me parece de summa importancia para o serviço de Sua Magestade que a navegação pelo dito rio Araguaya seja frequentada, povoando-se e cultivando-se as suas margens”... (6).

(5). — Carta de Feliciano José Gonçalves, Manoel José da Cunha, Ambrósio Henriques, dirigida ao governador do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho, in “Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro”, 11, pág. 410.

(6). — In “Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”, pág. 401.

Além do abastecimento da zona das minas do norte goiano, a capitania do Pará poderia tornar-se fornecedora de Mato Grosso, cujos comerciantes passavam pelo Araguaia, quando de suas idas a Vila Boa, São Paulo ou Minas Gerais, “com grandes viagens por terra” (7) quando não encontravam em Goiás o que procuravam. Bastava que se estabelecesse um entreposto acima da foz do rio Vermelho, na confluência do Araguaia, passagem obrigatória dos cuiabanos. Daí far-se-ia também a distribuição para Goiás, contornando-se o problema da navegação deficitária pelo rio Vermelho.

Para que se estabelecesse de forma efetiva a navegação era necessário que se procedesse ao povoamento das margens dos rios, à catequese dos índios e assistência técnica.

Até o século XIX as margens do Tocantins encontravam-se fracamente povoadas e as do Araguaia ainda se constituíam em verdadeiro deserto humano.

Os ataques dos gentios eram comuns e, afora os carajás, os demais grupos indígenas ainda mostravam-se arredios e refratários ao convívio humano.

O estabelecimento de Presídios e Registros resolveria não somente os problemas de povoamento e catequese como também o do contrabando do ouro.

Por outro lado, os obstáculos naturais do rio Tocantins poderiam ser vencidos através do estabelecimento de um posto de assistência localizado junto à cachoeira de Itaboca, a mais longa e de mais difícil transposição. Tal sistema já se encontrava em uso satisfatório na bacia Platina, no rio Paraguai, onde também se encontrava um sério impecilho, a cachoeira de Camapuã.

D. Francisco de Souza Coutinho, em 1797, encarregou o alferes Joaquim José Máximo de estabelecer um registro no rio Tocantins, segundo êle, necessário

“não só para evitar os extravios do ouro, as fugas dos escravos e as invasões e insultos dos gentios que povoam as margens d'aquelle rio, como para descanso e refresco das pessoas que utilmente se empregarem em tão longas como trabalhosas viagens” (8).

Somente sob o governo de D. João Manuel de Menezes iniciam-se os trabalhos no sentido de desembaraçar a navegação e dar cumprimento às ordens contidas na Carta Régia de 12 de maio de 1798.

(7) . — Carta de Feliciano José Gonçalves, Manuel José da Cunha, Ambrósio Henriques, dirigida ao governador do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho, *op. cit.*, pág. 405.

(8) . — Carta de D. Francisco de Souza Coutinho, dirigida a Joaquim José Máximo, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 11, 442.

Erguem-se registros, como o de São João das Duas Barras, origem da vila de igual nome, em 1809 elevada à categoria de Comarca.

O Dr. Francisco de Assis Mascarenhas faz construir um pôrto em Santa Rita e na foz do rio Manuel Alves Grande ergue-se um presídio com a finalidade de proteger o comércio pelo Araguaia.

Joaquim Teotônio Segurado, ouvidor de São João das Duas Barras é encarregado de promover a navegação do Tocantins, ficando a do Araguaia sob a proteção direta do governador.

Assim, em princípios de 1806 uma expedição oficial composta de cinco barcos tripulados por cinco pedestres, catorze índios xerentes, quarenta e oito caiapós e vinte e sete remadores, segue rumo ao Pará. O carregamento perfazendo 1.640 arrôbas compunha-se de gêneros vários: açúcar, algodão, quina, fumo e outros artigos.

Ao mesmo tempo em que o govêrno de Goiás tentava fazer renascer a navegação, os comerciantes Luís Rodrigues Pereira, João Apolinário da Costa, Manuel da Silva Soeiro e Francisco José Teixeira, residentes em Crixás e Santa Rita, associaram-se e equiparam quatro canoas com algodão, couro, açúcar, aguardente, carne sêca, fumo, feijão e farinha. Em 13 de maio de 1806 parte a expedição.

A essa altura, D. Francisco de Assis Mascarenhas tenta estabelecer um plano de trabalho conjunto com o govêrno do Pará, lutando pela efetiva participação governamental na navegação, visando à formação de companhias de comércio. Tais companhias gozariam de privilégios e isenção de impostos.

O govêrno do Pará nada decidiu e o desânimo começou a dominar os que até então, haviam tentado exercer o comércio pelos rios.

Em 1808, ainda surgirá uma expedição com pequeno carregamento, mas, gradativamente, a navegação vai declinando e as margens dos rios começam a se despovoar.

Em 5 de setembro de 1811, Carta Régia dirigida ao governador de Goiás, Fernando Freire de Castilho, determinava que êste tomasse providências sôbre o povoamento, correção dos obstáculos naturais dos rios e problema do gentio. Êsse mesmo documento concedia privilégios como isenção de impostos e cargos militares aos que se estabelecessem nas margens dos rios e exercessem o comércio pelo Tocantins.

Para poder dar cumprimento às ordens régias, deveria o governador promover a limpeza, canalização e desobstrução dos rios bem como criar presídios militares a fim de proteger o comércio e os habitantes da região.

A falta de recursos não permitiu a execução dessas medidas. Apenas ergueram-se os presídios, como os de Salinas e Pôrto Imperial às margens do Araguaia.

Embora os riscos fôssem grandes e as garantias de lucros pequenos, surgiram algumas Companhias de Comércio e Navegação, como a do ouvidor Teotônio Segurado, cujo capital elevava-se a seis mil cruzados.

A sociedade mercantil fêz construir três barcos que desceram rumo ao Pará, mas as viagens foram escassas e, devido às dificuldades financeiras, a companhia acabou desistindo da navegação.

Como tentativa de solução do problema da navegação e do abastecimento das canoas, estabeleceu-se a povoação de Pedro de Alcântara (atual Carolina) situada a poucas léguas do rio Manuel Alves Grande.

O Brigadeiro Manuel Inácio de Sampaio e Pina, governador empossado em 4 de outubro de 1820, organizou um grande plano de trabalho, abarcando a continuação da navegação, incentivo à agricultura e exploração aurífera. Entretanto, seus projetos não se concretizaram devido à crise política que sobrevém.

Inicialmente, houve a Revolução do Pôrto, com repercussões na capitania, onde também já era latente o sentimento nacionalista. Segue-se um período de lutas, com o norte sublevando-se e tentando separar-se do resto da capitania.

Os gastos com a luta no norte agravaram a situação econômico-financeira impedindo o governador Caetano Maria Lopes Gama de resolver o problema da navegação e do comércio fluvial e de fazer cumprir a missão do Tocantins já assinalada pelo Marquês de Pombal como

“o mais seguro caminho para levar a civilização e o progresso ao interior do país”.

*
* *
*

BIBLIOGRAFIA.

1. — Alencastre (J. M.P. de), *Anais da Província de Goiás*. R. I. H. B. 27, 11 e 28, 11.
2. — Alvará de 27 de outubro de 1733, proibindo a navegação, contido nos *Anais*.
3. — Brasil (A. do), *Súmula de História de Goiás*. Departamento Estadual de Cultura. Goiânia. Goiás. 1961.
4. — Carta Régia de 10 de janeiro de 1730 — deliberando sôbre a existência de um só caminho para as minas de Goiás, in *Anais*. Cap. II.
5. — Carta Régia de 9 de maio de 1734, in *Anais*.

6. — Carta Régia de 30 de maio de 1737 — resolvendo sôbre a questão da jurisdição das minas, in *Anais*.
7. — Carta Régia de 12 de maio de 1798 — estimulando a exploração e utilização dos rios interiores que vão dar no Amazonas, in *Anais*, Cap. XV.
8. — Cunha Mattos (R. J. da), *Chorographia Historica de Goyaz*. R. I. H. B. 37, 128-397.
9. — Gomes (H.), *Introdução à Geografia de Goiás*. Goiânia, 1966.
10. — Leite (Serafim), *História da Companhia de Jesus*. Tomo III. Cap. VII, pág. 313; Tomo IV, cap. I, pág. 99.
11. — Paternostro (Júlio), *Viagem ao Tocantins*. Coleção Brasileira, volume 248.
12. — Prado Júnior (Caio), *Formação do Brasil Contemporâneo*. Editora Brasileira. 8a. edição.
13. — Silva e Souza (Pe. L. A.), *Memória sôbre o descobrimento, govêrno, população e cousas mais notáveis da Capitania de Goiás*, R. I. H. B. — 12, 429.
14. — Vieira (Pe. Antônio) *Cartas*. Clássicos Jackson, vol. XIV — p. 143.
15. — Vila Real (T. de Souza), *Viagem de Tomás de Souza Vila Real pelos rios Tocantins, Araguaia e Vermelho*. R. I. H. B., 11, 401.

* *
*

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Eurípedes Simões de Paula* (FFCL-USP).

Felicita a Autora pelo seu trabalho e pergunta-lhe se não existem traços documentais nos arquivos de Goiás sôbre a ligação direta dessa Capitania com Portugal, através da navegação dos rios Tocantins-Araguaia, como aconteceu na Capitania de Mato Grosso onde muito ouro saiu para o Reino através do Madeira-Mamoré?

*

Da Profa. *Maria Regina da Cunha Rodrigues Simões de Pau'a* (FFCL-USP).

Diz que faz suas as palavras elogiosas do Prof. Eurípedes e pede apenas esclarecimentos sôbre a época de fundação de Pôrto Nacional e se esta cidade teve influência na rota que estudou?

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Faz diversas considerações em tórno do trabalho apresentado e cita a propósito da Capitania de Mato Grosso os Comboieiros de Mato Grosso, com rica documentação no Arquivo Público do Pa-

rá. Aduz ainda que sôbre êsse assunto existe grande cópia de documentos nos Arquivos Históricos do Ministério das Finanças (Lisboa), Reservados da Biblioteca Nacional de Lisboa (Coleção Pombalina), no Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa; Códices da Companhia do Grão-Pará e Maranhão), Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (Correspondência com a Côrte, etc.).

Fala ainda da “captura” do ouro de Vila Bela em proveito do Alto-Norte.

Discorre ainda sôbre a “marinha interior” na política pombalina de fomento da riqueza colonial.

Sôbre todos êsses assuntos julga possível encontrar-se traços dêles nos arquivos goianos.

*

Do Prof. *José Roberto do Amaral Lapa* (FFCL. Marília).

Diz que ouviu com particular interêsse a comunicação da Profa. Dalísia e com ela ficou ainda mais convencido que o estudo do capítulo moçoieiro da História do Brasil está bem longe de poder ser considerado encerrado. Tem estudado as ligações fluviais entre São Paulo e Mato Grosso num livro que permanece o único no assunto, o do Prof. Sérgio Buarque de Holanda, que abriu as perspectivas que se desenham sôbre um trabalho em profundidade onde se possa mostrar as grandes dimensões de todo um sistema viário-fluvial que vigorou, com continuidade e disciplina, em boa parte do período colonial. Resta ainda conhecer o sistema fluvial de ligações entre Mato Grosso e o Grão-Pará, tema sôbre o qual há mais de um estudioso trabalhando e agora, por esta comunicação, antevê uma nova dimensão, isto é, as ligações Norte-Centro da colônia através da navegação Araguaia-Tocantins. Quanto às ligações Pará-Mato Grosso através da navegação Madeira-Mamoré, Tapajós-Arinos ou ainda possivelmente de outras variantes, pede licença para adiantar algo a respeito, para daí então, num cotêjo, fazer as indagações que o moveram a esta intervenção. Essa navegação era feita anualmente, tendo em certo momento se pleiteado duas moções por ano, sendo que essa periodicidade era determinada pelos ventos, mas mais do que êles pelas cheias que tornavam os rios mais navegáveis. As técnicas de construção de barcos e de navegação são predominantemente indígenas, as cargas variadas: do Pará para Mato Grosso, todo um elenco de manufaturas européias e asiáticas e em torna-viagem, sobretudo ouro de Mato Grosso que escoava por Belém do Pará. Pergunta então: na navegação Araguaia-Tocantins também prevaleceram os mes-

mos interesses, as mesmas mercadorias, as mesmas providências governamentais que na navegação Madeira-Mamoré? Esta última, envô'ta em preocupações de ordem político-militar mais intensas, não teria contribuído para uma maior displicência do governo português em atender a navegação entre o Pará e Goiás? As pesquisas que realizou nos arquivos de Mato Grosso, de Bélem do Pará, de Portugal e da Espanha o convenceram da montagem de todo um esquema defensivo e de largo alcance comercial que a Corôa portuguesa expandiu através desses sistemas de navegação que, pela sua desmesurada extensão pode ser também uma das explicações para a admirável unidade geográfica e política que o Brasil mantém através do período colonial e após a sua independência. Como a Profa. Dalísia afirmou que pretendia analisar essa navegação (Pará-Goiás) por vários prismas, incluindo as implicações econômicas e sociais, e como verificou que algumas das questões que ora propõe estão ausentes da comunicação ou quando muito pouco afluídas, faz essas indagações, a fim de conhecer se houve realmente uma política de povoamento ao longo dos rios, além de expedições e comboios regulares e contínuos ou apenas viagens mais ou menos esporádicas como nos dá a entender a comunicação.

* *
*

RESPOSTAS DA PROFESSORA DALÍSIA E. MARTINS DOLES.

Ao Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

Afirma que não encontrou referência alguma nos documentos consultados sobre a ligação direta entre a Capitania de Goiás e a Metrópole pela via Araguaia-Tocantins. Pelo contrário, através do alvará de 27 de outubro de 1733 foi proibida a livre circulação entre Goiás, Pará e Maranhão, a fim de evitar o contrabando de ouro.

*

À Profa. *Maria Regina Cunha Rodrigues Simões de Paula*.

Diz que relativamente à origem de Pôrto Nacional, não sabe precisar a data do seu aparecimento. No início do século XIX êla já existia, sob a forma de um arraial, com o nome de Pôrto Real e, mais tarde, com o de Pôrto Imperial. Era passagem obrigatória para a navegação, entretanto, a sua origem e desenvolvimento não parece estar ligada à navegação e sim à mineração, no período colonial.

*

Ao Prof. *José Roberto do Amaral Lapa*.

Informa que: a) relativamente à periodicidade da navegação, a mesma foi determinada pelas cheias, devido às condições topográficas dos rios Tocantins e Araguaia. O Tocantins é de navegação difícil, principalmente no trecho inferior. Por outro lado, o Araguaia, no período da estiagem, devido ao volume reduzido das suas águas, torna-se praticamente inadequado à navegação. Nessa fase, somente pequenas embarcações e com pequeno volume de carga transitam pelo rio;

b). — Os barcos, no período colonial, obedecem à técnica de construção indígena, e via de regra comportam uma carga da ordem de 300 arrôbas (mais ou menos 450 quilos). Os produtos que transportavam para o Pará eram representados por algodão, couro, açúcar, carne sêca, feijão, farinha. Do Pará vinham produtos da Metrópole.

c). — Quanto à política de navegação, tem a informar que as fontes consultadas fornecem um quadro desalentador, a começar pela proibição da livre circulação pelos rios Araguaia e Tocantins de 1733 a 1782. Tal medida acarretou atrazo no desenvolvimento daquela atividade, entravamento do povoamento das margens dos referidos rios. O povoamento que ocorreu nesse período foi feito em função da mineração.

d). — Afirma ainda que, a partir da liberação da navegação, é que haverá tentativas de reatamento de relações comerciais entre Goiás e o Pará, buscando-se então incrementar a navegação principalmente através da iniciativa privada. Daí surgirem sociedades mercantis, porém, o que se depreende através dos documentos é que faltam capitais e os incentivos governamentais são poucos.

Concluindo, tem a dizer que, realmente, as indagações do Prof. José Roberto do Amaral Lapa são oportunas e que a sua resposta é de que, em verdade, não houve política de franca iniciativa à navegação e povoamento das regiões ribeirinhas dos rios no período colonial. Por outro lado, a navegação não foi regular até meados do século XIX, quando se iniciará uma nova fase, que está sendo por ela estudada e de que a presente comunicação representa apenas uma breve introdução.