



8

Maria de Fátima Oliveira

ENTRE O SERTÃO E O LITORAL:
CULTURA E COTIDIANO EM PORTO
NACIONAL 1880/1910

COLEÇÃO OLHARES



ENTRE O SERTÃO E O LITORAL:
Cultura e cotidiano em
Porto Nacional 1880/1910

— COLEÇÃO OLHARES —

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO

Maria de Fátima Oliveira

ENTRE O SERTÃO E O LITORAL:
Cultura e cotidiano em
Porto Nacional 1880/1910

— COLEÇÃO OLHARES —

Anápolis, GO
Universidade Estadual de Goiás
2010

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
Endereço: BR-153 – Quadra Área
75.132-903 – Anápolis – GO

GERÊNCIA DE PESQUISA

Coordenação de Projetos e Publicações
Coordenação editorial: Carla Conti de Freitas

Corpo Editorial: Carla Conti de Freitas
Christhyan Martins Castro Milazzo
Ivano Alessandro Devilla
Liliane da Silva Coelho
Pedro Sérgio dos Santos
Plínio Lázaro Saleiro Naves
Revisão: Thalita Gabriele Lacerda Ribeiro
Projeto gráfico: Adriana da Costa Almeida

Catálogo na Fonte
Biblioteca UnUCET-Universidade Estadual de Goiás
Bibliotecária Betânia Fernandes Dourado – CRB 2.261

O48e Oliveira, Maria de Fátima.
Entre o sertão e o litoral: cultura e o cotidiano em Porto
Nacional 1880/1910 / Maria de Fátima Oliveira. – Anápolis:
Universidade Estadual de Goiás, 2010.

128 p. – (Coleção olhares ; 8)

ISBN 978-85-63192-12-7

1. Porto Nacional, TO – História. 2. Porto Nacional, TO – Cultural.
I. Oliveira, Maria de Fátima. II. Título.

CDU 94(811.7)

É proibida a reprodução total ou parcial da obra, de qualquer forma ou por qualquer meio, sem a autorização prévia. A violação dos Direitos Autorais (Lei n. 9610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Impresso no Brasil
Printed in Brazil
2010

Esta obra foi financiada pela Universidade Estadual de Goiás
e originada da Dissertação de Mestrado,
que obteve apoio financeiro da Capes.

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS

Marconi Ferreira Perillo Júnior

Governador

Mauro Netto Faiad

Secretário de Estado de Ciência e Tecnologia

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOÍAS

Luiz Antônio Arantes

Reitor

Eliana Maria França Carneiro

Vice-Reitora

Maria Elizete de Azevedo Fayad

Pró-Reitora de Graduação

Harlen Inácio dos Santos

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação

Danusia Arantes F. Batista Oliveira

Pró-Reitora de Extensão, Cultura e Assuntos Estudantis

Gerson Sant'Ana

Pró-Reitor de Planejamento, Gestão e Finanças

Eliana Machado Pereira Nogueira

Diretora do Núcleo de Seleção

Hamilton Barbosa Napolitano

Gerente de Pesquisa

Carla Conti de Freitas

Coordenadora de Projetos e Publicações

Aos portuenses que viveram essa História

PREFÁCIO

Jocyléia Santana dos Santos¹

Qual o significado do lugar para cada um de nós? A maioria diria. Depende do conceito de lugar que estamos falando. Podemos enumerar vários tipos de lugar: o lugar onde cresci, o lugar onde nasci ou o lugar onde estou. Estas perguntas estão ligadas ao significado ou res-significação que damos ao lugar onde estamos ou onde estivemos.

Para Michel de Certeau o espaço é um lugar praticado:

Um lugar é a ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência... um lugar é, portanto uma configuração instantânea de posições. Implica uma indicação de estabilidade... Existe espaço sempre que se tomam em conta vetores de direção, quantidades de velocidade e a variável tempo. O espaço é um cruzamento de móveis. (Certeau, 1996, p. 201/202)

¹ Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco. Tem vários livros publicados: O sonho de uma geração: o movimento estudantil em Goiás e Tocantins pela Editora UCG e Educação e Pluralidades culturais e Competências Interdisciplinares pela Editora Xamã e Instituições Educativas: histórias (re) construídas pela Editora da PUC de Goiás,. Coordena os Projetos Procad Amazônia CAPES /UFT/UFG e Doutorado Interinstitucional em Educação CAPES/UFG/UFT. Professora Adjunto II da Universidade Federal do Tocantins. jocyleia@uft.edu.br; jocyleiasantana@gmail.com.

Em *A Singularidade de Porto Nacional*, o lugar é o espaço dotado de valor pelo nortense, do tempo vivido, das experiências, das *existências* afetivas, morais e espirituais. Elementos que fizeram diferença para que Porto Nacional adquirisse identidade própria e fosse relevante para a região. Em seguida, a autora discorre sobre a realização espacial do lugar, uma província distante dos centros mais desenvolvidos do país, que tinha total ausência de professores preparados, incipiente número de alunos que pudessem se dedicar à educação, mas, que ao longo dos anos de investimento das escolas confessionais foi reconhecida como capital intelectual. Pois, aos meninos estava reservado a atividade agrária e às meninas as prendas do lar e o casamento que geralmente acontecia por volta dos 12 anos de idade.

Porto Nacional tornou-se o lugar da educação dominicana, dos movimentos políticos como a Casa do Estudante do Norte Goiano, do Manifesto pela constituição do Estado do Tocantins, do poeta Eli Brasiense e de tantos outros poetas. O lugar, o *locus* de habitação do nortense, o espaço vivenciado, onde os tocantinos exerceram suas dinâmicas de movimentos políticos e culturais.

Em *O cotidiano da cidade*, o lugar está intimamente ligado ao relato, em uma espécie de bricolagem do mundo, entende-se mundo, o cerrado brasileiro. Além disso,

Os lugares são histórias fragmentárias e isoladas em si, dos passados roubados à legibilidade por outro, tempos empilhados que podem se desdobrar, mas que estão ali antes como histórias à espera e permanecem no estado de quebra-cabeças, enigmas, enfim simbolizações enquistadas na dor ou no prazer do corpo. (CERTEAU, 1996, p. 189)

Maria de Fátima revela as práticas cotidianas nas descrições das festas, das visitas, das propagandas de mercadorias, no incentivo dos pais a mandarem seus filhos à escola, demonstrando assim uma valorização da instrução, da terra por onde viajou tantas vezes.

No item dedicado ao médico do sertão percebe-se a esperança dos ribeirinhos por melhores condições de saúde, com inumeráveis doenças e, as dificuldades de transportes pelo rio Tocantins. São fragmentos de histórias que como lembranças estão moldadas nas artes de fazer história, histórias de um Porto no Sertão do final do século XIX e início do século XX.

São lembranças de um passado que narrados tem como intuito dar sentido a um determinado local. Os relatos são da ordem do não visto, já que têm o poder de detectar presenças do que já não existe mais, mas que um dia existiu.

Porto Nacional tornou-se ***o lugar***, centro de cultura do antigo norte de Goiás devido à ação da ordem religiosa dominicana na formação intelectual dos jovens e também da atuação da imprensa pela divulgação das notícias cotidianas e até internacionais nos periódicos Folha do Norte e Norte de Goyaz. O lugar da representação do nortense, o lugar do sentimento de pertença a uma região, de ser tocantinense, enfim brasileiro.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
Capítulo 1	
PORTO NACIONAL E O NORTE DE GOIAS	19
1.1 De Porto Real a Porto Nacional	19
1.2 Região Norte, peculiaridades e abandono do “El Dorado” .	30
Capítulo 2	
O RIO E O PORTO	45
2.1 Dificuldades e esperanças	45
2.2 Significado socio-econômico	50
2.3 A viagem, uma epopeia	56
Capítulo 3	
A SINGULARIDADE DE PORTO NACIONAL	65
3.1 A Presença Dominicana	65
3.2 A imprensa	83
3.3 Um Médico no Sertão	91

Capítulo 4	
O COTIDIANO NA CIDADE.	99
4.1 As Festas	99
4.2 A Rotina dos dias	110
CONSIDERAÇÕES FINAIS	121
REFERÊNCIAS.	123

INTRODUÇÃO

Quase às portas de Porto Nacional existe um sertão imenso até hoje inexplorado e do qual se conhecem apenas as raias extremas
(FOLHA DO NORTE, N. 5, 1891).

Este é um estudo sobre a cultura e o cotidiano na cidade de Porto Nacional, nas últimas décadas do século XIX e início do século XX. Cidade ribeirinha, considerada o berço cultural da antiga região norte de Goiás (hoje Estado do Tocantins), foi, no período, uma das mais importantes cidades que mantinha comércio com Belém, capital do Pará, pelo rio Tocantins.

Porto Nacional, que já foi Real e Imperial, possui algo de mágico. Desde o início do século XIX, todos os escritores que escreveram sobre o lugar, são unânimes em enaltecer suas qualidades. Localizada na região norte do Estado de Goiás (hoje Tocantins), Porto Nacional teve suas origens no século XVIII, por ser passagem obrigatória entre dois centros mineratórios, Monte do Carmo e Bom Jesus do Pontal. Em posição estratégica, à margem direita do rio Tocantins, desenvolveu mais tarde, animado intercâmbio comercial com o mercado paraense pela navegação através deste rio.

Em sua Chorographia Histórica de 1824, Cunha Mattos já ressaltava as qualidades do lugar:

A situação do arraial é a melhor que se pode desejar; plana, sadia, eminente às maiores cheias do rio;(...) Tudo neste aprazível

arraial é novo; pode ser o empório de todas as riquezas do centro do Brasil, e tem um excelente terreno para levantar uma cidade mais extensa do que qualquer das mais famosas do universo (MATTOS, 1979, p. 128).

Outro interessante relato é o do missionário francês Fr. Berthet em visita pastoral à cidade em 1883: “A população de Porto Nacional é a melhor da diocese. Ali nada de partido político, a única política é a de promover os interesses da localidade... Esta população nos deu grandes consolações. Lá e lá somente, os homens importantes se confessaram.” (BERTHET, 1982, p. 163).

Portanto, *Entre o Sertão e o Litoral*, enfoca uma região pouco estudada, evidenciando sua singularidade, sem perder de vista o contexto mais amplo que caracterizou o período, a nível regional e nacional. Procura-se perceber as teias de relações entre os diversos segmentos da comunidade no seu dia a dia no referido período, buscando desvendar como aconteceram as trocas culturais, após a chegada de novos elementos – como os dominicanos franceses – introduzindo novos valores culturais, é outro ponto importante na pesquisa.

Porto Nacional alcançou certa importância na região norte do Estado de Goiás, principalmente por sua posição estratégica à beira do rio Tocantins, via de comunicação com outros centros comerciais como o Pará, numa época em que não havia estradas na região. Outros elementos relevantes podem ser considerados: o estabelecimento da ordem religiosa dominicana na cidade, que permitiu a Porto Nacional tornar-se centro de irradiação espiritual e cultural para todo o norte de Goiás; a fundação de periódicos locais, sendo que em 1891 Porto Nacional já possuía seu primeiro periódico, a *Folha do Norte*, seguido pelo *O Incentivo*, em 1901, e em 1905, o *Norte de Goiás*; a presença de um médico na cidade – o Dr. Francisco Ayres da Silva, que tendo estudado no Rio de Janeiro em 1899, voltou para sua cidade natal, onde passou a clinicar. A importância deste fato reside na raridade de médicos em zonas distantes dos centros urbanos mais desenvolvidos, na virada do século; finalmente, a sua posição estratégica, ponto de passagem entre a região norte e nordeste – no período da efervescência em que se encontrava a região norte do Brasil com a produção da borracha – o que ocasionou grande fluxo populacional à região norte, aumentando o tráfego pelo Araguaia e Tocantins, bem como, a demanda por produtos goianos, principalmente o gado, para alimentação desse novo contingente humano. Porto Nacional

encontra-se em posição privilegiada para o fornecimento e exportação de tais produtos.

A delimitação de três décadas (1880/1910), baseia-se em fatos que de certa forma foram responsáveis pela eminência de Porto Nacional no contexto regional. Este período é marcado pela chegada dos dominicanos, que teriam influência fundamental no posterior desenvolvimento material e intelectual da cidade. É também a época de animado comércio pela navegação fluvial, através do rio Tocantins com Belém do Pará. Marca ainda o surgimento da imprensa local, e o estabelecimento de um médico na cidade, que por muitos anos seria o único de toda a vasta região.

A primeira década do século XX vê o começo do declínio da atividade de navegação, causada, pelo fato de o comércio por terra com o nordeste estar se firmando cada vez mais, como mostram artigos de periódicos da cidade. E ainda, pelo enfraquecimento de seu maior parceiro comercial até então, Belém, devido a decadência da extração na borracha (Cf. PALACIN, 1990:143), com o conseqüente empobrecimento demográfico de regiões, que antes eram mercados para os produtos de Porto Nacional.

Após este surto de acontecimentos que contribuíram para o desenvolvimento da cidade, Porto Nacional só conhecerá novas mudanças significativas na sua secular placidez, com a inauguração da Belém-Brasília, na década de 1960, depois, com a construção da ponte sobre o rio Tocantins ligando a cidade a esta rodovia, e, ultimamente a construção da nova capital (Palmas) do Estado do Tocantins, em área de seu antigo município.

As principais fontes utilizadas foram: os periódicos editados na cidade, relatos de viajantes e de religiosos dominicanos que viveram na região, livros de memórias, relatórios técnicos sobre a navegabilidade do rio, e a fonte oral, por meio de entrevistas com os moradores mais antigos do lugar.

Na investigação sobre as especificidades de uma cidade ribeirinha entre o sertão e o litoral, inúmeros elos foram se formando. O primeiro destes elos foi o relato do já mencionado missionário dominicano, Fr. Michel L. Berthet, de 1883, sobre uma viagem de missão ao norte, em companhia do então bispo de Goiás, D. Cláudio Ponce de Leon. Provavelmente, em decorrência dessa viagem os dominicanos estabeleceram-se na cidade de Porto Nacional três anos mais tarde.

Os próximos elos foram surgindo: uma viagem à Porto Nacional – que em 1993 ainda era uma aventura, devido à má conservação das

estradas, falta de pontes e sinalização – muito profícua, pois os antigos moradores e os religiosos dominicanos mostraram-se interessados com a possibilidade de resgatar parte da história da sua cidade, e ofereceram algum material para uma abordagem inicial do tema; o acesso ao acervo da família Ayres da Silva, em Porto Nacional foi de suma importância, pois além dos três periódicos, foram encontrados outros documentos como, coleções de leis municipais, listas de eleitores e obras raras¹; Os documentos do Arquivo Estadual de Goiânia foram de grande valor, apesar da dificuldade em estudá-los devido a desorganização em que se encontravam². Dentre esses documentos, encontram-se exonerações e nomeações, atas de exames escolares, balancetes das receitas e despesas do município, pagamentos da força pública e cobrança de impostos; foram consultados também documentos do Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central (IPEH-BC), e recenseamentos do IBGE, ambos em Goiânia.

Pela análise das fontes, foi possível perceber detalhes de um processo social nesse espaço e tempo, bem como o ritmo de vida e lazer da comunidade portuense. Buscou-se interpretar esse cotidiano entremeando-o com explicações mais globais, captando dessa forma os aspectos formais e informais do passado, valorizando a reconstrução histórica por pequenos fragmentos, de grande significado para compreender o período estudado.

O conteúdo dos periódicos é muito rico e transmite com simplicidade os acontecimentos do dia a dia da cidade, que inconscientemente construíram a história da época. Esse meio de comunicação permitiu perceber como os moradores expressavam seus anseios, frustrações e realizações. A suposta neutralidade, predominante nos três periódicos da cidade, fazia parte de um discurso deste meio de comunicação, pois seu objetivo era ocupar um espaço na sociedade, defender seus princípios, mostrar seus problemas, e clamar por soluções. Assim sendo, essa fonte sempre transmite uma ideologia.

O diálogo mantido com os dados da realidade histórica por meio dos documentos, bibliografia e fontes orais, relacionando dados particulares com a conjuntura mais geral, possibilitou perceber como

¹ Parte do acervo citado encontra-se bastante danificado pelo tempo. Todo esse material está discriminado no final do trabalho.

² As caixas de documentos referentes à Porto Nacional ainda não haviam sido organizadas na época (1996). Hoje, tais documentos já se encontram catalogados cronologicamente e por assunto.

essa sociedade expressava seus anseios e realizações, que visão tinha de si mesma e do outro, tentando dar o mesmo valor aos acontecimentos maiores e menores, pois nenhum deles pode ser considerado perdido para a história.

A abordagem proposta para a análise do tema é a da História cultural, valorizando aspectos sócio-culturais, dentro do contexto regional no qual se procura focalizar o cotidiano, os diferentes aspectos das relações sociais concretas, incorporando o político e o econômico, além de outras áreas da experiência humana. Pois “Incorporar à história tensões sociais de cada dia implica a reconstrução da organização de sobrevivência de grupos marginalizados do poder, às vezes, do próprio processo produtivo” (Cf. THOMPSON, 1987, prefácio).

Tratando-se de um estudo que prioriza a abordagem cultural, algumas considerações tornam-se necessárias como, por exemplo, a ambiguidade do termo e suas múltiplas definições. O cultural é o lugar de encontro de várias disciplinas, e o historiador não pode ignorar que este campo não lhe pertence com exclusividade. É possível uma abordagem historiográfica, mas sem esquecer a crucial importância da interdisciplinariedade para um melhor entendimento do termo.

Na obra organizada por Alfredo Bosi, *Cultura Brasileira*, aparecem diversos e enriquecedores ensaios sobre esse tema. Bosi diz inicialmente que não existe uma cultura brasileira homogênea, matriz dos nossos comportamentos e dos nossos discursos, e que, admitir o seu caráter plural é o passo decisivo para compreendê-la. “Os ritmos das culturas no Brasil são diversos” (BOSI, 1992, p. 8).

Thompson, quando escreve sobre as experiências dos trabalhadores, considera não só as relações econômicas, mas o fazer, no seu cotidiano; a forma de se relacionar, pensar, agir, lutar, seus hábitos, seus valores, etc. (Cf. THOMPSON, 1987). Nesse estudo, a cultura é considerada como um aspecto constitutivo da própria sociedade, algo intrínseco, que se forma ao mesmo tempo em que os indivíduos se relacionam na sociedade da qual fazem parte, e no ambiente ao qual pertencem, ou seja, cultura como teias de relações entre os indivíduos (Cf. GEERTZ, 1989).

Em Porto Nacional, encontram-se culturas distintas em um mesmo espaço, portanto, considerar-se-á os costumes, instituições sociais, crenças, religião, visão de mundo, condições físicas da região habitada (ou desabitada), seus recursos naturais, o clima, relevo e hidrografia, não pensando em nenhum momento em superioridade/inferioridade cultural, mas sim, em diferenças culturais. Tais diferenças

tornam-se mais evidentes ao se comparar por exemplo, o contraste do modo de vida dos religiosos dominicanos vindos da França, no final do século XIX, com o dos moradores de Porto Nacional, no mesmo período. É possível constatar diferenças, além do ambiente natural, na linguagem, na tecnologia, nas formas de lazer, na alimentação, nas relações sociais, educação e valores. Daí a importância de se questionar, como aconteceram as trocas culturais advindas do contato direto e contínuo, e as consequentes mudanças nos padrões da cultura original de ambos os grupos.

O primeiro capítulo, *Porto Nacional e o Norte de Goiás*, investiga a origem da cidade como simples porto de intercâmbio entre dois núcleos mineratórios, as peculiaridades da região norte, bem como suas divergências com o sul de Goiás, e o imaginário de inúmeras riquezas inexploradas na região.

O Rio e o Porto é o segundo capítulo, dedicado à navegação, principal atividade econômica de Porto Nacional no período. São destaques: as dificuldades de transportes pelo rio Tocantins e as esperanças dos ribeirinhos nas melhorias de condições nas viagens; o significado sócio-econômico dessa atividade para Porto e região; e a aventura das viagens em rústicas embarcações.

No terceiro capítulo, *A Singularidade de Porto Nacional*, são enfocados os elementos que contribuíram para que Porto Nacional se destacasse na região: a presença da Ordem Dominicana, a fundação de uma imprensa local e a existência de um médico na cidade.

Em, *O Cotidiano na Cidade*, busca-se, através da descrição das festas religiosas e profanas e do dia a dia dos moradores, possibilitar uma visão de como era a vida em uma cidade beira-rio, elo entre o sertão e o litoral, no final do século XIX e início do XX.

Esta é a história não somente de uma cidade, mas da antiga região norte de Goiás e das populações das margens do rio Tocantins.

PORTO NACIONAL E O NORTE DE GOIÁS

Conhecida como a capital cultural do norte de Goiás, Porto Nacional teve papel fundamental para o desenvolvimento da região norte do Estado, desde o século XIX até meados do século XX, quando foi atropelada pela Belém-Brasília. Com a construção dessa rodovia, os polos de desenvolvimento das margens do rio Tocantins foram transferidos para o traçado da estrada, com o surgimento de novos centros urbanos.

Passado o auge da mineração, o norte, que já não possuía expressividade no contexto goiano, passaria despercebido, não fosse a determinação de alguns homens em insistir no desenvolvimento da região. Dentre esses homens encontravam-se os de Porto Nacional, que, através do comércio com Belém pelo rio Tocantins, a fundação de periódicos, e a criação de centros educacionais, conseguiram manter uma certa vivacidade na região.

1.1 De Porto Real a Porto Nacional

Naquele dia o Porto Real recebeu os primeiros ranchos, como sementes jogadas por gente teimosa, e que lhe tiraram a fisionomia parada de chão bruto (Eli Brasiliense)

Para se compreender um determinado período da história de um povo e de uma cidade, necessário se faz mostrar em que condições

a mesma surgiu, ou seja, quais os fatores que possibilitaram seu nascimento.

É certo que o antigo arraial de Porto Real (hoje Porto Nacional) teve sua origem intimamente ligada à existência de dois núcleos mineratórios, Bom Jesus do Pontal (1738) à esquerda, e Nossa Senhora do Carmo (1746)¹, à direita do rio Tocantins. Em um ponto estratégico, instalou-se um passador² que, com sua canoa, fazia o intercâmbio entre os dois povoados.

Godinho afirma, talvez com base na tradição oral, que esse passador chamava-se Felix Camoa e era descendente de portugueses. O ponto escolhido para se fazer a travessia do rio ficava entre duas ilhas, à margem direita do rio, num plano elevado. Logo foram chegando outras pessoas que se estabeleceram e dedicaram a lavoura, pois ali havia terras férteis. (GODINHO, 1988, p. 10)

Segundo Brasiliense, após um ataque de índios a Bom Jesus do Pontal (por volta de 1805), os sobreviventes do ataque juntaram-se ao passador neste ponto do rio, onde geograficamente ficariam mais protegidos de outros possíveis ataques. A razão para os antigos moradores de Pontal preferirem este lugar a Monte do Carmo, é assim explicada por Eli Brasiliense: “Entre uma localidade arrasada(sic) [Pontal], e outra em decadência [Carmo], estava a terra ingênua [Porto Real]. Estava decidido a ficar no Porto Real. Bonito lugar para se começar uma cidade. Construiria ranchos ao lado da choça do passador” (BRASILIANSE, 1954, p. 172).

O que se pode constatar é que se fundou um mito de origem baseado na destruição de Pontal para o nascimento de Porto Nacional. A tradição oral se encarregou de passar como verdade, de geração a geração, esta idéia de origem para a cidade.

Com a decadência dos dois arraiais, Porto Real foi o maior beneficiado: de Bom Jesus do Pontal recebeu a população, cujo número não se conhece, e de Monte do Carmo recebeu a sede do julgado que foi transferida em 1810.

Embora não seja possível precisar com exatidão a data do surgimento de Porto Real, em almanaques e relatos de viajantes dos

¹ Não há consenso quanto à data da fundação de Carmo. Borges e Palacin afirmam ter sido fundado esse arraial em 1746. Já Godinho, afirma que Carmo surgiu em 1741, três anos após a fundação de Pontal. Quanto ao descobridor da mina aurífera de Carmo, ambos são unânimes em afirmar que foi Manoel de Souza Ferreira.

² Passador: termo usado para designar a pessoa que atravessava os viajantes de um lado para o outro do rio, utilizando uma canoa ou balsa.

primeiros anos do século XIX, Porto Real já era citado como núcleo urbano.

Em Silva e Souza encontram-se os seguintes dados estatísticos do julgado de Porto Real para 1812: Julgado do Porto Real, tem de habitantes brancos casados 18, solteiros 32; pretos casados 25, solteiros 170; pardos casados 50, solteiros 182; brancas casadas 19, solteiras 12; pretas casadas 30, solteiras 204; pardas casadas 26, solteiras 255; escravos, 625 e escravas, 219 (SOUZA, 1967, p. 60).

Ele afirma ainda que o arraial possuía uma capela, e residência de um oficial militar encarregado da inspeção do presídio³ e do expediente dos correios.

Pohl, em 1819, de passagem por Porto Real, relata que, “o número de casas sobe a umas trinta, mas poucas são cobertas de telhas, sendo a maioria coberta de palha de palmeiras (POHL, 1976, p. 228). Segundo ele, o número total de habitantes de Porto Real era de 1.857 pessoas na época.

Em 1824, Cunha Mattos observa que o arraial possuía 47 casas pequenas, uma pobre capela, um registro das embarcações que descem para o Pará, com um destacamento de 28 praças, duas pequenas peças de artilharia, de bronze, e algumas munições. (Cf. MATTOS, 1979, p. 128)

Segundo dados do IBGE, a sede municipal é cortada pelas coordenadas 10° 42' 24" de latitude sul e 48° 25' 11" de longitude oeste, a uma altitude de 237,19 metros, e a quase totalidade do município está numa altitude média de 600 metros. Entre os municípios goianos era o de maior área no período, com 40.300 km quadrados, o que corresponde a 6,46% do Estado de Goiás, sendo maior que os Estados de Alagoas e Sergipe. A cidade está sobre uma planície sólida, seca e alta, ligeiramente acidentada à beira do rio Tocantins. Os habitantes locais são denominados portuenses (Cf. IBGE – Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, Vol. XXXVI, Rio de Janeiro, 1958). Embora os dados sejam de 1958, no período estudado o município poderia ser até maior, mas nunca menor que o descrito na Enciclopédia.

Segundo um artigo da Revista Informação Goyana, Porto Nacional teve seus primeiros delineamentos lançados pelo desembargador Joaquim Teotônio Segurado, Ouvidor da Comarca do Norte, entre 1803

³ Presídios eram colônias militares de povoamento, defesa e especialização agrícola. Na verdade, pouco incremento agrícola deram, por causa do isolamento e da inaptidão dos soldados para o amanhã da terra. (cf. Palacin, 1989:42)

e 1809, não significando porém, que tenha sido o mesmo, o fundador de Porto Real. Como corregedor da Comarca de São João das Duas Barras, transferiu a cabeça de julgado do arraial do Carmo para Porto Real. Teotônio Segurado percebeu a inconveniência de se criar a Comarca do Norte na confluência dos rios Araguaia e Tocantins, devido à distância dos demais núcleos urbanos e, também, porque as terras não eram próprias para criação. Desde que o Alvará de criação da Comarca permitia que o Ouvidor residisse em outro arraial, Teotônio Segurado, decidiu então instalar a sede de sua administração em Porto Real. (Cf. Informação Goiana vol. III, n.12, 1920).

De acordo com dados do Almanach de Santa Luzia (1920), Porto Real surgiu no final do século XVIII, com um rancho de canoieiro que transportava os mineradores das minas de Carmo e Pontal. Assim como Brasiliense, o mesmo almanach faz referência ao ataque indígena a Pontal e à retirada do restante da população que sobreviveu ao ataque, indo se estabelecer junto ao rancho deste passador. Com a consequente decadência das minas, o arraial do Porto começou a progredir com o nome de Porto Real (Cf. MEIRELLES, 1920).

Com o decreto de 14 de novembro de 1831, Porto Real passa a categoria de vila, com a denominação de Porto Imperial, tendo lugar a sua instalação em 24 de abril de 1833. A lei n. 14, de 23 de julho de 1835, elevou-a a Parochia, e em 1861, pela lei n. 333 de 13 de julho foi elevada à categoria de cidade, pelo então presidente da província de Goyaz, José Martins Pereira de Alencastre. Nesse período, a Comarca de Porto Imperial possuía 154 eleitores (Cf. BRANDÃO, 1978).

Segundo o censo de 1872, Porto Imperial apresentava uma população de 4.926 habitantes, distribuída por mais de quarenta mil quilômetros quadrados.

QUADRO N. I

Estado	Homens Livres	mulheres Livres	Escravos	Escravas	Total
Maranhão	15	13	-	5	33
Piauí	111	91	7	15	224
R. G. do Norte	-	-	1	-	1
Pernambuco	4	22	-	-	26
Bahia	63	48	3	17	131
Sta. Catarina	4	9	-	5	18
Total	197	183	11	42	433

Porto Imperial – Origem dos imigrantes

Fonte: IBGE – Censo de 1872

Para Porto Nacional, por falta de informações nas fontes consultadas, só foi possível constatar que em 1872 havia no município, 260 escravos/as, numa população de 4.926 habitantes, representando 5,3% do total.

Segundo os dados acima, a imigração constituía-se na sua maior parte, de piauienses, num total de 224 pessoas. Em segundo lugar estão 131 imigrantes da Bahia, e, em terceiro, mas com uma participação bem menor, o Maranhão, com 33 e Pernambuco, com 26. Nota-se também a presença de 18 imigrantes de Santa Catarina, não havendo na época em Porto Imperial, nenhum estrangeiro.

Apesar do período delimitado para a pesquisa abranger a década da abolição da escravatura, não foi possível no âmbito do trabalho aqui desenvolvido, uma análise detalhada do processo. Podemos ressaltar apenas que a Lei Áurea libertou em torno de 4.000 escravos em toda a Província de Goyaz, número insignificante, apenas 2% da população (Cf. PALACIN, 1989, p. 82).

QUADRO N. II
DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO
POR PROFISSÕES EM PORTO IMPERIAL – 1872

Profissões	Homens livres	Mulheres livres	Escravos/as	Total
Notário e Escrivão	1	-	-	1
Oficial de Justiça	5	-	-	5
Artistas	15	-	-	15
Militares	18	-	-	18
Marítimos	10	-	-	10
Capitalistas e Proprietários	32	26	-	58
Manufatureiros/fabricantes	10	-	-	10
Comerc./guarda-livros/ caixeiros	38	-	-	38
Costureiros	-	133	4	137
Prof. Manuais e mecânicas	94	76	2	172
Calçados	77	-	4	81
Profissões agrícolas	773	74	103	950
Criados e jornaleiros	70	199	17	286
Serviços domésticos	3	1020	68	1090
Sem profissões	596	414	63	1073
Total	1742	1942	260	3944

Fonte: IBGE – Recenseamento de 1872.

Pelo quadro acima, verifica-se que a maior parte da população portuense estava ligada a atividade agrícola, num total de 950 pessoas. Interessante observar que no número de capitalistas e proprietários, a diferença entre os sexos é pequena; 32 homens e 26 mulheres. O termo capitalista era aplicado a pessoas que trabalhavam com empréstimo

de capital. Observamos ainda um elevado número de mulheres que se dedicavam à costura, 133. Havia apenas 38 pessoas entre comerciantes, caixeiros e guarda-livros, o que parece diminuto, pois Porto Imperial, nessa época, já possuía um comércio bastante ativo, sendo um importante centro comercial para toda a região norte.

Nesse mesmo censo, o número de profissionais dedicados à navegação é insignificante, apenas 10 pessoas. Estranho porque, no Correio Oficial de 30 de setembro de 1876, faz-se referência a 5 botes grandes com uma tripulação de 97 pessoas originárias de Porto Imperial e Palma, para serem rebocados pelos vapores da empresa criada por Couto Magalhães. Sabemos que um bote grande necessitava de até 12 pares de remeiros. A diferença nos números apontados pode ter sua explicação na não exclusiva dedicação desses homens à navegação, praticada somente no período próprio à mesma. Nos demais meses, dedicavam-se a outras atividades, como o preparo de roças. Outra explicação viável é a de que fossem considerados profissionais da navegação somente os donos dos botes e os pilotos, sendo os demais contratados apenas para a viagem e depois dispensados, ficando na categoria de jornaleiros.

O número de sem profissões, 1.073 pessoas de um total de 3.944 habitantes, parece elevado, mas é de questionar-se o que a denominação significava, se eram considerados sem profissão, por exemplo, somente os vagabundos, ou se também aqueles que viviam da caça e da pesca, como sertanejos e índios. Consta também que todos eram católicos em Porto Imperial e que havia 2 homens livres alienados, 7 pessoas cegas, 3 surdos-mudos e 15 aleijados. Até a década de 1950, Porto Nacional era o maior município goiano em extensão, não se podendo dizer o mesmo quanto à população. Na divisão administrativa do Brasil referente ao ano de 1911, e nos quadros gerais do recenseamento de 1920, o município de Porto Nacional figurava com 3 distritos: Porto Nacional, com 6.347 habitantes, Monte do Carmo, com 2.607, e Jalapão, com 5.166, num total de 14.120 habitantes. (Cf. IBGE, Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, Vol. XXXVI, Rio de Janeiro, 1958) Segundo Azevedo, a cidade de Porto Nacional, em 1910, contava com uma população de 1.200 habitantes, repartidos em 327 casas. “As ruas são direitas, largas, arejadas. A cidade domina a 50 metros de altura o majestoso rio Tocantins que oferece-lhe o mais esplêndido panorama”(AZEVEDO, 1910, p. 187).

Comparando esses dados com os documentos encontrados no Arquivo Histórico do Estado de Goiás, sobre a cobrança de décima

26 • Entre o sertão e o litoral

urbana⁴ de Porto Nacional para o exercício de 1910, observa-se que os números diferem um pouco. Segundo o lançamento do imposto para esse ano, a cidade estava constituída da seguinte forma:

QUADRO N. III: NOME DAS RUAS
DE PORTO NACIONAL /1910 E TOTAL DE CASAS

Ruas e logradouros públicos	N. de casas
Largo das Mercês	10
Rua da Intendência	21
Rua Padre Antônio	18
Rua das Flores	34
Rua das Pombas	6
Rua do Campo	21
Rua do Sol	29
Rua Pau D'óleo	2
Rua de São José	28
Rua 7 de Setembro	22
Rua 15 de Novembro	19
Largo Dr. Francisco	5
Rua da Praia	20
Largo da Baixa	16
Total:	251

Fonte: Arquivo Histórico Estadual de Goiânia, caixa n. 6,
lançamento para cobrança da décima urbana.

⁴ Décima urbana: imposto cobrado sobre os prédios existentes na cidade, 10% do valor dos mesmos, equivalente ao IPTU atual.

Infelizmente, como na maioria das cidades brasileiras, os nomes antigos das ruas da Porto Nacional, que geralmente designavam algo que as caracterizavam, foram substituídos por nomes de pessoas influentes do lugar, preferencialmente com títulos da guarda nacional.

Em 1910, Porto Nacional contava com 14 ruas e largos, num total de 251 casas. Interessante observar que desse total, 27 casas pertenciam a um único proprietário, o Cel. Frederico Ferreira Lemos. O imposto variava entre o menor valor, que era de 2\$640 rs, ao valor máximo de 13 \$200 rs.

No mesmo ano de 1910, o jornal Norte de Goyaz comenta a insatisfação dos moradores com relação à cobrança da décima urbana:

Tais reclamações merecem tanto mais encarecimento quanto o coletor Negry, si de um lado aumentou, sem razão, os lançamentos, de outro lado fez nelles incluir prédios em construção, prédios em ruína, casebres de pobres e miseráveis velhas, tudo isso de que a lei não cogita mas que a insaciável ganância do coletor não pode perdoar (Norte de Goyaz, n. 112, 1910).

Nas 251 casas relacionadas na lista do imposto, estava incluído tudo o que se assemelhava a prédios, sem deixar fora nem mesmo os barracos de palha, como sugere o artigo. Assim sendo, a diferença é de 76 casas de uma fonte para outra.

Quanto ao número de habitantes da cidade, considerando uma média de 5 habitantes para cada casa, o que parece razoável para a época, tem-se uma população de 1.255 habitantes dentro da cidade, número muito próximo do citado no Anuário.

Quanto à atividade comercial, havia em 1910, 38 casas comerciais, sendo 15 negociantes de fazenda, e 23 de gêneros alimentícios. E pelo pagamento de impostos sobre profissões, constata-se que, além dos negociantes de fazendas e gêneros, havia 9 comerciantes de fumo, 1 Curador de Órfãos, 1 escrivão, 1 médico e 6 açougueiros.

Para se ter uma idéia da interação do portuense com as regiões vizinhas e com os Estados limítrofes, foram consultados os livros de casamento de Porto Nacional e constatado que entre os anos de 1895 e 1907, o número de casamentos foi de 248, estando distribuídos da seguinte forma:

28 • Entre o sertão e o litoral

QUADRO N. IV – CASAMENTOS REALIZADOS
ENTRE 1895/190

ANO	N. de Casamentos
1895	16
1896	12
1897	17
1898	09
1899	12
1900	08
1901	23
1902	24
1903	30
1904	15
1905	29
1906	20
1907	33
TOTAL	248

Fonte: Livro de Casamentos n. 1 das Missões Dominicanas em Porto Nacional 1895-1934.

Dessa forma, tem-se uma média de 19 casamentos por ano, num período em que o total da população era em torno de 1.250 habitantes na cidade. A existência de outros registros de casamentos de municípios vizinhos faz crer que os números acima sejam somente de casamentos realizados dentro da cidade.

QUADRO N. V – ORIGEM DOS CÔNJUGES

ANO	BA	MA	PI	PE	P. N.	R.CIRC.	TOTAL
1895	2	-	-	-	-	-	2
1896	2	3	1	-	6	10	22
1897	-	1	1	1	10	4	17
1898	-	-	-	-	4	3	7
1899	-	1	-	-	3	4	8
1900	-	-	-	-	-	-	-
1901	1	2	-	-	7	5	15
1902	1	2	2	-	10	5	20
1903	4	1	4	-	19	15	43
1904	2	-	1	-	16	3	22
1905	3	2	3	-	22	16	46
1906	2	2	-	-	24	12	40
1907	1	5	1	-	38	21	66
Total	18	19	13	1	159	98	308

Fonte: Quadro elaborado pela autora a partir do Livro de Casamentos n. 1 das Missões. Dominicanas em Porto Nacional 1895/1934.

O quadro de nº. V ficou um pouco prejudicado devido à falta de informação da origem dos cônjuges no registro de diversos casamentos. De um total de 496 pessoas que se casaram neste período, de 188 não consta a origem. A coluna R. Circ*.,(região circunvizinha), compreende, além dos municípios de Porto Nacional, toda a zona de influência desta cidade, inclusive Conceição do Araguaia, onde os dominicanos também atuavam. É natural que seja da cidade de Porto Nacional, (P. N.), o maior número de cônjuges, 159, seguido pela região circunvizinha, (R. Circ.), com 98, vindo em seguida o Maranhão, com 19, Bahia, com 18, Piauí, com 13, e somente 1 de Pernambuco. Embora tenha-se o registro de 8 casamentos para o ano de 1900, não consta aí a origem dos cônjuges.

1.2 Região Norte, peculiaridades e abandono do “El Dorado”

Sendo este um estudo de História regional, levou-se em conta tanto a dinâmica dos processos internos à região delimitada para estudo, como sua interação com o todo, pois a História regional justifica-se como uma entre outras perspectivas possíveis de análise de uma sociedade e oferece elementos insubstituíveis para estudos comparativos. Esta contribuição não só a justifica como a torna necessária. Janaina Amado conceitua região como sendo ...”a categoria espacial que expressa uma especificidade, uma singularidade, dentro de uma totalidade: assim, a região configura um espaço particular dentro de uma determinada organização social mais ampla, com a qual se articula” (AMADO, 1990, p. 8).

Na partir da geografia crítica passou-se a considerar que a organização espacial sempre se constitui em uma categoria social, fruto do trabalho humano e da forma como os homens se relacionam entre si e com a natureza. No trabalho com a história regional e local, torna-se necessário priorizar a relação entre o homem e o espaço físico do qual ele participa e que está constantemente modificando.

Importante lembrar ainda que, ao trabalhar com o regional, correm-se certos riscos, desde a tendência à generalização de um processo observado em determinada região para o todo, à questão do encerramento de um estudo regional em si mesmo, de modo que se torne um microcosmo que se basta e se auto-explica. Relevante, também, é estar atento à questões de xenofobismo, etnocentrismo, mentalidade colonizada, discurso dos coitados, etc...

Segundo Priori, apesar da liberdade que se tem em delimitar uma região para estudo, a noção de tempo e espaço são fundamentais, sendo impossível conceber uma região sem pensar a sua “espacialidade e temporalidade” (Cf. PRIORI, 1994, p. 184).

Dentre as características básicas utilizadas para delimitar um determinado espaço, tem-se critérios geográficos, econômicos, as fronteiras politico-administrativas, fatores climáticos e ainda o fator demográfico. Mas, não são apenas estes fatores que resolvem o problema da delimitação de uma região. Daí a necessidade de considerar como fundamental, a relação entre o homem e o espaço habitado por ele; um espaço socialmente construído e um tempo não apenas cronológico, mas, que enfeixe um determinado tempo histórico.

O sertão tem sido uma das categorias mais recorrentes na historiografia brasileira desde o século XVI. Ao se procurar o significado da palavra sertão nos dicionários, a mesma se mostrará de fácil definição: por exemplo, “zona pouco povoada do interior do país, em especial do interior semi-árido da parte norte-ocidental, mais seca do que a caatinga, onde a criação de gado prevalece sobre a agricultura, e onde predominam tradições e costumes antigos” (Dicionário Aurélio).

Mas, na verdade, a palavra sertão possui uma capacidade de abrangência muito mais ampla. “O sertão tem muitos nomes”, como afirma Guimarães Rosa (1967, p. 413). Desde o início da história do Brasil, sertão possui uma perspectiva dualista: inferno ou paraíso. Para os governantes lusos, o sertão representava o exílio no qual deveriam permanecer temporariamente. Para os escravos fugitivos e para os índios perseguidos, o sertão representava a liberdade.

Após uma leitura atenta da obra de Moreira, que aborda de forma clara tal conceito, torna-se possível ressaltar os seguintes pontos: Sertão, tanto pode designar uma relação topológica, um tipo paisagístico, uma noção de grandeza, um topônimo, a uma situação jurídico-social e um estado mental.

Topologicamente, sertão designa uma posição em relação ao mar, sendo, portanto, “a porção interna do continente que se subtrai aos efeitos diretos da maritimidade”... Sertão, é uma paisagem sem contrastes pronunciados no relevo e sem pujanças botânicas, com suas belezas típicas, mas prejudicadas de algum modo pela nota de agrestia e de abandono. Outra característica, seria a noção de grandeza que possui a palavra sertão. “É uma verdadeira palavra-mundo.” (MOREIRA, 1959, p. 23). Essa sensação de imensidão, distância, lonjura, sente e compreende-a melhor quem por lá já passou ou viveu. A morosidade nas viagens é própria do sertão, onde não há boas estradas e as distâncias são enormes.

Como situação jurídico-social, o sertão é visto em geral como o que não aceita as leis do Estado. O que ocorre, na verdade, é que, o sertão resente-se mais da desorganização do Estado do que da ausência do mesmo. No sertão, o Estado torna-se uma entidade ininteligível e estranha. Polícia e fisco são as formas pelas quais o sertanejo conhecia o Estado.

Sertão pode ser, também, um estado mental. Os sertanejos possuem atitudes, gestos, ações e comportamentos próprios. É paisagem nativa incorporada aos afetos e sensibilidades.

A palavra sertão é aqui utilizada para designar a região norte de Goiás, tomando principalmente a obra de um dominicano – Fr. Audrin – que viveu por décadas nesta região. Alguns contos de Bernardo Élis, servem também como parâmetro. Percebe-se uma franca diferença entre o sertão descrito por Audrin e o sertão de Euclides da Cunha. O sertão descrito pelo primeiro, apresenta muita abundância alimentar, não sendo o mesmo, castigado pela seca, como Os Sertões de Euclides da Cunha, onde o sertanejo às vezes era forçado a fugir de seu habitat em busca de água e alimento.

Em *A Nova Capital*, Peixoto da Silveira, evidencia diferenças da região central do Brasil, o sertão, em contraste com o litoral:

O sertão pareceu-me mais estranho do que se fosse outro país. Espantosamente infra-humanas as condições de vida naquela decepcionante paisagem social. Aos olhos ofuscados pelas frivolidades luminosas do litoral, a primeira impressão foi de haver ultrapassado, sem saber, nossas fronteiras e caído num meio estrangeiro(...). Vi, ali, remanescentes dos bandeirantes, feitos sentinelas que, na inconsciência de seu próprio heroísmo, consolidando a posse da terra, não consentiram em recuar(...). E vi também que mais terrível do que o insulamento no espaço é o isolamento no tempo. As distâncias podem ser medidas em quilômetros, ou léguas, e podem ser encurtadas pelas modernas máquinas do progresso. Ao passo que o abandono no tempo imensurável como o abismo e, como o abismo, só atrai o abismo (...). Adentrar-se no sertão equivale a retroceder no passado. Os mesmos marcos que separam as distâncias separam também as eras. A cada centena de léguas de penetração, talvez, o recuo de um século... (SILVEIRA, 1957, Introdução)

Embora esta descrição seja de 1938, pode-se dizer que as condições de vida e a infra-estrutura eram semelhantes para o norte de Goiás no período estudado, sendo esta região muito semelhante à descrição acima.

Se aceita a idéia de que no final do século XIX e começo do XX, a situação de Goiás era de penúria na economia, comunicações e cultura, o quadro para a região norte do Estado no mesmo período, era pior ainda. Pelos escritos de viajantes que por lá se aventuraram, livros de dominicanos que lá se estabeleceram (1886), escritores locais, a imprensa da cidade, e outras fontes, pode-se ter idéia das inúmeras

dificuldades a que estavam sujeitos os habitantes da região. Segundo Palacin, o norte em Goiás deixou muito cedo de ser um denotativo meramente geográfico, passando a ser visto como oposição política, num quadro de involução social e atraso econômico, com relação ao sul do Estado (Cf. PALACIN, 1991, p. 9)

Esta oposição, iniciada ainda no período colonial, continuará por todo o Império, tendo seu desfecho conhecido somente no final do século XX, com a separação do norte, formando o Estado do Tocantins em 1988.

Apesar de algumas tentativas para desenvolver essa região, desde medidas de incentivo à navegação, isenção de impostos, criação de presídios e aldeamentos indígenas, as dificuldades sempre foram maiores que os benefícios alcançados.

Em 1811, o governador Francisco de Assis Mascarenhas, através de carta régia, concedia a quem se estabelecesse às margens dos rios Maranhão, Araguaia e Tocantins, a isenção dos direitos de entradas, o perdão dos dízimos sobre as culturas e das dívidas para com a Real Fazenda (Cf. ALENCASTRE, 1963). Mas tais medidas não foram suficientes para garantir o desenvolvimento da região, devido principalmente à situação periférica em que se encontrava Goiás, e o próprio país, impossibilitado de grandes investimentos, dos quais o retorno não seria rápido e nem mesmo certo.

Ainda no século XIX, da parte dos viajantes estrangeiros, como Pohl, Gardner e outros, a imagem que se tem da região norte também não é nada animadora. Poder-se-ia refutar tais relatos, devido à visão eurocêntrica destes viajantes, ou seja, uma outra visão de desenvolvimento, devido ao seu mundo ser bem diverso do que descrevem. O que se pode notar no entanto, é que, mesmo para estes escritores, tornavam-se óbvias as diferenças entre o norte e o sul da Província.

Para Cunha Mattos, na região norte em 1824, os habitantes não se dedicavam à agricultura, havendo fome constante, sendo o maior empecilho à produção, a preguiça dos habitantes, que excedia à dos moradores do sul. (Cf. MATTOS, 1979, p. 16)

E qual era a visão que os próprios nortenses⁵ tinham de si mesmos, e como se viam, com relação ao sul do Estado no período focado? Através dos periódicos de Porto Nacional, foi possível perceber as

⁵ Nortense: natural do norte do Estado de Goiás. Bariani Ortêncio, Dicionário do Brasil Central – Subsídios à Filosofia. São PaulodÁtica, 1983.

queixas, clamores, pedidos de justiça aos chefes políticos, que mostram a discriminação a que estavam sujeitos, em todos os setores. Tem-se, por exemplo, com relação aos meios de transporte em 1891, a seguinte queixa e desabafo no editorial:

...Aqui não há estradas, apenas trilhos; e quando um habitante dos nossos sertões viaja pelo estado, vendo no sul e nas imediações da capital aquelas estradas largas munidas de boas pontes sobre todos os rios... lastima-se da sorte que o fez nascer goyano e vai até a desejar que seu torrão natal fosse pertencente ou a Bahia ou ao Pará, talvez de lá viessem alguns melhoramentos à sua sorte, alguns benefícios a sua industria, alguns auxilios as suas empresas (Folha do Norte, n. 12, 1891).

Em outra passagem, no mesmo ano, os nortenses reclamam dos impostos que são pagos regularmente e com verdadeiros sacrifícios, e que são transformados em “toda sorte de luxos e superfluidades para a capital e o seu distrito. Pobre Norte!” (Folha do Norte, n. 16, 1891).

É importante observar que os moradores desta região sentiam-se injustiçados e deixaram relatos de sua insatisfação com tal situação. Bastante expressivos são os versos publicado no periódico Folha do Norte em 1892:

COCOROTE

“As estradas cá do norte,
São trilhos dos animais:
Rio Vermelho é uma grota
E possui famoso caes!

Para nós não há recurso
De pinguela levantar
Nos riachos caudalosos
Temíveis de atravessar.

Mas no sul existe pontes
Em grotinhas d’enxurradas,
Que na maior invernada,
Té no fundo estão torradas

Podia o sul aguentar
 Com os impostos também
 E nós? Esquecidinhos,
 Para todo sempre: amem.”
 O poeta UPA (Folha do Norte, n. 16, 1891).

De modo geral, o editorial da Folha do Norte é dedicado a protestar contra a indiferença com que é tratado o norte de Goiás, evidenciando as divergências e ressaltando as suas qualidades. Alguns exemplos significativos: “Olha nortense, o vampiro que suga o teu sangue, repele-o para longe de ti... Até hoje os deputados e senadores são escolhidos dentre os homens do sul... Parece que todas as parcialidades políticas andam de acordo neste lema: Ao sul tudo, ao norte nada!” (Folha do Norte, n. 24, 1891).

Em outro periódico, no ano de 1906, mostra pelas contínuas reclamações que a situação não se modificou muito. Dois moradores da região se expressam da seguinte forma:

A vida do sertanejo nortista é ainda uma cópia espontânea da que gozavam os habitantes das primeiras edades do globo, com pequenas atenuações. A região norte tem permanecido segregada dos grandes centros de vida e progresso, sem a mínima e a mais leve comunhão nas vantagens e benefícios prodigalizados ao sul de Goiás (Norte de Goyaz, n. 13 e n. 21 de 1906).

Ressaltando, ainda, as dificuldades quanto às condições de transporte para a região norte, nota-se uma situação de continuidade desde a fundação dos primeiros povoados até a primeira metade do século XX.

Em 1909 o padre João de Boa Vista foi eleito deputado para a Assembléia. Devendo viajar para a capital, decidiu que o caminho mais curto era o mais longo: de bote pelo Tocantins até Belém, depois embarcado até o Rio e do Rio pela estrada de ferro até Uberaba e daí a lombo de burro até Goiás (PALACIN, 1991, p. 15).

Se o sul do Estado progredia, embora lentamente, o norte continuava sem nenhuma mudança significativa. Em viagem feita pelas freiras dominicanas de Porto Nacional a Uberaba, a primeira parte da viagem, de Porto Nacional à cidade de Goyaz, é marcada por inúmeras dificuldades; dormiam em couros de animais, ou em rede, armada debaixo de uma tolda; às vezes, viajavam o dia todo sem encontrar

um ser vivente, e para atravessar os rios era improvisada uma balsa de buriti. Sem falar nos atoleiros a que os animais estavam sujeitos e outras dificuldades, como alimentação inadequada, e questões de higiene. Após chegar à capital, a viagem para Uberaba já era feita por automóvel e, depois, em trem de ferro, sem maiores problemas (Cf. LOPES, 1986:89-90).

Quando, no prefácio de sua obra, Saint-Hilaire afirma que Gardner (1840), percorrendo pequena parte do sertão que ele visitara em 1818, viu o mesmo que ele tinha visto e nada mais, surpreende-se quem lê o livro do major Lysias Rodrigues, Roteiro do Tocantins (1930), e deparar-se com condições tão semelhantes às vistas por Saint-Hilaire.

Referindo-se ao trabalho do estafeta do correio, por exemplo, Rodrigues afirma que, "um escravo no tempo do império seria mais bem tratado", pois o estafeta tinha que fazer 250 km a pé, de Cavalcante a Palma, (hoje Paranã) e o mesmo percurso de volta, por apenas 25\$000 reis. Tinha como defesa, apenas uma faquinha, e como alimento um bernal com rapadura e carne de vento desfiada . Água beberia em qualquer ribeirão; agasalho e rede para dormir, não possuía (Cf. RODRIGUES, 1978, p. 45).

Aliás, há nos periódicos, sobre o mal funcionamento do correio na região, na passagem do século XIX para o XX, material muito rico, como por exemplo, no seguinte verso, que mostra como os nortenses sentiam tal situação:

Cocorote
O correio de Goyaz
So regula se demora!
Até nisso verifica-se
Que o Norte é caipora

Cinco dias esperamos
Chegar a mala de fora!
Paciência minha gente,
Que o Norte é caipora.
Certamente um jaboty
Será o estafeta agora
Se for coxo não admira,
Que o Norte é caipora!
Poeta UPA (Folha do Norte, n. 15, 1892)

No período, o transporte de malas do correio era um cargo arrematado por um particular que se encarregava de efetuar o transporte do mesmo. Assim sendo, os problemas mais comuns citados pelos periódicos eram quanto à irregularidade – uma correspondência, da capital Goyaz, à cidade de Porto Nacional, demorava-se até três meses.

Outro problema sério era o extravio, violação e roubo de mercadorias ou correspondências. Havia também reclamações quanto ao recebimento de mercadorias completamente danificadas, como por exemplo, material escolar enviado da capital para as escolas públicas. E, para completar o lastimoso quadro, havia às vezes, perda total de malas de correio nas travessias de rios, no período chuvoso, pois pontes, naquela época, não havia. Percebe-se, pelos artigos nos periódicos, que o maior problema era a falta de vigilância por parte dos poderes públicos do trabalho executado pelo arrematador do serviço. Em 1º de fevereiro de 1893, a Folha do Norte relatava que, as últimas notícias vindas da capital datavam de 27 de novembro, e interrogam: “Terá sido extinta a linha postal do norte?”. Se no período das águas, o transporte tornava-se mais dificultoso, na seca, o mesmo deveria funcionar bem, mas não era o que acontecia: “Ontem era a inverneira que servia de capa para que o norte passasse seis meses sem se comunicar com o resto do mundo, e hoje? Ah!... talvez o sol do verão.” (Norte de Goyaz, n. 24, 1906)

Acompanhando a distribuição do correio de Goiás em 1910, conclui-se que a linha postal da capital de Goiás para Porto Nacional tinha o seguinte itinerário: Da capital a Bomfim passando por Currealinho, Jaraguá, Pyrenopolis, Corumbá e Antas, com 10 viagens mensais. De Jaraguá a São José do Tocantins, com 6 viagens mensais. De São José do Tocantins a Cavalcante, com 6 viagens mensais. De Cavalcante a Peixe, passando por Palma (paraná), com 6 viagens mensais. De Palma a Porto Nacional, passando por Conceição, Natividade, Chapada e Carmo, com 3 viagens mensais (Cf. AZEVEDO, 1910).

Em 1907, uma carta gastou apenas um mês da França à capital de Goyaz, e de Goyaz à Porto Nacional, gastou 3 meses. A solução para diminuir tanta demora seria aumentar o número de trechos que cada estafeta teria a percorrer, pois, encurtando a distância das viagens que eram feitas a pé, o estafeta poderia forçar mais a marcha, diminuindo assim o tempo gasto. Mas, este procedimento tornaria o serviço mais caro devido ao aumento de estafetas, e essa solução tornaria inviável o serviço para o empreiteiro.

Segundo Lysias Rodrigues, os estafetas do correio eram verdadeiros “heróis anônimos do sertão”: homens usando apenas um calção e em constantes lutas com onças (Cf. RODRIGUES, 1978).

A diferença se tornará ainda mais nítida, com o sul mais próspero que o norte, a partir da década de 30, com a construção da estrada de ferro. Para o norte, a saída estaria na navegação, mas esta não se desenvolveu a contento, e a região continuou sem um meio de transporte satisfatório até o final da década de 1950, com o advento da Belém-Brasília. A construção dessa rodovia, porém, não iria sanar todos os problemas da região. As diferenças estavam mais visíveis ainda na década de 80, quando da criação do Estado do Tocantins.

Pela leitura dos escritos sobre a região norte e pelas fontes do final do século XIX até a metade do século XX, torna-se evidente a unanimidade dos escritores, em mostrar um norte abandonado, sem nenhuma atenção governamental que pudesse tirá-lo da obscuridade e da situação de penúria em que se encontrava.

Quando a população clamava por melhorias, o governo argumentava que a insignificante arrecadação não justificava tais melhorias, formando-se assim um círculo vicioso. Em diversos números do jornal, Norte de Goyaz, os nortenses chamavam a atenção do governo para a questão dos postos de arrecadação. Pediam que fossem criados mais postos, e que a fiscalização fosse mais vigilante e vigiada.

Concordavam que a arrecadação era baixa, mas culpavam o próprio governo por não fazer uma fiscalização eficiente. Muitas vezes, cobrava-se muito de quem produzia pouco, e os grandes produtores (criadores de gado) não pagavam imposto algum, pois sabiam como se desviar dos postos, oferecendo propina aos fiscais .

Em 1920 em mensagem à Assembléia Legislativa, o presidente João Alves de Castro ressalta que:

Reunindo-se as parcelas correspondentes às coletorias do Norte, verifica-se que o total da arrecadação aí montou à insignificante quantia de 60:904\$765, ou seja pouco mais de dois por cento da receita do Estado, ou pouco mais da metade que rendeu a coletoria de Catalão. Continuasemsolução, portanto, o problema fiscal da zona norte... (Mensagem à Assembléia, Correio Oficial).

Segundo os periódicos, se a fiscalização fosse mais eficiente, não aconteceria o que era muito comum na região: havendo um posto

de arrecadação na passagem oficial, por onde eram transportadas as mercadorias, estas eram desviadas para uma outra passagem, não longe dali, e sem fiscalização, eximindo-se assim do pagamento do imposto devido. A solução estaria em aumentar a vigilância, instalando maior número de postos de fiscalização. O Norte de Goyaz traz inúmeros artigos sobre a deficiência da fiscalização:

Até agora não nos consta haverem sido creados postos de fiscalização para os lados do Araguaia. Enquanto o Estado do Pará procura manter um serviço de fiscalização digno de nota, por aquellas paragens, Goyaz continua ver seus produtos, principalmente o gado que vai de quase todos os municípios do norte, sahirem livres de direito (Norte de Goyaz, n. 31, 1906).

Mas, se por um lado o norte era visto como pobre, atrasado e sem assistência governamental, por outro, havia uma idéia de riquezas fabulosas ocultas na região, que passava de geração para geração como um mito, e que até hoje ainda persiste no imaginário de alguns. Tal mentalidade, na época estudada, torna-se evidente:

A natureza, dotando o norte de nosso estado de um systema hydrográphico riquíssimo em si, marchetou-o ainda de outras complementares riquezas. E assim é que a um solo de uberidade excessiva juntou o que se pode querer e desejar de prendas minerais desde as mais toscas pedras ferruginosas até o ouro de mais fino quilate (O Incentivo, n. 12, 1901).

A Informação Goyana, também chama a atenção para as riquezas da região: ...”suas minas, algumas dellas apenas arranhadas, jazem a espera dos meios de transporte para de novo florescerem, segundo testificam os exploradores, que percorrem a região”(Informação Goyana, p. 139).

Segundo o explorador James Orton, o rio Tocantins, “é um esplendido rio que rega uma região do mais delicioso clima brasileiro, rolando sobre um alveo de diamantes, rubis, saphiras, topazios, opalas, ouro, prata e petróleo”, (AZEVEDO, 1910, p. 70).

Há também os que alertam para o perigo dessas riquezas serem aproveitadas por outro Estado, como por exemplo, pelo Maranhão: O Dr. Luiz Domingues (estadista maranhense) sabe que o Tocantins e seus afluentes são um celeiro de riquezas inesgotáveis e que drenadas para

sua terra por uma ferrovia de penetração, farão para sempre a fortuna do seu Maranhão (Norte de Goyaz, n.107, 1910).

Com esse artigo visava-se chamar a atenção para o benefício que traria a construção de meios de transporte e melhorias nos meios de comunicação, e mostrar que, se aquela região pertencesse a outro Estado, talvez recebesse maiores incentivos.

Portanto, os nortenses sentiam-se ao mesmo tempo explorados e abandonados pelo governo. A sua visão era a de que havia parcialidade quanto à distribuição dos benefícios, bem explicitado no seguinte editorial: “A Região Norte tem permanecido segregada dos grandes centros de vida e progresso, sem a mínima e a mais leve comunhão nas vantagens e benefícios prodigalizados ao sul de Goyaz.” (Norte de Goyaz, n. 21, 1906).

Apesar de Goiás no final do século XIX e início do XX, representar 7,75% do território nacional, as condições da população não eram das melhores. A notícia da Proclamação da República só chegou em Goiás dias após o fato ter ocorrido na capital, isto é, a 28 de novembro, e só foi confirmada em 1º de dezembro, pelo Correio Oficial. A mudança de regime político no país só veio afetar Goiás nas questões políticas e administrativas. A situação é mostrada de forma objetiva por Palacin e Moraes:

Os fatores econômicos e culturais não sofreram abalos: o liberto continuou flutuante, caminhando para o marginalismo social; as elites dominantes continuaram as mesmas; não ocorreu a imigração européia; os latifúndios improdutivos, áreas imensas por povoar e explorar, decadência sem se pensar em modificar a estrutura de produção, pecuária e agricultura deficitárias; educação em estado embrionário; povo esquecido em suas necessidades, mas usado pelos hábeis políticos, que baixavam decretos em seu nome (PALACIN e MORAES, 1989, p. 84).

Politicamente, desde a última década do século XIX, Goiás era controlado pela oligarquia dos Bulhões, que, com a proclamação da República, ingressara no Centro Republicano. A partir de 1901 essa oligarquia começa a enfraquecer-se, dando lugar a outro grupo político, liderado por José Xavier de Almeida, surgindo um período de transição, de 1904 a 1909.

Neste período, o grupo Xavier de Almeida faz conchavos políticos com outros líderes, mas vai aos poucos perdendo também a liderança

para o grupo dos Caiado, que se manterá no poder até a década de 30, com um projeto político perfeitamente adaptado aos interesses do governo federal e das classes que representavam o Estado.

No setor das comunicações, as transformações ocorriam mais lentamente ainda. Somente em 1824 chega ao sul de Goiás o primeiro carro de boi, vindo de Minas Gerais. Se na parte sul da província era essa a situação, para o norte seria ainda pior. Em 1917 o telégrafo chega à região norte, mas não é visto com muito entusiasmo, pois, no comentário de Abílio Wolney político da região, este teria vindo piorar a situação, pois as fofocas políticas aumentaram, e à longa distância, seria impossível combatê-las (Cf. Palacin, 1989).

Na segunda década do século XX, Goiás foi finalmente atingido por vias ais modernas de transporte. O primeiro trecho da estrada de ferro chegou ao sul de Goiás em 1913, mas demorou até 1931 para alcançar a cidade de Leopoldo de Bulhões. O norte, até os dias atuais, não possui tal meio de transporte. No começo do século XX, as comunicações terrestres no norte de Goiás eram feitas exclusivamente por tropas de animais de carga e carros de boi. Em 1900, o censo registra para Goiás, 255.284 habitantes. Pelo mapa dos municípios, pode-se observar que a distribuição desse contingente era muito desigual. Os habitantes estavam disseminados por mais de 600.000 quilômetros quadrados de área. Nesse período, Goiás contava com 37 municípios e 8 distritos, sendo que a maior parte localizava-se no sul do Estado.

QUADRO N. VI POPULAÇÃO DO ESTADO DE GOYAZ – 1900
MUNICÍPIOS DO NORTE

Municípios	Homens	Mulheres	Total	Nome Atual
Arrayas	4.927	4.603	9.530	Arraias
Boa Vista do Tocantins	9.622	9.708	19.330	Tocantinópolis
Cavalcante	2.898	2.792	5.690	Cavalcante
Conceição do Norte	1.829	1.973	3.802	Conceição do Norte
Duro	1.738	1.831	3.569	Dianópolis
Flores	1.509	1.547	3.056	Flores
Forte	940	1.037	1.977	Formosa

42 • Entre o sertão e o litoral

Natividade	4.350	4.694	9.045	Natividade
Palma	2.038	2.053	4.091	Paraná
Pedro Afonso	1.606	1.696	3.302	Pedro Afonso
Peixe	938	783	1.721	Peixe
Pilar	2.943	3.138	6.081	Pilar
Porto Nacional	2.283	2.728	5.011	Porto Nacional
Posse	2.111	2.026	4.137	Posse
São Domingos	2.807	2.251	5.058	São Domingos
São José do Tocantins	2.845	3.193	6.038	Niquelandia
Taguatinga	4.400	3.947	8.347	Taguatinga
Total	49.785	50.000	99.785	

MUNICÍPIOS DO SUL

Alemão	3.443	3.383	6.826	Palmeiras de Goiás
Bella Vista	3.645	3.549	7.194	Bela Vista
Bomfim	3.727	3.811	7.538	Silvania
Catalão	6.639	6.526	13.165	Catalão
Corumbá	4.597	4.892	9.489	Corumbá
Currálinho	3.413	3.107	6.520	Itaberaí
Entre Rios	5.127	4.904	10.031	Ipamerí
Formosa	5.335	5.544	10.879	Formosa
Goyaz	6.474	7.001	13.475	Goiás
Jaraguá	3.316	3.401	6.717	Jaraguá
Jatay	1.837	1.612	3.449	Jatáí
Mestre d'Armas	1.683	1.631	3.314	Planaltina
Morrinhos	6.999	6.484	13.483	Morrinhos

Pouso Alto	2.646	2.684	5.330	Piracanjuba
Pyrenópolis	3.788	3.690	7.478	Pirenópolis
Rio Bonito	1.008	832	1.840	Caiapônia
Rio Verde	3.212	3.018	6.230	Rio Verde
Sant'Anna de Antas	3.132	3.164	6.296	Anápolis
Santa Cruz	3.912	3.976	7.888	Santa cruz
Santa Luzia	4.104	4.253	8.357	Luziania
Total	78.037	77.462	155.499	

Fonte: Quadro elaborado a partir de dados encontrados em: (Tiballi, 1991:124)

Embora a diferença no número de municípios entre as regiões fosse pequena, a população do sul correspondia 60% do total. Mas, constatamos que em área, a situação era inversa, ou seja, o que era considerado o norte na época, abrangia uma área muito maior do que a superfície do atual Estado do Tocantins.

Estando a maior parte da população concentrada na zona rural, com carência de comunicações e meios de transporte, o comércio não poderia se desenvolver nessas condições desfavoráveis. A economia era, então, quase que exclusivamente de subsistência, salvo algumas exportações de excedente pelos rios, ou por carros de bois e tropeiros.

No país, predominava a agricultura de exportação, concentrada na monocultura cafeeira, estimulada pelo aumento do consumo mundial do produto. No final do século XIX, a grande produção de café repousava na mão-de-obra basicamente imigrante, nas regiões mais desenvolvidas em técnicas e com terras próprias para tal cultivo, como por exemplo o oeste paulista.

O Estado de Goiás não fazia parte desse quadro pela sua própria situação periférica. Dedicava-se basicamente à pecuária, que se tornara a única atividade possível por ser o seu produto, o gado, auto-transportável. A agricultura era insignificante, representando apenas 3% da arrecadação de tributos no período 1899/1900, enquanto que o gado representava 27% da arrecadação estadual.

O RIO E O PORTO

Porto Nacional, que o Tocantins abriga, é do grande rio a majestade amiga, a paciência e a fé (MANUEL F. LIMA).

O rio Tocantins corre na região central do Brasil, no sentido sul-norte, originando-se na confluência dos rios Paranã e Maranhão, possuindo cerca de 2400 km de extensão. São considerados três trechos distintos: o Alto Tocantins, que vai das nascentes até a cachoeira do Lageado, medindo 1.050 km. O Médio Tocantins, que vai da cachoeira do Lageado à cachoeira do Itaboca, com 980 km, e o Baixo Tocantins, que se inicia na cachoeira de Itaboca e vai até à Foz, com 370 km. Alguns desses trechos são de considerável facilidade de navegação, outros mais perigosos, e há os que são muito perigosos¹. Porto Nacional encontra-se no trecho do Alto Tocantins.

2.1 Dificuldades e esperanças

As principais razões de os rios Araguaia e Tocantins não terem conseguido, como meio de transporte, proporcionar maior progresso à região foram os obstáculos naturais, a fragilidade econômica da província e o vazio demográfico às margens dos mesmos.

O principal e grande entrave à navegação dos dois rios foi sua própria formação física, isto é, as cachoeiras, tropeções, corredeiras e, em certos lugares, a falta de profundidade, principalmente no período da seca.

¹ Ver: *As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no Século XIX*, de Dalísia R. Martins Doles, e *Caminhos de Outrora – diário de viagens*, de Francisco ayres da Silva.

A navegação desses rios não era fácil, somente homens conhecedores de suas armadilhas arriscavam-se, pois era comparável em perigo, às viagens em alto mar. Outro fator que deve também ser considerado são as diferenças fluviométricas entre o período chuvoso e a seca, que delimitava a época de viagens, inclusive o tempo de ir e voltar de Belém. Um grande investimento para tornar os rios navegáveis teria sido justificável no período mineratório, quando a capitania proporcionava algum lucro. Mas, contraditoriamente, foi nesse mesmo período que a proibição da navegação se efetivou, pelo Alvará de 27 de outubro de 1733, afim de combater o contrabando do ouro por outras vias de comunicação, que não pelas permitidas pela Coroa. Quando foi revogada em 1782, a produção aurífera já entrava em franca decadência (Cf. PALACIN e MORAES, 1989, p. 21).

Após esta data, as povoações do norte da Capitania tentaram manter uma relação comercial com a praça de Belém, por via fluvial, embora parte das mercadorias dessa região já serem comercializadas com o nordeste, principalmente com a Bahia, por via terrestre. Não havendo estradas, apenas trilhas para tropas, estas eram úteis principalmente para gado que se auto transportava. Devido a estas condições, as viagens pelo rio se tornariam necessárias, pois era um meio de vender seus produtos e adquirir outros em Belém.

Numérica e economicamente, a população goiana não representava um mercado consumidor que justificasse a grande importação. A situação chegara a um círculo vicioso; se de um lado, para povoar a região e haver desenvolvimento econômico era necessário dar condições de comunicações e transporte, por outro lado, não havia a certeza que este investimento, uma vez feito, trouxesse retorno garantido.

Após o declínio da mineração, algumas medidas foram tomadas na tentativa de povoar a região, tais como: a isenção do serviço militar a quem se ocupasse da navegação, concessão de sesmarias às margens dos rios Araguaia, Tocantins e Maranhão a sócios de companhia de navegação, isenção de dízimos da produção agropastoril, moratória aos devedores da Fazenda, permissão de utilização de índios hostis como mão de obra, criação de presídios militares e aldeamentos indígenas, a região não teve o desenvolvimento almejado, continuando por longo tempo nas mesmas condições da época dos primeiros povoamentos.

Outras tentativas foram feitas, ora pelos presidentes da Província, ora por pessoas interessadas. Couto Magalhães quando presidente da Província(1863), empenhou-se em incrementar este meio de transporte. Para ele a questão fundamental não seria saber se a navegação era ou não dificultosa, mas sim, a sua importância para o desenvolvimento da

região. É compreensível que o presidente da província pensasse deste modo, mas pela conjuntura da época, era evidente que se pesassem custos versus vantagens.

Segundo Doles, em 1847, homens de negócios foram convocados a formar uma sociedade mercantil para explorar o comércio fluvial. Feitos os primeiros levantamentos, chegaram à conclusão de que o rio Araguaia e o sul do Estado não estavam prontos para este empreendimento, e que, os recursos financeiros da sociedade eram poucos para prover a carência de barcos no sul.

Desta forma, “...o ponto inicial da viagem foi a vila de Porto Imperial, na rota do Tocantins, onde não só havia equipamentos, tripulação, víveres e produtos exportáveis, como, devido a aproximação da seca urgia a partida” (DOLES, 1973, p. 61).

Daí se conclui que, Porto Nacional, foi o local que maior importância alcançou na navegação da região norte, e sempre esteve preparada para tal empreendimento. Navegar o Tocantins, era tarefa para homens treinados e com muita experiência, como demonstra a seguinte descrição de O Incentivo, de 1902 a atividade:

Os intrépidos e arrojados navegantes vão, mais uma vez, lançar o cartel à sorte, na incerteza de ser o vencedor ou o vencido de amanhã. Dia a dia o Tocantins vai se escasseando, mais e mais, desses ousados e temerários que, não contentes de arriscarem suas fortunas, muita vez põem em jogo a própria vida, antes mesmo de deixarem as ribeiras de seus municípios. Dos muitos pontos que fornecem embarcações para o mercado paraense, apenas o Porto conserva tal ou qual animação e isto mesmo com sensível desproporção para menos (O Incentivo, n. 10, 1902).

Era comum também a esperança, no começo do século, de que todos os problemas da navegação fossem resolvidos por uma companhia belga, que colocaria barcos a vapor a serviço da navegação e tiraria do leito do rio os obstáculos naturais. A esse respeito encontra-se em Memória da Linha Férrea do Tocantins e Araguaya², o seguinte:

² Mais detalhes podem ser obtidos consultando o levantamento feito pelo Marechal Jerônimo R. de Moares Jardim. Memória Linha Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1911.

Esteve assim prestes a ser realizado um acordo com um forte sindicato belga, que mandando proceder por engenheiros de sua confiança a exploração dos rios, da qual trouxeram a mais animadora impressão, enviou a essa capital um emissário para tratar do assunto (Memoria da Linha Férrea, 1911).

Mesmo sendo apenas um levantamento e não se realizando tal acordo, os portuenses acreditavam que a navegação a vapor no Tocantins estaria definitivamente resolvida pelas garantias dadas por engenheiros da expedição belga a Porto Nacional. Infelizmente os barcos a vapor não chegaram antes de 1922³, e os obstáculos eram simplesmente impossíveis de serem removidos com os recursos disponíveis na época.

São encontradas, nos editoriais dos jornais consultados, principalmente no Norte de Goyaz, diversas queixas, a maioria por parte dos patrões, pela falta de auxílio dos poderes públicos. Reclamam também dos pesados direitos cobrados na importação e exportação, a presença de agiotas no mercado paraense, falta de disciplina a bordo, contratos apenas verbais entre patrões e empregados, e ainda uma série de caprichos da tripulação. Esta situação de superioridade da procura em relação à oferta de mão de obra, gerava problemas que eram reconhecidos até mesmo pelo presidente de Goiás, que se pronunciava, em 1850, da seguinte forma:

Fora longo referir-vos quanto sofre um pobre homem, que empreende a navegação do Pará. Para não perder as monções de viagem, para não ver seus barcos alagados, ou abandonados, se coloca na dura necessidade de obedecerem ao menor aceno dos camaradas, de aturar suas injustas pretensões. Este estado de coisas reclama providências do Corpo Legislativo Provincial. Cumpre não somente regular a disciplina, que se deve manter à bordo das embarcações, como também definir as obrigações dos camaradas e patrões e cercar de garantias os contratos, que entre eles se estipulam (Relatório do Governo da Província de Goiás, 1850, p.30).

³ A 1ª lancha a vapor, de propriedade do Coronel Frederico Ferreira Lemos viera de Belém para Porto Nacional a 10 de março de 1922. Fonte: Secretaria da Industria e Comercio do Estado de Goiás – Levantamento Histórico e Econômico dos Municípios Goianos, 1973

Desde os tempos coloniais, os administradores já previam o importante papel que representaria o desenvolvimento da navegação dos rios Araguaia e Tocantins para o progresso de Goiás, mas as providências tomadas não foram suficientes para que esse progresso se efetivasse. A espera foi longa e sem os esperados frutos.

Pelos periódicos locais, nota-se que tripulação e proprietários de botes, chamados patrão, eram tidos como heróis na região, devido aos perigos a que se expunham durante as viagens, e também pela força e coragem que lhes eram peculiares. Colocar a fortuna em risco, significava que os botes poderiam naufragar, o que não era raro, perdendo assim, tanto o dono do bote como o dono das mercadorias, quando não era o mesmo proprietário de ambos.

Não foi possível precisar com exatidão o volume das cargas, mas os dados lançam luz sobre o assunto, sendo possível perceber que foi a partir da década de 80 do século XIX que a navegação, de um modo geral, recebeu maior impulso, lembrando que, desde a década de 1860 já havia tentativas em incrementar a mesma.

Os sonhos de integração da Província ao comércio litorâneo pelos rios Araguaia e Tocantins foram muitos, mas nenhum teve êxito total. A própria localização geográfica de Goiás, província central, eminentemente pecuarista, de expressão quase nula no contexto global do país, não impelia os órgãos governamentais à execução de obras arrojadas que facilitassem as comunicações fluviais, visto que o grande polo de desenvolvimento econômico estava concentrado na região centro-sul, integrada no grande comércio de exportação.

Observa-se que, no final do século XIX e começo do XX, a navegação no Tocantins estava no auge, havendo a esperança de que, segundo o periódico *O Incentivo*, uma companhia belga contratasse o serviço da navegação a vapor, resolvendo assim os problemas para a dificultosa navegação a remos:

A navegação a vapor no Alto Tocantins e Araguaia não é mais simplesmente um projecto, uma ideia problematica. Ella está definitivamente assentada, será em breve tempo uma realidade: assim nol-o garantiram os snrs. Engenheiros da expedição belga que aqui estiveram, vindos do Pará, e se dirigiram, ha poucos dias para Goyaz (*O Incentivo*, nº. 1, 1901).

Em contrapartida, Abílio Wolney, político da região e filho de Joaquim Wolney, influente coronel residente em Duro (Dianópolis)⁴, ressaltava, em 1906, as vantagens advindas do comércio com a Bahia em detrimento do feito com o Pará. Segundo ele, as mercadorias recebidas do Pará alcançavam preços exorbitantes, enquanto os produtos da região, principalmente o couro, ficavam com preços ínfimos. Wolney sugere ainda que todos os municípios do norte se unam, independente de partido político, e lutem por uma estrada que ligasse Porto Nacional à Bahia. (Norte de Goyaz, n.9 e12 de 1906.)

Wolney tinha suas razões para criticar o comércio com o Pará e desejar uma maior ligação com o nordeste, pois sua cidade, Duro (Dianópolis) estava localizada bem mais próxima à Bahia, e não sendo uma cidade ribeirinha, que pudesse aproveitar o rio como meio de transporte, necessitando das cidades vizinhas para o comércio. Mesmo assim, a construção de uma estrada ligando a região com o nordeste, iria beneficiar toda a região do norte de Goiás.

2.2 Significado socio-econômico

Além da função de troca de mercadorias, a navegação representava para o portuense, também um meio de estar em contato com pessoas de outras regiões, tendo assim a função de trocas culturais, pois os ribeirinhos da região norte, saíam de uma região central, de uma cidade pequena, indo à uma capital litorânea, que mantinha relações com o mundo exterior.

Para entender o significado da navegação para a população, utilizamos principalmente as obras de Fr. Audrin, e de Ayres da Silva, que fornecem minúcias sobre a importância dessas viagens. Segundo Fr. Audrin, quando os barqueiros voltavam de Belém, traziam toda sorte de artigos daquela praça ou até do exterior, o que fazia com que os moradores locais ou dos arredores gastassem às vezes todas as suas economias para adquirir as novidades para si ou para presentear alguém.

Os ricos fazendeiros e comerciantes trajavam as últimas novidades da Europa e da América: “Que diríamos das mocinhas e outras mulheres presenteadas pelos barqueiros, recém-chegados? Até chapéus

⁴ Ver: *Quinta Feira Sangrenta* de Osvaldo Rodrigues Póvoa, Goiânia: Líder, 1979.

extravagantes, naqueles tempos, ondulando em cima de cabecinhas acostumadas aos simples véus de algodão”(AUDRIN, 1963:75).

Além da mudança de alguns hábitos cotidianos, haveriam de ocorrer mudanças também na forma de ver o mundo, pois com um correio tão relapso e demorado, os dias tão sem novidades, as viagens a Belém colocavam essa gente a par dos últimos acontecimentos no Brasil e no mundo.

Na época das viagens, eram comuns as despedidas de viajantes através dos periódicos:

Despedida

De viagem para Belém do Pará e sem tempo para despedir-me de todos meos patricios, o faço por este meio, pedindo-lhes desculpa. A todos o meu adeus. Porto Nacional, 5 de março de 1902. José Theodoro Negry;

Raymundo Ayres da silva, em viagem para Belém do Pará, não tendo podido despedir-se pessoalmente de todas as pessoas que o honram com sua distincta amizade, fal-o por este meio, pedindo imensas desculpas e garantindo à seus amigos continuarem a inteiro dispor delles, seus limitados prestimos. Porto, 30 de março de 1902 Raymundo Ayres da Silva (O Incentivo, 1902).

Torna-se evidente a importância e solenidade que davam ao fato de se viajar para Belém de bote. Sendo Porto Nacional uma cidade pequena, não seria necessário, em condições normais, alguém dirigir-se a imprensa para uma despedida, pois a viagem geralmente era marcada com antecedência, dando tempo suficiente para encontrar parentes e amigos antes da partida. Podemos dizer que era mais um rito de sociabilidade do que de necessidade. Ademais, não era uma simples viagem. Os que partiam, ficariam de cinco a seis meses fora da cidade, sem contar que poderiam não voltar, pois os naufrágios eram comuns.

Os homens que se dedicavam a esta profissão, geralmente, eram também comerciantes e possuíam um ou mais botes para o transporte das mercadorias de Belém do Pará para serem vendidas em Porto Nacional. Quando o próprio comerciante/dono do bote não podia fazer a viagem, mandava um encarregado de sua confiança para administrar a viagem e fazer as compras em Belém.

Deve-se considerar ainda que, Porto Nacional, além de ser passagem obrigatória dos botes que vinham das cidades mais ao sul, Palma (Paraná) e Peixe, recebia ainda toda a população mais interiorana,

que trazia suas mercadorias em tropas para serem transportadas a Belém. Assim sendo, a vida comercial e social em Porto Nacional era bem animada, devido a esse constante trânsito de pessoas por lá. Somente a navegação poderia proporcionar um lenitivo ao isolamento de Porto nesse período. “A sobrevivência da navegação do Tocantins, fruto do empreendimento particular, é compreensível se atentar-se para dois fatores: a tenacidade do nortense e a própria posição estratégica da região que a impelia para o litoral norte” (DOLES, 1973: 144).

Na revista *Informação Goyana*, é possível perceber a marcante atuação do desembargador Joaquim Teotônio Segurado, no início do século XIX, incentivando os povos dos arraiais de Monte do Carmo e Bom Jesus do Pontal a se mudarem para Porto Real, enaltecendo as vantagens que daí adviriam, pois ali, o rio ofereceria oportunidades de trabalho. Porto Real, passa então a desenvolver-se, sendo elevado a cabeça de Julgado⁵, em 1810.

Em todo esse tempo, Porto se tornou o ponto do mais importante escambo comercial do norte goyano, pois dali partiam nada menos de trinta embarcações, anualmente, para o mercado do Pará e para ali convergiam as tropas de todos os municípios da zona norte de Goyaz. Tal era a situação do município goyano nortense ao defrontar-se com o novo regime (a República) (*Informação Goyana*, vol.III,n. 12, 1920).

Alguns comerciantes de Porto Nacional e de outras cidades à beira do Tocantins, construíram independentemente, suas embarcações e comercializavam uma vez por ano com o Pará:

Assim o comércio pelo Tocantins já representava para as populações do norte, no ano de 1850, uma atividade constituída, de sorte que, àquela época, o número de pessoas empregadas

⁵ Julgado: a palavra provém do latim *judicatum* e na organização judiciária portuguesa correspondia a um termo de qualquer Comarca. No caso, as ouvidorias de Goiás estavam divididas em julgados, com distritos delimitados legalmente, com sede em um arraial, onde ficavam o conselho de julgado, o juiz ordinário, ou juizes ordinários, e o comandante. Os conselhos, além de lançarem posturas, eram o foro de representação das populações. Cf. Ana Lúcia Silva. *A Revolução de 30 em Goiás*. Tese de doutorado, USP, São Paulo, 1982, p.79.

a seu serviço, para as quais a navegação representava uma profissão, ascendia a ordem de 400 a 500, distribuídas pelas diversas povoações: De Palmas, 50 pessoas; De Peixe, 50 pessoas; De Santa Clara, 30 pessoas; De Porto Imperial 150 pessoas; De Carolina 100 pessoas; De Boa Vista 100 pessoas” (DOLES, 1973, p. 66-67).

Os dados acima mostram que o número de pessoas empregadas na atividade de navegação em Porto Imperial, superava até mesmo os de Carolina e Boa Vista. O comércio no ano de 1901 foi muito animado, pela notícia que circulou no sertão, de que vapores viriam até Porto Nacional. E, deste modo, os botes de Porto certamente não comportariam todo o carregamento armazenado na cidade com destino ao Pará (O Incentivo, n. 1, 1901).

Percebe-se daí que, as regiões circunvizinhas dependiam de Porto Nacional para transportar suas mercadorias até Belém, onde haveria meios de vendê-las. Tanto Natividade como Duro (Dianópolis) também dependiam dos botes de Porto Nacional para o comércio com a região norte, mesmo já mantendo relações comerciais com o nordeste, principalmente com a Bahia.

Além dessas duas cidades, havia todo o sertão circunvizinho à Porto Nacional que, embora produzindo somente o necessário à subsistência, sabendo que haveria meios de transporte, certamente aumentaria a produção de bens exportáveis.

Entre os anos de 1891-1907 foi possível constatar a existência de 28 botes⁶, não significando que todos seguissem para Belém ao mesmo tempo, e nem que fossem contemporâneos.

⁶ Botes: barcos de pequeno calado, com capacidade que variava entre 15 a 20 mil quilos, acionados a braços humanos. Bariani Ortêncio. Dicionário do Brasil Central. Subsídios à Filosofia. São Paulo: Ática, 1983). Entretanto, há outras afirmações de que esses botes transportariam até 40 toneladas de carga, como SILVA, 1972.

**QUADRO N. VII BOTES DE PORTO NACIONAL E SEUS RESPECTIVOS
PROPRIETÁRIOS (1891-1907).**

Bote	Proprietário
Bantim	Capitão José Theodoro Negry
Conde d'Eu	Major Joaquim Ayres da Silva
D. Pedro	Major Mizael Pereira
Santo Antônio	Idem
Cruzeiro do Norte	José Ayres da Silva
Suzana	Pedro Ayres da Silva
Tocantins	Idem
Alcantara	Frederico Ferreira Lemos
Mineiro	Idem
Intendente	Idem
Bemquerer	Idem
Onça	Idem
Passarinho	Idem
Crixás	Josué de Oliveira Negry
Prainha	Idem
Tico-Tico	Idem
Brazileiro	Ten. Cel. M. Bezerra Brazil
Campo Bello	Idem
Estado Maior	Frederico José Pedreira
Paraense	Srs. Lemos & Negry
Perseverança	Idem
Tamandaré	Major Raymundo Ayres da Silva
Humaytá	Viuva Dona Rachel de C. Ayres
Tiradentes	Idem
Porto Nacional	Idem

O Lidador	Capitão Raphael F. Belles
Corveta	-
Aquidaban	-

Fonte: Quadro elaborado pela autora, a partir de dados encontrados nos periódicos: Folha do Norte, O Incentivo e Norte de Goyaz, 1891/1907.

No período de 1891-1907 tem-se portanto 28 botes, não sendo possível determinar o nome dos proprietários de apenas dois deles. Esses botes, às vezes eram vendidos, passando de um proprietário para outro. Portanto, pessoas que conhecem detalhes sobre o assunto, podem discordar quanto à propriedade dos mesmos.

Há registro de partida de botes de Porto Nacional em 1892, levando para a praça do Pará principalmente carregamentos de couro, com uma tripulação em torno de 150 homens (Folha do Norte, n. 17, 1892). A explicação para a igualdade desses números com os de 1850, citados por Doles, num período de mais de quarenta anos, pode estar no fato de que, no periódico citado, não estejam computados todos os barcos, mas somente os que deixaram o Porto por aqueles dias, pois era costume noticiar sobre os botes que partiam ou chegavam de Belém. Silva lembra que:

...do crescido número de botes, igarités e canoas que demandavam à praça de Belém, levando em especial peles de bovinos e de outros animais, e para reminiscência desse ativo comercio, que se estendia a todas as cidades à beira rio, desde Palma a Boa Vista, cidades de Goiás, restam apenas os botes de Porto, e assim mesmo reduzidos a dois em face dos trinta e tantos de outrora que chegavam a conduzir cerca de 40 toneladas de mercadorias e eram movidos por 24 remos (SILVA, 1972, p. 20-21).

O verdadeiro valor dessa navegação, mesmo incipiente, só pode ser calculado em função das próprias populações ribeirinhas, para as quais era fator inerente às suas próprias existências, como é o caso de Porto Nacional. Sendo os rios caminhos que andam, as populações ribeirinhas souberam aproveitar esses caminhos para o transporte, numa região onde não havia estradas.

O importante porém, é o que a continuidade dessa navegação representou para a população da região: mesmo sem alcançar o desenvolvimento esperado, a navegação forneceu um meio de sobrevivência para a mesma. Os portuenses não esperaram de braços cruzados por benefícios, levaram sempre avante seus projetos, conquistando a posição de centro comercial da região.

2.3 A viagem, uma epopeia

No período em estudo, a principal atividade econômica de Porto Nacional era a navegação. Portanto, é de fundamental importância mostrar como eram feitas as viagens, transportando mercadorias da cidade e da região, através do rio Tocantins, para a praça de Belém do Pará.

A embarcação utilizada na época, era o bote, que transportava de 15 a 40 toneladas de mercadorias e pessoas, dependendo de seu tamanho.

Há algumas diferenças entre o bote do Tocantins e a barca do S. Francisco. No rio São Francisco, os remeiros só acionam as pás ou varas quando não há vento. Se há vento, utilizam grandes velas. Na tripulação estão incluídos o piloto, o barqueiro e os remeiros. No Tocantins, o barqueiro é o remeiro, no São Francisco, barqueiro é o dono da barca. O dono do bote no Tocantins é chamado de patrão (Cf. SILVA, 1972).

Dependendo do tamanho do bote eram necessários de 6 a 12 pares de remeiros. A função de remeiro era muito elástica, pois utilizam, na maior parte do tempo, umas varas compridas, as zingas ou varejões, ou ganchos e forquilhas, dependendo da exigência da situação, “Os remos podem ser redondos ou oblongos como os dos carajás, e, manejados com as duas mãos”...(AUDRIN, 1963, p. 99).

Nos botes, os remos eram adaptados a varas compridas e remavam voltados para a popa. Para o transporte de cargas menores havia a Igarité ou batelãozinho, mais cômodo, com toldo forrado e um espaço reservado aos passageiros. Na parte dianteira, descoberta, iam os tripulantes manejando ora o remo, ora o varejão. Esta embarcação era semelhante ao bote, diferindo deste pelo tamanho, e, segundo Fr. Audrin, as pessoas de maior recurso é que viajavam em Igarité, por ser mais confortável. Os ribeirinhos mais pobres, viajavam em simples canoas, ou montarias, que comportavam de 3 a 4 pessoas, com suas bagagens. Estes, costumavam armar na popa um pequeno toldo de

folhas de palmeiras para proteção contra sol ou chuva. A ubá ou piroga, mais utilizada pelos índios, era uma embarcação ainda mais simples e mais leve, oferecendo porém, maior resistência.

Em momento de necessidade, na falta de uma canoa, era possível a improvisação de uma balsa de buriti, que todo bom sertanejo sabia como fazer. A construção de um bote requer conhecimento e sabedoria. Em Porto Nacional, havia sempre quem soubesse fabricar um, e a madeira mais apropriada para tal fim era o landi. Nas viagens de bote, utilizavam sempre junto a este, duas ou três pequenas embarcações, as igarités e montaria. A igarité servia para aliviar o bote quando necessário. A montaria, (pequena canoa), era usada para caçar, pescar, e para incursões às povoações que ficavam à margem do rio, para trocas comerciais.

Quanto às funções em um bote, é importante ressaltar que: O piloto era a figura de maior importância no bote. Devia conhecer perfeitamente o rio. Era o cargo de melhor remuneração, recebendo de 250\$000 a 300\$000 reis por viagem redonda, de ida e volta. Os proeiros e contra-proeiros ficavam à proa. A remuneração dos proeiros era de 120\$000 reis. Os contra-proeiros, possuíam uma missão mais arriscada; Eram eles que saltavam à frente do bote com cordas quando era necessário puxá-lo, e auxiliavam o piloto nas manobras. Seu trabalho era muito valorizado, recebendo maior remuneração que os demais, só não se igualando ao salário do piloto. Há ainda os popeiros, que ficavam à popa do bote, isto é, atrás. Recebiam em torno de 150\$000 reis. O restante dos tripulantes eram chamados “do meio”. Ganhavam menos que os demais (SILVA, 1972: 19).

A época das chuvas era o momento certo para os botes saírem em direção à Belém, carregados com as mercadorias destinadas ao comércio. Podemos observar que o mês mais utilizado para as saídas de Porto Nacional, era março, mas podiam sair a partir de janeiro, dependendo do calendário pluviométrico, que variava um pouco de ano a ano. Os navegantes usavam o período das cheias para a descida do rio aproveitando a violência das correntezas. O retorno ocorria na vazante, pois precisavam do leito do rio para apoiarem as varas e impelir o bote para a frente.

Para a partida, a melhor hora de deixar o porto, era à tarde. Por que sair à tarde e não pela manhã? A explicação dada por Fr. Audrin é a seguinte:

Era costume adotado por todos os viajantes prudentes, quanto mais pelos missionários, saírem à tardinha do porto, para passarem a primeira noite a uma certa distância do povoado, por pequeno que seja o percurso efetuado antes de escurecer. Se não tomarem esta precaução, verão os pobres barqueiros já meio embriagados durante o dia, continuar suas libações mais copiosas ainda de noite e amanhecer infalivelmente inutilizados (AUDRIN, 1946, p. 228).

Este costume parece ter se entranhado de tal forma na mentalidade da gente daquela região que, na década de 80 do atual século, e até mesmo nos dias atuais, podemos assistir a saída dos sertanejos de seus sítios à tardezinha e pernoitar no sítio vizinho, a apenas algumas léguas de distância, para no dia seguinte continuarem a viagem.

O ritual do embarque e as despedidas merecem atenção. É ainda com base na riquíssima obra de Fr. Audrin e na imprensa local que conseguimos minuciosa descrição da partida de um bote. O dia da partida era de extraordinária emoção e tristeza, pois além de perigosíssima, a viagem era muito demorada.

Devido à emoção de deixar os parentes e amigos, esses barqueiros bebiam muito. Chegado o momento de partir, estavam todos espalhados pela cidade, nas ruas e bodegas. Para reuni-los, só havia um estratagema que funcionava, era a bandeira vermelha do Divino Espírito Santo. Organizava-se uma comitiva com esta bandeira; ao som de tambores, percorria-se todos os lugares da cidade. Como eram todos muito devotos e não querendo perder a sua proteção em viagem tão arriscada, saíam acompanhando a imagem sagrada, ou eram carregados pelos parentes e amigos junto dela.

Chegando a beira rio, a bandeira era colocada dentro do bote, e assim, os tripulantes entravam para beijá-la. Enquanto estavam reverenciando-a, ao sinal do patrão, os proeiros soltavam a embarcação, deixando os barqueiros impossibilitados de voltar à terra firme para prolongar as despedidas. “A simples presença da imagem do Divino valia, portanto, mais do que as ordens do patrão, mais do que os esforços e ameaças da polícia”. (AUDRIN, 1946, p. 228)

Uma das principais características da navegação era a demora da viagem. Aliás, a demora maior era na viagem de volta, de Belém a Porto. Na viagem de ida, descendo o rio, gastava-se geralmente em torno de um mês. O problema maior era a viagem de volta (Belém /Porto), que levava de 4 a 5 meses. Gastava-se assim aproximadamente meio ano na viagem de ida e volta à Belém.

Fr. Gallais, confirma que, no começo do século, os viajantes de bote não gastavam menos de seis meses na viagem de ida e volta, e que, “...um transatlântico que empreendesse a volta ao mundo chegaria mais depressa ao porto de partida do que o bote fazendo viagem de ida e volta ao Pará, com o seu carregamento” (GALLAIS, 1942, p. 123).

As viagens eram feitas cada ano pela época das chuvas. Saíam pelo mês de março, e chegam de volta em agosto ou setembro. A demora em si não era o grande problema, mas sim as condições a que estavam expostos os viajantes, devido ao pequeno espaço no bote, para ser dividido entre pessoas e carga. A falta de condições de higiene com o corpo e com a alimentação, e o contágio de doenças entre os tripulantes eram comuns, principalmente a diarreia de sangue, a tuberculose e a bexiga. O Dr. Francisco Ayres dizia que “a saúde periclita em excesso em tal jornada”.

Havia muitas vezes, perdas humanas, ou por doenças ou por acidentes e naufrágios, como o registrado na Folha do Norte em 1893: “Um dos botes que seguiram para o Pará na Cachoeira do Lageado, esbarrou na famosa pedra grande, correndo enorme risco de perder-se. Faleceram nesse incidente dous tripulantes e ficaram outros dois gravemente contundidos” (Folha do Norte, n. 41, 1893).

Quando o médico Francisco Ayres fez uma viagem em 1920, aconteceu de perderem o piloto, que morreu afogado. Assim ele descreve a cena: “O pobre homem, que com tanta perícia se houvera na passagem das cachoeiras do alto e do baixo Tocantins, era, agora, enganado por um rochedo profundo, e tragado pelas águas do grande rio, que a tantas vidas tem servido de túmulo” (SILVA, 1972, p. 61). O acidente ocorreu quando o bote estava em local não tão perigoso, como nas travessias de cachoeiras, mas num trecho considerado sem maior perigo. Daí estarem todos desprevenidos, e o próprio piloto ser jogado para fora do bote. Havia uma grande diferença nas viagens de ida e volta de Porto a Belém. O trabalho dos barqueiros na descida era bem menos pesado que o da subida. Na viagem de ida, podiam parar de remar, sem perda de tempo.

Enquanto param de remar para fazer um cigarro, almoçar, ou tomar banho, deixavam o barco ir deslizando pelo canal principal, o que chamam de sistema de bubuia – deixar o bote à mercê das águas. Bastava que uma pessoa ficasse alerta, enquanto os outros tripulantes podiam dormir sem prejuízo para a viagem, dependendo do local onde se encontrassem, sem cachoeiras ou outros obstáculos. Gastavam no percurso de descida para Belém, de 20 dias a um mês.

A viagem de volta exigia muito mais esforço e tempo. Para transpor a cachoeira de Itaboca, a qual os barqueiros venciam em vinte minutos na descida, gastava-se pelo menos três semanas de esforços na subida do rio. A utilização do remo nesses trechos, de nada adiantava. Era nessa hora que a utilização das varas ou zingas tornava-se imprescindível para empurrar o bote rio acima, num esforço conjunto, onde as varas podiam atingir o leito do rio.

Em certos trechos, nem mesmo as varas eram suficientes para fazer com que o bote prosseguisse rio acima: utilizavam então, outro sistema, mais lento ainda. Era o chamado avanço a gancho e forquilha, que consistia na utilização de ganchos que eram presos à árvores ou pedras que ofereciam resistência, possibilitando assim que o bote subisse puxado muito lentamente. Daí Fr. Audrin dizer que “o sertão é o paiz da paciência.”

A transposição de uma cachoeira era feita de duas formas: por ataque, quando passavam com o bote carregado, e aliviado, que consistia em retirar parte da carga e atravessar com o bote mais leve. Passado o perigo, recolocavam a carga. Nos lugares de risco, retiravam as mercadorias do bote, e as transportavam por terra. Era um trabalho muito duro e demorado. Quando o trecho era perigoso, mas não havia influência do peso do bote na transposição do obstáculo, então retiravam somente os objetos de maior valor. Quando arriscavam a passagem por ataque, exigia-se uma maior concentração, ficando atentos ao movimento das águas e do bote, sendo comum também desembaraçarem-se das vestimentas que podiam atrapalhá-los no caso de um naufrágio.

Utilizavam nestes momentos, um vocabulário próprio, como por exemplo: “Pegam o pau direito rapaziada!” “Olhe lá, carreira de longe é que ajuda a derribar o boi!” Exigia-se desta forma, uma maior concentração de todos, pois qualquer movimento errado, principalmente do piloto, poderia resultar em desastre.

O trabalho exigia muito esforço físico, sendo portanto inválida a afirmativa de alguns escritores que vêem o homem desta região como preguiçoso e apático. Da mesma forma que os sertanejos descritos por Euclides da Cunha, também o habitante do norte de Goiás manifesta visíveis contrastes:

Ora manifestação extrema de força e agilidade, ora longos intervalos de apatia. A verdade é que, esses mesmos homens, quietos, calmos, cheios de paciência, tornavam-se muito ativos

quando necessário, desempenhando tarefas árduas como as travessias de cachoeiras e tantos outros obstáculos do rio. Em geral, o homem do sertão é muito resistente e dispense muito trabalho e energia. Nas passagens da zona da maré, que se iniciam um pouco acima da Mocajuba, eles trabalham de dia e de noite, havendo apenas alguns intervalos para repouso, mas nem por isso se acham piores, pois levam a vida álcere e cantarolando o dia todo (SILVA, 1972, p. 86).

Fr. Audrin pensava da mesma forma, com relação a energia e alegria demonstrada por esta gente, tida como pessoas rudes, tristes e preguiçosas, por alguns escritores ou viajantes desatentos e apressados.

Segundo ele, nessa profissão, era fundamental o sentimento de solidariedade, e este sentimento parecia estar presente a cada momento entre os barqueiros, sendo uma condição de sobrevivência para eles. A viagem de Porto Nacional a Belém, feita em botes, era realmente muito penosa. Os dias se transformam em meses. A monotonia era muitas vezes quebrada por múltiplos incidentes que distraíam a comitiva. Além das paradas obrigatórias para as refeições, para a organização do pouso à tardinha, outras imprevistas distrações como o encontro com outro bote, um bicho selvagem que atravessa o rio, etc., ajudavam a passar as horas.

A alimentação durante a viagem obedecia o seguinte ritual: em torno do meio dia, era distribuído um pedaço de carne já preparada, chamado grajau, e cada remeiro colocava seu pedaço de carne em um espeto de madeira e o levava ao lume, para assar. Comiam então esta carne com farinha, ligeiramente umedecida com água do rio. À hora da refeição, usava-se a expressão, “vamos ao boi rapaziada!” (SILVA, 1972, p. 1).

O serviço da cozinha era comum a todos, exceto ao patrão e piloto. À tarde, pelas cinco horas, o barco procurava um lugar para aportar e assim preparar uma modesta refeição que podia ser um arroz cirigado, (arroz com carne) ou arroz com girimum. Toda vez que, devido aos esforços físicos, o estômago se encontra vazio, fazia-se uma refeição ligeira, chamada jacuba, umedecendo ligeiramente a farinha com água fresca e tomando-a com sobras de carne assada do almoço.

No bote, havia lugar reservado para o preparo da refeição do patrão, que diferia um pouco da bóia da tripulação, sendo mais rica e variada. O piloto participava da refeição do patrão. Havia sempre um cozinheiro especial para preparar essa refeição.

A tripulação, nas paradas à beira rio, podia melhorar seu cardápio, adquirindo dos ribeirinhos outros tipos de alimentos, como por exemplo, milho verde e frutas. Havia também oportunidade de muita pesca e caça nestas viagens. Além dos constantes riscos de acidentes durante as viagens, ocorria perturbações na saúde. As doenças mais comuns à bordo eram as diarréias com sangue, causadas principalmente pela falta de higiene no bote, e também porque bebia-se a água do rio. O tratamento da doença era muito simples, e todos sabiam medicar-se. Usavam uma mistura de tapioca ou polvilho de mandioca com água, ligeiramente adoçada. O doente bebia diversas vezes ao dia este preparado. Mesmo nos dias atuais, ainda é comum esse tipo de tratamento na região.

A malária, maleita ou impaludismo era doença comum, não só nas viagens, mas também em terra, e era tratada com quinino. O tabagismo, era outro mal que perseguia os viajantes. Ayres afirma que, enquanto o homem civilizado fumava para distrair-se, o matuto fumava por necessidade. Usavam o cigarro principalmente para se defender dos mosquitos, muruins, borrachudos, muriçocas, mutucas, etc. Nas viagens, quando os botes paravam para a tripulação dormir à praia, o sofrimento era tamanho que as pessoas eram obrigadas a se enterrarem na areia para escapar deles (SILVA, 1972, p. 86).

O fumo era empregado também contra uma série de moléstias, para as quais acreditavam ter efeito benéfico; nas geofagias das crianças, nas nevralgias dentárias, contra picadas de carrapatos, etc. Proporcionava ainda um momento de descanso aos trabalhadores que ficavam com os músculos enrijecidos pelas prolongadas horas em uma só posição. O preparo de um cigarro, era razão para esticar o corpo, proporcionando um instante de descontração da tensão dos músculos.

Uma característica comum aos navegantes era a superstição. Braga, relata a crença no meio navegante da existência de seres estranhos e perigosos nas águas. Cita, por exemplo, os negros d'água, que seriam seres muito pretos, da estatura de macaco gorila, que quando saíam no seco caminhavam apenas com os pés. Eram traquinas e gostavam de malinar nas coisas das embarcações, quando as encontram abandonadas.

Outro ser estranho que os barqueiros acreditavam existir era a Boiúna, uma cobra com cento e poucos metros de comprimento, com seis a sete metros cúbicos, parecido com o sucuri. Possuía duas presas que davam voltas na cabeça, dando a impressão de chifres. Acreditavam que os perigos do rio como os funis, rebojos e

acidente causados por redemoinhos no rio, fossem obras da boiúna (Cf. BRAGA, 1986).

A chegada em Porto Nacional é o momento mais almejado para os viajantes, desde o dia em que saem de viagem. Aos barqueiros do Tocantins não era possível marcar a data de chegada da longa viagem. O máximo que arriscavam, eram previsões do tipo: “Chegarei de tal mês em diante”, ou, “Quando o rio vazar”, “Não me esperem tão cedo”, “Estarei de volta no finzinho das águas”.(AUDRIN, 1963, p. 93) Após a chegada, a mais importante obrigação da tripulação era ir à igreja, agradecer a sorte de estar de volta com vida, e às vezes, orar pelas almas dos que não regressaram.

A navegação dos rios que cortam os Estados de Goiás e Tocantins, pode até não ter alcançado um resultado significativo em termos econômicos para o país, mas representou, por um longo período, um meio de vida para as populações ribeirinhas, sendo fundamental ao abastecimento de bens necessários à região como, sal, ferramentas, pólvora, utensílios domésticos, tecidos, etc... e, ao transporte dos excedentes que consistiam principalmente de couros de gado, meios de sola, peles de animais silvestres, fumo, algodão, cachaça, tapioca, rapadura, etc... Sendo o couro, o produto de maior peso na exportação, chegando a representar 86,5% da receita em 1894, e 69% em 1895⁷.

A atividade da navegação, possibilitou a continuidade por mais ou menos um século, para Porto Nacional e região, de um *modus vivendi*, criando um mundo de certa forma diferente, com costumes próprios, que estava interligado a um meio maior, do qual fazia parte, mesmo sem estar completamente integrado, mas não permitindo ser de todo esquecido.

Para mais informações sobre a preparação das viagens nestas rústicas embarcações.

⁷ Balancetes referentes ao primeiro trimestre de 1894 e 1895, encontrados no Arquivo Histórico Estadual de Goiânia, caixas de Porto nacional.

A SINGULARIDADE DE PORTO NACIONAL

Não foi somente o rio Tocantins que influenciou no desenvolvimento de Porto Nacional. Outros elementos também contribuíram de modo significativo no desenrolar da história da cidade e da região, dentre os quais se podem destacar: o estabelecimento da ordem religiosa dominicana na cidade, a fundação de periódicos e a presença de um médico. São elementos que fizeram diferença, isto é, fez com que esta cidade adquirisse identidade própria e relevante em sua região.

Este é o assunto do presente capítulo, que visa dar a conhecer como ocorreu a atuação dos religiosos junto à sociedade, o pioneirismo da imprensa com todas as suas dificuldades e o trabalho de um médico junto aos moradores do lugar.

3.1 A Presença Dominicana

A Ordem Dominicana nasceu no seio de um movimento socio-religioso que eclodiu nos inícios do século XIII e que pode ser chamado de evangelismo medieval. O contexto histórico da época mostra a Igreja cativa do mundo que ela mesma criara com energia e tenacidade, com seus compromissos feudais dificultando-lhe a lucidez e tornando-a uma força conservadora.

Apesar de poderosa, a Igreja precisava de instrumentos adequados para evangelizar a nova classe formada por artesãos, comerciantes

e intelectuais que chegara ruidosamente ao cenário da história. Assim nasceram as primeiras ordens mendicantes: os franciscanos e os dominicanos, que procuraram responder aos desafios da Igreja da época, pela volta ao Evangelho, a imitação dos apóstolos, a procura de novos caminhos, suscitando novas idéias e instituições (Cf. ROCHA, 1981).

O fundador da ordem dominicana foi Domingos de Gusmão (1171-1221), em Toulouse, França. A inspiração missionária era o maior dom de São Domingos, que pregava a salvação e reconciliação, convencendo e convertendo. Os dominicanos são por formação, vocação e ofício, sacerdotes. O devotamento à Igreja, às almas, aos sacramentos, ao culto da verdade, são a base da espiritualidade dominicana. A vida comunitária é para eles um meio ascético de santificação, uma forma de buscar a perfeição para melhor desempenho da ação sacerdotal. O pensamento central passa a ser a substituição da idéia de Cruzada contra os infiéis, pelas missões. A pobreza através da mendicância tornou-se o símbolo do evangelho.

A chegada dos primeiros frades dominicanos ao Brasil data de 1881, período em que a Igreja enfrentava inúmeras dificuldades na tentativa de consolidação do movimento reformador, tendo como seu mais influente líder na época, Dom Antônio Macedo Costa. Após o seu estabelecimento, a complexa situação criada com a proclamação da República, bastante instáveis e tensas se apresentavam as relações entre a Igreja e Estado.

Embora libertada do pesado jugo que até então vinha suportando em decorrência do regime de padroado, a separação Igreja/Estado veio como um choque para a maioria da população católica de então: o catolicismo nivelado ao regime de liberdade religiosa com outras seitas protestantes, instituição do casamento civil, retirada do nome de Deus dos atos públicos, entre outros.

Santos afirma que, os dominicanos vindos para o Brasil não tiveram dificuldades em se adaptar ao modelo de movimento renovador pelo qual estava passando a Igreja, pois esse modelo se assemelhava muito aos princípios da ordem dominicana de modo geral. A partir da restauração liderada pelo pe. Jandel, a Ordem tornou-se mais centralizada, mais numerosa, e mais ativa. No final do século XIX e de modo particular a partir da separação Igreja/Estado chegam ao Brasil vários religiosos oriundos da Europa, sendo estes, os principais agentes de dinamização e consolidação do movimento ultramontano em terras brasileiras (SANTOS, 1996, p. 75-76).

A explicação para tão tardia vinda dos dominicanos para o Brasil, segundo Fr. Audrin, está no fato de que,

Quando Álvares Cabral descobriu o Brasil, a Província Dominicana de Portugal possuía já missões florescentes nos domínios portugueses da África e das Índias. Centenas de filhos de São Domingos trabalhavam em Gôa e na Guiné. Estendiam suas atividades ao longo das costas da China onde o primeiro bispo da raça chim foi o dominicano frei Gregório Lopes; onde o primeiro mártir da Igreja foi o Bem aventurado Francisco de Capillas, beatificado por Pio X. Nossos Frades Portugueses, já insuficientes para tantas e tão imensas tarefas, não podiam nem deviam sonhar em novas empresas na Terra de Santa Cruz. Foi este o motivo da sua ausência no Brasil (AUDRIN, 1946, p. 40).

Os primeiros dominicanos que chegaram ao Brasil no final do século XIX, escolheram para campo de ação não as acessíveis cidades do litoral, mas, a província mais central do Império, a remota Diocese de Goyaz.

A justificativa para tal escolha talvez esteja no tipo de ideal do missionário dominicano, ou seja, o desejo de realizar grandes obras, tendo a mística do sacrifício em grau elevado. O entusiasmo em levar o Evangelho àqueles que eram menos acessíveis devido às distâncias e dificuldades de transporte, propiciava-lhes oportunidades de passarem por enormes sofrimentos.

Inúmeros exemplos são encontrados nos registros deixados pelos primeiros dominicanos que se estabeleceram ou viajaram pelo antigo norte de Goiás. São relatos das duras experiências e sofrimentos por que passaram, principalmente no período de desobrigas, em viagens por terra ou pelos rios, onde todo tipo de incômodo aparecia para colocá-los a prova. Fr. Gallais em uma de suas viagens oferece o seguinte relato:

O lado prosaico, é ter que montar uma velha mula de aparência vulgar, de ficar estupidamente encharcado em seu dorso de 8 a 10 horas por dia; de ter que suportar durante este mesmo tempo os ardores de um sol inclemente, de tirar a língua quando não se encontra água para se desalterar e de cerrar a cintura de tempos em tempos quando se deve esperar o após meio dia para almoçar; e de suar como uma esponja molhada, ao longo do caminho,de

ser devorado noite e dia por toda variedade de insetos que poeiram o universo, etc., etc., etc., Mas não vamos ensombrear o quadro mais do que é de fato. Ao lado disto, há a graça de estado, o sentimento que se trabalha para Deus. Ora, quando a gente sua por Deus, mais sua, melhor, e se é para ele que a gente se cozinha, a gente não saberia estar por demais cozido (Coleção Memória Dominicana, n. 12).

Quando os frades escreviam suas experiências faziam questão de deixar claro que não era reclamação, mas ao contrário, queriam mostrar aos irmãos que estavam distantes, o quanto era nobre a sua causa.

Em visita pastoral à sua diocese, em 1883, o bispo D. Cláudio Ponce de Leon pôde perceber as dificuldades e o desamparo em que se encontrava a população da província, conseguindo em 1886 os primeiros padres dominicanos para Porto Imperial.

A persistência de D. Cláudio, através de insistentes pedidos ao Provincial de Toulouse, Fr. Reginaldo Colchen, resultou no envio de dominicanos sucessivamente para Uberaba, (1881) (que dependia da jurisdição do bispo de Goyaz), para a capital Goyaz, (1883) e um pouco mais tarde, para Porto Imperial.

A chegada dos primeiros dominicanos a Porto Imperial ocorreu em 1886, sendo eles: Fr. Gabriel Devoisin, Fr. Michel Berthet, Fr. Domingos Nicollet e Fr. Afonso Valsechini. Esses religiosos logo empreenderam incursões às aldeias indígenas, fundaram escola primária e banda de música, iniciaram a construção do templo e do convento e colaboravam na imprensa local. Alojaram-se em uma casa cedida pela mitra à Ordem, em usufruto perpétuo. A 20 de maio de 1887, a Província de Toulouse reconhecia oficialmente o convento de Santa Rosa de Porto Nacional.

Fr. Gil Vilanova chegou a Porto Nacional em 1891 como diretor do convento, onde permaneceu até 1894. Mais tarde, fundou uma catequese para os índios, dando origem à atual cidade de Conceição do Araguaia. De índole inquieta e apressada, Fr. Gil queria dar solução a todos os enormes problemas da comunidade que de tudo necessitava. Devido às inúmeras dificuldades e à falta de cuidados com sua alimentação, foi se desgastando fisicamente e, em 1904, os males do corpo já muito alquebrado o atormentavam mais e mais, sobretudo a maleita, endêmica naquela região.

Durante os últimos meses de 1904, deu-se conta de que estava muito doente, dizia ter pesar de ter feito tão pouco por Deus, e sentia as

imperfeições de sua carreira religiosa. Após uma vida dedicada à região, aos fiéis e aos índios, faleceu em março de 1905, no toldo de um batelão em viagem à Belém.

No periódico Norte de Goyaz, encontra-se o seguinte relato por ocasião da missa de um ano de sua morte: “Gil de Villanova foi o delineador e iniciador do templo que hoje serve-nos de matriz, templo cuja architectura faz honra a qualquer cidade culta e que é um dos mais notáveis do Estado de Goyaz” (Norte de Goyaz, n. 12, 1906).

Dom Domingos Carrerot, frei dominicano e depois bispo, foi incorporado à missão de Porto Nacional em 1891. Seus primeiros trabalhos consistiam em desempenhar funções do serviço paroquial, dentro e fora da cidade..... O principal assunto para frei Domingos era a evangelização dos cristãos espalhados pelos sertões. Trabalho insano, devido às distancias como às condições materiais e morais dos pobres moradores, privados dos mais necessários recursos da civilização. Esta foi sua grande preocupação como sua grande alegria: socorrer os pobres, os abandonados (AUDRIN, 1946, p. 58-59).

A diocese de Porto Nacional foi criada em 1915 pelo Papa Bento XV, ficando por cinco anos à espera de um bispo, pois os dois primeiros escolhidos não aceitaram a missão (Cf. AUDRIN, 1946). Somente em 1920 Domingos Carrerot assume o bispado em Porto Nacional.

Frei José Maria Audrin, também missionário dominicano francês, veio para o Brasil em 1903. Sua maior obra, além de missionário dedicado a sertanejos e índios, foram dois livros deixados por ele sobre o trabalho dos missionários e relatos sobre o modo de vida na região que viveu e conheceu tão bem. Os dois referidos livros estão citados na bibliografia, e foram muito valiosos para esta pesquisa.

Outro importante missionário foi Fr. André Bladgé, superior do convento de Porto Nacional entre 1894 e 1901. Conhecedor de remédios caseiros, suas pílulas e xaropes eram procuradas também em outros Estados como o Pará e Maranhão. Auxiliou também na construção da grandiosa obra que é a igreja de Porto Nacional, além de construir colégios e igrejas em Uberaba e Conceição do Araguaia.

Fr. Rosário Melizan, foi superior do mesmo convento, de 1901 a 1909. Inaugurou a Igreja Na. Sra. Das Mercês, e fundou uma escola secundária para o sexo masculino, sendo professor por vários anos em Porto Nacional. Faleceu nesta cidade em 1919.

Fr. Ângelo Dargaingaratz, companheiro de Fr. Gil nas suas tentativas de evangelizar os índios, o auxiliou na fundação da catequese às

margens do rio Araguaia. Em Porto Nacional, ministrava o catecismo às crianças, e era bom músico. Desapareceu tragicamente na cachoeira do Funil no Tocantins em 1905. Somente após dois dias de buscas encontraram seu corpo, conforme relato de Frei Ephrem,

Ao passar pelas corredeiras do Funil de cima, a barca sossobrou no meio de um redemoinho. Os quatro barqueiros de imediato, se esforçaram por salvar o padre da morte que o esperava no fundo do sorvedouro para onde a correnteza o levava. Trabalho inútil. Dois, dentre eles, pagaram com a vida este devotamento supremo... (Coleção Memória Dominicana n. 5).

Fr. Salvador Sá, foi superior do Convento de 1910 a 1912. Construiu as igrejas de Peixe e Pedro Afonso, e iniciou a construção do novo convento da cidade de Porto Nacional, além de participar das missões e sobregas na região.

Fr. Bartolomeu Merino, conhecido como Fr. Berto, natural de Portugal. Sua memória perpetuou-se nas construções do convento de Porto Nacional e da igreja N.S. das Mercês. Foi o construtor das duas grandes obras de Porto Nacional, dos alicerces ao telhado. Sem mão-de-obra especializada, teve a paciência de ensinar aos homens simples as diversas profissões necessárias ao levantamento das obras. Dedicou muitos anos retirando e transportando pedras das pedreiras, preparando a madeira necessária à construção, levantando olarias para o fabrico das telhas e tijolos.

Fr. Reginaldo Tournier deu sua principal contribuição na área da geografia, elaborando o mais completo mapa de Goiás em sua época, do qual encontra-se uma reprodução no Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central (IPEH-BC), Goiânia. Além de ter sido escritor e membro de vários institutos históricos e geográficos da Europa e da América, foi também o construtor do seminário de Porto Nacional. (GODINHO, 1988, p. 98)

Com o passar do tempo, a lista de dominicanos que chegaram à Porto Nacional cresceu muito, a ponto de impossibilitar a descrição da contribuição individual de todos eles, merecendo um trabalho específico, que foge ao objetivo desta dissertação.

Após a instalação dos primeiros padres dominicanos em Porto Nacional, apenas em número de quatro, os mesmos perceberam que o trabalho era enorme, e seu número reduzido. Começaram então as tentativas para conseguir irmãs para auxiliá-los na grande obra que pretendiam desenvolver.

As religiosas da Congregação de Monteils (Aveyron) já tinham no Brasil duas casas florescentes, uma em Uberaba, com vinte religiosas e quatrocentas alunas, e outra em Goyaz, com doze religiosas e duzentas alunas. (GALLAIS, 1942, p. 238).

Em 1902, a pedido do missionário Frei Gil Vilanova, um novo colégio de dominicanas foi fundado em Conceição do Araguaia. O sucesso e a prosperidade do colégio de Conceição do Araguaia, logo faria com que partisse de Porto Nacional, onde os padres dominicanos já possuíam uma missão, igual pedido para que estas se instalassem na cidade.

A 8 de agosto de 1904, registra-se o fato de grande importância para o apostolado e o ensino da cidadezinha do Tocantins; a chegada das primeiras religiosas, que vieram auxiliar seus irmãos do Convento Santa Rosa de Lima desta cidade no sublime mister da instrução e evangelização (GODINHO, 1988, p. 75).

E Lopes completa: "...após um percurso de 150 léguas a cavalo, entre a capital goiana e Porto Nacional, chegaram as primeiras irmãs que lançaram os fundamentos do Colégio Sagrado Coração de Jesus..." (LOPES, 1986, p. 83). Instaladas em residências cedidas por famílias portuenses, iniciaram as aulas. Dentro de dois anos, pelos esforços dos padres dominicanos e do povo portuense, ficou pronto o prédio para funcionamento definitivo do colégio, com internato para meninas e externato para ambos os sexos.

Segundo Godinho, chegaram neste ano Irmã Inez, Rafael, André e Fernanda; em 1906 chegou irmã Aspásia; em 1909 Irmã Hosana, e em 1911, irmã Maria Radgand. E assim continuaram vindo outras freiras, que até hoje trabalham na formação religiosa e na instrução de jovens portuenses e da região.

Num país como o Brasil é inegável o relevante papel que a Igreja desempenhou na educação, e em outros setores da sociedade. Ensino e catequese sempre estiveram presentes na nossa história. Por um longo espaço de tempo a imagem do padre-mestre sintetizou todo o complexo educacional no Brasil. Embora a ordem religiosa dominicana tenha vindo para o Brasil somente no final do século XIX, tornou-se um exemplo concreto dessa atuação.

Borges e Palacin concordam que a vinda dos dominicanos (as) para Porto Nacional foi de grande significado para a região: "Maior impacto para o desenvolvimento ulterior da cidade exerceu a chegada dos padres dominicanos franceses em 1884(sic). Graças à sua ação, Porto

Nacional haveria de tornar-se centro de irradiação espiritual e cultural para todo o norte” (BORGES e PALACIN, s/d).

A convivência entre portugueses e os religiosos da ordem dominicana em Porto Nacional, desencadeou um processo de aculturação. Segundo Laraia, este conceito é utilizado desde o início do século pela antropologia alemã, e a partir de 1928, pelos antropólogos anglo-saxões, mas passou a ser utilizado mais amplamente somente a partir dos anos 50, quando Eduardo Galvão apresentou seu “Estudo de Aculturação dos Grupos Indígenas Brasileiros” em 1953.

Laraia afirma ainda que, “existem dois tipos de mudança cultural: uma que é interna, resultante da dinâmica do próprio sistema cultural, e uma segunda que é o resultado do contato de um sistema cultural com outro” (LARAIA, 1993:100-101).

Da mesma forma, Bernardi ressalta que:

Enquanto a enculturação diz respeito à dinâmica interna duma cultura particular em relação aos seus membros, a aculturação refere-se às relações existentes entre as demais culturas e aos efeitos que derivam do seu contacto, a enculturação acompanha ou sobrepõe-se à aculturação (BERNARDI, 1974, p. 99).

Aculturação espontânea e por integração, onde os novos elementos são incorporados, provocando mudanças, mas não havendo necessariamente, eliminação das antigas tradições. (Cf. WACHTEL, 1976).

Porto Nacional tornou-se centro de cultura do antigo norte de Goiás devido a ação da ordem religiosa dominicana na formação intelectual dos jovens. Além das disciplinas exigidas nas escolas normais de primeiro e segundo graus, os alunos aprendiam o francês, música, e trabalhos manuais.

Após a chegada dos dominicanos (as), além do desenvolvimento religioso e intelectual, ocorreram também mudanças no comportamento e nos hábitos alimentares. Como afirma a entrevistada Guedes, a introdução do hábito de se comer verduras deve-se muito à influência dominicana, pois verduras, principalmente folhagens, não faziam parte do cardápio da região.

Se por um lado, os dominicanos introduziram novos hábitos na cidade e região, por outro, tiveram também que assimilarem novos costumes. Como afirma Gallais, “muitas vezes, a questão não estava em se saber se comeria carne ou não no refeitório, mas se haveria alguma coisa, fosse o que fosse, a por na mesa” (GALLAIS, 1942, p. 126).

As dificuldades enfrentadas pelos religiosos, nos primeiros anos, foram muitas. Tiveram que, além de aprender a língua portuguesa e às vezes a indígena, adaptarem-se aos hábitos alimentares da região, até conseguirem se organizar e enriquecer o cardápio.

O trabalho dos dominicanos¹ no campo da educação intelectual, moral e religiosa por várias gerações, continua a ter reflexos até os dias atuais na formação de cidadãos que têm contribuído positivamente no desenvolvimento da região, como por exemplo, os antigos alunos que ocuparam e ainda ocupam cargos proeminentes, seja na política, na educação, no serviço religioso e na literatura. E tantos outros, que, mesmo não alcançando fama, contribuíram de alguma forma para a elevação do nível cultural do país.

Adozinda Pires, natural da cidade de Carolina, que foi estudar em Porto Nacional, é um exemplo dentre tantos outros, de moça que, ao formar-se foi lecionar na sua cidade de origem. Outras, voltavam para as fazendas de onde haviam saído e abriam escolas rurais, ou mesmo como donas de casas, puderam educar melhor seus filhos.

Se a situação da educação em Goiás era lastimável no final do século XIX, para a região norte era quase inexistente. Segundo Bretas, em 1835, havia na Comarca do Norte, ensino primário nas localidades de: Arraias, Traíras, Cavalcante, Flores, Natividade, São José do Tocantins, Anicuns, Arraial do Saco e Conceição. Destas, embora constando na lista de escolas existentes, não eram providas de professor: Carmo, Carolina, São João da Palma (hoje Paranã) e Porto Imperial.

Numa província distante dos centros mais desenvolvidos do país, eram muitas as razões para não haver um número de escolas satisfatório. Além da falta de professores preparados, o número de alunos que pudessem se dedicar à mesma não era grande, pois, os meninos ajudavam os pais na lavoura ou outra atividade agrária, e para as meninas, além dos trabalhos domésticos que as prendiam em casa, no período, não era costume receberem instrução, mas prepararem-se para o casamento, que geralmente acontecia muito cedo. Uma das regras, para que uma escola começasse a funcionar, era a necessidade de um número mínimo de 12 alunos. Assim sendo, não era todo arraial que possuía tal número de crianças em idade escolar com disponibilidade de tempo para o estudo.

¹ Sobre este assunto ver: Santos, Edivaldo Antônio dos. Os Dominicanos em Goiás e Tocantins 1881-1930. Fundação e Consolidação da Missão no Brasil. Goiânia, UFG, Dissertação de Mestrado, 1996.

Quanto à questão da carência de professor, Bretas afirma que:

Nos tempos do Império, quando havia falta de pessoal competente para ensinar, estabeleceu-se o princípio de só se nomear para o cargo de professor o melhor, ou o menos ruim elemento disponível em cada localidade. Os requisitos mais observados nesses tempos eram: ser o candidato de religião católica; ter boa moral; ter boa caligrafia; e escrever pelo menos razoavelmente a língua e conhecer pelo menos as quatro operações de aritmética (BRETAS, 1991, p. 603).

Bretas conclui que, não era fácil encontrar todas essas características em uma só pessoa, e pode-se dizer que mesmo nas primeiras décadas da República essa situação persistiu.

Também Durval Godinho, oferece um pequeno histórico da instrução em Porto Nacional: Não obstante o Conselho Geral da Província em sessão de 30-12-1830 afirmar que as aulas de primeiras letras de Porto Imperial se achavam sancionadas desde 7-7-1825, a primeira escola pública de Porto foi criada em janeiro de 1830 pelo referido Conselho Geral nos seguintes termos: “Haverá Escolas de Primeiras Letras pelo método ordinário na vila de Palma e nos arraiais de Cavalcante, São Félix, Flores, São Domingos, Conceição, Carmo, Porto Real e Carolina” (GODINHO, 1988, p. 69).

Porto Imperial só teve uma escola pública funcionando em 1840, e mesmo assim, somente para o sexo masculino. Em 1864 foi criada a primeira escola para meninas. A chegada das freiras dominicanas é um marco na educação para o sexo feminino de Porto Nacional e cidades vizinhas. Mesmo após a criação da escola para meninas em 1864 na cidade, persistia o problema para as alunas que não moravam na cidade. Com a fundação do internato, tal problema foi resolvido.

A semente chegada ao Brasil -1885 – germinou, cresceu, e agora, às margens do Tocantins, lança mais uma fundação no Estado de Goiás: Porto Nacional. Em agosto de 1904, após um percurso de 150 léguas, a cavalo, entre a capital goiana e Porto Nacional, chegavam as primeiras irmãs que lançaram os fundamentos do Colégio Sagrado Coração de Jesus, com grande júbilo para os padres dominicanos, já ali sediados desde 1887 e que desejavam ardentemente esta obra. Instaladas em residências cedidas por famílias, aí mesmo iniciaram as aulas. Dentro

de dois anos, pelos esforços dos padres dominicanos e do povo portuense, ficou pronto o prédio para funcionamento definitivo do colégio, com internato e externato, este para ambos os sexos (LOPES, 1986, p. 83).

Pelos depoimentos de ex-alunas do internato, verifica-se que não eram apenas alunas cujos pais possuíam boa situação financeira que eram aceitas no colégio. A escola do tipo internato não era gratuita, mas havia facilidades na forma de pagamento. As freiras aceitavam quaisquer bens que fossem úteis no internato, como por exemplo, gêneros alimentícios.

Em 1896, o Estado havia nomeado professores de português, francês e aritmética, de nível secundário, nos municípios que tivessem pessoas habilitadas nessas matérias. Foram beneficiados com tal medida os municípios de Catalão, Rio Verde, Entre Rios, Porto Nacional e Palma. Mas, somente em Porto Nacional, as aulas funcionavam com certa regularidade. (Cf. BRETAS, 1991, p. 456)

Pelo descrito, percebe-se que mesmo para municípios relativamente importantes como Catalão e Rio Verde não se conseguiam professores para o nível secundário, sendo Porto Nacional o único município que conseguia manter tais aulas. Em 1896, contavam 10 anos que os padres dominicanos haviam chegado a Porto Nacional, não deixando de se preocupar com a educação.

Os primeiros dados encontrados com referência ao número de alunos em Porto Imperial datam de 1848, oito anos após a instalação da primeira escola pública nesta cidade, embora já tivesse sido estabelecido por lei, o funcionamento de escola em Porto desde 7 de julho de 1825.

**QUADRO N. VIII NÚMERO DE ALUNOS
MATRICULADOS NA ESCOLA PRIMÁRIA**

Ano	1848	1874	1878	1884	1885	1888	1901
Masc.	55	50	53	66	64	61	71
Fem.	18	23	41	39	41	56	-
Total	55	68	76	107	103	102	127

Fonte: Dados esparsos encontrados no Arquivo Histórico Estadual de Goiânia,
nas caixas referentes à Porto Nacional.

A idade para início do período escolar era a mesma para os dois sexos, sete anos, mas o período de permanência na escola variava. Em 1878 por exemplo, as alunas tinham entre 7 e 12 anos de idade. Os 53 alunos do sexo masculino estavam entre os 7 e 20 anos de idade. A explicação para tal diferença de idade pode estar no fato de na época as moças casarem-se muito cedo.

A escola geralmente funcionava em uma casa alugada, que, na maioria das vezes pertencia ao próprio professor/a. Esta situação vai mudar somente após a construção do colégio das freiras dominicanas que passou a funcionar como escola pública e particular.

**QUADRO N. IX MATRÍCULAS NA ESCOLA PRIMÁRIA
E SECUNDÁRIA 1906/1908:**

Ano	1906	1908	Total
Masculino Primário	82	69	151
Masculino Secundário	11	13	24
Feminino Primário	64	46	110
Feminino Secundário	21	18	39
Total	178	146	324

Fonte: Dados esparsos encontrados no Arquivo Histórico Estadual de Goiânia,
referentes à Porto Nacional.

Embora o número de matrículas no primário em 1906 seja de 146 alunos de ambos os sexos, apenas 115 frequentavam regularmente a escola. As principais razões para as faltas às aulas, segundo os mapas de frequência, eram: moléstias, trabalhos nas roças ou viagens.

A explicação para o número de alunos para o ano de 1906 ser maior que para o de 1908 não foi encontrada, mas sabe-se que o número de frequência variava muito dentro do próprio ano letivo.

São constantes as reclamações quanto à falta de utensílios e materiais escolares. Foram encontradas diversas listas de pedidos de material escolar enviadas pelo delegado literário, assinado também pelo professor/a da escola. Em 1902 há a acusação de recebimento de material, mas, o estado em que chegou, tornou o mesmo imprestável.

O correio nessa época era muito lento e as mercadorias muitas vezes chegavam ao seu destino danificadas, e isto quando chegavam².

As listas de pedidos eram sempre maiores que as de material recebido. Em 1910, o delegado literário envia a seguinte relação de material escolar que faltava à aula do sexo feminino:

- 4 resmas de papel almasso
- 3 dúzias de lousas e lápis para as mesmas
- 3 dúzias de 1^a leitura
- 3 dúzias de 2^a leitura
- 3 dúzias de 3^a leitura
- 1 dúzia de 4^a leitura
- 2 dúzias de aritmética
- 1 dúzia de manuscritos
- Penas, lápis e encaixos
- Pó para tinta
- Giz
- 2 dúzias de cada número cadernos de escripta methodo Garnier

Fonte: Arquivo Histórico Estadual de Goiânia, caixa n. 6.

Para o mesmo ano, o professor do sexo feminino dá recibo do seguinte material escolar:

² Sobre o funcionamento do correio, ver mais detalhes no item 2 do capítulo I.

78 • Entre o sertão e o litoral

- Meia resma de papel
- doze manuscriptos
- 12 taboadas
- 12 primeiros livros de Felisberto
- 12 segundos “ “ “
- 12 terceiros “ “ “
- 6 quartos “ “ “
- 6 quintos “ “ “
- 12 primeiros “ “ Abílio
- 6 segundos “ “ “
- 12 canetas para penas
- 1 caixa de penas
- 10 bolas de tintas

Fonte: Arquivo Histórico Estadual de Goiânia, caixa n. 6

O material necessário ao funcionamento das escolas do período, era irrisório se comparado às necessidades atuais para que uma escola possa funcionar. E mesmo aquele pedido mínimo nunca era totalmente atendido pelas autoridades competentes.

A situação das salas de aulas nessas casas alugadas era péssima. Não havia nenhum conforto, e faltavam até mesmo a mesa do professor e as cadeiras para os alunos se sentarem.

Pelo acima exposto, nota-se que havia divergência no modo de pensar das autoridades com o dos portuenses: Nunca desperdiçará um governo quando, mesmo com sacrifício para o tesouro, alargue a instrução pública, seja qual fororamo educativo; porque a sabedoria, é a melhordas riquezas acumuladas”(Norte de Goyaz, n. 6, 1905).

As aulas secundárias foram instaladas em Porto Nacional pela lei nº 107 em 15-06-1896. Nessa época apenas três locais contavam com ensino secundário em Goiás: a capital, onde funcionava O Liceu, Porto Nacional e Palma (Paraná).

Em 1909 o governo estadual extingue as escolas de Porto, Palma e Catalão, transferindo-as para Taguatinga, Jataí e Pirenópolis, medida acerbamente criticada pela imprensa da época. Felizmente, porém a atitude governamental não produziu dano à mocidade portuense. No mesmo ano idêntico educandário foi fundado por fr. Aleixo (GODINHO, 1988, p. 75).

As disciplinas ministradas no Colégio Sagrado Coração de Jesus no curso secundário eram: Leitura, Caligrafia, Gramática Portuguesa, Geografia, História do Brasil, Aritmética, Francês e Música (Cf. Norte de Goyaz, n. 30, 1906).

Para o ensino de música, as irmãs adquiriram na França um piano que após ser transportado até a cidade de Barreiras, demandou os esforços e presteza de Fr. Reginaldo Tournier, que além de mentor do plano de ação, foi o guia no traslado do dito instrumento. Amarrado em duas fortes e compridas varas, foi carregado por quatro homens até Porto Nacional (GODINHO, 1988, p. 76).

Por meio de entrevistas com moradores mais antigos de Porto Nacional, pode-se constatar que há unanimidade nos depoimentos quanto à importância do estabelecimento dos dominicanos ali; nos campos da religião, da educação, e institucional, não só para a cidade, mas também para todo o norte de Goiás.

Irmã Modesta, veio para Porto Nacional e estudou com as irmãs, embora não tendo condição financeira para pagar os estudos. Sentindo-se orgulhosa de sua formação como normalista e de ter seguido para Uberaba onde iniciou sua formação como freira dominicana, afirma que: “quem podia pagar pagava. Eu fui uma que não podia pagar o colégio, eu estudei e nunca tomei bomba, e não troco meu diploma por nenhum de hoje.”

Segundo ela, suas colegas internas vinham de diversas cidades vizinhas: Taguatinga, Arraias, Dianópolis, Pedro Afonso, Tocantínia, Carolina e Chapéu.

Os pais raramente visitavam suas filhas no colégio, devido às distâncias e às dificuldades de transporte. As internas dificilmente saíam, para alguma visita a parentes ou amigos. “as irmãs eram muito rigorosas no cuidado com as alunas”.

A Sra. Generosa Pinto de Castro, nascida em Natividade em 1908, veio para Porto Nacional estudar com as dominicanas no Colégio Sagrado Coração de Jesus. Após terminar o curso normal tornou-se professora na cidade.

Ao ser questionada sobre a importância da presença dos dominicanos na cidade, ela afirma que houve muitas mudanças, inclusive no método de ensino: “Antes da chegada das irmãs, os professores aqui ensinavam a soletrar, e as irmãs ensinavam logo silabando”. Não utilizavam a palmatória; os castigos consistiam em ficar de joelhos, fazer orações e ficar retido após a aula. O pior, era que, ao chegar em casa mais tarde que o normal, levavam uma surra dos pais.

Era utilizado o sistema de prova oral, “o ponto era tirado na presença do fiscal”. Afirma também que, embora houvesse a autorização de funcionamento da escola normal para o sexo masculino no Colégio das freiras, esta só funcionava no convento dos padres, pois “as irmãs não queriam que os moços estudassem lá... as irmãs não queriam a promiscuidade... era uma coisa perfeita” [o cuidado das freiras com as alunas].

Rita Guedes Negry, que veio no começo do século de Conceição para estudar em Porto Nacional como aluna interna, observa que as freiras enfrentaram inúmeras dificuldades e trabalho duro nos primeiros tempos da sua chegada à cidade, até mesmo a superiora. Uma das primeiras iniciativas das irmãs foi fazer uma horta, pois na região não havia o costume de se comer verduras. Quando algum bicho caía dentro do poço ou a água secava, ia buscá-la no rio para aguar as plantas.

As freiras tinham muita dificuldade com os hábitos alimentares da região, tanto pela pouca variedade como pela forma de prepará-los. Uma irmã de Rita Guedes, abandonou a casa dos pais e foi viver com as freiras e ajudá-las na cozinha. Segundo ela, além de ensinar a ler, escrever, trabalhar com a agulha fazendo costuras e bordados, ensinavam também às moças a “andar e conversar”.

Os trabalhos dentro do colégio, eram divididos da seguinte forma: as alunas internas, que pagavam suas mensalidades, faziam o serviço mais leve como lavar a louça e pegar água no poço. Para as alunas pobres era reservado o trabalho de pilão, como socar arroz e café, lavar e passar a roupa.

As alunas ricas vestiam casemira e as pobres, algodãozinho. As freiras tiraram o costume do uso do xale e dos vestidos muito longos. Essa atitude pode ser explicada devido ao clima muito quente de Porto, tornando insuportável o uso de roupas longas, que atrapalhavam nos trabalhos diários.

Sobre o esforço dos dominicanos no campo da educação. Outra contribuição dos dominicanos à cidade, difícil de passar despercebida por sua grandiosidade, é a igreja de Porto Nacional:

Enfim, num domingo pela manhã (1891), antes da missa conventual, toda a população, convocada com antecedência, se dirige à pedreira em companhia do padre Vilanova, afim de dar começo à extração das pedras para a construção da futura igreja. O padre carrega à cabeça uma pedra enorme. Os demais padres fazem a mesma coisa, depois os homens, as mulheres, as pró-

prias crianças, cada um de conformidade com suas forças. Em seguida, dirigem-se em procissão para o lugar onde já se acham cavados os alicerces. Procede-se à bênção do costume. Está lançada a sorte. A igreja de Porto Nacional começou a ser construída (GALLAIS, 1942, p. 169-170).

Aos sete de maio de 1891 realizou-se a bênção da pedra fundamental para construção da igreja de Nossa Senhora das Mercês, concluída em 1903, gastando-se assim doze anos para sua conclusão. Durante esse período era frequente o seguinte anúncio no periódico da cidade:

ANNUNCIOS MATRIZ DE N. S. DAS MERCÊS

Aos Portuenses ausentes da sua terra, que estimarem vê-la, em breve tempo, dotada de um monumento condigno da nossa actual geração, este jornalzinho pede um DONATIVO, um OBULO AO MENOS, destinado a auxiliar os pobríssimos missionários, nas suas despesas com os serviços da magnífica igreja que estão construindo nesta cidade (O Incentivo, em diversos números).

Através de interessante pesquisa de campo realizada por uma aluna de arquitetura da UCG sobre a igreja de Porto Nacional, obtivemos os seguintes dados: A igreja foi construída em pedra e tijolo evocando o estilo românico de Toulouse, de onde vieram os dominicanos. Sua fachada principal, está voltada para oeste. Na época da construção havia uma miniatura da obra trazida da França pelos padres.

A construção teve a orientação técnica de Frei Berto, que formou os operários nos diversos ofícios: carpinteiros, pedreiros, marceneiros, ferreiros, argamassador, lavrador de pedras, etc. As principais ferramentas utilizadas pelos operários eram trazidas de Belém pelos barqueiros.

Os alicerces da catedral são formados por paredes de pedras, construídas a partir de dois metros abaixo do nível do solo, por um metro e meio de largura. Entre as paredes era colocada a argamassa, feita de uma mistura de cinza, areia e água, e amassada com os pés até conseguir o ponto ideal de ligamento. Essa cinza era recolhida dos fogões à lenha nas residências. Para o transporte de madeira e pedra utilizavam carros de bois.

As telhas e tijolos cozidos, eram fabricados à margem esquerda do rio Tocantins, no Ribeirão dos Potes, e eram transportados por ca-

noas até a obra. O telhado foi feito em tesouras de madeira e coberto de telhas. O piso foi construído em cerâmica rústica.

As portas e janelas foram feitas de madeira, e por falta de vidro, as janelas foram cobertas com tecidos de algodão. Pavios de cera, fixados em candelabros, faziam a iluminação do interior.

Os marceneiros da cidade fabricaram o mobiliário para a decoração, que consistia em três altares, quatro confessionários, uma mesa de celebração, santuário, os bancos e a pia batismal. (Cf. REIS, 1989)

Inúmeras foram as dificuldades encontradas na construção da igreja. Além da falta de profissionais entendidos no assunto, havia o constante problema da falta de verba e acidentes de trabalhos, como este: “Desabou parte de um dos andaimes de nossa matriz em construção, justamente no lugar onde trabalhavam diversos oficiais que também caíram, uns sobre os outros, sahindo alguns deles bem machucados” (O Incentivo, nº 6, 1902). O artigo termina com a afirmação de que entre os feridos, havia um menino com várias fraturas.

Nos trabalhos da construção da igreja era comum a presença de mulheres e crianças. Apesar de todas essas dificuldades, aos trinta de março de 1902, teve lugar a inauguração provisória do grandioso templo, após o traslado da imagem de N. S. da Mercês para a igreja e com a celebração da primeira missa por Frei Rosário Melisan. Após a celebração o padre agradeceu a todos pela colaboração na construção de magnífica obra (O incentivo, n. 11, 4 de abril de 1902).

Pelo prédio da igreja, é possível perceber a grandiosidade da obra para a época e lugar. Porto Nacional no período, era uma cidade pequena, contava mais ou menos 1200 habitantes, e estava distante de todos os recursos para realização de uma obra daquela proporção. Os dominicanos certamente não construíram tamanha obra para simples sacrifício ou martírio próprios, mas, a intenção seria certamente enaltecer a força da religião e o poder da Igreja, conquistando maior número de fieis.

A presença dominicana em Porto Nacional poderá ser avaliada tanto na esfera socio-cultural, educacional, intelectual e religioso. Como visto, forma os portuenses que pediram ao bispo (1883), que enviasse a eles religiosos, e a população contribuiu para que tal fato se realizasse.

Sendo Porto Nacional, uma cidade tida como pacífica, com menos incidentes de violência política em seu território, parte dessa bem-aventurança pode ser creditada à presença dominicana na cidade.

Como ficou provado mais tarde, em 1926 quando a Coluna Prestes por lá passou, e os dominicanos conseguiram manter a paz sem nenhum incidente para os moradores.

As principais obras dos dominicanos (as) em Porto Nacional foram: em primeiro lugar, a instalação do convento, que ocorreu no ano seguinte à sua chegada, através do qual logo adviriam outros resultados práticos, como a abertura de uma escola primária e secundária, ensino de música, e as desobrigas em toda a região.

Outros resultados logo vieram. Fr. Domingos Carrerot, abriu uma estrada de Porto Nacional a Conceição do Araguaia, em região de difícil acesso, cortada por morros e rios caudalosos.

Frei Reginaldo Tournier deixou valioso mapa do Estado de Goiás e outro da região de Porto Nacional, além de outras contribuições para a Ordem.

As obras monumentais na cidade de Porto Nacional, como a igreja, o convento das freiras juntamente com o colégio, o seminário, e as construções em tantas outras cidades do norte de Goiás, são o resultado de muitos anos de dedicação desses missionários que saíram de sua terra natal, sabendo que certamente não retornariam para os seus.

3.2 A imprensa

N’esta grande batalha da vida quotidiana em que lutam os povos entre si e os povos dentro em si mesmo, se o poeta é o clarim do exército, se o sábio é o seu guia, o jornalista é o soldado (Folha do Norte, n. 36, 1893)

Segundo Artiaga, “Quase todos os goianos nascem com pendor jornalísticos. Nada mais importante, desde os primórdios, para os goianos, do que a imprensa escrita. Ser jornalista por aqui no entanto é ter ocação para o martírio. O jornalismo jamais nos recompensou: pelo contrário a muitos sacrificou.” (ARTIAGA, 1961, p. 72).

Pode-se dizer que este era também o pensamento dos fundadores do primeiro periódico de Porto Nacional (1891), Frederico Ferreira Lemos e Luiz Leite Ribeiro. Em seu primeiro número, A Folha do Norte ressaltava as dificuldades do periódico, principalmente com relação à mão de obra: “Os funcionários do jornal não possuíam nenhuma experiência anterior. Ignoravam até mesmo o nome de alguns aparelhos mecânicos com que desempenhavam o trabalho” (Folha do Norte, n. 1, 1891). Este

periódico era publicado quinzenalmente e dedicou sua primeira edição aos goianos: “A todo goiano em cujo peito palpita o honroso sentimento de patriotismo, é consagrado este jornalzinho que após uma longa e interrompida série de esforços conseguimos dar hoje a luz da publicidade” (Folha do Norte n.1, 1891).

A Folha do Norte, foi o primeiro periódico que surgiu em Porto Nacional e na região norte do Estado de Goiás, aos 3 de julho de 1891. Fundado pelo Cel. Frederico Ferreira Lemos e Luiz Leite Ribeiro, este periódico circulou por quase três anos. A tipografia era procedente da fábrica Joseph Watson, e veio diretamente de New York para Porto Nacional. Seu formato era de 30cm X 22cm com 4 páginas, possuindo três colunas, sem respeitar uma ordem pré-estabelecida. Encontramos no primeiro número do jornal o seguinte editorial: “Para ficar consignado entre os acontecimentos que hão de figurar na fatura história de Porto Nacional, noticiamos que a nossa typographia é a primeira que se estabeleceu no Norte de Goyaz e em toda a zona do Alto-Tocantins” (Folha do Norte, n. 1, 1891).

Percebe-se que os fundadores de tais meios de comunicação estavam conscientes da importância histórica da fundação dos periódicos. Este pensamento é reforçado no segundo número publicado: “... verificamos quanta benevolência possui um povo quando nele existe a melhor parcela de apreço as letras, a perfeição da sociedade, ao seu engrandecimento em fim” (Folha do Norte, n. 2, 1891).

Segundo a *Folha do Norte*, seu principal objetivo era o de defender o bem público, e mostrar as necessidades da região que se encontrava esquecida do poder. Os números existentes deste periódico no acervo particular da família Ayres da Silva atualmente são os seguintes: Ano de 1891: n. 01 ao 12; ano de 1892: n. 13 ao 35; Ano de 1893: n. 36 ao 46; Ano de 1894: n. 47 ao 51.

O Incentivo, segundo periódico fundado na cidade circulou pela primeira vez em 1º de novembro de 1901, teve curta duração, apenas 1 ano. Seu redator-gerente foi o Sr. Leite Ribeiro: “Ao Leitor: O Incentivo é um jornal. Um jornal de formato microscópico mas de aspirações grandiosas.” Possuía formato retangular, de 30cm X 22cm, com quatro páginas e três colunas em cada página. Embora circulando por tão pouco tempo, traz valiosas informações para o conhecimento do cotidiano da região. Pretendia manter completa neutralidade política: “Será noticioso, defenderá a fé e pugnará pelo bem estar de todos, respeitando quanto lhe for possível, os princípios gerais de sã harmonia” (O Incentivo, n. 1, 1901).

São os seguintes os números de *O Incentivo*: Ano de 1901: n. 1 ao 4 e Ano de 1902: n. 5 ao 22. O último número de *O Incentivo* foi publicado aos 29 de novembro de 1902, e no dia 30 de dezembro circulou um único número de uma publicação intitulada *Faceto*, na qual é explicada a falência de *O Incentivo* nos seguintes termos:

O *Incentivo* achando-se gravemente enfermo de empapelite aguda, já fez testamento que não admite pendanga, contendo as seguintes disposições: Nasci nesta cidade na véspera do dia de... finados, no 11^o mês do primeiro ano do século XX e sou filho natural da d'Folha do Norte, já falecida. Sou solteiro, mas tenho *Faceto* meu filho, a que constituo herdeiro, dos meus troços, e dará as seguintes disposições (*Faceto*, n. único).

O Norte de Goyaz apareceu um pouco mais tarde, em 1905, mas teve mais longa duração que os anteriores, seguindo ininterruptamente por mais de 20 anos. Era de propriedade da família Ayres, e seu redator-chefe era o Dr. Francisco Ayres da Silva. De formato um pouco maior que os anteriores, 39cm X 30cm, também com apenas quatro páginas, mas com quatro colunas em cada página. Deste periódico, são os seguintes os números utilizados nesta pesquisa: Ano I: n. 1 ao 24; Ano 2: n. 25 ao 48; Ano 3: n. 49 ao 72 (faltando o número 61); Ano 4: n. 73 ao 96 (faltando os números 79,80,81,82 e 84); Ano 5: n. 97 ao 120 (faltando os números 99,100,101,102,103 e 104).

Dos três periódicos, o *Norte de Goyaz* é o que se encontra em pior estado de conservação. Segundo o editorial, seus principais objetivos eram: colocar os leitores a par do movimento do país e do mundo, dar especial atenção aos assuntos da lavoura, comercio, criação, higiene e instrução, de forma prática, visando soluções imediatas.

As características comuns aos três periódicos eram, a publicação quinzenal, o ideal de defesa dos interesses coletivos, ressaltar as necessidades da região norte e pedir soluções, e possuírem apenas 4 páginas em cada edição. Ambos afirmavam imparcialidade, embora o *Norte de Goyaz* já admitisse ter que “resvalar pelo terreno escabroso da política”.

O quadro que se segue foi elaborado através da separação e posterior computação dos diferentes tipos de categorias de notícias publicadas no periódico *O incentivo*. Privilegiou-se este periódico para a composição do quadro devido ao seu melhor estado de conservação e disponibilidade.

**QUADRO N. X DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS
DE INFORMAÇÕES DO PERIÓDICO O INCENTIVO**

Categoria de Informação	Edições	%	Artigos	%
Sócio-cultural/Cotidiano	22	100,00	91	20,0
Propagandas	22	100,00	91	20,0
O Jornal	18	81,82	24	5,29
Vários	18	81,82	33	7,27
Artístico/Literário	17	77,27	29	6,39
Religião/dominicanos	16	72,73	19	4,19
Saúde	14	63,64	24	5,29
Internacionais	14	63,64	36	7,93
Navegação	13	59,09	17	3,74
Região Norte	13	59,09	15	3,30
Política Municipal	11	50,00	15	3,30
Crime/Justiça	11	50,00	12	2,64
Política Nacional	10	45,46	14	3,08
Comércio	08	36,36	09	1,98
Instrução	07	31,82	08	1,76
Política Estadual	07	31,82	08	1,76
Índios	05	22,73	06	1,32
Entretenimento	03	13,64	03	0,66
Total	22	454	100	-

Quadro elaborado pela autora a partir da análise do periódico O Incentivo 1º de novembro de 1901 a 29 de novembro de 1902, no total de 22 edições.

Tomando como exemplo um ano de funcionamento de O Incentivo, é possível fazer as seguintes constatações:

As colunas de cunho local compunham-se, na sua maior parte, de propagandas e notícias socio-culturais/cotidiano, ou seja, casamentos, nascimentos, despedidas para viagens, idas e vindas principalmente

do Pará, demonstrações de pesar pelo falecimento de algum amigo ou parente, etc. Essas duas categorias juntas ocuparam durante todo o período analisado, 40% das notícias, e apareceram em todas as edições.

Em segundo lugar estão as notícias internacionais com 7,93%, com presença em 14 edições. Este alto índice pode ser explicado pela presença de estrangeiros na cidade, pois os dominicanos mantinham correspondência com seus superiores e familiares na França. Um interessante exemplo de nota internacional:

Santos Dumont

Onde quer que pulse um coração de brasileiro patriota, certo deve-se rejubilar ante o triunfo deslumbrante desse illustre cientista brasileiro, em plena Paris, foco por excelência, das luzes, da civilização. Sabíamos de algum tempo, que havia sido criado, por um abastado capitalista, na metrópole do mundo civilizado, um prêmio para quem, em balão, fizesse um determinado percurso, em condições determinadas....É o que acaba de realizar-se com colossal sucesso, no meio de hurrahs de todo o orbe civilizado (O Incentivo, n. 8, 1902).

Santos Dumont era noticiado e comentado com naturalidade, em uma região a que só se chegava através de rústicas embarcações pelo rio Tocantins, ou pelos caminhos, montado em animais, pois estradas não havia. A sociedade portuense, malgrado as condições em que se encontrava, não estava indiferente aos acontecimentos internacionais.

Outro item com boa porcentagem na tabela acima é o artístico/literário, que aparece em 17 edições, com 6,39% do número de notícias. Nessa categoria incluem-se versos, poesias, crônicas e piadas.

As categorias saúde e o jornal, obtiveram igual índice no número de notícias publicadas, 5,29%, sendo que a categoria jornal está presente em 18 edições, e a saúde em 14. Os artigos sobre saúde eram escritos geralmente pelo médico Dr. Francisco Ayres, que assim advertia a população sobre como evitar o contágio de certas doenças. Sobre o jornal, os itens publicados ora divulgavam sua grande aceitação, ora pediam a colaboração da sociedade:

A nosso respeito

Varias pessoas de diferentes pontos do Estado, nos tem escrito mimosas cartas de congratulações pelo aparecimento d' O Incentivo. Podendo acontecer que, involuntariamente, tenhamos

deixado de responder a algumas dessas cartas, enviamos por este meio um geral agradecimento a todos aqueles que nos aplaudem. Numa delas, lê-se: Segundo a nossa carta geográfica, o Porto é cidade muito central do Brasil; pois bem, estais falando ao mundo, como que de uma tribuna erguida no coração da Pátria. Parabéns & Obrigados (O Incentivo, n. 5, 1902).

O assunto religião/dominicanos, conta com 4,19% de notícias, num total de 16 edições, são artigos sobre festas religiosas, viagens de desobrigas dos padres, e calendário religioso (não estão incluídos nesta categoria, anúncios de pedido de donativo para a construção da igreja).

As festas religiosas eram descritas com minúcias, mostrando sua organização, a importância da participação de todos e as obrigações de cada um. Aproveitavam também do espaço no jornal para pedirem aos pais e mestres, que ensinassem aos filhos e alunos o modo conveniente de se comportarem em ocasiões tão solenes.

A navegação, com 3,74% das notícias, (13 edições) alcançavam maior frequência nos meses de partida e chegada dos botes de Belém. Além das notas sobre as viagens, aparecem também pedidos de melhorias e notícias de breve chegada da navegação a vapor.

À região norte, e à política municipal são dedicados apenas 3,30% das notícias, para cada uma dessas categorias. Ainda que o número de artigos sobre esse tema não fosse relevante, este assunto ocupava um grande espaço, nos números em que era publicado. Em 13 edições, a região norte e em 11, a política municipal.

O item política municipal versava geralmente sobre eleições, intrigas políticas, e à questão referente aos impostos. Quando os impostos aumentavam, havia reclamações dos moradores, quanto à má utilização das rendas municipais pelas autoridades, como este anúncio abaixo: “Precisa-se de cavalheiros, pessoas a pé, animais soltos, cargueiros, etc. que sirvam para cair uns sobre os outros nos grotões de uma passagem pública, até igualar a superfície de suas medonhas ribanceiras inacessíveis para quem não for macaco....” (Faceto, 1902, n. único). Havia também reclamações do Intendente quanto à falta de pontualidade dos moradores no pagamento dos impostos.

A categoria política nacional ganha maior espaço que a estadual. A explicação para tal fato talvez esteja na dificuldade de comunicação do norte com o sul. Dependendo do período, contudo, era dada maior atenção às notícias estaduais, como por exemplo, na época de eleições.

É pequeno o percentual de notícias sobre o assunto crime/justiça, apenas 2,64%. Neste item estão incluídos os anúncios de funcionamento do júri.

Quanto ao comércio, são dedicados 1,98%. Em oito edições dos jornais, são encontradas listas de produtos com os preços vigentes, e, algumas vezes, um alerta para a falta de outros. Há também reclamações de aumentos nos preços de mercadorias, como o café ou o açúcar, geralmente por problemas de escassez.

A categoria índios, ficou com apenas 1,32% do total das notícias, e apareceu em apenas 5 números do periódico. Não foi encontrada nenhuma referência a atrito entre brancos e índios em Porto Nacional. As notas que abordam o assunto, referem-se geralmente à reclamações dos índios quanto a invasão de suas terras por brancos em municípios vizinhos, como o exemplo a seguir:

Um orador das Selvas

Reclamação

Vieram fazer reclamação ao juiz de Direito interino da comarca contra diversos fazendeiros de Pedro Affonso, que, dizem eles, estão invadindo os seus terrenos da margem esquerda do Tocantins... Sentimos a falta de um auditório para admirar o espírito loquaz, a paixão visível, o estylo primordial com que o velho índio manifestou-se na sala do Coronel Lemos (O Incentivo, n. 2, 1901).

Na categoria vários, estão todos os outros artigos que não se encaixavam em nenhuma das categorias listadas, como por exemplo excentricidades, recados, e outras curiosidades.

Pela análise desses periódicos, foi possível abordar diversos campos da história local e regional: o cotidiano, o cultural, o econômico, o social, o político e o religioso. No campo do cotidiano, há artigos que oferecem riquíssimo material para sua análise e compreensão. As descrições são minuciosas, e é possível perceber como era vivido o dia a dia no período, bem como os valores cultivados pela habitantes de Porto Nacional, e a mentalidade predominante na época, como por exemplo, quando se depara com um pensamento como este: “Quatro cousas se deve exigir de uma mulher: Que a virtude habite no seu coração. Que a modéstia brilhe na sua frente. Que a doçura destile de seus lábios. Que o trabalho ocupe suas mãos” (O Incentivo, n. 13,1902).

Às vezes, torna-se evidente o controle social exercido através desses periódicos. Por exemplo, quando um funcionário público encontra-se presente às festas em outra cidade, logo havia uma crítica no periódico sobre o que estaria fazendo tal funcionário naquela cidade, estaria em gozo de férias? São diversas as formas de vigilância pública percebidas nas publicações.

No campo econômico, através de listas de preços e salários do comércio local e regional, como os produtos produzidos e comercializados nos arredores de Porto Nacional, das mercadorias exportadas de Porto e importados do Pará, das propagandas e anúncios, é possível estabelecer uma comparação entre as diferenças de preços dessas diversas mercadorias.

A vida socio-cultural do portuense torna-se bem visível através das descrições das festas, das visitas, e de propagandas de mercadorias, como tecidos finos, chapéus, destinadas ao aprimoramento do visual, disponíveis nas lojas, artigos de incentivo aos pais, a mandarem seus filhos à escola, demonstrando assim uma valorização da instrução.

No campo político, além da política local, como comentários sobre as leis municipais e cobranças de impostos, o principal assunto era a divergência norte/sul, mostrando sempre o norte sacrificado e abandonado e o sul rico e explorador.

A fundação dos três periódicos de Porto Nacional e a sobrevivência dos mesmos, quer por curto período, como é o caso dos dois primeiros, ou por um período maior, de quase vinte anos ininterruptos, como ocorreu com o Norte de Goyaz, é algo realmente significativo, se atentarmos para as condições em que tais periódicos surgiram. “Neste centro abundante de inteligências incultas, porque (seja dito de passagem) a instrução raras vezes é louvavelmente distribuída, a Folha do Norte atira-se nas lutas do porvir, e é mais uma escola preparadora da nossa sociedade futura” (Folha do Norte, n. 1, 1891).

Esses periódicos eram, ao mesmo tempo, um meio de informação, um canalizador dos anseios e angústia da sociedade, um meio de entretenimento, uma forma de exercer o controle social, e também, um meio de instrução.

3.3 Um Médico no Sertão

Médico

Dá consultas e recebe chamadas para dentro e fora da cidade a qualquer hora, em sua residência à rua 15 de novembro (Norte de Goyaz, n. 1, 1905).

Para a história de Porto Nacional, no final do século XIX e começo de XX, período de importância para os títulos da guarda nacional, principalmente o de Coronel, vamos encontrar um outro título bem mais raro na região, o título de Doutor.

Francisco Ayres da Silva³, nasceu aos 11 de setembro de 1872, na antiga Porto Imperial (hoje Porto Nacional). Filho do Cel. Joaquim Ayres da Silva e de Dona Rachel Pinto Cerqueira Ayres. O trabalho desenvolvido por esse médico, atuando nos campos econômico, cultural, político e da medicina, corresponde a um pouco da história de Porto Nacional e da antiga região norte do Estado de Goiás.

Começou os estudos em sua cidade natal, indo depois para a antiga capital do Estado, a fim de terminar os estudos preparatórios. Seguiu então para o Rio de Janeiro, matriculando-se na Faculdade de Medicina e Farmácia. Concluiu os estudos em 1899 e voltou para Porto Nacional, onde exerceu a profissão de médico e de professor. Em 1902 tornou-se Conselheiro Municipal, e a partir de 1905, também jornalista.

Foi o primeiro “filho” do norte de Goiás a formar-se em medicina. Terminado o curso, voltou para sua terra natal para exercer a profissão (Cf. TELES, 1979). Deixou além de inúmeros artigos nos periódicos locais, um diário de viagem com interessantes anotações sobre a ida à Belém (PA) via rio Tocantins em 1920, e o retorno por terra, com o relato da epopéia de ter conseguido trazer à Porto Nacional, em 1928, um automóvel e um caminhão do Rio de Janeiro vindo pela Bahia, sem estrada e sem pontes. Este diário deu origem a publicação póstuma com o título *Caminhos de Outrora*.

Para se ter uma idéia da situação de carência na qual se encontra a região no período, as palavras do também médico que viajou pelo norte de Goiás, Júlio Paternostro são esclarecedoras:

³ Para mais informações, consultar: *Um rio dentro de mim*, de José Mendonça Teles, ou do próprio autor, *Caminhos de Outrora, diário de viagens*

Em 1935, no Norte de Goiás ou, em 2/3 da superfície do Estado, a única localidade que possuía médico era Porto Nacional. Farmácias não existiam. Os armazinhos das povoações continham entre a variada mercadoria alguns remédios: sulfato de quinino, sal amargo, bicarbonato de sódio, magnésia fluida, “panvermina”, “Saúde da Mulher” e uma outra droga. Geralmente os vendedores desempenhavam o papel de médico e farmacêutico, sugerindo aos fregueses os medicamentos que lhes suavizariam os males. Essas sugestões variavam com o estoque das drogas que possuíam. Longe dos povoados, a terapêutica se resumia nas infusões de raízes e folhas, e sempre havia um curandeiro encarregado de indicá-las e prepará-las” (PATERNOSTRO, 1945, p. 229).

Se a situação da assistência médica em 1935, estava nesses moldes, no final do século XIX e começo do XX estaria pior ainda. Paternostro acrescenta que, a falta de recursos e o isolamento da região norte de Goiás não atraíam os médicos. Os moços recém-formados em medicina no Rio de Janeiro, preferiam trabalhar nas cidades litorâneas ou em alguma cidade mais progressista no interior, o que não aconteceu com Francisco Ayres. Os moradores o viam como portador de solução para todos os males, segundo a escritora Ana Braga:

A todos ele atendia. Sempre o mesmo na fórmula, igual cortesia a seus doentes. Fossem quem fossem, de onde quer que viessem. Sem cogitar das finanças do enfermo ou de quem o conduzia, punha-se, imediatamente como um novo Cireneu a ajudar o que gemia, procurando aliviar-lhe as dores. Nesse mister, sua dedicação era não apenas a de um médico, também, a de um pai e amigo, ao mesmo tempo... Mais que médico, era, também, um apóstolo, praticando o amor que nos faz sentir o próximo como um verdadeiro irmão (GONTIJO, 1972).

Os moradores de toda a região norte nutriam por ele muita admiração e respeito. Rita Guedes, por exemplo, se expressa da seguinte forma quando indagada sobre o atendimento do médico: “Ô médico! Atendia a todos. O dinheiro que a gente levava pra comprar o remédio, dava e sobrava. Não explorava ninguém.”

Um médico, naquela região, no período, talvez não pudesse fazer muito pela população, ora pela falta de bom instrumental de trabalho, ora pela carência de medicamentos, mas a sua simples presença

proporcionava segurança à população. Além do tratamento médico propriamente dito, era de grande utilidade a sua medicina preventiva.

Artigos de esclarecimento ao povo sobre como evitar certas doenças e se tratar de outras, encontra-se no periódico *Norte de Goyaz*: “cabe ao clínico moderno difundir, antes de mais nada, noções que se refiram à conservação da saúde e os meios de se evitarem as moléstias” (Norte de Goyaz, n. 7, 1905).

Com o título *Miscelanea*, no mesmo periódico, o Dr. Francisco alerta continuamente sobre o perigo dos escarros, causadores de diversas doenças, e ensina ao mesmo tempo como proceder para evitar as contaminações:

Uma questão de interesse coletivo avassala, dia a dia, pouco a pouco, as sociedades civilizadas; queremos nos referir à luta que, de alguns anos a esta parte, tem se travado contra os escarros. Também no Brasil a luta está iniciada; um punhado de cientistas já deu o brado de alarme e sociedades profissionais se vão formando no intuito de profligar o mais possível esse hábito inveterado que cada qual de nós tem de, a cada passo, a cada instante, projetar, no ambiente que ocupamos, enormes cuspidas ou cuspinhadas sucessivas, reiteradas... É esta a razão porque muita vez em uma cidade, de ordinário, certas moléstias esporádicas se transformam em epidêmicas (O Incentivo, n. 4, 1901).

Em outro artigo, explica o perigo que correm as criancinhas, pelo mau costume dos adultos em beijá-las, podendo ocorrer contaminação de doenças através da saliva. Se nos dias atuais, ainda é importante a medicina preventiva, mais ainda o seria para aquela época e lugar, onde a saúde pública nada fazia. Dado o pouco conhecimento sobre as doenças, tais esclarecimentos eram de fundamental importância, podendo prevenir sobre o perigo de contaminação que, na maior parte das vezes, e dependendo da doença, representaria morte certa.

Para situar e entender as idéias e o contexto da atuação do médico Ayres da Silva, *Cidade Febril*, livro de Chalhoub, é esclarecedor. Nele contém muito do pensamento da época sobre epidemias e a ação dos médicos no Rio de Janeiro, no final do século XIX, com o surgimento da ideologia da higiene e a resistência à vacinação – a vacinofobia. A formação do médico de Porto Nacional aconteceu nesse contexto. Daí sua prática estarem condizentes com este ambiente e idéias voltadas para a higienização dos espaços.

Além do atendimento na cidade de Porto Nacional, atendia também em outras cidades e na zona rural. Por meio de entrevistas e depoimentos, como o de Ana Braga, pudemos constatar que, às vezes, além de não cobrar pela consulta, ter de ofertar também o remédio gratuitamente aos seus pacientes, devido à situação de pobreza dos mesmos.

Era constante o trânsito de pessoas de outras cidades para se tratarem em Porto Nacional. Acontecia, muitas vezes, chegar uma família inteira à cidade, em busca de socorro médico. Essas constantes idas e vindas favoreciam o relacionamento entre os portuenses e os habitantes das cidades vizinhas. “De Santa Maria de Taguatinga veio o Capitão João Baptista de Almeida com a família para medicar-se”. “Regressa Pedro Affonso o Capitão Theodomiro L. de Souza após restabelecimento dos incômodos que o conduzira a esta cidade” (Norte de Goyaz, n. 65 e n. 113 de 1907 e 1910 respectivamente).

Sucedem-se diversas notícias de chegadas e saídas da cidade de pessoas que necessitavam de cuidados médicos. As visitas mais comuns para esse fim procediam de Arrayas, Pedro Affonso, Taguatinga, Duro (hoje Dianópolis), e até de Descoberto (atual Porangatu), cidades distantes de Porto Nacional.

Sua atuação voltada para a vigilância da saúde pública, consistia também em auxiliar na elaboração de posturas para a cidade, pois sua opinião era de fundamental importância, principalmente no que diz respeito ao asseio do açougue público, à limpeza das ruas e lotes baldios e a manutenção das fontes limpas.

Através de artigos nos periódicos consultados, pela obra de Frei Audrin, e a do próprio Dr. Francisco, é possível listar as doenças mais comuns da época, na região norte do Estado de Goiás: em primeiro lugar temos as febres, comumente chamadas de maleita ou malária. Esta doença é ainda comum até mesmo nos dias atuais na região. É transmitida por um mosquito, do tipo anophelis. O tratamento era feito, com uma substância natural, o quinino. Mas, há a observação de que o preço elevado do produto não o tornava acessível a todos os que estavam contaminados com a doença, sendo costume utiliza-lo, apenas quando aparecia o surto de febre. A solução mais acertada para prevenção de tal mal era o uso de mosquiteiros, que o Dr. Francisco sempre usou e o aconselhava a todos, principalmente nas viagens de bote pelo rio Tocantins.

Fr. Audrin descreve como terrível o ataque dos mosquitos pernilongos ou muriçocas nas choupanas, nas roças e nos rios:

Lembramo-nos de ter visto muriçocas apagamem pela sua multidão o fogo da cozinha num tugúrio da beira do Tocantins, em que nos tínhamos refugiado à noite. Acampamos em certas praias, onde apesar do mosquito, era impossível sossegar um instante. E víamos o cachorrinho da comitiva manter-se n'água, mergulhado até o focinho, apesar do frio e do medo instintivo dos jacarés (AUDRIN, 1963, p. 83).

Se parece exagero o depoimento de frei Audrin, reforça-o as palavras do médico:

Efetivamente, tendo-se tornado necessárias viagens clínicas pelo rio, para atendimento de chamados, em alguns lugares, como nas cachoeiras de Pilões, Mares e Lageado, a invasão de anofelinos era tanta que os nossos homens, para se repousarem um pouco, no Lageado, por exemplo, abriam a areia da praia, cavavam-na e depois, no buraco, deitavam-se e se cobriam com areia, deixando apenas o pescoço, cabeça e braços de fora, que eram depois protegidos pela cobertura! A murissoca fazia com que nos enterrássemos vivos! (SILVA, 1972, p. 85)

Em 1908, o *Norte de Goyaz* noticia a chegada de um barco a Belém com oitenta moribundos da companhia da estrada de ferro de Alcobça, padecendo de febre. O Dr. Francisco observa que se estivessem usando o mosquito, a calamidade poderia ter sido evitada.

Comum também eram as diarréias de sangue, cujo tratamento era muito simples: consistia na mistura de tapioca ou polvilho de mandioca com água fresca e natural, levemente adoçado. O doente tomava diversas vezes esta mistura e ficava curado. Este mal era o mais comum entre os barqueiros durante as longas viagens, pois bebiam a água do rio que se encontrava carregada de matéria orgânica. Segundo Fr. Audrin, a verminose, comum tanto nas crianças como nos adultos, era também chamada de amarelidão. “Vimos infelizes doentes sucumbirem sufocados pelas lombrigas que, poucas horas depois do falecimento, saíam-lhes pela boca e pelo nariz”. (AUDRIN, 1963, p. 85)

Havia também muita ocorrência de varicela, catapora, morfêia, sífilis, varíola, sarampo, coqueluche, bócio, congestões ou estupor, icterícia, abscessos e furúnculos, além dos inúmeros acidentes, tais como, cortes com ferramentas no trabalho ou em brigas, balas no corpo resultante de tiroteios, afogamentos e picadas de cobras venenosas.

Um único médico não conseguia atender a tempo toda essa vasta região, sendo usual os tratamentos caseiros. Se por um lado, havia grande dificuldade em se encontrar nos quintais das casas, uma horta com verduras, por outro, eram facilmente encontrados, nesses mesmos quintais, diversas variedades de plantas medicinais. As mais comuns eram sabugueiro, jaborandi, pinhão, maracujá, mastruz ou erva-de-santa-maria, além das ervas encontradas no cerrado, como, fedegoso, batata-de-purga, erva-de-bicho, poaia ou ipecacuanha etc. Se um membro da família desconhecia a medicação para algum mal, o vizinho mais próximo saberia.

Difícilmente o poder público cuidava das epidemias naquela região, salvo em 1908, quando houve casos de varíola, e o Presidente do Estado, Dr. Rocha Lima, confiou ao Dr. Francisco a missão de evitar que a varíola se disseminasse por todo o Estado, por meio da vacinação.

Pelo editorial de O Incentivo em 1902, provavelmente escrito pelo médico da cidade, torna-se evidente a forma como eram vistas e combatidas as epidemias na região. A discussão no referido artigo é sobre quem seria o responsável em combater um surto epidêmico, se o município ou o Estado. E, mostrava como geralmente tinha sido a ação governamental em tais circunstâncias:

Circunscrever o mal epidêmico e limitar-se a enviar para lá salmargo e cremor de tártaro, medida considerada como um escárnio para combater uma epidemia. Pior ainda foi o envio de vacinas, encarregando quem fosse mais ousado para introduzi-la por meio de uma lanceta. Resultando daí ao invés de controle de uma doença, disseminação de males maiores, e a morte mais pela fome, miséria e abandono do que mesmo pela virulência da moléstia (O Incentivo, 1902).

Pode-se deduzir que, embora as autoridades municipais tivessem boa vontade, pouco podiam fazer no combate às epidemias.

Quando frei Audrin afirma sobre o habitante da região norte que, “nada lhes falta quando podem e querem trabalhar”, resta questionar o quanto podem ou querem trabalhar, pois mesmo com a abundância de víveres na região, a população não se alimentava corretamente, advindo daí muitos problemas de saúde.

Essa abundância de alimentos é muito relativa, pois a época de abundância de frutos não durava o ano todo. No período de seca, embora não sendo uma seca avassaladora como na região nordeste, o

cerrado não oferecia tanta fartura, restando como opção a caça e a pesca. O habitante dessa região que não adquiriu o hábito de plantar sua roça, pode não morrer de fome, mas fica subnutrido ou com deficiência alimentar.

Para frei Audrin, essa subnutrição provém da indolência, sendo doentes, todos aqueles que vivem curtindo fome, porque não querem trabalhar. Além da pouca variedade de alimentos a que muitos estão sujeitos, havia ainda o problema da má preparação dos mesmos. Era preferido o peixe seco, já um tanto passado, ao peixe fresco. A carne de vaca também era mais consumida sob a forma de paçoca, ou seja, após secá-la, socavam-na no pilão com farinha. O consumo de cachaça e pimenta era frequente. Bebiam constantemente a famosa branquinha, e a pimenta, estava presente em todas as refeições.

Não havia o hábito de se comer verduras na região. A entrevistada, Rita Guedes, que ainda vive em Porto Nacional, disse ter feito no começo do século uma horta e mandado um garoto vender as verduras na cidade. O povo simplesmente respondia: “fala com Ritinha que aqui não tem lagarta não”, e assim, a mercadoria não era vendida. Dona Rita afirma que o comum era comer carne, farinha e inhamé. Abóbora também não era bem vinda à mesa, pois era considerada comida de porco.

Na década de 1960 a situação não teria mudado muito: um fazendeiro fez uma horta de tomates e levou à cidade de Peixe, vizinha de Porto Nacional, para vendê-los. Não conseguindo dispor da carga, levou-a de volta e deu-a aos porcos.

Em Porto Nacional, principalmente após a chegada dos dominicanos, iniciou-se o costume de consumir verduras, começando no colégio interno, o hábito foi aos poucos sendo passado à população, que se adaptou a ingerir pelo menos algumas variedades de verduras, enriquecendo assim sua alimentação.

Outros dois fatores intimamente ligados à questão da má alimentação, e conseqüentemente ao aumento de incidência de doenças, foram a falta de serviço dentário e a irregularidade das refeições. Essa gente podia passar com um mínimo de comida por longo período e, em certas ocasiões, como na época das festas, cometer exageros assombrosos, advindo daí problemas estomacais.

A irregularidade nos horários, no tocante à alimentação, pode ser observada ainda nos dias atuais: o vaqueiro sai à procura de um animal fugido e anda o dia inteiro, somente com o que comeu pela manhã, só os mais prevenidos, levam um punhado de farinha ou paçoca para matula. O mesmo acontece com os alunos das escolas rurais; saem para a esco-

la, que fica a umas tantas léguas de distância, permanecendo por uma semana inteira, com apenas um bernal contendo um pouco de farinha e rapadura.

José Mendonça Teles afirma que:

Vivendo naqueles ermos de Goiás, distante do Rio de Janeiro, sem nenhum meio rápido de comunicação, o trabalho de Francisco Ayres era, entretanto, reconhecido pelas instituições culturais e científicas, que lhe condecoravam, mesmo à distância. Assim é que, em 1910, era admitido como Sócio Honorário, com medalha de Primeira Classe por mérito científico universitário da Academia Físico-Química Italiana de Palermo. Em 1930, recebia o diploma de Sócio Correspondente da Sociedade de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro. Espírito humanitário, o médico Francisco Ayres jamais deixou de atender um chamado. Sua fama corria todo o sertão. E durante meio século o discípulo de Hipócrates exerceu um verdadeiro ministério, dedicando o período mais importante de sua vida em socorro as populações mestiças e espalhadas pelas margens do Tocantins, sempre esquecidas e preteridas dos benefícios do progresso” (TELES, 1979, p. 70).

O COTIDIANO NA CIDADE

Embora o estudo do cotidiano não seja recente, atualmente os historiadores têm dado maior atenção aos acontecimentos do dia a dia, valorizando pequenos fragmentos, buscando compreender as ações informais dos indivíduos. O cotidiano é o conjunto de hábitos e atitudes rotineiras de determinada comunidade, e tem a vantagem de poder valorizar o estudo da vida de todos os indivíduos, independentemente do nível social ao qual pertencem, pois “todos a vivem sem nenhuma exceção, qualquer que seja seu posto na divisão do trabalho intelectual e físico” (HELLER, 1972:17).

Para conhecer um pouco mais do dia a dia do portuense, além das fontes escritas, as conversas com as pessoas mais antigas do lugar, por meio de entrevistas, foi de suma importância, pois os fragmentos que ficaram sem registro escrito, também são valiosos para a reconstrução da história.

4.1 As Festas

Se é a um desvio da História que a festa nos convida, não é pois a um afastamento da história em compensação, que nos inclina a história das festas (AZOUF, 1976, p. 230).

Desvendar o significado das festas religiosas e profanas nos diversos segmentos da sociedade portuense, verificando quais as

principais datas comemorativas e como aconteciam estas solenidades socio-religiosas, é um meio de se aproximar do cotidiano dos moradores desta cidade, pois as mesmas pertenciam à sua rotina diária de vida.

Através das manifestações religiosas de um povo é possível perceber sua mentalidade e seus anseios, e assim projetar luz sobre o seu cotidiano. As festas religiosas fornecem também indicações importantes sobre as estruturas e transformações dos costumes de um povo.

As festas religiosas e populares têm recebido atenção de diversos estudiosos, dentre eles, Clifford Geertz, Eduardo Etzel, Maria Inez Pinto e Carlos Rodrigues Brandão. Tanto as festas religiosas, como as profanas, nas cidades do interior no final do século XIX e começo do XX, eram sem dúvida acontecimentos de grande significado no cotidiano dos moradores de pequenos municípios, onde os festejos de passagem de ano, ou os do carnaval passavam quase despercebidos.

Brandão (1985) afirma que as festas no interior obedecem ao calendário agrícola. Com raras exceções, a maior parte delas acontece ainda hoje, nos meses de intervalo entre a última colheita e o próximo plantio, começando com as festas juninas e tendo como ponto culminante as do mês de agosto.

Segundo Fr. Audrin, os dias de festa, eram dias felizes, em que, além de as pessoas saciarem a fome, reencontravam parentes e amigos, realizavam batizados, crismas e casamentos, e, raramente, durante o período das festas eram registrados roubos ou crimes, desordens ou escândalos. Com referência às festas religiosas ele ressalta que, “sendo tão numerosos e variados esses cultos, praticados em muitas circunstâncias sem a fiscalização do padre, não é de estranhar que se tornem, facilmente ocasiões de gestos e práticas um tanto contrários ao bom senso cristão” (AUDRIN, 1963, p. 126).

Ainda que assim julgasse, Fr. Audrin também defendia que seria injusto e contraproducente simplesmente condenar essas manifestações de sentimento religioso, preferindo uma certa indulgência, pois para a gente do interior as poucas alegrias são motivadas justamente pelas festas dos seus santos.

Voltado para o mesmo assunto, a autora Maria Inez Pinto evidencia a importância das festas como lenitivo para a miséria, quando estuda o cotidiano do trabalhador pobre na cidade de São Paulo. Segundo essa autora, ao trabalhador fatigado, em sua extrema miséria, as festas permitem libertar-se, mesmo que por breves instantes, do cansaço e das tensões do dia-a-dia. As festas, diz a autora,

... exerciam o papel de uma compensação emocional para os sofrimentos e decepções, levavam a uma sublimação da miséria imediata. Expressavam a reação dos trabalhadores pobres tentando fazer da vida algo mais agradável. De fato, eles pareciam precisar recorrer a algum meio para tornar a própria miséria mais suportável (PINTO, 1994, p. 248).

A autora ressalta, ainda, que as festas geravam momentos propícios para bate-papos e começos de namoros.

Fr. Audrin constata que, quanto mais as pessoas se vêem privadas de recursos humanos em suas enfermidades ou em perigo, maior é a fé. A principal razão pela qual os protestantes das diversas seitas pouco ou nada conseguiram no sertão, com seus cultos pouco expressivos e a proibição de imagens, romarias, procissões, etc. é que essa gente simples sente necessidade de exteriorizar a sua crença pela fé nos santos, na bandeira do Divino ou outros símbolos.

Entretanto, Oscar Leal afirma que, “as festas religiosas no Tocantins não apresentam o mesmo brilho e esplendor que as do sul, mas conseguem despertar entusiasmo nas pessoas, favorecendo assim a reunião de amigos, parentes e forasteiros” (LEAL, 1985, p. 63).

Talvez não haja grandes diferenças entre as festas do norte do Estado e as do sul, senão como observou esse autor, que os recursos ornamentais no sul eram mais ricos e variados. É possível, porém, que pela sua posição geográfica, tendo maior ligação com os Estados limítrofes do que com o sul do Estado, e também pela composição da população do norte, alguns traços fossem mais ou menos valorizados. Exemplo de um ritual de preparação para a festa de Santo Antonio de Pádua é encontrado em Carolina, cidade com a qual Porto Nacional mantinha estreita ligação pelo rio Tocantins na virada do século XIX para o XX:

As 6 da tarde começava-se a iluminação, que constava de uns caquinhos de barro cheios de azeite de mamona ou azeite de coco, com um pavio de algodão no centro, colocados sobre braços de buritis partidos em cruz e bem enfileirados à imitação de postes de luz, que dava o efeito de farta iluminação, num vasto terreiro bem varrido e sob um trançado de um sem número de bandeirinhas coloridas (PIRES, 1979, p. 88).

Esta descrição mostra o esforço dos moradores em tornar o mais belo possível o cortejo religioso e, de certa forma, evidencia o espírito de cooperação, pois a ornamentação era feita com a colaboração de todos. A presença de instrumentos musicais também era comum em tais comemorações, sendo quase todos eles fabricados pelos moradores locais, como afirma Fr. Audrin, “...esse instinto artístico revela-se ainda na destreza de muitos em tocar instrumentos fabricados por eles próprios, com os limitados recursos de que dispõem: gaitas, flautins violas, bandolins e violinos” (AUDRIN, 1963, p. 115).

Embora as festas religiosas fossem vivenciadas com muita fé pela maioria dos participantes, para quem as analisa é possível verificar que essas práticas religiosas coletivas sempre estiveram associadas a formas de diversões, marcadas pela supressão do individual e familiar em prol do comunitário. Por ocasião das festas, pela própria possibilidade de aglomeração, intensificavam-se por exemplo as trocas comerciais, pois era nesses dias que os moradores da zona rural podiam adquirir bens próprios da cidade.

Em Porto Nacional, como nas demais cidades interioranas, as festas religiosas aconteciam em consonância com o calendário religioso, mas podiam ocorrer mudanças na data da comemoração para se adaptar ao calendário agrícola. As divisas entre o urbano e o rural não eram bem definidas, ao contrário, havia uma forte interdependência entre a cidade e o campo. A cidade era na verdade uma extensão do campo.

As fontes escritas e entrevistas com os antigos moradores de Porto Nacional, permitem perceber como aconteciam tais festas, bem como sua organização e a participação da comunidade nas mesmas.

A festa da padroeira de Porto Nacional – Nossa Senhora das Mercês – é comemorada no dia 24 de setembro. No periódico *O Incentivo*, de 1902, encontra-se detalhada descrição da festa da padroeira. As novenas começavam no dia 15 de setembro e culminavam com as comemorações do dia 24. Nesse dia, pela manhã havia a missa cantada, à tarde procissão, e à noite sermão e bênção do Santíssimo Sacramento. Nos dias de novena, era arrecadado dinheiro para as obras da igreja, através de leilões, que também serviam como diversão para o povo.

Além dos procuradores, em número de dois, havia a eleição de mordomos e mordomas, sendo um casal para cada dia de novena. Pela lista dos nomes dos eleitos para o ano de 1902, pode-se constatar que todos possuíam títulos da guarda nacional, coronéis, capitães, tenentes e majores.

ANNUNCIOS

FESTA DE N. SENHORA DAS MERCÊS, PADROEIRA DESTA FREGUEZIA

Eleição dos mordomos e mordomas das novenas no corrente anno:

1ª Novena o snr. Tenente Cl. Pacifico José Pedreira e sua exm^a esposa.

2ª O snr. Capm. Camillo R. da Silva e sua exm^a esposa.

3ª O snr. Capm. Benjamim A. Bandeira e a sua exm^a esposa.

4ª O snr. Major Pedro A. da Silva e a sua exm^a esposa.

5ª O snr. Tne. José Martins de Souza e a sua exm^a esposa.

6ª O senr. Tne. Miguel A. da Silva e a sua exm^a esposa.

7ª O senr. Capm. Eloy J. Baptista e a sua exm^a esposa.

8ª O senr. Cel. Jozué d'º Negry e a sua exm^a esposa.

9ª O senr. Major Mizaél P. da Silva e a sua exm^a esposa.

As novenas começarão no dia 15 de Setembro.

Os Procuradores, Frederico Ferreira Lemos e Benicio Pinheiro de Lemos (O Incentivo, n. 17, 1902).

Havia também a presença de bando precatório, ou seja, o grupo encarregado de recolher esmolas, “No último dia da novena saiu o costumado bando precatório que, este ano, compôs-se de 25 moças, suplicando esmolas para as obras da Igreja, ao som de lindas peças da Orchestra União.” (O Incentivo, n. 19, 1902).

A presença de banda de música em todas as solenidades era constante. O templo e as ruas da cidade eram muito bem ornamentados em tais ocasiões. Logo em seguida à festa de Nossa Senhora das Mercês, dava-se a comemoração da festa do Divino Espírito Santo, que acontece nos dias 25 e 26 de setembro. Segundo o mesmo periódico, de 1902, a festa foi essencialmente nova, bastante solene sob o ponto de vista religioso, e com abstenção completa de diversões públicas (O Incentivo, n. 19, 1902).

É possível constatar mudanças na forma de se comemorar a festa do Divino Espírito Santo dos primeiros anos do século XX (1902), com as descritas em 1908 e 1909. Para o ano de 1908 temos o seguinte relato: “Extraordinariamente pomposos e deslumbrantes tiveram lugar nesta cidade os festejos em louvor ao Divino Espírito Santo, constando de uma verdadeira promiscuidade de festas religiosas e mundanas” (Norte de Goyaz, n. 73, 1908).

Também em 1909 a descrição é um pouco diferente de 1902: após a posse do Imperador do Divino, o Cel. Benício Pinheiro de Lemos, na noite de 25 de setembro no grandioso templo, grande obra construída pelos dominicanos, os convidados e o povo em geral encontraram-se na casa do Imperador, onde foi servida lauta mesa de doces e bebidas finas. Além dos discursos, houve dança até altas horas da noite.

No dia 26, houve missa solene cantada com a presença de três padres e da banda de música, e em seguida uma procissão. Nos dias 27 e 28 aconteceram as tradicionais Cavalhadas, e para finalizar, o Norte de Goyaz afirma que “a sociedade portuense sem distinção de copolítica, tomou parte em os pomposos festejos que passaram na maior harmonia”.(Norte de Goyaz, n. 98, 1909)

Não foi possível encontrar nos documentos a justificativa da comemoração desta festa no mês de setembro em Porto Nacional, mas, segundo Etzel, essa data se diluiu do mês de maio até o mês de dezembro em várias outras localidades. Etzel diz ainda que, “este simples enunciado indica uma diferença de conduta na qual a Igreja mantém sua ortodoxia canônica e o povo, festejando o Divino fora do calendário oficial, está submetido a injunções outras que não as da religião que professa” (ETZEL, 1995, p. 38).

Uma outra justificativa possível para a mudança da data poderia ser para que ficasse em seguida a festa da padroeira da cidade, facilitando assim o deslocamento da população das fazendas para a cidade em um só período, pois mais difícil ainda, eram essas viagens em época de chuvas.

Para a comemoração das Cavalhadas, a multidão reunia-se na praça principal, ou num campo vizinho do povoado para a festa. Apresentavam-se dois grupos de cavaleiros. De um lado, os mouros, do outro os cristãos. Todos enfeitados de fitas e penachos de cores vivas, montados em cavalos pintados da cabeça à cauda.

De início, os dois reis enfrentavam-se, de lanças em punho, com desafios orgulhosos e discursos intermináveis. O cristão, naturalmente, reprovava com veemência a doutrina do muçulmano e exortava-o a abjurar os seus erros. Este respondia com bravatas e ameaças. Com delirantes galopes, simulavam ataques e contra-ataques com espadas e lanças. Depois de ter cada um ostentado bastante a sua destreza e a beleza de seu cavalo, os cristãos conseguiam capturar o pagão que se convertia e recebia o batismo. A demonstração completava-se, depois de um

intermédio, pelo jogo das argolinhas. Os cavaleiros avançavam, de lança em punho, galopando até certa distância fora do campo; em seguida, precipitava-se em direção às argolas suspensas entre dois mastros erguidos no meio da praça, a fim de tentar, em plena carreira, passar numa delas a ponta da lança. Embora difícilíssima a tentativa, sempre havia um cavaleiro que conseguia realizá-la, aos aplausos da assistência que vibrava de entusiasmo (Cf. AUDRIN, 1963).

Com igual respeito e devoção eram realizadas as comemorações da Semana Santa. Em 1902 a ordem dos rituais foi a seguinte:

Com o esplendor do costume, eram realizadas as festas da Semana Santa, na cidade. Na quarta-feira, começavam os exercícios de via-sacra; quinta-feira havia missa solene; sexta-feira santa, havia a procissão do Senhor Morto. No sábado, missa solene, No domingo de Ressurreição, realizava-se a procissão do Santíssimo Sacramento, depois da qual havia missa solene...(O Incentivo n. 11, 1902)

Realizou-se também no sábado o traslado da imagem de Nossa Senhora das Mercês para a nova matriz, mesmo antes do término da obra. A inauguração oficial do grande templo teve lugar em 1903, presidida por Fr. Rosário Melisan, superior do convento de Porto Nacional. Tendo sido gastos mais de 12 anos de trabalhos na construção do mesmo.

Além das festas comemoradas nos meses de seca, de junho a setembro, ao longo de todo o ano, sempre houve comemorações de outros santos (as). Em janeiro, temos a festa de São Sebastião, que era comemorada com novenas e leilões. Havia os procuradores da festa e eleições de mordomos e juizes. Esta festa iniciava-se no dia 11 e terminava no dia de São Sebastião, 20 de janeiro.

Em outubro era homenageada Nossa Senhora do Rosário, sendo a festa, nos dias 4 e 5 de outubro. Sobre esta festa encontra-se um artigo no jornal local, o qual cita a presença de rei e rainha: “Themistoclis Negry e Rosina de S. Joaquim, Rei e Rainha dos festejos de N. S. do Rosário, convidam as pessoas que quiserem honrar-lhes com suas presenças, a comparecerem nos actos solemnes do dito festejo, aos dias 4 e 5 do outubro próximo. Desde já, antecipam seus sinceros agradecimentos. Porto, setembro de 1902.” (O Incentivo, n. 19, 1902).

Os festejos da Virgem da Conceição, a 8 de dezembro, também realizado com muita pompa, com a presença dos homens importantes de Porto Nacional conduzindo o andor na magnífica procissão, pelas ruas matizadas de pétalas e arcos de flores, e com a presença de orquestra.

As festas juninas eram também muito comemoradas, principalmente São João, Santo Antônio e São Pedro. Era comum a procissão fluvial da festa de São João, no rio Tocantins.

No dia 4 de agosto, era realizada a festa de São Domingos, também comemorada com muita pompa, pois é o santo onomástico da ordem religiosa dominicana. Após esta festa, os padres e o povo dirigiam-se para a romaria do Bomfim.

A romaria do Senhor do Bomfim, acontece a 35 léguas de Porto Nacional, no município de Natividade. Esta romaria atraía devotos de todo o norte de Goiás (hoje Tocantins), e de Estados vizinhos, principalmente do nordeste, continuando muito forte nos dias atuais. Em nota em O Incentivo, intitulado O Bomfim, o correspondente do Jornal Correio Catholico de Goyaz fornece a informação de que essa romaria acontece a mais ou menos 1 século, desde que o devoto Manoel Rodrigues de Oliveira construiu uma modesta ermida nesse local (O Incentivo, n. 12, 1902).

Por ocasião das festas eram realizados batismos, crismas, casamentos e confissões, além de missas cantadas, rezas solenes, procissões e sermões. As promessas eram as mais diversas e exóticas, como por exemplo, o uso de coroa feita de bambu com velas acesas na cabeça (Cf. AUDRIN, 1946).

Fica evidente que nas festas ditas religiosas, o lado profano estava sempre presente, como por exemplo, a existência de leilões e cavalhadas. Mas além dessas formas encontradas junto às festas religiosas para a diversão, havia também outras modalidades de comemorações separadas da igreja. Papel fundamental na vida social dos portuenses no início do século foi a fundação de um clube:

CLUB RECREATIVO PORTUENSE

Sob o título acima está definitivamente organizado nesta cidade, um club oratório, dramático e dançante. Ardentemente ansiamos pela prosperidade do club e fazemos votos para que nos dê resultados profícuos, excitando a atividade de tantos mocinhos inteligentes e despertando-lhes gosto pela literatura e pela arte, infelizmente tão descuradas entre nós (Norte de Goyaz, n. 13, 1906).

Acompanhando as notícias do desempenho do club nos anos seguintes através dos periódicos, constata-se que teve lugar diversas atrações como a apresentação de comédias e dramas, sempre muito concorridas.

Quanto aos bailes propriamente ditos, mesmo não sendo tão freqüentes como as festa religiosas, quando aconteciam eram muito bem organizados e apreciados. A escritora Adozinda Pires, de Carolina, descreve que os aniversários dos ricos eram comemorados com bailes enquanto que, para os pobres havia o pipiral (Cf. PIRES, 1979).

O termo pipiral, usado por Pires, era também conhecido em Porto Nacional, inclusive para designar as moças de classe baixa, para as quais utilizavam a palavra pipira. As ocasiões para a realização de bailes eram geralmente nos casamentos, aniversários e principalmente em ocasiões de visitas importantes à cidade. Como exemplo, tem-se a seguinte notícia de um baile homenageando componentes da expedição de uma companhia belga de navegação que lá chegou em 1901:

O BAILE

Flores, Discursos e Aclamações

De volta (da cidade do Carmo), o Sr. Coronel Lemos ofereceu-lhes um grande baile no qual dançaram cerca de sessenta moças e a nobreza masculina da nossa sociedade. Os salões do baile, caprichosamente preparados com deslumbrante embandeiramento lindos quadros e arcos de palmeiras, tinham efeitos magníficos aos olhos do grande número de convidados. Ao entrarem no salão principal, acompanhados por uma comissão especial composta dos srs. Senador Maya, dr. Ayres da Silva e tem. Cl. Benício Pinheiro, os srs. Engenheiros foram saudados com entusiásticas aclamações e... as moças presentes que lhes atiravam pétalas de rosas a mãos cheias. Em seguida veio a presença do Dr. Thiéry, chefe da expedição, uma gentil menina trajando rica vestimenta de anjo, que lhe depôs nas mãos um bonito cartão especial, homenagem do sr. coronel F. Lemos a Companhia Geral do Tocantins-Araguaia. Também a senhorita Justina Braga inteligente empregada d'O Incentivo entregou ao Dr. Thiéry um bouquet de rosas e d'alias em nome das moças portuenses, na hora em que a orquestra executava a valsa "Ondas do Tocantins" composta pelo hábil musico carolinense Neco Ayres. As danças tiveram muita ordem e animação. Nos intervalos falaram: O Dr.

Ayres da Silva, – em francês – felicitando a Companhia belga em nome do Porto.; o Sr. Joca Ayres cumprimentando a expedição; e o Dr. Thiéry, que leu uma longa exposição em francês a respeito da zona tocantina, fazendo ótimas referências ao Porto Nacional, e antecipando suas congratulações ao povo pela próxima navegação a vapor em nosso rio (O Incentivo, n. 1, 1901).

Através dessa riquíssima descrição é possível perceber como eram organizadas as festas sociais, e como os moradores se comportavam em tais ocasiões. Como visto, havia todo um cerimonial com a presença de orquestra, danças e discursos.

No início desse século, além do baile e do pipiral, havia também batuques e comemorações de carnaval: “Não passaram em completo olvido os dias de carnaval, pois que diversos rapazes, durante aqueles dias, se fantasiaram e entretiveram o público da cidade proporcionando-lhe, com suas pilherias, ocasião de boas gargalhadas” (Norte de Goyaz, n. 60,1908).

Nesse mesmo periódico, sob o título Ordem Completa, que bem poderia ser vigilância total, ocorreu um pequeno incidente por ocasião da comemoração do carnaval. Um dos carnavalescos se enfeitou de padre e o superior dos dominicanos protestou contra o ato que segundo ele era uma profanação. Foi chamada a polícia e interditado o desfile. Detalhe: as mulheres não participavam nesse tipo de carnaval de rua, no período.

Expressa bem essa mistura de festas religiosas e profanas, o pensamento de Fr. Audrin:

Chegado o dia do santo, cantava-se a missa, com acompanhamento de ruidosa orquestra, em presença dos festeiros coroados e assentados num trono em frente do celebrante... começavam, debaixo de imensas latadas feitas de bambus e ramos de palmeiras, os banquetes tradicionais, festins pantagruélicos, regados a vinho e “branquinha”, que faziam naturalmente subirem alto grau os entusiasmos e inspiravam um sem número de oradores. Depois do banquete, o indispensável baile para a elite. O comum do povo, a negrada, a caboclada, saltava e sapateava tarde e noite inteiras, ao ritmo estonteante de enormes tambores de antiga importação africana. É preciso ter vivido e sofrido com esses brasileiros privados toda a vida de qualquer doçura e encanto da civilização, para compreender a alma sertaneja e, até certo

ponto, excusar essas expansões ruidosas, essa mistura de alegria religiosa e profana, nos dias bem raros em que podem divertir-se (AUDRIN, 1946, p. 207).

Se a religião do homem primitivo consistia principalmente em rituais para afastar o mal que ameaçava a sua existência, pode-se constatar que ainda persistem traços desse sentimento. Como afirma Etzel,

A tônica dos festivais é a mesma em todas as civilizações. Variam os pretextos, evidentemente subordinados aos costumes vigentes. Mas a luta pela sobrevivência e o conseqüente temor da fome é permanente como o próprio instinto de vida. Este é o elemento básico e imutável que está no cerne do folclore e se manifesta sob os mais variados disfarces, subordinado à religião ou às ideologias, mas sempre aflorando no variado comportamento do povo (ETZEL, 1995, p. 30).

Portanto, não havia nítida separação entre religioso e profano nas festas ditas religiosas, desde as comemorações da santa padroeira à festa do Divino e as romarias. Os leilões, as comilanças, bebedeiras e as danças eram tidos como uma continuação natural da missa, das rezas, e da procissão. No período das festas ocorria uma transformação no comportamento dessa gente simples. Essa era a época de rezas, agradecimentos pelas dádivas recebidas e pagamento de promessas, era também época de comida e bebida farta e de graça, o reencontro de parentes e amigos, casamentos e batizados e as danças, que sempre possibilitava o surgimento de um novo namoro que terminaria em casamento nas festas do ano seguinte.

Outro fator importante observado foi que apesar dessa mistura de religião e diversão, havia uma fé profunda e muito respeito durante os atos religiosos. Durante essas comemorações não eram comuns atos de violência na cidade. As festas eram acontecimentos muito importantes na vida daquelas pessoas. Eram esperadas com ansiedade, e quando se chegava ao final de uma festa, já se começavam os trabalhos para a próxima comemoração – trabalhar para festar – esse era um lema que tornava mais suportável o trabalho pesado do dia-a-dia. Pois, de acordo com Ozouf, a história das festas não nos afasta da história, mas, ao contrário, oferece-nos ricos subsídios para torná-la mais compreensível. Se a história por muitos séculos foi escrita quase que exclusivamente

com as grandes revoluções, com as grandes descobertas e invenções, ou com os feitos dos grandes homens, os períodos de festa e de paz também podem proporcionar uma boa história, e talvez uma história até mais verdadeira.

4.2 A Rotina dos dias

A vida cotidiana não está “fora” da história, mas no centro do acontecer histórico: é a verdadeira “essência” da substância social... (HELLER, 1972, p. 20)

Documentos desta época mostram as ruas da cidade cobertas de capim. Pela leitura de um trecho da coluna intitulada *Miscellanea*, do periódico *O Incentivo*, assinada pelo Dr. Francisco Ayres, constata-se que era hábito deixar que os animais transitassem soltos pelas ruas. “Poder-se-ia objetar-nos que em escarrando-se sobre a relva das ruas, ir-se-ia, de certo modo, contribuir para a tuberculose dos animais muitos dos quais, como cabras, vacas & de nossa utilidade diária...” (*O Incentivo*, n. 13, 1902).

Pelo mesmo artigo percebe-se a preocupação do médico com problemas de higiene pública. Aliás, entre medidas de higiene pública, já havia no começo do século, proibições e obrigações que nos dias atuais ainda não são observadas, como por exemplo, as leis de posturas para Porto Nacional :

Fica proibido: – Depositar lixo ou matéria sujeita a putrefação nas ruas e praças das localidades do município: pena de 2 a 5\$ rs. de multa. – Fabricar-se, mesmo nas suas casas, sabão de ingredientes arruinados cujo cheiro mal infeccione a atmosfera ou cause incômodos a vizinhança: pena de 1\$ a 3 \$ rs. de multa. – Os doentes de moléstias contagiosas banharem-se nas fontes de servidão publica. – Fazerem-se pescas de peixes nos córregos, lagos ou rios do município por meio de timbó, tinguí ou outra substância venenosa: pena de 10\$000 de multa ou 10 dias de prisão. É obrigatório: – A todos os habitantes desta idade e povoações do município, conservarem as frentes de suas casas e fundos de quintais em estado de asseio, isto é livres de malvariscos e de estagnações (Código de Posturas de Porto Nacional, 1903, p.26).

Nota-se também certa atualidade na elaboração de tais leis, principalmente no tocante a temas ditos de interesse público, constatando-se, já naquela época, certa preocupação com problemas ecológicos, como se vê através de alguns artigos do código de posturas da cidade:

Proibições:

Tirar madeiras, fazerem-se serviços de lavoura e todo meio qualquer que produza a devastação de matos, nos terrenos marginais do ribeirão desta cidade, desde a sua foz até a barra do córrego Jacob, sob pena de multa de 5\$ a 20 \$; Lançar-se fogo em roças que tenham outras contíguas, sem fazer o aceiro de três metros de largura a roda e avisar os confinantes: pena de 10\$ de multa ou 10 dias de prisão; Terem-se soltos nas ruas da cidade e povoações cães não açaimados e porcos: pena de apreensão do animal e multa de 1\$ a 3\$000 sobre o seu dono; Correr-se em animais dentro das ruas da cidade; pena de 2 \$ a 5 \$ rs; Dar tiros dentro da cidade com armas de fogo, das 7 horas da noite até as cinco da manhã salvo para prevenir mal maior: pena de 3\$ rs. de multa ou três dias de prisão; Matarem-se emas, seriemas e urubus nos terrenos do município: pena de 3\$000 de multa ou três dias de prisão (Código de Posturas de Porto Nacional, 1903).

Para se conhecer um pouco melhor o cotidiano do portuense, é necessário que se adentre o interior das casas. Sendo essas, construídas rente a rua, os primeiros cômodos, logo à entrada, eram destinados a receber visitas formais, ou eram quartos para os filhos do sexo masculino. Os quartos do casal e das filhas, estavam localizados no interior da casa. Os móveis eram simples, feitos geralmente de madeira da própria redondeza ou de material trazido do Pará, pelos botes. Era muito utilizada a madeira sassafrás para confeccionar mesas. As cadeiras, também de madeira, eram forradas com uma palha que traziam do Pará. Outro tipo de assento muito utilizado era o tamborete, com armação de madeira e assento de couro, bem como, compridos e rústicos bancos de madeira. As camas possuíam armação de madeira e estrado de couro cru trançado. O processo de fabricação, como explica o entrevistado Pedro Pereira da Silva, consistia em colocar o couro cru de boi na água para amolecer, cortar as beiras para não ficarem pontas e, então, cortá-lo em tiras contínuas e arredondadas. Longas tiras de

couro eram amarradas à armação de madeira até formar um estrado forte, e assim, estava pronta a cama.

A maioria dos moradores da região preferia dormir em redes, mas estas, eram mais utilizadas em viagens. Havia ainda pessoas que não se preocupavam ou não possuíam meios para fabricar ou mandar fazer uma boa cama. Usava-se, neste caso, simplesmente furar quatro buracos no chão, fincar as forquilhas, e fazer um girau de paus roliços tirados no cerrado. O colchão era feito de tecido de algodão grosso, o qual se enchia com capim ou palha. Era hábito, ainda, utilizarem simplesmente um couro de boi para dormir.

Para guardar roupas e valores, eram fabricadas caixas de sola, ou baús, geralmente com fechaduras. Pessoas de baixo poder aquisitivo utilizavam simples caixotes de madeira, ou bruacas¹ de couro, usadas também para transportar mercadorias em cargueiros.

Utensílios, como potes e botijas de barro, eram vasilhames utilizados para colocar água potável; grandes bacias de estanho e de madeira, eram utilizadas para tomar banho ou para levar a roupa a ser lavada no rio, comuns em todas as casas. As panelas eram de ferro ou de barro, os pratos, esmaltados ou de louça, os talheres, de prata ou latão. Era comum o hábito de levar o alimento à boca com as mãos (comer de arremesso), principalmente ao se comer farinha ou paçoca de carne.

Quanto à higiene da casa e do corpo, pode-se ressaltar o seguinte: as casas eram servidas de água do rio Tocantins ou de uma das duas outras fontes, o Ribeirão São João e o Buracão. A água era transportada da fonte para as casas em latas ou potes. Os moucos² eram de grande utilidade nesse transporte. Meninos e mulheres pobres também vendiam água pelas ruas.

Ao se levantar, o portuense servia-se de uma bacia e jarra d'água para as abluções matinais. Para os banhos diários, havia lugar próprio, sendo um poço nos córregos para os homens e outro para as mulheres. Era costume tomar banho nu.

As alunas internas do colégio das freiras vestiam um camisolão para a ocasião. A distância entre os poços de banho era pequena, mas, segundo os entrevistados, havia muito respeito naquele tempo. O horário dos banhos era geralmente ao meio dia para as mulheres, e

¹ Objeto utilizado como caixa ou mala, feito de couro cru de gado, para transportar mercadorias no lombo de animais ou guardar pertences nas casas.

² Mocós: indivíduos com problemas mentais, que viviam ou em casas da própria família, ou de favor com outros. Eram utilizados em serviços diários como transportar água, buscar lenha no mato e prepará-la para o fogão, limpar quintais etc.

antes do jantar para os homens. Os doentes ou mulheres de resguardo banhavam-se em bacias, dentro de casa.

As roupas eram lavadas no rio ou nos córregos por lavadeiras que levavam consigo os filhos pequenos. Após terminar o serviço, mães e filhos tomavam banho antes de voltar para casa. Para engomar a roupa, principalmente a roupa de passeio, as mulheres preparavam uma mistura de tapioca com um pão de sabão de cheiro³ raspado, algumas gotas de querosene e uma fragrância conforme o gosto, em água fervente. O ideal era retirar a roupa ainda úmida do varal, para passá-la com ferro de brasas.

As necessidades fisiológicas eram feitas no quintal, onde havia um beco ou canto determinado para tal fim. O uso de privadas ou casinhas não era comum no período. Tem-se notícia de uma, no colégio das freiras, que, quando cheia, era esvaziada por algumas alunas corajosas, como penitência, como conta a entrevistada, Rita Guedes. À noite, era costume utilizarem o penico, havendo um lugar destinado a guardá-lo no criado mudo.

O portuense levantava-se cedo, pelas cinco horas. A primeira tarefa era acender o fogo. A mulher fazia o café utilizando uma rabeira, o coador, o mancebo⁴ e o bule. Com o café, eram servidos bolos e biscoitos caseiros os quais eram guardados em latas.

No preparo de bolos, utilizavam o fermento de cuia, feito com fubá de arroz, uma pitada de sal e água morna. Após o prazo de cinco dias, colocava-se para secar ao sol. Guardava-se esta mistura em uma lata fechada para quando houvesse necessidade de utilizá-la.

O açúcar consumido geralmente era escuro e empedrado – açúcar de engenho. Para se obter açúcar branco e refinado, procedia-se da seguinte forma: colocava-se o açúcar em um tacho com água e levava-se ao fogo. Com uma escumadeira ia-se tirando a sujeira que transbordava. Quando a calda atingia o ponto de puxa, começava-se a bater, parando somente quando o açúcar começava a enfarinhar. Peneirava-se e estava pronto. Segundo dona Rita, era um trabalho muito demorado e difícil.

O almoço era servido em torno das dez horas da manhã, e o jantar, pelas quatro horas da tarde. As refeições principais incluíam arroz, feijão, farinha, carne de vaca, de porco, de galinha e caça. Consumia-se também o inhame, a mandioca e a batata doce. Não era comum a

³ Assim designavam o sabonete que conhecemos hoje.

⁴ Vasilhames utilizados para ferver a água e coar o café.

ingestão de saladas. A abóbora não era bem vinda à mesa, pois era considerada alimento de porcos.

Os alimentos procediam de fazendas ou sítios situados próximo à cidade. Eram transportados em cargueiros e vendidos diretamente aos moradores, ou aos taverneiros, que compravam as mercadorias para revender. Parte da alimentação vinha do próprio quintal, onde se criavam galinhas e porcos.

Para se conservar o feijão, misturava-se ao mesmo, areia branca do rio, cinza, ou banha de porco sem sal, na medida de 1 xícara de banha para cada quarta de feijão. Segundo dona Rita, a banha não deixava o feijão carunchar e facilitava o seu cozimento.

O abastecimento da cidade era feito pelos botes, por vendedores ambulantes, e pelos fazendeiros próximos. Por vezes, faltavam alguns gêneros na cidade, como ressaltado na Folha do Norte “Há escassez de açúcar, aguardente e sal” (Folha do Norte, n. 24, 1892). Os dominicanos afirmavam acontecer ter-se carne em dias de abstinência e faltar em dias nos quais se podia comê-la (GALLAIS, 1942, p. 126).

No comércio das mercadorias locais, prevalecia o sistema de cabresto, ou seja, se o produtor era fornecedor de um comerciante, não podia vender para outro. Se o comerciante não estivesse presente quando o vendedor levava a mercadoria, este retornava para seu sítio com o produto, deixando para voltar outro dia.

A seguir, a título de curiosidade, uma tabela com os principais produtos comercializados na cidade e os preços vigentes no período.

PREÇOS VIGENTES EM PORTO NACIONAL 1892/190

Mercadoria	1892	1902	1906	1909
Feijão 40 l.	4\$000	12\$000	12\$000	8\$000
Farinha de mandioca 40l.	2\$000	3\$000	4\$000	2\$000
Arroz com casca 40l.	1\$000	2\$500	2\$000	-
Milho 40l.	1\$000	3\$000	-	-
Assucar 15 Kg.	7\$500	10\$000	12\$000	10\$000
Toucinho 1 Kg.	2\$000	1\$000	1\$000	1\$000
Carne de porco 1 Kg.	\$500	-	-	-
Sal 2 l.	1\$000	3\$000	3\$200	2\$000
Aguardente 2 l.	\$800	1\$500 (1l.)	-	-
Carne verde Kg.	-	\$200	\$400	\$400
Carne seca Kg.	\$240	\$500	\$500	-
Ovos dúzia	\$120	\$120	\$160	\$160
Galinha unidade	\$320	\$500	\$500	\$500
Leite 1 l.	\$200	\$200	-	-
Manteiga estrangeira lata	2\$500	2\$500	-	-
Solla meio	8\$000	6\$000	-	-
Vinho do Porto garrafa	2\$500	-	-	-
Cerveja meia garrafa	1\$000	-	-	-
Café 15 Kg.	35\$000	30\$000	30\$000	-
Rapadura unidade	\$480	\$500	\$500	\$500
Tapioca 40 l.	6\$000	6\$000	6\$000	-
Fumo 32m.	12\$000	-	-	-
Kerosene caixa	40\$000	-	-	-
Farinha de trigo 1 Kg.	1\$000	2\$000	2\$000	-

Couro espichado unidade	3\$000	3\$000	3\$000	-
Borracha 15 Kg.	15\$000	16\$000	-	-
Taboa de 10 palmos	3\$000	-	-	-
Ass. anual do periódico local	5\$000	6\$000	6\$000	-
Salário/soldado	55\$800	55\$800	-	-
Salário/Oficial de Justiça	40\$000	-	-	-
Diária paga a 1 preso/ dia	\$180	\$180	-	-

* Quadro elaborado pela autora a partir de dados existentes nos periódicos, Folha do Norte, O Incentivo, Norte de Goyaz, e documentos do Arquivo Histórico do Estado de Goiás.

Observa-se, que certos produtos conseguiam manter seu preço estável por um longo período de tempo, como é o caso de alguns dos originários do próprio lugar. O preço do couro por sete anos foi de 3\$000 reis, a rapadura \$500 reis, e a tapioca que custava 6\$000 reis, não teve alta nesse período. As maiores variações de preços para certos produtos importados podem ser explicadas pelo encarecimento e inconstância no transporte.

Comparação interessante que pode-se fazer é a diferença do valor de certos produtos com relação a outros. Por exemplo, em 1902, era necessário o valor de um couro inteiro para se comprar 2 litros de sal. Com 40 litros de arroz em casca comprava-se apenas 1 kg de farinha de trigo. O que se pode notar como regra geral, e que é compreensível, é que o valor dos bens importados era caríssimo em comparação aos produzidos na região. A variação de preços, mesmo para produtos locais, pode ser também explicada pela escassez do produto, devido a más colheitas. Era comum encontrar artigos nos periódicos, alertando os produtores da falta de algum gênero no comércio da cidade.

Um outro aspecto a ser analisado na vida do portuense é a rotina das relações familiares e com os de fora; dava-se muita importância às visitas. As crianças recebiam um tratamento muito rígido. Segundo a entrevistada Sra. Rita Guedes, houve uma inversão de valores no

relacionamento pais/filhos: “naquele tempo, os filhos eram escravos dos pais, e hoje ao contrário, os pais é que são escravos dos filhos”. O lugar das crianças era longe dos adultos, não se intrometiam nas conversas, os pais falavam com voz ríspida com os filhos, o tratamento era muito rigoroso, e os castigos eram constantes. Isto no entanto não era prerrogativa de Porto Nacional, como podemos verificar, o mesmo ocorria na cidade de Goiás, como demonstram os versos de Cora Coralina:

Criança no meu tempo de criança não valia mesmo nada.
A gente grande da casa, usava e abusava de pretensos direitos
de educação. Não poupava as crianças. Mas, as visitas...
– Valha-me Deus!... As visitas... Como eram queridas,
Recebidas, estimadas, conceituadas, agradadas! (CORALINA,
1980, p. 42-43)

Os jovens não possuíam liberdade para tomar decisões. Casavam-se geralmente cedo. O namoro era como em outras cidades do interior na época, preconizando nenhum contato físico e pouca conversa. Se acontecesse de uma moça perder a virgindade antes do casamento, perdia também as amigas, pois os pais não permitiam que suas filhas fossem companheiras de moça perdida.

Os rapazes tinham verdadeira aversão ao serviço militar. Quando eram de famílias influentes conseguiam ser dispensados, quando não, pediam ajuda a um padrinho ou amigo importante para escapar de tal encargo. Exemplo ilustrativo é o verso que se segue:

Cocoróte
(Na sala da Intendência estão muitos rapazes sacudidos
requerendo isenção de serviço militar por causa de molestias)
Oh Themoteo, o que alegas
Contra o teu alistamento?
– Sofro Senr., tanta cousa
Que me dói tudo por dentro.

Eu também quero isenção,
Acode esperto o Rufino,
Porque sofri muita azia
Quando era pequenino.

Não sirvo, diz seu Jacob
Para nada de soldado
Inflama logo meus bofes
Assim que fico apertado.

– Esta dor gente reparem
Me maltrata... é um fastio...
– Eu cá tenho “empatharité”
Mas eu sou mais doentio.

– Meu mal, Senr., olhe o pulso
Já é chronico, imperdemido
Não durmo de dor na perna
– E eu do mal do cupido.

Como requer (despachei)
Tudo isso não tem cura
Só indefiro Silvano
Cuja doença é feiura.
Poeta Upa (Folha do Norte, n. 34, 1892)

Os idosos, segundo os entrevistados, recebiam muita atenção e cuidados. Suas opiniões eram valorizadas. As famílias eram numerosas, sendo comum famílias com dez filhos.

Outro aspecto que pode trazer importantes contribuições para a compreensão do cotidiano é a análise de processos criminais (Cf. CHALHOUB, 1986). Embora não tendo sido encontrado um número significativo deles, e os que foram localizados acharem-se em mal estado de conservação. Ainda assim, é possível ter-se idéia dos crimes mais comuns na virada do século, e, o mais importante, perceber pela leitura dos processos, as relações sociais em suas diversas faces.

QUADRO N. XII PROCESSOS CRIMINAIS 1900/1910

Tipo de Crime	Número
Assassinatos	8
Ofensas Físicas	7
Roubos	5
Defloramentos	2
Total	22

Cartório do Crime. Porto Nacional, 1900/1910.

Dos 22 processos analisados, conclui-se que a maior parte dos crimes foi cometida por pessoas do sexo masculino, sendo que, em apenas 2 casos houve a participação de mulheres, juntamente com um homem.

No caso dos assassinatos, 4 deles (50%), foram intencionais, sendo a outra metade, em legítima defesa ou por ferimentos que ocasionaram a morte. Exemplos desse tipo de crime: limpeza de espingarda, golpe com um facão na perna, golpe com o cano da espingarda em um bêbado que agredia o réu, etc. Os assassinatos intencionais eram por vinganças e brigas, havendo suspeita de apenas um crime peitado, ou seja, de encomenda.

As ofensas físicas que não resultaram em morte são agressões de praças a civis, espancamento de menor, ferimentos resultantes de brigas, ou cacetadas em pessoas que ofendiam a boa moral da comunidade, como por exemplo, um indivíduo que andava nu do outro lado do Tocantins, ou seja, fora da cidade. Ao ser questionado sobre sua atitude, esse indivíduo respondeu que não sabia haver morador por aquelas bandas.

Um menor de 12 anos foi espancado com um chicote de couro de anta, e seus gritos foram ouvidos por diversas testemunhas. O espancamento foi motivado pelo fato de o menor estar brigando com outro garoto, sobrinho do acusado. Depois de feito o corpo de delito e constatados os ferimentos, o acusado alegou ter autorização da mãe do menor, a mesma que o denunciou, para castigá-lo. O acusado conseguiu três testemunhas para deporem a seu favor.

Nos casos de defloramentos, comprovados em exame de corpo de delito, era de praxe estipular-se um valor, que variava entre 300 e

500 mil reis, como indenização pelo dano causado à vítima. O acusado buscava uma forma de provar que a menor não era mais virgem antes de seu relacionamento com ela, a fim de livrar-se do pagamento.

Embora o estudo não tenha abrangido todos os aspectos da vida do portuense, a rotina dos dias possibilitou conhecer detalhes importantes do seu dia a dia, permitindo visualizar como viviam os moradores de uma cidade das margens do Tocantins, entre o Sertão e o litoral.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo possibilitou vislumbrar um pouco da história, da cultura e do cotidiano da cidade de Porto Nacional e do antigo norte de Goiás, região pouco privilegiada pela historiografia.

Porto Nacional procurou, durante o século XIX e nas primeiras décadas do século XX, quebrar o isolamento ao qual estava inserido, buscando participar de certas benesses do litoral, através do rio Tocantins, pelo comércio com Belém. Mas, pode-se afirmar que apesar do contato com outras regiões, e, até mesmo, a convivência diária com imigrantes de outro país, como os dominicanos franceses, não houve alteração sensível em seus costumes diários, houve apenas uma lenta assimilação de certos hábitos.

A retrospectiva histórica sobre a origem de Porto Nacional, mostrou que a mesma surgiu como ponto de intercâmbio entre dois núcleos mineratórios, e desenvolveu-se, em conseqüência do escasseamento do ouro desses povoados.

Evidenciou-se também as diferenças entre o sul e o norte, as dificuldades enfrentadas por esta última região, o sentimento do nortense de ser preterido em favor do sul, e a permanente idéia de inúmeras riquezas no solo, subsolo, e no rio Tocantins, tanto por viajantes quanto pelos moradores da região.

No capítulo sobre a navegação através do rio Tocantins, descortinou-se um mundo desconhecido por muitos, diferente e com costumes próprios, que perduraram por mais de um século, possibilitando à região um meio de vida econômico e social sui gêneris.

O estudo possibilitou também mostrar as razões que fizeram de Porto Nacional uma cidade diferente das demais no norte do Estado, ou seja, o estabelecimento da ordem religiosa dominicana na cidade, a fundação de periódicos e a presença de um médico no local. Estes elementos trouxeram mudanças significativas, tanto no campo educacional, cultural, político e econômico, contribuindo para o fortalecimento da idéia de Porto Nacional ser a capital cultural do norte de Goiás

Ao abordar a última parte do trabalho, o cotidiano na cidade, a intenção foi analisar dois “tempos”, que embora pareçam distintos, estão muito ligados e se complementam; o tempo da festa e a rotina dos dias. Os dias de festas tornavam a dureza do dia a dia mais suportável.

Resta dizer que as considerações aqui explicitadas não são definitivas, pois a História é uma constante construção.

REFERÊNCIAS

- ALBERTI, Verena. *História Oral: a experiência do CPDOC*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1989.
- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. *Anais da Província de Goiás*. Goiânia: SUDECO/Governo de Goiás, 1963.
- ALMEIDA, Victor Coelho de. *Goiás – Usos – Costumes e Riquezas Naturais*. s/l, s/d.
- AMADO, Janaina. “História e Região: Reconhecendo e Construindo Espaços.” In: SILVA, Marcos A. (Coord.) *República em Migalhas – História Regional e local*. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, 1990.
- ANZAI, Leny Caselli. *Vida Cotidiana na Zona Rural do Município de Goiás 1888-1930*. Goiânia, UFG, mimeo, Dissertação de Mestrado, 1985.
- ARQUIVO HISTÓRICO ESTADUAL DE GOIÂNIA. Caixas de n. 1 ao 6 contendo diversos documentos referentes à cidade de Porto Imperial/Nacional. Goiânia.
- ARTIAGA, Zoroastro. *História de Goiás – Relato de Acontecimentos Históricos Goianos de 1592 a 1946*. Segundo Tomo, Goiânia: s/e, 1961.
- AUDRIN, José Maria. *Os Sertanejos Que Eu Conheci*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1963.
- _____. *Entre Sertanejos e Índios do Norte*. Rio de Janeiro: Livraria Agir Editora, 1946.
- AZEVEDO, Francico F. dos Santos. (org.) *Anuario Historico, Geographico e Descriptivo do Estado de Goyaz, para 1910*. Uberaba/Araguary/Goyaz: Ed. Proprietária, 1910.
- BERNARDI, Bernardo. *Introdução aos Estudos Etno-Antropológicos*. Lisboa: Edições 70, Lda, 1974.
- BERTRAN, Paulo. *História da Terra e do Homem no Planalto Central*. Brasília: Solo, 1994.
- _____. *Formação Econômica de Goiás*. Goiânia: Oriente, 1978.
- BORGES, Ana Maria e PALACIN, Luis. *Patrimônio Histórico de Goiás*. Goiânia: J. Câmara, s/d.
- BORGES, Rosa Durval. *Rio Araguaia corpo e alma*. São Paulo: Ed. da USP, 1987.
- BRAGA, Adalgiso Francisco. Entrevista. Porto Nacional, 1996.

- BRAGA, Pery do Espírito Santo. *Casos Reais e Inacreditáveis – Estórias do Norte Goiano e de Vários Setores do País*. s/l, s/e, 1986.
- BRANDÃO, A. J. Costa. *Almanach da Província de Goiás para o ano de 1886*. Goiânia: UFG, 1978.
- BRANDÃO, Carlos Rodrigues. *Memória do Sagrado. Estudos de religião e ritual*. São Paulo: Ed. Paulinas, 1985.
- BRASILIENSE, Eli. Entrevista. Goiânia, 1996.
- _____. *Bom Jesus do Pontal*. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1954.
- _____. *Pium – nos garimpos de Goiás*. Goiânia: Cultura Goiana, 1967.
- BUARQUE, Manoel. *Tocantins e Araguaia*. Belém: Typographia da Imprensa Oficial do Estado, 1919.
- BURKE, Peter (org.). *A Escrita da História*. São Paulo: UNESP, 1992.
- MEMÓRIA DOMINICANA. Cadernos da Coleção Memória Dominicana. Juiz de Fora, n.º 1 ao 20. Diversas datas.
- CASTRO, Generosa Pinto de. Entrevista. Porto Nacional, 1996.
- CAVALCANTE, Maria do Espírito Santo Rosa. O Movimento Separatista do Norte de Goiás 1821-1988. Goiânia, UFG, Dissertação de Mestrado, 1980.
- CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano*. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.
- CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim – o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- _____. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- CHARTIER, Roger. *A História Cultural. Entre Práticas e Representações*. Lisboa: DIFEL, 1990.
- COLEÇÃO DAS LEIS MUNICIPAIS. Porto Nacional, 1902/1908. CORALINA, Cora. Poemas dos Becos de Goiás e Estórias Mais. 3.^a ed. Goiânia: Ed. UFG, 1980.
- COSTA, Lena C. B. Ferreira. *Arraial e Coronel – dois estudos de História Social*. São Paulo: Cultrix, s/d.
- CRUZ, Modesta da. Irmã Dominicana. Porto Nacional, 1996.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *Quotidiano e Poder em São Paulo no Século XIX*, São Paulo; Brasiliense, 1995.
- DOLES, Dalísia R. Martins. *As Comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Oriente, 1973.
- DOSSE, François. *A História em Migalhas. Dos Annales à Nova História*. São Paulo: Ed. Da Universidade Estadual de Campinas, 1992.
- ETZEL, Eduardo. *Divino – Simbolismo no Folclore e na Arte Popular*. Rio de Janeiro: Kosmos; São Paulo: Giordano, 1995.
- FALCON, Francisco J. C. *A História Cultural. Rascunhos de História*. Rio de Janeiro: Ed. PUC, 1991.
- FENELON, Déa Ribeiro. Cultura e História Social: Historiografia e Pesquisa. In: *Projeto História* n. 10, São Paulo: EDUC, 1993.
- FOLHA DO NORTE. Periódico. Porto Nacional. do n. 1 ao 51, de 1891/1894.
- FRANCO, Solange Maria. *Porto em Fato & Verso*. Goiânia: By Solange, 1987.

- GAETA, Maria Aparecida Junqueira Veiga. “A Fala dos Lugares Perdidos: a cidade do desejo”. In: *Revista Brasileira de História*, v. 15, n. 30, Contexto/ANPUH, 1995.
- GALLAIS, Pe. Estevão Maria. *O Apóstolo do Araguaia: Frei Gil missionário dominicano*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1924.
- GEERTZ, Clifford. *A Interpretação das Culturas*. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1989. GINZBURG, Carlo. *O Queijo e os Vermes. O Cotidiano e as Idéias de um Moleiro perseguido pela Inquisição*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- GODINHO, Durval C. *História de Porto Nacional*. s/e, 1988.
- GONTIJO, Ana Braga Machado. Suplemento Literário de, O Popular, Goiânia: 1972.
- HELLER, Agnes. *O Quotidiano e a História*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1972.
- HERSKOVITS, Melville J. *Antropologia Cultural*. São Paulo: Ed. Mestre Jou, 1963.
- HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- IPEH-BC Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central. Goiânia.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A História em Questão: Historiografia Brasileira Contemporânea*. Petrópolis: Vozes, 1976.
- LARAIÁ, Roque de Barros. *Cultura – Um Conceito Antropológico*. 7. ed. Rio de Janeiro: Zahar Ed. 1993.
- LEAL, Oscar. *Viagem a um Paiz de Selvagens*. Lisboa: Livraria de Antonio M. Pereira, Coleção Assuntos Goianos, v. 2184, IPEH-BC, 1985.
- _____. *Viagens às Terras Goyanas (Brasil Central)*. Coleção Documentos Goianos, Goiânia: Ed. da UFG, 1980.
- LE GOFF, Jacques. (org.) *A História Nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1990.
- _____. *O Maravilhoso e o Quotidiano no Ocidente Medieval*. Lisboa: Edições 70, 1985.
- LIMA, Manoel Ferreira. Vozes do Caminho. Goiânia: s/e, 1975.
- LLECH, Fr. Germano. “A Ordem Dominicana em Goiás”. Tradução de Genesco Ferreira Bretas. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Goiás*, n. 5, 1976.
- LOPES, Maria Antonieta Borges e Mônica M. Teixeira Vale Bichutte (Org.) *Dominicanas: Cem Anos de Missão no Brasil*. Uberaba: Ed. Vitória, 1986.
- LUSTOSA, Oscar de F. “Os Dominicanos e a Igreja no Brasil.” In: *Os Dominicanos*. São Paulo: Província Dominicana do Brasil, 1981.
- LUZ, Maria Amélia de Alencar. *Estrutura Fundiária em Goiás: consolidação e mudança*. Goiânia: UFG, mimeo, Dissertação de Mestrado, 1981.
- MANUSCRITOS DAS IRMAS DOMINICANAS (em francês). Porto Nacional.
- MARANHÃO, Othon. *Setentrião Goiano*. Goiânia: Ed. Piratininga, s/d.
- MATTOS, Raymundo José da Cunha. *Chorographia Histórica da Província de Goyáz*. Goiânia: SUDECO/Governo de Goiás, 1979.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom (org.). *(Re) introduzindo História Oral no Brasil*. São Paulo: Xamã/USP, 1996.
- MEIRELLES, Evangelino e Gelmires Reis (Org.) *Almanach de Santa Luzia para 1920*. Santa Luzia: Typographia do Planalto, 1920.
- MIRANDA, Ana Brito. *História de Pedro Afonso*. Goiânia: Oriente, 1973.
- MORAES, Maria Augusta de Sant’anna. *História de uma Oligarquia: Os Bulhões*. Goiânia

: Oriente, 1985.

MOREIRA, Eidorfe. *Sertão – a palavra e a imagem*. Belém: s/e, 1959.

MORLEY, Helena. *Minha Vida de Menina*. 5. ed., Rio de Janeiro: José Olympio Ed., s/d.

NEGRY, André de Oliveira. Entrevista. Porto Nacional, 1996.

NEGRY, Rita Guedes. Entrevista. Porto Nacional, 1996.

NORTE DE GOYAZ. Periódico. Porto Nacional, n. 1 ao 120, de 1905/1910.

O INCENTIVO. Periódico. Porto Nacional, n. 1 ao 22, de 1901/1902.

OZOUF, Mona. “A Festa: sob a Revolução Francesa.” In: *História: Novos Objetos*. LE GOFF, Jacques e NORA, Pierre (Direção). Tradução de Terezinha Marinho. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.

PALACIN, Luis e MORAES, Maria A. de Sant’Anna. *História de Goiás. (1722-1972)* 5ª ed. Goiânia: Ed. da UCG, 1989.

PALACIN, Luis. *Coronelismo no Extremo Norte de Goiás – O Padre João e as Três Revoluções de Boa Vista*. Goiânia: Cegraf, 1990.

PASSERINI, Luisa. “Mitobiografia em História Oral”. In: *Projeto História* PUC/SP, n. 10, 1996.

PATERNOSTRO, Julio. *Viagem ao Tocantins*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945.

PINTO, Maria Inez Machado Borges. *Cotidiano e Sobrevivência: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo 1890-1914*. São Paulo: Ed. da USP, 1994.

PIRES, Adozinda Luzo. *Meu Mundo Encontrado*. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica Ed., 1979.

POHL, Emanuel Johann. *Viagem ao Interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: USP, 1976.

PÓVOA, Osvaldo Rodrigues. *Quinta-Feira Sangrenta*. Goiânia: Líder, 1979.

PRIORI, Ângelo. “História Regional e Local: Métodos e Fontes”. In: *Revista de Pós Graduação em História*. Assis: UNESP, 1994, vol. 2.

ROCHA, Mateus. “As Origens da Ordem dos Pregadores.” In: *Os Dominicanos*. São Paulo: Província Dominicana do Brasil, 1981.

RODRIGUES, Lysias A. *O Rio dos Tocantins*. Goiânia: Governo de Goiás, 1978. _____ *Roteiro do Tocantins*. Goiânia: Ed. Líder, 1978.

SAINT-HILAIRE, August de. *Viagem à Província de Goiás*. Tradução de Regina Regis Junqueira. Belo Horezonte: Itatiaia, 1975.

SANTOS, Edivaldo Antônio dos. *Os Dominicanos em Goiás e Tocantins 1881-1930 Fundação e Consolidação da Missão Dominicana no Brasil*. Goiânia, UFG, Dissertação de Mestrado, 1996.

SILVA, Francisco Ayres da. *Caminhos de Outrora – Diário de Viagens*. Goiânia: Oriente, 1972.

SILVA, J. T. da Fonseca. *Lugares e Pessoas*. São Paulo: Escolas Profissionais Salesianas, 1948.

SILVA, Marcos A. da. (coord.) *República em Migalhas – História Regional e Local*. São Paulo: Marcos Zero/ANPUH, 1990.

SILVA, Pedro Pereira da. Entrevista. Porto Nacional, 1996.

SILVEIRA, Peixoto da. *A Nova Capital – porque, para onde e como mudar a capital*

federal. Goiânia: Pongetti, 1957.

SOUZA, Luiz Antonio da Silva e. *O Descobrimento da Capitania de Goyaz* (Governo, População e coisas mais notáveis). Goiânia: UFG, 1967.

SOUZA FILHO, Eduardo Henrique de. *As Reminiscências de Um Juiz*. Goiânia: Oriente, 1980.

TELES, José Mendonça. *Um Rio dentro de Mim*. Goiânia: Oriente, 1979.

_____. *Vida e Obra de Silva e Souza*. Goiânia: Oriente, 1978.

TIBALLI, Elianda F. Arantes. *A Expansão do Povoamento em Goiás Século XIX*. Goiânia, UFG, mimeo, Dissertação de Mestrado, 1991.

THOMPSON, E. P. *Formação da Classe Operária Inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

WACHTEL, Nathan. "A Aculturação" In: *História: Novos Problemas*. Jacques Le Goff e Pierre Nora (direção). Tradução de Theo Santiago. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1976.

WILLIAMS, Raymond. *Cultura – Com Vistas a uma Sociologia da Cultura*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.



Este livro foi composto em Times New Roman, corpo 11/13,2
Impresso pela Universidade Estadual de Goiás sobre papel off-set 75g/m²
BR-153 – Quadra Área – 75.132-903 – Anápolis-GO
www.ueg.br / Fone: (62) 3328-1153