

Insubmissos e desertores: os barqueiros do Araguaia e a divisão do trabalho na navegação interprovincial - (Goiás-Pará – século 19)

Marina Haizenreder Ertzogue *

Resumo: Neste texto falaremos da história do rio Araguaia e do projeto de navegação fluvial no território que pertenceu a Goiás. O artigo tem como objetivo analisar o trabalho cotidiano de uma parte da população pobre constituída por ribeirinhos, os barqueiros do rio Araguaia. O artigo discute a divisão do trabalho; as dificuldades e perigos enfrentados em uma navegação incipiente e a natureza do rio. O texto também apresenta casos de indisciplina em barcos que viajavam entre Goiás e Pará, no século 19. Os diários de viajantes que visitaram a região são as fontes usadas na pesquisa.

Palavras-chave: rio Araguaia – barqueiros – navegação.

Abstract. In this paper we will discuss the history of the Araguaia River and the project for navigation on the territory that once belonged to Goiás. This article aims to analyse the work's everyday of a portion the poor population, constituted the riverine populations, the boatmen of the Araguaia River. The article discusses; the division of work, the difficulties and dangers faced in an incipient navigation and the river's nature. The text also presents cases of indiscipline in boats traveling between Goiás and Pará, in the 19th century. Diaries of travelers who visited the region are the sources used in the research.

Keywords: Araguaia River – boatmen – navigation.

Navegando o rio Araguaia

08 de julho de 1844. Descendo o rio – Cachoeiras e correntezas.

* Doutorado em História Social na USP. Professora do PPG do CIAMB da Universidade Federal do Tocantins. O artigo faz parte do projeto “Barqueiros do Araguaia: narrativa, sertão e solidão” com bolsa Produtividade em Pesquisa, CNPq.

O naturalista Francis de Castelnau¹ deixou registrado no diário de viagem² um longo relato sobre a perícia e coragem dos barqueiros do Araguaia numa arriscada transposição das corredeiras de Carreira Comprida. Se dessem eles um passo em falso, ou se rompesse uma das cordas que prendiam o bote, fatalmente se despedaçaria na colisão com as pedras na decida do rio Araguaia. “Em cada embarcação ficavam apenas dois homens, armados de compridas varas, que guiavam as canoas, impedindo que a correnteza as arrastasse por entre os rochedos com excessiva rapidez”.³ Outros homens da tripulação controlavam a velocidade, “segurando-as de fora, por meio de cordas, sendo obrigados a seguir os movimentos da embarcação, ora a nado, ora trepando sobre as pedras que víamos apontar em cima da espuma fervente”.⁴

Alguns remeiros ficavam na corredeira, dentro do rio, esperando que a canoa passasse na sua frente “rápida como uma flecha”, a fim de, “com incrível destreza, segurar-lhe a corda, até que os companheiros viessem alcançá-los”.⁵ Francis Castelnau termina a narrativa reconhecendo a bravura dos barqueiros: “Nenhum louvor seria demasiado à coragem e atividade desenvolvidas pelos nossos brasileiros nessa rude tarefa”.⁶

Da odisséia narrada pelo viajante na transposição das correntezas do rio, aventura que se repete em relatos de outros exploradores que fizeram a mesma travessia no século 19, interessa saber: 1ª. Quem eram os barqueiros que exerciam tão arriscada tarefa?

¹ O viajante naturalista foi encarregado pelo governo francês para liderar uma expedição científica em regiões centrais da América do Sul com objetivo de mapear “o ainda mal definido divisor de águas entre os afluentes da margem direita do Amazonas, ao norte, e os formadores da bacia do Prata, ao sul.” Conferir PORRO, Antônio. “Índios e brancos no rio Amazonas em 1847: páginas de Castelnau inéditas em português, traduzidas e anotadas.” *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*. São Paulo, nº 56, jun./2013, p. 281.

² CASTELNAU, Francis de. *Expedição às regiões centrais da América do Sul*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949.

³ CASTELNAU, op. cit., p. 322.

⁴ Idem.

⁵ Idem.

⁶ Idem.

Nosso ponto de partida é um excerto de *O queijo e os vermes*. Carlo Ginzburg refaz a indagação do poema “Perguntas de um trabalhador que lê” de Bertold Brecht. - “Quem construiu Tebas das sete portas?” – Pergunta o leitor operário de Brecht. “As fontes não nos contam nada daqueles pedreiros anônimos, mas a pergunta conserva todo seu peso”.⁷

A narrativa da história dos barqueiros converge para uma investigação sobre a “experiência de classe” na perspectiva da História Social apontada por Sandra Pesavento no sentido de “resgatar as práticas cotidianas de existência”.⁸

Inicialmente, a intenção era perceber os barqueiros como protagonistas anônimos da história, na concepção de George Rudé,⁹ um dos pioneiros da história que “o povo fez”. Todavia, os registros sobre insubordinações e deserções entre barqueiros, além de esparsos, é forçoso dizer, estão registrados em fontes oficiais, produzidas de acordo com interesses dos segmentos dominantes. George Rudé conduz nossa reflexão quando trata do uso das fontes tradicionais. Fontes com tendências para apresentar a questão do ponto de vista dos governantes, da aristocracia ou da classe média mais próspera, – “em suma, do ângulo de grupos e classes superiores àqueles a que geralmente pertencem os participantes” de sublevações sociais.¹⁰

Esse é o caso do Decreto nº 750,¹¹ lei que regulamentava o funcionamento de presídios militares às margens do rio Araguaia, o documento mostra a tensão entre barqueiros e contratantes, como também institui a disciplina militar para a contenção da insubordinação da tripulação na travessia entre Goiás e Pará, revelando a intervenção do Estado na navegação.

⁷ GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 11.

⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História e história cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2003,, p 15.

⁹ RUDÉ, George. *A multidão na História*. Rio de Janeiro: Campus, 1991.

¹⁰ RUDÉ, George, op. cit., p. 10.

¹¹ Decreto nº 750 – de 03 de janeiro de 1851. *Aprova e manda que se execute nos Presídios Leopoldina e Santa Isabel o Regulamento para os Presídios Militares fundados à margem do Rio Araguaia na Província de Goiás*. Ministério do Império. Coleção das Leis do Império do Brasil. Tomo 14. Parte 2. Seção 1.ª, p. 10.

Complementa a primeira pergunta outras indagações: - 2ª Qual a origem social dos barqueiros do Araguaia? 3ª questão: Como era divisão de trabalho nos botes?

Por fim, optamos pela análise na perspectiva de Michel Certeau. Em *Invenção do cotidiano*, sobre os relatos que compõe a obra, “pretendem narrar práticas comuns. Introduzir com as experiências particulares, as frequentações, as solidariedades e as lutas que organizam o espaço aonde essas narrações vão abrindo um caminho, significará delimitar um campo”.¹²

Caminhos foram abertos na pesquisa, alguns tão surpreendentes que delimitam outras possibilidades. A sensibilidade de exploradores estrangeiros, como Francis Castelnau e Henri Coudreau, por exemplo, não deixaram sem resposta a primeira indagação:

Quem eram os barqueiros que exerciam tão arriscada tarefa?

O explorador francês Henri Coudreau, encarregado pelo governo do Pará de estudar os rios Tocantins e Araguaia, registrou no diário em dezembro de 1896: “Meu pelo piloto Raymundo Teixeira, um homem de certa idade, muito grave, ao que parece é de confiança”.¹³ Com seis homens na tripulação: Hipólito, Raimundão, Joaquim e os jovens. Pedro e João Raimundinho, o explorador acreditava que “sem muita dificuldade, pelo menos eu acho, passaremos as cachoeiras do Baixo Tocantins e continuaremos rapidamente nossa viagem na subida do Araguaia”.¹⁴ Henri Coudreau não apenas relacionou sua tripulação, ele também publicou no diário de viagem retratos individuais do piloto e dos remeiros.

Barcos e barqueiros do Araguaia

Descrevemos, antes de tratar do cotidiano dos barqueiros do Araguaia, a embarcação típica de Goiás no século 19. “O bote de Goiás, que o povo chama de *canoas dos*

¹² CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano*. 1. Artes de fazer. Petrópolis: 2008, p. 35.

¹³ COUDREAU, Henri. *Voyage au Tocantins — Araguaia*: Paris: A. Lahure, Imprimeur-Editeur, 1897, p. 27.

¹⁴ Idem.

mineiros”¹⁵ fazia o comércio entre Goiás e Pará. A embarcação era adaptada para suportar as condições hidrográficas do rio, na passagem das cachoeiras. Para evitar que o barco alagasse “trazem entre seus aparelhos a baeta grossa que é ultimamente empregada nesta navegação semibárbara, mas quase heroica; ao chegarem a qualquer cachoeira perigosa”.¹⁶ Os remeiros tapavam a abertura da toda da proa com a baeta quando era bote arrastado pela força das águas “precipitava-se mergulhando a proa no golfão das cataratas, mas surge á superfície no meio das ondas espumantes sem penetrar-lhe no interior uma gota d’água”.¹⁷

Em *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil* (1888)¹⁸ Antônio Alves da Câmara descreve com detalhe o bote mineiro. Grandes as embarcações que navegavam os rios Araguaia e Tocantins fazendo o transporte de couros secos provenientes de Goiás para comercializar no Pará. No regresso, vinham carregados de sal e outros gêneros daquela província. As viagens eram anuais, no tempo das cheias dos rios, a fim de passar as cachoeiras. Uma viagem redonda (ida e volta) durava em torno de seis meses.

As embarcações eram rasas e com bordas muito baixa, movidas por remos ou *zingas* (varas). “Os tripulantes assentados na borda, escoram os pés nas costas do que lhe está na frente, e remam com as pás em um movimento muito acelerado, dando grande velocidade à embarcação; mas sempre em favor da maré, quando há”.¹⁹ O bote era comprido, com uma enorme tolda coberta de palha para abrigar a carga e a tripulação, com uma pequena porta no centro de cada lado, e uma na proa.²⁰ A tripulação variava em torno de 12 a 50 tripulantes,

¹⁵ “Descrição de viagem ao Tocantins até a cachoeira das Guaribas e ás bahias do rio Anapú, pelo secretario da província, Domingo Soares Ferreira Penna, da exploração e exame do mesmo rio até acima das ultimas cachoeiras depois de sua junção com o Araguaia, pelo capitão-tenente da armada, Francisco Parahybuna dos Reis.” *Relatório dos negócios da província do Pará*. 1864, p. 34.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Idem.

¹⁸ Data da primeira edição do Livro. A segunda edição é publicada em 1937, na coleção Brasileira. 92.

¹⁹ CÂMARA, Antônio Alves. *Ensaio sobre as construções navais indígenas do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1937, (Brasília, v. 92), p. 167.

²⁰ O bote dos mineiros tinha o tombadilho: corredor transversal entre a extremidade da tolda do paiol e na frente da tolda da proa. O paiol era o depósito das mercadorias coberto de palha. Para proteção

além do piloto, que dirigia o bote, por cima da tolda, para controlar, a longa distancia, troncos, pedras, corredeiras ou rebojos que ameaçavam a integridade do bote.

Outro explorador, Jacome Martins Baggi de Araújo,²¹ percorreu de Leopoldina ao presidio de Santa Maria (Goiás) no vapor *Araguaia*, (1887). Após descrever as condições de trabalho nos botes, ele revelou suas fontes: “ministrou-me tão preciosas informações técnicas o senhor Passarinho, piloto do Araguaia”.²² Em barcos, “os ribeirinhos daqueles dois rios comerciam com a capital paraense, onde essas embarcações são vulgarmente conhecidas por botes dos mineiros”. Chamou atenção, em 1888, ano da publicação da crônica *Far-west brasileiro*, que a expressão ‘ribeirinho’ já era usada. A origem do nome: “bote mineiro” era do tempo da descoberta do ouro em Goiás. De Palma, Porto Imperial e Bom Vista, além do carregamento de couros, os botes levavam naquela época o ouro em pó ou em folhetos. Os comerciantes do extremo norte daquela província, em troca, traziam as desejadas mercadorias europeias.

“Passarinho”, “Ricardo”, “Basílio”, “Manoel Archanjo” e “Raymundo Teixeira” eram pilotos no rio Araguaia, eles ocupavam a posição mais elevada na hierarquia dos barqueiros. Os relatos de viajantes que registram esses nomes, muitos por gratidão dos sobreviventes, contam fragmentos de histórias desses homens anônimos.

Ricardo era o piloto na expedição de Francis Castelnau.

contra a chuva a cobertura era couro. O porão era a parte mais côncava do bote. Nas acomodações dentro da tolda da polpa, se armavam as redes de dormir, em geral, era ocupada pelo encarregado ou dono do bote. Em botes de 16 a 24 remos existiam três arcos que sustentavam a tolda da polpa onde estava o piloto, em pé sobre a tolda da proa, manejando o leme. (*Goiás*, 04/05/1888).

²¹ Jacome Martins Baggi de Araújo, bacharel em direito e chefe de polícia de Goiás, publicou seus relatos de viagem com anotações dos companheiros Leopoldo de Bulhões, politico e jornalista, e do engenheiro de obras militares Ferreira Gomes, no jornal *Goiás*, entre dezembro de 1887 até maio de 1888, sob o título *Far-west brasileiro*.

²² BAGGI, Jacome Martins. “*Far-west brasileiro*”. *Jornal Goiás*. 04/05/1888.

Desde a chegada á Salinas (1844) foi recomendada a contratação do “velho preto” que desceu o rio Araguaia quando era menino. “Passava ele por ser o pescador mais hábil do rio e o primeiro a travar relações com os índios Carajás; gozava, além disso, de excelente reputação de probidade”.²³ Vendo Ricardo pela primeira vez, o naturalista Castelnau disse ter ficado espantado com a fealdade do barqueiro, “mas tratei de ajustar esse homem útil, comprando-lhe a embarcação,²⁴ que ele se comprometeu a dar pronta dentro de pouco.”²⁵

Uma semana antes da passagem pelas corredeiras da Carreira Cumprida, Castelnau isolado dos camaradas, sozinho contemplava a natureza, “quando veio ter a mim o piloto Ricardo. O velho parecia tomado de forte emoção, sentando-se ao meu lado”.²⁶ Castelnau estranhou aquele gesto, o oposto “ao respeito profundo que sempre me testemunhou o pobre negro; mas percebi que inteiramente o absorviam e agitavam profundas cogitações”.²⁷

- “Estou velho, muito velho.”- disse Ricardo - “Seria ridículo ter medo quando me falta tão pouco para morrer; mas o senhor é moço, como são moços também todos estes rapazes, devendo, pois ter muito mais apego à vida do que um pobre negro, como eu”.²⁸ Indagou o piloto - “O senhor já pensou bem nas consequências que poderá ter uma expedição como esta em que estamos empenhados?” - “Há na nossa frente cachoeiras medonhas, que eu vi quando menino, mas cujas passagens confesso francamente não conhecer.”²⁹

²³ CASTELNAU, op. cit., p. 260.

²⁴ A expedição de Francis Castelnau era composta por duas embarcações que tinham aproximadamente sete metros de comprimento, podendo conter, além da equipagem, 800 a 1.500 quilos cada, além da terceira embarcação que era menor, incluindo uma canoa capaz de carregar 300 quilos. Além da tripulação, integravam a expedição o visconde Eugène d’Osery, engenheiro de minas, o zoólogo Émile Deville e o doutor Hugh Weddell, médico e botânico. Cf. CASTELNAU, Francis. *Expedição às regiões centrais da América do Sul* v. 1. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949.

²⁵ CASTELNAU, op. cit., p. 260.

²⁶ Idem.

²⁷ CASTELNAU, op. cit., p. 298.

²⁸ Idem.

²⁹ Idem.

Também alertou para a proximidade dos Xambioás, “os mais ferozes de todos os índios, que muito provavelmente irão se opor a nossa passagem”. Castelnau consciente do perigo respondeu ao piloto que se a expedição se desviasse do curso do rio não teriam provisões para continuar a viagem. - “Então seja feita a vontade de Deus, – mas é provável que muitos dos que agora cantam e riem, tenham próximo o dia de prestar contas ao Criador. - Da minha parte, estou pronto para acompanhá-los.”³⁰ Quando o piloto se retirou, Castelnau apertou-lhe a mão, com olhos cheios de lágrimas. Testemunha, por fim, que Ricardo fez toda a expedição, acompanhado do filho único. O piloto foi um homem de coragem e capaz de um devotamento sem limites.

Em outra parte do diário, num relato sobre a ameaça dos Xambioás, nas margens do Araguaia, Castelnau revela a idade avançada de Ricardo: “Nosso velho piloto contou-nos que a expedição em que ele tinha tomado parte quarenta anos atrás fora barrada pelas canoas desses índios a que foi necessário dar combate.”³¹

Os relatos de Castelnau tem semelhança com outros relatos de viagens analisados. Os pilotos são descritos por suas qualidades: longevidade, confiança e experiência em navegação na região do Araguaia. Ricardo reunia as qualidades desejáveis: experiência e lealdade. Outras características dos pilotos: ser empreiteiro ou construtor de embarcações, em alguns casos, o piloto ajustava com os camaradas a viagem, na qual, seguiam membros da família eram contratados.

Nenhum outro barqueiro era tão célebre no Araguaia quanto Manoel Arcanjo. Ele foi piloto de José Vieira Couto de Magalhães; Joaquim de Almeida Leite Moraes; Edmund Reynolds e Alexandre Middleton e do frei Étienne-Marie Gallais. Joaquim de Almeida Leite Moraes,³²

³⁰ Idem.

³¹ Ibidem, p. 318-319.

³² Nomeado governador de Goiás (1881). Ao final do mandato, em dezembro do mesmo ano, regressou á São Paulo onde residia sua família. Na viagem de volta repetiu o trajeto de José Viera Couto de Magalhães, presidente da província de Goiás (1863-1864). Leite Moraes desceu o rio Araguaia até Belém, de onde seguiu para o Rio de Janeiro e depois São Paulo.

governador da província de Goiás (1881) dedicou várias páginas de “Apontamentos de viagens” (1883) para as façanhas do piloto. Manoel Archanjo “com o braço apoiado sobre o leme e com os olhos fitos ao longe dirige o batel dos nossos destinos”.³³

De Leopoldina até o presídio de Santa Maria (antigo norte de Goiás)³⁴ Joaquim de Almeida viajou no bote *Rio Vermelho* que foi rebocado pelo vapor *Colombo*. Em Santa Maria contratou a tripulação que seguiu com ele até Belém do Pará, em 27 de dezembro de 1881, no bote *Rio Vermelho*. “O nosso piloto é o senhor Manoel Archanjo, preto e aleijado de uma mão, dizem-nos que é o melhor piloto e o melhor prático.”³⁵

Vinte anos depois, Manoel Archanjo era septuagenário, quando conduziu Étienne-Marie Gallais, de Leopoldina até Conceição do Araguaia, no sul do Pará, continuava a exercer a função de piloto.³⁶ O missionário Gallais deixou registros da contratação de Manoel Archanjo que não era apenas o seu piloto, mas também o encarregado da construção do bote e pela contratação dos remeiros. “Pobre e desprovida de tudo,” - queixava-se Étienne-Marie Gallais, - “Leopoldina não nos podia fornecer a modesta embarcação de que precisávamos para descer até Conceição”.³⁷ O vigário provincial se incumbiu dos preparativos da viagem e acertou com um antigo piloto de Couto de Magalhães.³⁸ “Manoel Archanjo, o nosso piloto, não é um

³³ MORAIS, Joaquim de Almeida Leite. *Apontamentos de viagem*. São Paulo: Edição do autor, 1883, p. 183.

³⁴ Estado do Tocantins.

³⁵ MORAIS, op. cit., p. 132.

³⁶ CORMINEIRO, Olivia Macedo Miranda. “Trilhas, veredas e ribeiras: os modos de vive dos sertanejos pobres no vales dos rios Araguaia e Tocantins. (século XIX-XX)”. Uberlândia. (tese de mestrado) Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Uberlândia, 2010, p. 181.

³⁷ GALLAIS, Étienne Marie Gallais. *Entre os índios do Araguaia*. Salvador: Livraria Progreso, 1954. p. 44.

³⁸ José Vieira Couto de Magalhães fundou a *Companhia de Navegação do Araguaia* (1868) com sede em Leopoldina. A empresa funcionava com três vapores: o *Colombo*, o *Araguaia* e o *Mineiro* para o transporte de passageiros, cargas e reboque de embarcações (botes) entre Goiás e Pará. A empresa operava em alguns trechos do rio Araguaia com navegabilidade para embarcações a vapor.

desconhecido; é conhecido até no Pará pelo nome de *Rei dos Pilotos do Araguaia*. Navegando há quase cinquenta anos nunca embarcação alguma soçobrou em suas mãos”.³⁹

O nome de Manoel Arcanjo era conhecido até no Pará, junto dele viajava seu irmão, também piloto, célebre na “carreira” para Belém, Basílio, “lutador infatigável de mil batalhas nos sertões do Araguaia, o prático que conhece o rio palmo a palmo, que tem sondado todos os seus tributários, todas as suas cachoeiras.”⁴⁰ Na travessia de Joaquim Basílio Arcanjo, Basílio pilotava a igarité, um pequeno barco de apoio à embarcação principal também usada na pesca. O parentesco de Basílio com Manoel Arcanjo foi relatado no diário do governador de Goiás. “O piloto, que até então atribuía a demora à pescaria, fica apreensivo e opina para que esperássemos pelos companheiros, entre os quais, estava o seu irmão Basílio e o meu criado Barbosa”.⁴¹

A confirmação do parentesco, e fama do piloto Manoel Arcanjo, aparece em nota da imprensa goiana, numa notícia sobre a viagem de exploração do Tocantins e Araguaia pelo engenheiro inglês Alexandre Middletin e Edmund Reynolds (1888) “Acompanha-os os célebres práticos do Araguaia Manoel Arcanjo e Basílio Arcanjo da Silva”⁴²

Para a viagem de Joaquim de Almeida Leite Morais, além dos pilotos Manoel Arcanjo e Basílio, foram contratados Sebastião e José Lino, dois proeiros “de têmperas diferentes e diferentes raças, o da esquerda, Sebastião, é preto, estatura mediana, corpo cheio” e o da direita, José Lino, “caboclo, alto, corpulento, cabelos mesclados de preto e ruivo”.⁴³ Sebastião que encarava com “soberano desprezo o perigo” era grave, sério e carrancudo. José Lino, por

³⁹ GALLAIS, op. cit., p. 45.

⁴⁰ MORAIS, op. cit., p. 180.

⁴¹ No final de dezembro de 1881, a igarité conduzida pelo piloto Basílio, tripulada por Babosa e um remeiro, naufragou na passagem pelas cachoeiras de São Miguel. Barbosa morreu afogado. MORAIS, op., cit., 173-176.

⁴² Jornal *Goiás*, 06/10/1888.

⁴³ MORAIS, op. cit., p. 214.

sua vez, era “frio e calmo”, enfrentava o perigo “com o riso nos lábios”. Ambos “iguais na força e na destreza, não esperam a voz do piloto; comandam as respectivas turmas de remeiros”.⁴⁴

A tripulação era formada por 16 remeiros, entre os quais, dois eram proeiros; dois polpeiros; dois contraproeiros e um cozinheiro. Entre os remeiros, três índios, (Carajás, Caiapó e Gavião) que serviam como interprete. Sobre as habilidades da tripulação na divisão do trabalho: “lugares certos no bote que exigem habilitações especiais referentes á força, á agilidade e à experiência, provadas em diferentes viagens”.⁴⁵ Todavia, em situações de riscos toda a tripulação remava. Na passagem do bote *Rio Vermelho* pelas cachoeiras da Itaboca, Valentim, o cozinheiro, abandona o fogão e “troca á sua colher de pau pelo remo”.⁴⁶

Começa a viagem...

E o Rio Vermelho fez-se ao largo...

O piloto toma o seu posto e os remeiros os seus lugares, e a um sinal dado— quinze remos cabem na água... e quinze vezes entoam um canto triste, monótono e cadenciado... e o Rio-Vermelho desliza-se pela superfície do Araguaia. Santa Maria foge...

Aquela pancada compassada dos remos na água, harmonizando-se com o canto triste dos que os manejam...

Era uma tristeza profunda.⁴⁷

Joaquim de Almeida Leite Morais conta que antes do início da travessia “os camaradas despem-se, conservando apenas uma tanga atada na cintura, e sentam-se enfileirados, oito, de lado a lado, guardando a graduação existente entre eles”.⁴⁸

A tripulação do bote mineiro era composta pelo piloto; proeiro, contraproeiros (02); popeiro e remeiros: 08, 12 ou 16, além do piloto de igarité ou montaria, um mariscador, em algumas viagens, também contratavam o cozinheiro.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Ibidem, p. 132.

⁴⁶ Ibidem, p. 201.

⁴⁷ MORAIS, op. cit., p. 132.

⁴⁸ Ibidem, p. 136.

Os proeiros ficavam na extremidade da proa, enquanto os poupeiros colocavam-se entre as duas “toldas”, encostados na da popa. Os remeiros eram divididos em duas filas. O proeiro da direita governava a respectiva fila e o da esquerda a fila correspondente. O piloto comandava a todos. O popeiro ficava na popa para manejar a embarcação.

Joaquim de Almeida descreve as acomodações do bote *Rio Vermelho*. Ancorado o bote, à noite, uma sentinela, próxima ao leme fazia a vigília. O local reservado para dormitório era na tolda, onde ficava o leme, ocupado geralmente pelo dono da embarcação, encarregado ou passageiros ilustres que dormiam em redes.

Os remeiros estendiam-se em cima da tolda da proa, dormiam ao relento. O piloto fazia sua cama ao lado do leme, em cima da tolda da popa e os demais cruzavam as redes na proa e por baixo da tolda. Pela manhã, “os remeiros levantaram-se, tomam a sua aguardente e o seu café, voltam seus postos. (...) O piloto dirige de pé, com o seu braço apoiado sobre a cauda do leme”.⁴⁹

Enquanto remava, a tripulação cantava. Um canto “puxado” pelo proeiro era respondido pelos remeiros. Cada remada na água era cadenciada. Duas pancadas rápidas e a 3ª compassada; três pancadas precipitadas e a 4ª distanciada. O choque dos remos, em harmonia cadenciada, entusiasmava os remeiros e tripulantes.

Tendo á frente o grande travessão do Itaipava, onde o rio estreita-se, a velocidade aumentava. E os remeiros, a uma voz do piloto, precipitam com força e rapidez os remos, “que giram por sobre as cabeças, e as cobrindo com uma nuvem de pingos d'agua”. O bote “voa” precipitando-se no canal tortuoso. Nas cachoeiras, o remo era abandonado. Um dos proeiros, o Sebastião, de pé na extremidade da proa, com um *varejão* nas mãos, “tem os olhos fitos no piloto, e ao mesmo tempo, os volta para frente... o bote, ao cair no canal, balanceia e oscila, como que submergindo, mas voando sempre; à direita e à esquerda, e, na frente, rochedos.”⁵⁰

⁴⁹ Ibidem, p. 150.

⁵⁰ MORAIS, op. cit., p. 167.

Em 1888, a divisão do trabalho no bote mineiro foi descrita por Jacome Martins Baggi de Araújo com as informações de antigos barqueiros do Araguaia, Ignácio, Passarinho e Tição. O piloto, o homem do leme, era “quem comanda a manobra, e, salvo os casos urgentes, entende-se só diretamente com os dois proeiros”.⁵¹

Em *Apontamentos de viagem*, Joaquim de Almeida destaca outra habilidade dos pilotos, a simpatia e o carisma, além da voz de comando. Manoel Arcanjo, de pé em cima da tolda, “com o braço aleijado sobre o leme, assim os anima: — Não tenham medo, meninos, eu aqui estou no leme; vocês sem mim, nada são; eu, sem vocês, nada sou; dê-me. a velocidade que eu darei a direção”.⁵² Manoel Arcanjo no comando: — “Vamos, rema, reina, meninada; dobra o espinhaço, encosta a cabeça no dedo grande do pé; não tenham medo; eu aqui estou—e quando aqui estou não há perigo”.⁵³

Proeiros e contraproeiros eram encarregados de manter o ritmo da remada. Dividiam-se entre as duas filas de remeiros, um ficava na esquerda e o outro na direita das alas. O mais simpático á tripulação marcava o compasso da remada. Gritava “eih” e batia na água o remo. Isto era acompanhado pelo segundo proeiro.

Os remeiros, em duas filas, seguiam o compasso da remada indicado pelos proeiros. Quando os proeiros amiudavam o grito a tripulação remava com rapidez, isto também era um alerta de perigo. Todavia, se o grito fosse prolongado, era um sinal para cessar de remar. Era atribuição do proeiros se um bote colidisse com as pedras, soltar na água; verificar os estragos e consertar.

Os contraproeiros atrás dos proeiros, em frente às duas filas de remeiros, tinham por obrigação remar e varejar como proeiros e remeiros, além disso, os contraproeiros deviam amarrar ou desatar o bote, assim como, soltar na água em situação de perigo iminente, “haja

⁵¹ BAGGI, Jacome Martins. “Far-west brasileiro”. *Jornal Goiás*. 15/05/1888.

⁵² MORAIS, op. cit., p. 210.

⁵³ Idem.

ou não a probabilidade de morrer ou ser carregado pela correnteza”⁵⁴ para amarrar o bote nas pedras ou em galhos para evitar um naufrágio.

Em lugares de difícil acesso, os contraproeiros ajudavam o proeiro com o leme “aguentando”, isto é, apoiando a vara no fundo ou na pedra para mudar a direção do bote, ou “batendo”, isto é, atravessando a vara na água adiante do bote e “carregar” a ponta da mesma para o lado que o piloto ordenava, “o que na falta do fundo ou da pedra serve para ajudar o leme”.⁵⁵

Os remeiros realizavam a tarefa mais exaustiva, sendo menos remunerados e a maioria na tripulação. “Quando a tripulação vai remar assenta-se á amazona nas *meias cobertas*”,⁵⁶ em geral, os pés para fora. “Molhados até o assento quando o bote está carregado, até a cintura, ou acima dela, na maresia das cachoeiras, que às vezes chega a carregar consigo algum deles”.⁵⁷

“Varejar,” expressão dos barqueiros do rio São Francisco, isto é, impulsionar a embarcação com o varejão, (vara comprida), além de mais exaustivo que remar era doloroso. No rio Araguaia recebeu o nome de *zinga*, além de arriscada, deixava no peito do barqueiro feridas abertas, porque o homem impulsionava a ponta da vara contra o peito para dar efeito da “alavanca” ao varejão. O peito debruçado sobre a extremidade superior do varejão, que lhe comprime o peito produz com o tempo uma larga circunferência calosa, de cor mais escura que o restante da epiderme.

⁵⁴ BAGGI, Jacome Martins. “Far-west brasileiro”. *Jornal Goiás*. 15/05/1888.

⁵⁵ BAGGI, Jacome Martins. “Far-west brasileiro”. *Jornal Goiás*. 15/05/1888.

⁵⁶ Tratava-se as bordas dos botes, aos quais correm ao nível da base “da tolda de proa” com um palmo de largura, e são marginadas do lado externo por um refego de madeira, chamado “guarda do remo” que tem uma polegada de largura e uma polegada de altura, que serve para os remeiros não escorregarem, porque é nas “meias cobertas” que eles se sentam para remar, e é pelas “meias cobertas” que eles andam quando usam as zingas (varejões) para impulsionar o bote. (*Goiás*, 04/05/1888).

⁵⁷ BAGGI, Jacome Martins. “Far-west brasileiro”. *Jornal Goiás*. 04/05/1888

A zinga servia para movimentar o bote contra correntezas. As varas da zinga eram leves e quebradiças, “tendo eu assistido na subida de Santa Maria do Araguaia ao travessão de Sant’Anna, quatro léguas de extensão que fizemos de bote, umas duas quedas de homens por esse acidente”.⁵⁸

Em situação de risco, sob as ordens dos proeiros, contraproeiros e remeiros, se atiravam no rio com cordas para amarrar a embarcação, em naufrágios ou choque com as pedras ou rebojos. Não saltavam na água os poupeiros, nem os dois últimos remeiros da fila, estes ficavam para poder esvaziar a água do bote quando ficava alagado.

Por fim, os mariscadores que eram contratados para pescar e caçar para alimentar a tripulação na viagem. Carregar um grande suprimento de farinha, sal e carne seca no paiol, além de ocupar o espaço das mercadorias, apodrecia na viagem. O mariscador, além de caçar e pescar servia como guia na montaria, pequeno barco para exploração dos rios, algumas comitivas também tinham um cozinheiro.

Ajustes, salários, riscos...

Aqueles que se empregavam no transporte fluvial eram chamados “camaradas” ou tripulantes, às vezes, “barqueiros”, pois barqueiro também era o contratador de uma pequena embarcação. A documentação pesquisada permite inferir que a maioria dos tripulantes e dos “camaradas” eram indígenas e caboclos que habitavam as margens do rio Araguaia.

Em novembro de 1809, Francisco de Assis Mascarenhas, governador da Capitania de Goiás, na carta ao sucessor, Fernando Delgado Freire de Castilho, aconselha a preservação de aldeias indígenas às margens do Araguaia, na Comarca do Norte de Goiás⁵⁹ dizendo que [...] “as ditas aldeias vigiando-se cuidadosamente na sua administração econômica, podem

⁵⁸ Idem.

⁵⁹ Divisão administrativa criada por Alvará de 18/03/1809.

oferecer por um pequeno interesse [remuneração] gente suficiente para a tripulação das canoas que naveguem para o Pará”.⁶⁰

Na mesma carta, Francisco de Assis Mascarenhas ressalta as instruções à D. João Manoel de Menezes, em *Aviso da Secretaria de Estado dos Negócios Ultramarino*, publicada em 10 de janeiro de 1799, que recomendava “muito particularmente” ao governo de Goiás promover a navegação dos rios Araguaia e Tocantins e o comércio com o Grão-Pará.

Por falta de braços para a navegação interprovincial, Francisco de Assis Mascarenhas aconselhava ao governo empregar indígenas que viviam às margens do Araguaia: “Esta gente é a melhor que se conhece para o serviço dos rios”, além disso, “povoar os novos presídios que se houvesse criar sobre as margens do rio Araguaia, sendo quase impossível achar outra gente mais capaz, e de constituição mais análoga ao clima daquelas paragens”.⁶¹

Contratos e ajustes – Na viagem que fez *De Goiás a Belém*, (1848) Rufino Teotônio Segurado navegou o rio Araguaia, seguindo um itinerário do marechal Cunha Mattos e trazendo consigo dois militares que haviam descido o rio Araguaia com Francis Castelnau. Em 26 de setembro, Teotônio Segurado usa barcos dos Carajás para o carreto e descreve a utilização da mão-de-obra indígena: “Todos estes dias estiveram os índios em minha companhia, e muito me ajudaram em todo o serviço da navegação, no que são muito hábeis. Eu brindei-os na ocasião com 33 peças de ferramenta de roça, facões, fumo e missangas”.⁶²

Dia 15 de agosto de 1847, entre a tripulação, contratou indígenas conhecedores do curso dos rios. “Despedi quatro índios *Apinajé* que fizeram parte da tripulação, e que tendo recebido seus salários seguiram para as suas aldeias”.⁶³

Negociantes das vilas do norte da província de Goiás que exploravam o comércio com o Pará, dependentes dos “camaradas” que se empregavam na tripulação das

⁶⁰ *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*. Tomo 5, nº 17, 1843, p. 68.

⁶¹ *Idem*.

⁶² SEGURADO, Teotônio Rufino. “Viagem de Goiás ao Pará”. *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*. Tomo 3. Rio de Janeiro, 1848, p. 193.

⁶³ SEGURADO, op., cit., p. 184.

embarcações, queixavam-se ao governo da instabilidade das relações de trabalho e indisciplina a bordo:

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 obedecer ao menor aceno dos camaradas, de aturar suas injustas pretensões.⁶⁴

Á reclamação apresentada no *Relatório do Presidente da Província de Goiás* por Eduardo Olímpio Machado (1850) soma-se outra questão: a precariedade das relações contratuais entre os comerciantes, barqueiros e camaradas além da insubordinação a bordo, o relatório apontou, a falta de clareza nos contratos feitos entre “camaradas” e proprietários de barcos, a forma usual era o contrato verbal.

Desde a experiência de comércio feita por Teotônio Segurado (1848) e uma tentativa de criação de uma associação comercial para fazer o transporte de couros ao Pará, a navegação fluvial no Araguaia não prosperava, apenas a do Tocantins seguia regularmente.

Entre 1863-64, Couto de Magalhães escreveu *Viagem ao Araguaia*, quando estava no governo Goiás, iniciou seus estudos para comprovar a viabilidade econômica da navegação interprovincial pelo rio Araguaia. Couto de Magalhães elaborou uma planilha com valores pagos para a tripulação das embarcações.

Embarcação	Valor	Valor total
1 piloto de bote	300\$000	300\$000
1 piloto de igarité	150\$000	150\$000
2 proeiros	120\$000	240\$000
2 contraproeiros	100\$000	200\$000
Poupeiros	90\$000	180\$000
1 caçador	100\$000	100\$000

⁶⁴ *Relatório do Presidente da Província de Goiás* apresentado por Eduardo Olímpio Machado á Assembla Legislativa. Goiás, 1850, p. 50.

1 ajudante de caçador	80\$000	80\$000
20 remeiros	80\$000	1.600\$000

Fonte: José Viera Couto de Magalhães *Viagem ao Araguaia* p. 64.

Na década de 1870, com a criação da Companhia de Navegação Araguaia, o comércio feito por botes ganhou impulso, vale dizer, a empresa administrada por Couto de Magalhães, subsidiada pelos governos do Pará e Goiás, transportava á reboque os botes mineiros em “carreira” ao Pará. Com isso o percurso da viagem redonda tornava-se muito menor. Isso não significava que a tripulação fosse diminuída, apenas parte da travessia era feita em reboque, o restante do percurso até o Pará, ainda permanecia pilotado por barqueiros.

A respeito da população do Araguaia, aqueles viviam em Leopoldina e no presídio de Santa Maria, localidades para onde afluíam muitos habitantes. Em 1872, por incentivo do comércio interprovincial, a população de Santa Maria, administrada por Boa Vista, não era “uma população agrícola como é a de Leopoldina; os homens entregam-se quase todos a profissão de barqueiros; e por esse motivo talvez, que há grande escassez de viveres em Santa Maria”.⁶⁵

Os ajustes. Em viagens ao Pará, a tripulação tinha direito ao “cômodo do sal” isto é, trazer por conta própria, um ou dois sacos de sal, conforme sua categoria, com peso de quatro arrobas no máximo. Em geral, o sal era comercializado em Goiás. O tripulante que não comprasse sal podia negociar seu “cômodo” com um camarada.

A profissão de barqueiro, além dos riscos da travessia, os tripulantes enfrentavam os temores da fome e doenças. As epidemias nas margens do Alto Tocantins faziam centenas de vítimas entre os barqueiros no século 19. No *Relatório ao Presidente de Província do Pará* (1864), Domingos Penna relata, entre as dificuldades da navegação interprovincial estava “a

⁶⁵ *A Reforma*. Rio de Janeiro, 07 de junho de 1872.

prevenção que os remeiros de Goiás guardam contra a capital do Pará por causa do cólera e febre amarela que a anos passados aqui se desenvolveram”⁶⁶

Rufino Teotônio Segurado, em *Viagem de Goiás ao Pará*, (1848) aponta as dificuldades da navegação pelo Araguaia. Durante a expedição, Teotônio teve dificuldades para contratar remeiros para fazer a *carreira* do Pará, “havendo, em geral, uma repugnância não pequena a semelhante viagem, vi-me na necessidade de contratar para o trabalho da navegação pessoas impróprias e incapazes desse trabalho.”⁶⁷

Da Itaboca ao Presídio de São João de Araguaia a viagem durou um mês, além da transposição dos canais e pedras, nesse trecho “achei-me com a maior parte da tripulação atacada de febres, cujas curas muito se dificultavam em razão da natureza do trabalho, falta de comodidades e conhecimentos profissionais”.⁶⁸

Em 1875, aproximadamente 200 barqueiros foram mortos por varíola. Do correspondente Elias José Nunes da Silva (Pará) á Couto de Magalhães, 24/09/1875, na *Reforma* do Rio de Janeiro: “A varíola atacou fortemente as tripulações dos barcos de Goiás, tendo feito cerca de 200 vítimas que foram ficando por essas praias acima!” O correspondente relata a falta de assistência. “Se tivermos a infelicidade de que a varíola penetre no Alto Tocantins e Araguaia, os estragos serão horríveis porque as populações não estão vacinadas e não há naquelas localidades médico algum”.⁶⁹

No início de novembro, Teotônio Segurado descreve um dos maiores temores das tripulações e dos viajantes que empreendem tão longa e penosa viagem: o racionamento de comida. Na contingência de acabar-se a farinha, Teotônio Segurado racionou o fornecimento “em pequenas rações por mais tempo” Isto, porém “dava causa a repetidas e rancorosas

⁶⁶ “Descrição de viagem ao Tocantins até a cachoeira das Guaribas e ás bahias do rio Anapú, pelo secretario da provincia”, Domingo Soares Ferreira Penna, op., cit., p. 32.

⁶⁷ SEGURADO, op., cit., p. 172.

⁶⁸ Ibidem, p. 182.

⁶⁹ *A Reforma*, 24/09/1875.

murmurações, das quais pareceu-me quererem passar a vias de facto”.⁷⁰ Tratava-se, pois da ameaça de sublevação dos barqueiros.

Em 14 de novembro, a situação era dramática. Restavam nove alqueires de farinha para 54 pessoas, “inclusive a minha mulher, cuja resolução de acompanhar-me muito tinha contribuído para achar gente para tripulação, e que eu vi então em circunstancias de perecer á fome, eu tinha razão de considerar-me nas mais tristes circunstancias”.⁷¹

A fome, as epidemias e os ataques de tribos indígenas tornavam a viagem de Goiás ao Pará arriscada e perigosa. Vários relatos diziam que após receberem parte do pagamento, na parte mais longa da viagem, na descida do rio, era comuns casos de deserção de parte da tripulação.

Insubordinados e desertores

Eduardo Olímpio Machado, presidente da província de Goiás, (1850) enumerou as dificuldades dos barqueiros para manter o transporte entre Goiás e Pará: a) falta de disciplina á bordo das embarcações; b) falta de clareza nos contratos (verbais) entre os “camaradas” e os donos das embarcações; c) o acerto da jornada de trabalho, em contrato, celebrados com mais de um patrão, em busca de condições vantajosas.

Para o presidente da província de Goiás não se tratava apenas de reprimir a indisciplina, mas, sobretudo, definir a obrigação dos “camaradas e patrões” e evitar a duplicidade nos ajustes. Sugeriu a fiscalização dos empregados contratados através de um livro de matrícula disponível nas subdelegacias, Juízos de Paz ou em outros pontos de registros.

A dificuldade dos comerciantes era conter a deserção da tripulação era um obstáculo para a navegação comercial. Um relato do dia 18 de agosto, (1847) de Teotônio Segurado

⁷⁰ SEGURADO, op., cit., p. 172.

⁷¹ Ibidem, p. 204.

mostra a deserção, entre as queixas mais frequentes dos comerciantes que faziam a “carreira” do Pará. “Naveguei até às seis da tarde, chegando á ilha que denominei dos Três Fugidos, porque nesse lugar se evadiram três camaradas, levando consigo a montaria de caçar e pescar (canoa), três remos, três armas da nação e outros objetos”.⁷²

Em 1851, o Decreto nº 750 mandou executar, nos Presídios Leopoldina e Santa Isabel fundados à margem do Rio Araguaia, presídios fundados com objetivo prestarem socorro aos navegantes e constituir o povoamento das margens do rio, um regulamento de disciplina militar que defende os interesses dos comerciantes foi posto em prática na administração dos presídios.

Capítulo VI - Dos socorros e auxílios aos navegantes da carreira do Pará.

Art. 44 Se constar ao comandante de qualquer presídio que a bordo de barcos de negócio reina a insubordinação, deverá mandar imediatamente a esse barco uma escolta suficiente, afim de evitar não só algum atentado contra a segurança individual, como também o extravio e perda de mercadorias.

Art. 45. Quando também constar que algum carregamento foi abandonado por deserção da tripulação de um barco, ou por ataque de índios, deverá o comandante do presídio vizinho providenciar , afim de que o mesmo carregamento não se perca.

Art. 46. No caso de estar a tripulação de qualquer barco insubordinada a ponto de poder prejudicar por qualquer modo aos donos do barco, ou do carregamento, deve o comandante do presídio onde o barco se achar, de acordo com os mesmos donos, ou seus encarregados, prender os insubordinados e remete-los à capital com uma carte circunstanciada do que houverem praticado a fim de se proceder convenientemente contra eles.

Ministério do Império. Decreto nº 750 – De 2 de janeiro de 1851

A ideia da desobediência e da insegurança nas margens do rio, aparece ligada a um lugar chamado “sertão” como espaço de indisciplina por causa da distancia das instancias de poder. Muito dos presídios fundados as margens do Araguaia, como o caso de Santa Maria, sofreram sucessivos ataques dos indígenas, enquanto outros não prosperaram pela

⁷² Ibidem p. 185.

inadaptação dos habitantes aos trabalhos agrícolas, enfim, o discurso da segurança e da rebeldia dos barqueiros reacende as discussões sobre a navegação pelo rio Araguaia no discurso do deputado Flaury, que representava a bancada de Goiás:

As margens do Araguaia são infestadas do selvagem e, além disso, a falta de proteção das leis nessas vastidões acoroçoou muitas vezes os camaradas a insubordinarem-se. Nós sabemos que nos sertões afrouxasse a disciplina, e os subordinados, livres e entregues unicamente a seus instintos, franqueiam a distancia que os separa de seus superiores; daí a desordem, os atos de violência, o abandono, e infelizmente ás vezes os maiores atentados.⁷³

Para amparar a navegação e solucionar a falta de trabalhadores nas embarcações, o governo da província de Goiás criou uma Companhia de remeiros para a navegação dos rios Araguaia, Tocantins e Sono (1876). A companhia era formada por 100 remeiros, sujeitos a disciplina militar. Para incorporar a companhia seriam selecionados 50 índios, escolhidos nas aldeias, com experiência nos serviços da navegação, além de 50 práticos, com habilidade para pilotar embarcações e manejar remos. A companhia teria duas sedes, uma em Leopoldina, no Araguaia e outra em Porto Nacional, Tocantins, sendo cada uma composta por 50 remeiros, pessoas empregadas na navegação. Incorporados na companhia como praças, seriam pagos acordo com a tabela do governo, contratados por empresas de navegação seriam obrigados a contratação dos serviços, tratando com o comandante da companhia, sendo empregados para tripulação de barcos, botes ou canoas, o ordenado seria pago mensalmente.⁷⁴

Podemos concluir que as barreiras à navegação pelo Araguaia no século 19 eram a falta de povoação às margens do rio, por conta disso, os botes eram obrigados a virem carregados de mantimentos para o consumo da tripulação, em torno de trinta pessoas, no lugar de mercadorias. Assim, o maior obstáculo e terror dos viajantes que empreendem a trajeto de Goiás ao Pará era a fome e a peste.

⁷³ *Anais da Assembleia Legislativa* da sessão de 12 de maio de 1864, p. 64

⁷⁴ Caetano Nunes da Silva. Secretaria do Governo. 12 de agosto de 1876. *Correio Oficial*. Goiás, 13 de setembro de 1876.

A questão da indisciplina dos barqueiros, presente no discurso do governo, era combatida com a disciplina e rigidez militar, tanto nos presídios quanto na Companhia de Navegação criada em 1876. Comparando-se os rios Tocantins e Araguaia, a quantidade de barcos que fazia anualmente a rota Belém-Pará pelo Tocantins era entre 40 e 45, enquanto que pelo Araguaia não ultrapassava a 05, antes da criação da Companhia de Navegação a Vapor do Araguaia.

A divisão do trabalho era evidente no bote dos mineiros, exigindo habilidades específicas para cada ofício determinado, todavia, em situações de riscos todos eram obrigados a remar ou a se jogarem nas correntezas para salvar a embarcação e as mercadorias.

Por fim, muitos dos antigos barqueiros que viajaram pilotando embarcações dos exploradores do rio Araguaia, analisados no início desse artigo, eram trabalhadores da *Empresa de navegação a vapor Araguaia* sob a direção de Corrêa de Moraes que começou a operar em 06 de junho de 1878 com três vapores: o *Mineiro*, o *Araguaia* e o *Colombo*. O vapor *Mineiro* estava equipado com três camarotes e dois beliches o que era considerado um luxo, pois não havia a categoria de 1ª classe na navegação pelo Araguaia.

Na empresa trabalhavam 115, sendo 04 técnicos administrativos; 07 técnicos de máquinas e 104 homens nas embarcações incluindo vapores e botes.⁷⁵ Havia falta de homens para a tripulação e a carência de gêneros agrícola para abastecer os navegantes porque muitos colonos abandonaram às margens do Araguaia quando cessava o transporte regular entre Goiás-Pará causavam embaraços para a empresa no cumprimento do contrato com o governo.

A *Empresa de Navegação a Vapor Araguaia* anunciava em 26 de outubro de 1878 pelo *Correio Oficial*, 11 de setembro de 1878, que havia partido para Santa Maria do Araguaia sob o comando do Capitão José Manoel da Silva Marques, o vapor *Mineiro* com escala em São José e

⁷⁵ Relatório apresentado por Aristides de Souza Spinola, presidente da província á Assembleia Legislativa Provincial de Goiás no dia 1o de junho de 1879, Tipografia Provincial, 1879, 06 (Anexos)

Luiz Alves, transportando passageiros do Estado e particulares. Tripulação a bordo do vapor

Mineiro era composta por:

Maquinista: Antonio José Lopes de Miranda

Ajudante: Joaquim José Soares

Mestre: João Oliveira

Prático: Basílio Archanjo

Marinheiros:

José Manoel da Silva Marques Caiapó

Joaquim Dias Rocha

Raymundo João Teixeira

Francisco Manoel da Silva

Clemente Xavante

Manoel de Paula Teixeira

Joaquim Agostinho

Criado: José Manoel Marques Caiapó

Cozinheiro: Euzébio Portella