

A PROPÓSITO DE CHAPADA DOS GUIMARÃES

Um breve resgate histórico

*Elizabeth Madureira Siqueira**

Chapada dos Guimarães, durante os períodos colonial e imperial, manteve estreita relação com Cuiabá, município do qual fazia parte. Recordar historicamente o percurso de Chapada constitui um exercício indispensável para a compreensão dos primórdios da trajetória histórica de Mato Grosso.

O território atual da Chapada data de muitos séculos atrás. Ali foi registrada a presença de uma população ágrafa que deixou, na parede das cavernas, inúmeros registros de sua presença. Segundo Rosa:

As gravuras e pinturas rupestres nos sítios Bicho Morto, Morro Só, Letreiro dos Bugres, Pedra Preta, Frei Kanuto, Abrigo da Sede, Corda Sem Fim, Gruta da Lagoa e Xavier, embora ainda não estudadas sistematicamente, dificilmente revelar-se-ão estranhas à presença de grupos humanos organizados, há cerca de 11 mil anos, no Vale do São Lourenço ao Cuiabá/Coxipó.¹

Considerando que o território mato-grossense entrou oficialmente para a História nacional no ano de 1719 isso não significa que a presença de colonizadores na região não tenha ocorrido. Especificamente no que se refere ao território da Chapada, um registro datado de 1779, conta que os bandeirantes paulistas teriam palmilhado, anteriormente a 1719, o território da Chapada:

Notícias que me participou muitas vezes Antônio Pires de Campos, o velho[...] que fora ele dito Antônio Pires, sendo de idade de quatorze anos, com seu pai Manuel de Campos, que era o Cabo que governava a tropa de sessenta homens armados[...]. Da cachoeira da Chapada, sítio que é hoje de Martinho de Oliveira Gago, dizia o dito Antônio Pires que

partiram [...] Vila do Cuiabá, em 27 de agosto de 1769. Antônio do Prado Siqueira.²

Os achados auríferos ensejaram a formação do arraial da Forquilha, às margens do rio Coxipó-Mirim, no ano de 1719. Somente três anos depois é que foram descobertas as Minas do Cuiabá, onde se concentrou um número expressivo de mineradores que, com seus escravos (índios e negros), iniciaram a formação do centro urbano de Cuiabá.³ O abastecimento de gêneros alimentícios para sustento desta população se deu através das fazendas de lavoura situadas em Rio Abaixo (Santo Antônio do Leverger) e Serra Acima (Chapada dos Guimarães).

De Cuiabá, o acesso à Chapada se fazia primitivamente através de uma estrada que contornava uma grande serra, a que os moradores das Minas do (rio) Cuiabá denominavam de Serra de São Jerônimo. Conta-nos Augusto Leverger, o Barão de Melgaço, como esta, também conhecida como Serra da Canastra, tomou a denominação de São Jerônimo:

[...]refere-se o Padre José Manuel de Siqueira, que Antônio Pires de Campos, Bartolomeu Bueno da Silva, com numerosa comitiva, foram naquelas paragens acometidos de uma grande tempestade: abrigaram-se no morro da Canastra e acolhidos nas suas cavidades, por ocasião dos relâmpagos, bradaram por São Jerônimo: ficando denominados até o presente (séc. XIX) serras e morro de São Jerônimo.⁴

A denominação primitiva, Canastra, deveu-se a um vocabulário indígena que significava “tatu canastra” ou ainda “tatu açu” que, segundo Antônio João de Jesus e José Guilherme A. Lima, advinha da expressão bororo *Bokodóri-ri*.⁵ As serras da Chapada foram conhecidas indiferentemente como Canastra ou São Jerônimo, e a elas se referiam tanto os habitantes do século XVIII como os do XIX. Até hoje, a última denominação é que impera no vocabulário mato-grossense.

Habitada inicialmente por índios, especialmente Bororo e Bakairi, a Chapada dos Guimarães ganhou colonização branca a partir da subida de parte da população de Cuiabá para a região serrana, onde passou a cultivar mandioca, milho, feijão, açúcar e até mesmo café. O clima de temperaturas bem mais baixas que aquela imperante na baixada cuiabana, propiciou o povoamento da região. O primeiro colono a se instalar Serra Acima foi Antônio de Almeida Lara, que ali desenvolveu agricultura de subsistência, montou engenhos de farinha e cana-de-açúcar, cuja produção serviu para abastecer as minas do Cuiabá por quase todo o período colonial.⁶ Não somente Lara, mas muitos outros paulistas se apossaram de grandes possessões de terras que, mais tarde, foram regularizadas através das cartas de sesmaria.

Rosa registra a presença de Almeida Lara em território chapadense desde 1720, tendo ele sido para ali atraído pelos achados auríferos encontrados junto aos ribeirões Queimado, Inferno, São João e Santo Antônio, que bordejavam a serra. Foram eles explorados entre 1719-1729, tendo, depois, ao que tudo indica, recebido outras denominações.⁷

Segundo Ferreira, a sesmaria concedida a Antônio de Almeida Lara denominava-se Buriti Monjolinho, com sede edificada no lugar onde encontra-se atualmente a Escola Evangélica de Buriti. O sesmeiro dotou a propriedade de engenho de cana-de-açúcar e, a seu mando, inúmeros escravos deitaram sementes de cereais em terras chapadenses.⁸

A presença dos engenhos de Lara na região da Chapada foi confirmada por Antônio Cabral Camelo, quando considerava que, no ano de 1734, havia encontrado na região mineira apenas “um único engenho, dez ou doze léguas distantes da Vila, no sítio onde chamam a Chapada”.⁹

O engenho Buriti foi visitado, no século XIX, pela Expedição russa Langsdorff, cuja memória foi escrita por Hercules Florence:

No dia 1º de maio de 1827 partimos para a vila de Guimarães. Em caminho fomos visitar a fazenda do Buriti, de cana-de-açúcar e pertencente a uma velha chamada D. Antônia, a qual chegou ao mesmo tempo que nós, vindo de Cuiabá. Viajava de um modo novo para nós, carregada por dois negros numa rede suspensa a uma grossa taquara de Guariovoca. De mudavam outros dois pretos aos lados. Acocorada nessa rede e a fumar num comprido cachimbo, vinha ela seguida de negras e mulatas, todas vestidas limpamente e carregando à cabeça cestos, trouxas e roupas, vasilhas de barro e outros objetos comprados há pouco. O administrador, que era irmão dela, e o feitor adiantaram-se ao seu encontro, e os negros e negras que haviam ficado em casa se chegaram para dar louvado.¹⁰

Florence descreve a sede da fazenda:

[...] composta de uma vasta sala ao rés-do-chão que serve de sala de recepção, de jantar, além da cozinha. No fundo, ficam o engenho ou moinho de moer cana e a grande pipa para recolher a aguardente de cana; à esquerda as formas para refinar o açúcar bruto. D. Antônia tem sua rede armada perto da porta de entrada, à direita: ali passa ela os dias a fumar e dirigir o trabalho das pretas e mulatas.¹¹

Esse engenho, possivelmente, pertenceu a Antônio de Almeida Lara. Paulo Pitaluga Costa e Silva traçou uma excelente biografia de Antônio de Almeida Lara, através da qual se obtém um resumo do percurso e das atividades desse sertanista em terras do Mato Grosso colonial:

Paulista, filho de João Raposo da Fonseca Leme e de Maria de Lara e Almeida. Ainda jovem acompanhou a bandeira de seu tio Sebastião Pinheiro da Fonseca Raposo aos sertões de Minas Gerais. Andou ainda nas Minas Gerais entre 1713 e 1719 na extração de ouro. Seguiu para o Piauí e regressou para São Paulo. Em 1720 estava chegando a São Gonçalo Velho, nas minas cuiabanas. Em 6 de novembro de 1720, assinou um Termo dos bandeirantes pioneiros, arranchados ainda no arraial de São Gonçalo Velho, às margens do rio

Coxipó, pelo qual Fernando Dias Falcão é aclamado Cabo Maior e Pascoal Moreira Cabral confirmado como Guarda-Mor das Minas. Minerou em local denominado Arraial Queimado, cujas minas ele próprio descobriu. [...] No ano de 1726 fez uma entrada pelo rio Parnaíba, combatendo índios bravios e nesse mesmo ano obteve a patente de Brigadeiro da Infantaria das ordenanças de Cuiabá. A 1º de janeiro de 1727, assinou a Ata de elevação do arraial de Cuiabá à categoria de Vila, em cerimônia presidida pelo Capitão-General Rodrigo César de Menezes. Nesse mesmo ano, hospedou em sua casa, em Chapada, o Ouvidor Antônio Alves Lanhas Peixoto que ficou algum tempo caçando perdizes, longe dos problemas criados pelo Capitão General Rodrigo César de Menezes. Em 1728 enviou duas canoas de guerra e algumas de carga para a região pantaneira dos Guató, onde se havia encontrado mudas de cana-de-açúcar. Depois de dois meses a expedição retornou trazendo as mudas, que foram plantadas em seu sítio em Chapada. No ano seguinte de 1729, montou o Brigadeiro Lara o primeiro engenho de cana desses sertões, a que chamavam alambique. Muitos de seus escravos roubavam mudas de suas canas e vendiam-nas em Cuiabá a duas a três oitavas de ouro cada. Em breve, vários proprietários rurais possuíam seus canaviais. A aguardente assim produzida em Chapada era vendida em Cuiabá a seis oitavas o frasco e quarenta oitavas as "frasqueiras". Pelas provisões de 12 e 19 de julho de 1730 foi nomeado Regente do Governo Militar e Guarda-Mor das Minas de Cuiabá, respectivamente. Em abril de 1731 capitaneou expedição formada para combater os índios Paiaguá, pelo rio Paraguai abaixo, composta de trinta canoas de guerra e cinquenta de carga, com cerca de 400 homens bem armados inclusive com pequenas peças de artilharia. Essa expedição conseguiu destruir as aldeias de Tabatinga e Saracuses, já em pleno território castelhano. Pelas crônicas, era excessivamente bárbaro e impiedoso para com os índios, chegando a cortar as mãos dos prisioneiros. Pelos seus serviços de combate aos índios Paiaguás, foi louvado por Carta Régia de 27 de outubro de 1732. Nesse ano de 1732, em Cuiabá, em 17 de julho formou Antônio de Almeida Lara uma

sociedade de mineração para realizar o encanamento das águas do ribeirão Mutuca, para lavrar ouro no local denominado Jacé, a uma légua de Cuiabá. Chegou mesmo a iniciar os trabalhos, mas as dificuldades foram imensas e teve que abandonar o serviço. A 22 de dezembro de 1733, em obediência ao determinado pelo Capitão-General de São Paulo, em correspondência a ele dirigida de 19 de agosto desse ano, determinou a prisão de todos os ourives que exerciam a sua profissão em Cuiabá, remetendo-os em seguida para São Paulo. Em 1734 participou de nova expedição comandada pelo Tenente-General Manoel Rodrigues de Carvalho contra os Paiaguá, armada às sua custa e de outros importantes e ricos moradores da vila de Cuiabá. A expedição era composta por 28 canoas de guerra, 80 de bagagem e 842 homens fortemente armados e era comandada pelo Tenente General Manoel Rodrigues de Carvalho. Desceram o rio Cuiabá até o Paraguai e adentraram por uma grande baía onde deram com uma aldeia Paiaguá. Atacaram os índios que foram totalmente dizimados. Após o combate contaram mais de 600 mortos e fizeram 266 prisioneiros. Na expedição morreram 2 negros e um mulato, mortos acidentalmente pelo disparo de fogo amigo. Ainda em 22 de março de 1735, recebeu o título de Brigadeiro Regente das Minas do Cuiabá. Em 1736 muitas pessoas da vila de Cuiabá estavam pretendendo mudar-se para as novas minas do Mato Grosso. O Brigadeiro, com isso, a 2 de maio de 1736, viajou para o rio Sararé com a finalidade de repartir as minas entre os mineiros, e muitos o acompanharam, apesar de tê-los impedido de viajar. Essa expedição do Brigadeiro foi comandada pelo sertanista Francisco Xavier de Sales, e pela primeira vez se realizou uma viagem terrestre de Cuiabá até o rio Paraguai, chegando aonde posteriormente foi fundada Vila Maria, hoje Cáceres. Em 1737 ainda continuava nas Minas do Mato Grosso ocupado em suas funções de repartir as datas aos mineiros e arrecadar os quintos de ouro devidos à Coroa. Em 1738, estando em São Francisco Xavier, tendo recebido notícia da existência de Missões Jesuíticas, mandou pequena expedição para averiguar, expedição essa comandada por Antônio de Almeida Moraes, que terminou por descobrir as

minas do Corumbiara. Em 1738 estando doente, foi substituído no cargo de Guarda-Mor das Minas de São Francisco Xavier por Salvador de Espinha. Retornou para Cuiabá por volta de 1739, depois de passar quase três anos pelas Minas do Mato Grosso. Por toda a década de 40, passou entre sua residência em Cuiabá e sua propriedade rural e engenho de aguardente em Santana de Chapada. Faleceu solteiro em 1750 em Cuiabá, deixando, todavia, um filho natural, por ele reconhecido, chamado Sebastião Pinheiro Raposo.¹²

Comungamos da tese que concebe o povoamento da Chapada não somente pela instalação de grandes propriedades agrícolas, teria também vicejado graças à mineração, pois em seu território proliferavam ribeiros, ribeirões e muitos rios. Especialmente junto ao rio Quilombo e em quase toda a sua extensão proliferavam pequenas jazidas diamantíferas. Conta-nos Hercules Florence, que visitou a região do Quilombo na viagem que fez, em 1827, à Chapada que:

[...]o terreno está cheio de seixos grandes e miúdos: é a matriz ordinária ou canga em que se encontram os diamantes. Estivemos uma hora parados perto de mineiros ocupados em catar a preciosa gema. Vêem-se muitas canoas ao longo de um filete d'água. Dá-se o nome de canoa a um paralelogramo de cinco pés de comprimento sobre três de largo, de terra batida, e junto a um córrego, riacho ou lagoa: tem a superfície em declive e os lados, com exceção do que é formado pela água, fechados por toros de pau deitados, que servem de encaixe.

O trabalhador cava grandes buracos quadrados e aos poucos transporta para a canoa o cascalho, sobre o qual atira um bocado de água para que esta ao escorrer carregue a terra solta para o córrego e deixe o monte mais limpo. Então coloca uma pequena porção desses seixinhos na beira da bateia (alguidar redondo de pau e fundo cônico, com 18 a 20 polegadas de diâmetro sobre três de altura) e começa a agitar circularmente a água, de modo que esta, lambendo o cascalho, leva a menor porção possível, a fim de depositar no fundo e

deixar ver os diamantes, se os houver, por pequenos que sejam.¹³

O expedicionário francês acusou a existência de um importante morador da região do Quilombo, Domingos José de Azevedo, homem rude e de poucas falas, que confessou-lhes esconder a mulher num porão, quando tinha de se ausentar. Essa prática horrorizou o viajante que, a partir do conhecimento físico deste cativo, referiu-se a Azevedo como pessoa que não merecia maiores comentários.¹⁴

Por causa dos garimpos, o trânsito pela Chapada se tornou cada vez mais freqüente, porém os mineiros sequer construíam residências fixas, mas apenas ranchos móveis que lhe propiciavam uma migração rápida quando do esgotamento dos veios. Tornava-se essencial, para abastecer essa população itinerante, a carne de gado e transporte fácil em montaria. Uma estrada foi aberta para Goiás que, partindo de Cuiabá, seguiu pela Chapada, atravessando-a e tomando o rumo de Vila Boa (GO), passando pelo Rio Manso. Esse caminho fora mandado abrir durante o período colonial, mais precisamente no ano de 1721.

As minas cuiabanas foram palmilhadas, inicialmente, pelos bandeirantes paulistas, tendo como base as monções, que eram expedições eminentemente fluviais e que impossibilitavam o transporte de animais de grande porte, como bovinos e cavalares. Para as comunicações internas, os caminhos por terra eram muito freqüentes e por eles eram conduzidos animais e mercadorias de que necessitavam os mineradores.

A abertura de uma comunicação terrestre entre Mato Grosso e Goiás, e de lá para Povoado (SP), fora pensada pelos capitães-generais da capitania de São Paulo, da qual Mato Grosso fez parte até o ano de 1748. Bartolomeu Pais de Abreu, em carta datada de 28 de outubro de 1721 e endereçada ao governador da capitania de São Paulo, Rodrigo César de Meneses dispunha-se a abrir uma estrada de terra através da qual se pudesse conduzir gado:

[...]quer o suplicante à sua custa e sem prejuízo da Fazenda Real, nem opressão dos vassallos, fazer o dito caminho, concedendo-lhe por nove anos meter ele suplicante e seus sócios gado para o sustento dos mineiros e mais gente que concorrer para aquele distrito [de Cuiabá] e para este feito se propõe o suplicante a explorar as campanhas à sua custa, levando gente e gado, com o mais necessário à despesa.¹⁵

A concessão desse tipo de privilégio assustava as autoridades coloniais que viam nessa alternativa mais uma forma de se lesar a Coroa portuguesa, pois o desvio do ouro, em pó ou em pepita, era muito recorrente nesse tipo de trajeto. Por outro lado, mesmo colocando alfândegas secas no curso das estradas terrestres, os desvios poderiam ser abertos em picadas, a fim de ludibriar as autoridades fiscalistas. Somava-se a esses problemas o perigo dos ataques indígenas, especialmente da nação Caiapó, muito freqüentes nos entornos dos caminhos terrestres.

O pedido de Bartolomeu Pais de Abreu foi negado por Rodrigo César, que postergou o privilégio ao início do ano de 1722, concedendo-o, desta feita, ao sertanista Manuel Godinho de Lara, que não chegou a cumprir a tarefa a que se propusera. Quatro anos depois, Rodrigo César de Meneses comunicava ao rei de Portugal o resultado desse esforço, desta vez sob a direção de outro sertanista:

Pelo caminho que mandei abrir para as Minas do Cuiabá pelo Sargento-Mor Luís Pedroso de Barros, se há este ano de introduzir gado e cavalgadas, sendo a primeira pessoa que se anima a levá-lo o Mestre de Campo Manuel Dias da Silva, sobrinho do dito Sargento-Mor.¹⁶

Os contratadores, na abertura desses caminhos, obtinham da Coroa Portuguesa vantagens no arrendamento, uma vez que cobravam altas taxas dos transeuntes. Esse tipo de atividade, certamente, era objeto de muita disputa. Os tropeiros que transitassem pela estrada levando gado, fazendas de secos e molhados ou escravos deveriam pagar taxa correspondente ao imposto fixado pela Coroa

Portuguesa. Uma parcela dessa arrecadação cabia à Fazenda Real, e sua fatia maior, aos arrendatários.

Segundo Rosa, o caminho por terra, ligando Cuiabá a Vila Boa de Goiás, somente foi concretizado em 1736-37, o que favoreceu a intensificação do trânsito entre Cuiabá e Chapada, pois o referido caminho:

[...]se abriu [...]cortando a oeste, atravessando as cabeceiras do rios Claro, Pilões e depois a do Bacairi e Mortes, fazendo estrada ao norte da cordilheira, a qual se atravessa para o sul e se busca o rio Cuiabá pela sua cabeceira. Haverá nesta derrota três meses de jornada, em que não há mais perigo que o do gentio Caiapó.¹⁷

Esse citado caminho atravessava toda a Chapada, seguindo, em território mato-grossense, o curso dos rios Cuiabá até o Manso e, deste, atingindo o Araguaia.¹⁸ Seu trajeto regular passou a ser oficialmente percorrido a partir dos primeiros anos de 1730, momento em que entrou nas Minas de Cuiabá grande quantidade de gado vacum e cavalar.

Rosa resgata, a partir de informações contidas no Anal de Vila Bela, informações sobre a frequência de sertanistas e comerciantes nesse caminho terrestre:

Indo com cinco dias de viagem ao novo descobrimento do Mato Grosso[...], me veio a notícia de ter chegado à Vila [do Cuiabá] o Capitão Antônio de Pinho e Azevedo de volta das Minas dos Goias para onde tinha partido em junho do ano passado com o emprego de abrir caminho destas para aquelas, o que muito se dificultava por ser sertão povoado de numeroso gentio[...]; este caminho há de servir de grande utilidade à Fazenda de Vossa Majestade[...] e pelo mesmo caminho me conta vieram 400 e tantos cavalos, de que havia grande necessidade nestas terras.¹⁹

Esta estrada precária, aberta durante o período colonial, sofreu melhorias durante o Império. Uma dificuldade se colocava historicamente: a resistência indígena.

Na mesma proporção em que os colonizadores buscavam ampliar o seu espaço de atuação – espaços de mineração, de agricultura e comércio – os índios reagiam à invasão de seus territórios. Esclarecedora desse embate é a fala de Joaquim José de Oliveira, datada de 1849, quando lutava, mesmo sem saber contra que nação indígena, para a “desobstrução” da antiga estrada pra Goiás:

Por participação do comandante do destacamento da Estiva fui informado de se haver retirado para um engenho vizinho o morador do lugar denominado Roncador, por ter sido ameaçado no 13 do mês próximo passado pelos índios bravios, que lhe mataram algumas criações, segundo a expressão daquele comandante. Como na estação seca são freqüentes as correrias desses índios, acabo de mandar reforçar as praças dos três destacamentos de linha estacionados na estrada desta cidade para Goiás, nos pontos da Estiva, do Sangrador e do Rio Grande; não me parecendo que o acontecido com esse indivíduo que agora morava no Roncador, e que não é a primeira vez que corre dos índios, por já havê-lo anteriormente feito de outro lugar, fosse suficiente para justificar a saída de uma bandeira contra índios, cuja nação não se conhece bem por dizerem uns ser a dos Coroados e outros a dos Caiapós.²⁰

Os novos trajetos deveriam ser largos e confortáveis, pois seriam trafegados por carros de bois, condutores de pessoas, animais e mercadorias. Nessa medida, não só os territórios indígenas iam sendo cada vez mais reduzidos – pelo alargamento das estradas – mas sua população era desalojada sumariamente devido à instalação de fazendas ao longo delas que faziam as vezes de pouso e reabastecimento dos viajeros. Considerava o Presidente da Província Joaquim José de Oliveira:

Finalmente foram destacados 15 guardas para reforço da guarnição desta cidade, já diminuta e ainda ultimamente desfalcada por ter-se restabelecido o destacamento da Estiva e aumentado o número de praças do Rio Grande para a proteção dos viajantes na estrada de Goiás. O destacamento do Sangrador Grande, na mesma estrada, tendo sido no decurso do ano passado inquietado pelos índios, foi também convenientemente reforçado.²¹

Os grandes proprietários de terra e de escravos não somente financiavam bandeiras para extermínio indígena e para desmantelamento dos quilombos, mas investiam, também, na abertura de estrada carroçáveis. Exemplares foram as ações implementadas pelo Tenente-Coronel João José de Siqueira, que mantinha às suas expensas uma propriedade de terra na região do Buriti, antigo território onde Antônio de Almeida Lara montara seu empreendimento em 1726, pois ele, na segunda metade do século XIX (1864), se propôs a abrir uma estrada larga interligando Cuiabá à Chapada:

A nova estrada que se dirige desta capital à freguesia da Chapada, atravessando o Coxipó no lugar denominado Jurumirim e a Serra da Bocaina – da Cilada – e que pode ser considerada como geral, por fazer parte da que vai ter à província de Goiás, foi contratada pela Tesouraria da Fazenda com o Tenente-Coronel João José de Siqueira em 7 de março de 1860, como se vos declarou no Relatório da Presidência de 3 de maio seguinte, obrigando-se o arrematante a concluí-la no prazo de dois anos, e ficando sujeito a pagar no caso de falta, a multa de um conto de réis, além de repor o que tivesse recebido adiantadamente. Essa estrada deveria, segundo o contratante, ser construída com o declive próprio para dar livre trânsito a carros, ter a largura de 40 palmos, exceto na subida da serra, onde poderia ser reduzida a 30, além de uma zona de 30 palmos e roçada de ambos os lados onde houvesse mato, e compreender a fatura de pontilhões nos córregos e lugares onde fossem necessários para desviar as águas do caminho ou dar-lhes esgoto, menos as pontes do Jurumirim e Aricá.²²

Essa ligação era muito importante, pois seria a primeira etapa para se chegar a Goiás. O empenho do Tenente-Coronel Siqueira se justificava ainda mais, pois a estrada por ele planejada e executada passaria defronte à sua propriedade, no Buriti:

[...]Que outro ramal dirige-se ao Engenho do Buriti, propriedade do arrematante e daí à freguesia, tendo cada um dos dois a extensão de 7 milhas, com pequena diferença. Que o primeiro ramal, atravessando terrenos mais acidentados e cobertos na sua maior parte de matas virgens é considerado pela comissão, no caso de ser abonado, preferindo-se o do Buriti, que é mais plano e de menos dispendiosa a conservação.²³

O empenho das elites mato-grossenses na concretização da referida estrada levou os seus segmentos políticos a reivindicarem esse benefício ao Imperador, que enviou verbas para a Tesouraria Provincial, contribuindo para atender aos gastos com a sua finalização:

Além disto consignou a Lei provincial nº 12, de julho de 1861, para adjutório da obra, a quantia de oito contos de Réis, e a de 11 de julho de 1862, nº 10, de quatro contos de Réis para as obras da estrada de Serra Acima.²⁴

Os custos previstos pelo Tenente-Coronel Siqueira foram simbólicos – 9 contos de Réis – o que foi caracterizado pela Comissão de avaliação da entrega da referida estrada, em 1865, como um gesto de civismo:

Finalmente, que a Comissão aprecia e menciona como dignos de louvor a abnegação e patriotismo, de que deu prova o arrematante que, paralisando por muito tempo os trabalhos de sua importante lavoura, que aliás proporcionava-lhe avultados rendimentos, contratou e concluiu as obras da nova estrada com uma constância e dedicação que o tornam merecedor de toda a sorte de benevolência.²⁵

Além de ter aberto a estrada, João José de Siqueira propôs, durante um ano, conservá-la, o que foi motivo de maiores elogios por parte de seus pares:

Cumpro o agradável dever comunicando a V. Ex^a o patriótico procedimento do Tenente-Coronel João José de Siqueira acerca do objeto deste título, quero falar do encargo a que ele se propôs de conservar por um ano, a contar de março do ano passado, e posteriormente pelo tempo que durar a guerra com o Paraguai, como consta dos ofícios deste cidadão, que existem no arquivo da Presidência. Tanto patriotismo e abnegação de interesses recomendam a gratidão pública o referido cidadão.²⁶

A abertura da estrada para Goiás redundou em questão muito discutida durante todo o século XIX: a que dizia respeito à questão limítrofe. Desde o ano de 1854, Augusto Leverger, o futuro Barão de Melgaço, já externava essa preocupação:

Pendem porém de decisão da Assembléia Geral Legislativa a fixação dos limites com a Província de Goiás, a qual reclama como seu não só o território da freguesia de Santana do Paranaíba, como também o território entre o Araguaia e o Rio das Mortes, na conformidade de um convênio feito entre os governos desta e daquela província em 1º de abril de 1771. Naquele tempo era mal conhecida a direção do Rio das Mortes, que tem, como sabeis, por galho principal, o Rio Manso, cujas cabeceiras distam menos de 20 léguas desta capital. Basta essa exposição para conhecer-se o inconveniente de ser linha divisória o dito Rio das Mortes: se assim fosse decretado, teríamos de mandar retirar os destacamentos do Rio Grande, do Sangrador e da Estiva, ficando a polícia daquele sertão a cargo da Província de Goiás.²⁷

A partir desse alerta estratégico, o percurso da referida estrada passou a ser pensado, tal como eram as múltiplas fronteiras mato-grossenses, enquanto espaços guardiões do território:

Seria também muito útil um destacamento intermediário entre o Rio Grande e o Sangrador, na estrada de Goiás. Pequenas colônias militares seriam ainda preferíveis, mas a mingua de recursos, particularmente a falta de gente que ponderei,

tratando da força pública, não permitem que por hora cuidemos em tais estabelecimentos.²⁸

Foi a abertura de vias de acesso a Mato Grosso que colaboraram, em grande medida, para a fixação e colonização de seu território.

Das Estradas de terra às Propostas de Ferrovia

Durante o período em que as Minas do Cuiabá pertenceram a São Paulo – 1719-1748 –, muitas sesmarias foram requisitadas pelos moradores da região mineira, que receberam as chamadas “datas de terra” das mãos do governador de São Paulo, Rodrigo César de Meneses, em caráter ainda provisório, quando este passou a residir na Baixada Cuiabana – 1726-1727. Os pedidos foram inúmeros, tanto em Cuiabá como nas regiões contíguas a Santo Antônio do Rio Abaixo (hoje Santo Antônio do Leverger) e, sobretudo, na da Serra de São Jerônimo, a que os colonos já denominavam Chapada, visto a abundância desse acidente geográfico.

Quando foi criada a Capitania de Mato Grosso independente da de São Paulo – 9 de maio de 1748 –, outras cartas de sesmaria foram concedidas pelo primeiro capitão-general, D. Antônio Rolim de Moura. Os demais governantes, tal como ele, concederam iguais cartas de data de terra, a merecerem posterior confirmação por parte do Conselho Ultramarino. Dessas, poucas conseguiram a titulação régia, documento importantíssimo para que o proprietário fosse legal e oficialmente proprietário da terra, podendo legá-la a seus herdeiros ou devolvê-las caso não deixasse descendência.

Foi com a chegada de D. Antônio Rolim de Moura que a região da Chapada passou a ser alvo de maior discussão, pois trouxe ele, em sua comitiva, dois padres jesuítas. Ao primeiro, Estevão de Castro, incumbiu da instalação de uma aldeia de índios, tendo sido a Chapada a região por ele escolhida, apesar das divergências da

maioria das autoridades locais; o outro clérigo foi com o governador para a região do Guaporé, onde se pretendia fundar a primeira capital da Capitania, Vila Bela da Santíssima Trindade.

Quando o Pe. Estevão de Castro fundou a Missão, denominou-a de Santana em homenagem à avó de Jesus. Segundo Rosa (1996), a toponímia Chapada caiu, naquela época, temporariamente em desuso, ressurgindo somente no século XX, uma vez que, a partir da instalação da Missão até 14 de março de 1769²⁹, a denominação mais recorrente era Santana do Sacramento. Dessa data em diante, perante a obrigatoriedade de se colocar, nas vilas e arraiais, nomes das localidades lusitanas, a região passou a ser conhecida como Lugar dos Guimarães e, no século XIX e primeira metade do XX, passou a ser denominada Serra Acima, sendo que após esse último período, ganhou a toponímia atual, Chapada dos Guimarães.

As ligações de Cuiabá com a Chapada, durante o período colonial, eram muito precárias, tanto que poucas pessoas se atreviam a ir e vir em meio aos precaríssimos caminhos que circundavam por entre rochas. Um importante veio de mineração foi encontrado a meio caminho, em plena serra da Bocaina: eram as Lavras do Médico, ou dos Remédios. No período imperial, uma importante estrada foi minuciosamente projetada, ligando a Chapada a Cuiabá, denominada Tope de Fita, hoje desativada e trafegada apenas para fins turísticos.

Essa estrada foi declamada em versos pelo cuiabano, historiador e literato, José de Mesquita:

Tope de Fita

Da serra da Bocaina, a rude escarpa agreste
galgamos, da alimária aos passos vagarosos.
Ora, em meia penumbra, ora ao fulgor celeste,
coleia a augusta via, entre calhaus fragosos.

De um lado, o paredão que a hera macia veste,
e, de outros, o abismo e os panoramas grandiosos.

Já no “Tope-de-fita”, o último esforço investe
por ganhar do altiplano os chapadões famosos.

É a arrancada maior, a mais árdua, a mais dura.
Assim, na vida, quando a ascensão já vencida,
julgamos ter logrado a calma da planura,

surge-nos muitas vezes, numa última escalada,
novo aclave a vencer, mais íngreme subida,
para o alto atingir da Perfeição sonhada!³⁰

No final do século XIX, a Modernidade foi transladada, da região Centro-Sul, para o sertão oeste brasileiro, carregando em seu ideário a possibilidade de se interligar Mato Grosso por ferrovias. Estas, representavam um dos ícones mais expressivos, dos muitos que timbravam os espaços modernos.

Inúmeros projetos foram propostos para Mato Grosso, e um deles, especificamente, dizia respeito à Chapada. Alegando que a abertura da navegação pelo rio Paraguai – hidrovia cujo trajeto está hoje sendo ressuscitado pelo Mercosul – não conseguia beneficiar todo o extenso território mato-grossense, o Dr. Joaquim Fausto de Sousa Guimarães, morador do Rio de Janeiro, se propôs, no ano de 1893, a proceder à abertura de uma estrada de ferro ligando Cassange à Chapada.

Vale lembrar que, por ocasião do franqueamento da navegação pelo Rio Paraguai, três portos de Mato Grosso foram beneficiados: Corumbá – que recebia embarcações de médio porte –, Cuiabá e Cáceres – onde somente aportavam embarcações pequenas, como vapores e chatas. Nessa medida, alegava o engenheiro Guimarães, em sua proposta de ferrovia:

O Doutor Joaquim Fausto de Sousa Guimarães, cidadão brasileiro, residente na Capital da União, tendo em vista que, como é geralmente sabido, no Estado de Mato Grosso, que a navegação estabelecida entre Corumbá e Cuiabá não satisfaz

as necessidades do Estado e especialmente do comércio e mesmo do Governo, cuja ação rápida, em certas emergências, deve estender-se a todos os pontos do Estado, e principalmente aos mais importantes, ocupando o primeiro lugar entre estes a cidade de Corumbá, considerando ainda que durante mais de cinco meses, isto é, no tempo da seca, os vapores de pequeno calado, que demandam Cuiabá, ficam muitas léguas aquém desta cidade, porque a profundidade do rio fica reduzida a dois palmos de água.

[...]Para obviar estas dificuldades requer-vos a concessão de privilégio para a construção, uso e gozo de uma pequena estrada de ferro, que partindo do ponto denominado Cassange e tomando na cidade de Poconé e Livramento, vá ter ao porto de Cuiabá, podendo mais tarde alongar-se até a Freguesia da Chapada, cujo clima temperado se avanta, mais que nenhum outro, para a colonização européia e produções dos países frios.³¹

Essa estrada de ferro não chegou a ser concretizada, porém integrou o conjunto de propostas similares àquelas, mais tarde, projetadas para Mato Grosso (séc.XIX). Destas, apenas uma vingou inteiramente, a Ferrovia Noroeste do Brasil, que beneficiou apenas o território sul do então Mato Grosso uno, sendo que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré teve seu trajeto parcialmente concluído, deixando apenas triste memória.

Santana da Chapada, Santana do Sacramento, Lugar dos Guimarães, Chapada dos Guimarães, foi elevada, em 1814, à categoria de freguesia de Cuiabá, sob a denominação de Santana da Chapada dos Guimarães. Sua ascensão a distrito ocorreu pela Lei Provincial nº 219, de 11 de dezembro de 1848. Logo após a Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, Chapada cria seu primeiro distrito de Paz, registrado em Cartório local.

De Missão a pretensa Capital

Pelo seu clima ameno, já constatado pelo jesuíta Estêvão de Castro no século XVIII e, mais tarde, no XIX, por Hercules Florence, assim como por muitos outros moradores e visitantes, a Chapada atraiu a atenção dos políticos que, a exemplo de Mário Corrêa da Costa, em 1930, desejavam transferir a capital, de Cuiabá, para Serra Acima. O nome que tomaria a nova capital seria Mariópolis. Alegava o governante mato-grossense que a região de Chapada dos Guimarães era ideal para a instalação da capital. Mesquita, recuperando esse momento, comentou que Mário Corrêa era:

[...] homem de grande visão, percebeu a excelência do clima e da água da Chapada, além de ser próximo da Baixada Cuiabana, região central do Estado, numa época que o sul não tinha se separado[...] admirador incondicional de tudo que dizia respeito da Chapada, que chamava de “Petrópolis de Cuiabá”, Mário Corrêa chegou a ordenar a abertura de um grande rego d’água que, partindo do Rio Mutuca, abastecia Cuiabá de água potável, por gravidade e cujas escavações, parciais, ainda hoje servem como prova testemunhal daquela obra. Isso sem contar a construção do famoso Chalé do Mário Corrêa, na encosta dos paredões da Salgadeira, que serviria como residência de veraneio para os governadores, e cujas ruínas dos alicerces estão lá para quem quiser ver.³²

Vários projetos foram idealizados no sentido de se estabelecer a nova capital no alto da antiga Serra de São Jerônimo, tendo à frente uma Comissão Urbanística que “traçou os planos para a nova capital, com ruas e avenidas retas e largas e amplas praças arborizadas, para o lazer da população”.³³ O dia escolhido para dar início à transferência da capital foi 14 de julho de 1927, momento em que o governador lançou a pedra fundamental da nova capital, Mariópolis, assim denominada “em homenagem a seu criador, antecedendo, em muito, a criação de Brasília e de outros centros urbanos previamente traços urbanisticamente”.³⁴

Os planos desse governante mato-grossense incluía a migração de pessoas advindas do sul do Brasil, tendo o clima como maior atrativo. Tomou ele, antes que a cidade-capital ficasse pronta, de mandar vir famílias catarinenses que, sob as promessas desse governador, estabeleceram pequenas residências Serra Acima. O sonho de Mário Corrêa foi por terra no momento em que Getúlio Vargas tomou o poder e destituiu os governadores dos estados brasileiros, nomeando em seu lugar os Interventores, escolhidos dentre as pessoas de sua proximidade e confiança.

Os imigrantes sulistas que chegaram à Chapada, com a queda de Mário Corrêa, ficaram inteiramente desassistidos e muitos regressaram à sua terra natal, abandonando a região de Cajuru, onde se encontravam precariamente instalados. Com esse episódio, a região de Chapada dos Guimarães voltou à antiga rotina.

Evolução Político-Administrativa

A Prelazia de Chapada dos Guimarães aconteceu a 26 de outubro de 1841, e no ano seguinte aportou à região o frei Oswaldo Braun, alemão nascido em Frankfurt, em 23 de dezembro de 1906.³⁵

A elevação de Chapada dos Guimarães à categoria de Município se deu através da Lei nº 701, de 15 de dezembro de 1953, incluindo um território imenso, grande parte dele hoje já emancipada. A instalação oficial do município ocorreu aos 6 de fevereiro de 1955, dois anos, portanto, depois da sua criação. A Comarca foi estabelecida a 30 de junho de 1978, pela Lei nº 4.004, constituindo-se no maior município do mundo. Anos depois, perdeu alguns distritos importantes. Pelas riquezas naturais e sítios arqueológicos existentes na região, Chapada dos Guimarães, pelo Decreto-Lei Federal de nº 97.656, datado de 6 de abril de 1989, ganhou um Parque Nacional, propositadamente criado para defesa desse patrimônio.

NOTAS

* - Curadora da Casa Barão de Melgaço, sócia efetiva do IHGMT e da AML.

¹ - ROSA, Carlos A. Esbarro no hoje, recuo no tempo, galope na história. **RIHGMT**, T. CXLIII, Ano LXVII, 1985, p. 39.

² - TAUNAY, Afonso de E. Relatos sertanistas. p. 209-210. Apud. ROSA, Carlos A. Esbarro no hoje, recuo no tempo, galope na história, **RIHGMT** p. 39.

³ Para melhor detalhamento sobre a temática da urbanização de Cuiabá no século XVIII consultar ROSA, Carlos A. **A Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá (vida urbana em Mato Grosso no século XVIII: 1722-1808)**. Tese de Doutorado, Departamento de História, FFLCH, USP-SP, 1996. (mimeo)

⁴ - MELGAÇO, Barão de. Apontamentos para o Dicionario Chorographico da Província de Mato Grosso. **RIHGB**, tomo XLVII, Parte 2, p. 350.

⁵ - Apud. ROSA, Carlos A. Esbarro no hoje, recuo no tempo, galope na história. **RIHGMT**, T. CXLIII, Ano LXVII, 1985, p. 40.

⁷ - ROSA, Carlos Alberto. Op. cit. p. 42.

⁸ - FERREIRA, João Carlos. **Mato Grosso e seus Municípios**. p. 332.

⁹ - CAMELO, Antônio Cabral. **Notícias práticas das Minas de Cuiabá**. p. 15.

¹⁰ - FLORENCE, Hercules. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas**. p. 160. Segundo Florence, o Louvado era um cumprimento de mãos juntas, ocasião em que pronunciavam a seguinte frase: *Seja louvado Nosso Senhor Jesus Cristo*.

¹¹ - Idem. p. 164.

¹² - SILVA, Paulo Pitaluga Costa e. **Dicionário biográfico do Mato Grosso colonial**, ps..21,25,30,33,40. Mímeo.

¹³ - FLORENCE, Hercules. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas.** p. 69-70.

¹⁴ - Idem. p. 171-172.

¹⁵ - **OFÍCIO** de Bartolomeu Pais de Abreu ao governador da Capitania de São Paulo, solicitando autorização para abertura de estrada de terra ligando as Minas de Cuiabá com São Paulo. Cuiabá, 28 de outubro de 1721. NDIHR – Documentos Ibéricos.

¹⁶ - **CARTA** de Rodrigo César de Meneses ao rei de Portugal discorrendo sobre o caminho terrestre aberto entre as Minas de Cuiabá e São Paulo. Cuiabá 8 de maio de 1726. NDIHR – Documentos Ibéricos.

¹⁷- SÁ. José Barbosa de. **Relação das povoações de Cuiabá e Mato Grosso de seus princípios até os presentes tempos.** Apud. ROSA, Carlos Alberto. Op. cit. p. 45.

¹⁸ - Ibidem. p. 47.

¹⁹ - Ibidem. p. 48.

²⁰ - **RELATÓRIO** apresentado pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim José de Oliveira, à Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá, 3 de maio de 1849.

²¹ - **RELATÓRIO** apresentado pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, à Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá, 3 de maio de 1852.

²² - **RELATÓRIO** apresentado pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Herculano Ferreira Pena, à Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá, 3 de maio de 1863.

²³ - Idem.

²⁴- Ibidem.

²⁵ - Ibidem.

- ²⁶ - **RELATÓRIO** apresentado pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Alexandre Manuel Albino de Carvalho, à Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá, 3 de agosto de 1865.
- ²⁷ - **RELATÓRIO** apresentado pelo Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, à Assembléia Legislativa Provincial. Cuiabá, 3 de maio de 1854.
- ²⁸ - Idem.
- ²⁹ - Nessa data foi expedido um Bando, pelo capitão-general Luís Pinto de Sousa Coutinho, introduzindo nomenclatura portuguesa às localidades coloniais. Nessa oportunidade determinou que a Aldeia de Santana do distrito de Cuiabá fosse alterada para Lugar dos Guimarães.
- ³⁰ - MESQUITA, José Barnabé. **A Chapada Cuiabana**.
- ³¹ - PROPOSTA feita pelo Dr. Joaquim Fausto de Sousa Guimarães, para implantação de uma ferrovia ligando a Chapada dos Guimarães a Cuiabá. Cuiabá, 8 de maio de 1893.
- ³² - MESQUITA, José Barnabé. **A Chapada Cuiabana**. p. 34.
- ³³ - FERREIRA, João Carlos Vicente. **Mato Grosso e seus Municípios**. p. 334.
- ³⁴ - Idm.
- ³⁵ - Ibidem, p. 335.

