

# 3. A estrada de terra de Cuiabá a Goiás (1736-1737)

*Suelme Evangelista Fernandes*<sup>9</sup>  
*Benjamim Duarte Monteiro Neto*<sup>10</sup>

**RESUMO:** Este estudo visa apresentar os contextos socioeconômicos, de planejamento, construção e usos do caminho de terra que interligava a Vila de Cuiabá a Goiás em 1736 como uma estratégia macro estruturante de logística e integração intra colonial e continental. Foram usadas fontes historiográficas convencionais de monografias, bibliografias e fontes primárias existentes em documentos manuscritos oficiais e iconocartográficos. Essa pesquisa apresenta novas informações sobre as relações de comércio, defesa, cartografia e logística estabelecidas pelo terminal colonizador português no interior da América Lusitana.

**Palavras Chaves:** Estrada de Terra Goiás-Cuiabá; Mato Grosso-Goiás; Logística e transporte colonial.

Artigo recebido em	Artigo aprovado em
2 de junho de 2023	2 de setembro de 2023

## THE DIRT ROAD FROM CUIABÁ TO GOIÁS 1736-1737

**ABSTRACT:** This study aims to present the socioeconomic contexts, planning, construction and uses of the dirt road that connected the town of Cuiabá to Goiás in 1736 as a macro-structuring strategy for intra-colonial and continental logistics and integration. Conventional historiographic sources from monographs, bibliographies and primary sources existing in official manuscript documents and iconocartographic documents were used. This research presents new information on the relations of trade, defense, cartography and logistics established by the Portuguese colonizing terminal in the interior of Lusitanian America.

**Keywords:** Goiás-Cuiabá dirt road; Mato Grosso-Goiás; Colonial logistics and transport.

<sup>9</sup> Mestre em História pela UFMT e membro do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso.

<sup>10</sup> Graduado em História pela UFMT.

## Introdução

O estudo sobre os caminhos e estradas de transporte de viveres e pessoas desde o período colonial nas minas de Cuiabá e da Capitania de Mato Grosso ajudam a questionar os pressupostos da tese de isolamento local e demonstrar as inúmeras articulações políticas e comerciais intra-colônia, especialmente entre as vilas mineradoras Cuiabá, Goiás e Minas Gerais e delas com a fronteira internacional.

Desde os tempos mais remotos nas primeiras incursões nesses sertões pela bandeira de Raposo Tavares, 1648-1651, os rios já eram utilizados para adentramento do território, seja pela bacia platina no trajeto monçoeiro sul São Paulo-Vila de Cuiabá, ou pelo monçoeiro norte no sistema rio Guaporé-Madeira ou até mesmo pelo Arinos Tapajós.

Esse caminho terrestre, aberto entre os anos de 1736-37 foi tratado inicialmente pela historiografia como uma estrada construída para estabelecer uma ligação regional da Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá às minas de Goiás, mas, fazia uma articulação muito mais ampla no sentido litoral sul da colonização Salvador, São Paulo e Rio de Janeiro e interior em direção da colônia no sentido Cuiabá, Vila Bela da Santíssima Trindade até a Cordilheira dos Andes, a cidade de Lima no Peru, ligando ao fim do trajeto, Oceano Atlântico ao Pacífico.

Pouco se estudou sobre os caminhos terrestres no interior da América Portuguesa, nesse artigo, trataremos da ligação por terra como opção de acesso as minas do Cuiabá através de Goiás como parte de uma integração regional, mas também internacional.

A extensão dessa rede de estradas precisa ser vista numa macro-escala como um imenso terminal colonizatório de articulação sul-americana que interligava Salvador-Bahia a cidade de Lima no Peru, nos domínios Castelhanos.

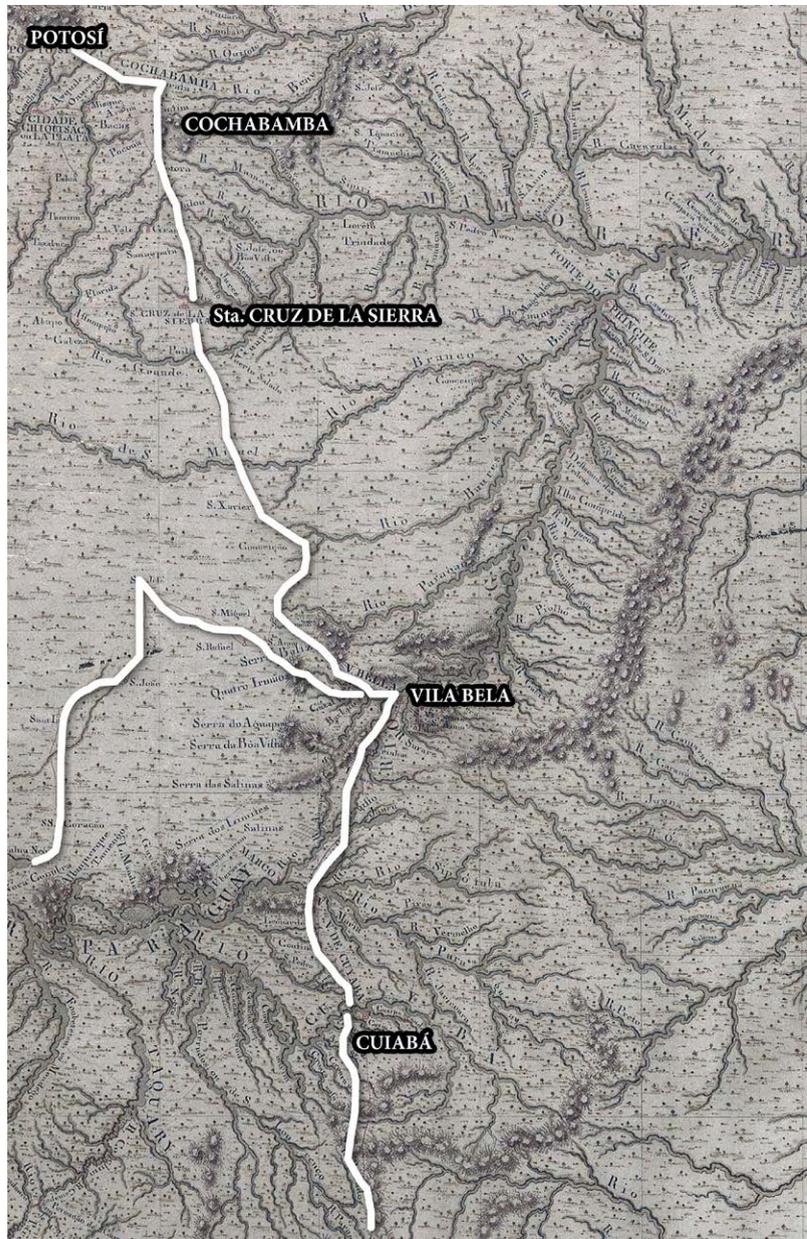
## Os motivos da abertura da estrada

Por mais que a tese do isolamento predominou e ainda predomina na historiografia e nas representações sobre Mato Grosso, efetivamente essa parte mais central da América Austral sempre teve suas vias de ligações com o restante da América Portuguesa e com o mundo.

Os caminhos que extrapolavam os limites da colônia portuguesa até o Oceano Pacífico são ainda desconhecidos ou pouco analisados pelos historiadores. A tradição historiográfica nacionalista das Américas ofuscou essas escalas de análises e articulações.

Pouco se conhece sobre a estrada que ligava o Guaporé a Lima no Peru, informações básicas sobre quem construiu e como era utilizado dependem de novas análises e pesquisas.

Mapa com as estradas de terra que articulavam Cuiabá, Vila Bela a Potosí. Fragmento de uma Carta da Bacia Amazônica provavelmente desenhada por Joaquim José Freire entre 1783-1793. (Grifo Nosso).<sup>11</sup>



11 NUNES, José Maria Souza. Real Forte do Príncipe da Beira. São Paulo, Ed. Spala, 1984, p. 203.

Neste artigo, analisaremos o trecho que ligava a Vila de Cuiabá a Vila Boa do Goiás no período correspondente a suas incursões iniciais de 1724, passando pela consolidação entre 1736/37 até a segunda metade do Séc. XIX.

Essa estrada ganhou maior importância e efetividade a partir de 1818, com a diminuição drástica do fluxo de navegação monçoeiro sul.

O caminho de terra nasceu por força das necessidades dos habitantes do entorno da Vila de Cuiabá e da Capitania, que no início do século XVIII sofriam com as distâncias e dificuldades enfrentadas ao longo da rota das monções fluviais, pois o trecho era marcado por inúmeros intempéries, obstáculos naturais (corredeiras, cachoeiras) e ataques de indígenas.

Em *Relatos Monçoeiros*, Afonso E. Taunay descreve as dificuldades de navegação:

531 léguas ou 3.504 Km de percurso a percorrer, sendo que se distribuem em 152 no Tietê, 29 no Paraná, 75 no Pardo, 17 no Camapuã, 40 no Coxim, 90 no Taquari, 39 no Paraguai, 25 no Porrudos e 64 no Cuiabá. Além disso tudo era preciso adicionar os 11 quilômetros do varadouro de Camapuã e os 155 Km que medeiam São Paulo e Ararituaba, perfazendo um total, entre água e terra, de 3.664 quilômetros.<sup>12</sup>

Adiante, Taunay acrescenta um detalhamento das dificuldades enfrentadas nos caminhos aquáticos: “113 eram os saltos, cachoeiras e corredeiras a vencer: 55 no Tietê, 33 no Pardo, 24 no Coxim e uma no Taquari”. O pior trecho era o do Rio Coxim, por ser ele que, em menor extensão (40 léguas), trazia dificuldades ainda maiores, com 24 saltos, corredeiras e cachoeiras.

Além de todas essas dificuldades de navegação pelas quais passavam os monçoeiros, acrescenta-se a resistência permanente e ataques repentinos dos indígenas Caiapó, Guaicuru e Paiaguá.

Os Caiapó atacavam por terra e tinham presença amedrontadora no trecho denominado Varadouro de Camapuã, caminho de terra que os sertanistas usavam para se deslocar de uma bacia hidrográfica para outra. Os Guaicuru, indígenas de corso, domesticaram os cavalos andaluzes originários dos espanhóis para usarem na guerra na defesa dos seus territórios.

---

12 TAUNAY, Afonso de E. *Relatos monçoeiros*. São Paulo: Livraria Martins Editora S/A, 1976, p. 55.

Os Paiaguá, índios canoieiros, dominavam como ninguém os rios. Eram muito velozes no remo e rápidos nos ataques repentinos nas corredeiras.

É nesse quadro de dificuldades nas vias de comunicação com o sudeste da colônia, em especial São Paulo, que se encontravam os habitantes da Vila do Senhor Bom Jesus de Cuiabá e redondezas em 1736.

Barbosa de Sá<sup>13</sup>, descreveu em sua obra inúmeros ataques e saques de cargas dos indígenas Paiaguá, considerados pelos monçoeiros os mais ferozes e que, em 1734, chegou à Vila de Cuiabá uma monção com 400 homens muito bem armados, com ordem do Rei para fazer “guerra justa” ou genocídio.

No comando desta tropa estava o Tenente General “mulato fusco natural de Pindamonhangaba” Manoel Rodrigues de Carvalho apelidado de “Manduasú”. O resultado desta guerra foi a morte de 600 guerreiros e o aprisionamento de mais 266 “gentios”.

Com a descoberta de ouro nas minas da repartição do Mato Grosso em 1734 na região do Rio Guaporé, entre os rios Sararé e Galera, realizada pelos irmãos Fernando e Artur Paes de Barros, surgiu, conseqüentemente, um novo terminal colonizatório, dando início assim à formação de muitos arraiais e novo fluxo de colonização.

Estes arraiais necessitavam de víveres, ferramentas e outros bens para que pudessem se consolidar economicamente, implantando uma estrutura produtiva local de abastecimento, havendo a necessidade de alternativas para o transporte e comunicações.

Há que se considerar que a colonização dessa região do ponto de vista legal ocorria em clara invasão dos portugueses sobre terras de domínio castelhano, segundo o Tratado de Tordesilhas de 1494.

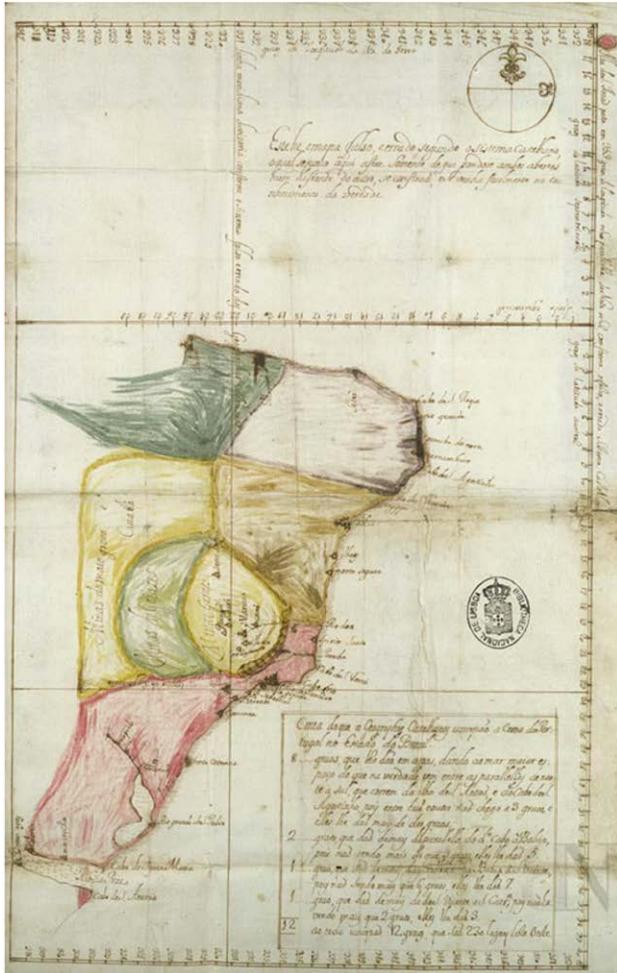
A consolidação desse domínio passava pela garantia da exploração e uso dessas terras onde se ergueu a Capital e a Capitânia de Mato Grosso em 1748.

Houve inúmeros litígios e ameaças de ataques dos espanhóis, sendo necessário uma barreira de defesa fronteira, linha que o primeiro Governador e Capitão General de Mato Grosso, Dom Antônio Rolim de Moura de-

---

13 SÁ, Barbosa de. *Relação das povoações do Cuyaba e Mato Grosso de seus princípios the presentes tempos*. Cuiabá, Ed. UFMT, 1972, p. 33.

nominou de Antemural da Colônia, ou Chave do Propugnáculo do sertão, porta de entrada do eixo minerador, Cuiabá, Goiás e Minas Gerais.



Mapa destacando as três capitânicas mineradoras da América Portuguesa: Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.<sup>14</sup>

14 SEIXAS, Francisco. *Notícias dos Títulos do Estado do Brazil e de seus limites australes e septentrionales no tempore*, 1767. Disponível em: <<https://purl.pt/103/1/catalogo-digital/registo/318/318.html>>. Acesso em: dez. 2023.

Para tanto, visando a defesa da colônia portuguesa na América e os abastecimentos desses povoados mineradores de ouro foi determinado a abertura de um caminho terrestre ligando Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá às minas do Mato Grosso no Guaporé, no mesmo ano em que começou a abertura da estrada para Goiás, em julho de 1736.

O encargo ficou sobre a designação do Regente de Cuiabá, Brigadeiro Antônio de Almeida Lara.

O Auto da Junta do Senado da Câmara do Cuiabá, de 18 de abril de 1736, trata dessa preocupação:

[...] nas últimas canoas que vieram do povoado havia chegado a notícia de se fazerem grandes preparos, não somente no reino, mas em toda esta América para a guerra que por instantes se esperavam declaradas com a Coroa de Castela e por esta terra poder ser invadida pelos castelhanos em breve tempo, sem ter aonde lhe venha socorro, mais do que pela viagem do rio e este pode estar impedido pelos inimigos e por estas razões e por outras mais [...].<sup>15</sup>

O historiador Alcir Lenharo<sup>16</sup>, aponta dois motivos preponderantes para a abertura do caminho terrestre para Goiás: o primeiro, a necessidade logística que a expansão acarretara, pois, as novas minas de Cuiabá e Guaporé e seus sítios auríferos eram a parte mais avançada das investidas dos colonos.

Para Lenharo, o caminho terrestre ligando as Minas de Vila Bela passando por Cuiabá até Goiás, pode ser entendido como uma interligação necessária de duas regiões que estavam articuladas no “complexo da mineração portuguesa”.

O segundo fator decisivo para abertura da estrada, foi a pressão das correntes migratórias que flutuavam nos novos descobertos a busca de sítios auríferos.

---

15 UFMT/NDHIR, *Auto e Termo da Junta do Senado da Câmara da Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá*, Microficha nº 14, Doc. 176.

16 LENHARO, Alcir. *Crise e mudança na frente Oeste de colonização*. Cuiabá: Imprensa Universitária: UFMT: Proedi, 1982, p. 17.

Lembra também o historiador como motivação dessa migração para Cuiabá e Guaporé, a queda relativa da produção de ouro das Minas Gerais, entre os anos de 1729-33:

É dentro deste contexto de fluxo e contrafluxo de populações que se faz a abertura do caminho para Goiás. A comunicação terrestre vinha consumir a integração do conjunto da mineração na frente ocidental e viabilizar a circulação do fluxo migratório<sup>17</sup>.

O caminho serviria, então, para garantir a expansão territorial colonial luso americana, o abastecimento e para, caso fosse necessário, receber reforços bélicos militares do restante da colônia portuguesa na América.

Esta preocupação é registrada documentalmente no Termo do Senado da Câmara do Cuiabá, de 31 de maio de 1736:

(...) se entende havendo forma e caminho seguro para a arrecadação da Real Fazenda, como declara a ordem de Sua Majestade e pela viagem do rio não é seguro o caminho, porque além dos grandes riscos que há de cachoeira e gentio que tem investido as nossas tropas como proximamente sucedeu na do presente, os perigos dos Castelhanos por causa das guerras podem com facilidade destruir as nossas tropas e para melhor segurança das remessas do ouro da Real Fazenda, bem comum do povo e conservação desta terra para o qual tem Sua Majestade recomendado que faça toda a humana diligência, em se abrir o dito caminho (...)<sup>18</sup>.

Os moradores das minas dos Goiás já estavam em contato e articulados por estrada de terra com a Bahia (currais do São Francisco) e São Paulo, para onde havia grande fluxo de gado e escravaria desde 1732<sup>19</sup>.

Gilka Salles deixa isso comprovadamente claro:

(...) em 1730, a capitania de São Paulo expediu Bando determinando que o caminho de terra para Goiás era o seguinte trajeto: São Paulo, Vila de

---

17 Alcir Lenharo, *op. cit.*, p. 19.

18 UFMT/NDHIR, Id., *Ibid.*

19 SALLES, Gilka Vasconcelos Ferreira de. *Economia e escravidão na capitania de Goiás*. Goiânia: Centro Editorial e Gráfico da UFG, 1992, p. 47.

Jundiaí, Mogi do Campo e Minas dos Goiases (...)...1732: Requerimento de 1733, Bando de 22.08.1733. Proibição qualquer picada. O único caminho era obrigatório passar pelo registro do Jaguari Grande (Americana). ‘Manoel Rodrigues Tomás e João Esteves Robalo estabeleceram ligação entre as Minas dos Goiases e os currais do São Francisco na Bahia’ em 1732. Primeira boiada (1732) vinda de São Paulo, Minas Gerais e Currais como contrabando.<sup>20</sup>

Sérgio Buarque de Holanda<sup>21</sup> destacou a normalização do fluxo de gado para São Paulo, partindo do Sul (Rio Grande do Sul), em 1733. O historiador também faz referência a rotinização do fluxo de gado partindo do Nordeste (Currais do São Francisco), em 1732.

Em suma, vários motivos impulsionaram a abertura desse caminho de terra para Goiás e Vila Bela da Santíssima Trindade:

1. Por razões geopolíticas de defesa e consolidação da fronteira portuguesa na América;
2. A necessidade de articular por via terrestre os dois extremos do continente sul-americano de Salvador Bahia a Lima no Vice-reinado do Peru (Atlântico ao Pacífico) com intenções geopolíticas de ocupação, comércio de prata, contrabando e defesa;
3. As dificuldades de navegação e ataques indígenas no caminho fluvial monçoeiro sul;
4. Abastecimentos dos núcleos mineradores com gêneros em geral, tropa de gado vacum, cavalari e escravaria;
5. Ampliar os acessos e integrar os eixos mineradores Minas, Goiás, Cuiabá, Arraiais do Rio Guaporé.

---

20 SALLES, *op. cit.*; p. 139-141.

21 HOLANDA, Sérgio Buarque de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense: Secretaria de Estado da Cultura, 1986, p. 124.

## Nas picadas dos sertões: a construção da estrada

O prelúdio e prospecção da abertura de uma estrada de terra que interligasse Cuiabá a Goiás remonta os momentos iniciais da constituição do próprio Arraial de Cuiabá de 1723. As construções de estradas reais era designo régio primordial na estratégia de colonização.

A 26 de agosto de 1724 escrevia a D. João V a lhe contar que por completo fracassara a tentativa de abertura do caminho terrestre para Cuiabá por Manuel Godinho de Lara. Luís Pedroso de Barros se oferecera a realizar tal obra. Estivera nove meses no sertão e voltara malsatisfeito com os resultados.<sup>22</sup>

A coroa portuguesa logo de início se preocupou com a ligação terrestre para as novas minas descobertas de Cuiabá, sabia dos riscos de manter os domínios territoriais usando exclusivamente as ligações de transportes fluviais.

Ao chegar no Estado do Brasil para assumir o governo da Capitania de São Paulo, em 1721 D. Rodrigo Cesar de Menezes dispunha-se a materializar a principal das incumbências contidas nas suas “Instruções Régias”: a abertura dos grandes caminhos coloniais. A descoberta de um prodigioso centro de mineração em Mato Grosso destacava o seríssimo problema do abastecimento daquela área. Objetivando estabelecer um caminho terrestre entre São Paulo e Cuiabá, intencionou o famoso “Picadão de Mato Grosso”. Eis na sua gênese a concordância em que se empenharam os grandes nomes do sertanismo paulista e da qual saíram-se aparentemente vitoriosos. Luís Pedroso de Barros e seu sobrinho Manuel Dias da Silva, entre 1723 e 1726.<sup>23</sup>

Eis pois os nomes dos predecessores valentes da Estrada Real de Cuiabá a Goiás: Manuel Godinho de Lara, Luís Pedroso de Barros e seu sobrinho

---

22 TAUNAY, Afonso E. *História das bandeiras paulistas* (v. 2). Ed. Melhoramentos, 1975, p. 32.

23 PERECIN, Marly Therezinha Germano. *Piracicaba, Boca do Sertão, o Porto, a Paragem, a Sesmaria, a Povoação (1723-1767)*. Revista do Instituto Histórico de Piracicaba, Ano III, 1993, n. 3, p. 15.

Manuel Dias da Silva. É certo que nessa tropa de destemidos havia muitos indígenas e escravizados africanos que seguem ainda anônimos na História.

Por algum motivo, ainda desconhecido, a Estrada de Terra desaparece dos registros e narrativas historiográficas nos anos seguintes a 1726.

Vindo a ser retomada logo depois em virtude do aumento dos ataques dos indígenas Paiaguá no Rio Paraguai.

Na correspondência oficial a construção reaparece em 1735: “Apesar de ter sido posto em pregão, não tinha em quem nele se lançasse à vista do que mandaram vir perante si o Capitão Antônio de Pinho e Azevedo.”<sup>24</sup>

Azevedo nasceu em Portugal, na localidade de Arouca (Lamego), veio para a América Portuguesa muito jovem, tendo se deslocado para as minas do Cuiabá logo após seu descobrimento, no ano de 1725. Era casado com a fluminense Dorotéia dos Prazeres, natural de Cabo Frio-RJ, com quem teve oito filhos, sendo quatro homens e quatro mulheres. Morreu em 1763, pobre e esquecido.

Homem de inúmeras qualidades e de grande coragem, como descreveu o pesquisador José de Mesquita<sup>25</sup>, ficou estabelecido que o mesmo seria recompensado em 1.275 oitavas de ouro, a serem pagas somente 13 meses após o seu recolhimento às minas de Cuiabá. Acompanharam-no nessa empreitada os camaradas do próprio Azevedo:

(...) Clemente e Raimundo Tavares, Ignacio Tavares de Monsarate, Joaquim de Arruda, Pascoal Moreira, João Freire, João de Jesus, Salvador Pinto, Simão Roiz, Bernardo da Silva, Francisco e Vicente Corrêa, sendo os dois últimos pilotos de navegação dos rios. Cada um desses 12 recebeu 200 oitavas de ouro.<sup>26</sup>

Azevedo partiu em 20 de junho de 1736 do sítio do São Gonçalo, onde o ouvidor “passou mostra a toda tropa e achando conforme o ajuste que tinham feito, a despediu no mesmo dia”, com a companhia de “12 camaradas

---

24 UFMT/NDHIR, Microficha nº. 1, Doc. 176.

25 MESQUITA, José de. *Antônio de Pinho e Azevedo*. In: Cadernos Cuiabanos n. 2. Org. Prof. Dr. Carlos A. Rosa, p. 148-155, 1978.

26 MESQUITA, *op. cit.*, p. 148-155.

brancos bastardos, mulatos ou crioulos capazes de pegar em armas”, mais 10 escravos seus e 6 índios de sua administração, totalizando 28 pessoas<sup>27</sup>.

Partiu em direção às Minas dos Goiás, cortando serra acima, fazendo picada e cruzando o sertão “infestado pelo gentio Caiapó” que, segundo Luiza Volpato<sup>28</sup>, dificultava toda e qualquer empreitada por esses sertões.

O próprio Capitão Antônio de Pinho e Azevedo, em seu requerimento de indenização, conta a morte de “4 escravos e também a falta de 40 e tantos cavalos que o gentio lhe matou”<sup>29</sup>.

Mesmo com todas as dificuldades sofridas, o Capitão Antônio de Pinho e Azevedo conseguiu chegar às “Minas dos Goiasés”, onde pôde se refazer com mantimentos de todos os prejuízos da longa jornada.

Após esse breve descanso, tomou caminho de volta, chegando em 29 de agosto de 1737 à Vila Real, como consta no registro sobre o tempo de viagem em Barnabé de Mesquita<sup>30</sup>, foi de exatos um ano, dois meses e nove dias.

Roberto Southey, sem citar as fontes, afirma que a primeira estrada entre Cuiabá e Goiás foi aberta por dois paulistas: Theodoro Nobre e seu genro Ângelo Preto Nobre, auxiliados por índio Bororo.<sup>31</sup> Tal afirmação de Southey, põe dúvidas sobre o realizador do grande feito.

Ângelo Preto é citado em alguns documentos, como na resposta ao requerimento de Antonio de Pinho e Azevedo a D. Antônio Rolim de Moura, primeiro Capitão-General da Capitania de Mato Grosso:

Consta serem nomeados igualmente com ele por cabos o Capitão Ângelo Preto Nobre, Antonio Pinheiro de Faria, Francisco Leme de Moraes, Dionízio de Pontes Ribeiro e João Cardozo; todos os quais são bons sertanistas, principalmente Antônio Pinheiro de Faria, que não cede ao suplicante nem a nenhum dos que presentemente há na Capitania, na inteligência de abrir caminhos.<sup>32</sup>

27 REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO DE MATO GROSSO. Requerimento de Provisão do Cap. Antônio Pinho de Azevedo. Tomos XXXIX e XL. Ano XX, 1938, p. 96.

28 VOLPATO, Luiza R. R. *A Conquista da Terra no universo da pobreza*. São Paulo: Ed. Hucitec, 1987.

29 REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO DE MATO GROSSO. *Op. cit.* p. 96.

30 MESQUITA, *op. cit.*, p. 148-155.

31 SOUTHEY, Roberto Apud Basílio de Magalhaes, *Expansão geográfica do Brasil Colonial*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978, p. 217.

32 REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO DE MATO GROSSO. *Op. cit.* p. 96.

No entanto, no Termo da Junta do Senado de 18 de abril de 1736, já citado<sup>33</sup>, há clara referência nominativa dos integrantes da dita expedição.

Ao tratar da rota aberta Cuiabá-Goiás, Carlos Rosa<sup>34</sup>, afirma que há dúvidas sobre o traçado exato do caminho terrestre, que isso ainda é algo a ser estabelecido por novas pesquisas.

José Gonçalves da Fonseca, escrevendo por volta de 1750, indicou um trajeto que partia de Goiás:

Também de Goiazes se abriu caminho para o Cuiabá, cortando a oeste, atravessando as cabeceiras dos 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.<sup>35</sup>

A esse roteiro em arco amplo, João Barbosa de Faria opunha outro, 170 anos depois, embora sem indicar suas fontes:

(...) em 1737, com o caminho que Antônio de Pinho Azevedo abriu entre essa Vila [Cuiabá] e a de Goiás. A vereda foi tirada de Cuiabá a Sant'Ana da Chapada; deste ponto à alta cabeceira do rio Manso, seguindo-lhe a costa, à distância, até 14°30' Lat. E 8°50' de longitude (Rio de Janeiro), donde rumou para o rio Grande do Araguaia, que ela atravessou na latitude de 16°35'.<sup>36</sup>

Este roteiro, delineado por Barbosa de Faria parece mais aceitável, por fazer referência ao rio Grande, ou Araguaia, omisso no roteiro de Fonseca.

---

33 APMT. Termo da Junta do Senado de 18 de abril de 1736. Livro do Senado da Câmara de Cuiabá. Arquivo Público de Mato Grosso.

34 ROSA, Carlos A. *Esbarro no hoje, recuo no tempo, galope na história Notas preliminares para um estudo das relações Cuiabá-Chapada*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, Cuiabá, 1995. p. 13.

35 FONSECA, João G. da. *Notícia da Situação de Mato Grosso e Cuiabá: estado de umas e outras minas e novos descobrimentos de ouro e diamantes* por José Gonçalves da Fonseca in RIHGB, Tomo XXIX, Rio de Janeiro, 1866. p. 389.

36 FÁRIA, João Barbosa de. *Limites Orientais de Mato Grosso*. Parte I. Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso, Ano II, Tomo III, 1920. p. 55.

## Iconocartografia das estradas

As empreitadas de sertão adentro demandavam muito conhecimento de mataria e geografia por parte dos sertanistas, pois a estrada tem que ter um traçado adequado, o mais retilíneo possível, tentando desviar de vales, serras, morros, trechos perigosos de rios e territórios indígenas.

A estrada era feita com a abertura de uma picada ou trilheiro feito com machados, serrotes e fações e sua demarcação utilizava balizas naturais de referência para o traçado a ser percorrido.

Com a definição do melhor traçado após bastante investigação do terreno confeccionava um mapa rudimentar do caminho para auxiliar os usuários identificando fazendas e pousios para os viajantes.

Pouco sabemos sobre essas instalações e bases de apoio logísticos estabelecidos nos caminhos reais dessa parte mais central da América do Sul.

Tal qual os grandes desbravadores do sertão da América Portuguesa os antigos caminhos e trilhas dos índios foram muito uteis nessa empreitada. Por isso as expedições sempre tinham índios chamados “bugres” conhecedores do sertão.

Para o sertanista branco ou mamaluco, o incipiente sistema de viação que aqui encontrou foi um auxiliar tão prestimoso e necessário quanto o fora para o indígena. Donos de uma capacidade de orientação nas brenhas selvagens, em que tão bem se revelam suas afinidades com o gentio, mestre e colaborador inigualável nas entradas, sabiam os paulistas como transpor pelas passagens mais convenientes as matas espessas ou as montanhas aprumadas, e como escolher sítio para fazer pouso e plantar mantimentos.<sup>37</sup>

Barbosa de Sá<sup>38</sup>, relata que, a partir de 1739, começa o fluxo migratório de Goiás para Cuiabá, e também em 1742 entrou pelo caminho “gente com fazendas, gados e cavalarias.” Continua ele dizendo que quase sempre chegava uma Monção anual, quando não vinham por terra, “muitos comboios de gente com fazendas e cavalarias”, como aconteceu em 1760.

---

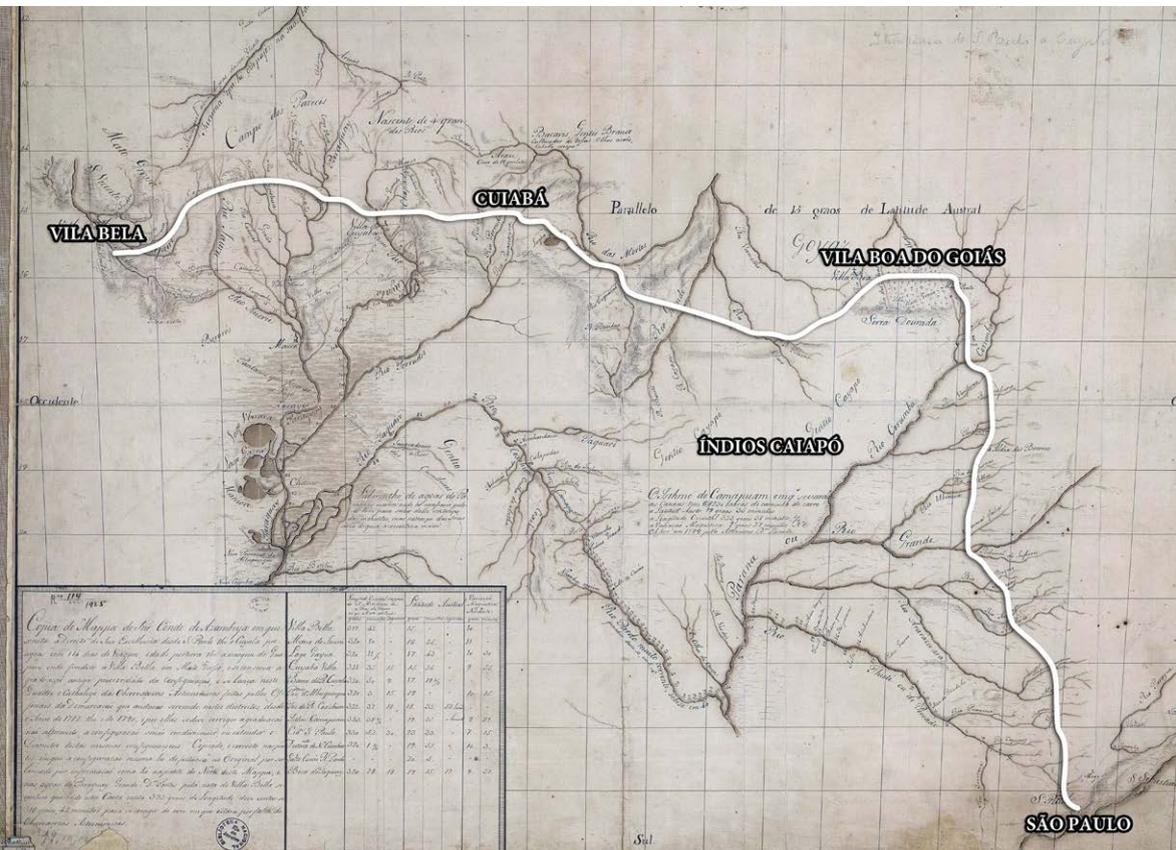
37 HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo, Ed. Cia da Letras, 1994, p. 19.

38 SÁ, Barbosa de. *Op. cit.*, p. 37.

Além do fluxo migratório, costumavam vir pelo caminho terrestre, padres, juizes, ouvidores, outras autoridades, soldados.

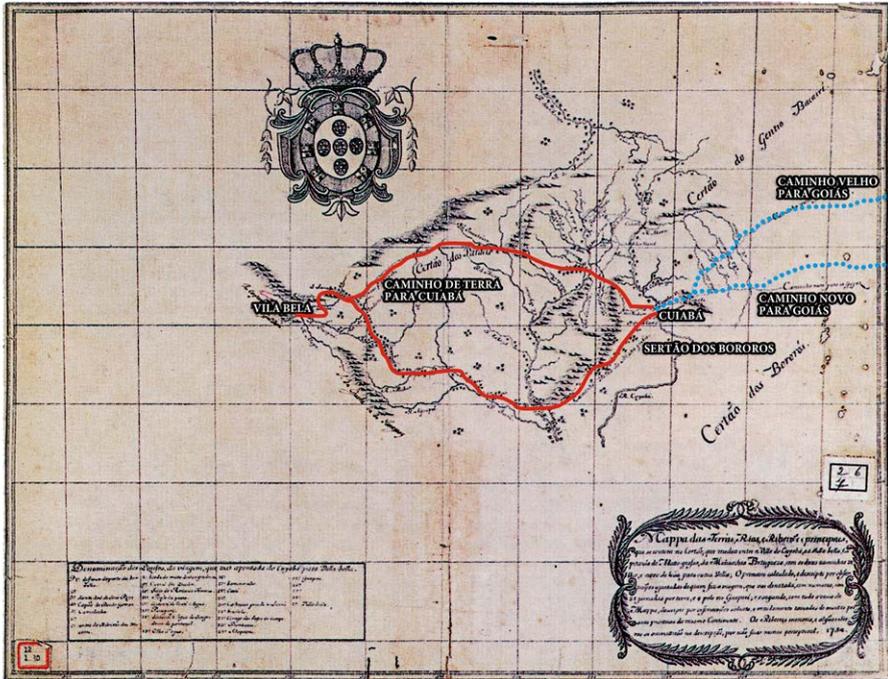
Jorge Belfort<sup>39</sup> diz que o caminho terrestre passou a ser uma passagem de numerosas riquezas mercantis como a prata, que vinha do lado espanhol e rumava, como contrabando, para o litoral nordestino, onde, tranquilamente, navios ancoravam trazendo negros e levando a prata (...).<sup>40</sup>

Traçado da estrada de terra de São Paulo, Goiás, Cuiabá a Vila Bela (grifo nosso).<sup>40</sup>



39 MATTOS JR., Jorge Belfort. *A Ocupação de Chapada dos Guimarães no Período Colonial*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História e Historiografia de Mato Grosso) - Departamento de História. Fundação Universidade Federal de Mato Grosso. Cuiabá: UFMT, 1983, p. 7.  
 40 NUNES, José Maria Souza. *Real Forte do Príncipe da Beira*. São Paulo: Ed. Spala, 1984, p. 132.

Lenharo<sup>41</sup> também registra essa mesma informação, mas acrescenta que, mesmo com a circulação crescente de pessoas e mercadorias, havia grandes dificuldades a serem ainda vencidas, como por exemplo o problema a questão dos ataques dos indígenas Caiapó.



Mapa com os dois caminhos de Vila Bela a Cuiabá e em Direção a Goiás (grifo nosso).<sup>42</sup>

O caminho constitui o território dominado, à volta do qual persistem as identificações do “sertão dos Bororós” ou o “reino do gentio Caypo”.

A descrição do caminho revela-o como meio de penetrar nesta área ainda não totalmente dominada, como conhecimento em si do percurso no espaço, mas também como meio de integração deste espaço à rede urbana,

41 LENHARO, Alcir *op. cit.*, p. 28.

42 NUNES, José Maria Souza. *Op. cit.*, p. 171.

note-se, pois são as vilas os pontos de partida e chegada dos caminhos. Em termos estratégicos e geopolíticos em alguns mapas não se desenhavam as linhas externas dos limites do território, mas as suas linhas do meio, apenas os seus eixos articuladores.

No mapa acima ainda percebemos a existência de duas rotas tanto de Vila Bela para Cuiabá como de Cuiabá para Goiás.

O fluxo, quando foram construídos, o uso e o porquê existiam dois caminhos em rotas diferentes ou em que circunstâncias eram usados ainda carece de novos estudos e análises.

A identificação dessas estradas em cartografias oficiais portuguesas para além da orientação do traçado aos viajantes, sugeriam outras representações discursivas de articulações de defesa interna, logística e demonstração de posse dos territórios em litígio entre Portugal e Espanha.

O Governador e Capitão-General de Mato Grosso, Luís de Albuquerque Melo Pereira e Cáceres quando usou o caminho de terra de Goiás para chegar em Cuiabá em 1771 deixou registrado seu espanto com a desolação populacional no caminho de Vila Boa do Goiás a Vila de Cuiabá. A rigor, só cita duas fazendas, sendo que uma delas realmente o impressionou.

Para Luís de Albuquerque, era um risco o caminho por aquele sertão e, por isso mesmo, fazia-se necessário socorro de gado e mantimentos no trânsito de pessoas.

Somente após a vinda de Luís de Albuquerque para a Capitania é que realmente ganhou destaque a ligação terrestre da Vila Real com a Vila Boa dos Goiás, com um comércio emergente, ligado, principalmente, ao Rio de Janeiro, Bahia e São Paulo.

Segundo o mesmo autor<sup>43</sup>, a vinda de Luiz de Albuquerque Melo Pereira e Cáceres constituiu um marco para a futura projeção do caminho de terra na organização do comércio na Capitania.

Essa sua vinda pelo caminho terrestre retrata bem as mudanças que estavam acontecendo na Colônia, cuja capital fora transferida de Salvador, Bahia, para o Rio de Janeiro, em função, principalmente, do complexo econômico criado pela mineração do centro-sul e das disputas pelo estuário do Prata.

---

43 LENHARO, Alcir, *op. cit.*, p. 28.

Lenharo<sup>44</sup> ainda destaca que o evento precede em alguns anos a importância que a articulação terrestre assumiria logo depois, através da ativação do comércio regional com as praças centralizadoras.

Passados 50 anos após a viagem de Luiz de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, em 1821, na vinda do Capitão General de Mato Grosso Luiz D'Alincourt pela mesma estrada encontrou o trajeto sensivelmente mudado.

Os pousos funcionavam satisfatoriamente, mesmo distando entre si algo em torno de 4 a 5 léguas, ou seja, 24 ou 30 km.

Luiz D'Alincourt<sup>45</sup> cita que, além de uma fazenda localizada na beira do Araguaia, vivia à margem do caminho uma comunidade de índios domesticados e um morador numa região denominada Alecrim, que plantava milho, legumes e tinha criação de porcos. A fazenda Jatobá “Alecrim na beira do Araguaia”, do Padre Albuquerque, grande propriedade com mais de 100 escravos com engenho em funcionamento.

Faz menção também, no transcorrer do caminho, a uma aldeia localizada antes da Vila do Cuiabá, por nome de Santana, ou “lugar de Guimarães”<sup>46</sup>, onde encontrou muitos engenhos e fazendas: “Donde concorre maior cópia de víveres para abastecer a Vila do Cuiabá.”<sup>47</sup>

Diz D'Alincourt<sup>48</sup> que a agricultura do lugar, tocada basicamente por população indígena, era bastante diversificada, constando de milho, feijão, mandioca, cana-de-açúcar, algum café e algodão.

No livro “Itinerário da Viagem de Cuiabá a S. Paulo”, o comerciante Joaquim Ferreira Moutinho, que residiu em Cuiabá durante 18 anos, fez o percurso da estrada de terra para Goiás, quando o governo de Assunção decidiu fechar a navegação pelo Rio Paraguai.

Moutinho saiu de Cuiabá no dia 25/05/1868 e percorreu um caminho, de picadas, que passava pelo flanco Norte da Chapada dos Guimarães, no seu diário foi fazendo anotações sobre os lugares e os “obstáculos” da viagem.

Em 17/06/1868, 23 dias depois da sua saída de Cuiabá ele relatou:

---

44 LENHARO, Alcir, *op. cit.*, p. 28.

45 D'ALINCOURT. Luiz. *Memórias sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. São Paulo: Livraria Martins Fontes, 1953, p. 153.

46 Atual cidade de Chapada dos Guimarães.

47 D'ALINCOURT. Luiz. *Op. cit.* p. 153.

48 D'ALINCOURT. Luiz. *Op. cit.* p. 153.

Mais 2 léguas adiante está o Paredão, onde pousamos. É este lugar um dos mais belos e célebres do sertão. Uma muralha de 150 pés de altura, cortada a pique, e que forma a face ocidental de uma montanha, ergue-se no meio de uma campanha fechada ao longe por linhas verde-escuras de matas sem fim.<sup>49</sup>

A sua chegada ao porto do Rio Araguaia foi no dia 27/06/1868, 33 dias depois da partida e continuou a descrição da estrada:

Até o limite da Província de Mato Grosso com Goiás. Na margem esquerda do rio há um destacamento cuiabano, composto de algumas praças comandadas por um cadete. A povoação de Nossa Senhora da Piedade é pequena, reduzindo-se a algumas casas cobertas de capim, uma pobre capelinha, e um rancho na beira do rio; nada oferece o lugar de notável a não ser a sua beleza natural, realçada pelo Araguaia, largo e majestoso. Entrando na balsa para passar para o lado oposto, dissemos do fundo do coração um saudoso adeus a Cuiabá.<sup>50</sup>

Em seu diário ainda faz a observação de não que não deve se fazer esse trajeto entre os meses de janeiro, fevereiro e março porque fica intransitável por causa das chuvas. (Moutinho, 1869, p. 56.)

Observem que o tempo de duração em relação as empreitadas iniciais de 1936, 3 meses de duração, diminuíram significativamente, demonstrando que o caminho estava mais estruturado para o transporte por animais de cargas pelos tropeiros.

O fim do tráfego monçoeiro se deu em um período anterior a 1818. Para Sérgio Buarque de Holanda<sup>51</sup>, em 1818 o capitão-mor de Porto Feliz chegou a queixar-se de que já não havia ali práticos e proeiros para mais de 6 ou 8 canoas.

É a partir de então, 1818, que o caminho terrestre ganha maior relevância para Mato Grosso, pois era uma alternativa segura de transporte comercial e a comunicação com os outros centros em especial de gado, cavalos e

---

49 MOUTINHO, Joaquim. *Itinerário da Viagem de Cuiabá a São Paulo*. São Paulo: Typographia de Henrique Schoreder, 1869, p. 28.

50 MOUTINHO, Joaquim, *op. cit.* p. 54.

51 SHOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*, 1990, p. 115.

mulas. Suas atividades perderam relevância a partir de 1857 quando a navegação pelo rio Paraguai começou a funcionar.

No dia 20 de fevereiro de 1857, chegou a Cuiabá o “vapor “Corça”, o primeiro da modalidade, conforme um tratado de navegação firmado entre o Brasil e o Paraguai no dia 6 de abril de 1856. No Porto Geral, no final da Avenida 15 de Novembro, estavam presentes todas as autoridades locais e um público jamais visto, que foi estimado em quatro mil pessoas, para receber a nova embarcação.

No dia 22 de junho de 1858 foi firmado o contrato para a navegação comercial no Rio Paraguai até Cuiabá. O documento foi assinado pelo governo imperial, possibilitando a criação da empresa que assumiu a responsabilidade de manter uma viagem mensal entre Montevideu e Cuiabá em 1859.<sup>52</sup>

## Considerações

A construção da estrada que liga Cuiabá a Goiás foi uma alternativa para evitar os transtornos do rudimentar e arriscado transporte fluvial moncoeiros dos anos iniciais da colonização para a hinterlândia portuguesa.

Com o tempo se tornou uma rota consolidada e estável com pousios e fazendas de apoio logístico de tropeiros em geral ao longo do seu trecho servindo como local de transporte de viveres gado vacum e cavalos.

Evidenciamos que além da questão econômica e social existia uma preocupação geopolítica de abastecimento das vilas e povoados fronteiriços e defesa da colônia da América Portuguesa como um todo, por causa da vizinhança instável diplomática com os espanhóis.

No avesso da intenção de fronteira havia uma intenção de acesso as estradas e riquezas do território espanhol através da prática de contrabando, em especial de prata e outras riquezas.

O texto apresenta evidencias documentais dessas nuances ainda pouco consideradas na literatura local e coloca essa parte mais central da América portuguesa interligada dinamicamente aos principais terminais colonizados do continente, contrariando o chamado “mito” do isolamento local.

---

52 BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da Navegação em Mato Grosso*. Ed. Livro matogrossense, 1991, p. 48 e 60.

## Referências

- SÁ, Barbosa de. *Relação das povoações do Cuyaba e Mato Grosso de seus princípios the presentes tempos*, Cuiabá, Ed. UFMT, 1972.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da Navegação em Mato Grosso*. Ed. Livro Matogrossense, 1991, p. 48 e 60.
- D'ALINCOURT, Luiz. *Memórias sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Livraria Martins Fontes, São Paulo, 1953.
- FARIA, Joao Barbosa de. *Limites Orientais de Mato Grosso*. Parte I. Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso, Ano II, Tomo III, 1920.
- FONSECA, João G. da. *Notícia da Situação de Mato Grosso e Cuiabá: estado de umas e outras minas e novos descobrimentos de ouro e diamantes* por José Gonçalves da Fonseca in R.I.H.G.B., Tomo XXIX, Rio de Janeiro, 1866, p. 352-361.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. Ed. Brasiliense, São Paulo, 1990.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo, Ed. Cia da Letras, 1994.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense: Secretaria de Estado da Cultura, 1986.
- LENHARO, Alcir. *Crise e mudança na frente Oeste de colonização*. Cuiabá: Imprensa Universitária: UFMT: Proedi, 1982.
- MATTOS JR., Jorge Belfort. *A Ocupação de Chapada dos Guimarães no Período Colonial*. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em História e Historiografia de Mato Grosso) - Departamento de História. Fundação Universidade Federal de Mato Grosso. Cuiabá: UFMT, 1983.
- MESQUITA, José de. *Antônio de Pinho e Azevedo*. In: Cadernos Cuiabanos n. 2. Org. Prof. Dr. Carlos A. Rosa, p. 148-155, 1978.
- MOUTINHO, Joaquim. *Itinerário da Viagem de Cuiabá a São Paulo*. Typographia de Henrique Schoreder, São Paulo, 1869.
- NUNES, José Maria Souza. *Real Forte do Príncipe da Beira*. São Paulo, Ed. Spala, 1984.
- PALACÍN, Luiz. *O século do ouro em Goiás: 1722-1822: estrutura e conjuntura numa capitania de Minas*. - 4 ed. - Goiânia: Ed. UCG, 1994.
- PERECIN, Marly Therezinha Germano. *Piracicaba, Boca do Sertão, o Porto, a Paragem, a Sesmaria, a Povoação (1723-1767)*. Revista do Instituto Histórico de Piracicaba, Ano III, 1993.
- REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO DE MATO GROSSO. Requerimento de Provisão do Cap. Antônio Pinho de Azevedo. Tomos XXXIX e XL. Ano XX, 1938.

ROSA, Carlos A. *Esbarro no hoje, recuo no tempo, galope na história*  
*Notas preliminares para um estudo das*  
*relações Cuiabá-Chapada*. Revista do  
Instituto Histórico e Geográfico de Mato  
Grosso, Cuiabá, 1995, págs. 37–70.

SALLES, Gilka Vasconcelos Ferreira de.  
*Economia e escravidão na capitania de*  
*Goiás*. Goiânia: Centro Editorial e Gráfico  
da UFG, 1992.

TAUNAY, Afonso de E. *História das*  
*bandeiras paulistas*. (v.2). São Paulo: Ed.  
Melhoramentos, 1975.

TAUNAY, Afonso de E. *Relatos*  
*monçoeiros*. São Paulo: Livraria Martins  
Editora S/A, 1976.

VOLPATO, Luiza R. R. *A Conquista da*  
*Terra no universo da pobreza*, Cuiabá, Ed.  
Hucitec, São Paulo, 1987.

SOUTHEY, Roberto Apud Basílio de  
Magalhaes, *Expansão geográfica do Brasil*  
*Colonial*. São Paulo: Companhia Editora  
Nacional, 1978.

## Documentos

Termo da Junta do Senado de 18 de abril  
de 1736. Livro do Senado da Câmara de  
Cuiabá. Arquivo Público de Mato Grosso.

UFMT/NDHIR, Auto e Termo da Junta do  
Senado da Câmara da Vila Real do Senhor  
Bom Jesus do Cuiabá, Microficha nº 14,  
Doc. 176.