

# DOCUMENTÁRIO

---

## NOTAS SÔBRE O CAMINHO PARA MATO GROSSO

---

A descoberta do ouro na região de Cuiabá em 1719, ou mesmo antes segundo alguns autores, veio revelar e incorporar ao patrimônio luso-brasileiro em terras americanas extensas regiões às quais logo se atiraram os paulistas intemeratos, devassadores audazes dos sertões, levando a marca de sua expansão até o mais longínquo centro-oeste, com a fundação, nas margens do Guaporé, da primitiva Vila-Bela, posteriormente Mato Grosso, a “cidade do ouro e das ruínas”. O desastre sofrido pelos paulistas em Minas Gerais na guerra dos emboadas (1709) levou-os a procurar outros centros de atividade mineradora, longe da rivalidade e da inveja dos reinóis, sempre prontos a tirarem o melhor partido do trabalho árduo dos intrépidos sertanistas e descobridores de São Paulo. A expansão paulista em Goiaz e Mato Grosso pode ser levada à conta de conseqüências principais dêsse desvio no rumo da atividade expansionista. Desnecessário dizer que as mesmas rivalidades e, conseqüentemente, as mesmas lutas surgiriam bem cêdo em terras matogrossenses, como o atestam os cronistas que se ocuparam do assunto nos séculos XVIII e XIX.

Este movimento de expansão para o centro-oeste brasileiro corresponde ao denominado “ciclo das monções”, no qual coube a preponderância aos filhos de Sorocaba, tal como no início da mineração em Minas Gerais coubera a preponderância aos filhos de Taubaté. Em nenhuma outra região do território brasileiro foram tão grandes as dificuldades e os obstáculos a vencer por parte dos devassadores paulistas, principalmente na luta contra o indígena, como na região matogrossense. “Afora as cachoeiras e itaipavas, as inundações das caudais na quadra das chuvas, a fome e as febres, as legiões de insetos incômodos ou nocivos, as serpentes e as feras — foi ali que os índios opuzeram mais óbices aos destemerosos mamelucos” (1).

---

(1) — Basílio de Magalhães, *Expansão geográfica do Brasil colonial*, 3.ª edição. S. Paulo, Editora Nacional, 1935, p. 206.

Todavia, tão rico se afigurava o novo Pactolo descoberto, que verdadeiro "rush" para tão longínquas terras assinalam as crônicas relativas aos dez primeiros anos após as penetrações de que resultaram as primeras amostras de ouro. "Divulgada a notícia pelos povoados, foi tal o movimento que causou nos ânimos, que das Minas Gerais, Rio de Janeiro e de tôda a capitania de São Paulo se abalaram muitos, deixando casas, fazendas, mulheres e filhos, botando-se para êstes descobertos como se fôra a Terra da Promissão ou o Paraíso em que Deus pôs nossos primeiros pais", no dizer de um dos cronistas cuiabanos dos fins do século XVIII (2).

A elevação de Mato Grosso à categoria de capitania independente da de São Paulo (1748) foi a consequência política do rápido desenvolvimento daquelas terras, cujo desmembramento marcou o último dos cortes sofrido pelo território paulista no século XVIII, reduzindo-o a pouco mais do que as proporções atuais depois de, em sua área, englobarem-se Minas-Gerais, Mato-Grosso, Goiaz e todo o sul do Brasil.

Dos riscos imensos, bem como de tôdas as dificuldades que ofereciam as viagens para Mato-Grosso dão testemunho todos os cronistas e todos os que se ocuparam dêsse movimento. O citado cronista cuiabano dos fins do século XVIII — Joaquim da Costa Siqueira — referindo-se a uma das expedições do ano de 1720, pinta com côres negras, evidentemente exageradas, as dificuldades aludidas: "Padeceram grandes destroços, perdições de canoas nas cachoeiras por falta de pilotos e práticos, que ainda então não havia, mortandade de gente por falta de mantimentos, doenças, comidas das onças, e outras muitas misérias; não sabiam ainda pescar, nem caçar, nem o uso de toldar as canoas, que tudo lhe aprodrecia com as chuvas, nem também dos mosquiteiros para a defesa dos mosquitos que muitos anos depois foram a experiência e a necessidade ensinando tôdas estas cousas pelo que padeceram de misérias sôbre misérias os que escaparam de morte; houve comboio de canoas em que morreram todos sem ficar um vivo, pois eram achadas as canoas e fazendas podres pelos que vinham atraz, e os corpos mortos pelos redutos e barrancos" (3).

Quase todo o percurso era fluvial, representando o nosso Tietê seu grande papel de via de penetração ainda não suficientemente assinalado em tôda a sua importância. A navegação tinha início em Pôrto Feliz (primitivamente Araraitaguaba), uma vez que o trecho do Tietê que antecede aquele pôrto não se presta à navegação pelas inúmeras corredeiras. Do Tietê passavam ao Paraná, descendo êste até encontrarem um dos seus grandes afluentes da margem matogrossense, o Pardo ou o Ivinheima, que remotavam até onde o permitissem as águas. Através dum vara-

(2) — Joaquim da Costa Siqueira, *Crônicas do Culabá*, in *Rev. do Inst. Hist. Geo. S. Paulo*, v. IV., p. 19. S. Paulo, 1898-1899.

(3) — Joaquim da Costa Siqueira, *op. cit.*, p. 19.

*douro* atingiam os rios da bacia do Paraguai, alcançando por êles a região da mineração. A procura dum *varadouro* menos extenso foi sempre uma preocupação constante pelas dificuldades imensas que a sua transposição oferecia.

Algumas descrições existem, bem detalhadas, das viagens para Mato Grosso, tôdas elas ressaltando os grandes óbices que oferecia a rota, desde a própria navegação até o risco de ataques das nações indígenas do sul de Mato-Grosso.

O mais antigo desses relatos talvez seja o que Afonso de E. Taunay publicou no tomo I dos "Anais do Museu Paulista", "papel do segundo quartel do século XVIII em que ocorrem diversas circunstâncias valiosas para o estudo de bandeirismo", no dizer do erudito historiador das bandeiras paulistas, copiado de manuscrito existente na Biblioteca Nacional e cuja importância foi assinalada por Capistrano de Abreu, segundo o depoimento do próprio Taunay (4).

A seguir, ocorre-nos o "Diário da navegação" de Teotônio José Juzarte, de 1769, também divulgado por Taunay no mesmo volume dos "Anais do Museu Paulista" (5). Parece ser o mais valioso dos documentos que sôbre o assunto nos ficaram do século XVIII. Outro, também importante, é o relato de Manoel Cardoso de Abreu, medíocre escritor paulista do século XVIII — do qual longamente se ocupou Taunay em seu livro "Escritores coloniais". Seu trabalho, que traz o gongórico título de "Divertimento admirável para os historiadores observarem as máquinas do mundo reconhecidas nos sertões da navegação das minas de Cuiabá e Mato-Grosso", datado de 1783, foi descoberto e divulgado por Eduardo Prado e oferece mais abundância de informes do que se refere à navegação e a vida nos povoados fundados pelos paulistas em Mato-Grosso (6). Deve ser assinalado, ainda, o relato de Lacerda e Almeida "Diário de Vila-Bela até a cidade de São Paulo pela ordinária derrota dos rios", de 1788-1790 (7) bem como o valioso documento há alguns anos divulgados por Taunay — a carta de um passageiro de monção, datada de 1785 e da lavra do

(4) — *Demonstração dos diversos caminhos que os moradores de S. Paulo se servem para os rios Cuyabá e provincia de Cochilponé*, in "Anais do Museu Paulista", t. I, 2.ª parte, pp. 455-464. S. Paulo, 1922.

(5) — "Diário da navegação do rio Tieté, Rio Grande Paraná, e Rio e Gatemý em que se dá Relação de todas as cousas mais notaveis destes Rios, seu curso, sua distancia, e de todos os mais Rios, que se encontram, Ilhas, perigos, e de tudo o acontecido neste Diario, pelo tempo de dous annos e dous mezes. Que principia em 10 de Março de 1769. Escrito pelo Sargento. Mor Theotônio José Juzarte" in "Anais do Museu Paulista", t. I, parte II, pp. 41-118. S. Paulo, 1922. Reimpresso in "Revista do Arquivo Municipal", v. LXI, pp. 77-122. S. Paulo, 1939.

(6) — V. Revista do Inst. Hist. Geogr. S. Paulo, v. VI, pp. 253-290. S. Paulo, 1902.

(7) — Este relato de Lacerda e Almeida foi incluído no "Diário da Viagem pelas Capitanias do Pará, Rio Negro, Mato Grosso, Cutabá e São Paulo nos annos de 1780 a 1790", impresso por ordem da Assembléa Legislativa da Provincia de São Paulo. S. Paulo, Tip. Costa Silveira, 1841. Reedição feita pelo Instituto Nacional do Livro em 1944, com nota-prefácio de Sérgio Buarque de Holanda, reunindo diversos outros trabalhos do grande viajante português.

dr. Diogo de Toledo Lara e Ordonhes, magistrado em Mato-Grosso nos fins do século XVIII (8).

Finalmente aludiremos a um valioso manuscrito da Biblioteca de Évora (Cod. CXVI/2-13, n.º 18) há pouco divulgado na coleção "Documentos dos arquivos portugueses que importam ao Brasil", que contém o breve roteiro dos caminhos que no século XVIII os paulistas faziam para penetrar no Cuiabá, obra de autor anônimo, provavelmente um prático de tão perigosas e dilatadas viagens. O interesse desse pequeno roteiro, aliado à circunstância de ter sido dado à publicidade em Portugal, portanto pouco conhecido entre nós, animou-nos a divulgá-lo:

"Da cidade de São Paulo à villa da Parnayba he hum dia de viagem; quem leva carga gasta 2 dias neste caminho. Da Parnayba à villa de Utû o mesmo. Da de Utû ao porto do rio he huma legoa. De São Paulo athe este lugar não permite o rio navegação, pellos precipicios de suas pedras. De Utû para baxo se ajuntão as canoas, e formadas as frotas partem para varias conquistas. Athe o rio grande gastão 20 dias navegando de pela manhã athe a 2 da tarde. Em duas partes, que chamão Abanhendaba, e Masuira por serem as cacheyras altas levão as canoas por terra estivado o caminho com madeiras. Em outras duas partes pello perigo, tirão as cargas das canoas, e estas vão à sirga. Tem outras correntezas de menos perigo".

É extraordinária a semelhança entre este manuscrito de Évora e o original da Biblioteca Nacional divulgado por Taunay: as mesmas observações relativas às dificuldades de navegação no Tietê, ao tempo gasto na viagem, à circunstância de só navegarem até as duas horas da tarde, à interrupção nas cachoeiras maiores (Avanhandava, por exemplo).

"Tanto que as frotas chegarão ao rio grande navegação por ele abaixo 6 dias athe a barra do rio Pardo, que lhe saye da parte da mão direita, e logo sobem por elle a rumo do nordeste per espaço de 23 dias, não sem dificuldade per causa da muita correnteza e pedras. Deixadas as canoas aonde no rio Pardo já não se pode navegar, caminhão os paulistas per terra athe o Cuyaba per espaço de 25 dias, ou hum mez. Outros Paulistas por fogirem o trabalho de caminho de terra tão dilatado, caminhão per terra somente 10 ou 12 dias athe o ribeirão Itikira, ou em outro chamado Piagua, os quais então

---

(8) — Taunay, Afonso de E., *Assuntos de três séculos coloniais, 1598-1790*. S. Paulo, Imprensa oficial, 1944.

em outro rio mayor chamado Pikiri com navegação de 5 dias. Este rio Pikiri entra em outro mayor chamado Parrudos, pello qual sobem e em breve navegação chegam a bara do rio Cuyaba, o qual desce dos morros de Cochiponé e he braço principal do rio dos Parrudos, e este crescido já com tantos braços e rios vay dar no grande rio do Paraguay. Outros Paulistas depois de navegarem pello rio Pardo assima, entrão por hum de seos braços chamado Ypiranga, donde atravessando por terra para a parte das vargens achão o ribeiro navegavel chamado Camapoan em distancia de 3 legoas; por este ribeyro, que he navegavel descem ao Tacoary, o qual com navegação de 8 dias, entra no rio Paraguay, e sobindo por este assima em distancia de 10 dias de viagem entrão na barra do rio dos Parrudos, da qual barra athe o Cuyaba são 20 dias de viagem. No anno passado Lourenço Leme levou por terra huma canoa feita em Utû e do braço Ypiranga apassou ao Campoã e foy por este caminho ao Cuyaba”.

A navegação do rio Pardo foi, de fato, a mais utilizada na rota para Mato-Grosso, embora a do Ivinheima não fôsse de todo desprezada. Ponto de referência importante é o varadouro de Campoã, pelo qual alcançavam o rio Coxim e por êste o Taquarí, o Paraguai e o Cuiabá. Ali se abriu logo um centro de povoamento — a Fazenda do Camapoã, “única que se acha em tão dilatado sertão, estabelecida por necessidade por causa da varação das canoas”, segundo o depoimento do dr. Ordonhes na carta a que nos referimos, “fundada no centro dêste sertão sòmente com o fim de ter carros prontos para a varação das canoas e cargas de um para o outro rio”, segundo o dizer de Lacerda. Sôbre as dificuldades de transposição dêsses varadouros escreveu o autor do “Divertimento admirável”: “As canoas são conduzidas em carros muito grandes, de 4 rodas, puxados por 6, 8 juntas de bois. As cargas pesadas vão em outros de duas rodas e as mais medianas vão às costas dos negros, que puxam as mesmas canoas, saindo daquele lugar para a fazenda à meia noite, acompanhados de outras pessoas que vão alugadas para o serviço da viagem, com armas de fogo para a guarda e defesa dos mesmos negros, os quais não indo com esta precaução é infalível o serem feridos do mesmo caiapó, que não cessam as suas traições em semelhantes lugares” (9).

“Os Paulistas que vão pela vacaria, tanto que no rio grande chegarão à barra do rio descem mais 4 dias pello mesmo rio grande athe o rio Imonheyma, o qual per 3 braços entra no dito rio grande. O braço per onde entrão os Paulistas chamasse Anhanguepy. Navegão pello dito

---

(9) — Rev. Inst. Hist. Geogr. S. Paulo, VI, 267. São Paulo, 1902.

Imonheyra assim per espaço de 18 dias, os quais acabados atravessão per terra 8 dias athe as cabeceiras do rio Botetey no qual fazem canoas e com ellas descem per espaço de 12 dias ao Paraguay, dahi sobem athe a barra de Tacoary assima 3 dias, e dahi a barra Parrudos na forma já dita. Este caminho he mais abundante de sustento, mas arricasdo a encontrar tropas de Castelhanos, e Cavalleiros Guaycorús, o qual perigo não tem o caminho do rio Pardo. O Excellmo. Senhor General Rodrigo Cezar e Menezes prohibio per justas causas o caminho pella vacaria, e concordarão os Paulistas em que o caminho geral fosse pello rio Pardo. Outros Paulistas tanto que chegarão ao rio grande descem por este só por tempo de 2 ou 3 dias e chegando a barra do rio verde sobem por elle assima per espaço de 10 ou 12 dias, e chegando ao salto do rio ahi dexão as canoas e seguem o mesmo caminho que os que forão pello rio Pardo já assima dito. Tambem abaxo do rio verde esta outro rio 2 dias de viagem chamado Ypitanga pello qual assima se faz a mesma viagem que pello rio verde. Na viagem do rio verde ha perigo de gentio Bilreiro ou Cayepô”.

Na descrição dêstes outros caminhos, bem como nas desvantagens que êles ofereciam quando comparados com a rotã Pardo-Camapoã, aproxima-se imensamente êste roteiro do manuscrito da Biblioteca Nacional publicado por Taunay; as dificuldades que o sul de Mato-Grosso oferecia, com os constantes ataques des Castelhanos, Guaicurús ou Caiapós (os mesmos Bilreiros) são assinaladas nos dois documentos quase que com as mesmas palavras.

Finalmente, assim conclui o roteiro de Évora:

“O caminho por terra é independente de canoas he de São Paulo a Corocaba 3 dias, de Corocaba a serra de Botycatû 7 dias, dahi ao rio grande 15 ou 20 dias, dahi passado o rio grande vão costeando o rio Pardo e fazendo a viagem que já dissemos no caminho navegavel. Todos estes caminhos que acima ficão ditos levão a frente ja a Oeste, ja a Noroeste, Norte e Nordeste. O caminho de terra pellos Batatais he mais direito e breve, mas por hora impraticavel pello perigo dos Cayapos”.

Notável não só neste roteiro, como em todos os demais do século XVIII a preocupação constante com o indígena. Bilreiro, caiapó, paiaguá, guaicurú são nomes que ocorrem a todo instante. Aliás, contra as agressões dêstes indios, que só diminuíram com o findar do século XVIII, não encontraram os viajantes outro recurso senão navegar somente em camboios e com canoas artilhadas.

Em seu magnífico ensaio “Monções”, Sérgio Buarque de Holanda teve ocasião de apreciar devidamente as navegações para Mato-Grosso durante o século XVIII e primeira metade do século XIX, quando desapareceram completamente. As viagens fluviais, já no início do século passado, tornaram-se bastantes raras, devendo-se isto, em grande parte, ao aproveitamento de outras vias, principalmente as do norte do país. Entretanto, segundo observa o ensaísta de “Raízes do Brasil”, “o aproveitamento dos rios que procuram o oceano no extremo-norte, prende-se ao do velho caminho das monções, que avança do sul, do planalto paulista. A função histórica dessa autêntica estrada fluvial de perto de dez mil quilômetros, que abraça quase todo o território da América Portuguesa, supera a de qualquer das outras linhas de circulação natural do Brasil” (10).

O grande papel dessas monções foi, sem dúvida, assinalar e garantir para Portugal (e conseqüentemente para o Brasil) a posse de uma das mais extensas regiões de terras contínuas do globo, firmando a jurisdição portuguesa de maneira a não deixar dúvida quando, em 1750, no Tratado de Madri, fizeram as côrtes portuguesa valer o princípio do *uti-possidetis* para a demarcação de suas fronteiras com as colônias espanholas.

#### ODILON NOGUEIRA DE MATOS

Licenciado em Geografia e História  
(U. S. P.).

---

(10) — Holanda, Sérgio Buarque de: *Monções*, p. 111. Rio, Casa do Estudante do Brasil, 1945.