

## CAMINHOS ANTIGOS NO SUL DE MATO GROSSO (SÉCULO XIX): A ESTRADA DO PIQUIRI

*Cassia Queiroz da Silva<sup>1</sup>*  
*Maria Celma Borges<sup>2</sup>*

### RESUMO

Uma estrada em Mato Grosso, nos meados do século XIX, representava mais que uma mera passagem de trânsito de mercadorias e pessoas. A estrada do Piquiri foi uma das primeiras ligações terrestres de Mato Grosso com outras províncias, que partindo da capital provincial, Cuiabá, alcançava Sant'Anna do Paranahyba, no extremo leste, de onde permitia o acesso a Minas Gerais e São Paulo. O presente texto pretende discutir alguns aspectos envolvidos na abertura e melhoramento desse caminho e que ao mesmo tempo são referentes ao próprio processo de ocupação da porção sul de Mato Grosso naquele momento histórico. Nesta discussão, ressaltam-se os interesses políticos e comerciais atrelados à abertura dessa via, assim como considerações de seu traçado e as localidades que se formaram ao longo da estrada. Pretende-se discutir a importância dessa estrada também no que se refere à presença dos Kayapó por esse caminho, vistos como “embarços” pela administração provincial e local, mas que se “desembarçavam” conforme os interesses em voga. O acesso à comunicação também é um ponto a ser discutido, visto que pela estrada do Piquiri transitaram ordens e orientações do governo às mais distantes localidades, assim como notícias desses lugarejos enviadas ao Governo Provincial.

Palavras-chave: Sul de Mato Grosso, caminhos terrestres, colonização, Piquiri.

### Os primeiros caminhos

Antes da descoberta do ouro nas proximidades de Cuiabá em 1719, bandeiras à procura de indígenas já tinham passado pelas terras que viriam a formar a Capitania de Mato Grosso. Contudo, deveu-se à descoberta desse metal o primeiro impulso de colonização, atraindo para aquele espaço a atenção da coroa portuguesa. Encontrado o ouro iniciou-se o “*ciclo das monções*” que fez dos rios importantes caminhos móveis em Mato Grosso. Os monçoeiros paulistas à busca de ouro e pedras preciosas e, ao mesmo tempo, como abastecedores do mercado local, com víveres e produtos inacessíveis à Cuiabá, desciam do Tietê ao Paraná, depois ao Pardo, ao Coxim, ao

---

<sup>1</sup> Pós-Graduada em História na UFGD, Bolsista Capes. E-mail: [cássia\\_queir0z@hotmail.com](mailto:cássia_queir0z@hotmail.com)

<sup>2</sup> Profa. Associada do curso de História, UFMS, Campus de Três Lagoas. E-mail: [celmaevitor@ibest.com.br](mailto:celmaevitor@ibest.com.br)

Taquari e, finalmente, chegavam ao Cuiabá, um dos primeiros núcleos colonizadores surgido com a mineração (HOLANDA, 1990).

Mas já nas primeiras décadas do século XVIII se providenciaria uma estrada que por terra ligou Cuiabá a Goiás e ficaria conhecida como a “estrada de Goiás”. Esse caminho coexistiu com as monções por algum tempo. Segundo Holanda:

[...] enquanto perdurarem as grandes monções, ela [a estrada] nunca poderá ser muito mais que um complemento do comércio fluvial. O transporte de mercadorias por animais de carga, através de um caminho dilatado e difícil, não supre eficazmente o recurso às canoas. Estas podem levar em média, cada uma, o que levam quarenta ou cinquenta bestas de carga [...].

[...] o transporte por terra seria demasiado oneroso, se muitos dos que utilizam não vendessem em Cuiabá os próprios animais de carga, com o que alcançam extraordinários proveitos. A condução de mercadorias vem a ser assim uma atividade suplementar do negócio dos cavaleiros e muareiros. Assim consegue manter-se e, por longo tempo, sobreviver ao comércio fluvial. (HOLANDA, 1990, p. 114)

Com o declínio da atividade mineradora o movimento das canoas nos rios mato-grossenses foi diminuindo e crescendo a importância das atividades que até então tinham função complementar, como, por exemplo, a criação de gado e a produção de gêneros alimentícios. Assim, a necessidade da condução de mercadorias via terrestre tornava urgente a abertura de estradas.

Lucidio (1993) destaca que a partir de 1830 há uma reordenação das forças produtivas com a crise da mineração e o surgimento de duas novas áreas de condensação humana, modificando o quadro anterior em que Cuiabá exercia controle sobre grande parte da economia mato-grossense. Inserida nesse contexto está a formação da povoação de Sant’Anna do Paranahyba, no extremo leste da província que passou a ser um canal entre outras regiões de Mato Grosso e as províncias vizinhas, principalmente no comércio do gado vacum.

Já nos anos 30 do século XIX o governo provincial iria dispende seus esforços na construção de um caminho que ligasse por terra a capital Cuiabá com a Província de São Paulo. Esse caminho ficou conhecido como estrada do Piquiri, que passando pelo destacamento às margens de córrego homônimo, alcançava a povoação de Sant’Anna do Paranahyba.

### **Traçado da estrada do Piquiri**

Partindo de Cuiabá, a estrada do Piquiri atravessava o rio São Lourenço saindo no destacamento militar do Piquiri, que ficava entre o rio homônimo e o rio Correntes. Deste destacamento atravessava o rio Taquari e seguia rumo à Sant'Anna do Paranaíba onde permitia acesso às províncias de Minas Gerais e de São Paulo, encontrando passagem nos portos Alencastro (no rio Paranaíba) e Taboado (no rio Paraná) respectivamente. Conforme é possível perceber nos relatos analisados<sup>3</sup> esse traçado sofreu algumas modificações com atalhos e ramificações ao longo dos anos.

Em relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Mato Grosso no ano de 1862<sup>4</sup> o presidente da Província de Mato Grosso informa que apesar de se encontrar aberta, desde 1840, a picada que das margens do rio Paraná seguia entre os rios Tietê e Mogi-Guaçu até a cidade de Constituição (atual Piracicaba-SP), os viajantes que de Mato Grosso seguiam rumo a São Paulo preferiam utilizar a passagem pelo rio Paranaíba e pela província mineira para daí alcançar a cidade paulista de Araraquara. E de fato, era no porto Alencastro que se encontrava instalada a Coletoria de Rendas Provinciais que recolhia tributos sobre boiadas que seguiam tanto para a Província de Minas Gerais, quanto para a de São Paulo, segundo consta nos livros de registro desta Coletoria<sup>5</sup>.

Algumas expedições foram realizadas a pedido do governo provincial a fim de se fazerem estudos de possíveis melhorias no traçado dessa estrada. Em 1847 o Engenheiro Militar Capitão Ernesto Antonio Lassance Cunha fora encarregado de estudar um traçado para abertura de uma nova estrada entre as províncias de São Paulo e Mato Grosso. Partindo do porto Taboado, Cunha (1919) apontou duas possíveis direções: a primeira que partindo do dito porto nas margens do rio Paraná, passando pelo rio das Pedras, ribeirão Santa Quitéria, pelo rio Morangos seguindo rumo às cabeceiras do rio Formigas, saindo diretamente na estrada do Piquiri; e a segunda que seguiria do porto Taboado passaria pelo córrego Três Barras, atravessando e o Rio Sant'Ana, passando pelo arraial de mesmo nome. Lassance sugeriu que a segunda direção, apesar de ser cinco ou seis léguas mais longa em relação à primeira, era a mais

---

<sup>3</sup> (BUENO, 1880), CUNHA (1919), DISCURSO (1845).

<sup>4</sup>RELATORIO (1864).

<sup>5</sup> Os livros de registro da Coletoria das Rendas Provinciais de Sant'Anna do Paranaíba que abrangem o período de 1856 a 1881 encontram-se no Arquivo Público de Mato Grosso (APMT), em Cuiabá.

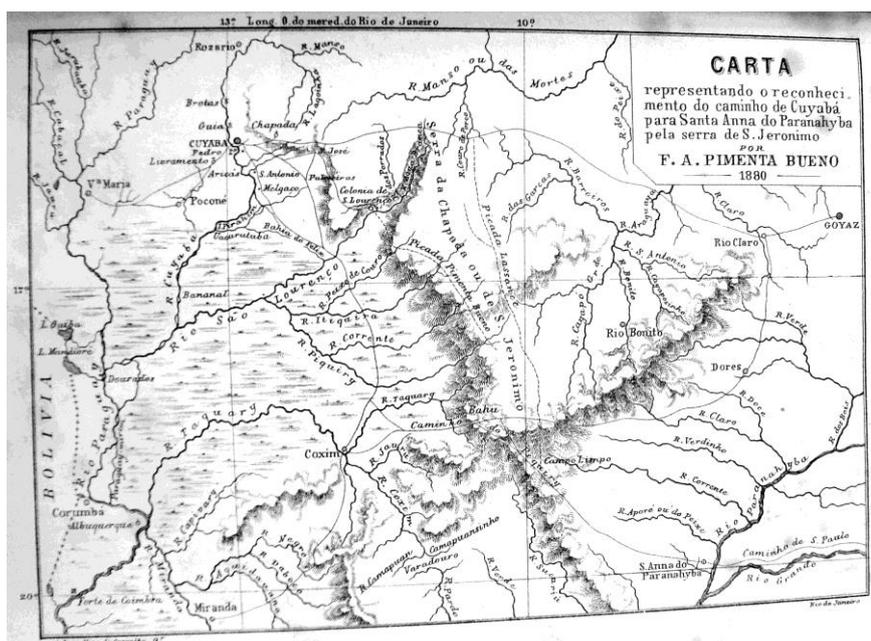
conveniente, pois, além de demandar a construção de uma única ponte sobre o rio Sant'Ana, passava pelo referido arraial onde os viajantes poderiam abastecer-se de mantimentos para seguir viagem. Uma das principais dificuldades encontradas por Lassance e seus expedicionários foi a ausência de agricultores a partir das cabeceiras do Taquari, os quais poderiam abastecer a expedição e futuros viajantes. Essa dificuldade fez com que os expedicionários, já carecidos de mantimentos e animais, a certa altura da viagem procurassem sair na estrada de Goiás antes do planejado.

Em 1880 Francisco Antônio Pimenta Bueno, encarregado pelo governo imperial, empreendeu uma expedição a fim de estudar como melhorar as vias de comunicação da Província de Mato Grosso. Em sua *Memória Justificativa*<sup>6</sup>, Bueno enumera como principais caminhos terrestres existentes na província a essa época as estradas de Cuiabá a Vila Maria, da Vila Maria a Mato Grosso, de Cuiabá a Diamantino, de Cuiabá a Goiás, e do Piquiri a Sant'Anna do Paranahyba. É possível incluir nessa relação, com base nos escritos de Taunay (1869), o caminho que de Miranda passava pelo “Campo Grande” de onde bifurcava para Nioac e seguia até Sant'Anna do Paranahyba. Depreende-se desses relatos que a estrada do Piquiri, a estrada do rio Paraná a Piracicaba e a estrada de Cuiabá a Goiás foram as primeiras grandes ligações terrestres com outras províncias.

Bueno empreendeu sua viagem levando em consideração, inclusive, as anotações do Capitão Lassance Cunha. Propôs por fim que se abrisse pela serra de São Jerônimo uma estrada que comunicasse a província com São Paulo e com a corte já que a estrada mais conhecida ficava quase intransitável na estação das águas. Elaborou ainda uma Carta da Província de Mato Grosso, cuja reprodução segue abaixo:

---

<sup>6</sup> A Memória justificativa dos trabalhos de que foi encarregado à Província de Matto Grosso segundo as instruções do Ministério da Agricultura de 27 de maio de 1879 encontra-se disponibilizada digitalizada no Centro de Documentação Regional da Universidade Federal da Grande Dourados.



Carta representando o caminho de Cuyabá para Santa Anna do Paranyhyba pela serra de S. Jeronimo. (BUENO, 1980)

### **Importância estratégica dos caminhos terrestres e interesses políticos e econômicos no caminho do Piquiri**

Antônio Pimenta Bueno ressaltou em seu relatório a precariedade das vias terrestres em Mato Grosso, que “como em quase todo o sertão do Império, não passam de simples caminhos com largura para a passagem de animais de carga, e nem sempre apropriados para rodagem” (BUENO, 1880, p.15), observando ainda que o terreno não apresentaria grandes dificuldades para a abertura de estradas regulares. Outros problemas apontados por Bueno referiam-se à falta de alinhamento e conservação dos caminhos existentes, assim como a indispensabilidade da construção de pontes sobre os rios em que, em alguns lugares, na falta de balsas ou canoas, a travessia era realizada a nado ou por meio da pelota (embarcação rudimentar feita de couro de boi rebocada por uma corda, cujo nadador prendia com os dentes).

Além de relatar a precariedade dos caminhos terrestres, Pimenta Bueno chamou a atenção para a importância estratégica dessas vias para a província de Mato Grosso e para o Império como um todo, citando o atraso do comércio e o desânimo da lavoura decorrentes das dificuldades de transporte, bem como o isolamento de alguns moradores pobres da província que por não disporem de embarcações raramente frequentavam os povoados. Argumentou ainda que apesar de algumas povoações manterem relações com a capital pelas vias fluviais a vantagem dos caminhos terrestres não deveria ser

esquecida por “estarem ao abrigo de qualquer emergência que possa sobrevir com os nossos vizinhos fronteiriços” (BUENO, 1880, p.17), bem como para possíveis movimentos de forças militares. No entanto lembrou em seu relatório que a província não dispunha de meios suficientes para realizar os melhoramentos necessários nas suas “imperfeitas estradas” sendo preciso a colaboração da administração geral do Império.

Pode-se depreender do relato de Pimenta Bueno que as estradas naquele período, em todo o interior do Império, mas principalmente em Mato Grosso, tinham importância econômica, política e militar. Eram imprescindíveis para o desenvolvimento da lavoura, possibilitando o transporte de ferramentas e outros insumos necessários ao cultivo e o posterior escoamento e comércio dos gêneros produzidos, para a transmissão de ordens entre o governo provincial, situado na capital e as autoridades locais, para circulação de pessoas e informações entre essas localidades, e ainda para a defesa do território.

No caso da estrada do Piquiri, esta via terrestre acabou servindo para a consolidação do território de Mato Grosso não tanto em relação à investida de nações vizinhas, mas principalmente numa longa contenda com Goiás a respeito da definição das divisas entre as duas províncias.

A dúvida dos limites exatos entre Goiás e Mato Grosso nasceu com as duas províncias, acentuando-se nas primeiras décadas do século XIX e se arrastou até o século XXI. Segundo Campestrini (2002), estes territórios só foram legalmente definidos em 1984 por meio de laudo do Serviço Geográfico do Exército, e em 2001 por decisão do Supremo Tribunal Federal, ao demarcar as divisas entre os estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

Já no início do século XX, Dom Francisco de Aquino Correa afirmava que “o litígio entre os dois Estados não é, portanto, uma questão de lei, mas sim de facto. O facto é a posse”<sup>7</sup>. Um de seus argumentos para sustentar o “fato” de que Mato Grosso vinha mantendo posse pacífica do espaço reclamado por Goiás foi em episódio em que os moradores de Sant’Anna do Paranahyba tendo solicitado o auxílio ao governo de Goiás não foram atendidos por este, sendo o governo mato-grossense o responsável pela elevação dessa localidade à categoria de freguesia e tendo exercido ali, desde então, ininterruptamente, “inúmeros actos de jurisdição e dominio.” (1919, p.20)

---

<sup>7</sup> CORREA, 1919, p.17.

Não só a assistência à Sant'Anna do Paranahyba foi alegada como ato de posse de Mato Grosso no espaço pretendido por Goiás, mas também os esforços no sentido da abertura da Estrada do Piquiri e do destacamento de mesmo nome, sem os quais seria inviável a comunicação com aquela Vila.

O Tomo II, Ano I, da Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso (1919), além do artigo de Dom Francisco de Aquino Correa quanto à questão dos limites, trás uma série de fragmentos de documentos referentes à disputa entre Goiás e Mato Grosso do século XVIII até o início do século XX, momento da publicação daquele número. Entre esses documentos estão a transcrição de uma provisão do Conselho Ultramarino de 1748, as transcrições de cartas trocadas entre os governadores das duas capitâneas e também, posteriormente, entre os presidentes das duas províncias, trechos de leis, entre outros documentos.

Em linhas gerais a dúvida entre Goiás e Mato Grosso residia principalmente na marcação das divisas pelo Rio das Mortes ou pelo rio Araguaia, defendida por ambas respectivamente. Mais ao sul, Goiás pretendia que a divisa fosse estabelecida pelo rio Pardo. Na prática estava em disputa todo o espaço relativo à Freguesia de Sant'Anna do Paranahyba, onde atualmente se localizam os municípios de Água Clara, Aparecida do Taboado, Brasilândia, Chapadão do Sul, Costa Rica, Cassilândia, Inocência, Paranaíba, Selvíria, Santa Rita do Pardo e Três Lagoas, todos pertencentes ao estado do Mato Grosso do Sul, e ainda parte dos municípios goianos que atualmente fazem divisa com esse estado<sup>8</sup>. O espaço questionado e os rios referidos podem ser visualizados em parte no mapa a seguir:

---

<sup>8</sup> Essa síntese foi elaborada a partir de vários relatos constantes na Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso, tanto do já citado tomo II do Ano I, quanto do Tomo XIII do Ano VII (1925). É importante ressaltar que alguns dos rios citados nesses relatos mudaram de nome, e que nestes não fica claro qual a divisa defendida por Mato Grosso em lugar do rio Pardo, divisa pretendida por Goiás. No entanto, é possível afirmar com segurança que Mato Grosso considerava na prática que a divisa com Goiás estava situada bem mais ao norte do rio Pardo, tanto que na lei de criação da Freguesia de Sant'Anna do Paranahyba essa divisa foi estabelecida pelo rio Corrente.



Goiaz poderia chegar ao território compreendido entre o rio Parana, rio Pardo, rio das Mortes, e Araguaya; e pelo contrario a Provincia de Matto Grosso já tem muitos povoadores das campanhas que ficão a oeste ou aquem do Araguaya e a ao Sul ou alem do rio das Mortes, tem uma destacamento militar nas cabeceiras do rio Pequeri, um não pequeno aldeamento de Indios, e a Freguezia que breve avultará de D. Pedro segundo, onde serve de Delegado de seu Governo, o Capitão José Garcia Leal; terceiro, não tem Goiaz interesse algum de promover em todo esse territorio; tem Matto Grosso o primeiro dos seus interesses. A estrada que está abrindo para S. Paulo, o atravessa em toda sua extensão; a Goiaz converia que ellas se não abrisse, por que ali ficão annualmente não pequenos Capitaes de Cuiabá, e ficarão em quanto o commercio por ali transitar; mas a as forças industriaes de Matto Grosso tem de desenvolver-se e crescer rapidamente, concluida, que seja esta importante obra; para o que é de mister, que se continue o seu Governo a ter sob sua jurisdição esse território até a margem direita do Paranaíba e Paraná, sobre cujas passagens só ele proverá com maior interesse (...).<sup>9</sup>

Nota-se no fragmento anterior que um dos argumentos para que os espaços disputados fossem considerados território de Mato Grosso era a preocupação do Governo Provincial em concluir a estrada de ligação com São Paulo que possibilitaria o escoamento do que era produzido em Cuiabá que vinham sendo realizado através da estrada de Goiás. Outros argumentos utilizados foram a existência da Freguesia de Sant'Anna do Paranaíba, de um aldeamento indígena e do destacamento militar do Piquiri.

Divino Marcos de Sena observa que na década seguinte à construção da estrada do Piquiri “comerciantes e condutores de tropa preferiam ainda usar a estrada por Goiás, alegavam estar a Estrada do Piquiri abandonada por falta de recursos” (2010, p. 159). Informa ainda que diante disso foi proposta pelo presidente de província junto à Assembleia Legislativa Provincial a isenção dos impostos que condutores de tropa deveriam pagar ao circularem pelas vias como incentivo à circulação pela estrada nova e onerando quem passasse pela estrada por Goiás.

Sena (2010) relaciona essa medida não só à necessidade de diminuir a distância em relação à Corte e regiões litorâneas, mas também ao jogo de interesses e disputas políticas, envolvendo proprietários como José Garcia Leal, onde interessava o estreitamento do contato com Cuiabá, e ainda:

(...) buscar meios para que as tropas de comércio interprovincial passassem por Santa Ana do Paranaíba, viabilizaria o comércio local,

---

<sup>9</sup> OFÍCIO, 1919, p.44 e 45.

bem como aos fazendeiros da região em aumentar e diversificar suas atividades econômicas, e para tal era preciso obstaculizar a circulação pela estrada de Goiás. (SENA, 2010, p.160)

Segundo Campestrini a Estrada do Piquiri, aberta com o objetivo de seguir com destino a Província de São Paulo, teve seu plano de rota alterado atingindo, num primeiro momento, as barrancas do rio Paranaíba, nos limites com Minas Gerais, porque “sendo mineiros os habitantes do vácuo, bastava-lhes atravessar aquele rio para atingir a província-mãe por ela a localidade de Franca e o Sertão do Caminho de Goiás” (CAMPESTRINI, 2002, p.26).

Eudes Fernando Leite chama a atenção para o fato de que esse caminho “passou a ter significativa importância para região, pois possibilitou que o gado mato-grossense fosse conduzido para fora de maneira mais rápida, além de facilitar a chegada até Cuiabá” (2003. p. 59). A abertura dessa via representou uma das condicionantes para que o boi deixasse de ser um produto de abastecimento interno, voltado ao provimento local dos núcleos mineradores, e passasse a ser produto de comércio e moeda de troca com outras regiões do Império.

[...] por essa via melhorada por José Garcia Leal, dos primeiros povoadores de Santa Ana do Paranaíba, entraram pela primeira vez, em Cuiabá a 8 de outubro de 1836, os suínos tangidos de Uberaba, em vara de 70 cabeças, além da tropa de bestas de Manuel Bernardo que, em troca, de torna viagem, conduziu boiadas dos fazendeiros cuiabanos, assim inaugurando o intercâmbio que se intensificaria mais tarde. (CORRÊA FILHO apud LEITE, 2003, p.58).

A importância desta estrada também é destacada pelo então vice-presidente Estevão Ribeiro de Resende, em correspondência de 1838, endereçada ao Tenente Coronel Antônio José da Silva, onde o primeiro convida o oficial a continuar como inspetor e diretor da obra de construção dessa via de “reconhecida vantagem e de um vital interesse para o comércio e a comunicação<sup>10</sup>”. Na sequência o vice-presidente pede informações dos serviços realizados durante o mês de janeiro daquele ano, das providências necessárias à conclusão da obra, das melhores direções, desvios e atalhos necessários e dos “embaraços a serem removidos” para garantir “um seguro e livre trânsito ao comércio”.

---

<sup>10</sup> APMT. Documento 56 (Estante 05). Registro de Correspondência Presidencial com o interior da Província (1838-1839)

Fica evidente, até pela própria recorrência com que o vice-presidente a menciona, a importância vital desse caminho para o desenvolvimento das localidades mato-grossenses, no que se refere ao comércio e a comunicação. É provável que essa mesma correspondência tenha sido enviada através desse caminho ainda em construção, assim como as outras que da capital levavam as ordens e orientações do governo às mais distantes vilas de tão vasta Província, e de volta traziam as notícias desses lugarejos ao conhecimento do Governo Provincial. Afinal, nesse período, anterior a chegada até mesmo do telégrafo, essas precárias estradas eram meios de comunicação em que, além de pessoas e mercadorias, transitavam vagarosamente as notícias do Império.

### **A picada para Piracicaba**

Um complemento da ligação terrestre entre Mato Grosso e Goiás era o caminho aberto a partir das margens do rio Paraná até a Vila da Constituição, já na província paulista. Nos registros de correspondência do presidente da província de Mato Grosso (1838-1839) encontram-se referências à estrada que partindo das margens do rio Paraná deveria ligar a Província de Mato Grosso à de São Paulo. Esta evidência é encontrada em uma resposta do presidente provincial ao ofício em que José Garcia Leal, delegado da Freguesia de Sant'Anna, teria pedido ressarcimento da quantia gasta em abertura de picada além do Paraná rumo à província paulista.

O ofício ao qual essa correspondência responde não foi analisado, contudo nela consta que a quantia da qual o Delegado de Sant'Anna pedira ressarcimento fora de duzentos e sete mil e quarenta réis, empregada em animais e mantimentos fornecidos ao sertanista Joaquim Francisco Lopes, contratado para o serviço de abertura da tal estrada. Neste mesmo ofício, o Delegado teria informado ainda que estaria de posse da quantia de cento e oitenta mil reis restantes de uma venda de gado da Fazenda Nacional.

Em sua resposta, o então presidente Estevão Ribeiro de Resende informou que remeteria a José Garcia Leal a quantia de duzentos e vinte sete mil, duzentos e quarenta reis, que deveria ser deduzida dos cento e oitenta restantes da venda do gado, perfazendo o total de trezentos e sete mil duzentos e quarenta reis. Os cem mil reis que

ultrapassariam o valor devido ao Delegado deveriam ser dispendidos com o aldeamento dos índios Kayapó naquela Freguesia<sup>11</sup>.

Nessa correspondência pode-se perceber a informalidade em que funcionava a administração pública, com capital privado do então Delegado de Sant'Anna, José Garcia Leal, investido em obra pública, que é a abertura do caminho até Piracicaba, cujo ressarcimento foi requerido em ofício, ao qual a referida correspondência respondera. É possível sugerir que essa informalidade fosse decorrente da fragilidade do aparelho burocrático provincial ainda em consolidação na distante e recém-promovida Freguesia. Nas distantes localidades da Província, como Sant'Anna do Paranaíba, as ordens, os investimentos e até a fiscalização dos mesmos se davam por correspondência.

Joaquim Francisco Lopes (2007) anotou em suas *Derrotas* (...) que recebeu em 1836, do próprio José Antônio Pimenta Bueno, então Presidente da província, a quantia de trinta mil réis para efetivar a abertura da picada do rio Paraná até Piracicaba, mais ainda dezoito mil réis para compra de pólvora, além de outros materiais destinados a empreitada<sup>12</sup>.

Ainda segundo as *Derrotas* (...) a construção desse caminho foi iniciada em julho de 1836, a partir da abertura de um porto no rio Paraná aproximadamente a altura da foz do Ribeirão Santa Quitéria, de onde Joaquim Francisco Lopes partiu com os camaradas Geraldo da Silva e Manuel Ribeiro, a abrir a picada em território paulista até determinada altura do Córrego da Onça, ponto de onde voltaram a Sant'Anna. Em setembro de 1838 Lopes recomeça a abertura da picada, desta vez partindo da Vila da Constituição. Depois de vários percalços, os dois caminhos se encontraram em novembro de 1838.

Esta estrada seria a primeira via terrestre entre as Províncias de Mato Grosso e São Paulo e de importância fundamental para o comércio provincial, principalmente a partir do crescimento da pecuária. No que se refere à sua construção é interessante ainda sublinhar, como observado anteriormente, que, nas *Derrotas*, são várias as referências

---

<sup>11</sup>APMT. Documento 56 (Estante 05). Registro de Correspondência Presidencial com o interior da Província (1838-1839)

<sup>12</sup>A relação entre Joaquim Francisco Lopes e o governo provincial que na correspondência relatada anteriormente aparece mediada pela pessoa de José Garcia Leal, nas *Derrotas* aparece de forma direta, sem intermediário. Por ocasião da abertura da picada em território paulista Lopes relata que se encontrou ainda com o Presidente da Província de São Paulo, recebendo deste a quantia de cem mil réis para a conclusão da empreitada. Supõe-se então que ele era uma figura cujas relações transitavam entre diferentes estratos sociais e hierárquicos da sociedade já que negociava tanto com o mais alto escalão do governo provincial quanto com os camaradas que trabalhavam em suas empreitadas.

que dão indícios da utilização de mão de obra indígena e de outros pobres livres na sua abertura, dando pistas inclusive de formas de trabalho compulsório dos “camaradas” ajustados para esse serviço.

### **Os Kayapó e a Estrada do Piquiri**

Os Kayapó figuravam em narrativas sobre o sul de Mato Grosso desde o século XVIII, sendo interpretados pelos monçoeiros e a administração colonial como “empecilhos” e “embaraços” para a chegada às minas cuiabanas e no retorno a São Paulo. Ao tentarmos “desembaraçar” esta história, no contexto da Província, encontramos fortes indícios dos interesses provinciais e do poder local na utilização da mão de obra desses povos na edificação de ambos os interesses.

Em correspondência<sup>13</sup> já citada neste texto, Estevão Ribeiro de Rezende<sup>14</sup>, presidente da Província, solicitava ao Inspetor de estradas que desse o mais breve informações circunstanciadas do empreendimento da estrada do Piquiri. Pedia ainda que se indicasse o necessário para a conclusão das obras, quer a melhor direção, atalhos, desvios, ou mesmo a passagem dos rios e “finalmente sobre o estado atual da referida estrada, com declaração dos embaraços, que convém mover-se, para que esta quanto antes ofereça um seguro e livre trânsito ao comércio”<sup>15</sup>.

Neste ponto é válido indagar quais “embaraços” convinha “mover”. Possivelmente o “embaraço” maior, por aquela leitura, fossem mesmo os povos originários encontrados pelos caminhos do traçado da estrada do Piquiri. Muitas narrativas demonstram o quanto os Kayapó resistiram frontalmente a quem se dispunha a ocupar aquelas terras, por elas transitar, povoar, tal como às várias forças da

---

<sup>13</sup> APMT. Documento 056 (Estante 05). Registro de Correspondência Oficial com o interior da Província (1838-1839)

<sup>14</sup> Na obra “Derrotas”, de Joaquim Francisco Lopes, encontra-se uma nota escrita por Hildebrando Campestrini em que consta a seguinte informação sobre a estrada do Piquiri: “Iniciada em 1829, em Cuiabá, alcançou, por volta de 1835, o sertão dos Garcias. A estrada, depois de atravessar os rios Pedro Gomes e Taquari, encontrava a Aldeia (de índios caiapós); daí, atravessando os ribeirões Pólvora e Queixada (entre outros), alcançava o rio Jauru e, em seguida, o rio Sucuriú (perto de Costa Rica hoje); passando pela tapera de Luís Paulista, Pouso Frio e córrego Cemitério, chegava a Árvore Grande; seguindo, depois do ribeirão Aririnha, alcançava Santana do Paranaíba e daí Minas Gerais (atravessando o Paranaíba) ou São Paulo (pelo Picadão)”. (apud LOPES, 2010, p.31)

<sup>15</sup> Idem.

administração, enviadas desde os anos 1820 para contê-los, a exemplo das expedições e da edificação de um destacamento militar na região.

Por entre matas, riachos, rios e cerrados do que se denominava “sertão”, homens, mulheres e crianças indígenas tentavam viver no modo possível de cada dia as intempéries que lhes apossavam a vida, o que implicava o confronto, mas também o estabelecimento de redes de negociação, com aqueles que chegavam ou que pelas estradas passavam: os viandantes, como diziam as fontes da época. Os embates se davam também entre aqueles que insistiam em edificar destacamentos militares na tentativa de conter os “selvagens”.

No decurso dos séculos XVIII e XIX, esses povos viveriam o peso das doenças pelo contato com os colonos; a violência das expedições oficiais; a tomada de suas terras pelos povoadores de Minas Gerais, São Paulo e Goiás, e demais ocupantes ou “invasores”, a inserção nas fazendas na lida com o gado e em outros afazeres; e também em trabalhos que hoje denominaríamos na constituição de “milícias armadas” dos fazendeiros da região.

No oitocentos seriam enviadas muitas incursões ou bandeiras, ordenadas por vários presidentes e vice-presidentes da Província de Mato Grosso, no intuito de ocupar os caminhos e “desinfestar”, (uma palavra bastante utilizada na época) as vias de comunicação que tanto se desejava traçar e percorrer para chegar a Goiás, ao Triângulo Mineiro e a São Paulo e, por fim, estabelecer as redes de comércio de forma mais sólida. Também preocupava as autoridades provinciais a segurança das estradas para que as malas dos correios chegassem intactas ao seu destino.

As fontes possibilitam entender que os “embaraços” se “desembaraçavam” quando do atendimento aos interesses provinciais e locais. Exemplo disso pode ser encontrado na Correspondência do presidente da Província, José da Silva Guimarães, de fevereiro de 1841, em que ao responder ao comandante do Destacamento do Piquiri:

[...] tem a declarar-lhe que a canoa em que veio o atual comandante das armas a esta capital, e os quatro praças que vieram tripulando, voltam para o lugar de seu destino, e bem assim os dois índios, pagos na forma contratada pelo dito Inspetor Comandante do Piquiri, o que assim o comunica para sua inteligência.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> APMT. Documento 61 (Estante 05). Registro de Correspondência Presidencial com o interior da Província (1840-1841)

Chama atenção neste documento a indicação de dois índios contratados pelo Comandante do Piquiri para o serviço de navegação. Isto é interessante, pois mostra as várias facetas da presença dos povos originários pelos “sertões”, estradas, destacamentos e rios do sul de Mato Grosso, entre outros lugares, não somente “infestando-os”, mas servindo de mão de obra para os interesses da “civilização”.

A utilização da mão de obra dos Kayapó também é referida em correspondência de 27 de junho dirigida ao Tenente José Maria de Albuquerque Nunes, Comandante do Destacamento do Piquiri, na qual o presidente da província Estevão Ribeiro de Resende afirma que:

tendo já sido expedidas por este Governo em diversa épocas muitas ordens que devem existir em poder do [?] José Gonsalves actual Commandante do Pequeri, realtivas a proteçao devida aos Indios Cayapós existentes na Povoação e cuja catequese e civilização tanto o mesmo Governo se tem desvelado em promover com todas as forças, fora occioso referir aqui o contexto delas, cumpre porém telas em vistas, e cuidar muito da educação d'essa horda de Indios, de cujos serviços se pode ir desde já tirando grande partido <sup>17</sup>

A partir desse relato é possível entrever alguns aspetos do posicionamento do Governo Imperial em relação aos Kayapó. O afirmado esforço na educação e catequese desses indígenas servia duplamente aos objetivos de tentar eliminar a resistência desses povos que, vivendo em seu modo de vida tradicional, ao avanço da “civilização” representavam o útil aproveitamento de seus serviços.

Reconstituir parte dessas histórias, como a da estrada do Piquiri e a presença dos Kayapó é um desafio para o historiador no intuito de “recuperar caminhadas, programas fracassados, derrotas e utopias”, pois “nada nos garante que o que triunfou foi sempre o melhor e que os projetos alternativos ou as lutas cotidianas ainda que perdedoras, não devem merecer também a nossa atenção de historiadores”. (FENELON, 1985, p.25)

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA (ABA). *Convenção para a grafia dos nomes tribais*. Revista de antropologia, São Paulo: USP, ano 2, número 2, 1954.

<sup>17</sup> APMT. Documento 56 (Estante 05). Registro de Correspondência Presidencial com o interior da Província (1838-1839)

- BIANCHINI, Odaléia da C. Deniz. *Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra no Sul de Mato Grosso 1880-1940*. Campo Grande: Editora da UFMS, 2000.
- CAMARGO, Isabel Camilo de. *O Sertão de Santana de Paranaíba: um perfil da sociedade pastoril-escravista no sul do antigo Mato Grosso (1830-1888)*. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Federal da Grande Dourados, 2010.
- CAMPESTRINI, Hildebrando. *Santana do Paranaíba: De 1700 a 2002*. 2ª. ed. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2002.
- CASTILHO, Maria Augusta de; LIMA, Vanuza Ribeiro de. *Monções em Camapuã: Território, História e Identidade*. Campo Grande, 2012.
- FENELON, Dea R. Trabalho, Cultura e História Social: perspectivas de investigação. In: *Projeto História*. História & Historiografia, n.4, Junho de 1985.
- HOLANDA, Sérgio B. de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense: Secretaria da Cultura, 1986.
- HOLANDA, Sérgio Buarque. *Monções*. Rio de Janeiro: Ed. Brasiliense, 1990
- Horizonte/São Paulo: Autêntica, 2011.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Mapa Brasil Físico. Disponível em [ftp://geoftp.ibge.gov.br/mapas\\_tematicos/fisico/brasil\\_fisico.pdf](ftp://geoftp.ibge.gov.br/mapas_tematicos/fisico/brasil_fisico.pdf) . Acesso em 17 de julho de 2013.
- LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na História: Comitivas e Peões-Boiadeiros no Pantanal*. Campo Grande – MS: Ed. UFMS, 2003.
- LUCIDIO, João Antonio Botelho. *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois (a ocupação do planalto sul Mato Grosso, 1830-1870)*. Niterói, 1993. Dissertação (Mestrado em História) Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Universidade Federal Fluminense.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Revisitando um velho modelo: contribuições para um debate ainda atual sobre a história econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. IN: *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 87, 101-201, dez, 2007.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX). IN: LAMOSO, Lisandra Pereira (organizadora). *Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul*. Dourados-MS: Editora da UFGD, 2008. 196p.
- SENA, Divino Marcos de. *Camaradas: livres e pobres em Mato Grosso (1808-1850)*. Dissertação (Mestrado em História). Dourados, MS : UFGD, 2010.

## FONTES:

- APMT. Documento 56 (Estante 05). Registro de Correspondência Presidencial com o interior da Província (1838-1839)
- APMT. Documento 61 (Estante 05). Registro de Correspondência Presidencial com o interior da Província (1840-1841)
- APMT. Registro da Coletoria de Rendas Públicas de Sant’anna Do Paranahyba. Caixa 01 1856-1860.
- APMT. Registro da Coletoria de Rendas Públicas de Sant’anna Do Paranahyba. Caixa 02 1861-1864.
- APMT. Registro da Coletoria de Rendas Públicas de Sant’anna Do Paranahyba. Caixa 03 1865-1866.
- BUENO, Francisco Antonio Pimenta. *Memória justificativa dos trabalhos de que foi encarregado à Província de Matto Grosso segundo as instruções do Ministério da Agricultura de 27 de maio de 1879*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880. 208 p.

+ carta representando o caminho de Cuiabá para Santa Anna do Paranahyba pela serra de S. Jeronimo.

CORRÊA, Dom Francisco de Aquino. A fronteira Matto-Grosso-Goiaz. Officio dirigido ao Senador Antonio F. de Azeredo, Presidente da Delegação Mattogrossense ao Sexto Congresso de Geographia, em Bello Horizonte. IN: *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*, Cuiabá, Anno I, Tomo II – 1919, p. 13-25. Disponível em <http://www.ihgmt.org.br/aceso> em 06 de junho de 2013.

CUNHA, Ernesto Antonio Lassance. Roteiro da viagem e trabalhos feitos pela Comissão encarregada da abertura da nova estrada de comunicação entre as províncias de S. Paulo e Matto-Grosso apresentado ao Presidente desta Província Ricardo José Gomes Jardim, em 1847. IN: *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*, Cuiabá, Anno I, Tomo II – 1919, p. 62-65. Disponível em <http://www.ihgmt.org.br/aceso> em 06 de junho de 2013.

DISCURSO recitado pelo exm. presidente da provincia de Matto-Grosso, José Antonio Pimenta Boeno, na abertura da primeira sessão da segunda legislatura da Assembléa Provincial, em o dia 1.o de março de 1838. Typ. Provincial de Cuiabá, 1845. Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/mato\\_grosso](http://www.crl.edu/brazil/provincial/mato_grosso), acesso em 26 de setembro de 2013.

FLEURY, Justiniano Augusto de Salles. Apontamentos - o descobrimento do sertão e fundação da povoação de Sant'Anna de Paranaíba. Excerto de: *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*, Cuiabá, anos 6/7, t. 13, p. 30-46, 1925. (Artigos extraídos do *Republicano* de Cuiabá, de 12 de Dezembro de 1895, e números subsequentes). Disponível em <http://www.ihgmt.org.br/aceso> em 06 de junho de 2013.

LOPES, Joaquim Francisco. *As derrotas de Joaquim Francisco Lopes*. Série Relatos Históricos, vol. II. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2007. Disponível em: [http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ihgms.com.br%2Fnovos%2F\\_upload%2Flivros%2FAs%2520derrotas%2520de%2520JFL.pdf&ei=L5mwUYyRFInH0wGSjoHgAg&usg=AFQjCNHGmVbjV3yir-rRvgyumhamg3ix9A&sig2=GrqFCw3aTA1u6RNhVzMIgg&bvm=bv.47534661,d.dmQ](http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ihgms.com.br%2Fnovos%2F_upload%2Flivros%2FAs%2520derrotas%2520de%2520JFL.pdf&ei=L5mwUYyRFInH0wGSjoHgAg&usg=AFQjCNHGmVbjV3yir-rRvgyumhamg3ix9A&sig2=GrqFCw3aTA1u6RNhVzMIgg&bvm=bv.47534661,d.dmQ), acesso em 06 de junho de 2013.

OFÍCIO de José Antônio Pimenta Bueno ao Ministro do Império em 28 de julho de 1837 IN: *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*, Cuiabá, Anno I, Tomo II – 1919, p. 44-46. Disponível em <http://www.ihgmt.org.br/aceso> em 06 de junho de 2013.

RELATORIO apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo exm.o conselheiro Herculano Ferreira Penna em 3 de maio de 1862. Cuiabá, Typ. do Matto-Grosso, 1864. Disponível em [http://www.crl.edu/brazil/provincial/mato\\_grosso](http://www.crl.edu/brazil/provincial/mato_grosso), acesso em 26 de setembro de 2013.