UMA ESQUINA NOS CONFINS DO BRASIL: O SUL DO MATO GROSSO COLONIAL E SUAS VIAS DE COMUNICAÇÃO (PROJETOS E REALIDADES)

Paulo Roberto Cimó Queiroz*

RESUMO: Este trabalho sugere que o caráter essencialmente fluvial, assumido pelas expedições conhecidas como *monções*, teria decorrido da relativa desimportância do comércio direto entre as antigas capitanias de São Paulo e Mato Grosso. Sugere também que, dado esse contexto, a constituição de um pólo de extração aurífera em Cuiabá não chegou a produzir efeitos dinamizadores sobre a economia da porção sul da então capitania de Mato Grosso. Desse modo, as tentativas de estabelecimento de atividades produtivas nessa porção tenderiam a vincular-se sobretudo a projetos estatais, os quais visavam aproveitar a peculiar configuração geográfica da região com vistas tanto à defesa do território quanto ao comércio com os vizinhos.

PALAVRAS-CHAVE: Monções; navegação fluvial; comércio.

ABSTRACT: This work suggests that the character essentially fluvial, taken by the expeditions known as *monções*, would have been a consequence of the relative lack of importance of the direct trade between the former captaincies of São Paulo and Mato Grosso. It also suggests that, in such circumstances, the constitution of a gold mining pole in Cuiabá didn't get to stimulate the economy of the southern portion of the captaincy of Mato Grosso. Thus, the attempts of establishing productive activities in that portion would tend to be linked to state projects, which sought to take advantage of the area's geographical configuration viewing to the defense of the territory as well as trade with the neighbors.

KEYWORDS: Monções; fluvial navigation; trade.

* Doutor em História Econômica (USP). Professor da graduação e da Pós-Graduação em História da UFGD.

O território atualmente correspondente ao estado de Mato Grosso do Sul[1] emergiu para a história da América portuguesa no início do século XVII, quando os grupos indígenas que o habitavam passaram a ser alvo das incursões escravizadoras efetuadas por moradores do planalto paulista, na então capitania de São Vicente[2]. À atividade preadora desses *bandeirantes* associa-se, já no início do século XVIII, a ocorrência de um importante evento: a casual descoberta, em 1719, de ricas jazidas de ouro de aluvião nas imediações do local onde depois surgiria a cidade de Cuiabá (já no território do atual estado de Mato Grosso). Tal descoberta acarretou notáveis mudanças na história de toda essa região, pois somente a partir dela teriam início o povoamento luso-brasileiro e o efetivo interesse do governo português pela posse do território.

Os achados auríferos se limitaram ao espaço do atual estado de Mato Grosso, isto é, a região de Cuiabá e, 15 anos mais tarde, o vale do rio Guaporé, já na bacia amazônica[3]. Era, contudo, no território do SMT que se situava a maior parte do trajeto então percorrido entre Cuiabá e São Paulo – trajeto esse no qual logo tiveram início as expedições fluviais que seriam conhecidas como *monções*.

No percurso de São Paulo a Cuiabá, os conhecimentos da época permitiam a utilização de uma grande multiplicidade de rios. Dos afluentes do Paraná, pelo lado de São Paulo, podiam utilizar-se tanto o Tietê como o Paranapanema; dentre os afluentes do outro lado a lista era mais numerosa: o Sucuriú, o Verde, o Pardo (e seu formador Anhanduí-guaçu), enfim o Ivinhema e seus formadores (Vacaria e Brilhante). Também entre os afluentes orientais do rio Paraguai se podia escolher o Miranda, o Aquidauana,

[1] Esse estado foi criado apenas em 1977, por desmembramento do estado de Mato Grosso (o qual, por sua vez, correspondia à antiga *capitania*, depois *província*, de mesmo nome). A fim de simplificar a redação, evitando ao mesmo tempo o anacronismo, o território que viria a constituir esse novo estado é designado, no presente trabalho, como "antigo sul de Mato Grosso" ou simplesmente SMT.

[2] Grupos de caçadores-coletores já estavam presentes na área correspondente ao SMT há mais de 11 mil anos, e já há cerca de 2 mil anos praticamente toda ela estava ocupada por diferentes populações indígenas (cf. OLIVEIRA & VIANA, 1999-2000). Situada, pelo acordo de Tordesilhas, no hemisfério espanhol, essa região ingressou bem cedo na história da conquista da América do Sul pelos europeus, registrando-se o trânsito de conquistadores espanhóis pelo rio Paraguai já na primeira metade do século XVI. Em fins desse século, os espanhóis fundaram em terras hoje sul-mato-grossenses o núcleo chamado *Santiago de Xerez*, o qual subsistiu até 1632, e na primeira metade do século XVII ocorreu também ali uma frustrada tentativa de estabelecimento de jesuítas vinculados à Espanha.

[3] Criada em 1748 a Capitania de Mato Grosso, sua capital (a Vila Bela da Santíssima Trindade) foi fundada em 1752 às margens do rio Guaporé.

o Taquari ou mesmo o São Lourenço (cf., p. ex., DEMONSTRAÇÃO..., 1981). Em todos esses casos, contudo, havia que percorrer por terra trechos mais ou menos extensos: eram os chamados *varadouros*, pelos quais se transitava da bacia do Paraná para a do Paraguai[4].

De tais varadouros, o mais curto era o que se apresentava entre o Pardo e o Coxim (formador, este, do Taquari), passando pelo ribeirão chamado Camapuã. Por esse varadouro (onde, ainda na década de 1720, se fundaria o sítio chamado *fazenda de Camapuã*) veio a ser fixada a rota *clássica* das monções. As expedições seguiam pelos rios Tietê, Paraná e Pardo, sendo esse último navegado até suas cabeceiras, no ribeirão chamado Sanguessuga; transposto o varadouro, embarcavam-se novamente as canoas, agora em águas da bacia do Paraguai: o ribeirão Camapuã e, na sequência, os rios Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e, finalmente, o rio Cuiabá[5]. As embarcações utilizadas consistiam em grandes canoas, que mediam normalmente cerca de 12 metros de comprimento e eram feitas, à moda indígena, cada uma de um único tronco de uma grossa árvore. Os maiores obstáculos opostos à navegação eram representados pela enorme quantidade de corredeiras, cachoeiras e saltos existentes nos rios Tietê, Pardo e Coxim. Tais acidentes obrigavam a cuidados e providências mais ou menos complexas, que incluíam mesmo, em diversos lugares, a necessidade não só de se aliviarem as canoas de seu peso como de se retirarem dos rios as próprias embarcações – as quais eram então transportadas pelas margens, em trilhas às vezes extensas, até que se salvasse o obstáculo. Outros inconvenientes eram as grandes ondas, no rio Paraguai e principalmente no Paraná, além dos insetos, que, sobretudo no Pantanal, atormentavam os viajantes[6]. A despeito dessas dificuldades, tal rota foi trafegada durante mais de um século: de acordo com Holanda (1990, p. 65), foi a partir da segun-

[4] Cabe notar que, no SMT, destacam-se duas formações principais: o *planalto* (parte do planalto sedimentar da bacia do Paraná) e a *baixada* (o vale do rio Paraguai). Elas são separadas por uma linha de *cuestas*, isto é, a chamada *serra de Maracaju*, que corta a região quase ao meio, no sentido norte-sul, muda de nome ao sul das cabeceiras do rio Apa (torna-se *serra de Amambai*) e em seguida inflete para leste, retomando o nome de *Maracaju* e indo terminar junto ao rio Paraná, no local das antigas Sete Quedas.

[5] Segundo Barbosa de Sá, foi em 1725 que teve começo a utilização regular dessa rota (SÁ, 1975, p. 18).

[6] A Notícia 8ª prática... (1981), documento da primeira metade do século XVIII, traz o que parecem ser as mais eloquentes referências aos problemas enfrentados pelos viajantes. A bibliografia sobre as monções foi recentemente enriquecida com novas contribuições, que se vieram juntar às clássicas obras de Holanda: Godoy (2002), Kok (2004), Amorim (2004), Silva (2004), Carvalho (2005).

da década do século XIX que as monções "tornaram-se cada vez mais raras, até desaparecerem completamente por volta de 1838".

Antes de prosseguir, cabe adiantar que bem cedo surgiram outras alternativas para o comércio das zonas auríferas. A primeira foi um caminho terrestre, aberto em 1736-1737, o qual ligava Cuiabá às minas de Goiás (descobertas em 1725) e daí com Minas Gerais, São Paulo e o Rio de Janeiro. Tal caminho, entretanto, teve inicialmente pouco impacto no comércio de Cuiabá (cf. LENHARO, 1982, p. 20 e ss.). Maior influência teria outra via fluvial, configurada a partir de fins da década de 1740 e que, partindo de Vila Bela, seguia pelos rios Guaporé, Mamoré, Madeira e Amazonas a sair no litoral atlântico em Belém – eram as *monções do Grão-Pará*, ou *do norte*, às quais se associava a ação oficial por meio da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (cf. LAPA, 1973)[7]. Conforme assinalam Lenharo e Lapa, e também pelo que se observa das fontes, foi só após o enfraquecimento dessa via, com o fechamento da citada Companhia, em 1778, que o caminho por Goiás pôde assumir a posição de principal rota de intercâmbio da capitania de Mato Grosso[8].

Feito este registro, voltemos ao objeto destas reflexões. Em seu clássico estudo sobre o tema, Sérgio Buarque de Holanda assinala que as monções constituíram uma inovação, em relação aos antigos meios de locomoção dos aventureiros paulistas que, como foi dito, desde um século antes se dirigiam para essa região. Sabe-se de fato que, em suas incursões pelos *sertões* de aquém e além-Paraná, tais aventureiros (*bandeirantes*) preferiam as marchas *a pé*. Não deixavam certamente de utilizarem-se também dos rios, mas o faziam de modo acessório, conforme a frase de um autor setecentista: "navegavam quando lhes fazia conta o navegar; e largavam as canoas nos maus passos e as tornavam a fazer de novo quando necessitavam delas" (ALMEIDA, 1944**a**, p. 85, nota).

Isto posto, penso que, no que respeita à adoção dessa inovação, é preciso afastar, desde logo, a hipótese de que ela seria devida simplesmente a uma eventual superioridade *natural* da via fluvial. As águas certamente

[7] A ligação com o Pará chegou a ser feita também pela navegação do rio Tapajós e seus formadores. Embora ensaiada já em 1746, a utilização dessa rota somente se desenvolveu a partir de 1805, depois que o governo metropolitano franqueou a exploração de diamantes nas minas do Alto Paraguai (Diamantino).

[8] Um indício desses fatos encontra-se nos caminhos seguidos pelos governadores coloniais de Mato Grosso. Deles, o único a chegar pela rota monçoeira foi o primeiro (Rolim de Moura), em 1751; seus dois sucessores vieram, em 1764 e 1768, pelo Guaporé. Já a partir de 1772, todos vieram por Goiás – exceto um, que veio pelo Guaporé em 1789 (cf. SÁ, 1975; SIQUEIRA, 1850; DESCRIÇÃO.., 1857; CORRÊA FILHO, 1969, passim).

favoreciam, por exemplo, o transporte de "certas mercadorias mais volumosas e pesadas, como as peças de artilharia" (HOLANDA, p. 259)[9]. Contudo, uma franca utilização dessas águas era dificultada pelos já referidos obstáculos que pontilhavam o percurso e que, para serem vencidos, demandavam grandes esforços – tanto maiores e mais penosos, certamente, quanto mais pesados e volumosos os bens carreados. Desse modo, pode-se dizer que aquela superioridade era apenas parcial e que, portanto, o máximo aproveitamento das facilidades naturais consistiria, na verdade, na adoção não de uma via inteiramente fluvial, mas sim de uma via mista, fluvial-terrestre – o que corresponderia, na prática, à continuação, aperfeiçoada, do antigo costume de se evitar a navegação nos "maus passos".

De fato, as fontes indicam que, logo após a descoberta do ouro, foram ainda importantes, no trajeto entre São Paulo e Cuiabá, certos caminhos mistos ou que, pelo menos, incluíam varadouros muito mais extensos que o de Camapuã – tendo-se chegado a buscar até mesmo um trajeto *inteiramente terrestre*[10]. Assim, um texto da época relata que, em 1722, as expedições que vinham de São Paulo abandonaram suas canoas no chamado *Capão dos Porcos*, no rio Pardo, acima do salto do *Cajuru*, e daí seguiram por terra diretamente a Cuiabá (BARROS, 1981, p. 160). Outro texto indica, por sua vez, que esse percurso por terra, a partir do médio curso do rio Pardo, tanto podia estender-se diretamente a Cuiabá como, alternativamente, conjugar-se com novos percursos fluviais, tendo como referência o rio Piquiri (pertencente já à bacia do São Lourenço):

[9] Holanda efetua essa observação para explicar a sobrevivência das monções mesmo em face do caminho terrestre por Goiás. De fato, ainda em 1797 Serra assinala que os "socorros de guerra", por "seu grande peso e volume", só podiam vir em canoas (DESCRIÇÃO.., p. 195); em 1800, o mesmo autor avalia que, "pela via de terra", "talvez se possam também conduzir" a Cuiabá os "gêneros grossos, de grande peso e volume", "mas fazendo tal despesa que os subiria a um extraordinário valor" (SERRA, 1840, p. 34; v. tb., da mesma época, SERRA & FERREIRA, 1849, p. 394).

[10] Já em 1720 ou 1721 o paulista Bartholomeu Paes de Abreu teria realizado, a partir de Sorocaba, os reconhecimentos para a abertura de uma estrada dirigida a Cuiabá (MOURA, 1908, p. 129). O interesse em tal via parecia tão intenso que motivou acirradas disputas. Numa virtual cassação dos direitos de Abreu, em novembro de 1721 o governador de São Paulo chamou concorrentes à construção da estrada, tendo-se apresentado nada menos que 9 interessados. A obra acabou por ser reencetada por Luiz Pedroso de Barros, que a levou até às margens do rio Paraná, em ponto "quase fronteiro à barra do rio Pardo" – isso, ao que parece, já em 1726. Desse ponto para diante, segundo o autor, seguia-se um caminho natural: "Os extensos campos que começam na barra do rio Pardo e vão até o Campo Grande da Vacaria e Camapuã já eram caminho aberto para por ele enveredarem os viandantes" (MOURA, 1908, p. 129-132, 134).

> Deixadas as canoas aonde no rio Pardo já não se pode navegar, caminham os paulistas por terra até o Cuiabá por espaço de 25 dias, ou um mês. Outros paulistas, por fugirem a trabalho de caminho de terra tão dilatado, caminham por terra somente 10 ou 12 dias até o ribeirão Itiquira, ou em outro chamado Piaguy, os quais entram em outro rio maior chamado Piquiri com navegação de 5 dias (*apud* MATOS, 1950, p. 554).

Percurso semelhante buscava, ao invés do Piquiri, já o Taquari, na altura da foz do Coxim (visto que daí para diante, até Cuiabá, não mais se encontravam cachoeiras). Nesse caso, lançava-se mão do expediente do uso alternado das canoas deixadas em cada extremo do itinerário terrestre. Segundo Barbosa de Sá, as primeiras monções que foram a Cuiabá, em 1720, subiram pelo Pardo e continuaram pelo Anhanduí-guaçu, de onde, "atravessando a Vacaria[11]", alcançaram o rio Mateteu[12] e por ele o rio Paraguai (SÁ, 1975, p. 12). Logo, entretanto, foi essa rota substituída por uma via mista, a qual teria sido seguida até 1725: os que vinham de São Paulo deixavam suas canoas na cachoeira do Cajuru e "caminhavam com as fazendas às costas até o Coxim, a embarcar nas canoas que aí deixavam os que de cá [Cuiabá] para lá iam" – os quais, por sua vez, tendo deixado suas canoas no Coxim, "iam a embarcar nas que ficavam no Cajuru" (SÁ, p. 18-19). Tal costume deve ter perdurado por alguns anos depois de 1725, pois o viajante Cabral Camello relata haver encontrado, ainda em 1730, canoas abandonadas no Anhanduí-guaçu e no Cajuru – onde, registra ele, "era fácil o valermo-nos das [canoas] que ali deixam os cuiabanos" (CAMELLO, 1981, p. 139).

Deve-se notar que, segundo abundantes referências, os terrenos efetivamente se apresentavam, no SMT, favoráveis a esses percursos terrestres, capazes tanto de permitir o trânsito direto até Cuiabá como de dispensar a navegação nos trechos mais críticos dos rios Pardo e Coxim. Segundo Camello (1981, p. 122), os "matos" acompanhavam o rio Pardo apenas até o salto do *Curau* (pouco acima do Cajuru): daí para cima, diz, "tudo são

[11] Nos séculos XVII e XVIII, segundo Esselin, o nome *Vacaria* designava a porção sul do *Pantanal* (2003, p. 61), em função da existência, nessa área, de um numeroso rebanho bovino tornado selvagem, originado do gado abandonado pelos espanhóis na primeira metade do século XVII. Posteriormente, entretanto, o nome *campos de Vacaria* passou a ser aplicado a uma extensa área de campos limpos existente no *planalto*, isto é, uma área que, com largura variável, acompanha a *cuesta* de Maracaju desde as cabeceiras do Apa até as proximidades da atual cidade de Campo Grande.

[12] O rio designado por esse nome pode corresponder tanto ao Miranda como ao Aquidauana atuais.

campos". O mesmo é dito por Ordonhes, segundo quem o rio Pardo, "no princípio", "é fechado pelas margens com bosques", mas "pouco a pouco se vão descobrindo campanhas, e pelo fim custa achar algum capão para nele pousar [...]. Descobrem-se, de todas as partes, campanhas dilatadíssimas" (ORDONHES, 1981, p. 224). Nesse contexto, aponta-se com frequência que alguns dos viajantes das monções costumavam efetuar certos trajetos por terra, de modo a evitar os trechos fluviais mais penosos.

As vantagens de tais trajetos eram enormes. D. Antônio Rolim de Moura, que, ao deixar o sítio de Camapuã, em 1750, caminhou a pé para embarcar no ribeirão um pouco mais abaixo, informa: "o caminho que eu fiz por terra, em pouco mais de meia hora, levam as canoas pelo rio às vezes 2 e 3 dias" (MOURA, 1981, p. 205). Ordonhes, que viajou no segundo semestre de 1784, relata até mesmo o uso de *cavalos*. Deixando o rio Pardo, ele veio montado, "em pouco mais de um dia", a Camapuã, "andando nesse tempo o que os outros andaram em 44 dias a muito trabalhar pelo rio"; depois, foi também a cavalo de Camapuã ao Coxim (ORDONHES, p. 224, 226).

Nessas condições, depreende-se que a eventual vitória dos caminhos mistos dependeria, basicamente, da possibilidade de se utilizarem, nos trechos terrestres, meios de transporte eficientes, isto é, bestas de carga e carros de tração animal. Ora, veículos de rodas (inicialmente com tração humana) foram utilizados, desde muito cedo, no varadouro de Camapuã[13], e, pelo visto acima, nada indica que as condições físicas dos terrenos pudessem, por si sós, impedir a extensão de seu uso para percursos maiores. Mesmo que não se pudesse dispor de caminhos de carros, ainda assim tais percursos poderiam ser utilizados por animais de carga, desde que existissem, ao longo do trajeto, sítios de abastecimento. De fato, Barros indica que, na viagem por terra, o problema efetivamente grave era a falta de mantimentos, ou, posta a questão de outra forma, o enorme custo de seu transporte – custo esse que, na época, é ainda pensado por Barros em termos do número de pessoas ("negros") necessárias para transportar às costas, além das cargas úteis, os próprios suprimentos de viagem; o autor conclui, pois: "se porém pelo tempo adiante se puder roçar, e plantar, de

[13] Nesse varadouro, já na década de 1720, embora as cargas fossem ainda transportadas às costas, as canoas seguiam em pequenas carretas puxadas por "mais de 20 e 30 negros" (cf. REBELLO, 1981, p. 109; CAMELLO, 1981, p. 122; v. tb. NOTÍCIA 8ª..., 1981, p. 186). O aumento do rebanho bovino levaria contudo, mais tarde, ao uso de carretas tiradas por bois, conforme testemunhou Moura em 1750 (1981, p. 205).

sorte que haja pelo caminho mantimento em abundância, mais suave ficará esta viagem" (BARROS, 1981, p. 160).

Sabe-se que esse problema recebeu um esboço de solução ainda nos primeiros anos da década de 1720, quando se estabeleceram, em pontos dos rios Paraná, Pardo e Taquari, sítios de lavoura destinados a abastecer os viajantes. Camello, por exemplo, que viajou a Cuiabá em 1727, refere nada menos que 10 roças, em pelo menos meia dúzia de locais diferentes às margens dos rios acima mencionados (CAMELLO, 1981, passim). Tais sítios, embora referidos aos rios, poderiam perfeitamente servir aos percursos mistos, visto estarem situados tanto em trechos de navegação franca como em pontos onde se conectavam o percurso fluvial e o terrestre. Um deles situava-se, por exemplo, na confluência do Coxim com o Taquari, e podia servir tanto àqueles que preferissem continuar por terra ao Piquiri ou a Cuiabá quanto aos que, vindo a pé desde o Pardo, desejassem seguir embarcados pelo Taquari (e que daí para diante, como já foi dito, não mais encontrariam cachoeiras).

Contudo, a alternativa vitoriosa foi uma via inteiramente fluvial (com a inevitável exceção do breve varadouro de Camapuã). Para a explicação dessa vitória, Holanda recorre a um argumento centrado na resistência indígena. Como se sabe, esse autor argumenta inicialmente com o fato de que, no tocante às viagens dos paulistas pelo sertão, a situação mudara completamente a partir do momento em que o objeto de cobiça passara a ser, em lugar do gentio, o ouro. O que essencialmente muda, conforme escreve Holanda, é o próprio caráter das expedições: outros são seus objetivos e, principalmente, outros são seus integrantes. O que agora estimulava as viagens "já não era tanto o ânimo aventureiro, mas o lucro certo, que prometia o comércio com esses remotos sertões" (HOLANDA, 1990, p. 57). Os antigos sertanistas, rudes e ferozes, "armados para a guerra e para a marcha a pé", podiam aventurar-se impunemente por caminhos terrestres ou longos varadouros entre um rio e outro; o mesmo, contudo, não seria permitido aos novos contingentes que passavam a frequentar a rota de São Paulo para Cuiabá: gente pacata, não-afeita aos perigos do sertão e tão-só empenhada em um comércio "regular e pacífico" (HOLANDA, 1990, p. 262, 266).

Assim, foi para evitar os ataques indígenas que, segundo Holanda (1990, p. 267), a preferência recaiu sobre uma rota eminentemente fluvial: "a bordo das canoas das monções", nota esse autor, "podiam [os viajantes] livrar-se muito mais facilmente da ameaça [indígena]". Pelo mesmo motivo triunfaria, dentre as várias rotas fluviais possíveis, aquela que permitia o

máximo aproveitamento das águas – ou, em outras palavras, o mínimo contato com a "terra firme":

> [...] numa navegação longa e sem porto seguro, se fazia de toda necessidade restringir ao mínimo qualquer contato com a terra firme. O breve varadouro de Camapuã correspondia de algum modo a semelhante necessidade. Um estabelecimento permanente nessa situação permitiria evitarem-se ou, ao menos, reduzirem-se os riscos de assaltos do gentio Caiapó, que vagava pelas comarcas a leste do Pardo e quase só pelejava traiçoeiramente, atacando em seus arranchamentos às tropas descuidadas (HOLANDA, 1990, p. 260).

Na verdade, a resistência indígena ameaçava também os sítios de abastecimento ao longo do percurso. Conforme notou Barros, "todos temem muito, e com razão, o gentio Caiapó, que, valendo-se das noites, queima as casas, e mata a gente", e assim "ninguém se anima a lançar roças, e viver em semelhante altura" – "salvo", assinala cuidadosamente o autor, "se fosse algum homem de poder, vivesse muito bem entrincheirado, e com bastantes armas" (BARROS, p. 160).

Embora sem pretender negar as explicações fornecidas por Holanda, creio que, com o objetivo de se compreenderem melhor as respectivas circunstâncias, pode-se problematizar um tanto o tema. Inicialmente, deve-se reconhecer que a ação indígena foi, sem dúvida, responsável pelo malogro dos sítios de abastecimento há pouco referidos – os quais, com a única exceção daquele de Camapuã, já em 1730 haviam sucumbido à ofensiva dos Kayapó e Guaikuru[14].

Contudo, é preciso observar que a rota fluvial, ainda a clássica, não logrou, efetivamente, livrar os viajantes dos ataques indígenas. Isso talvez tenha ocorrido, em certa medida, no que concerne aos Kayapó, senhores da porção nordeste do SMT[15]. Mas não ocorreu, de forma alguma, no trânsito pelo Pantanal (no caso, os rios Taquari e Paraguai). Aqui, os canoeiros Payaguá, aliados aos cavaleiros Guaikuru, acossaram os monçoeiros ao

[14] Ver a esse respeito o relato de Camello, que, retornando de Cuiabá em 1730, foi, pode-se dizer, uma "testemunha ocular" dessa ofensiva. Camapuã subsistiria ainda até o século seguinte como uma propriedade privada (a "fazenda Camapuã"), pertencente a paulistas.

[15] Todavia, esse parcial sucesso dos monçoeiros seria talvez devido não ao fato de a rota ser fluvial mas, antes, ao fato de ela situar-se, como o próprio Holanda assinala, já na *orla*, e não no *centro* do território dos referidos índios (HOLANDA, 1990, p. 262). Em favor do argumento de Holanda, contudo, está o fato (aliás, constatado, com espanto, por vários viajantes) de os Kayapó não se terem nunca aproveitado dos excelentes locais para emboscada oferecidos tanto pelo pequeno ribeirão Camapuã (cf. CAMELLO, 1981, p. 122) como pelo rio Coxim – o qual corria, em certos trechos, entre altos paredões de pedra (cf. MOURA, 1981, p. 208; ALMEIDA, 1944**a**, p. 78).

longo de várias décadas, até quase o final do século XVIII[16]. As crônicas e relatos abundam em informações a esse respeito, mencionando-se casos em que monções inteiras foram destruídas pelos indígenas (cf., p. ex., CAMELLO, 1981; ARAÚJO, 1981). Contra eles, portanto, os monçoeiros travaram, já a partir de 1731, uma dura guerra, que em 1734 é feita "por ordem de Sua Majestade", com tropas vindas de São Paulo (SÁ, 1975, p. 30-35). Sem obterem completa vitória, os luso-brasileiros organizam um sistema pelo qual algumas "canoas de guerra" passam a escoltar as frotas de comércio na travessia do Pantanal (cf., p. ex., MOURA, 1981, p. 208). Desse modo, diz Holanda que, a partir de 1744, "se vão espaçando os assaltos" – os quais, contudo, somente por volta de 1770 iriam "desaparecer por completo" (HOLANDA, 1986, p. 78).

Isto posto, o que me parece necessário, sobretudo, é não considerar a resistência indígena como uma espécie de "variável independente", no equacionamento do problema das comunicações entre São Paulo e Cuiabá. A meu ver, a questão central, a ser ressaltada, é outra: trata-se da relativa *fraqueza* da corrente comercial que vinculava os dois referidos pólos. Os aperfeiçoamentos que se poderiam introduzir nessas comunicações, mediante a conversão da rota monçoeira em uma via mista, fluvial-terrestre (capaz de permitir o máximo aproveitamento das vantagens dos percursos fluviais e, em contrapartida, a diminuição de seus graves inconvenientes), tais aperfeiçoamentos dependeriam de fortes estímulos, os quais somente poderiam provir de uma expressiva corrente comercial que por essa rota procurasse fluir. Somente uma tal vigorosa corrente poderia suscitar e justificar dispendiosos esforços tendentes à eliminação ou neutralização da "ameaça indígena", à abertura e conservação de caminhos de carros, ao aparecimento de "homens de poder" que se encarregassem da fundação e conservação de sítios de povoamento e produção ao longo do trajeto etc.[17].

[16] Tal aliança, que tinha já antecedentes antigos, foi "reconstruída" às margens do Taquari, em 1730, e durou até fins da década de 1760, quando os Payaguá se retiraram para Assunção e os Guaikuru se apropriaram do uso da canoa: "*En los años sesenta, el grupo guaikuru, sin la colaboración de aliados, había logrado integrar el caballo con la canoa y controlar el eje fluvial Asunción-Cuiabá*" (VANGELISTA, 1993, p. 61).

[17] Vale notar que esse é também o raciocínio efetuado por Amaral Lapa para explicar o enfraquecimento das chamadas "monções do Grão-Pará". Lapa associa tal enfraquecimento à extinção da Companhia do Grão-Pará e recusa o argumento de Southey, segundo o qual ele seria devido às investidas indígenas contra as expedições: "Na hipótese de ter recrudescido naquele momento a hostilidade indígena, isso provocaria, como nas demais ocorrências semelhantes do período colonial, uma repressão violenta, com expedições punitivas de 'guerras aos bárbaros' e não simplesmente o abandono de um comércio lucrativo" (LAPA, 1973, nota 92, p. 99-100).

Entretanto, sabe-se que, sendo o ouro de aluvião, as jazidas descobertas esgotavam-se rapidamente: elas "só eram opulentas na superfície", nota Holanda (1990, p. 52), "e nada se fizera para melhorar os processos empregados em sua exploração". O ouro continuaria, certamente, a ser produzido na região, graças a contínuas descobertas de novas jazidas, mas a tendência dessa produção é declinante (cf. CANAVARROS, 2004, p. 181-210).

Além disso, os concorrentes das monções tinham, também, seus próprios méritos. A via fluvial dirigida a Belém do Pará, embora igualmente enfrentasse problemas com a travessia de várias quedas d'água, tinha a seu favor o fato de sair diretamente no oceano, e já bem ao norte, de modo a encurtar sobremaneira a rota para a Europa. Contava também com o apoio oficial, mediante a Companhia do Grão-Pará. No tocante ao caminho terrestre por Goiás, pode-se dizer que, ao longo do século XVIII, várias circunstâncias conjugaram-se a seu favor e, ao mesmo tempo, em prejuízo da rota monçoeira. Como se sabe, desde a abertura, ainda na primeira década do século XVIII, do chamado "caminho novo", ligando diretamente as Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro, esse porto suplantou seu congênere paulista de Santos enquanto entreposto das Minas – a tal ponto que, a fim de poderem melhor usufruir desse mercado, pelo "caminho novo", os próprios comerciantes paulistas foram levados a se abastecerem no Rio de Janeiro (ZEMELLA, 1990, p. 62-63; v. tb. FRAGOSO & FLORENTINO, 2001, p. 75-79). Parece, portanto, lógico que, estabelecida e constantemente melhorada a ligação terrestre entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, viesse tal ligação a estender-se cada vez mais intensamente para oeste, na direção de Goiás e, em seguida, Cuiabá. Além disso, como nota Lenharo (1982, p. 17-19), a abertura do caminho Goiás-Cuiabá situou-se no contexto do rápido esgotamento das jazidas e da sucessão de novas descobertas no oeste: para esse autor, um "fator decisivo" dessa abertura foi a "pressão das correntes migratórias que flutuavam de região para região", isto é, de Cuiabá para Goiás e daí de volta para as minas do Guaporé, descobertas em 1734[18].

Em suma, o fato de não se haver combatido os Kayapó tão duramente quanto os Payaguá (e, portanto, de não se terem reconstruído os sítios de lavouras rapidamente estabelecidos e destruídos na década de 1720) parece

[18] A pressão indígena no Pantanal, contudo, certamente acelerou o movimento de abertura do caminho para Goiás. Documento transcrito por Corrêa Filho demonstra que já em julho de 1736 os oficiais da Câmara de São Paulo enviavam a el-Rei uma representação sugerindo ser "mais conveniente" que se abrisse, para as minas de Cuiabá e Goiás, um "caminho por terra, em razão de ser mais breve e livre dos assaltos que nos fazem os gentios no rio Paraguai" (*apud* CORRÊA FILHO, 1969, p. 245, nota 91; v. tb. CANAVARROS, 2004, p. 161).

apenas demonstrar que os inúmeros percalços enfrentados no trajeto de São Paulo a Cuiabá, pelo SMT, eram considerados admissíveis, em face da relativa desimportância comercial das monções. Desse modo, talvez se possa dizer que as comunicações diretas entre as capitanias de Mato Grosso e São Paulo se acomodaram, com a clássica via monçoeira, a uma "configuração mínima", com a aceitação de todas as dificuldades e sofrimentos amplamente relatados pelas fontes. A manutenção do sítio de Camapuã, mesmo em face da forte ameaça Kayapó, bem como o duro combate aos Payaguá, explicam-se, assim, por serem providências absolutamente imprescindíveis à continuação das monções nessa "configuração mínima": no caso de Camapuã, por se tratar de varadouro incontornável, e, no caso dos canoeiros Payaguá, por serem tais indígenas os únicos que efetivamente ameaçaram as expedições em seu próprio "elemento", isto é, os rios.

Isto posto, a conclusão que se pode extrair é a de que a constituição, em Cuiabá, de um pólo de extração aurífera (e logo de uma economia de subsistência, ou *substituição defensiva de importações*, na conceituação de Lenharo [1982]), não chegou a produzir efeitos dinamizadores sobre a economia da porção *sul* da então capitania de Mato Grosso. Dada a importância oscilante e sempre decrescente das monções, encerradas em sua "configuração mínima", patenteava-se a ausência de razões econômicas capazes de justificar investimentos privados nesse território.

Desde então, configuram-se com relação ao SMT traços históricos peculiares, destinados a uma longa duração. Com efeito, se nessa região escasseava o interesse econômico imediato, abundavam, em contrapartida, interesses que se poderiam qualificar de *estratégicos* (isto é, políticos, estatais), derivados, sobretudo, de sua localização geográfica – e esses interesses seriam os que, num largo futuro, e de modo preponderante, tenderiam a condicionar o estabelecimento de atividades produtivas e de vias de transporte e comunicação.

Tais interesses se relacionam, por certo, com as monções, mas sempre sob um viés estratégico. Com efeito, as cargas "pesadas e volumosas", citadas como razão para a sobrevida ganha por essas expedições, não eram senão (essencialmente e talvez exclusivamente) *remessas do governo*, isto é, peças de artilharia e outros armamentos[19]. Assim se compreende que, nesse

[19] Ainda em 1826, com efeito, Florence escreve que, a despeito do declínio do movimento comercial pela rota monçoeira clássica, "as remessas do governo têm continuado a seguir pelos caudais, não só em vista de menor despesa como por ser o único meio de transportar artilharia" (FLORENCE, 1948, p. 118).

espaço, são desde então as ações estatais que passam a adquirir especial significado, numa estratégia sobretudo defensiva: em face da presença indígena e da vizinhança com os espanhóis (no caso, sobretudo a província do Paraguai), afigurava-se aos portugueses imperativo garantir a posse do território e, com ela, a segurança do tráfego monçoeiro.

Essa posse parecia haver sido garantida pelo Tratado de Madri (1750). Por esse tratado, o limite entre os domínios espanhóis e portugueses, no SMT, foi traçado a oeste pelo rio Paraguai e ao sul pelos rios Ipané-guaçu (afluente do rio Paraguai hoje situado em território da República do Paraguai) e Iguatemi (afluente do rio Paraná, tendo sua foz pouco acima das Sete Quedas). Esse acordo, todavia, foi logo anulado (em 1761), e seu substituto (Santo Ildefonso, 1777) tampouco obteve êxito em demarcar as fronteiras. Nesse contexto de indefinições, o governo colonial português deliberou ocupar a margem direita ("espanhola") do rio Paraguai, mediante o estabelecimento, no SMT, do forte de Coimbra (1775) e da povoação de Albuquerque (atual Corumbá, 1778); em 1797, a essas posições se juntaria o fortim de Miranda, às margens desse afluente do rio Paraguai. Os espanhóis, por seu turno, buscaram ocupar não só o que lhes restava da margem direita do rio Paraguai (com o forte Borbón, depois chamado Olimpo, em 1792) como também as terras situadas ao norte do rio Ipané-guaçu (com a vila de Concepción, fundada em 1773).

Certamente, não só com a defesa se preocupavam, na época, as autoridades coloniais. Conforme já foi acentuado por vários estudiosos, a extensa fronteira da capitania de Mato Grosso constituía um espaço privilegiado para a obtenção da prata espanhola e, em geral, para a prática do comércio de contrabando. Nessa fronteira, nota Lenharo (1982, p. 37), o "fluxo de contrabando" era ainda mais multifacetado que em outras partes, pois "não se estabelecia numa só direção; ao contrário, se se visava carrear a prata dos domínios espanhóis, o ouro mato-grossense era, por sua vez, cobiçado pelas povoações espanholas, e pivô da criação de um contra-fluxo de contrabando, orientado para aqueles núcleos".

De fato, o comércio entre os habitantes de Mato Grosso e seus vizinhos espanhóis iniciou-se bem cedo, e não só nas porções mais setentrionais do território. O cronista Barbosa de Sá refere que em Cuiabá, em 1744, chegou a organizar-se uma "maloca de gente boa com muitas fazendas", que, a pretexto de "fazer guerra ao Payaguá", pretendia ir à cidade de Assunção "a fazer negócio" (SÁ, 1975, p. 43). Tal expedição não chegou a partir de Cuiabá. Todavia, como assinala uma pesquisadora, os habitantes

dos dois lados da fronteira eram praticamente forçados, pela sua situação desfavorável, a se buscarem mutuamente, abrindo canais de comércio cuja apropriação se tornaria, mais tarde, do interesse da Coroa portuguesa, que visava "introduzir nas colônias espanholas os mais variados produtos"; assim, "tendo as fortalezas como ponto de apoio, desenvolveu-se na fronteira uma teia de interesses [...]. Manufaturas e escravos por prata, gado (bovino, cavalar, muar) e gêneros de abastecimento por ouro, constituíam o principal do fluxo da fronteira" (VOLPATO, 1987, p. 58, 60-61).

Está ainda por ser melhor estudado o papel que podem haver tido, nesse comércio, as povoações portuguesas estabelecidas no SMT, acima citadas. Sabe-se contudo que, no restante do período aqui abordado, parte da rota monçoeira serviu – num fluxo inverso, isto é, partindo de Cuiabá – ao abastecimento dessas povoações[20]. Ao que parece, tal abastecimento era feito por meio de expedições oficiais; resta, no entanto, verificar de que modo os comerciantes participaram desse processo – lembrando-se, de todo modo, que tais povoações constituíam um mercado extremamente diminuto, formado, na maior parte, pelos integrantes das guarnições militares[21].

Quanto ao mais, e até o final do período colonial, o SMT foi objeto de variados projetos – os quais, se não foram concretizados, ou o foram apenas muito mais tarde, nem por isso apresentam menos interesse.

A esse respeito, são especialmente interessantes as ações e planos relacionados a D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão (conhecido por seu título de *morgado de Mateus*), governador da capitania de São Paulo de 1765 a 1775. Tais projetos tiveram por núcleo a fundação de um estabelecimento às margens do rio Iguatemi, no extremo sul do SMT (o que ocorreu em 1767), e me parecem dignos de particular atenção pelo fato de haver sido em torno deles que se articularam, de modo especialmente claro, avaliações e estratégias que, conforme dito acima, estariam destinadas a perdurar por longo tempo. Tratava-se aí, em primeiro lugar, da idéia de se valorizar esse território mediante a realização de investimentos estatais, os quais, mesmo apresentando um caráter essencialmente político-militar, deveriam produzir efeitos econômicos, ao menos na estrita medida capaz de justificar sua manutenção; e da idéia, correlata, de transformar esse território em uma

[20] A esse respeito, v., p. ex., Serra (1840, p. 37); Siqueira, (1850, passim); Almeida (1944**b**, p. 47); Souza (1949, passim); Alincourt (1877-78, passim).

[21] Um levantamento oficial dava, em 1800, um total de 537 pessoas habitando Coimbra, Miranda e Albuquerque, e mais 213 moradores na fazenda de Camapuã (MONTENEGRO, 1865, p. 127).

espécie de "plataforma de contatos" entre o sudeste da América portuguesa e os domínios espanhóis adjacentes – tudo isso configurando, enfim, um projeto de efetiva ocupação, pelos luso-brasileiros, da porção meridional da capitania de Mato Grosso, com a concomitante abertura de novas vias de comunicação, tanto terrestres como fluviais. Conforme já tive ocasião de assinalar em outros estudos, concepções similares a essas continuariam a mostrar-se presentes, com relação ao SMT, em pleno século XX – havendo presidido, por exemplo, à construção da estrada de ferro *Noroeste do Brasil* (iniciada em 1905) e à implementação da chamada *Marcha para Oeste*, na década de 1940 (cf., p. ex., QUEIROZ, 2004)[22].

Os projetos do morgado inseriam-se na estratégia pombalina, pela qual foi em 1765 restaurada a capitania de São Paulo, cabendo a seu governador não apenas incumbir-se da defesa dos domínios portugueses, mas também incentivar a dinamização da economia paulista, por meio do desenvolvimento da agricultura e do comércio. Nesse contexto, concebe-se a fundação da praça fortificada do Iguatemi sob um prisma inicialmente político-militar: seria uma estratégia de "diversão", destinada a "distrair" a atenção das forças espanholas e assim aliviar a pressão por elas exercida sobre as possessões lusas no sul (o Viamão, o Rio Grande de São Pedro, a Colônia do Sacramento)[23]. Contudo, tal entendimento seria apenas o ponto de partida para uma ampla série de outras considerações – as quais tenderiam, aliás, a assumir uma marca pessoal, mais que institucional, conforme sugere Bellotto:

> Todas as vezes que aventara a tese da "diversão", o Morgado de Mateus via-a como força militar para combater o inimigo, chamando-o à luta naquela região. Ao mesmo tempo, tal tese poderia ser a sua justificativa perante a Corte, acobertando o **projeto mais ambicioso** ainda: o de constituir ali um **estabelecimento sóli-**

[22] No início da década de 1930, o militar brasileiro Mário Travassos (cujas teses seriam logo assumidas como parte da política do Estado nacional brasileiro) assinalava por exemplo que o sul de Mato Grosso, "por sua posição", permitiria, "por vias terrestres estabelecidas em concordância, grande poder carreador dos confins mediterrâneos rumo ao oceano" (TRAVASSOS, 1947, p. 162) – de modo que essa região podia ser definida como "a futura plataforma onde receberemos tudo que tivermos de carrear para Santos" (TRAVASSOS, 1947, p. 181).

[23] Cabe notar que, embora a fundação houvesse ocorrido em terras da Capitania de Mato Grosso, não houve conflitos de jurisdição com o governante dessa capitania. Segundo Bellotto, o próprio capitão-general de Mato Grosso, em carta ao morgado, escrita em 1770, considerava sua capitania "demasiadamente extensa" e defendia uma nova demarcação, "que possibilitasse a São Paulo estender seus domínios até o Rio Paraguai" (BELLOTTO, p. 239; v. tb. p. 142 e nota 363). O mesmo é dito por Virgílio Corrêa Filho (1969, p. 389).

> **do**, com possibilidades de progresso, através de **agricultura e comércio**. (BELLOTTO, 1979, p. 285; destaques meus).

Os planos giravam, de uma forma ou outra, em torno dos vastos *campos* do SMT, isto é, a "continuada campanha" existente tanto ao norte do rio Pardo ("até os distritos de Cuiabá e Goiás") como ao sul, na direção de Iguatemi. Tais campos, que se prolongavam pela província do Paraguai, eram considerados um autêntico caminho natural, a permitir o trânsito de "carros e cavalgaduras" desde Assunção até quase o centro dos domínios portugueses – passando por Curuguati[24], cruzando o "passo do Maracaju"[25] e seguindo daí sempre pelos altos da *cuesta* até as porções mais setentrionais do SMT (SOUZA, 1949, p. 19-20). O papel estratégico da Praça do Iguatemi, situada nas proximidades do referido passo, seria, portanto, o de barrar, nesse caminho, o trânsito dos espanhóis, assegurando ao mesmo tempo a ocupação portuguesa de todo o espaço correspondente ao SMT: como escreveria, em 1775, o próprio morgado, a referida Praça "nos segura os domínios das campanhas da Vacaria, desde a província de Paraguai até a capitania dos Goiases" (*apud* BELLOTTO, p. 332).

Contudo, o que confere especial relevo a esse projeto é o fato de ele aparentemente transcender a dimensão defensiva, e mesmo comercial, para configurar uma tentativa de ocupação *produtiva* do espaço. Para o Iguatemi foram encaminhados, com efeito, *povoadores*,

> [...] arregimentados dentre os que não possuíam terras suas e tinham família numerosa. Como privilégios eram-lhes oferecidos o pagamento de transporte e fornecimento de mantimentos até que colhessem suas próprias roças, além de isenção do serviço militar depois de 6 anos [...]. Eram instalados na área de "meia légua encostada à mesma Praça", com suas famílias. Recebiam 100 braças de terra e iniciavam o plantio que visava o abastecimento da Praça e um possível comércio com os espanhóis. (BELLOTTO, p. 143).

Tais povoadores foram transportados ao Iguatemi ao longo do ano de 1769, em três sucessivas expedições, e totalizaram o número, extremamente expressivo para a época, de 1.227 pessoas (cf. KOK, 2004, p. 202). Eram "homens, mulheres, rapazes, crianças de todas as idades", acompanhados por "toda a casta de criações e animais para a produção e estabele-

[24] Povoação estabelecida pelos hispano-americanos em 1715.

[25] Situado no ponto em que a *cuesta* de Maracaju, orientada no sentido leste-oeste desde as Sete Quedas, inflete para norte e passa a chamar-se, como visto, *Amambai*.

cimento futuro daquele continente", conforme o relato do responsável por uma dessas expedições (JUZARTE, 1981, p. 233). No tocante à pecuária, visava-se especialmente à criação de muares, que se destinariam a São Paulo e dali a Minas Gerais (FARIA, 1876, p. 221).

A Praça do Iguatemi deveria igualmente servir ao estabelecimento ou reorientação de rotas comerciais. Sua vinculação seria, em primeiro lugar, com o planalto paulista, tanto por meio da navegação, tipicamente monçoeira, pelos rios Tietê, Paraná e Iguatemi, como por meio de um caminho terrestre cuja abertura então se buscou providenciar. De fato, já em 1769 Juzarte escolheu o local em que essa estrada deveria atravessar o rio Paraná (as imediações da foz do rio Pardo)[26], enviou dali um grupo que deveria abrir o caminho até Sorocaba e, mais tarde, expediu já da Praça outro grupo incumbido de uma primeira tentativa de abrir o trecho sul-mato-grossense (JUZARTE, 1981, p. 263-265, 284; novas diligências com relação a esse trecho foram depois efetuadas, conforme é relatado em 1774 por FARIA, 1876, p. 259). Tal caminho parece haver sido efetivamente aberto, pelo menos no trecho entre Sorocaba e o rio Paraná. O ponto em que ele chegava, fronteiro à foz do Pardo, era um "lugar bem conhecido até o ano de 1783, em que foram vistas por mim as suas capoeiras", diz Souza (1949, p. 131).

Outro caminho, já existente, era aquele que, pelo passo da serra de Maracaju, ligava o Iguatemi a Curuguati e daí a Assunção (distantes, respectivamente, cerca de 14 e 60 léguas espanholas, cf. JUZARTE, p. 277). Tal caminho deveria servir para o comércio com os domínios espanhóis, que de fato ocorreu, embora em mínima escala, durante a breve existência da Praça (consistindo, segundo Juzarte, apenas na compra de cavalos, bestas e gado bovino fornecidos pelos hispano-americanos, cf. p. 278-280, 283-285).

Além da Praça, outros "núcleos urbanos" deveriam ser fundados junto às cabeceiras dos rios Amambai, Ivinhema, Iguatemi e Pardo (BELLOTTO, p. 275). A povoação das cabeceiras do Ivinhema estaria, no caso, relacionada a outro projeto: a "reabertura" da antiga rota fluvial pelos rios Paranapanema e Ivinhema – rota essa que, segundo informações do morgado referidas por Holanda, era ainda em 1770 "freqüentada por alguns raros comerciantes de Curitiba" (HOLANDA, 1990, p. 264-265).

As comunicações do Iguatemi situavam-se também no contexto da política de D. Luís voltada ao descobrimento e ocupação de outros "ser-

[26] Aproveitando-se, talvez, a anterior experiência de Pedroso de Barros, já citada.

tões" da capitania de São Paulo, sobretudo a região do rio Tibagi e os campos de Guarapuava (situados no atual estado do Paraná). Cândido Xavier de Almeida e Souza, por exemplo, refere uma expedição enviada pelo morgado que, em 1769, partiu do porto de Paranaguá, tomou o rio Ivaí e foi sair à Praça do Iguatemi (SOUZA, 1949, p. 101; v. tb. BELLOTTO, p. 163).

Finalmente, o Iguatemi era pensado ainda como uma escala em um novo caminho para Cuiabá, agora pelos rios Ipané-guaçu e Paraguai (com o que, portanto, o SMT tendia a configurar-se como uma autêntica *esquina*, a permitir contatos entre vários dos espaços que lhe ficavam adjacentes). A esse respeito, conta Juzarte que um comerciante chamado Luís de Araújo Coura, "que seguia com seu negócio para o Cuiabá", "pretendeu acompanhar-nos e ir para aquelas minas rompendo pela povoação de Guatemi"; segundo Juzarte, Coura "havia prometido" ao morgado de Mateus seguir esse trajeto (JUZARTE, p. 264-265). Em fins de julho de 1769 Coura efetivamente subiu o rio Iguatemi com suas canoas à procura de caminho fluvial para Cuiabá (JUZARTE, p. 280-282). Ele não obteve êxito, como se vê pelo relato escrito *a posteriori* pelo chefe do contingente militar designado para auxiliar Coura "e seus companheiros"[27]. Contudo, ainda em 1772 o ministro português Martinho de Mello e Castro determinava que se verificasse se a Praça poderia de fato facilitar aos portugueses "a comunicação com o [rio] Paraguai pelos rios Ipaneminy, Ipaneguassu ou outro qualquer que deságüe no dito Paraguai" (documento in FARIA, 1876, p. 289). A essa indagação, Faria responde com o desanimador relato acima referido. Mas é interessante notar que, ao reafirmar a impossibilidade de se efetuar tal navegação, Faria deixa entrever que não só Cuiabá seria o destino pretendido: "Pelos rios Ipané-guaçu e Ipané-mirim não podemos ter comunicação com a cidade da Assunção do Paraguai", diz ele expressamente (FARIA, 1876, p. 225).

Os projetos do morgado, enfim, terminaram por perder a aprovação inicialmente dada pelo governo metropolitano. Pelo que se percebe, aos intentos pombalinos opunha-se cada vez mais a estratégia espanhola, isto é, o "reformismo bourbônico" aprofundado, a partir de 1759, por Carlos III de Espanha (cf. AZCUY AMEGHINO & BIROCCO, 1998). Desse

[27] Segundo esse relato, o objetivo era varar as canoas das cabeceiras do Iguatemi para o rio Aguaraí, suposto formador do Ipané-guaçu. Eram "perto de duzentas pessoas", sendo que, ao cabo de mais de um mês de tentativas baldadas, decidiram voltar à Praça, de onde os comerciantes seguiriam a rota usual para Cuiabá, pelo rio Pardo (documento in FARIA, 1876, p. 277-278).

modo, os dirigentes portugueses parecem ter sido levados a definir prioridades, no tocante à manutenção de suas possessões americanas, e em 1774 Mello e Castro comunica a D. Luís Antônio a reprovação de Sua Majestade ao "projeto de se intentar a defensa de Viamão por meio de uma poderosa diversão feita aos castelhanos pelo sertão de Igatemi" (documento in FARIA, 1876, p. 279). As prioridades eram claras: "Sua Majestade estima muito mais a perda de uma só légua de terreno na parte meridional da América portuguesa, que cinqüenta léguas de sertão descobertas no interior desta capitania [São Paulo]" (documento in FARIA, 1876, p. 286).

Além disso, pareciam ser, de fato, extremamente más as condições de vida na Praça, conforme o relato de Juzarte: o lugar era propício a moléstias e cercado de indígenas, de modo que os habitantes, doentes e acossados, sem poderem produzir, vegetavam e por fim sucumbiam. Enfim, o morgado já nem era mais o governador quando os espanhóis, em 1777, no âmbito de uma ampla ofensiva antilusitana, ocuparam e destruíram a Praça do Iguatemi, apenas 10 anos depois de fundada.

Nos anos e décadas seguintes continuaria, sem embargo, a ser reafirmada a posição do SMT como *esquina* onde não só se defenderiam as possessões portuguesas como se efetuaria o comércio com os castelhanos. A esse respeito, convém notar que, ainda durante muitas décadas, os luso-brasileiros operaram com a idéia de que a fronteira a ser ali defendida e ocupada era, no mínimo, aquela demarcada no âmbito do Tratado de Madri, isto é, pelos rios Iguatemi e Ipané-guaçu. Para muitos, na verdade, a fronteira deveria passar ainda mais ao sul: conforme diziam, somente por um equívoco é que o Ipané-guaçu havia sido colocado como limite, pois o verdadeiro contravertente do Iguatemi era o Jejuí-guaçu – cuja foz situava-se muito abaixo daquela do Ipané[28]. Semelhante idéia parecia subsistir ainda em meados da década de 1820[29], quando Alincourt julga necessário esclarecer que, ao contrário do que ainda constava no mapa da província de Mato Grosso, sua fronteira sul não mais era dada pelo Ipané-guaçu mas sim pelo rio Apa, que era até onde chegavam as "rondas" brasileiras (ALINCOURT, 1857**f**, p. 342; 1975**a**, p. 169, 173-174).

Nesse contexto, vários autores se dedicaram a reafirmar a importância estratégica do SMT. Na primeira metade da década de 1790, Joaquim

[28] Cf., p. ex., textos da década de 1790, como Descrição... (1857, p. 216-220); Serra & Ferreira (1849, p. 388-389); Serra (1840, p. 39, 41-42); tb. Souza (1949, p. 99-100).

[29] Em 1817, pelo menos, Aires de Casal dava ainda o rio Jejuí como um dos que definiam o limite sul da capitania de Mato Grosso (1976, p. 124, 128).

José Ferreira e Ricardo Franco de Almeida Serra alertavam que "a fácil navegação do [rio] Paraguai abre aos espanhóis tantas portas para o interior do Brasil, quantos são os rios que deságuam neste grande rio pela sua margem oriental"; para os autores, pelo rio Paraguai os espanhóis poderiam chegar "sem obstáculo" não só a Camapuã como a Cuiabá (SERRA & FERREIRA, 1849, p. 391-392). Em 1800, o mesmo Serra enfatiza a importância do lugar de Camapuã, que considera a chave da defesa das capitanias de Mato Grosso, Goiás e São Paulo (SERRA, 1840, p. 35).

Dessa reafirmação fazia parte também a persistente defesa da intervenção estatal como forma de promover o povoamento e o desenvolvimento da produção e do comércio. Em um texto escrito na virada do século XVIII para o XIX, Cândido Xavier de Almeida e Souza, adotando um enfoque claramente econômico, de tom "desenvolvimentista", deplora o abandono do planalto do SMT, por parte dos governos, denuncia "o gravíssimo prejuízo de quase cem anos, em que se conservam desertas multiplicadas léguas da mais fecunda campanha por indolência da Nação", e defende seu povoamento, com a criação de bois, cavalos e muares (SOUZA, 1949, p. 21). Falando especificamente de Camapuã, cuja importância estratégica enfatiza, sua visão é clara: o Estado precisa investir, comprando a fazenda e estabelecendo ali uma "vila ou cidade" (SOUZA, 1949, p. 26-27). Também para o desenvolvimento do fortim de Miranda, acrescenta, o governo deveria conceder estímulos e vantagens aos "novos povoadores" (SOUZA, 1949, p. 43-44).

Em 1810, outro autor sugere a criação de cavalos e muares nos campos de Iguatemi e insiste no povoamento e defesa do "importantíssimo sítio de Camapuã" (OLIVEIRA, 1978, p. 14-15, 43, 57). Em 1817, Aires de Casal propõe a fundação de um novo estabelecimento, no varadouro entre os rios Anhanduí-guaçu e Miranda/Aquidauana, e vincula-o a um verdadeiro plano de desenvolvimento para a parte sul de Mato Grosso: tal estabelecimento, diz ele, facilitaria a colonização da região e o início do comércio da erva-mate (nativa na porção meridional do SMT); as campinas permitiriam conduzir, até o rio Paraná, o gado a ser ali criado, e os rios dariam saída aos demais gêneros a serem produzidos, que assim poderiam "chegar aos portos [de mar, por suposto] com lucro" (CASAL, 1976, p. 126, nota)[30].

[30] Aires de Casal defende até mesmo a fundação de uma nova povoação no rio Iguatemi (1976, p. 127).

Nesse contexto, vale assinalar a curiosa fortuna das idéias do morgado de Mateus. É certo que D. Luís se havia tornado impopular, pelos sacrifícios impostos à população paulista em benefício de "seu" Iguatemi[31]. Todavia, seus projetos continuariam a ser defendidos por uma expressiva corrente de pensamento, que os considerava favoráveis ao desenvolvimento da capitania de São Paulo. Cândido Xavier (1949, p. 102, 104-105), por exemplo, indica claramente a filiação de suas idéias, acima expostas, ao declarar-se honrado em ser "criatura" do morgado. Em ligação com tais idéias, persiste também a concepção, igualmente surgida ou fortalecida ao tempo do morgado, segundo a qual o SMT constituía como que uma extensão do território paulista. Oliveira, por exemplo, simplesmente inclui os campos do Iguatemi entre os "famosos campos" da capitania de São Paulo (OLIVEIRA, 1978, p. 14-15), e em 1814 o secretário do governo de São Paulo noticia que esse governo havia sido incumbido de guarnecer militarmente a fazenda de Camapuã – por sugestão, aliás, do próprio governador de Mato Grosso, endossada pela Corte do Rio de Janeiro (CHICHORRO, 1873, p. 219-220).

Em tal contexto, o SMT continua a aparecer como a mencionada "plataforma de contatos" entre o planalto paulista e os vizinhos espanhóis. Em 1810, Oliveira (1978, p. 68) defende a navegação dos velhos rios monçoeiros como meio para exportar, às "possessões espanholas", o ferro a ser produzido nas imediações de Sorocaba. Não só o ferro, aliás: para o autor, não seria difícil, mas sim "muito conveniente", a "introdução e estabelecimento" do comércio de "quaisquer mercadorias nacionais, e estrangeiras, pelos nossos rios, em diversas partes das Índias de Espanha, até o centro do Peru" – o que se faria em vantajosa concorrência, até mesmo, com o comércio de Buenos Aires: "Logo que fossem estabelecidos mercados, lojas, ou armazéns em Camapuã, Forte Albuquerque, e Vila Maria[32], e se exonerassem de direitos nos primeiros anos, diminuiria, sem dúvida, o comércio de Buenos Aires para a cidade da Assunção do Paraguai" (OLIVEIRA, 1978, p. 72).

Em todo esse conjunto de reflexões e propostas, não faltam, como se vê, referências diretas ou indiretas às monções. A esse respeito, contudo, ao mesmo tempo em que se encontram clamores pela ação do governo

[31] Escrevendo em 1782, Marcelino P. Cleto condena veementemente os "vexames" que haviam sido impostos à população da capitania de S. Paulo em nome dos projetos do morgado, dos quais resultara mesmo a diminuição dessa população (CLETO, 1899, p. 196; v. outras críticas às p. 209 e 213, nota). V. tb. KOK, 2004, p. 206-207.

[32] Povoação estabelecida em 1778 às margens do rio Paraguai, acima da foz do Jauru; é a atual cidade de Cáceres (estado de Mato Grosso).

com vistas ao melhoramento da rota "clássica", encontram-se também projetos e esforços em busca de novas vias alternativas.

Em 1800, Cândido Xavier apresenta seu conhecido plano pelo qual seriam fundadas, às margens dos rios navegáveis, nas "fronteiras ocidentais" da capitania de São Paulo, várias povoações, "tanto em utilidade dos viajantes para Cuiabá e Mato Grosso" como "em auxílio das diligências do Real Serviço" e "pronta comunicação para as fronteiras" (SOUZA, 1949, p. 128-129). Nos rios monçoeiros previam-se quatro núcleos, sendo três no rio Tietê e outro no rio Paraná, em frente à foz do rio Pardo. No Tietê, as povoações a serem estabelecidas junto aos grandes saltos de Avanhandava e Itapura deveriam, entre outras coisas, auxiliar na varação das canoas: havendo moradores para esse serviço, com seus "bois e carros", nota o autor, as expedições ficariam desobrigadas de levar consigo um grande número de trabalhadores (SOUZA, 1949, p. 130-131).

O clamor pela ação governamental em relação às monções aparece também em 1817, quando Aires de Casal atribui indiretamente ao Estado a culpa pelas "enormes despesas" que tinham os comerciantes com a varação em Camapuã, despesas que ele situa como um dos fatores que concorriam para o "esquecimento" da rota monçoeira. Como num eco às propostas de Cândido Xavier, Casal escreve que a paragem de Camapuã exigia uma "vila populosa", e não o domínio de um único proprietário: "Consistindo a principal conveniência do proprietário na demora dos passageiros, há particular cuidado em prolongar-lha com a falta dos carros, e bestas de carga necessárias; a fim de que, gastando largo tempo em desembaraçar-se, lhe dêem maior gasto aos mantimentos, sempre vendidos pelas horas da morte" (CASAL, 1976, p. 126, nota 10).

Do mesmo modo, Alincourt lastima, em 1824, que os governadores provinciais nunca houvessem cuidado de melhorar a navegação monçoeira. Referindo-se ao Tietê, ele assinala, por exemplo, a "facilidade com que se podem abrir canais em todas as [suas] cachoeiras" (ALINCOURT, 1857**b**, p. 372). Em 1828, o mesmo autor insiste em que tal providência se poderia realizar "com pouco trabalho e não muita despesa", e volta ainda, indiretamente, ao plano de Xavier: "é indispensável estabelecerem-se povoações em sítios azados, do contrário torna-se mui dispendiosa a navegação, por ser mister conduzir embarcações carregadas de mantimentos para toda a viagem" (ALINCOURT, 1880-81, p. 88).

Por outro lado, já em 1797 Ricardo Franco tecia elogios a uma outra rota fluvial que poderia, supostamente, substituir a rota clássica: trata-se da

famosa alternativa do *Sucuriú* (afluente ocidental do Paraná, cuja foz ficava quase fronteira à do Tietê). Segundo o autor, já havia sido feita uma viagem pelo rio São Lourenço, seu afluente Piquiri e subafluente Piquira, de cujas cabeceiras se haviam varado por terra as canoas até o Sucuriú; os dois últimos teriam "menos e menores cachoeiras" que os rios da rota clássica, e seu varadouro seria "mais cômodo e breve" que o de Camapuã (DESCRIÇÃO..., p. 200-201)[33].

Tentativas de abertura dessa rota chegaram a ser efetivamente realizadas pelo governo de Mato Grosso, que armou para tanto uma expedição em 1811 e outra em 1826 (ALINCOURT, 1877-78, nota 5, p. 117-118; HOLANDA, 1990, p. 121-125). Tal alternativa seria também lembrada por Aires de Casal, em 1817 (p. 138, nota 21; p. 140, nota 23; p. 152), e na década de 1820 encontraria defensores nas pessoas de Alincourt (1975, p. 17; 1857**b**, p. 372-373) e Florence (1948, p. 116-118). Nada, contudo, resultou das várias tentativas, haja vista que, como notou Holanda, entre as nascentes do Sucuriú e as do Itiquira medeava não uma pequena, mas uma longa extensão – na qual, aliás, se encontravam, na verdade, as nascentes do velho Taquari.

Mas não só de rotas fluviais se tratava, no tocante às comunicações entre Mato Grosso e São Paulo. Fala-se novamente de uma ligação terrestre direta, entre São Paulo e Cuiabá, embora por uma rota diferente daquela buscada no século anterior. Pela proposta (que parece surgir, pela primeira vez, em Aires de Casal), tal caminho cruzaria o rio Paraná entre a foz do Paranaíba e o salto de Urubupungá, tendo "seguramente 80 léguas de menos" que o caminho por Goiás (CASAL, 1976, nota 21, p. 138-139). Também Alincourt propõe, como projeto seu, um caminho que parece ser o mesmo mencionado por Casal. Curiosamente, Alincourt prevê a coexistência – e, mais, o mútuo fortalecimento – entre tal caminho de terra e a nova rota monçoeira pelo Sucuriú. A estrada partiria da vila paulista de Mogi-mirim, continuaria pela zona entre os rios Mogi-Guaçu e Tietê, atravessaria o rio Paraná, passaria a nordeste do rio Sucuriú, cruzaria o rio Piquiri e daí seguiria para Cuiabá (ALINCOURT, 1975, p. 16; v. reafirmação em ALINCOURT, 1857**b**, p. 373-374).

[33] Mais adiante, o autor dá como "Itiquira" o nome do rio do qual se passava para o Sucuriú (p. 209). De fato, esse nome – Itiquira – é aquele pelo qual se designa, em documentos posteriores, o antigo "Piquira".

Finalmente, dentre as novas alternativas aventadas para as comunicações e comércio de Mato Grosso destaca-se aquela que seria mais tarde a vitoriosa, isto é, a via pelo rio Paraguai e estuário do Prata[34] – sendo relevante assinalar que, nessa época, tal alternativa é mencionada de um modo que remete à célebre concepção da "Ilha Brasil".

Como se sabe, a "Ilha Brasil" consiste num "mito geográfico", o qual, segundo a tese sustentada na segunda metade do século XX pelo historiador Jaime Cortesão, teria sido instrumentalizado pelo Estado português na expansão de seus domínios na América. As fontes do mito seriam antigos mapas quinhentistas que mostram a parte oriental da América do Sul praticamente como uma ilha, definida, a oeste, pelos rios Amazonas e Prata – cujas nascentes, por sua vez, estariam situadas num grande lago interior (cf. MAGNOLI, 1997, p. 45-46; COSTA, 1999, p. 139 e ss.)[35].

Assim, não deixa de ser curioso notar que em 1797 Ricardo Franco mencione o "largo e extenso *fosso natural* [grifo meu] de 500 léguas de circuito", formado pelos rios Madeira, Mamoré, Guaporé e Paraguai e que "fecha, separa e defende esta capitania [Mato Grosso] dos domínios espanhóis" (DESCRIÇÃO..., p. 186). Também Cândido Xavier, que escreve por volta de 1800, formula claramente a idéia dos rios Amazonas e Prata como "fronteiras naturais" dos domínios luso-brasileiros. Em Souza, de fato, a proposta de utilização da via platina, para as comunicações matogrossenses, aparece interligada à proposição de outra forma de encarar o problema dos limites (ainda então indefinidos, como se sabe) entre os domínios portugueses e espanhóis. Nessa concepção, os limites seriam dados pelos rios Paraná/Paraguai, desde o estuário do Prata até bem ao norte, isto é, a foz do rio Jauru – devendo portanto os espanhóis cederem aos vizinhos não apenas a Colônia do Sacramento como todas as terras e po-

[34] A rigor, deve-se dizer que tal opção era vislumbrada desde muito cedo, sendo mencionada já em documento que parece datar do início da década de 1720 (cf. DEMONSTRAÇÃO..., p. 206).

[35] Para Cortesão, com base em tal mito a Coroa portuguesa teria conscientemente buscado, desde muito cedo, ampliar seus domínios na América, utilizando e dirigindo, com esse objetivo, seus súditos brasileiros, os quais supostamente "tratariam de preencher, através de sucessivas penetrações, todo o espaço insular definido nos mapas" (HOLANDA, 1986, p. 92-93). Desse modo, seria como se a "unicidade do território colonial lusitano" emanasse da própria natureza: "Uma faixa líquida contínua, formada pelo arco lendário flúvio-lacustre, emoldurava uma entidade territorial íntegra" (MAGNOLI, 1997, p. 47). Tal forma de explicar a expansão territorial portuguesa na América foi devidamente criticada pelo próprio Holanda, que indiretamente a inclui na categoria daqueles "raciocínios preguiçosos, que tratam de reduzir a complexidade dos processos históricos a alguma fórmula simplificadora" (HOLANDA, 1986, p. 90).

voações situadas a oriente dos referidos rios[36]. Em contrapartida, os portugueses cederiam aos espanhóis o domínio não apenas de toda a margem direita do rio Paraguai como o da margem esquerda do Amazonas. Assim, Cândido Xavier critica especificamente a fundação do Forte Coimbra e por fim exorta a Coroa portuguesa a tomar imediatamente, "por convenção ou violência", toda a "margem oriental do Rio da Prata, com todas as suas missões, e cidades de Corrientes e Assunção" (SOUZA, 1949, p. 41, 43, 47, 80-81, 110, 113).

Idéia semelhante aparece em Oliveira, em 1810: a navegação do rio Paraguai "é *naturalmente* [grifo meu] comum" a espanhóis e portugueses – cabendo ademais a estes últimos, pelo mesmo motivo, conceder tal navegação aos espanhóis também no rio Amazonas (OLIVEIRA, 1978, p. 63).

Nesse momento, entretanto, a defesa de tais pontos de vista parece ter muito pouco a ver com eventuais futuras necessidades de legitimação nacional e territorial, às quais viria a associar-se a concepção da "Ilha Brasil". De fato, o que Xavier tem em vista, sobretudo, é a possibilidade de ganhar a livre navegação pelos rios, desde o estuário do Prata até Mato Grosso (SOUZA, 1949, p. 47). Mediante essa conquista da "margem oriental do Rio da Prata", enfatiza ele, poderiam vir

> [...] os comerciantes portugueses em seus botes, e canoas, desde os portos de Jauru, Vila Maria, São Pedro del Rei, Cuiabá, Miranda, cidade da Assunção, de Corrientes e Missões, até a Colônia do Sacramento, onde, deixando os seus pequenos barcos, e transportados em maiores pelo grande Oceano, aos portos do Rio de Janeiro, ou Bahia, deles voltariam com suas fazendas para a mesma Colônia, donde, transportados nos mesmos barcos ali depositados, e recolhidos com pouca demora, menos despesa, e nenhum risco de saltos, cachoeiras, ou gentios, aos lugares do seu destino, fertilizariam a capitania de fazendas por preços módicos em benefício comum (SOUZA, 1949, p. 114).

Do mesmo modo, Oliveira fundamenta sua proposta no argumento de que a navegação franca dos rios Amazonas e Paraguai "se tornaria mui proveitosa às duas nações" (OLIVEIRA, 1978, p. 63-64). Graças a ela, escreve o autor,

[36] Note-se também que, em documento de 1772, Sá e Faria (quando, ao que parece, ainda acreditava na tese da "diversão" pelo Iguatemi) já se referia à possibilidade de os portugueses ampliarem seus domínios até a margem oriental do rio Paraguai, empreendendo, a partir do Iguatemi, a conquista das províncias do Paraguai e Corrientes (*apud* BELLOTTO, p. 277).

> [...] por muitos rios, e pelo [rio] Paraguai, que não tem cachoeira alguma, podíamos navegar, em barcos e jangadas, grandes e avultadíssimas quantidades de excelentes madeiras, até Buenos Aires, e Montevidéu, e dali para onde mais convier, fazendo, assim, riquíssimo comércio de coisas até agora inúteis; e dele procederão outros bens e comodidades. (OLIVEIRA, 1978, p. 72).

Curiosamente, ainda em 1828 Alincourt (1877-78, p. 131, nota 9) utiliza a noção de "península brasiliense", definida como a vasta extensão de terra fechada ao noroeste pelo rio Amazonas e seus mais meridionais formadores e ao sudoeste pelo rio Paraguai, até o Prata. Já então, contudo, parecia haver desaparecido a idéia de se estenderem os domínios portugueses, ou já brasileiros, a toda a margem oriental do rio da Prata. A idéia que persiste, ainda mais fortalecida, é a que considera a navegação do rio Paraguai, até o estuário, como a melhor alternativa para as comunicações de Mato Grosso – ainda aqui, ressalte-se, num registro essencialmente pragmático. Assim, Alincourt defende enfaticamente tal navegação como meio de se promover o desenvolvimento da economia mato-grossense: a produção cresceria, escreve, porque poderia haver "pronta exportação", sem a qual "jamais poderá prosperar a Província" (ALINCOURT, 1877-78, p. 112-113).

Na mesma época, também Florence se mostra particularmente entusiasmado com a navegação do Paraguai, e, imbuído de uma perspectiva liberal, concentra suas críticas no "ditador Francia". Para ele, o rio Paraguai era

> [...] o mais belo canal que a natureza formou para permitir ao homem devassar desertos tão dilatados, para povoá-los e dar-lhes as regalias de ativa navegação e imenso comércio. Em qualquer ponto achariam os barcos a vapor florestas para abastecê-los de combustível abundante. Não fora o singular sistema do ditador Francia, e os habitantes da república do Paraguai, assim como os de Mato Grosso, estariam já no gozo das mais francas relações comerciais. (FLORENCE, 1948, p. 131-132).

Nessa década, aliás, registra-se pelo menos uma tentativa concreta de utilização do rio Paraguai para o comércio entre Mato Grosso e a República do Paraguai: a do capitão de milícias Antônio Peixoto de Azevedo, noticiada em 1826 (EXTRATO..., 1857, p. 387).

A liberação da navegação pelo rio Paraguai, até o estuário, seria de fato a alternativa a cuja conquista se dedicaria o Estado nacional brasileiro, com notável afinco, nos anos seguintes[37]. A navegação interior, pelos velhos

[37] Cf., p. ex., Leverger (1975); Zanotti de Medrano (1989).

rios monçoeiros, conquanto não esquecida, tenderia a ser vista como uma pobre e provisória solução, enquanto não fosse obtida aquela liberação. Os caminhos terrestres, por sua vez, estavam então prestes a serem efetivamente abertos, no contexto da migração, iniciada precisamente na virada da década de 1820 para 1830, de criadores de gado mineiros e paulistas em direção ao SMT. Tudo isso, contudo, já constitui uma outra história.

Artigo recebido em 30 de março de 2009.
Aprovado em 30 de abril de 2009.

REFERÊNCIAS

ALINCOURT, Luiz d'. Ofício de Camapuã, em 7 de setembro de 1824, ao ministro da Guerra. In: *Officios*..., 1857b. p. 368-375.

_____. Resumo das explorações feitas pelo engenheiro Luiz d'Alincourt, desde o registro de Camapuã até a cidade do Cuiabá. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 20, p. 334-345, 1857f.

_____. Rezultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Commissão Statistica Topographica acerca da mesma provincia – Cuiabá, 1828 [1ª Seção]. *Anais da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, v. 3, p. 68-161 e p. 225-278, 1877-1878.

_____. Rezultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso por Luiz d'Alincourt [...] – Cuiabá, 1828 [2ª e última Seção]. *Anais da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, v. 8, p. 39-142, 1880-1881.

_____. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975a.

_____. Memória acerca da fronteira da província de Mato Grosso, organizada em Cuiabá, no ano de 1826. In: _____. *Memória sobre a viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1975b. p. 167-196.

ALMEIDA, Francisco José de Lacerda e. Diário de Vila Bela até a cidade de São Paulo pela ordinária derrota dos rios [1788-1790]. In: *Diários de viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida*. Nota-prefácio de Sérgio Buarque de Holanda. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944a. p. 59-107.

_____. Diário escrito no ano de 1786, por ordem do capitão-general de Mato Grosso, desde Vila Bela, pelos rios Jauru e Paraguai, até ao Cuiabá. In: *Diários de viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida*. Nota-prefácio de Sérgio Buarque de Holanda. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944b. p. 33-57.

AMORIM, Marcos Lourenço de. *O "segundo Eldorado" brasileiro*: navegação fluvial e sociedade no território do ouro – de Araritaguaba a Cuiabá (1719-1838). 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Dourados-MS.

ARAÚJO, Domingos L. de. Notícia prática dada pelo cap. Domingos Lourenço de Araújo ao R. P. Diogo Soares sobre o infeliz sucesso que tiveram no rio Paraguai as tropas que vinham para São Paulo no ano de 1730 etc.. In: *Relatos monçoeiros*, p. 141-145, 1981.

AZCUY AMEGHINO, Eduardo; BIROCCO, Carlos M. As colônias do Rio da Prata e o Brasil: geopolítica, poder, economia e sociedade (séculos XVII e XVIII). In: CERVO, Amado Luiz; RAPOPORT (Orgs.). Mario *História do Cone Sul*. Rio de Janeiro: Revan; Brasília: Ed. UnB, 1998. p. 11-76.

BARROS, Manuel de. Roteiro verdadeiro das minas do Cuiabá [...] com os dias da navegação, e travessia, que se costumam fazer por mar [sic], e terra. In:*Relatos monçoeiros*, p. 149-169, 1981.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial*: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

CAMELLO, João A. Cabral. Notícias práticas das minas do Cuiabá e Goiases, na capitania de São Paulo e Cuiabá, que dá ao rev. padre Diogo Juares, o capitão João Antonio Cabral Camello, sobre a viagem que fez às minas do Cuiabá no ano de 1727, e do que lhe sucedeu na volta, que fez das mesmas minas para S. Paulo. In: *Relatos monçoeiros*, p. 118-140, 1981.

CANAVARROS, Otávio. *O poder metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.

CARVALHO, Francismar A. L. de. Fronteiras e zonas de contato no movimento das Monções: subsídios teórico-metodológicos. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. *Anais*... Londrina: ANPUH, 2005. 1 CD-ROM.

CASAL, Manuel Aires de. *Corografia brasílica*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

CHICHORRO, Manoel da Cunha de A. C. Sousa. Memoria em que se mostra o estado economico, militar e politico da Capitania Geral de S. Paulo, quando do seu governo tomou posse a 8 de dezembro de 1814 o Illm. e Exm. Sr. D. Francisco de Assis Mascarenhas, conde de Palma [...]: com notas historicas e additamento, pelos quaes se mostra em esboço o estado da mesma Capitania no governo do sobredito Exm. Sr. conde. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 36, parte 1ª, p. 197-267, 1873.

CLETO, Marcellino P.. Dissertação a respeito da Capitania de S. Paulo, sua decadencia e modo de restabelecel-a, escripta por Marcellino Pereira Cleto em 25 de outubro de 1782. *Anais da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, v. 21, p. 193-254, 1899.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

COSTA, Maria de Fátima. *História de um país inexistente*: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII. São Paulo: Estação Liberdade/Kosmos, 1999.

DEMONSTRAÇÃO dos diversos caminhos de que os moradores de São Paulo se servem para os Rios Cuiabá e Província de Cochiponé. In: TAUNAY, Afonso de (Org.). *Relatos sertanistas*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981. p. 201-207.

DESCRIÇÃO geográfica da capitania de Mato Grosso: ano de 1797 [por Ricardo Franco de Almeida Serra]. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 20, p. 185-292, 1857.

ESSELIN, Paulo Marcos. *A pecuária no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal Sul-mato-grossense (1830-1910)*. 2003. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

EXTRATO do ofício de 14 de outubro de 1825 do presidente da província de Mato Grosso, José Saturnino da Costa Pereira, sobre a defesa e fortificação da fronteira. In: *Officios*..., p. 382-390, 1857.

FARIA, José C. de Sá e. Diário da viagem que fez o brigadeiro José Custódio de Sá e Faria da cidade de S. Paulo à praça de Nossa Senhora dos Prazeres do rio Igatemy, 1774-1775. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 39, parte 1ª, p. 217-291, 1876.

FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas, de 1825 a 1829*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1948.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. 4. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

GODOY, Silvana Alves de. *Itu e Araritaguaba na rota das monções (1718 a 1838)*. 2002. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Unicamp, Campinas.

HOLANDA, Sérgio B. de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense/Secretaria da Cultura, 1986.

_____. de. *Monções*. 3. ed. ampl. São Paulo: Brasiliense, 1990.

JUZARTE, Theotônio José. Diário da navegação do Rio Tietê, Rio Grande Paraná, e Rio Guatemi em que se dá relação de todas as coisas mais notáveis destes rios [...] e de tudo o acontecido neste Diário, pelo tempo de dois anos, e dois meses. Que principia em 10 de março de 1769. In: *Relatos monçoeiros*, p. 231-292, 1981.

KOK, Glória. *O sertão itinerante*: expedições da capitania de São Paulo no século XVIII. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2004. (Estudos Históricos, 56).

LAPA, José R. do Amaral. Do comércio em área de mineração. In: _____. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1973. p. 15-110.

LENHARO, Alcir. *Crise e mudança na frente oeste de colonização*: o comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração. Cuiabá: UFMT, 1982.

LEVERGER, Augusto. *Vias de comunicação de Mato Grosso*. 2. ed. fac-símile da edição de 1905. Cuiabá: UFMT, 1975.

MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da Pátria*: imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912). São Paulo: Ed. Unesp/Moderna, 1997.

MATOS, Odilon Nogueira de. Notas sobre o caminho para Mato Grosso. *Revista de História*, São Paulo, n. 4, p. 551-557, 1950.

MONTENEGRO, Caetano P. de M. População da capitania de Mato Grosso em 1800. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, 28 (30), p. 123-127, 1865.

MOURA, Antônio Rolim de. Relação da viagem que fez o conde de Azambuja, D. Antônio Rolim, da cidade de S. Paulo para a vila de Cuiabá em 1751. In: *Relatos monçoeiros*, p. 194-216, 1981.

MOURA, Gentil de Assis. O primeiro caminho para as minas de Cuyabá. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 13, p. 125-135, 1908.

NOTÍCIA 8ª prática exposta na cópia de uma carta escrita do Cuiabá aos novos pretendentes daquelas minas. In: *Relatos monçoeiros*, p. 170-193, 1981.

OFFICIOS sobre a estatistica, defesa e administração da provincia de Matto-Grosso de 1824 a 1826. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 20, p. 366-396, 1857.

OLIVEIRA, Antonio R. Veloso de. *Memória sobre o melhoramento da província de São Paulo*. 2. ed. Pref. e notas de Antonio Barreto do Amaral. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Col. Paulística, 6).

OLIVEIRA, Jorge Eremites de; VIANA, Sibeli A. O Centro-Oeste antes de Cabral. *Revista USP*, São Paulo, n. 44, p. 142-189, dez./fev. 1999-2000.

ORDONHES, Diogo de Toledo Lara e. Carta de um passageiro de monção. In: *Relatos monçoeiros*, p. 219-229, 1981.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a E. F. Noroeste do Brasil na 1ª metade do século XX. Bauru: Edusc; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004. 526p.

REBELLO, Gervásio L. Relação verdadeira da derrota e viagem que fez da cidade de São Paulo para as minas do Cuiabá o Exmo. Sr. Rodrigo César de Meneses, governador e capitão-general da Capitania de São Paulo e suas minas descobertas no tempo do seu governo e nele mesmo estabelecidas. In: *Relatos monçoeiros*, p. 103-117, 1981.

RELATOS monçoeiros. Coletânea, introdução e notas por Afonso de E. Taunay. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.

SÁ, José Barbosa de. *Relaçáo das povoaçoens do Cuyabá e Mato Groso de seos principios thé os prezentes tempos*. Cuiabá: Ed. UFMT, 1975.

SERRA, Ricardo Franco de Almeida. Memória ou informação dada ao governo sobre a capitania de Mato Grosso [...] em 31 de janeiro de 1800. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 2, p. 19-48, 1840.

SERRA, Ricardo Franco de Almeida; FERREIRA, Joaquim José. Reflexões sobre a capitania do Mato Grosso. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 12, p. 377-399, 1849.

SILVA, Valderez Antonio da. *Os fantasmas do rio*: um estudo sobre a memória das monções no vale do médio Tietê. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Unicamp, Campinas.

SIQUEIRA, Joaquim da Costa. Compêndio histórico-cronológico das notícias de Cuiabá [...] desde o princípio do ano de 1778 até o fim do ano de 1817. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 13, p. 5-124, 1850.

SOUZA, Cândido Xavier de Almeida e. Discripção diaria dos progressos da expedição destinada da Capitania de Sam Paulo para as fronteiras do Paraguay, em 9 de

outubro de 1800. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 202, p. 3-132, jan./mar. 1949.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. 4. ed. S. Paulo: Nacional, 1947. 247p.

VANGELISTA, Chiara. Los Guaikuru, españoles y portugueses en una región de frontera: Mato Grosso, 1770-1830. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Buenos Aires, 3. serie, n. 8, p. 55-76, 2. sem. 1993.

VOLPATO, Luíza R. R. *A conquista da terra no universo da pobreza*: formação da fronteira oeste do Brasil, 1719-1819. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987.

ZANOTTI DE MEDRANO, Lilia Inés. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay*: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889). 1989. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

ZEMELLA, Mafalda P. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1990.