

Derrota da navegação interior da Vila de Porto Feliz, na Província de São Paulo, à cidade de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso

Defeat of inland navigation from the Village of Porto Feliz, in the province of São Paulo, to the city of Cuiabá, captaincy of the Province of Mato Grosso

Nileide Souza Dourado¹
Suíse Monteiro Leon Bordest²

Introdução

[...] Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho é trabalho [...].

(BOSI, P.55, 1994).

Com as imagens e ideias de hoje e as experiências do passado, apoiadas nos estudos de Ecléa Bosi, em *Memória e Sociedade: Lembranças de Velhos* (1994), procuramos repensar, analisar e percorrer através deste trabalho a *Derrota*³, ou seja, os caminhos históricos e geográficos das águas e lugares percorridos de Porto Feliz a Cuiabá, pelo intelectual e Oficial da Marinha, o francês *Augusto João Manuel Leverger*, prontamente descritos em seu relatório de

1 Mestre em História e Doutora em Educação. Historiadora da área Técnica e Científica do NDIHR/IGHD/UFMT. Professora do PROFHISTÓRIA/IGHD/UFMT – Mestrado Profissional em Ensino de História e Membro do IHGMT nileide@terra.com.br

2 Doutora em Geociência e Meio Ambiente. Professora aposentada da UFMT e Membro do IHGMT bordest@uol.com.br

3 Derrota, segundo o Novo Aurélio (Século XXI), em *Dicionário da Língua Portuguesa* (1999) “O caminho aberto através de obstáculos” e “O caminho percorrido por uma embarcação numa viagem por mar; rota.

viagem, denominado: *Derrota da Navegação Interior: da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capitania da Província de Mato Grosso*.

O Relatório produzido por Leverger foi objeto de publicação original pela Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RIHGB) - Volume 247, no Rio de Janeiro, em 1960. E, em Cuiabá, ano de 2002, tal obra foi reeditada pelo IHGMT - *Publicações Avulsas* - sob a Coordenação do historiador, Paulo Pitaluga Costa e Silva.

Os relatos produzidos pelo Barão de Melgaço neste estudo são de grande importância e significação para a historiografia e a geografia brasileira e mato-grossense, especialmente, pelo seu conteúdo e por se um dos trabalhos pioneiro de Augusto Leverger, em terras brasileiras, cuja escrita inicia-se em 13 de maio de 1830.

Tal estudo é composto de conotações prévias, de marca científica e de uma vasta diversidade de informações, antes mesmo da sua chegada a Coxim e à Cuiabá pela primeira vez, em cujo porto saltou em 30 de novembro do mesmo ano.

Destarte, com a escrita e a apresentação deste trabalho, sentimos lisonjeadas em participar desta honrosa homenagem comemorativa, ofertada pelo Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso (IHGMT), proposta através de sua centenária revista, ao intelectual, Augusto Leverger, intitulada - *Barão de Melgaço: 140 anos de seu falecimento*.

O lugar social do autor



Augusto Leverger

Augusto João Manuel Leverger - o Barão de Melgaço - marinheiro francês, nascido em Saint Malô, região da Bretanha, na França, aos 30 de janeiro de 1802, engajado na Armada Imperial Brasileira em 1824, com 22 anos, passando por todos os postos da Marinha Imperial do Brasil, de segundo tenente a Almirante de Esquadra. Segundo Virgílio Corrêa Filho (2002, p. 12) “[...] João Manuel Leverger distinguir-se-ia de preferência por atividades pacíficas, que lhe realçaram a nomeada, antes da façanha heróica de Barão [...]”. Sublinha, ainda, Corrêa Filho que “[...] já sexagenário e recolhido ao repouso, como Chefe de Esquadra reformado, acudiu à defesa de Cuiabá, então apavorada com a invasão paraguaia, que se apossara de toda a região de Corumbá para o Sul [...]”. Por fim, anuncia o mesmo autor que “a sua presença conteve o pânico e infundiu o vigor aos tímidos, como assinalaram os biógrafos [...]”. Leverger exerceu atividades militares e diplomáticas, inclusive o primeiro reconhecimento geográfico do Rio Paraguai. Segundo Valmir Batista Corrêa, “iniciava-se assim a produção de inúmeros trabalhos de levantamentos, ‘diários’, ‘roteiros de navegação’ e descrição de ‘vias de navegação’ (2011, p. 38)”. Em 1837 chegou a Cuiabá o tenente Augusto Leverger e, de acordo com Maria de Arruda Müller (2002, p. 39) que “[...] quis o destino que ele viesse morar na mesma rua que

residia Inês da Costa Leite, por quem se apaixonou e com quem se casaria. Dessa união nasceram duas filhas: Emilia e Augusta [...]“. Augusto Leverger, o bretão cuiabanizado, no dizer de Virgílio Corrêa Filho, foi naturalizado brasileiro na patente de Capitão de Mar e Guerra, em outubro de 1850, portanto, um francês de nascimento, mas brasileiro de alma e coração. Leverger, acabou exercendo por 5 vezes em um período de quase 7 anos, o cargo de Presidente da Província de Mato Grosso, demonstrando o prestígio imperial, angariado através de suas atividades administrativas e dos trabalhos escritos sobre a história e geografia de Mato Grosso, mas também pelos seus feitos militares na Guerra do Paraguai, recebeu do Imperador, Pedro II o título de “Barão de Melgaço”.

Augusto João Manuel Leverger faleceu em Cuiabá, no dia 14 de janeiro de 1880, consagrado como um grande administrador, um grande herói e um exemplo de cultura - *Foi um dos grandes homens da história de Mato Grosso.*

Derrota da Navegação Interior: da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capitania da Província de Mato Grosso...

O tema ora proposto constitui a primeira contribuição de *Augusto João Manuel Leverger* para o conhecimento da província de Mato Grosso, onde mais tarde adquiriu incontestável autoridade. Trata-se do Relatório de sua viagem, cuja partida se dá de Porto Feliz (São Paulo), com previsão de chegada até Cuiabá-MT.

Vale ressaltar que foi Leverger um dos últimos monçoeiros que fizeram a rota fluvial pelos rios Tietê, Paraná, Pardo, Camapuã, Coxim, Taquari, São Lourenço e Cuiabá, sendo está a mesma rota das monções paulistas do século XVIII, vez que anos após, em 1850 foi registrada a saída de Porto Feliz da última monção cuiabana.

A ideia básica da viagem de Augusto Leverger se sucede por designação e ordem do governo para que se encarregasse

de uma Comissão de viagem na província de Mato Grosso, sendo toda a expedição realizada e composta de canoas e tripulações, de Porto Feliz para a cidade de Cuiabá, transportando *chapinha de cobre* para cunhagem em Cuiabá e outros objetos da Fazenda Pública.

Segundo Virgílio Corrêa Filho, em “*Esclarecimentos Necessários*” (2002, p. 13) Leverger,

[...] não titubeou em executar as ordens recebidas, por mais indesejável que lhe parecesse. Cumpria-lhe obedecer, e afogar no ermo dos sertões a alegria da sua mocidade exuberante de vida, que se expandia garbosamente no convívio dos maiores marujos nacionais e estrangeiros a serviço do Brasil [...].

Argumenta ainda o mesmo autor que Leverger “[...] não perderia ensejo de atuar como obreiro resoluto, ainda que lhe faltassem os recursos, valeu-se da peregrinação em que ia como passageiro para observar as peculiaridades da vida fluvial sulcada pelos bandeirantes [...]” (2002, p. 13).

Ao registrar essa experiência pelos trechos da viagem, Leverger lamenta aproveitar pouco da observação em um sertão tão vasto. Julga-se despreparado para a viagem: sem colaborador, sem cronômetro e outros instrumentos. Viajando como mero passageiro na expedição, via com pesar passar a oportunidade de registrar adequadamente suas observações. Para regular o grau de confiança que se poderia ter nesta derrota, indicou a marcha que seguiu⁴.

Leverger relata que o *agulhão*, pedras pontiagudas submersas no leito dos rios, auxiliava os navegadores na direção de cada volta de rio e estimava a distância já à vista, pelo tempo percorrido.

São numerosas as experiências vividas pelo Almirante, feitas tanto com a barco como medindo por terra na beira

4 Vale lembrar que Augusto Leverger, até então, desconhecia a navegação fluvial em condições tão precárias, vez que acostumado com viagens oceânicas, ou por rios caudalosos, onde se utilizavam navios de grande calado, a exemplo do rio da Prata e o Paraguai até Corumbá.

do rio o espaço percorrido pelas canoas. Em suas observações, deduzia a posição geográfica do pouso de cada noite e dos pontos marcados que se tinha passado durante o dia, retificando posições pela observação mediana do sol.

Leverger explana com satisfação um feito seu, ao conferir que os resultados da pesquisa sobre a determinação de longitude durante a sua permanência e antes, em Camapuã, diferiam muito pouco a de um Astrônomo, que usara de outros meios em 1790, após determinação da longitude do lugar. Revela que fora um grande número de observações encruzadas da distância da Lua ao Sol e das estrelas, tanto no Oriente como ao Ocidente daquele astro, realizada durante a sua permanência em Camapuã.

A composição da Derrota e os procedimentos práticos da viagem

Na sua descrição sobre a *Navegação Interior*, revela que a expedição compunha-se de seis canoas de carga e uma de montaria, sendo uma pequena canoa dirigida por dois homens que se ocupavam em caçar, pescar, reconhecer os lugares perigosos, aliviar o peso das canoas nas cachoeiras etc. Compunha ainda a expedição de um pequeno batelão, próprio para carregar as bagagens e alguns passageiros, como os índios Guanã, que regressava do Rio de Janeiro. Já a canoa onde viajava Leverger era de *um só pau*, ou seja, embarcação *monóxila*⁵, cujo casco era constituído de um só tronco de árvore escavado a fogo ou com ferramenta apropriada, utilizada por praticamente todos os povos primitivos.

A canoa de *um só pau*, utilizada por Leverger tinha mais de setenta palmos de comprimento, quatro ou cinco de largura interior e outro tanto de pontal; sendo bem carregada levava mais ou menos 100 cargas, ou 300 arrobas, e mergulhava 3 e meio a 4 palmos. Quanto aos remeiros, estes ocupavam a parte anterior da canoa e logo um grande caixão

5 Ver Ferreira (1999, p. 1362).

onde se guardava o toucinho, na popa está o lugar do piloto, e adiante uma barraca coberta com baeta (tecido); o meio da canoa era o porão ou lugar da carga; seu comprimento na sobredita canoa era de 40 palmos.

A descrição recheada de detalhes e informações elaboradas pelo *Almirante Leverger* em seu relatório, nós remete à viagem de *Antônio Rolim de Moura*, Governador da capitania de Mato Grosso, da cidade de São Paulo à Vila de Cuiabá, em 1751, a qual foi contada em carta e publicada em “*Relação de Chegada*”, em Lisboa, no ano de 1754, escrita pelo próprio Governador ao seu primo. Conta a admiração que lhe causaram tanta terra e tanta água “rios caudalosos, matos espessos e campos tão distantes, os animais, as plantas, os índios e os lugares” (BASTOS, 1954, p. 12).

Segundo a descrição de Rolim de Moura, a tripulação de sua comitiva fora distribuída em, aproximadamente, 23 canoas, embarcadas pelo governador, missionários, oficiais, companhia de tenentes, soldados, remeiros e pilotos, cuja carga foi composta de cunhetes, de bala e pederneira, de roupa precisa para o caminho, rede e mosquiteiro, grandes fardos de mantimentos, barris e frisqueiras, o feijão, farinha e toucinho. Argumenta, ainda, que a navegação pelos rios de São Paulo a Cuiabá, apresentava perigo com as cachoeiras e sumidouros que sorviam as canoas, ventanias que ocasionavam grandes ondas, troncos submersos, troncos caídos que atravessavam margem a margem etc. (DOURADO, 2012, p. 154).

Portanto, mediante as narrativas, tanto da viagem de *Rolim de Moura* como a do *Almirante Leverger*, percebem-se detalhes e similitudes vividas pelas duas comitivas, seja no uso das canoas, a composição das tripulações, os perigos pelos rios e cachoeiras, os tipos de mantimentos em reservas e os remeiros caçadores e pescadores, responsáveis em suprir as comitivas de novos alimentos no transcorrer das viagens.

Já na descrição da *Derrota da Navegação Interior*, de Leverger, a tripulação compunha-se de um piloto, um proeiro, um contra piloto e cinco remeiros; os dois primeiros deviam ser homens destros e com mais ou menos experiência desta navegação; os outros, bastava que tivessem o costume e a prática de remar e saber manobrar de modo geral as canoas.

Em suas observações de forma simples, mas com grande propriedade, Leverger relata que na descida a canoa recebe seu impulso dos remos do proeiro, e dos remeiros, o piloto dirige e o contra piloto o ajuda quando é preciso. E, na subida, os remeiros se servem de pequenas varas em lugar dos remos, quando o fundo permite, e o proeiro com o contra piloto, empurram a canoa com grandes varas ferradas, que ficam no fundo e seguem com elas apoiadas nos peitos, desde o caixão de toucinho até a barraca, pela borda da canoa. Quanto à profundidade, não deixa fazer uso deste meio usam ganchos ou croques, com que vão puxando pelas árvores ou quaisquer objetos na beira do rio. Trata-se da mesma prática usada no pantanal mato-grossense, quando usam a expressão “zinga” que segundo Aurélio Buarque de Holanda (1999, p. 2106) *Vara comprida, usada na propulsão de embarcações em lugares de pouco fundo*.

Descreve o Almirante Leverger, ainda nessa parte do percurso, que, nas cachoeiras, só os remeiros levavam a carga às costas. Estes homens se alimentavam com farinha de milho e feijão temperado com uma pequena poção de toucinho; a caça e a pesca abundante em quase toda a navegação lhes supria uma comida um pouco mais agradável.

Dos registros de Leverger sobre o cotidiano da *Navegação Interior*, de Porto Feliz até Cuiabá, na segunda parte do século XIX, com relação à alimentação da tripulação, nos faz lembrar ainda a viagem e roteiro vivenciado pela comitiva de Rolim de Moura, ocorrida no século anterior, no XVIII, com forte semelhança, especialmente, no que diz respeito aos registros dos lugares e pontos da viagem e, ainda, sobre a alimentação disponível para os viajantes e tripulações, quando por essa época, de acordo com os estudos de Laura

de Melo e Souza (1997,p. 48), “[...] a alimentação dos viajantes assumia forma mais ordenadas, e os integrantes das monções dificilmente passariam fome, cozinhando, de noite, o que se comeria no dia seguinte [...]”. Revela também Laura de Melo e Souza com relação ao transporte dos alimentos que “[...] as canoas levavam, então, os mantimentos habituais: feijão, farinha, toucinho “e algumas galinha só para os doentes”, tendo-se que completar a dieta com a caça, a pesca e a coleta realizadas ao longo da vigem.

O *Almirante Leverger* não deixou de registrar com detalhes em seu relatório, os salários recebidos pela tripulação da sua expedição, sendo: 10 a 20 vinténs para os pilotos e proeiros; meia pataca para o contra piloto e 6 a 7 vinténs para os remeiros. Valores que recebiam para sujeitar-se às fadigas, perigo e mau passadio de semelhante viagem.

Argumenta ainda o Almirante que o guia ou (prático-mor) era quem pilotava a canoa que ia adiante; as outras seguiam a fio numa ordem que se estabelecia no princípio da viagem e não variava. Portanto, era o *prático-mor* que ordena todos os trabalhos, determina as horas de saída, pouso e comida, indica as cargas que se devia tirar nas cocheiras, dirigia por si mesmo, nos lugares perigosos, as canoas maiores, e dava as convenientes direções para as outras. O seu emprego exigia uma especial aptidão e muita experiência, pois que além de serem numerosas as cachoeiras, era preciso para conhecer seus sinuosos canais e o ponto de água em que estavam, muita atenção e uma longa prática.

Avalia Leverger em seu relatório que, por melhor que fosse um guia, era raro passar por uma cachoeira difícil sem que encalhasse uma canoa, neste caso os únicos instrumentos que se serviam eram alavancas de ferro com que suspendiam a canoa no lugar em que ela tocava no fundo, e uma corda de 4 a 5 polegadas, ou às vezes uma pequena corrente de ferro, a que chamava *sirga*⁶, com que

⁶ “Ato ou efeito de sirgar; sirgagem. 2. Corda com que se puxa uma embarcação ao longo da margem”. (FERREIRA, 1999, p. 1864).

eles puxavam as canoas na subida de alguma cachoeira; usando também, uma talha, alguns *moitões* (peça metálica) e facheira de palha, própria para iluminar, podendo ser de grande proveito, mas ou eles não tinham ideia disso, ou antes queriam se sujeitar.

Leverger relata com detalhes a rotina da expedição, geralmente a saída do pouso era ao romper do dia, e quando não havia cachoeiras, às vezes às 2 horas e antes; pelas 8 horas imbicam para almoçar, o que levava meia hora, e uma hora para jantar; na subida descansavam também um pouco à tarde; enfim, ao pôr do sol fazia o pouso, quase todos dormiam fora das canoas.

Mapas e observações descritas na Derrota da Navegação Interior

Face às anotações e transcrições de todos os trechos percorridos na viagem, especialmente os lugares e rios que compunham essa trajetória, estes são transformados em quadros ou mapas, como são designados pelo Almirante no presente relatório. Nos mapas são registradas as datas diárias, o nome dos lugares, as latitudes, longitudes e as distâncias percorridas, resultando numa inusitada numeração/dados, os quais servirão de base para as explicações à parte e são apresentados no relatório nessa ordem:

- A 1^a coluna indica o mês e dia da viagem;
- A 2^a, o nome do lugar, e a letra que a acompanha refere-se às observações que seguem o Mapa;
- A 3^a e a 4^a dão as latitudes austrais e as longitudinais ocidentais contadas do meridiano de Paris, em graus. Minutos e segundos;
- A 5^a dá a distância de cada lugar ao que precede imediatamente em milhas (60 no grau) e décimos de milhas, esta distância, é com atenção às voltas do rio, não dá a distância em linha reta, pois que facilmente se deduzirão das latitudes e longitudes.

Vale registrar que, além da apresentação dos mapas, conforme especificado, o Almirante Leverger disponibiliza no seu relatório, ainda, outros dados, ou seja, observações pontuais descritas daquilo que achou oportuno registrar e disponibilizar. Nessa perspectiva, faremos breves apontamentos sobre algumas observações feitas por ele, especialmente, a respeito dos rios, os lugares e a presença de pessoas, como: o *Rio Tietê*; *Rio Paraná*; *Rio Pardo*; *Varadouro do Camapuã*; *Fazenda Camapuã*; *Rio Camapuã* e o *Rio Coxim*.

Rio Tietê - com relação à memória do Rio Tietê, na percepção, olhar de Augusto Leverger se direcionou desde a saída de Porto Feliz, especialmente para os elementos da natureza expostos pelas margens do rio. Revela que o referido rio tem as margens com superfície um pouco acidentada, montuosas e de cobertura por matos espessos. Destaca também, a presença de alguns espaços de campo, ilhas de pequena extensão, casa de moradias de forma esparsa, contendo ainda nos lugares, a presença de engenhos e roças dos habitantes, os moradores da região.

Ressalta também Leverger que, com a aproximação do *Rio Tietê* ao *Rio Paraná*, as margens vão se aplainando, surgem lagoas, brejos mais ou menos extensos, cuja largura varia de 30 a 70 braços e com grande presença de cachoeiras. Trata-se de rio abundante de caça e pesca, podendo ser encontradas antas, veados, porcos do mato, muitos pássaros, como papagaios, jacus, araras etc., no universo dos peixes, pacus, dourados e outras espécies de peixes pequenos. Revela o autor que o melhor período para viajar pelo rio era de março a julho, pois o volume baixo de água nas cachoeiras dificultavam a viagem e já no tempo das águas, além das inconveniências das quase contínuas chuvas, as ondas nas cachoeiras ficavam mais agitadas e obrigavam muita cautela por parte dos canoeiros, além das neblinas que não permitiam avistar os objetos, ocasionando a permanência no pouso por mais tempo. Ao passar por *Jurumirim*, ser muito estreito este rio, e no espaço de 300 a 400 braças, corria a embarcação com muita velocidade

por entre números penedos (penhascos) e ainda, o fluxo de canoas ser grande. Ele destacou em seus apontamentos as diversas cachoeiras e pequenos rios pelos caminhos do rio Tietê, como as de Avaré; Itanhaém; Itagassava-açu; Itagassava-mirim; Pirapora-Açu, entre outras; o rio Capivari-mirim, o Sorocaba, Piracicaba. Observou que todos estes ribeirões eram pequenos, cuja deságua ao Rio Tietê acontece, por alguns, pela margem esquerda. Destaca nesse trecho a presença de casas coberta de telhas, engenhos e a presença de índios Xavante.

Rio Paraná - também chamado *Rio Grande* - segundo as observações de Augusto Leverger apresentam-se geralmente com 100 a 200 braças de largura, vez que em algumas partes o rio se alarga até 500 e mesmo 1.000 braças (antiga medida de comprimento). Segundo as observações, trata-se de um rio largo, com poucas inflexões consideráveis, com ondas criadas pelo vento da parte sul, o que dificultam a navegação das canoas, muitas vezes eram surpreendidos com a presença de tufão (ventos), o que obrigava aos pilotos canoeiros se abrigar em algumas enseadas ou a beira de algum rio.

Destaca também Leverger que o *Rio Paraná* era rico em peixes de muitas espécies, e em suas margens a presença de caça como veado do mato, anta e muitas aves. Anunciou que defronte da Foz do Tietê e meia légua da beira direita do Paraná, se encontrava a aldeia de índios Caiapó, lugar donde as canoas paravam para compras e trocas, como a aquisição de ceras de abelha, além da troca de fumo, sal e anzóis. Relata que estes índios auxiliam as expedições por ocasião da varação, transporte das embarcações, canoas por terra, nos trechos encachoeirados dos rios. Conta também que o Rio Paraná recebia água de muitos afluentes, como o rio Sucuri-Hy ou Sucuri; Aguapeí e o rio Verde; havendo a presença de um número grande ilhas, como a Ilha Comprida.

Rio Pardo – se apresentava com algumas diferenciações dos demais rios já mencionados, conforme narrativa de Augusto Leverger, visto que suas margens eram pouco elevadas e cobertas de um cerrado de árvores pequenas, tão somente na beira do rio, porém, nas demais partes apresentavam paisagens com campos e partes alagadiças. O rio mantinha um curso muito tortuoso, com profundidade considerável, e a corrente tinha uma a duas milhas de velocidade por hora; a largura variava de 50 a 25 braças. Tratava-se de um rio que oferecia pouca opção de peixes, contudo, já nas campinas havia uma grande fartura em veados brancos. Dentre os inconvenientes, destaca a parada, quando havia a presença de cobras da espécie jararaca. A navegação pelo rio era longa, se gastava um mês e meio, até dois, mas se descia comumente em quinze dias e menos.

Conforme descrição, os afluentes como o rio Anhandui-Guaçu, com 30 braças de largura, ficavam na margem direita do Rio Pardo e que o Anhandui, outrora, fora frequentado pelos viandantes ou transeuntes que iam para Cuiabá, que atravessando por terra às Campinas da Vacaria, desciam o rio Emboteteú ou Aranhai, que desaguava no Paraguai, alguma léguas abaixo da foz do Taquari. Destacou, nessa linha, o ribeirão da Orelha de Anta, que desaguava na margem oriental do Rio Pardo; uma cadeia de cachoeiras, conseqüentemente mais obstáculos para navegação pelo Pardo. Ali, as canoas eram puxadas à corda, ou sirgadas (rebocadas) para passar essa reversa. No passado, muitos deixavam suas canoas e varavam por terra até Coxim, onde buscavam por outras canoas e seguiam até Cuiabá.

Destaca também no relatório a presença de várias cachoeiras no trajeto do Rio Pardo, com destaque para a cachoeira ou *Salto do Cajuru-Guaçu*, uma das mais consideráveis de tal rio. Ela formada por uma corda de rochedos que atravessava o rio e sob o qual a água corria com inclinação mais ou menos rápida e em partes caía verticalmente. Vale ressaltar ainda, o *Salto do Curau* era a maior catadupa (queda-d'água de altura considerável) do *Rio Pardo*.

Varadouro de Camapuã - nas observações da Derrota da Navegação Interior, descritas por Leverger, tratava-se do local onde canoas era descarregada pelos viajantes, Porto de Sanguessuga, onde eram carregadas nas costas e as canoas em carro de boi até Camapuã, geralmente à noite, para evitar o calor. Para a historiografia, *Varadouro de Camapuã*, foi um grande ponto de apoio, lugar de contato e travessia entre as bacias do Paraná e Paraguai, rota fluvial compreendida entre as cidades de Porto Feliz (São Paulo) e Cuiabá (Mato Grosso), quando nesse local varavam por terra treze quilômetros para completar as viagens, ou seja, sendo, além disso, um entreposto de passagem, local de abastecimento aos monçoeiros, com a produção de gêneros agrícolas e alguns animais para abate e transportes de canoas. Um lugar resultante da rota das monções, fase importante da entrada brasileira no território americano, entre os séculos XVIII e XIX.

Fazenda Camapuã - de acordo com a descrição de Augusto Leverger, consta também, no relatório sobre a Derrota da Navegação Interior, a Fazenda Camapuã, quando esclarece que ela estava situada na margem setentrional ou direita do pequeno rio Camapuã-Mirim. Um estabelecimento considerável e vantajoso, seus moradores e escravos trabalhavam nas roças, sendo a principal cultura a do milho, além do arroz, feijão e outros mantimentos de interesse das expedições que por ali passavam; os moradores cultivavam também a cana e no engenho de mau estado, fazendo rapadura e péssima cachaça. Ela foi fundada pelos irmãos Leme da Silva, no período em que o Brasil era Colônia de Portugal, na América, servindo por mais de um século como lugar de abastecimento aos viajantes.

Rio Camapuã-Mirim - mesmo tendo como afluente o Camapuã-Guaçu, era de difícil navegação, seu leito encontra com banco de areia e árvores caídas, as que impedia, de certa forma, às canoas com pouca carga navegarem. De acordo com os registros no Mapa, a viagem através do seu curso demorava até 8 dias para se fazer 29 milhas, a

largura do Camapuã variava de 4 a 8 braças e a corrente era de 0,8 a 1 milha por hora.

Por fim, considerando a proposta estabelecida pelo autor, Augusto Leverger, no relatório da *Derrota da Navegação Interior, da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capital da Província de Mato Grosso*, apesar de sua viagem terminar em Cuiabá, não consta do relatório observações sobre a sua chegada à Capital da província de Mato Grosso. No entanto, nas palavras do autor há uma explicação: “[...] além de Camapuã não pude observar o sol no meridiano porque este astro estava para cá do equinócio [...] por este motivo terminou a Derrota na foz do Taquari no rio Paraguai [...]” (2002, p. 8). Desse modo, mesmo se comprometendo, Leverger não conseguiu efetuar a complementação do relatório sobre Derrota da Navegação Interior.

Referências

- BASTO, Artur de Magalhães. *D. Antonio Rolim de Moura. Governador da Capitania de Mato Grosso* (Três Documentos). Coimbra: Editora Limitada, 1954.
- BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. 3 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. *Esclarecimentos Necessários. Derrota da Navegação Interior: da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capitania da Província de Mato Grosso*. Esclarecimentos P. 11-19. Cuiabá: IHGMT, 2002. Publicações Avulsas, n. 62.
- CORRÊA, Valmir Batista. *Os herdeiros de Leverger*. Albuquerque: revista de História, Campo Grande, MS, v. 3 n. 6 p. 37-56, jul./dez. 2011.
- COSTA E SILVA, Paulo Pitaluga. *Derrota da navegação interior: da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capitania da Província de Mato Grosso*. Apresentação. Cuiabá: IHGMT. Publicações Avulsas, n. 62. P. 7-9, 2002.
- DOURADO, Nileide Souza. Discurso de Posse no IHGMT: 23/09/2011. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*. n. 71, p. 172-178, Cuiabá, 2012.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. 1910-1989. *Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa* - 3.ed. totalmente revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

IHGMT. *Derrota da Navegação Interior: da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capitania da Província de Mato Grosso. Apresentação.* p. 7-9. Cuiabá: IHGMT, 2002. (Publicações Avulsas, n. 62).

LEVERGER, Augusto. *Derrota da Navegação Interior.* Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro. V.247, 1960, p.363/91.

_____. Augusto. *Derrota da Navegação Interior: da vila de Porto Feliz na Província de São Paulo à cidade de Cuiabá, capitania da Província de Mato Grosso.* Cuiabá: IHGMT, 2002. Publicações Avulsas, n. 62.

MÜLLER, Maria Arruda de. Barão de Melgaço. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso.* v. 60, Cuiabá, 2002.

SOUZA, Laura de Mello e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In: Novaes, Fernando & Souza, Laura de Mello e (Orgs.). *História da Vida Privada no Brasil: Cotidiano e vida privada na América Portuguesa.* São Paulo: Companhia das Letras, 1997.