



Diálogos

ISSN 2177-2940



Memória de um caminho desaparecido: origem, consolidação e declínio da Estrada do Coxim entre Goiás e Mato Grosso (1863-1920)



<https://doi.org/10.4025/dialogos.v29i2.75615>

Rafael Alves Pinto Júnior



<https://orcid.org/0000-0002-8439-9586>

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás (IFG). Jataí-GO, BR E-mail: rafael.junior@ifg.edu.br

Memory of a disappeared way: origin, consolidation and decline of the Coxim Road between Goiás and Mato Grosso (1863-1920)

Abstract: This article is dedicated to the history of the Estrada do Coxim, designed in 1863 to establish a commercial connection between the capital of Goiás and a port on the Coxim River, in the current state of Mato Grosso do Sul. To achieve this objective, the article seeks to analyze the strategic importance and the intention of the government of Goiás to use the communication route as an action of political affirmation to guarantee part of the territory that, at that historical moment, was in dispute with the province of Mato Grosso.

Key words: borders; paths; territory; Coxim Road.

Recuerdo de un sendero desaparecido: origen, consolidación y decadencia de el Camino de Coxim entre Goiás y Mato Grosso (1863-1920)

Resumen: Este artículo está dedicado a la historia de la Estrada do Coxim, diseñada en 1863 para establecer una conexión comercial entre la capital de Goiás y un puerto sobre el río Coxim, en el actual estado de Mato Grosso do Sul. Para alcanzar este objetivo, el artículo busca analizar la importancia estratégica y la intención del gobierno de Goiás de utilizar la vía de comunicación como un acto de afirmación política para garantizar parte del territorio que, en ese momento histórico, estaba en disputa con la provincia de Mato Grosso.

Palabras clave: fronteras; caminos; territorio; Carretera de Coxim.

Memória de um caminho desaparecido: origem, consolidação e declínio da Estrada do Coxim entre Goiás e Mato Grosso (1863-1920)

Resumo: O artigo está dedicado a historiar a Estrada do Coxim idealizada em 1863 para efetivar uma ligação comercial entre a capital de Goiás e um porto no rio Coxim, no atual estado do Mato Grosso do Sul. Para realizar este objetivo, o artigo procura analisar a importância estratégica e a pretensão do governo de Goiás em utilizar a via de comunicação enquanto ação de afirmação política para garantir parte do território que, naquele momento histórico, encontrava-se em litígio com a província de Mato Grosso.

Palavras-chave: fronteiras; caminhos; território; Estrada do Coxim.

Recebido em: 07/02/2025

Aprovado em: 01/08/2025

Este texto possui o objetivo principal de historiar a origem, a consolidação e o declínio da *Estrada do Coxim*¹, construída a partir de 1863 para ser uma alternativa ao incremento do comércio provincial. Somado à rede de caminhos coloniais e à incipiente navegação fluvial por meio dos rios Araguaia e Tocantins, a via deveria reforçar o abastecimento de sal oriundo do Mato Grosso. Com este objetivo, o texto se dividirá em quatro partes, além desta introdução. A primeira parte contém a apresentação do tema. A segunda parte, expõe brevemente a situação da malha viária em Goiás no início da década de 1860, a exploração em direção ao sudoeste e a consolidação da via de circulação de mercadorias. Destarte, a terceira parte analisa o papel estratégico, os usos e o processo de declínio que culminou no abandono daquele caminho interprovincial. Por último, serão oferecidas algumas considerações que articulam a análise com a importância do empreendimento para a região sudoeste de Goiás.

Mediante esta estrutura, pretende-se contribuir para o entendimento da implantação da estrada em direção às fronteiras provinciais não somente enquanto elemento de comércio, povoação e arrecadação de tributos, mas também como um processo de consolidação territorial de, o que contribuiu para a configuração interna do próprio Estado nacional.

As principais estradas de Goiás na década de 1860.

A historiografia do tema é praticamente unânime em salientar a relação direta entre os sistemas viários, as redes de abastecimentos, a fiscalização das fronteiras e o controle territorial. (FRANCO, 1969; COSTA, 1998; ARRUDA, 1978; HOLANDA, 1975; McCREERY, 2006). Em Goiás, não foi diferente. Os caminhos coloniais desempenharam papel fundamental no processo de ocupação, povoamento, urbanização do território (BOAVENTURA, 2007; MALULY, 2017; MOURA, 2019) e, sobretudo, controlar os descaminhos das riquezas produzidas e enviadas para a capitania (BERTRAN, 1988; LOIOLA, 2013; McCREERY, 2006; KARASCH, 2016).

Com o início da colonização propriamente dita em 1726, as antigas picadas - por onde transitavam comboios de indígenas escravizados oriundos das vilas e arraiais de São Paulo e, posteriormente, por africanos escravizados enviados para o trabalho nas minas - passaram a ser frequentadas por tropas e boiadas, que constituir-se-iam na base do transporte de bens e pessoas entre os incipientes povoados e o restante da colônia. A concretização desses caminhos permitiu a fixação de um grande fluxo populacional na região. De acordo com o historiador Márcio Roberto

¹ Este nome foi mantido conforme as fontes.

Alves dos Santos, já não eram mais vias rudimentares, percorridas por “seres humanos em fila indiana, levando os fardos nos ombros, mas vias que tinham que comportar tropas de dezenas de animais ou boiadas de numerosas cabeças”, com pontos de abastecimento e que se converteram “progressivamente em estradas batidas, largas, servidos por inúmeros postos de apoio” (2001, p. 155).

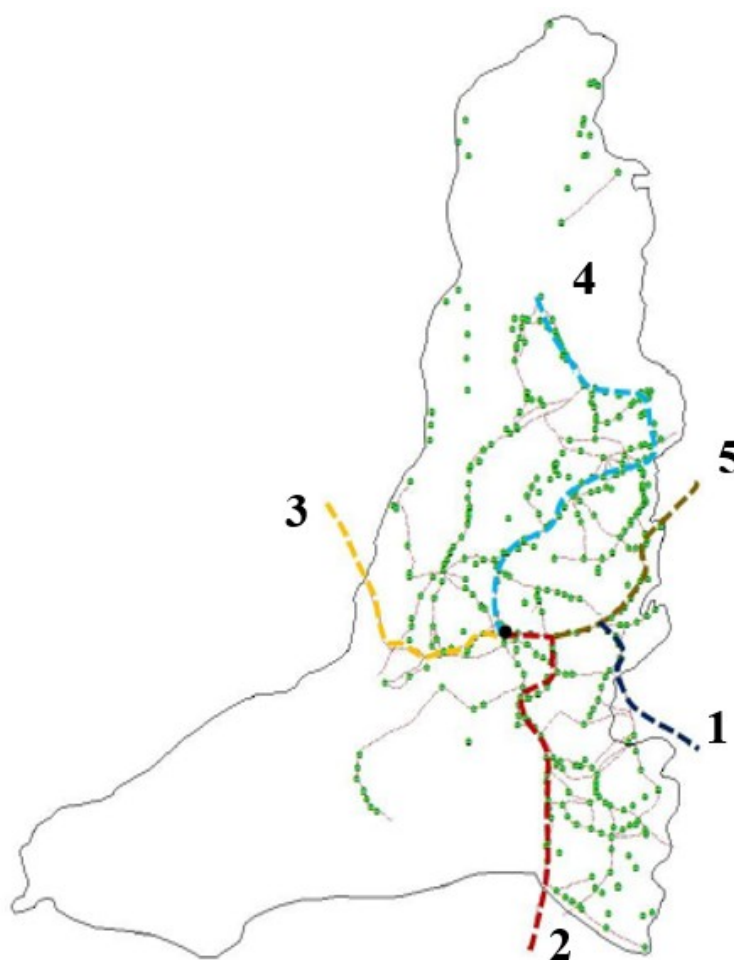
A partir do final do século XVIII, com o declínio da produção aurífera e a consequente diminuição da arrecadação do quinto, instalou-se um cenário de estagnação econômica, progressivamente agravado pela incapacidade de se encontrar uma alternativa viável. As atividades nas áreas rurais não escaparam dessa tendência de paralisia, que persistiu ao advento do período imperial. Em Goiás, na primeira metade do século XIX, a produção agropecuária era tão diminuta e o comércio era de tal ordem reduzido que bastavam para justificar análises baseadas nas percepções de “atraso” e “decadência” (KARASCH, 2002; PALACIN, 1972; CHAUL, 2002). Uma situação que não era exclusiva de Goiás naquela época. Províncias como Mato Grosso e Minas Gerais também enfrentavam crises financeiras, fiscais, políticas e sociais decorrentes do processo de emancipação política em 1822, com efeitos que se prolongaram até meados do século XIX (PRADO JR., 1970; KARASCH, 2004).

Reconhecidamente essenciais, as estradas coloniais possuíam condições ruins de trafegabilidade. Em muitos trechos, tanto as execuções quanto as manutenções não correspondiam às necessidades do trânsito. Antes, estavam submetidas às economias de esforços e recursos empregados para as obras. Nessas condições era comum que muitos trajetos estivessem implantados em trajetos maiores que o necessário e dependiam de particulares para suas existências. O militar português Luís D’Allincourt, em sua viagem de Santos a Cuiabá em 1818, por exemplo, seguiu o caminho estabelecido e consolidado no século XVIII, mas seus conhecimentos da geografia permitiram que chegasse à conclusão de que o caminho de Vila Boa em direção a Cuiabá não fazia sentido. Seria muito mais produtivo e lógico – se considerar o percurso e o tempo da viagem – que os transeuntes, ao ultrapassarem o Paranaíba em Santa Rita, tomassem a direção do poente, ultrapassar o sudoeste de Goiás para Cuiabá. O resultado seria o encurtamento da viagem em várias “dúzias de léguas” (D’ALINCOURT, 2006, p.2).

Após a Independência, a Constituição de 1824 manteve as diferenças entre as estradas municipais, provinciais e interprovinciais. Esta diferenciação passou pela revisão do Ato Adicional de 1834 e pela Lei de Interpretação de 1840 sem sofrer alterações. Em meados do século XIX e devido a essas circunstâncias econômicas, a partir da capital, Goiás podia contar cinco vias de circulação oficiais (**Figura 1**): a sudeste, o *Caminho dos Goyazes* tinha origem em São Paulo

passava por Mogi, Santa Cruz e Meia Ponte até a capital; a leste a *Picada de Goiás* alcançava Santa Luzia e Paracatu; a oeste, a *Estrada do Cuyabá* ligava a capital a Cuiabá e Vila Bela da Santa Trindade no rio Guaporé; a *Estrada do Norte* seguia da capital de Goiás para Pilar e alcançava Natividade e por fim, o *Caminho dos Currais* saía da capital, passava por Meia Ponte em direção ao rio São Francisco. Ao norte, por meio dos rios Tocantins e Araguaia, existia uma incipiente circulação de mercadorias com o Pará (DOLES, 1973; MACIEL, 2011; OLIVEIRA, 2011). Exceto as vias fluviais, todos os caminhos passavam pelo arraial de Meia ponte, o que resultava em uma maior centralidade do local em relação à capital. Além das vias principais, diversos outros traçados secundários, em muitos casos oriundos do contrabando e “descaminho” do ouro (MALULY, 2017; VIEIRA JÚNIOR, 2015), faziam as ligações entre os povoados e as propriedades rurais mais importantes.

Figura 1 – Principais caminhos terrestres oficiais em Goiás na segunda metade do século XIX, em mapa georreferenciado sobre um mapa de 1836.



Legenda de percursos a partir da capital: 1. Picada de Goiás; 2. Caminho de Goyazes; 3. Estrada para Cuiabá; 4. Estrada do Norte e 5. Caminho dos Currais. Fonte: BARBO, 2015, p. 292.

O governo provincial esperava que o processo desencadeado pela colonização militar, representado pela instalação dos presídios militares de Santa Leopoldina, Santa Isabel, Januária e Santa Maria no rio Araguaia, a partir de 1850, e dos presídios militares de Santo Antônio, Santa Bárbara e Santa Cruz, a partir de 1854 e 1855 na região de Amaro Leite, resultasse na ocupação das margens dos principais rios e na reversão da estagnação econômica, para que fosse possível “galvanizar esse cadáver”, chamado “Goiás” (ALENCASTRE, 1979, p. 316).

A melhoria da conjuntura econômica imperial, após a década de 1860, colocou combustível na demanda por transportes mais “modernos”.² Além disso, a criação de um corpo técnico especializado, a cargo do Departamento de Obras Públicas, forneceu base de conhecimentos científicos para as pretensões desencadeados pelo Plano de Viação concebido pelo engenheiro Silvestre Rebelo em 1838. Nesse quadro, enquanto os investimentos imperiais em estradas passaram a ser canalizados para a rede ferroviária que se pretendia construir, as construções de novas vias continuaram dependentes das iniciativas, investimentos e os resultados das dinâmicas econômicas provinciais.

Em 1862, o presidente José Martins de Alencastre afirmou à Assembleia que “não há na província uma estrada que se possa dizer regular” (1862, p. 59). O governo investira na abertura de um novo caminho entre o presídio de Santa Maria e o rio Tocantins, e melhoramentos entre a capital e Jaraguá e na estrada do Pouso Alto. Esperava-se que o melhoramento das finanças locais pudesse permitir novos investimentos. No rio Tocantins, a navegação comercial estava consolidada, a cargo de 11 embarcações maiores, capazes de transportar até 1.500 arrobas e 20 igarités³ capazes de carregar até 700 arrobas. Desde o início da década de 1850, 480 pessoas estavam encarregados diretamente da navegação no rio Tocantins: 50 pessoas em Palma, 50 na vila do Peixe, 30 em Santa Clara, 100 em Boa Vista, 100 em Carolina e 150 em Porto Imperial (MACHADO, 1850, p. 29). Esses seis portos eram responsáveis pela exportação de couros de gado, de animais selvagens, carne seca e se importavam mercadorias da Europa e, principalmente do Pará, o imprescindível sal para a manutenção dos rebanhos. No rio Araguaia a situação da navegação era mais complexa uma vez que os incipientes presídios militares, implantados ao longo do rio, ainda não tinham sido capazes de desencadear nem o povoamento esperado, nem o estabelecimento do auxílio aos comerciantes em trânsito com o Pará.

Diante dessa realidade, Alencastre avaliou que “enquanto não pudermos ver o nosso

² Vale destacar que as primeiras estradas carroçáveis no país, capazes de suportar o trânsito de veículos carregados, datam de meados do século XIX nas imediações do Rio de Janeiro e construídas de maneira privada (SANTOS, 2001).

³ Barco de um mastro e de dez a 15 palmos de boca usado para transporte de carga.

território cortado por belas estradas de rodagem, e aproximadas as distâncias pela rapidez dos vagões, candemos de empreender alguma coisa no sentido da navegação dos rios” (1862, p. 97). Para ele, o governo deveria investir também na navegação dos rios Corumbá, Paranaíba e seus afluentes principais para oferecer alternativas ao desenvolvimento das diversas regiões da vasta província de Goiás.

Alencastre deixou o governo provincial em meados de 1862 e, após as breves gestões de Caetano Alves de Sousa Filgueiras e João Bonifácio Gomes de Siqueira, José Vieira Couto de Magalhães assumiu o cargo no início de 1863. À sua opinião, a navegação no rio Araguaia não prosperara uma vez que suas margens “eram desertas” e “não poderão ser povoadas porque teve-se de lutar contra a fome, a peste e a guerra” (MAGALHÃES, 1863, p. 23). Segundo ele, havia três vetores capazes de “ter boas vias de comunicação” e “o meio de ter rendas” (1863, p. 13): “Coxim, Araguaia e Tocantins” (MAGALHÃES, 1863, p. 14). Para realizar esta ambição, era urgente a reordenação da colonização militar para efetivar a navegação comercial ao norte e estabelecer uma ligação terrestre com Coxim. A nova via deveria permitir uma comunicação com Cuiabá por meio do rio Taquari.

A escolha daquele local se devia também à existência do Núcleo Colonial do Taquari, implantado pelo governo de Mato Grosso em 1862 no lugar denominado “Beliago” para “prolongar-se até aí a estrada de carro que do município de Santana do Paranaíba vem ter à barra do rio Coxim” (A IMPRENSA DE CUIABÁ, 1862, p. 3). A colônia representava a ampliação e a ramificação do comércio a partir da cidade mato-grossense de Corumbá para outros pontos da província que, por meio daquele ponto, do rio Taquari e de diversos caminhos terrestres passou a atrair moradores e comércio da região de Santana do Paranaíba e do extremo sudoeste de Goiás. Em 1863, o fluxo comercial de cerca de 2.000 alqueires de sal e outras mercadorias provenientes de Corumbá já existia e, somente não era maior naquele momento anterior à guerra uma vez que, as práticas mercantis estavam “ainda em processo de organização” (QUEIROZ, 2024, p. 234).

Para Goiás, portanto, a ligação terrestre ao porto representava o acesso à circulação fluvial até Cuiabá e a uma importante fonte de abastecimento de produtos, sobretudo o sal, necessário para a manutenção dos rebanhos de gado. Em ofício ao Marquês de Olinda, Pedro de Araújo Lima, Couto de Magalhães disse que o porto mais próximo da capital da província estava distante 220 léguas⁴ e que, após explorações preliminares, identificou que o porto do Coxim, localizado na barra com o Taquari, distava 80 léguas. Portanto, havia uma vantagem de “140 léguas encurtadas” (1863,

⁴ O presidente da província fazia referência ao porto da capital do Pará que era o destino final de todos os comboios comerciais e que, por meio dos rios Tocantins e Araguaia, exportavam cargas de couros, toucinho, carne seca, algodão, rapadura e aguardente e importavam sal e diversas mercadorias da Europa (DOLES, 1973).

p. 36). Além disso, ao cruzar os “chapadões planos” o caminho seria mais fácil que as estradas existentes entre Goiás e o litoral, uma vez que todas elas atravessavam “terrenos imensamente acidentados por pântanos, rios e serranias agrestes” (1863, p. 36). A implantação desses vetores de circulação resultaria no “dobro talvez da exportação”, novas possibilidades para a arrecadação de impostos, o melhoramento das rendas “resultantes da importação que haja ser aumentada na proporção da exportação; o desenvolvimento da indústria, do comércio e da população” (1863, p. 39).

O acesso ao porto também representava, para a província de Goiás, a possibilidade de utilização da via platina enquanto uma alternativa privilegiada às comunicações e comércio da região sul de Mato Grosso (QUEIROZ, 2009). Diante da alegada necessidade de “guarnecer a província de Mato Grosso com forças consideráveis”, às vésperas da Guerra entre o Paraguai e a Tríplice Aliança, o presidente de Goiás destacou que, por meio do porto, era facilmente possível alcançar Corumbá “à vapor em 3 dias, e daí às repúblicas do Prata” (1863, p. 40). Para completar, afirmou que estava consciente que o governo imperial estava comprometido com “enormes despesas” e que, por essa razão, não pedia recursos e que, portanto, procuraria executar a obra com os recursos provinciais. Por fim, disse que sabia que a estrada seria implantada em área de conflito territorial, uma vez que a região “incontestavelmente nos pertence” (1863, p. 37) e solicitou que o governo imperial emitisse um aviso para as províncias observassem as divisas legalmente estabelecidas desde 1771. Para ele, a estrada resultaria na remediação de “todos os males que a esse respeito afligem a administração” (1863, p. 38). Segundo ele, a obra não era, portanto, uma questão de terras, pois Goiás as possuía “de sobra”. Também era irrelevante a pretensão de se controlar Santana do Paranaíba para mantê-la em território goiano. À sua avaliação, o porto do rio Coxim e a parte final da *Estrada do Coxim* estaria ao norte de Sant’Anna, o que a tornava dispensável. O fluxo comercial por meio do porto no rio Coxim era muito mais importante que o controle da posse da vila uma vez que era o único ponto capaz de dotar a província de Goiás de um porto regular de exportação e importação de mercadorias sem enfrentar desafios de cachoeiras e corredeiras presentes nos rios Araguaia e Tocantins. Além disso, as peculiaridades do terreno configuraram o local de modo que, do porto para baixo, não existia “uma só légua de terreno firme; tudo são pântanos e alagadiços, de modo que qualquer desembarque é, senão impossível, pelo menos tão dificultoso, que a ele não se arriscarão” (1863, p. 38). A esse conjunto de facilidades, somavam-se as vantagens da possibilidade de se dobrar as exportações, estabelecer uma comunicação com o rio da Prata e aumentar as rendas provinciais.

Couto de Magalhães certamente sabia que as instalações de estradas entre duas ou mais

províncias ou a partir da capital do Império eram de competência do governo imperial e que cabia aos presidentes provinciais a elaboração dos levantamentos, os projetos e o orçamento para a realização dos serviços, o que não garantia o repasse integral ou parcial dos recursos necessários às obras (MORAIS, 2010). As afirmações da posse legal daquela parte do território e de que ele supriria a exiguidade dos recursos com “boa vontade e energia a exiguidade” (MAGALHÃES, 1863, p. 36-37), sem recorrer ao poder central, inscreviam o projeto da estrada no âmbito das obras interna da província e, por conseguinte, livre de jurisdição externa. De acordo com esse argumento, amparado pelos ancestrais documentos coloniais que inscreviam aquela porção territorial em Goiás, a *Estrada do Coxim* não seria uma via interprovincial pois não ultrapassava os limites legais de mais de uma província.

Para as obras, em 1863, o governo provincial contratou o sertanista goiano Vicente Ferreira Adorno para dar início ao traçado, sob as seguintes condições: a estrada deveria ser completamente carroçável, suficiente para sustentar um fluxo de carga; iniciar na encruzilhada para S. Izidro e seguir o espigão da topografia para evitar as “subidas e descidas”; ter, nas matas, 70 palmos de largura; nos cerrados, 60 palmos de largura, com 30 palmos de leito; as pontes deveriam ter 18 palmos sobre os vãos e executadas em aroeira e, finalmente, os ranchos para os operários deveriam ser executados de maneira que pudessem ser “utilizados pelas tropas e carros” (MAGALHÃES, 1863, p. 45). Ao deixar o governo no ano seguinte, Couto de Magalhães relatou que a obra fora suspensa pois o empreiteiro relatou o encontro de dificuldades não previstas e o valor do contrato era insuficiente para executar a obra. Ainda assim, por meio de caminhos locais e tropeiros, Coxim continuou com o abastecimento das regiões sul e sudoeste de Goiás do imprescindível sal para a manutenção dos rebanhos de gado.

A exploração em direção ao sudoeste da província e consolidação da estrada.

Em 1865, em plena guerra contra o Paraguai, o governo de Goiás determinou uma exploração da região a sudoeste da província para investigar a viabilidade da implantação de uma estrada, entre a capital de Goiás até o ponto de confluência do rio Taquari com o rio Coxim. A missão, a cargo do tenente de Engenheiros Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, saiu da capital em 7 de abril de 1865 em direção às “mais altas vertentes do rio Claro”, nas pistas da picada efetuada por Vicente Ferreira Adorno no ano anterior, e prosseguiu pelo espigão mestre da topografia, o mais possível, na direção nordeste a sudoeste. A direção cortava diagonalmente a região sudoeste e passaria, necessariamente, por Rio Verde e Jataí e o traçado deveria reunir os ramais já existentes de maneira convergente em uma única direção.

Após atingirem o alto da serra do rio Claro, Moraes Jardim atravessou a serra de São Jerônimo, as cabeceiras dos rios Claro, Doce e Paraíso. No dia 6 de maio, a expedição estava a 455 km da capital quando foi informada que a cidade de Coxim, ponto de destino, caíra nas mãos do exército paraguaio. Diante disso, e com receio do encontro com as forças inimigas, “que necessariamente se realizaria, caso continuassem elas as suas excursões, quer para cá, quer por Santana do Paranaíba” (JARDIM, 1866a, p. 3), o grupo retornou para a capital. Em 12 de maio, Moraes Jardim retornou as investigações e permaneceu aproximadamente um mês à procura de locais adequados para a implantação de pontes. Em 13 de junho, ele encontrou um ponto adequado para cortar a serra do Caiapó, seguindo a margem esquerda do rio Verde em direção ao rio Caiaposinho, tributário do rio Araguaia.

“Na manhã do dia 20 de outubro” (JARDIM, 1866b, p. 4) de 1865, a expedição chegou ao ponto de destino e, após 22 dias, iniciou o regresso para a capital. No retorno, Moraes Jardim analisou ramais, obstáculos e o melhor traçado das obras. Identificou um ramal da *Estrada do Piquiri*⁵, entre Santana do Paranaíba e Cuiabá, implantada a partir de 1829 e, dentre outras observações, foi informado de que estava em andamento uma exploração para a abertura de uma nova estrada no Mato Grosso, à margem esquerda do rio Taquari.

Em 26 de fevereiro de 1866, Moraes Jardim apresentou o *Relatório da Exploração da Estrada do Coxim* ao governo provincial. A sua avaliação era que a obra não era apenas possível, mas que a existência de terreno “plano e seco” tornava a via apropriada para a “condução de carros de qualquer sistema, e que certamente trará uma grande redução do transporte e substituindo ao caro sistema de condução em costas de animais” (JARDIM, 1866c, p. 4). Com as informações reunidas, o engenheiro dividiu a estrada em quatro seções: a primeira, saía de Coxim em direção às nascentes do rio Taquari; a segunda, do rio Claro até a cabeceira dos Coqueiros, em área de Torres do Rio Bonito; a terceira, compreendendo o trecho entre o rio Claro e o ribeirão da Ponte de Pedra, com cerca de 142 km e uma quarta seção, em direção ao espigão que separa as águas do rio Turvo das do rio dos Bois, até encontrar a estrada de Anicuns até a capital, ao longo de 235 km. Somadas, estas subdivisões perfaziam 1.225 km.

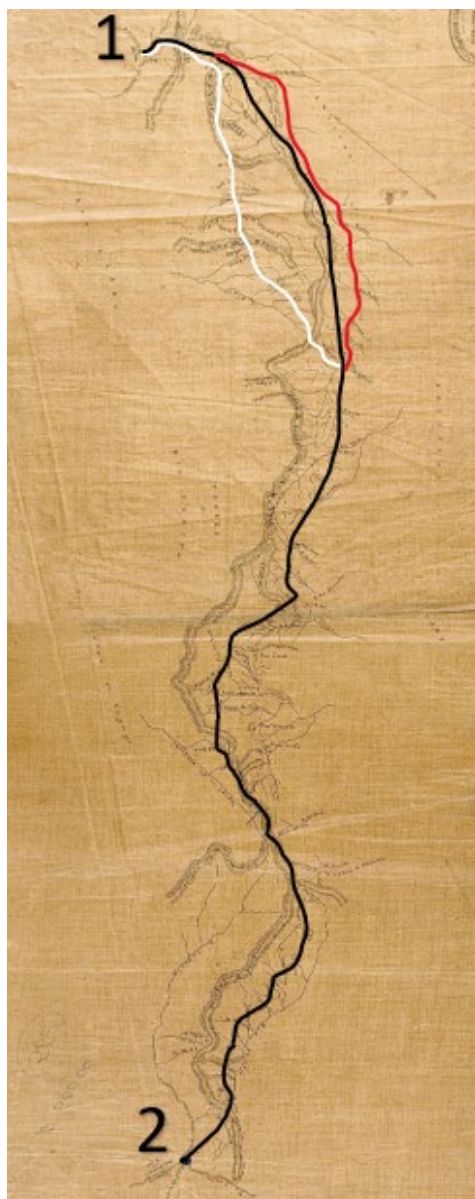
O *Relatório* reiterou as observações que Couto de Magalhães fizera em 1863 e concluiu que via de comunicação era vantajosa por vários motivos. A estrada constituir-se-ia em um eixo ao qual convergiriam os ramais oriundos de Morrinhos, Rio Verde, Rio Bonito, Jataí e Santana do

⁵ A *Estrada do Piquiri* era uma tentativa de encurtar o trajeto para São Paulo por dentro de Goiás: Partindo de Cuiabá, a estrada do Piquiri atravessava o rio São Lourenço saindo no destacamento militar do Piquiri, que ficava entre o rio homônimo e o rio Correntes. Desse destacamento atravessava o rio Taquari e seguia rumo à Sant’Anna do Paranaíba onde permitia acesso às províncias de Minas Gerais e de São Paulo, encontrando passagem nos portos Alencastro (no rio Paranaíba) e Taboado (no rio Paraná) respectivamente (BORGES; SILVA, 2020. p. 337-353).

Paranaíba. Toda a economia das regiões sul e sudoeste da província poderia ser beneficiada com um fluxo comercial que seria capaz de suprir de sal as fazendas do entorno da capital, tão necessário à pecuária. De acordo com o *Relatório*, em 1865, no porto do Coxim “chegaram para mais de 250 carros carregados com diversos gêneros da nossa lavoura, conduzindo em torno de 30 mil alqueires de sal” e estabeleceu um fluxo comercial que “não se limitou à Goiás, estendendo sua influência até a margem esquerda do Paranaíba” (JARDIM, 1666b, p. 4). A conclusão era que tanto a estrada ao porto representaria a inscrição definitiva de Coxim no território goiano e, por isso, era recomendável a criação de uma freguesia de Goiás em Coxim de maneira “urgentíssima”. A Guerra tornou a conquista de Coxim ainda mais premente e importante. O local reunia as condições geográficas para sediar uma base sustentada por Goiás, Minas Gerais e São Paulo. Portanto, além de comercial, a estrada possuía uma natureza militar. Prova disso é a afirmação de Moraes Jardim de que “estando nós convencidos do direito que nos assiste da sua posse, se assim não procedermos seria tacitamente confiar o que tão injustamente desejam os cuiabanos” (1866a, p. 2). Em relação aos indígenas, Joaquim Rodrigues Moraes salientou que eles não se constituíam em obstáculos à implantação da estrada, pois alguns mantinham “relações com o povo do Coxim” (1866c, p. 4) e que havia encontrado indivíduos isolados, oriundos do antigo aldeamento Maria I. Por fim, em anexo ao Relatório, Joaquim Rodrigues Moraes encaminhou a *Planta de uma estrada de rodagem de Goyaz ao Coxim* (Figura 2).

Conforme é possível observar na cartografia indicada, o traçado saía da capital, cortava a região de Rio Verde (Abóboras), Jataí e seguia paralelamente ao rio Jaurú até alcançar a barra do rio Coxim no rio Taquari. A estrada, parcialmente aberta, serviu de rota para o escoamento de abastecimento às forças do Exército durante o conflito com o Paraguai e comboios de carga com mantimentos seguiram de diversas fazendas de Torres do Rio Bonito, Rio Verde e Jataí em direção à Coxim e Camapuã.

Figura 2 – Indicação de traçados da *Estrada do Coxim* sobre *Planta de uma estrada de rodagem de Goyaz ao Coxim*. Joaquim R. de M. Jardim, 83 x 45 cm (1866).



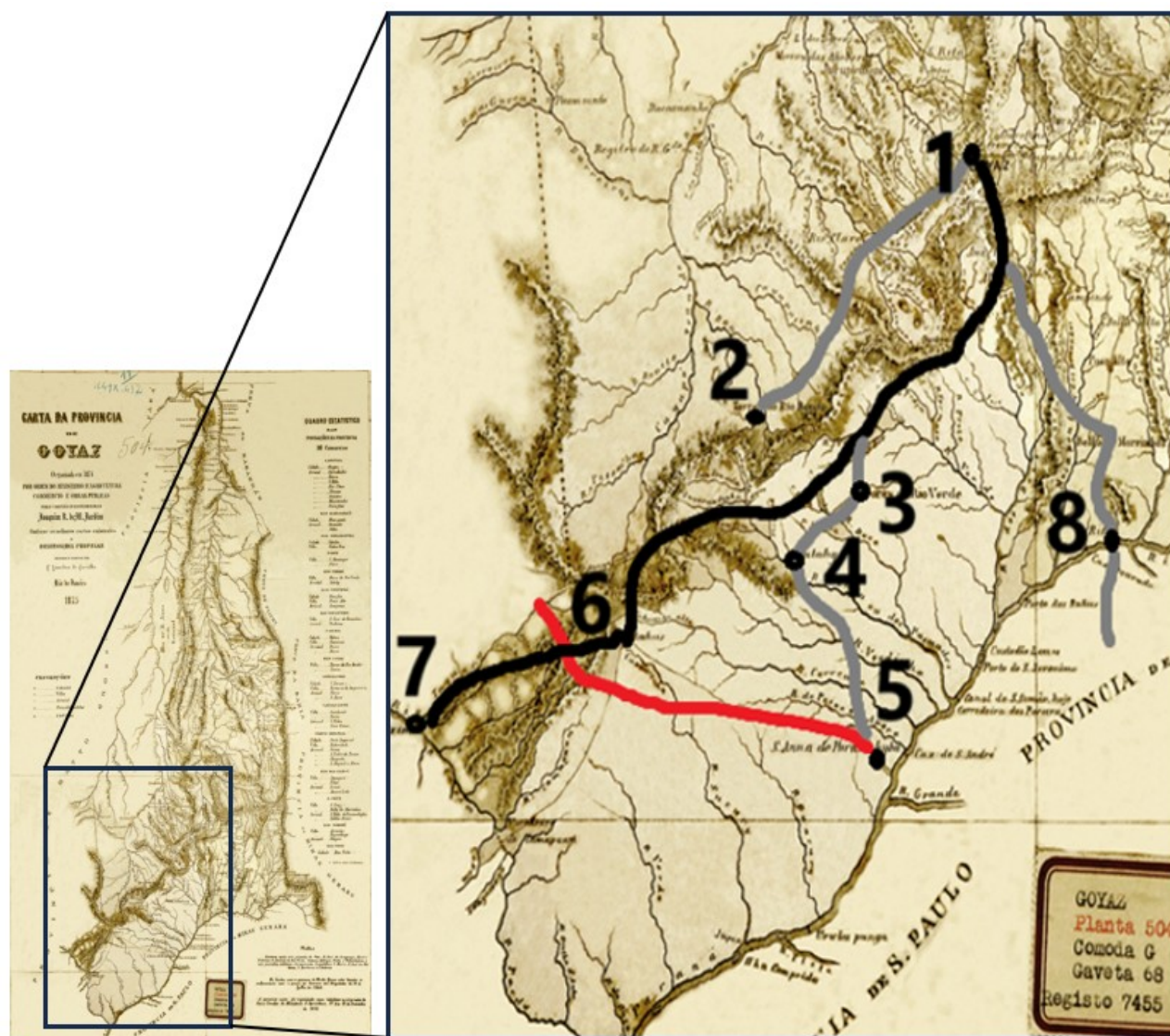
Legenda: 1. Cidade de Goiás; 2. Barra do rio Coxim no rio Taquari; — Caminho existente; — Caminho projetado explorado e — Estrada projetada.

Fonte: https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/02_AHEx.png. Acesso em: 02 out 2024.

Com o fim da Guerra, em 1870, Goiás tentou novamente legitimar seus direitos históricos até o rio Pardo, o que significava a inscrição de Coxim em Goiás. Em 29 de julho de 1873, o presidente Antero Cícero de Assis elevou a Freguesia do Divino Espírito Santos de Torres do Rio Bonito à condição de vila e criou a comarca de Coxim (GOIÁS, 1873). Nesse contexto, a cartografia da época registrou essa ação política. A *Carta da Província de Goyaz*, elaborada em 1875 para a Exposição Nacional do Rio de Janeiro pelo engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes

Jardim, que fora responsável pela exploração para a implantação da *Estrada do Coxim*, incluiu Coxim em território goiano (**Figura 3**).

Figura 3 – Indicação das estradas existentes na região sudoeste, elaborada sobre *Carta da Província de Goyaz*, Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim (1875).



Legenda de Percursos: Estrada de Coxim; Estrada do Piquiri;
 Estradas intermunicipais.

Legenda de locais: 1. Cidade de Goiás; 2. Torres do Rio Bonito; 3. Dolores do Rio Verde; 4. Jataí; 5. Santana do Paranaíba; 6. Baús; 7. Porto do Coxim e 8. Santa Rita do Paranaíba.

Em seguida, o governo designou a vila de Torres do Rio Bonito para ser cabeça da comarca de Coxim e residência do respectivo juiz de direito responsável. Mediante remembramentos e desmembramentos, o governo de Goiás agia como se possuísse algum poder efetivo no controle

daquela parte do território. A realidade era que o poder estadual goiano não detinha nenhum meio de efetuar esse controle. O resultado foi que as anexações e exclusões ficaram limitadas no plano dos discursos, mapas e leis. A situação permaneceu inalterada e tensionada politicamente: à pena dos documentos, o território era indubitavelmente goiano, mas estava sob o controle de Mato Grosso.

Em 1876, em *Relatório* referente às obras provinciais, Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim informou que esperava que a “navegação a vapor” alcançasse o rio Taquari e “com a boa estrada”, concorresse “para o desenvolvimento de uma das zonas das mais importantes da província” (1876, p. 2). Um novo ramal deveria ser aberto a partir da capital, sobre o rio Pilões, para encurtar o trajeto do caminho entre a capital, Rio Verde, Torres do Rio Bonito e Coxim (1876, p. 3). A medida, a cargo de Manoel Vieira de Rezende, objetivava reverter a situação de intransitabilidade devido às obras inconclusas do contrato anterior com Vicente Ferreira Adorno.

Naquele momento, a navegação no rio Araguaia se encontrava em seu apogeu, após a implantação das embarcações movidas a vapor em 1868. Período caracterizado pelo grande volume dos investimentos, afluxo de população para as margens dos rios, consideráveis volumes de mercadorias transportadas, aumento da receita, do número de empregados e do lucro. Os anos finais da década de 1870 marcariam, para a navegação a vapor em Goiás, o início do período de declínio.

Uso, declínio e abandono da estrada.

Em 1879, ainda que reconhecesse a existência de uma “comunicação fluvial com Mato Grosso” (SPINOLA, 1879, p. 30), diante dos esforços financeiros para a sustentação da navegação no rio Araguaia e a possibilidade da implantação da estrada de ferro, a *Estrada do Coxim* passou a um plano secundário. Novos investimentos em estradas também aguardavam a via-férrea. As estradas provinciais, inclusa a via até o porto no rio Coxim, estavam “muito estragadas, e não tem sido possível consertá-las por falta de meios” (SPINOLA, 1879, p. 31). Outros importantes elementos do sistema viário também estavam em situação precária. As estradas para Cuiabá, ao norte por meio de Jaraguá, para Leopoldina e São Paulo possuíam deslizamentos, pontes caídas, atoleiros e não possuíam pontos de pouso para as tropas. Outros caminhos demandavam, de maneira geral, necessitavam de consertos “em vários pontos” (SPINOLA, 1879, p. 31).

De acordo com os dados das “Finanças”, eram “desanimadoras as condições financeiras da Província” e, apesar da receita de 167:238\$118 réis, as dívidas representavam um montante de 38:642\$148 réis (SPINOLA, 1879, p. 47). Sem recursos ou alternativas, a solução para a “conservação das estradas da província” (SPINOLA, 1879, p. 32) foi a transferência da

responsabilidade da manutenção para a Câmara Municipal da capital que, por meio das *Posturas*, deveria manter os caminhos em boas condições de trafegabilidade. A partir da constatação que, em diversos pontos das estradas, “particulares” provocavam estragos, alteravam a direção, dificultavam o trânsito, deixavam que o fogo dos pastos incendiasse as pontes e não colaboravam com a limpeza e a manutenção das vias, a municipalidade deveria aplicar multas aos infratores e exigir a correção dos danos. De igual modo, as demais Câmaras Municipais deveriam cuidar, cada uma, dos trechos das estradas em seus respectivos territórios.

Apesar dos brados governamentais por “Estradas! Estradas!” (SPINOLA, 1879, p. 30), no final da década de 1870, muitas das vilas não possuíam dispositivos legais para a construção, fiscalização, manutenção ou punição para quem danificasse uma via pública. Na região sudoeste de Goiás, a exceção parecia ser Torres do Rio Bonito. Elevada à condição de vila em 1873, em 1875, já contava com as *Posturas*, aprovadas pela Resolução n. 135. Inteiramente dedicado às “Estradas, ruas e praças” municipais, o *Título I*, em seu artigo 11, dispôs que “aquele que fizer escavações nas ruas, estradas ou arrabaldes das povoações” seria multado em 5\$000 réis. Sem fazer distinção entre estradas vicinais e interprovinciais, de maneira complementar, o artigo 14, determinou que “todo aquele que tapar estrada de serventia pública; estreitar ou obstruir de qualquer modo” incorreria na multa de 10\$000 e na obrigação de “reparar o dano causado” (CORREIO OFICIAL, 1875, p.1). No início de 1887, a Câmara de Jataí também instituiu sua legislação municipal que também repetia as proibições de intervenções danosas às estradas, sob pena de multas de até “30\$000 réis” (MELLO, 2001, p. 40).

A década de 1880 marcou o início do declínio da navegação a vapor no rio Araguaia e, ao mesmo tempo, a possibilidade da ligação do Araguaia ao Xingu por meio do rio das Mortes representou o “abandono da rota” consolidada no rio Tocantins (DOLES, 1973, p.129). Para agravar o panorama de estagnação do comércio fluvial, “as poucas rendas provinciais em seu mau estado financeiro, não permitiram que, no ano próximo findo, se melhorasse a sua viação terrestre, a não ser algumas reparações” (SPINOLA, 1880, p. 55). Para “fazer face às despesas com as estradas, já com o seu estabelecimento, já com a sua conservação” (SPINOLA, 1880, p. 55), o governo sugeriu a cobrança de pedágios, entretanto, sem sucesso.

Em 1881, o presidente Aristides de Souza Spinola, ao prestar contas ao sucessor, Theodoro Rodrigues de Moraes, relatou que o governo conseguira realizar alguns melhoramentos, nas “principais estradas da província, a de Leopoldina, a de Morrinhos, a de Jaraguá, Meia Ponte, Bonfim e a da Carioca” (SPINOLA, 1881, p. 23). Reforçou a relevância das medidas, a necessidade de novos investimentos, de melhoramentos na *Estrada do Coxim* e constatou o óbvio fato de que as

estradas eram imprescindíveis para o escoamento da produção agrícola. Segundo ele, o “vasto território, que constitui hoje a comarca do Rio Verde reclama comunicações, que facilitem a saída dos seus produtos para o vale do Paraíba, à leste, e o do Coxim, à oeste” (SPINOLA, 1881, p. 24).

Aos produtores rurais, o governo provincial sinalizou que a implantação da ferrovia seria capaz por dinamizar o comércio e disponibilizar o sal a preços mais baixos. Enquanto o produto era vendido em Goiás e Mato Grosso a 20\$000 réis o alqueire, os fazendeiros residentes na margem esquerda do rio Paranaíba e abastecidos pela Mogyana podiam obter o mesmo volume de mercadoria “pela metade daquele preço, isto é, por 10\$000” réis (MORAES, 1881, p. 107). A proposta destinada a ligar a província ao sudeste do país pela via férrea refletia a preocupação e mobilização de uma determinada parcela do corpo social, que compartilhava uma modernidade modernizante que, através dos meios de comunicação, “ressaltava as potencialidades econômicas da região Centro-Oeste e reivindicava do Governo Imperial, apoio para que as ferrovias paulistas e mineiras estendessem seus trilhos até esta região” (BORGES, 1990, p. 57). Enquanto aguardavam a instalação da estrada de ferro que, após transpor o rio Paranaíba deveria alcançar Catalão em direção à capital, os fazendeiros das regiões sul e sudoeste da província continuavam a sustentar os rebanhos com o sal oriundo de Casa Branca ou Uberaba, por um lado, e de Coxim, por outro. Transportado pela Estrada de Coxim, o produto alcançava as propriedades de Rio Verde, Jataí, Torres do Rio Bonito e regiões do leste mato-grossense. De acordo com o memorialista Binômio da Costa Lima, antes do acesso à Coxim, o sal era fornecido ao gado três vezes ao ano, em janeiro, maio e setembro. Devido à estrada, “passou-se a fornecer sal seis vezes ao ano” (2021, p. 430).

Esse volume de sal, necessário para sustentar o rebanho dos maiores e mais importantes municípios do sudoeste de Goiás, Torres do Rio Bonito, Jataí e Rio Verde, não era desprezível. Uma saca de sal com 60 quilos era suficiente para abastecer 120 cabeças de gado e, devido ao fato de cada carro de boi ser capaz de transportar 25 sacas (1.500 quilos), seriam necessárias 3.386 sacas (203.160 quilos) para cada fornecimento ou 20.316 sacas (1.218.960 quilos) anuais. O que demandaria um fluxo sustentado por, ao menos, 812 carros para que fosse possível um fornecimento anual do recurso, apenas para as propriedades inscritas naqueles três municípios. Ao se considerar as demais fazendas localizadas no sul de Goiás e no leste mato-grossense, é perfeitamente possível inferir que pela Estrada de Coxim sustentava um trânsito de milhares de carros e tropas. Apesar da exiguidade de dados, parece certo que o trânsito de veículos e comboios de carga, tanto em direção ao porto do Coxim quanto em direção à Uberaba ou Franca, não era pequeno. Em 1881 e de acordo com o presidente Joaquim de Almeida Leite Moraes, cerca de 2.500 carros eram responsáveis “pela importação de sal” e a “exportação dos respectivos produtos” (1881,

p. 108).

O valor envolvido no transporte era, de igual modo, considerável. Em 1881, cada carro custava 250\$000 réis, demandava a tração de vinte animais ao custo de 100\$000 réis por junta de bois e, no mínimo, três auxiliares que custavam 120\$000 réis. O resultado de duas viagens anuais dos 2.500 carros representava “50.000 bois ou 25.000 juntas, a 100\$ cada uma querem dizer 2.500:000\$” réis e o emprego de “7.500 camaradas” envolvidos com o serviço de transporte (MORAES, 1881, p. 108). Somados, os valores correspondentes aos bois, carros e pessoal perfaziam o considerável valor de 3.725:000\$000 réis e não incluía as despesas com os carreiros⁶, o custo dos animais de montaria, o custeio dos animais ao longo do percurso, a diferença do frete e o tempo gasto nestas viagens de meses. Além disso, a demanda era reprimida, uma vez que naquela época a província importava 250.000 alqueires de sal quando a necessidade era de 500.000 alqueires (MORAES, 1881, p. 109).

O resultado era que, para os fazendeiros, o custo do sustento do sal não era, sob nenhum aspecto, desprezível. Qualquer aumento dos rebanhos demandava mais sal e, portanto, mais comboios para transportar as cargas entre as fazendas e o ponto de abastecimento no Mato Grosso. Entre Jataí e Coxim, por exemplo, eram necessários sessenta dias para “derrotar” os 540 Km entre os dois locais. Apesar do custo do frete, das precariedades das estradas e das limitações impostas pelas grandes distâncias, a atividade pecuária compensava tanto os fazendeiros quanto o governo. No exercício fiscal de 1878-1879, o imposto de \$200 réis sobre o gado produziu o “rendimento de 3:323\$000 réis” aos cofres públicos, oriundos de uma exportação de 34.304 reses” (MORAES, 1881, p. 109).

No início da década de 1880, a opinião de alguns periódicos em Goiás era que o comércio de sal com Coxim era muito mais vantajoso do que o que o realizado por Uberaba e pelo rio Araguaia. Não somente pela “boa estrada”, mas principalmente devido ao valor do sal, que nunca excedia “2\$rs por arroba”, a facilidade e o “bom preço que ali alcançam os gêneros exportados do nosso mercado” (SOBRINHO, 1881, p. 3). O balanço comercial também era lucrativo: 200 contos de réis de exportação e 100 contos de réis de importação resultavam em uma renda de 100 contos de réis anuais. Para ele, a estrada era “boa” e com algumas poucas medidas, o governo goiano poderia criar um novo vetor de crescimento e ligação com as províncias vizinhas. A avaliação era que as lideranças estaduais deveriam, naquele momento histórico, resolver as seguintes questões: decidir a questão das divisas entre as províncias de Goiás e Mato Grosso, ligar a bacia do Araguaia a do rio da Prata por meio de uma estrada entre os rios Caiapó e Taquari e dotar o percurso de pontes. O

⁶ Proprietário do carro ou chefe da comitiva.

principal argumento colocava na balança a navegação no Araguaia, que tinha “consumido centenas de contos de réis dos cofres públicos, sem que se tenha resultado igual ao do Coxim” e a Estrada de Coxim que demandava pouco investimento para “tais melhoramentos” (SOBRINHO, 1881, p. 3).

Enquanto a estrada não recebia investimentos ou melhorias, parece correto avaliar que o avanço da frente de expansão agropecuária na região sudoeste de Goiás e a criação de novas fazendas na região de Rio Verde e Morrinhos (ALENCAR, 1993, p. 70-79) sustentou a demanda por sal e o movimento na *Estrada do Coxim* até o início da década de 1920. Apesar das avaliações do presidente Joaquim de Almeida Leite Moraes em 1881, o número do rebanho existente na região era enormemente subestimado. O número de 34.304 cabeças de gado exportadas entre 1878 e 1879 correspondia apenas aos rebanhos que pagaram os impostos. Imersos em um ambiente onde predominavam a sonegação e os descaminhos, o próprio governo avaliou que este número podia alcançar “50.000” (MORAES, 1881, p. 109) cabeças. O resultado parece ser que nenhuma afirmação a respeito da quantidade de gado, produzido ou exportado pela região sudoeste entre meados da década de 1830, data do início da ocupação dos fazendeiros, e 1920, data que marcou o primeiro censo incluindo a produção agropecuária, parecem realistas.

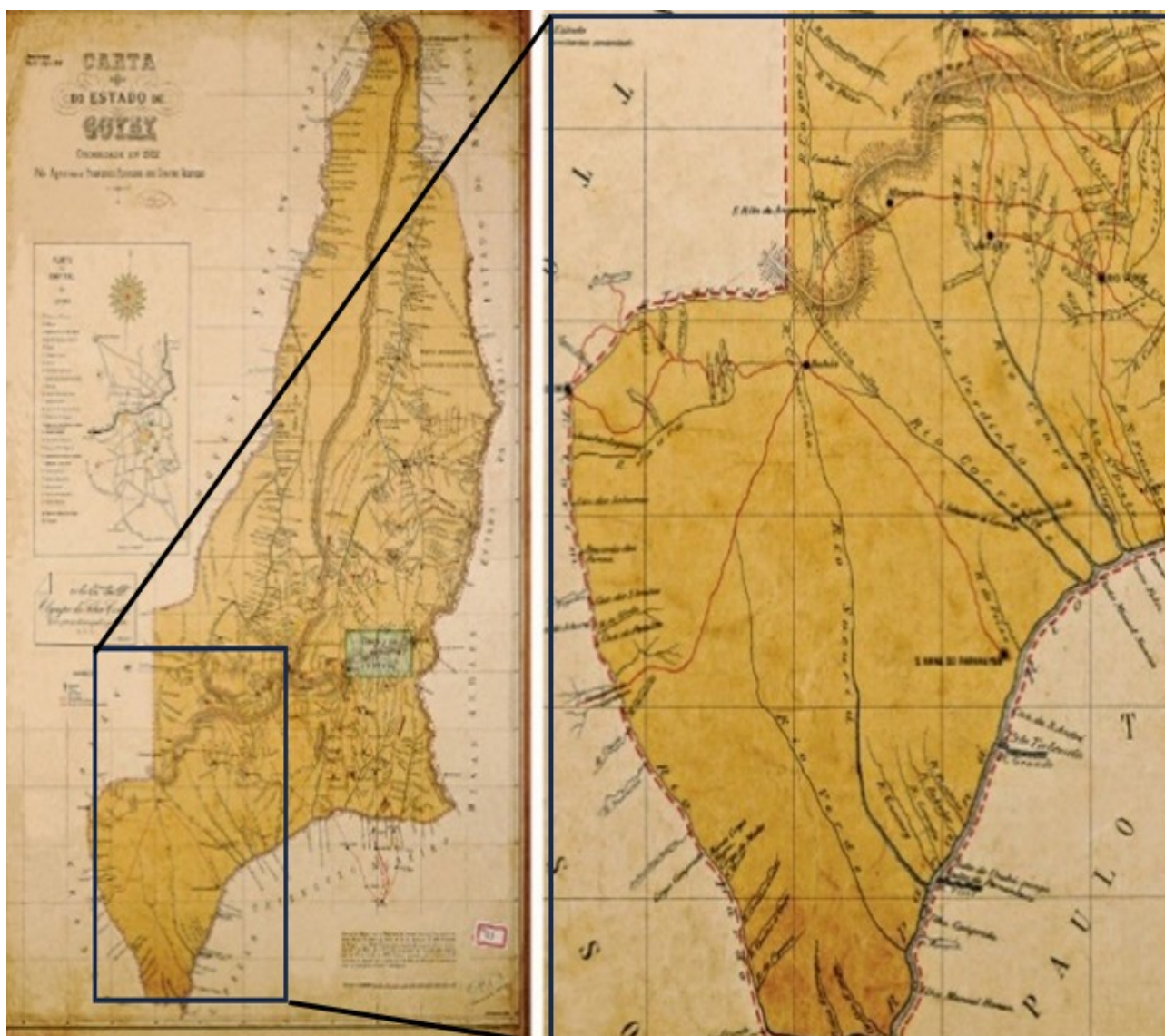
Ao quadro de precariedades materiais, somaram-se inseguranças decorrentes dos das reações dos indígenas diante da ocupação das terras. Em 1883, por exemplo, o vigário de Jataí reclamou do estado de precariedade da segurança dos transeuntes em direção a Coxim. Solicitou a implantação de um presídio militar nas imediações da região de Babilônia, entre Goiás e Mato Grosso. De acordo com ele, os indígenas provocavam danos ao comércio: “Em dias de agosto atacaram os habitantes das margens do Taquari e mataram dez pessoas, ficando duas gravemente feridas; e agora acometem incessantemente os moradores da estrada do Coxim, perseguindo os carreiros e tropeiros que por ali transitam” (VASCONCELLOS, 1883, p. 4). Ainda assim, imersos neste panorama de dificuldades, os cargueiros continuaram em trânsito entre o porto do Coxim e os diversos pontos de consumo ao longo da estrada até a capital.

Portanto, a estrada exercia interferência tanto para as diversas populações indígenas remanescentes na região entre o sudoeste de Goiás e o leste mato-grossense, quanto para as povoações sob o controle político-administrativo de Mato Grosso. Analisar a percepção da implantação da *Estrada do Coxim* por parte das províncias vizinhas de Goiás é um trabalho necessário e ainda a ser feito. Ainda assim, é possível perceber que algumas populações sob o controle de Mato Grosso demonstraram insatisfação com o governo goiano. Em 1896, por exemplo, alguns moradores de Santana do Paranaíba protestaram contra a permanência de Coxim sob a jurisdição de Goiás. Francisco Leopoldo Rodrigues, então à frente do governo de Goiás, informou à

Câmara dos Deputados que recebera uma representação dirigida ao Congresso Constituinte e apresentada na sessão de 16 de junho de 1891, pelo deputado Antônio Francisco de Azevedo, contra a inscrição de Coxim no termo da cidade de Rio Verde.

O século XIX terminou, mas as pendências territoriais entre Goiás e Mato Grosso não. Exemplo disso foi a cartografia produzida no início do século XX, que manteve a região de Coxim, Santana do Paranaíba, parte da Estrada do Coxim e o porto do Coxim inscritos em área controlada por Goiás (Figura 4).

Figura 4 – Destaque da região sudoeste de Goiás e da porção em litígio com o Mato Grosso sobre *Carta do Estado de Goyaz organizada em 1902, pelo Agrimensor Francisco Ferreira dos Santos Azevedo (1902).*



Fonte: https://www.arquivopublico.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/02_AN-1.png. Acesso em: 12 ago 2025.

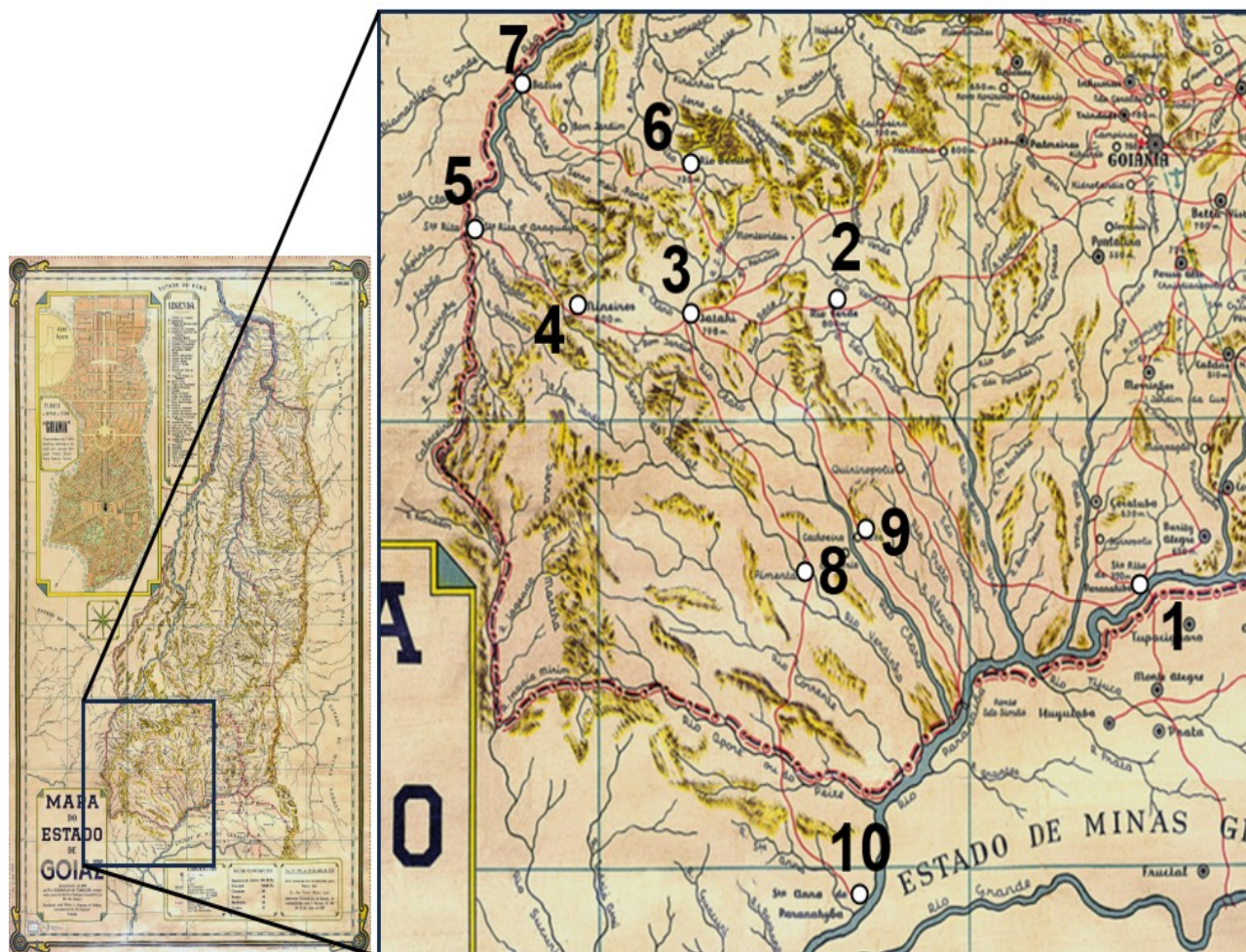
Dados precisos de um censo agropecuário com estimativa de rebanhos somente seriam apurados a partir do 4º censo geral da população e o 1º da agricultura e indústria, realizado em 1920. De acordo com *Resumo Geral do gado existente no Brasil em 1º de setembro de 1920*, Goiás era o terceiro estado com maior rebanho, com 3.020.769 reses (BRASIL, 1923, p. 59). No Estado goiano, Jataí era o município responsável pelo maior número de cabeças de gado, com 168.954 unidades. Somado com Torres do Rio Bonito e Rio Verde, o rebanho chegava a 406.407 reses (BRASIL, 1923, p. 446-449).

Paralelamente ao interminável litígio referente às divisas estaduais entre Goiás e o Mato Grosso, entre o final da década de 1910 e o início da década de 1920, diversas iniciativas provocariam alterações sociais e econômicas que teriam impactos em toda a região sul do estado de Goiás e, especialmente, na *Estrada do Coxim*, no comércio de sal, no mercado de terras e na produção agropecuária local. Em 1909, a tão almejada ferrovia ultrapassou o rio que formava a divisa estadual. A ponte metálica de 237,5 metros, entre Minas Gerais e Goiás, fabricada e montada pela companhia franco-belga Nord de Liège, inaugurada em 15 de novembro de 1909 com o nome de Afonso Pena, tornou o transporte por meio de balsas e canoas vigentes até então completamente ultrapassados. Em 15 de agosto de 1912, o trem passou pela ponte com um carregamento de trilhos que permitiria a continuidade do prolongamento do ramal que já contava com “27 km de leito prontos além do rio Paranaíba, em território goiano (BORGES, 1990, p. 67).

A *Companhia de Auto-Viação Sul Goiana*, fundada em 30 de agosto de 1918, a implantação da estrada e o consequente fluxo de veículos automotores alteraram todo o sistema de transporte e comércio das regiões sul e sudoeste de Goiás. Em 1919 já existia um movimento regular “transportando passageiros e cargas em dois terços da estrada construída pela Sul Goiana, linha Santa Rita do Paranaíba – Mineiros, num percurso total de 494 km” (CUNHA, 2004, p. 71). Diante desta nova conjuntura, o ancestral transporte de carga por meio de carros puxados por bois, tornou-se obsoleto. À medida que o trânsito de caminhões capazes de abastecer as fazendas de sal para os rebanhos aumentava, diminuía o número de carreiros e tropas em direção ao porto de Coxim. No início da década de 1920, a consolidação do transporte mecanizado substituiu a necessidade dos veículos de tração animal (NUNES, 1984). De acordo com o historiador Marcos Otoniel Massi da Cunha, a estrada e os automóveis favoreceram a dinamização socioeconômica e sociopolítica da região sudoeste. O acesso ao transporte mais rápido e fácil permitiu aos comerciantes e fazendeiros a oportunidade de “procurarem outros mercados e melhores preços para muitos artigos, ainda que o boi, principal riqueza da região, continuasse a se autotransportar em direção aos mercados consumidores de Minas e São Paulo” (2004, p. 90). A partir daí, a *Estrada do Coxim*, idealizada em

1863 e instalada a partir de 1866, paulatinamente desapareceu, resultado do avanço da vegetação, a incorporação de partes da via pelas propriedades rurais adjacentes ou transformada em trechos de estradas secundárias. Além disso, a efetivação do controle de Mato Grosso na região das margens direitas do rio Aporé fez ruir definitivamente as pretensões de incorporar aquela parcela de terra ao território goiano.

Figura 5 – Destaque da região sudoeste de Goiás e das principais cidades sobre o *MAPA DO ESTADO DE GOIAZ, reorganizado em 1939 por frei REGINALDO M. TOURNIER, dominicano, socio do Instituto Historico Geografico do Rio de Janeiro. Reeditado pela Firma J. Camara & Irmãos, proprietarios de “O Popular”, Goiania (1939).*



Legenda de locais: 1. Santa Rita do Paranaíba; 2. Rio Verde; 3. Jataí; 4. Mineiros; 5. Santa Rita do Araguaia; 6. Rio Bonito; 7. Baliza; 8. Pimenta; 9. Cachoeira Alta e 10. Santa Ana do Paranaíba. Fonte: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/8mapa-do-estado-de-goias>. Acesso em: 01 ago 2025.

Por meio da **Figura 5**, é possível constatar que na cartografia produzida no final da década de 1930 não há nenhum vestígio ou fragmento do caminho entre a antiga capital de Goiás e o porto

no rio Coxim. A *Estrada do Coxim*, concebida para ser uma das alternativas à retomada da produção econômica da província na segunda metade do século XIX, havia sido completamente apagada. A via rodoviária entre Santa Rita do Paranaíba fora prolongada até alcançara Santa Rita do Araguaia e outras estrada, a partir de Jataí, ligava Rio Bonita e Baliza, na fronteira com o Mato Grosso e em direção sul, transpondo os rios Verdinho, Corrente e Aporé, até Santana do Paranaíba.

Considerações finais

A *Estrada do Coxim* permitiu, notadamente para a região sudoeste de Goiás, grandes benefícios econômicos, sobretudo ao estabelecer uma via de abastecimento de sal para os produtores de gado da região e, em consequência, consolidar a produção pecuária. Desempenhou um papel relevante de integração regional, ao mesmo tempo em que incorporou dinâmicas socioeconômicas e sociopolíticas baseada na lógica da produção, demanda e consumo. Os resultados foram a consolidação das propriedades rurais localizadas naquela porção territorial a região, o crescimento da produção agropecuária e a capitalização dos fazendeiros locais. Consequentemente, a emergência da oligarquia rural local. Sem aquela via de comunicação, é de supor que o abastecimento dos rebanhos seria, no mínimo, enormemente dificultado e dependente dos fornecedores do Triângulo Mineiro.

Após a análise da exploração, implantação e extinção da *Estrada do Coxim*, é possível aferir ao menos duas grandes diferenças entre ela e os demais caminhos de Goiás no século XIX. A primeira é que, sé é fato, conforme afirmou o geógrafo Antônio Teixeira Neto, que “os caminhos pioneiros de ontem são as rodovias modernas de hoje” (NETO, 2001, p. 62), parece certo afirmar que o episódio da via em direção ao porto de Coxim foi diferente. A estrada não sobreviveu e, devido ao advento do transporte automotivo a partir de 1918, não se converteu em nenhuma rodovia ou estrada vicinal. Criada para estabelecer uma ligação entre a capital de Goiás e um porto localizado em uma área tida como fronteira, a via de circulação estava destinada a garantir, no território goiano, a grande área em litígio com o Mato Grosso. Parece irrefutável também, que a abertura de uma obra tão extensa, evidenciou as pretensões subjacentes de utilizar o empreendimento enquanto um instrumento político de controle do território, além dos evidentes benefícios imediatos do abastecimento de mercadorias e arrecadação de impostos.

A segunda diferença é que, ao longo da *Estrada do Coxim*, não foram implantados pousos ou criadas propriedades, o que a distingue do que aconteceu tradicionalmente, por exemplo, no *Caminho dos Goyazes* (BRIOSCHI, 1999, p. 36-54) e na *Estrada do Cuyabá*. As regiões ao longo destes caminhos eram locais indispensáveis para a criação de pontos de descanso e abastecimento

essenciais à manutenção do próprio fluxo em trânsito e que se tornavam, em muitos casos, referências para a concessão de terras. Geralmente, as léguas doadas tinham os caminhos sendo uma das divisas principais, oposta ao sertão⁷. No momento histórico da implantação da via em direção ao porto no rio Coxim, grande parte da região sudeste já se encontrava relativamente ocupada por latifúndios, resultado dos dois vetores da frente desencadeados a partir da década de 1830: uma, no sentido de leste para o oeste que, a partir de Rio Verde, seguiu em direção ao Mato Grosso; e outra, no sentido do sul para o norte que, a partir de Santana do Paranaíba, seguiu em direção aos rios Corrente, Aporé e aos campos de criar localizados nas imediações da cabeceira do rio Sucuriú (ALENCAR, 1993; AGUIAR, 2003, GARCIA, 2009; PINTO JR, 2023).

Certamente, em 1860, existiam ainda áreas não ocupadas por fazendeiros e isso foi constatado pelo engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim. Também é certo que, rapidamente, posseiros tiraram vantagem da implantação da estrada e demarcaram terras nas imediações. Ainda assim, trata-se de um processo radicalmente diferente da concessão de sesmarias característico de diversos locais ao longo das principais vias, mediante a implantação de uma população capaz de sustentar um “comércio de beira de estrada” (BRIOSCHI, 1999, p. 49).

O traçado, o comércio, a rede de caminhos secundários e as relações sociais decorrentes da implantação da *Estrada do Coxim* são assuntos que demandam pesquisas mais aprofundadas. Este estudo apenas tangencia o problema e contribui para o entendimento do processo de formação territorial estadual e nacional, ao salientar que o empreendimento exemplifica a dinâmica das tentativas internas de integração da relativamente isolada e pouco relevante província de Goiás ao restante do país. Diante deste fato, resta uma indagação: seria possível o estabelecimento de ligação interprovinciais sob o sistema que controlava os presidentes provinciais que geralmente eram oriundos de elites regionais pouco integrada à política central do Império?

A conclusão é que a estrada foi essencial para a ocupação da porção sudoeste da província de Goiás e, em larga medida, facilitou a capitalização dos produtores rurais da região. Enquanto objeto historiográfico, foi possível constatar que ela foi um elemento agente de um processo político e econômico e, ao mesmo tempo, sujeito da mesma dinâmica que alterou profundamente todo o interior do país a partir a modernização das vias de transporte.

⁷ “Sertão” compreendido no sentido de espaço “virgem” de colonização e distinto de “território”, correspondente ao espaço ocupado e alterado (DAMASCENO, 2011; MORAES, 2003; AMADO, 1995).

Referências

- AGUIAR, Maria do Amparo Albuquerque. *Terras de Goiás. Estrutura fundiária (1850-1920)*. Goiânia: Editora UFG, 2003.
- ALENCAR, Maria Amélia Garcia de. *Estrutura fundiária em Goiás: consolidação e mudanças (1850/1910)*. Goiânia: Ed. UCG, 1993.
- ALENCASTRE, José Martins Pereira de. *Relatório Lido na abertura da Assembleia Legislativa de Goiás pelo presidente da província o Exm. Sr. José Martins Pereira de Alencastre no dia 1 de junho de 1862*. Goiás: Tipografia provincial, 1862.
- AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Revista Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: CPDOC/FGV; Ed. FGV, v. 8, n. 15, p. 145-152, jan./jul. 1995.
- BERTRAN, Paulo. *Uma Introdução à História Econômica do Centro Oeste do Brasil*. Brasília: CODEPLAN, 1988.
- BOAVENTURA, Deusa Maria Rodrigues. *Urbanização em Goiás no século XVIII*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.
- BORGES, Barsanufio Gomides. *O despertar dos dormentes*. Goiânia: Ed. UFG, 1990.
- BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil, 1920, v. III, 1ª parte. Rio de Janeiro: Tipografia de Estatística, 1923.
- BRIOSCHI, Lucila Reis. Caminhos do Ouro. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (Org). *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, p. 36-54, 1999.
- CHAUL, Nasr Fayad. *Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiânia: Ed. da UFG, 2002.
- CUNHA, Marcos Otoniel Massi da. *A entrada do automóvel em Goiás – Estudo sobre a Modernização Socioeconômica e Sociopolítica do Sudoeste Goiano (1909-1937)*. Goiânia: Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2004.
- DOLES, Dalísia Elizabeth Martins. *As Comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX*. Goiânia: Editora Oriente, 1973.
- FONSECA, Cláudia Damasceno. FONSECA, Cláudia Damasceno. *Arraiais e vila d'El Rei: espaço e poder nas minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.
- GARCIA, Elio Barbosa. *Desbravadores de Sertões*. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2009.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

JARDIM, Joaquim Rodrigues de Moraes. *Relatório da exploração da estrada do Coxim*. *Correio Oficial de Goiás*, n. 134, Tipografia Provincial, Goiás, 1866a. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/167487/382>. Acesso em: 11 set 2025.

JARDIM, Joaquim Rodrigues de Moraes. *Relatório da exploração da estrada do Coxim*. *Correio Oficial de Goiás*, n. 136, Tipografia Provincial, Goiás, 1866b. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/167487/392>. Acesso em: 11 set 2025.

JARDIM, Joaquim Rodrigues de Moraes. *Relatório da exploração da estrada do Coxim*. *Correio Oficial de Goiás*, n. 140. Tipografia Provincial, Goiás, 1866c. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/167487/408>. Acesso em: 11 set 2025.

JARDIM, Joaquim Rodrigues de Moraes. Relatório das obras provinciais, 1 de maio de 1876, p. 2. Anexos. In: ASSIS, Antero Cícero de. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de Goiás pelo Exmo. Sr. Dr. Antero Cícero de Assis, Presidente da Província em 1 de junho de 1876*. Goiás: Tipografia Provincial, 1876.

KARASCH, Mary. *Before Brasília: frontier in Central Brazil*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2016.

KARASCH, Mary. *Decadence and Decline: The Collapse of a Portuguese Mining Center in Colonial Brazil*. 2004.

KARASCH, Mary. The periphery of the periphery? Vila Boa de Goiás, 1780-1835. In: DANIELS, Christine; KENNEDY, Michael V. *Negotiated Empires: centers and peripheries in the Americas, 1500-1820*. New York & London: Routledge, p. 143-169, 2002.

LIMA, Binônino da Costa; FRANÇA, Almério Barros. *Primeiros fazendeiros do sudoeste goiano e do leste mato-grossense*. Curitiba: Appris, 2021.

LOIOLA, Maria Lenke. *O Caminho do Sertão: notas sobre a proximidade entre Goiás e África*. Politeia: História e Sociedade Vitória da Conquista v. 13 n. 1 p. 115-132, 2013. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/politeia/article/download/3761/3092/6193>. Acesso em: 12 ago 2025.

MACHADO, Eduardo Olimpio. *Fala que recitou o presidente da Província de Goyaz, o doutor Eduardo Olimpio Machado da mesma província em 1º de maio de 1850*. Goiás: Tipografia Provincial, 1850.

MACIEL, Dulce Portilho. A rota Araguaia-Tocantins de comunicação mercantil entre Goiás e Belém do Pará – 1846/1967. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (org.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

MAGALHÃES, José Vieira Couto de. *Relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goyaz pelo Presidente da Província o Exmo. Sr. Dr. José Vieira Couto de Magalhães no dia 1º de junho de 1863*. Goiás: Tipografia Provincial, 1863.

MALULY, Vinicius Sodré. *Como se fossem para o Cabo do Mundo: geohistória e cartografias sobre os caminhos e os descaminhos de Goyaz (1725-1752)*. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

McCREERY, David. *Frontier Goiás, 1822-1889*. Stanford, Califórnia, Stanford University Press, 2006.

MORAES, Antônio Carlos Robert de. O sertão: um “outro” geográfico. *Terra Brasilis, Revista de história de pensamento geográfico no Brasil*, anos III-IV, n. 4-5, Território, Rio de Janeiro, p. 11-23, 2002-2003.

MORAES, Joaquim de Almeida Leite. *Relatório apresentado pelo Ilmo. E Exmo. Sr. Dr. Joaquim de Almeida Leite Moraes, presidente da província no dia 3 de novembro de 1881*. Goiás: Tipografia Provincial, 1881.

MOURA, Nádia Mendes de. A igreja e a constituição dos núcleos mineradores goianos do setecentos. *Revista Caminhos - Revista de Ciências da Religião, Goiânia, Brasil*, v. 17, n. 2, p. 635-648, 2019. DOI: [10.18224/cam.v17i2.7042](https://doi.org/10.18224/cam.v17i2.7042). Disponível em:

<https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/caminhos/article/view/7042>. Acesso em: 2 ago. 2025.

NETO, Antônio Teixeira. Os Caminhos de Ontem e de Hoje em Direção a Goiás-Tocantins. *Boletim Goiano de Geografia*, n. 21, jan/jul, p.51-68, 2001.

NUNES, Heliane Prudente. *A era rodoviária em Goiás: impacto na estrutura rural e urbana (1930-1961)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1984.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. Goianos e paulistas na integração econômica de Goiás. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (org.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

PALACIN, Luís. *Goiás 1722-1822 – Estrutura e Conjuntura numa capitania de Minas*. Goiânia: Edição do Departamento Estadual de Cultura de Goiás, 1972.

PARTE OFICIAL. Instruções para o estabelecimento de um núcleo colonial nas margens do rio Taquary. *A Imprensa de Cuiabá*. Ano IV, n. 207, 28 de dez 1862, p. 3. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/716103/119>. Acesso em: 2 mai 2025.

PINTO JR, Rafael Alves. *Campos de Criar: Horizontes, Patrimônios e Conflitos no Sudoeste de Goiás (1830-1925)*. Curitiba: Editora CRV, 2023.

PRADO JR., Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1970.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. O desafio do espaço platino às tendências de integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional brasileiro: um hiato em dois tempos. *Revista História em Reflexão*: Vol. 3 n. 6, UFGD, Dourados jul/dez, p. 1-31, 2009. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/historiaemreflexao/article/view/476>. Acesso em: 05 jul 2025.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. A Guerra do Paraguai como um marco na história de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul: breves questionamentos. In: ESSELIN, Paulo M.; EREMITES DE OLIVEIRA, Jorge (org.). *A Grande Guerra entre o Paraguai e a Tríplice Aliança (1864-1870): história, historiografia e memória*. Palmas: Ed. Nagô, p. 219-247, 2024.

RESOLUÇÃO N. 135, de 2 de agosto de 1875. Aprova as posturas da Câmara Municipal da vila do Rio Bonito. *Correio Oficial*. Goiás, ano XXXVIII, n. 69, 22 set 1875. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/167487/2027>. Acesso em 24 set 2024.

SANTOS, Márcio. *As estradas reais: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil*. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SOBRINHO, Castro. O Caminho do Coxim. *A Tribuna Livre*. Goyaz, ano IV, n. 11, 19 mar 1881. Disponível: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/717592/454>. Acesso em: 20 nov 2024.

SPINOLA, Aristides de Souza. *Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. Dr. Aristides de Souza Spinola, presidente da província a Assembleia Legislativa Provincial de Goiás no dia 1º de março de 1880*. Goiás: Tipografia Provincial, 1880.

SPINOLA, Aristides de Souza. *Relatório apresentado pelo Exmo. Sr. Dr. Aristides de Souza Spinola, presidente da província a Assembleia Legislativa Provincial de Goiás no dia 1º de junho de 1879*. Goiás: Tipografia Provincial, 1879.

VASCONCELLOS, Pedro de Brito. Seção ineditorial. *A Tribuna Livre*. Goyaz, ano VI, n. 352, 30 nov 1883. Disponível: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/717592/994>. Acesso em: 20 nov 2024.

VIEIRA JÚNIOR, Wilson. *Cartografia da Capitania de Goyaz no Século XVIII: Intenção e Representação*. 2015. Tese (Doutorado) - Universidade de Brasília, Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2015.