

COMUNICAÇÕES ENTRE O SUL DE MATO GROSSO E O SUDOESTE DE SÃO PAULO O COMÉRCIO DE GADO

DIÓRES SANTOS ABREU

da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente (SP).

A expansão da cultura cafeeira, nas últimas décadas do século XIX, em direção ao oeste de São Paulo, tornava necessário o conhecimento do território do Estado para onde apontavam os cafezais.

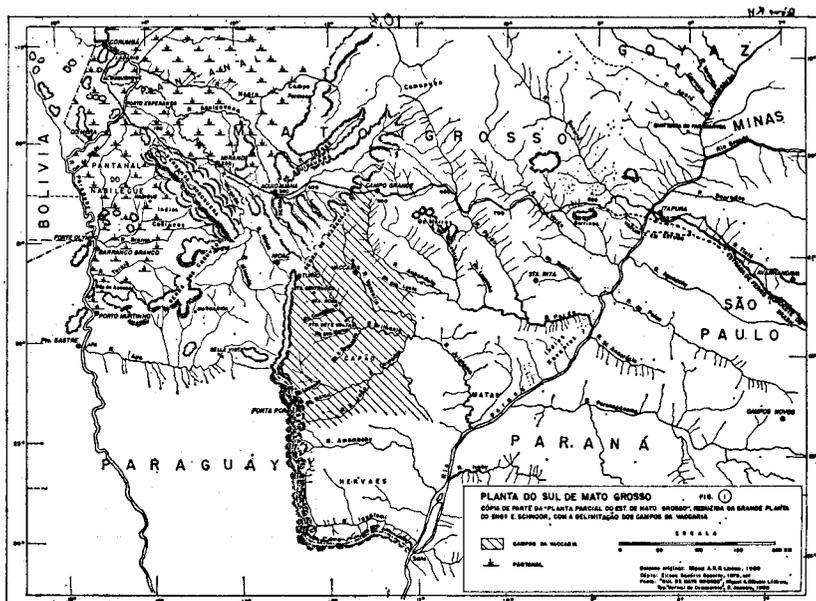
A Guerra do Paraguai, por outro lado, mostrara o perigo do isolamento de Mato Grosso para a segurança nacional, tornando-se imperiosa uma política de integração daquela área. E um primeiro passo neste sentido seria a viabilidade de comunicações terrestres, pois que a navegação fluvial, como então se fazia pela bacia do Rio da Prata, punha em latente perigo o acesso a Mato Grosso. Além do mais, o Estado vinha recebendo correntes migratórias do Rio Grande do Sul e Minas Gerais que faziam antever uma aceleração da economia regional que iria exigir escoamento de produção.

Um outro aspecto a se considerar seria a necessidade de se encurtar a distância percorrida pelas boiadas matogrossenses, para alcançarem o mercado representado pelo Estado de São Paulo. O crescimento da cidade de São Paulo, no começo do século, exigia um consumo crescente de carne (1). Os animais saíam da Vacaria (2),

(1). — Monbeig (Pierre), *Pionniers et Planteurs*. Paris, Librarie Armand Colin, 1952. P. 163: 250.000 habitantes em 1900 e 700.000 em 1920. As hostilidades da I Guerra Mundial fizeram os Aliados comprarem do Brasil e dos países latinos carne congelada.

(2). — Dá-se o nome de Vacaria a uma área do sul de Mato Grosso que se estende das cabeceiras do Rio Anhanduí às cabeceiras do Rio Dourados, numa extensão de 200 léguas quadradas. Nela predominam terras vermelha grudenta, roxa nas áreas de mata, massapé à beira dos cursos de água. Todos os seus rios são navegáveis tanto os que rumam para o Paraná como os que vertem para o Paraguai. Margeando-os, das cabeceiras às barras, estão as

(ilustração Cartográfica nº 1) passavam por Santana de Paranaíba, perto da confluência dos rios Grande e Paranaíba, que formam o Paraná, atravessavam o Triângulo Mineiro e, ou entravam em São Paulo pela zona da Mogiana indo até a Capital, ou se dirigiam para o sul de Minas Gerais. Impunha-se um caminho que ligasse a Vacaria a São Paulo mais diretamente, apesar dos obstáculos representados por uma região desconhecida e habitada por índios belicosos e pela vegetação tropical que se estendia do Rio Grande até o Rio Paranapanema, acompanhando a margem paulista do Rio Paraná, dificultando as comunicações entre São Paulo e Mato Grosso.



Estabeleceu-se assim, uma identidade de propósitos entre os governos paulista e central e depois federal. Para o último, era de grande conveniência o estabelecimento de melhores comunicações interesta-

matas. Os espigões divisores das águas têm leve declividade. Predominam os campos limpos, cobertos de cerrado ralo. Atualmente, Campo Grande, Ponta Porã e Dourados limitam as fronteiras da Vacaria que tem no centro Rio Brillhante, Sidrolândia e Maracajú. Gente de todas as regiões povoou a Vacaria. De São Paulo e Paraná vieram famílias que se utilizaram dos rios Tibagi, Paranapanema, Paraná e subiram o Ivinhema. De Minas Gerais, os povoadores entraram pelo Triângulo Mineiro. Após as perturbações da Revolução Federalista (1893-1895), surgiu a corrente gaucha que transpôs a Argentina e o Paraguai.

Vide Emílio G. Barbosa, *Panoramas do sul de Mato Grosso*. Editora Correio do Estado Ltda., 1963, p. 5.

duais visando a promover o trânsito entre o litoral atlântico e os Estados banhados pelo Rio Paraguai e seus afluentes. No que concerne ao Estado de São Paulo, havia o interesse da abertura de novos horizontes para o café e o intercâmbio com as zonas produtoras de gado do sul matogrossense. Os paulistas mal conheciam o seu extremo oeste. Perduravam concepções errôneas a respeito do seu sistema hidrográfico como, por exemplo, de que o Rio Feio e o Rio do Peixe se juntavam antes de atingirem o Rio Paraná. No século XVI e principalmente no decorrer do XVII, o território paulista fora vasculhado pelas bandeiras. Através do Tietê e do Paranapanema, alcançara-se o coração da América do Sul. Entretanto, os bandeirantes não se preocuparam, com poucas exceções, em descrever os seus roteiros.

Dentro desses objetivos econômicos e políticos, podemos registrar algumas iniciativas exploratórias do território centro-sul brasileiro e, principalmente, para o Estado de São Paulo, houve um esforço de pesquisa mais ou menos sistematizado que, ao fim de cerca de meio século, deixou um saldo razoável, permitindo pelo menos, o conhecimento certo dos afluentes paulistas do Rio Paraná, a determinação das coordenadas geográficas e o conhecimento da formação geológica (3).

A partir de 1870, foi feito um levantamento técnico para se averiguar a viabilidade da construção de uma estrada de ferro de Rio Claro a Santana de Paranaíba, Mato Grosso, com possibilidade de estende-la até Miranda. Também foi feito trabalho semelhante para a colocação de trilhos entre Uberaba, Minas Gerais, até Coxim, Mato Grosso. Nenhum desses dois projetos, no entanto, tornou-se realidade (4).

Em 1876, uma expedição fluvial, a mandado do Governo Imperial e por iniciativa do Presidente da Província de São Paulo, explorou o Rio Piracicaba, o Tietê até sua foz e pelo Rio Paraná acima, alcançou a confluência do Rio Grande. Dos estudos feitos pela comissão, no entanto, nenhuma medida prática resultou.

Ao sul, em 1886, o Serviço Geográfico e Geológico da Província de São Paulo mandou Teodoro Sampaio explorar o Rio Paranapanema, fazer o levantamento do curso fluvial e estudar parte da área de sua bacia em território paulista. A comissão apresentou relatório, plantas e orçamento, dizendo que, só com grandes despesas, tornar-se-ia pos-

(3). — Derby (Orville), *Retrospecto histórico dos trabalhos geográficos e geológicos efetuados na Província de São Paulo*. Boletim nº 1 da Comissão Geográfica e Geológica da Província de São Paulo, São Paulo, 1889.

(4). — Hummel (Olavo A.), *Relatório da Comissão da abertura e construção de uma estrada de rodagem de Salto Grande ao Rio Paraná*. São Paulo, Typ. de Hennies Irmãos, 1894, p. 7.

sivel a navegação franca, e mesmo assim, só em parte no Rio Parana-panema.

Por nomeação do Governo Federal, em 1890, foi constituída a primeira comissão do Alto Paraná que estava incumbida de construir uma estrada de rodagem até a margem do Rio Paraná, partindo de Lençóis. Entretanto, os trabalhos não foram realizados.

Datam de 1905 as expedições organizadas pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo que reconheceram os rios Tietê, Paraná, Feio e Peixe. Os grandes rios da bacia hidrográfica paulista voltaram a ser novamente explorados em 1910: os técnicos da Comissão Geográfica e Geológica levantaram os rios Grandes, Pardo, Turvo e São José dos Dourados.

Dentro deste quadro de explorações geográficas, coloca-se a primeira iniciativa concretizada de ligação terrestre entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso, com a abertura da estrada de São Mateus à barraça do Rio Paraná.

Bernardino de Campos, quando Presidente do Estado de São Paulo (1892-1896), executando uma política de conservação e abertura de novas vias de comunicação (5), promulgou uma lei (6) que autorizava o Governo a mandar estudar e construir uma estrada de rodagem que, partindo da povoação de Salto Grande, fosse terminar na margem esquerda do Rio Paraná, em ponto conveniente, de maneira a dar entrada ao gado e demais produtos oriundos da bacia do Rio Ivinhema. Autorizava ainda, uma operação de crédito para cobrir as despesas, na falta de renda ordinária, de até 80:000\$000.

Esta via de comunicação tinha por finalidade relacionar São Paulo com aquela parte do território nacional e serviria também para povoar a zona por ela percorrida, cogitando o Governo no estabelecimento de colônias nos terrenos marginaes, ou então facilitar a instalação de pessoas, complemento imprescindível da construção da estrada (7).

Em complementação à medida legal anteriormente citada, foi promulgada uma outra lei (8) que autorizava o Governo a organizar uma comissão especial para estudar e construir a estrada de rodagem de Salto Grande à margem esquerda do Rio Paraná.

(5). — Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo de São Paulo pelo Presidente do Estado. 1895, p. 45.

(6). — Lei Estadual nº 105 de 27-9-1892.

(7). — Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo de São Paulo pelo Presidente do Estado. 1896, p. 73.

(8). — Lei Estadual nº 106 de 27-9-1892.

Amparado por esses diplomas legais, o Presidente Bernardino de Campos criou uma comissão (9) e lhe concedeu recursos no valor de 80:000\$000 (10), depois suplementados por quantia de igual valor (11).

A chefia da comissão foi entregue ao engenheiro Olavo A. Hummel, sendo assessorado por José Contreiras Martins e Zeferino Lerches, chepes de seção, e Francisco Hengler e Ricardo Grunewaldt, ajudantes.

A comissão partiu da Capital do Estado, no dia 6 de dezembro de 1892, regressando em 3 de fevereiro de 1894, depois de ter concluído sua missão. Entretanto, o tempo efetivo de serviço se estendeu só por cinco meses, durante o primeiro período (15-2-1893 a 13-7-1893) e de um mês e meio durante o segundo período dos trabalhos (26-11-1893 a 15-1-1894), havendo entre os dois períodos, um intervalo de quatro meses, tendo lugar durante parte deste intervalo uma expedição fluvial pelos rios Tibagi, Paranapanema e Paraná (12).

Considerando-se o interesse de que a estrada que se ia abrir servisse de escoadouro para o gado criado nos campos da Vacaria, Hummel recebeu instruções para que o ponto de partida do caminho se localizasse ao sul do Estado, a fim de que através de veredas mais curtas e diretas se chegasse ao Rio Paraná e dali se pudesse alcançar Nioac e Miranda, onde havia navegação fluvial para Corumbá, podendo-se daí chegar a Cuiabá, ao norte, e às repúblicas platinas, e ao litoral oriental do Brasil, ao sul. Pormenorizando, indicaram-lhe como ponto de partida da estrada ou a fazenda abandonada de Jagaretê ou as cabeceiras do Rio Laranja Doce. Ele deu preferência a este último lugar pela sua posição mais ao norte.

Tomando como ponto de referência Campos Novos do Paranapanema, a última cidade do Sertão do Paranapanema (13), pode-se indicar como ponto de partida da estrada, um local situado a 24 léguas daquela cidade, passando pela pequena povoação de Capivara (seria Conceição de Monte Alegre?) e pelo Rio São Mateus, perto do qual se localizavam os últimos habitantes da zona rural. O local se denominou Boca do Sertão, nas cabeceiras do Rio Laranja Doce. Para trás

(9). — Decreto Estadual nº 125 de 11-11-1892. A comissão era constituída de um chefe, de dois chefes de seção e de dois ajudantes.

(10). — Decreto Estadual nº 132 de 25-11-1892.

(11). — Lei Estadual nº 185 de 22-8-1893. Decreto Estadual nº 196 de 22-8-1893.

(12). — Hummel (Olavo A.), *opus cit.*, p. 8.

(13). — Sertão do Paranapanema ou Vale do Paranapanema eram nomes com que se designava, no século XIX e princípios deste, a parte meridional do Estado de São Paulo desde Sorocaba e Botucatu até o Rio Paraná, abrangendo toda a bacia paulista oeste do Rio Paranapanema.

da Boca do Sertão e até Campos Novos do Paranapanema, estendiam-se campos. Para frente, erguia-se imponente mata tropical até as barancas do Rio Paraná, de quando em vez interrompida por pequenos campos.

A estrada aberta por Hummel, incluída no contexto viário do Vale do Paranapanema, possuía as seguintes distâncias:

De São Manoel (ponto extremo da E. F. S. em 1894) a Campos Novos do Paranapanema	28	léguas
De Campos Novos do Paranapanema a São Mateus	15	
	a	
	15,5	léguas
De São Mateus à Boca do Sertão (55,8km)	8,5	léguas
Da Boca do Sertão ao Rio Paraná (117,8km)	18	léguas
Total	70	léguas (14)

A sua direção inicial era de O. N. O., passando depois a O., atravessando córregos e ribeirões (15), não se contando algumas depressões do terreno onde só por exceção, corria água. A estrada era no seu geral, reta, salvo nos trechos das grotas e dos córregos onde, para se procurar boa passagem, se quebrava o alinhamento. Plana em quase toda sua extensão, só havia declives mais acentuados nas descidas das grotas e nas imediações das cabeceiras do Rio Santo Anastácio, o Alto do Tamanduá. Em geral, sua largura mediava 4 metros a não ser no espaço de 14 km, na altura do ponto de encontro entre as duas linhas de desflorestamento, quando a escassez de víveres obrigou o aceleração das obras, reduzindo-se assim a largura para 2 metros, por onde, entretanto, poderia passar folgadoamente um carro de boi, que possui em média 1,70 m entre suas duas rodas. O leito da estrada estava na largura toda da derrubada, livre de madeira e todos os tocos foram cortados tão baixos quanto possível (16).

A estrada atingia o Rio Paraná a 263 m abaixo da foz do Rio Santo Anastácio, havendo uma escavação no barranco alto para facilitar a descida. Hummel confessa (17) que não quis fazer obras maiores à beira do rio, em virtude da necessidade de estudos mais acurados sobre o local onde deveria se construir o porto definitivo. Na sua opinião, ele deveria ser locado junto à barra do Rio Santo Anastácio,

(14). — Hummel (Olavo A.), *opus cit.*, p. 15.

(15). — Num total de 44, sendo 2 afluentes do Rio Laranja Doce, 4 do Rio do Peixe e 36 do Rio Santo Anastácio.

(16). — Hummel (Olavo A.), *opus cit.*, p. 15.

(17). — Hummel (Olavo A.), *opus cit.*, p. 16.

onde havia um excelente ponto de abrigo, tendo em frente uma ilha que ajudaria a proteger as embarcações contra os ventos que a miudo, açoitam as águas do Rio Paraná. Por outro lado, antes de se construir qualquer coisa de definitivo, era preciso saber onde ficaria o ponto terminal da estrada que seria aberta em Mato Grosso.

A estrada aberta por Hummel não teve, porem, a função que se lhe reservara. Talvez tivesse sido prematura para o estágio da economia sul matogrossense; talvez não tivesse sido devidamente explorada pelos paulistas, ou ainda se ressentisse da falta de ligação do lado matogrossense. A verdade é que o caminho foi esquecido e reabsorvido pela mata e não teve nenhuma função econômica, pelo menos de que se tenha notícia. O escoamento de gado continuou a ser feito através de Santana de Paranaíba, Triângulo Mineiro, sul de Minas Gerais e zona da Mogiana de São Paulo, desprezando-se a via mais curta. Segundo cálculo de Hummel (18), de Campo Grande até Santana de Paranaíba, gastava-se 150 léguas e deste ponto a São Paulo, mais 120 léguas, enquanto que de Campo Grande à margem do Rio Paraná, não se ultrapassaria as 50 léguas; dali a São Manoel, mais 70 léguas, por onde se alcançaria São Paulo depois de percorrer 54 léguas. No total, entre Campo Grande e São Paulo via Santana de Paranaíba, havia 270 léguas e, utilizando-se a estrada aberta por Hummel, de Campo Grande a São Paulo, seriam somente 174 léguas.

A preocupação que estimulava o Governo do Estado de São Paulo, para abrir uma via de comunicação terrestre com Mato Grosso, também existia do lado ocidental do Rio Paraná. Só que tal objetivo não constava dos planos do Governo Estadual, como em São Paulo, mas constituía ambição de um particular, o sertanejo Manoel da Costa Lima, vulgarmente chamado Major Cecílio (19).

Instalado em sua Fazenda Ponte Nova, Major Cecílio dedicava-se à criação de gado, aproveitando as condições naturais favoráveis dos campos da Vacaria, como muitos outros criadores. Entretanto, preocupava-o aquele isolamento em que se encontravam os criadores da região no fim do século passado e começo deste, que possuíam dois principais rumos de comunicação com o mundo exterior: um, terres-

(18). — Hummel (Olavo A.), *opus cit.*, p. 29.

(19). — Manoel da Costa Lima nasceu em Santana de Paranaíba, Estado de Mato Grosso, em 8 de outubro de 1866. Filho de José da Costa Lima e de Francelina Garcia Leal. Nos primeiros anos de sua vida, trabalhou na lavoura para ajudar no sustento da família até quando do seu casamento, saindo então de casa. Nesta altura, sua mãe já se casara pela segunda vez. Ele se casou com Maria Luiza Nogueira, em 30 de setembro de 1886, em Campo Grande. O casal teve doze filhos. Dedicou-se à lavoura, à criação e ao comércio de gado na região da Vacaria, proprietário que era da fazenda Ponte Nova, posse a 120 km de Campo Grande.

tre, que levava a Santana de Paranaíba e daí a Uberaba, grande centro pecuarista do Triângulo Mineiro. Só neste percurso gastava-se quatro meses entre ida e volta. De Uberaba, o gado era distribuído para o sul de Minas Gerais e São Paulo, pela zona da Mogiana, através de Franca e Barretos. O outro caminho era terrestre até Aquidauana, e depois principalmente fluvial, pelo Rio Aquidauana até Corumbá e pelo Rio Paraguai com Cuiabá ao norte e ao sul com todo o sistema platino. Era principalmente por este caminho que vinha sal do Paraguai para os criadores da Vacaria e por um e outro transitavam boiadeiros, comerciantes que traziam nas suas bruacas e baús, roupas, remédios, produtos alimentícios, artigos diversos para o abastecimento dos isolados fazendeiros da Vacaria. No começo do século XX, Campo Grande era ainda núcleo urbano inexpressivo com o qual pouco se podia contar (20).

Dentro desta situação, Major Cecílio imaginou uma ligação terrestre entre Campo Grande e o Estado de São Paulo, através de uma estrada que chegasse até as barrancas do Rio Paraná. Haveria uma economia de tempo e de esforço para as boiadas que então demandavam Uberaba.

Preliminarmente, em data que não se pode precisar, Major Cecílio deixou Campo Grande para uma pesquisa inicial, e pela margem direita do Rio Pardo, chegou até um ponto que denominou Matinha. Deparou aí com uma vegetação de mata densa que não ousou atravessar desta vez. Mas, esta primeira viagem serviu para firmar sua convicção da viabilidade do seu projeto.

Considerando o interesse público da estrada que pretendia abrir, Major Cecílio dirigiu-se a Cuiabá com a finalidade de obter das autoridades do Estado, apóio para sua iniciativa. Não obteve a receptividade desejada ao seu projeto. O Governador Antônio Paes de Barros olhou com pessimismo os planos que o sertanejo lhe apresentara, achando inviável uma ligação entre Campo Grande e o Rio Paraná, e negou auxílio financeiro para a empreitada (21).

Obstinado na sua idéia e precisando de um financiamento para os gastos da consecução do empreendimento, Major Cecílio, de volta de Cuiabá, passando em Aquidauana, procurou um amigo, Estevão Alves Correa, apelidado Coronel Chá, que tomando conhecimento das intenções de Major Cecílio, entusiasmou-se com a idéia de uma ligação mais curta com São Paulo, talvez pelos seus interesses de grande cria-

(20). — Lima (Lygia Carrígio de Oliveira), *Major Manoel Cecílio, Bandeirante do Século*. Série de artigos publicados no jornal *O Imparcial*, Presidente Prudente, do nº 5.404 de 14-11-1965 ao nº 5.413 de 5-12-1965.

(21). — Entrevistas com Luciano da Costa Lima, filho de Major Cecílio, em 14-4-1971 e 17-4-1971.

dor. Resolveu apoiar o amigo que não conseguira sensibilizar as autoridades do Estado, vendendo-lhe fiado uma boiada de 2.000 animais ao preço de 28\$000 a cabeça, que uma vez vendida, renderia o suficiente para os gastos da abertura da estrada.

Dispondo de uma base para levantar os créditos necessários para a viagem que abriria a estrada, Major Cecílio preparou uma expedição (22) que partiu da Fazenda Ponte Nova, a 9 de março de 1903. No dia 6 de junho de 1903, o grupo de batedores da expedição chegou à foz do Rio Pardo, no Rio Paraná, onde foi fincado um marco, tendo sido o local batizado de Porto 15 de Novembro, em virtude das convicções republicanas de Major Cecílio. Em 22 de julho de 1903, os caravanistas chegariam de volta à Fazenda Ponte Nova, concluindo-se uma etapa dos planos do Major Cecílio, cuja idéia se concretizara apesar das duras penas por que passaram os excursionistas.

Conhecido o trajeto que deveria constituir a nova estrada, havia a necessidade de se fazer dela um levantamento técnico, para que se pudesse por numa planta as suas características topográficas com as respectivas medidas, direção, altitudes, etc. Esta nova etapa do trabalho requeria capital para a contratação de um topógrafo e para os gastos de uma segunda excursão. Para tanto, Major Cecílio precisava vender a boiada que comprara do Coronel Chá.

No dia 21 de outubro de 1903, Major Cecílio saiu da Fazenda Ponte Nova em direção a Uberaba, conduzindo os 2.000 bois desdobrados em duas boiadas. Fez nesta ocasião um imenso périplo, passando por Uberaba, Passos, Franca, São Paulo, Rio de Janeiro, de novo São Paulo, Cerqueira César, Salto Grande, desceu o Rio Paranaíba, subiu o Rio Paraná até o Porto 15 de Novembro, para chegar finalmente à Fazenda Ponte Nova a 18 de abril de 1904, tendo-se utilizado de cavalo, estrada de ferro, barcos movidos a remo e a sirga, dando-nos idéia das linhas de comunicação com seus respectivos veículos que permitiam, no começo deste século, as ligações entre São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais e Rio de Janeiro (23).

(22). — A expedição era chefiada pelo Major Cecílio que era acompanhado de Graciano Várzea Alegre, Vital, Joaquim da Silva, José Damas, João Faustino, Amentino, Antônio Baurú, José de Pederneiras, Quincas Feneira, Marco, Sabino, José Feliciano, João Bugre (índio civilizado) e Paulino. A expedição levava duas carretas toldadas puxadas por bois; 13 cavalos; 15 bois para abate em caso de necessidade; 1 burro chucro; 7 cachorros de caça; utensílios de cozinha; roupas; remédios; etc.

(23). — Major Cecílio conduziu a sua manada até Uberaba passando pelos sacrifícios que cercavam as viagens daquela época: transposição de rios, estouro de animais com perda dos que ficavam mortos, feridos e pisados, dificuldades para reunir os animais dispersos. O Rio Paranaíba, por exemplo, foi transposto a nado. Em Minas Gerais, o primeiro pouso foi Melância e a primeira cidade atingida foi Campo Belo, tendo acampado na

Em melhores condições financeiras, Major Cecílio liquidou seu débito com Coronel Chá e contratou, em Miranda, os serviços profissionais do agrimensor Emílio Rivasseau (24).

Uma nova expedição para o Porto 15 de Novembro foi aprontada em julho de 1904, com a finalidade de balizar a estrada dentro das normas técnicas. Em 18 de agosto de 1904, o agrimensor Rivasseau assinou o “memorial descritivo” e o “mapa da estrada” que assi-

fazenda do sr. Nico, a fim de descansar a boiada e tratar dos peões doentes de maleita. Chegaram a Uberaba em fins de janeiro de 1904. Foram vendidos aí 500 bois a 70\$000 cada um, fiados. Nesta altura, Major Cecílio mandou de volta quatro peões, a fim de levarem notícias para as famílias que ficaram em Mato Grosso. A boiada prosseguiu a marcha em busca de novos compradores em demanda a Passos, Minas Gerais, passando por Santa Rita de Cássia, Aterrado, Aterrado. Em Passos, foram vendidos todos os animais por um preço que variou entre 70\$000 e 75\$000, alguns a vista outros fiados a compradores locais e de Três Corações, Ventania e Conquista. Até aqui já se gastara quatro meses de ausência de Vacaria. Da cidade de Passos, Major Cecílio e seus homens voltaram a Santa Rita de Cássia, de onde ele ordenou que toda sua comitiva voltasse para a Fazenda Ponte Nova. Ficou somente seu filho Luciano, que contava 13 anos de idade. Os dois dirigiram-se para Franca, onde tomaram o trem da Companhia de Estrada de Ferro Mogiana para São Paulo. Após dois dias na Capital paulista para acerto de negócios, pai e filho foram pela Central do Brasil para o Rio de Janeiro, onde se avistaram com deputados federais coestaduanos, Manoel Murinho e José Maria Metello, e o sr. Joaquim Murinho, Ministro da Fazenda) Com eles conversou sobre seu plano da estrada entre Mato Grosso e São Paulo, considerando-se que a travessia do Rio Paraná envolvia o Governo Federal. Regressando, passaram por São Paulo e pela Estrada de Ferro Sorocabana chegaram até o ponto final dos trilhos que nesta altura (1904) se encontravam em Cerqueira César. Aqui, Major Cecílio alugou dois cavalos e contratou um peão para trazer os animais de volta e rumou para Salto Grande. Nesta localidade, comprou uma canoa (Aurora) e ajustou o serviço de três remadores para descerem o Rio Paranapanema o que foi feito em 8 dias. Uma viagem cheia de perigos pelas corredeiras do rio e pela constante ameaça dos índios. A subida do Rio Paraná até a foz do Rio Pardo, onde se encontrava o marco do Porto 15 de Novembro, gastou 5 dias. Depois subiu o Rio Pardo e o Anhanduí até Porto Alegre, na Fazenda Queluz, onde tomaram cavalos para chegarem à Fazenda Ponte Nova em 18 de abril de 1904 para a alegria de todos os parentes e amigos que supunham pai e filho trucidados pelos índios.

(24). — Íntegra do documento do acordo: “Pelo presente, declaro ter recebido neste dia do sr. Coronel Manoel da Costa Lima a quantia de cinco contos de réis em dinheiro (5:000\$000) e mais uma fica no valor de cento e cinquenta bois que recebi em substituição às duzentas vacas estipuladas em nosso contracto de data de 21 de julho p.p.d. o relativo ao levantamento de uma estrada de rodagem de Campo Grande ao Rio Paraná, entrando desse facto o valor de um conto de réis mais, por excedente de trabalhos realizados na mesma estrada. Sendo igualmente pagas as despesas concernentes à medição da posse Campinas à qual me obrigava o mesmo contracto. Miranda 9 de setembro de 1904. E. Rivasseau (agr.) (selado com selos do The-souro Federal E.U. do Brasil — réis 300).

nalaram entre Campo Grande e o Porto 15 de Novembro, a distância de 54 e 2/4 de léguas.

De posse desses documentos, Major Cecílio foi às autoridades estaduais entregar a estrada, sendo designado para recebe-la, o agrimensor José Pais de Faria, cujo serviço foi pago pelo fazendeiro, com 200 vacas.

Desfeito de sua propriedade, a Fazenda Ponte Nova, e com a estrada aberta e reconhecida oficialmente, Major Cecílio preparou-se para se transferir com sua família para a posse a que tinha direito por concessão oficial, nas proximidades do Porto 15 de Novembro.

Após a má receptividade que teve ao falar com o Governador Antônio Paes de Barros, Major Cecílio esteve novamente com o Governador de Mato Grosso, agora Coronel Barros, que lhe deu a concessão da abertura da estrada através da lei nº 345 de 16-4-1902 e do contrato de 27-8-1902. Permitia-se ao concessionário, pelo prazo de 20 anos, explorar a travessia de gado entre o Porto 15 de Novembro e o Estado de São Paulo e ainda uma extensão de terra de 15 léguas quadradas (25), à margem direita do Rio Pardo, medidas a partir de 10 km do Porto 15 de Novembro, pois Major Cecílio desejava que ficasse uma faixa de terra devoluta de uso comum com largura de 10 km, e mais 5 léguas quadradas no lado esquerdo. A vantagem de Manoel da Costa Lima na travessia de gado pelo Rio Paraná através do Porto 15 de Novembro, era auferida através do imposto da barreira. O Governo do Estado confiou ao concessionário, que teria uma participação de 20%, a cobrança do imposto sobre as boiadas que passassem para o Estado de São Paulo. O Estado recebia a diferença em dinheiro em Cuiabá. A concessão se referia à travessia de gado, pois a passagem de pessoas e mercadorias era livre, assim como a utilização da estrada.

Para tornar mais eficiente o serviço de transporte, Major Cecílio comprou um rebocador para puxar as balsas com o gado na travessia do Rio Paraná. Ele adquiriu em Conceição, no Paraguai, em fins de 1904, o vapor *Carmelita*, pagando pelo mesmo quantia equivalente a 200 reses. O barco desceu o Rio Paraguai até a foz do rio Aquidauana e depois subiu por este, até a cidade de Aquidauana. Aqui, o rebocador foi desmontado no que foi possível, e as partes colocadas em carros puxados alguns, por até 50 bois. Pode-se imaginar as dificuldades para transportar tamanha carga em primitivos carros de bois por terrenos íngremes e às vezes pantanosos. Foi uma tarefa onde se empregou mais de 200 bois e 20 homens. Só da barranca do Aquidauana até Campo Grande, gastou-se dois meses. Depois de mais de 15 dias, a

(25). — Cada légua quadrada equivale a 3.600 hectares.

Carmelita foi posta em águas do Ribeirão Lontra, na foz deste com o Rio Anhanduí, onde foi novamente montado.

Durante o período de montagem do rebocador, Major Cecílio foi a Uberaba, onde contratou um dinamarquês naturalizado brasileiro — Theobaldo Hansena — para que servisse de mecânico permanente nos serviços de travessia. Em fins de maio de 1906, *Carmelita* se pôs a navegar em direção ao Porto 15 de Novembro. Enquanto isto, Major Cecílio entregava a Fazenda Ponte Nova ao agrimensor Rivasseau e mudava-se com sua família para a localidade denominada Sapé, à margem direita do Rio Pardo, distante 6 léguas do Porto 15 de Novembro. Major Cecílio aí ficou pouco tempo. Não se adaptando ao local, fixou residência definitiva em Burití, mais perto do Porto 15 de Novembro, local hoje denominado Uerê, município de Bataguassu.

Foi construída uma balsa curral para o transporte de gdo e currais em ambas as margens do Rio Paraná. No dia 8 de outubro de 1906, quando Manoel da Costa Lima completou 40 anos de idade, foi inaugurada oficialmente a travessia Mato Grosso-São Paulo (26).

Enquanto Major Cecílio abria a estrada da Vacaria ao Porto 15 de Novembro, transcorriam os trabalhos da firma Diederichsen & Tibiriçá para a abertura da estrada Campos Novos do Paranapanema — Porto Tibiriçá. Era a retomada dos esforços de Olavo Hummel, agora dentro de uma nova perspectiva: realização empresarial, com fins lucrativos.

Francisco Tibiriçá, médico, por contrato de 6 de outubro de 1904, assinado com o Governo de São Paulo, tornou-se concessionário da construção da estrada de rodagem que deveria partir do Rio São Mateus, no município de Campos Novos do Paranapanema, até a margem esquerda do Rio Paraná, em frente ao Porto 15 de Novembro. Este contrato foi feito mediante autorização do Congresso Estadual, pelas leis 754 de 14-11-1900 e 913-A de 26-7-1904 (27). Anteriormente, em 15 de abril de 1904, do Governo do Estado de Mato Grosso, Francisco Tibiriçá obtivera a concessão da construção de uma estrada entre Campo Grande até as margens do Rio Paraná, com apôio na Lei Estadual nº 369 de 19-3-1903.

(26). — As informações sobre a obra de Major Cecílio têm como fontes principais as entrevistas com seu filho Luciano da Costa Lima em 14-4-1971 e 17-4-1971 e os artigos de Lygia Carrígio de Oliveira Lima publicados em *O Imparcial*, Presidente Prudente, do nº 5.404 de 14-11-1965 ao nº 5.413 de 5-12-1965.

(27). — Lei nº 754 de 14-11-1900

Art. 1º. — Fica o Governo autorizado a contratar com o concessionário no Estado de Mato Grosso, da estrada de rodagem que deve ligar a povoação de Campo Grande, do município de Nivac (*sic*), ao porto denominado “Quinze de Novembro”, à margem direita do Rio Paraná, ou com a empresa que para

Somando recursos financeiros com um parceiro para enfrentar o vulto do empreendimento, Francisco Tibiriçá, em 1905, associou-se

esse fim for organizada, a abertura e conservação de uma estrada de rodagem que, partindo do rio São Mateus, no município de São José dos Campos Novos, termine à margem esquerda do rio Paraná, em frente ao porto “Quinze de Novembro”.

Art. 2º — A estrada terá a largura de oito metros, devendo o concessionário construir as pontes e fazer os aterros que forem precisos

Art. 3º. — A estrada deverá estar pronta e entregue ao tráfego público no prazo de quatro anos, a contar da data do contrato, sob pena de caducidade dos favores contidos na presente lei.

Art. 4º. — O traçado será previamente aprovado pelo Governo, que poderá indicar as modificações convenientes.

Art. 5º. — O concessionário da estrada gozará dos seguintes favores:

§ 1º. — Direito de desapropriação dos terrenos e benfeitorias particulares que forem absolutamente precisos para o leito e obras de abertura da estrada, não se levando em conta, na avaliação desses terrenos e benfeitorias qualquer aumento de valor proveniente dos efeitos da concessão.

§ 2º. — Cessão dos terrenos devolutos, para o mesmo fim do § antecedente.

§ 3º. — Uso de madeira e de outros materiais existentes nos terrenos devolutos, indispensáveis para a abertura e conservação da estrada.

§ 4º. — Preferência, em igualdade de condições, para a aquisição de terrenos devolutos marginais à estrada, nos termos das leis vigentes.

§ 5º. — Concessão de terrenos devolutos que existirem nas margens ou proximidades da estrada, até o máximo de setenta e dois mil hectares, a começar do rio Paraná, metade para cada lado, em lotes, separados, nunca maiores que quatro mil hectares, de forma, tanto quanto possível, quadrangular, a fim de serem estabelecidas invernadas para o gado que transitar pela estrada.

Art. 6º. — O Governo expedirá ao concessionário títulos de propriedade de metade das terras concedidas, logo que esteja aberta toda a estrada, tanto no território deste Estado como no de Mato Grosso.

Art. 7º. — Quanto à metade restante, o Governo expedirá títulos, se dentro dos primeiros dez anos do tráfego, verificar durante um ano o trânsito de sessenta mil cabeças de gado vacum.

§ 1º. — Caso não se verifique esta hipótese, essas terras, com todas as benfeitorias, reverterão ao Estado, na proporção de seis mil hectares por grupo ou fração de dez mil cabeças que faltarem para preencher as sessenta mil.

§ 2º. — O Governo fará a escolha das terras que assim reverterem ao Estado e expedirá títulos das outras.

§ 3º. — O concessionário fica com a faculdade de adquirir essas terras pelos preços marcados na lei nº 323, de 22 de junho de 1895.

Art. 8º. — Antes de feita a discriminação dos lotes, o concessionário poderá estabelecer, provisoriamente, invernadas, respeitando de modo absoluto qualquer posse particular, sob as penas que o Governo impuser no contrato.

Art. 9º. — Se não existirem terrenos devolutos em quantidade suficiente para satisfazer os fins da presente lei, o concessionário deverá adquirir ou tomar por arrendamento, em prazo que o Governo fixar no contrato, os terrenos indispensáveis para as invernadas, sob pena de perda dos outros favores.

Art. 10º. — De dois em dois anos, o concessionário deverá submeter à aprovação do Governo a tabela de preços do aluguel das invernadas.

com Arthur Diederichsen, proprietário de grandes fazendas de café em Ribeirão Preto, e formaram a firma Diederichsen & Tibiriçá (28).

Combinou-se que Francisco Tibiriçá se encarregaria da abertura da estrada do lado de Mato Grosso e da instalação e gerência do Porto Tibiriçá, ficando a cargo de Arthur Diederichsen abrir a estrada do lado de São Paulo (29). Coronel Diederichsen deu a chefia dos trabalhos da abertura da estrada ao Capitão Francisco Whitaker, seu administrador de fazendas (30). Este, chegando a Campos Novos do Paranapanema, de onde a estrada deveria partir, contratou sua abertura com o Coronel Francisco Sanches de Figueiredo, chefe político local, conhecedor do sertão e notório matador de índios. Em maio de 1906, uma turma de sertanejos experimentados deu início aos trabalhos partindo do Rio São Mateus. Aqui se coloca a questão: aproveitaram os homens de Sanches de Figueiredo o picadão aberto anos antes por Olavo Hummel? Não há documento que ateste isto explicitamente. Entretanto, pode-se afirmar que sim, pois consultando-se o documento básico sobre a abertura da estrada de Hummel, citado na nota 4 da página 3, ve-se um mapa onde a estrada aparece margeando o Rio Santo Anastácio até a sua foz. Num mapa da estrada boiadeira, com seus respectivos pousos, do lado do Estado de São Paulo, de 1945, observa-se o mesmo traçado básico da estrada de Hummel, isto é, margeando-se o Rio Santo Anastácio.

Art. 11º. — O serviço de passagens no rio Paraná será estabelecido por conta do concessionário, constando das embarcações necessárias.

Art. 12º. — O Governo, quando julgar conveniente, fornecerá a força policial necessária para garantir os trabalhos da estrada contra incursões de índios, ou qualquer perturbação da ordem.

Art. 13º. — Além das cláusulas decorrentes da presente lei, o Governo poderá estipular no contrato todas aquelas que entender convenientes.

Art. 14. — Revogam-se as disposições em contrário.

(28). — Contrato e aditamento registrados na Junta Comercial de São Paulo respectivamente sob nº 6.208, em 16-12-1905, e sob nº 7.102, em 8-10-1907.

(29). — Abreu (Dióres Santos), *O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno — Capitão Francisco Whitaker*. Separata do nº 62 da "Revista de História", 1965, p. 449 Trata-se de uma memória ditada pelo Capitão Francisco Whitaker ao seu afilhado, sr. Francisco Antônio Esteves, onde relata o seu trabalho na construção da estrada, implantação do comércio de gado e abertura da Alta Sorocabana.

(30). — "Francisco Guilherme de Aguiar Whitaker, Capitão Chico Whitaker como era geralmente conhecido, nasceu em 10 de março de 1864 na Fazenda Paraíso, de propriedade de seus pais, em Limeira. Quase nenhum informe possuímos acerca de seus primeiros anos de vida. Sabemos que bem cedo, deixou a casa paterna para trabalhar e encarregar-se. Já maduro, mas ainda cheio de vigor, deu início à grande aventura de sua vida: o desbravamento das bacias dos rios do Peixe, Santo Anastácio e baixo Paranapanema, no Estado de São Paulo e zona fronteira com Mato Grosso. Nesta época era gerente das fazendas do Coronel Arthur Diederichsen na região de Ribeirão Preto."

Enquanto os homens de Sanches Figueiredo trabalhavam, Capitão Whitaker supervisionava os serviços, chegando a descer o Santo Anastácio até o Paraná, escolhendo um local perto da barra do Santo Anastácio para o futuro porto, explorando a ilha em frente e as barrancas próximas do lado de Mato Grosso. Neste período, fez duas viagens a Ribeirão Preto, pois ainda continuava responsável pelas fazendas de Arthur Diederichsen. Na última estada naquela cidade, este comunicou-lhe que Francisco Tibiriçá desenvolvera gestões em Mato Grosso (obtenção do contrato de 15 de abril de 1904?) das quais ficara encarregado e se recolhera a São Paulo, doente. Encarregou, por isto, Capitão Whitaker da instalação e gerência do porto da barra do Santo Anastácio, que foi mais tarde chamado Porto Tibiriçá.

Como Sanches de Figueiredo àquela altura por certo já teria alcançado o Rio Paraná, urgia levar materiais e mantimentos para a construção do porto. Considerando, porem, a precariedade do caminho aberto a partir de Campos Novos do Paranapanema e também que a Estrada de Ferro Sorocabana chegava só até Mandurí (1906), sendo daí por diante necessário contar-se com carreiros e tropeiros para se vencer várias léguas, ameaçados por índios inamistosos, Capitão Whitaker resolveu atingir a barra do Santo Anastácio descendo o Rio Tietê, a partir do Porto Laranja Azeda, na comarca de Ibitinga. O périplo ocorreu em 31 dias de navegação (1º-12-1906-1º-1-1907), com uma flotilha de 9 barcas de madeira e uma lanchar de ferro, conduzindo camaradas, víveres, sementes e ferramentas.

Chegando a Porto Tibiriçá em 1º de janeiro de 1907, no dia seguinte, Capitão Whitaker e seus 25 homens se puseram ao trabalho da construção do porto e anexos. Realmente, Sanches de Figueiredo já abrira a estrada e fizera derrubadas às margens do Paraná, como pedira Capitão Whitaker. Entretanto, as derrubadas tinham sido queimadas fora de tempo pelos índios, o que dificultava o início das plantações de víveres com os quais se contava para abastecer o pessoal da construção do porto. Porque já se estava fora do tempo para outras derrubadas, porque ainda a vinda de víveres pelo Tietê, como há pouco se fizera, era por demais difícil, resolveu Capitão Whitaker criar um posto intermediário no final dos campos que vinham de Campos Novos do Paranapanema e começo da mata (31). Este posto receberia material

rão Preto. Desde a sua fundação até o dia 7 de setembro de 1922, Capitão Whitaker foi o superintendente da Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso. Ao deixar a direção da empresa, retirou-se para sua fazenda Santa Maria, perto de Indiana, onde residiu até sua morte, ocorrida em 20-9-44". Do livro "A Família Aguiar Whitaker" (Estudo genealógico, biografia dos seus fundadores e alguns descendentes, através da documentação escrita, tradição oral e recordações pessoais do Autor) de Edmur de Aguiar Whitaker, editado pelo autor, São Paulo, 1950.

(31). — Eis a razão primeira da fundação de Indiana que foi distrito de paz em 1934 e município em 1948.

de abastecimento dos centros maiores e forneceria aos moradores de Porto Tibiriçá. Apesar do temor dos homens em atravessar a mata por causa dos índios, foi a única solução encontrada. Para administrar este posto, Capitão Whitaker indicou e Arthur Diederichsen endossou o nome de Alonso Junqueira, industrial administrador da Fazenda Novo Niágara, próxima à estação de Mandurí. Aceitando a incumbência, ele chegou ao local no dia 4 de junho de 1907 e no dia seguinte, construiu o primeiro rancho, onde depois surgiu a sede da Fazenda Indiana, hoje município do mesmo nome.

Entrementes, continuava a construção do Porto Tibiriçá, enfrentando-se as maiores dificuldades dentre as quais a precariedade no abastecimento, chuvas e doenças tropicais.

Verificando-se que o melhor acesso a Mato Grosso seria pela barra do Rio Pardo, onde já se instalara Major Cecílio, como foi descrito, embora a firma Diederichsen & Tibiriçá tivesse também seus direitos por lei matogrossense (32), resolveu-se não criar querelas e Arthur Diederichsen entrou em acordo com Major Cecílio e por escritura particular de 5-4-1907, comprou a concessão, benfeitorias do Porto 15 de Novembro e a lancha que fazia a travessia do Rio Paraná. Antes do final de 1908, Porto Tibiriçá estava instalado: todas as dependências prontas, vapor montado e fazendo a travessia do rio, ponte sobre o Rio Santo Anastácio, organizado o abastecimento de água para pessoas e animais, pessoal completo. Para dirigi-lo, veio Coronel Paulino Carlos de Arruda Botelho. A Estrada Boiadeira já possuía franco trânsito entre São Paulo e Mato Grosso, cruzando o Rio Paraná, em balsa entre Porto 15 de Novembro e Porto Tibiriçá e os animais dirigindo-se para os centros de engorda do Estado de São Paulo. Também Diederichsen & Tibiriçá evoluiu para outra razão social, expressando uma nova dimensão comercial: Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso.

O vulto que os empreendimentos tomaram, exigiu um melhor arcabouço operacional e daí a formação de uma sociedade anônima com maior flexibilidade de ação. A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso foi constituída por escrituras de organização de sociedade anônima a 3 e 4 de junho de 1908 (33). O capital subscrito e integralizado era de 1.000:000\$000, representado por 5.000 ações nominativas do valor nominal de 200\$000 cada uma, formado parte em dinheiro e parte em bens transferidos por acionistas. Os sócios eram Arthur

(32). — Contrato de 15-4-1904 baseado na Lei Estadual nº 369 de 19-3-1903.

(33). — As escrituras foram passadas no 2º Tabelião de São Paulo — Claro Liberato de Macedo —. A de 3-6-1908, no livro de Notas nº 209 fls. 91-93. A de 4-6-1908, no Livro de Notas nº 209, fls. 93v.

Diederichsen, lavrador, 4.375 ações; Francisco Tibiriçá, médico, 500 ações; Antônio José Ribeiro da Silva, lavrador, 50 ações; Augusto Ferreira Ramos, engenheiro, 20 ações; Joaquim Timótheo de Araujo Neto, lavrador, 20 ações; Ernesto Diederichsen, comerciante, 20 ações; Ernesto de Aguiar Whitaker Júnior, comerciante, 15 ações. As ações de Francisco Tibiriçá foram integralizadas pelo seu patrimônio líquido na firma Diederichsen & Tibiriçá cujos bens pelas escrituras de constituição da sociedade anônima passaram para a nova firma; das ações de Arthur Diederichsen, 859:000\$000 representavam a sua parte da firma Diederichsen & Tibiriçá e 16:000\$000 representavam outros bens particulares também transferidos à Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, somando o total 875:000\$000. As ações dos outros acionistas foram integralizadas em dinheiro (34).

Para a formação da sociedade anônima, Arthur Diederichsen e Francisco Tibiriçá transferiram-lhe os bens líquidos da firma de sua propriedade, Diederichsen & Tibiriçá, avaliados em 984:000\$000 (35). A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso ficava obriga-

(34). — Todos esses dados constam das escrituras de constituição da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso.

(35). — “Laudo — Os abaixo assignados eleitos louvados em assembleia geral de treis do corrente, da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, para procederem á avaliação dos bens e direitos com os quaes os accionistas Arthur Diederichsen e Doutor Francisco Tibiriçá, socios da firma Diederichsen & Tibiriçá, vão constituir parte do capital dessa sociedade anonyma com os quaes subscrevem ações da mesma Companhia nos termos da escriptura lavrada a treis do corrente mez, nas notas do segundo tabellião desta Capital, tendo perfeito conhecimento de taes bens e direitos e tendo examinado cuidadosamente as concessões, contractos, escripturação e balanço, ultimamente fechado da firma Diederichsen & Tibiriçá, fazem a dita avaliação pela forma seguinte: — “Bens da firma Diederichsen & Tibiriçá — I — a) — Concessões e direitos. — As concessões obtidas pelo Doutor Francisco Tibiriçá, do Estado de Mato Grosso, pela Lei numero 369, de 19 de março de 1903 e contracto de 15 de abril de 1903, e do Estado de São Paulo pela Leis numeros 754 de 14 de novembro de 1900, numero 913-A, de 26 de julho de 1904 e contracto de 6 de outubro de 1904, e a concessão obtida do Estado de Mato Grosso por Manoel da Costa Lima pela Lei numero 345, de 16 de abril de 1902 e contracto de 27 de agosto de 1902, adquirido para a firma Diederichsen & Tibiriçá, por escriptura particular de 5 de abril de 1907, pelo sócio Arthur Diederichsen; — os abaixo assignados, considerando que taes concessões por objeto uma estrada de rodagem ligando os dois Estados, com a navegação no Rio Paraná, com direito à cobrança de taxas de passagem de gado de exportação de Matto Grosso, com o encargo de arrecadação dos impostos desse Estado, o que dá um mínimo de renda de seis mil réis (Rs. 6\$000) por cabeça de gado transportado; — considerando que se pode computar pelos estudos feitos em um mínimo de quarenta mil o número de cabeças de gado, que os concessionários terão de passar no Rio Paraná, o que se dá uma renda bruta annual de duzentos e quarenta contos de réis, não falando na renda de transporte de mercadorias e do commercio de gêneros com os boiadeiros à margem do rio; — considerando que alem disso deverão os concessionários, uma vez cumpridas as

da a transferir por escritura pública e gratuitamente a Francisco Tibiriçá, logo que ela obtivesse, 30.000 hectares, sendo 18.000 hectares em Mato Grosso, dos que são prometidos na concessão obtida do Governo daquele Estado, a tirar onde conviesse, e 12.000 hectares, no Estado de São Paulo, sendo 4.000 hectares à margem do Rio Paraná, do Rio Santo Anastácio para baixo, e os 8.000 hectares restantes onde conviesse, transferência que a Diretoria da sociedade anônima faria logo que recebesse as terras das concessões previstas.

clausulas dos contractos, receber dos dois Estados em plena propriedade, uma área de terras devolutas de cento e oitenta e quatro mil hectares, já excluidos trinta mil hectares que tem de ser reservados como bonificação ao sócio desta, doutor Francisco Tibiriçá; — avaliam as três concessões supra descriptas com os seus favores e onus em seiscentos contos de réis (Réis 600:000\$000). — b) — As obras até aqui feitas para a abertura da estrada pelo balanço e escrituração que julgam muito razoavel, avaliam em duzentos contos de réis (Rs. 200:000\$000). — II — Moveis e semoventes — Material fluctuante existente no Rio Paraná e constante de três lanchas á vapor, seis lanchas de ferro para cargas, cinco barcas de madeira, e diversos batelões, boias e correntes para amarração, avaliam em cento e setenta contos de réis (Réis — 170:000\$000). — Material de Tracção pelo balanço em seis contos de réis (Réis — 6:000\$000). — Officina, utensilios e material existente em dez contos de réis (Réis — 10:000\$000). Armazem pelo sortimento existente, custo actual, em cento e vinte contos de réis (Réis — 120:000\$000). — Sortimento de pharmacia em vinte contos de réis (Réis — 20:000\$000). — Semoventes pelos existentes, tropas de montaria e de carga arreadas, bovinos, etc., em quarenta contos de réis (Réis. 40:000\$000). — III — Imoveis. — Pastagens e casas provisórias no porto para armazem, pharmacia, officinas e morada de trabalhadores, em quarenta contos de réis (Réis. 40:000\$000). — Somma tudo em mil, duzentos e seis contos de réis (Réis — 1:206:000\$000). Verificaram, tambem, os abaixo assignados, o passivo da firma Diederichsen & Tibiriçá em diversos contos á pagar,, que sommam em duzentos e vinte e dois contos de réis (Rs. 222:000\$000) e deduzido do activo acima avaliado resta do saldo liquido de novecentos e oitenta e quatro contos de réis (Réis. 984:000\$000) á favor dos socios da firma Diederichsen & Tibiriçá. — E, portanto, os abaixo assignados avaliam em novecentos e oitenta e quatro contos de réis (Réis. 984:000\$000) todos os bens e direitos e valores do activo da firma, Diederichsen & Tibiriçá, que seus socios transferem á “Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso”. Bens que transfere o acionista Arthur Diederichsen e sua senhora: — Treis partes de terras pro-indiviso na communhão da fazenda Laranja Doce, sita no districto de Platina, da Comarca de Campos Novos do Paranapanema, adquiridos por escriptura publica de 25 de agosto de 1906, nas notas do escrivão de paz daquelle districto, pelo valor da aquisição de seis contos de réis (Réis — 6:000\$000). — Mais algumas casas rústicas e construidas nas mesmas terras, no logar denominado “Indiana” — pelo valor de dez contos de réis (Réis — 10:000\$000). — Assim, avaliam no total de dezesseis contos de réis (Réis — 16:000\$000), os bens particulares que transfere o accionista Arthur Diederichsen. — E, por estarem de pleno accordo na avaliação feita, lavrou o terceiro louvado o presente laudo que vae por todos assignado. — Sobre três estampilhas federais do valor total de novecentos réis e inutilizadas, está: — “São Paulo, 4 de junho de 1908. — Victor da Silva Freire. — Ataliba Valle. — Augusto Ferreira Ramos”.

Os estatutos da sociedade declaravam que a sede da mesma seria em São Paulo, que teria uma duração de 25 anos, podendo tal prazo ser alterado por Assembléa Geral. A Companhia tinha por fim:

§ 1º. — Precipuaente realizar e explorar as concessões que lhe transferem os accionistas Arthur Diederichsen e Doutor Francisco Tibiriçá, obtidas do Estado de São Paulo por contracto de 6 de outubro de 1904, e do Estado de Matto Grosso por contractos de 27 de Agosto de 1902 e de 15 de Abril de 1904; § 2º explorar a industria de navegação e transporte no Rio Parana e seus afluentes; § 3º explorar o commercio de gado para criação e para corte e de generos alimenticios e outros de primeira necessidade; § 4º vender terras devolutas de suas concessões ou estabelecer nellas nucleos coloniaes; § 5º montar e explorar estabelecimentos de criação ou de culturas em suas terras ou nas que venha a adquirir; § 6º contractar com os Governos a arrecadação de quaesquer taxas ou impostos nas zonas de suas concessões; § 7º qualquer outro empreendimento industrial ou commercial relacionado com os seus negocios e resolvido pela Assembleia Geral”.

A Companhia seria administrada por três diretores acionistas: um Presidente, um Gerente, um Secretário com mandatos de três anos podendo ser reeleitos. A primeira diretoria ficou com Arthur Diederichsen, Presidente; Antônio José Ribeiro da Silva, gerente, e Francisco Tibiriçá, secretário.

A mudança de Diederichsen & Tibiriçá para Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso deve-se à ampliação dos negócios da firma que se orientarão nos ramos de criação de gado, venda de gado magro para engorda e exploração da Estrada Boiadeira com seus pousos e passagem de balsa pelo Rio Paraná, das boiadas de particulares; navegação pela bacia do Rio Paraná; comercialização de gêneros em armazéns gerais e colonização de terras.

O objetivo inicial da abertura da Estrada Boiadeira por Diederichsen & Tibiriçá era auferir lucros com a passagem de boiadas de particulares. Entretanto, segundo Capitão Whitaker (36), o trânsito espontâneo de boiadas pelo novo circuito inaugurado era insuficiente para remunerar o capital investido. A produção de gado do sul de Mato Grosso saia em grande parte via Santana de Paranaíba, principalmente para a clientela mineira (37). Para romper esta corrente estabelecida

(36). — Abru, Dióres Santos, *opus cit.*, p. 456-457.

(37). — Calcula-se em 25.000 o número de rezes saídas da Vacaria, em 1907. Destas 15.000 foram conduzidas pelos boiadeiros mineiros via Santana de Paranaíba-Uberaba, 5.000 para São Paulo pela Estrada Boiadeira, aberta

pelo costume e atrai-la para o novo circuito, e para um novo mercado consumidor de gado magro para engorda era preciso criar um grande centro de engorda que atraísse os vendedores matogrossenses. Surgiu então a idéia de transformar Indiana, na boca da mata, erigida para abastecer o Porto Tibiriçá, num grande centro distribuidor de gado magro de Mato Grosso e também num grande centro de engorda para abastecer o consumo paulista.

A Companhia estabeleceu dois centros de comércio de gado: Porto Alegre, em Mato Grosso, servido pela navegação do Rio Anhanduí, e Indiana, no Estado de São Paulo. Porto Alegre era não só centro de negócios de gado mas também sede de grande armazem da Companhia com que ela abastecia a região de gêneros diversos e capitaneava todos os negócios no Estado. Alí eram recolhidas as boiadas compradas. E à proporção que fossem entrando e descansando, depois de selecionadas, as boiadas iam seguindo para Indiana, o grande centro de engorda e de revenda. Alonso Junqueira foi designado responsável pela seção de Mato Grosso. De Mato Grosso, o gado vinha pela Estrada Boiadeira, atravessava a balsa no Rio Paraná e caminhava até Indiana. Após a engorda, os animais seguiam para São Paulo por uma outra estrada tipo boiadeira, depois de Campos Novos do Paranapanema, até encontrar as pontas dos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, onde embarcavam. Quando da chegada da ferrovia a Indiana (1917), os animais gordos eram embarcados alí mesmo.

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso organizou entre Indiana e Porto Tibiriçá, uma distância de 120 km, pela Estrada Boiadeira, 6 pousos: Lagoa, Esperança, Ribeirão Claro, Sucurí, Alegria, Porto Tibiriçá, (Ilustração Cartográfica nº 2) todos com 100 alqueires de área cada um, menos Porto Tibiriçá que tinha 160 alqueires, distando um do outro em média 25 km. Em cada um havia um galpão para os boiadeiros dormirem, um mangueirão para o gado beber água, descansar e onde eram reunidos para serem contados e pasto (mais ou menos uns 10 alqueires). Havia também uma casa de madeira simples para o “morador”, que tomava conta do pouso. Era um empregado da Companhia que prestava contas uma vez por mês do que arrecadasse das boiadas, nos escritórios em Indiana. A Companhia permitia que ele fizesse plantações de subsistência nas áreas do pouso. Além dos animais da Companhia que tinham o pouso de graça, o gado de outros proprietários pagavam por volta de \$200 por cabeça para pernoitar. Do lado do Estado de Mato Grosso, havia também ao longo da Estrada Boiadeira que vinha da Vacaria em demanda ao Porto 15

por Diederichsen & Tibiriçá e 5.000 para o Paraguai. Vide Miguel Arrojado Ribeiro Lisboa, *Oeste de São Paulo-Sul de Mato Grosso*, Rio de Janeiro 1909, p. 145.

para as necessidades da própria Companhia, mas não eram recusados transportes a pessoas e mercadorias dos moradores da região.

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso foi proprietária de grandes extensões de terra. Contam-se entre suas propriedades no Estado de São Paulo: gleba Caiuá-Veado, próxima ao Porto Tibiriçá, concessão de terras devolutas pelo Estado de São Paulo, com 72.000 hectares (38); pousos da Estrada Boiadeira, num total de 2.000 alqueires, comprados da viuva Militânia Cândida Marques, dentro da Fazenda Pirapó-Santo Anastácio (39); gleba Indiana, nas proximidades da cidade de Indiana, compreendendo as fazendas Laranja Doce, Capivarí, Flores e Jaguaretê, com aproximadamente, 70.000 hectares; Fazenda Montalvão, nas proximidades da cidade de Presidente Prudente, com aproximadamente, 70.000 hectares; Fazenda MonteAlegre, à margem direita do Rio do Peixe, perto da cidade de Mariápolis, com aproximadamente, 14.000 hectares. No Estado de Mato Grosso, havia as seguintes propriedades: Fazenda Formosa, à margem direita do Rio Pardo, e Fazenda Limeira, à margem esquerda do Rio Pardo, num total, aproximado, de 72.000 hectares; Fazenda Pedra, à margem direita do Rio Pardo, exatamente no ponto da confluência deste com o Anhanduí, com aproximadamente, 66.000 hectares; Fazenda Porto Alegre, à margem direita do Rio Anhanduí, com aproximadamente, 28.000 hectares; Fazenda São Francisco, à margem esquerda do Rio Anhanduí, vizinha com a anterior, com aproximadamente, 40.000 hectares; Fazenda Samabaia dividida em quatro glebas: Caiuás, Iguasú, Machado e Recanto, desde o Rio Ivinhema até o Rio Samambaia, com aproximadamente, 76.000 hectares (40). (Ilustração Cartográfica nº 3).

Algumas dessas áreas de terra foram cortadas em lotes que variavam entre 5, 10, 20 alqueires e vendidos às pessoas que a partir da década de 20 começaram a engrossar a população da Alta Sorocabana em busca da concretização da terra própria e para aproveitar o surto cafeeiro que caracterizou o período. A técnica de corretagem era a usada por todas as companhias de colonização da época: corretores percorriam as zonas velhas de São Paulo e outros Estados, decantando as oportunidades da zona nova da Alta Sorocabana e traziam nacionais ou imigrantes para adquirirem seu lote. O pagamento era feito com pequena entrada e o resto a prestações anuais. Foram também

(38). — Registro sob nº 1649, Livro nº 3c, p. 155, em Presidente Prudente, em 23-10-1924.

(39). — Escritura de 21-2-1912, 2º Tabelionato da Capital de São Paulo.

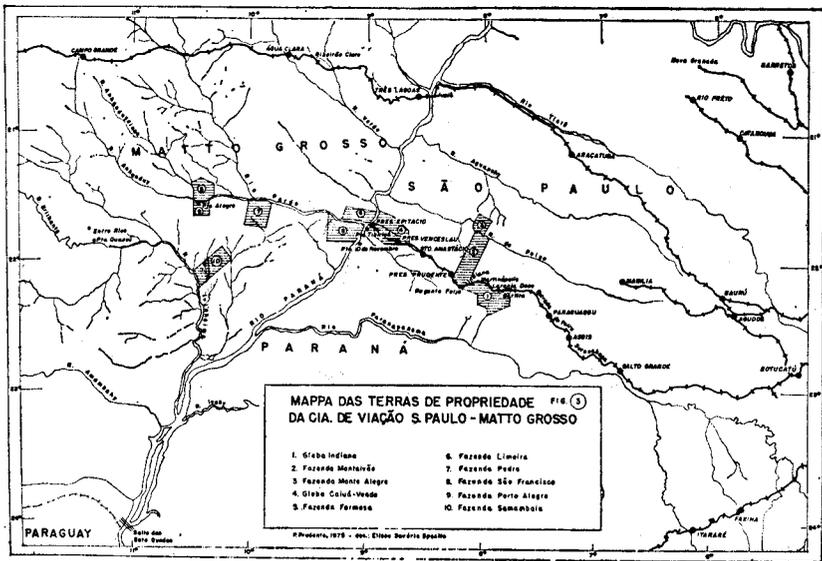
(40). — Essas informações foram prestadas por Wladimir Kubik, funcionário da Companhia, e com exceção das 2 primeiras propriedades, as áreas das outras foram citadas de memória. Entrevistas realizada pela Profª Vera Maria Rodrigues que cedeu a informação.

fundados núcleos urbanos em terras da Companhia, para oferecerem suporte comercial e de serviços aos lotes rurais. Assim surgiram Regente Feijó, patrimônio de Santo Antônio, no município de Indiana, Vila Alegre, no município de Martinópolis, Indiana e a cidade de Mariápolis, todas no Estado de São Paulo.

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso passou do controle acionário de Arthur Diederichsen e Francisco Tibiriçá para Heinrich Sloman, capitalista alemão que também possuía minas de salitre no Chile, por volta de 1928-1930 (41), e por volta de 1940, a Companhia foi comprada por Jan Bata, de origem checa, na família de quem ela ainda hoje se mantém.

Em conclusão, a abertura da estrada da Vacaria, Estado de Mato Grosso, ao Rio São Mateus, Estado de São Paulo; a criação da firma Diederichsen & Tibiriçá e depois da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso; a implantação da navegação fluvial pelos Rios Paraná, Anhanduí, Pardo e Ivinhema; os armazéns abastecedores de Porto Alegre e Entre Rios e o entreposto de gado em Indiana foram de muita importância para a integração à economia nacional do sul de Mato Grosso e do sudoeste paulista.

O sul de Mato Grosso, graças às vias de comunicação permanentes e mais próximas do importante mercado que era São Paulo, tinha



(41). — Informação obtida na entrevista de Francisco Antônio Esteves ao Prof. Armem Mamigonian, em 15-2-73, e cedida por este.

um escoadouro seguro para a sua produção criatória. A navegação fluvial e os armazens da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso representavam um abastecimento mais econômico e regular, quebrando um isolamento prejudicial.

O sudoeste de São Paulo, de “região desconhecida”, passou a ser explorado, realizando a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, ação pioneira de ocupação e de incremento econômico regional, graças ao fornecimento do entreposto de Indiana. Os empreendimentos de exploração econômica da região tinham, assim, na criação de gado mais uma opção. Entretanto, deve-se ressaltar que a ampla ocupação da área ocorreu somente com o avanço do café que, principalmente na década de vinte, recebeu estímulos governamentais de monta. Quando a Estrada de Ferro Sorocabana chegou, em 1917, a Indiana, e em 1922, a Presidente Epitácio, a importância da Estrada Boiadeira em território paulista, diminuiu mas continuou fundamental para o Estado de Mato Grosso. A ferrovia era a nova opção de transporte dos animais e mercadorias, mas o pioneirismo da Estrada Boiadeira e dos homens que a construíram e a mantiveram, havia cumprido um papel relevante. (Ilustração Cartográfica nº 4).

