

JULIANA SANCHES SILVA BONFIM

**COLONIZAÇÃO PARTICULAR: ATUAÇÃO DA
COMPANHIA VIAÇÃO SÃO PAULO – MATO
GROSSO (1940-1960)**

JULIANA SANCHES SILVA BONFIM

**COLONIZAÇÃO PARTICULAR: ATUAÇÃO DA
COMPANHIA VIAÇÃO SÃO PAULO – MATO
GROSSO (1940-1960)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Grande Dourados, para obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Cimó Queiroz

Dourados – 2009

981.7 Bonfim, Juliana Sanches Silva
B965c Colonização particular : atuação da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso (1940 – 1960). / Juliana Sanches Silva Bonfim. – Dourados, MS : UFGD, 2009.
122f.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Queiroz Cimó
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Grande Dourados.

1. Companhia Viação São Paulo (Mato Grosso) - História. 2. Bata, Jan Antonin , 1898-1965. 3. Mato Grosso do Sul – Colonização. 4. Mato Grosso do Sul – História. I. Título.

JULIANA SANCHES SILVA BONFIM

**COLONIZAÇÃO PARTICULAR: ATUAÇÃO DA
COMPANHIA VIAÇÃO SÃO PAULO – MATO
GROSSO (1940-1960)**

COMISSÃO JULGADORA

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE

Presidente e orientador _____

2º Examinador _____

3º Examinador _____

Dourados, ____ de _____ de _____.

DADOS CURRICULARES

JULIANA SANCHES SILVA BONFIM

NASCIMENTO: 24/04/1984 – São Bernardo do Campo /SP

FILIAÇÃO: Ademir Aparecido da Silva

Maria Cecília Sanches

2002/2006: Curso de Graduação em História.
Universidade Federal de Mato Grosso do
Sul (UFMS), campus de Três Lagoas/MS.

2006/2009 Curso de Pós-Graduação em História, nível
de Mestrado, na Universidade Federal da
Grande Dourados (UFGD).

RESUMO

O trabalho trata da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso, uma companhia que nasceu em 1908 da evolução da firma Diederichsen & Tibiriçá, firma esta que num primeiro momento estava ligada à construção de uma estrada de rodagem que estabeleceu ligação entre o Estado de São Paulo e a região da Vacaria, no sul de Mato Grosso. Sua evolução caracteriza uma nova fase onde a companhia passa a explorar o transporte e a navegação no rio Paraná e seus afluentes, o comércio de gado, núcleos coloniais e comércio de terras, agricultura, arrecadação de taxas nas zonas de suas concessões, empreendimento industrial e comercial. A partir de 1939, quando o imigrante tcheco Jan Antonin Bata adquire a companhia, embora também tratasse de outros negócios na empresa, sua maior ênfase esteve na construção de núcleos coloniais que deram origem a algumas cidades no Estado do atual Mato Grosso do Sul, como Batayporã e Bataguassú, e no Estado de São Paulo como Batatuba, Indiana e Mariápolis. A trajetória histórica de Mato Grosso como também algumas contribuições do Estado de São Paulo ajudam a entender um pouco mais o meio em que a companhia foi criada e no qual ela permaneceu com seus empreendimentos, principalmente no que diz respeito ao governo de Getúlio Vargas, até uma considerável queda nas suas atividades a partir da década de sessenta após a morte de Bata.

Palavras chaves: 1) Companhia colonizadora, 2) Colonos, 3) Jan Bata, 4) Frente pioneira

ABSTRACT

This work deals with the Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso, a company that was founded in 1908 thanks to the evolution of the enterprise Diederichsen & Tibiriçá, which was at first connected with the construction of a high way between the state of São Paulo and a region called Vacaria, located in the south of Mato Grosso. Its evolution characterizes a new phase in which the company starts to explore the means of transportation, and shipping in the Paraná river and its streams as well as cattle trading, colonial nuclei and farm trading, agriculture, tax collection in its concession zones, industrial and commercial enterprises. From 1939 on, when the Czech immigrant Jan Antonin Bata buys the company though also engaged in other businesses run by the company, his greatest emphasis was on the building of colonial nuclei that promoted the creation of some cities in the state now called Mato Grosso do Sul. These were the new-born cities: Batayporã and Bataguassú. Batatuba, Indiana and Mariápolis were the new-born cities in the state of São Paulo. Both the history of Mato Grosso and some of the contributions of the state of São Paulo help to acquire a broader understanding of the way in which the company was created and also how it kept its endeavors, particularly where the period Getúlio Vargas governed is concerned until a significant decrease in its activities in the sixties after Bata's death.

Key words: 1) Colonizing company, 2) Colonists, 3) Jan Bata, 4) Pioneer front

PAI E PAIS...

Dedico ao meu *pai celestial*, que me deu a oportunidade de vida para a realização de sonhos, sonhos, que sem ele na direção seriam impossíveis de serem alcançados, pois nada acontece nesta vida sem sua permissão. Obrigada Senhor pela sua grandiosa magnitude presença na minha vida!

Aos meus *pais*, Ademir Aparecido da Silva e Maria Cecília Sanches, que incentivaram os meus estudos e apostaram na minha educação quando, mesmo sem condições de pagarem à única escola particular de uma cidadezinha do interior de São Paulo, fizeram um sacrifício enorme para que fosse garantido um ensino médio de qualidade que me proporcionasse o ingresso em uma Universidade Federal. Essa perspectiva de garantirem o que para eles tem uma valiosa importância, possibilitou que aos dezessete anos eu saísse de casa para cursar História em Três Lagoas, Mato Grosso do Sul, o apoio e sacrifício deles foram essenciais para que eu desse valor naquilo que tinha proposto a fazer, tentando desta forma aproveitar o máximo de tudo àquilo que estava vivenciando na construção dos primeiros alicerces da minha vida profissional. Foi em meio a esse processo que ao final da graduação almejei ir mais além, e o curso de pós-graduação veio nesta direção. Portanto dedico todo esforço de me tornar Mestre a eles, não apenas por um título, mas por me fazer sentir participante ativa em um contexto que permite tanto oferecer a sociedade um mínimo de reflexão sobre a história de uma companhia colonizadora, como também permite que eu me sinta útil como mulher, mulher filha e mulher cidadã.

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos vão além do que eu posso escrever, as pessoas e as instituições a serem agradecidas são inúmeras, vou tentar através da escrita demonstrar o quanto foram importantes essas participações na minha trajetória.

Tudo começou a ter sentido, enquanto busca da minha vida profissional, quando cursava o ensino médio na *Escola Objetivo* de Cardoso, no Estado de São Paulo. O contato com pessoas que almejavam um futuro com bases educacionais me incentivou na busca de uma Universidade Federal que garantisse um melhor resultado. Deixo registrado o meu agradecimento aos colegas, professores e diretores da Escola Objetivo de Cardoso por me ajudarem a pensar num futuro diferente.

O meu segundo passo profissional foi dado na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul onde recebi meu diploma de licenciada em História. A Universidade em si, apesar das condições precárias que passava na época da minha graduação, foi um campo muito frutífero, conheci pessoas diferentes e interessantes de se conviver, cada um com sua maneira de pensar e refletir sobre a história, os professores eram guerreiros cada qual com a sua filosofia. Um ponto muito significativo na minha graduação foi quando tive a oportunidade de conhecer o professor José Carlos Ziliani, que por felicidade foi meu orientador por dois anos. O que até em determinado momento acreditava ser importante na graduação, assistir às aulas, fazer os trabalhos e tirar boas notas nas provas, depois de conhecer o Ziliani percebi que o caráter de universitário ia muito além. Iniciei minha carreira de pesquisadora como voluntária do CNPq, com um

projeto destinado à organização da documentação do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã, MS, onde estabeleci minhas primeiras relações com pessoas essenciais para meu atual projeto de pesquisa. Foi no Centro de Memória que surgiram minhas primeiras indagações, as variadas facetas do objeto, os caminhos e descaminhos das pesquisas que culminaram no projeto de mestrado. Portanto agradeço a todos da *Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, campus de Três Lagoas*, em especial o professor *José Carlos Ziliani*, por terem acreditado em mim.

O contato com o Centro de Memória Jindrich Trachta representou uma experiência muito gratificante, não foi apenas um simples local onde eu estabelecia contato para ter acesso a materiais que serviriam de fonte para a minha pesquisa, esse local foi um espaço de relações, trocas de experiências, convívio, sentimentos. Ali tive o prazer de conhecer pessoas que abriram as portas de suas casas, de suas lembranças, de suas vidas, para compartilhar, até então com uma mera desconhecida, o que eles e seus familiares tinham vivenciado. Agradeço o *Centro de Memória Jindrich Trachta*, à *família Bata*, a *família Andrade*, os ex-trabalhadores da CVSP-MT *Lione Umberto*, *José Enz* e *Romero*. No entanto, com um afeto mais que especial e sincero agradeço a *família Trachta*, que dispuseram de um cuidado todo especial. Muito obrigada!

Na busca de uma Instituição que tivesse condições de auxiliar no crescimento do meu objeto de pesquisa, encontrei no mestrado em História da Universidade Federal da Grande Dourados atributos que serviram de significativos alicerces nessa nova construção. Esse processo foi constituído de algumas fases. A primeira foi o contato com a sala de aula, o que deixou saudades de colegas e professores que ajudaram nos primeiros passos do projeto, estes foram, Márcia, Leisa, Sônia, Paula, Lourenço, Tiago, Leandro, João, Adilson, Ivandro, Ronei, Cimó, Cláudio, Eudes, João Carlos e Jérri. Já a segunda fase, a elaboração da qualificação, o número de participantes se tornou bem

reduzido, porém conseguimos vencer com êxito contando com Cimó, Márcia, Cláudio e João Carlos. Na terceira e última não terminei com muitos, mas com certeza com os melhores, em primeiro lugar Deus e em segundo o Cimó. Portanto agradeço o *Mestrado em História da Universidade Federal da Grande Dourados* e aos colegas citados.

Paulo Roberto Cimó Queiroz, professor, pesquisador, doutor, orientador, competente, compreensivo, educado, bom profissional, inteligente, mas antes de todas essas qualidades este homem é algo difícil de encontrar, ele é AMIGO. Obrigada professor, isso é muito sincero, você em todos os instantes acreditou que eu era capaz, me incentivou, me deu força em um dos momentos mais difíceis da minha vida, e nunca deixou faltar nada, se o trabalho talvez não tenha ficado excelente não foi por falta de competência do orientador, porque isso o senhor tem de sobra. Peço que Deus abençoe a sua vida e lhe retribua tudo o que o senhor tem feito de coração sincero àqueles que precisam de sua orientação. O senhor é mais que um orientador, o senhor é amigo!

Agradeço a Fundação de Apoio ao Desenvolvimento de Ensino, Ciência e Tecnologia do Mato Grosso do Sul – FUNDECT, por ter financiado meus estudos de mestrado, o que se iniciou pela chamada FUNDECT/CAPES nº 05/2006 – Mestrado, e também por desenvolver este trabalho que auxilia milhares de pesquisadores que precisam de incentivos para contribuir, em diversas áreas, no crescimento do Brasil.

Durante a fase de escrita da dissertação estive na *Universidade de Brasília - UnB*, à qual estendo meus agradecimentos por ter cedido um espaço geográfico, em especial à *Profª Drª Tereza Cristina Novaes Marques*, que repartiu sua sala com os meus livros, documentos, caixas e papéis, pelo simples intuito de ajudar uma pessoa que naquele momento procurava um espaço para poder produzir. Muito obrigada!

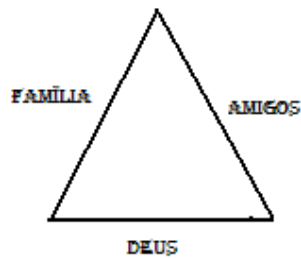
Por último, e não menos importante, agradeço o que é de mais especial na minha vida, o meu Deus todo-poderoso, sem o qual não estaria aqui, a todos os meus

familiares que sempre estiveram comigo e a todos meus amigos que me ajudaram nessa árdua tarefa. E de forma mais específica:

A Deus: *Pai, Filho e Espírito Santo*, a ti pertencem todas as minhas coisas!

Família: *Denílson e Ana Luiza*, a vocês pertencem todo amor de esposa e mãe!

Amigos: *Filomena e Betânia*, a vocês pertencem toda a admiração e carinho de amiga!



OBRIGADA!

“E apliquei o meu coração a conhecer a sabedoria e a conhecer os desvarios e as loucuras, e vim a saber que também isto era aflição de espírito. Porque na muita sabedoria há muito enfado; e o que aumenta em ciência, aumenta em trabalho.”

“Eis que tudo era vaidade!”

(Eclesiastes 1:14,17 e 18)

LISTA DE FIGURAS

(todas as figuras estão no Anexo)

Imagem n° 01- Jan Antonin Bata

Imagem n° 02 – Batatuba-SP

Imagem n° 03 – Fábrica de calçado Bata em Batatuba-SP

Imagem n° 04 – Complexo da Cia. CIMA e da CVSP – MT em Indiana-SP

Imagem n° 05- Madeirovia

Imagem n° 06 – Mariápolis-SP

Imagem n° 07 – Bataguassú e Batayporã-MS

Imagem n° 08 – Vladimir Kubik e Tte. Nelson V. de Oliveira

Imagem n° 09 – Jindrich Trachta

Imagem n° 10 – Construção das primeiras casas da CVSP – MT em Batayporã-MS

Imagem n° 11 – Vista da av. Antonia S. Mustafá em Batayporã (fim da década de 1950 e início da década de 1960)

Imagem n° 12 – Olaria da CVSP – MT em Batayporã-MS

Imagem n° 13 – Construção da serraria da CVSP – MT em Batayporã-MS

Imagem n° 14 – Transporte de madeira

Imagem n° 15 – Extração de erva-mate (década de 50)

Imagem n° 16 – Áreas colonizadas e a colonizar pela CVSP – MT (núcleo colonial Presidente Kennedy)

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS, 14

INTRODUÇÃO, 16

CAPÍTULO 1 – Nos caminhos da colonização: políticas e transformações, 28

CAPÍTULO 2 – Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso: trajetória e dinâmicas, 64

CONCLUSÃO, 96

FONTES, 101

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 102

ANEXO, 105

INTRODUÇÃO

Um trabalho de pesquisa, de acordo com Vieira et alii (1991, p. 44), é fruto de um procedimento muito pessoal do pesquisador, pois a maneira de conduzi-lo e as formas de abordagem do objeto dependerão de sua experiência de vida, e isso resultará num diálogo muito pessoal com as fontes e a teoria. Assim, inicialmente nos colocamos como sujeitos ativos a partir do momento em que nos voltamos para o estudo do objeto com olhar do presente escolhendo as formas de registro, fazendo opções, pontuando caminhos e procurando saídas para o presente e para o futuro.

Olhando a pesquisa por este âmbito, não seria mais do que necessário apresentar em que meio ela está sendo produzida além de apontar quais os caminhos percorridos e, ao mesmo tempo, os caminhos “despercorridos” durante sua gestação.

O contato com a temática deste trabalho advém da experiência com um projeto de iniciação científica voluntária no ano de 2003, no período de graduação do curso de História na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul em Três Lagoas, onde mesmo com pouco incentivo¹ à pesquisa existiam alguns professores com a preocupação de levar uma minoria ao mundo da iniciação. Nessa direção, o projeto de iniciação científica "Construção e Organização do Centro de Memória Jindrich Trachta",

¹ Em 2003, na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, mais especificamente no campus de Três Lagoas, o curso de História estava passando por sérias dificuldades, principalmente no quadro de professores. A exemplo da segunda turma de História deste referido ano, o quadro de professores era composto por professores substitutos que cumpriam seus deveres profissionais realizando jornadas de trabalho duplas, ou até mesmo triplas. Sobretudo, os baixos salários não proporcionavam condições de mantê-los integralmente na tarefa de desenvolver pesquisas com qualidade. Atualmente observam-se mudanças, de modo que, ainda que o quadro de professores continue reduzido, os graduandos contam com profissionais com uma maior dedicação ao meio científico.

vinculado ao projeto financiado pela Fundect "Resgate e Construção da Memória e da História da Colonização do sudeste de Mato Grosso do Sul", coordenado pelo Prof. Dr. Luiz Carlos Batista em conjunto com mais dois professores pesquisadores, Ms. José Carlos Ziliani e Ms. Carlos Martins Jr, proporcionou um intenso contato com uma grande quantidade de documentos relacionados à Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (CVSP-MT)², que por sua vez suscitou vários outros questionamentos. O desenvolvimento daquele projeto consistiu na organização da documentação do Centro de Memória Jindrich Trachta, em Batayporã – MS, o que possibilitou a busca de alguns conhecimentos na área arquivística. Na busca desses conhecimentos foram feitas em torno de quatro viagens ao Arquivo do Estado de São Paulo, onde na primeira vez foi estabelecida apenas uma visita por motivo de conhecimento do arquivo que possui um grande porte. Em outras viagens foram realizadas oficinas relacionadas à arquivologia, proporcionando assim ferramentas para uma melhor organização e manuseio dos documentos que se encontravam no Centro de Memória.

Essa organização do acervo documental e fotográfico do Centro de Memória contribui para reagrupar elementos que auxiliam na compreensão histórica da colonização da região sudeste de Mato Grosso do Sul³ e oeste de São Paulo, além de proporcionar meios para o entendimento de processos históricos vivenciados por sujeitos ímpares, que tiveram sua importância, não podendo ser esquecidos pelo tempo ou pela falta de materiais que possibilitem esse entendimento.

² Para melhor compreensão do leitor houve a necessidade de construir uma abreviatura da Cia. de Viação São Paulo – Mato Grosso ao ser analisada e referenciada constantemente como objeto central no decorrer deste trabalho.

³ Em 1977, o Estado de Mato Grosso sofreu uma divisão que gerou a constituição de dois Estados, ao norte ficaria o Estado chamado de Mato Grosso e ao sul ficaria o Estado chamado de Mato Grosso do Sul, portanto, quando nos referimos ao sudeste de Mato Grosso do Sul seria a região sul de Mato Grosso antes de sua divisão.

A memória da humanidade supõe que os conhecimentos possam ser transmitidos de uma geração para a próxima, de uma sociedade para a outra, de uma cultura para outra, de uma região geográfica para outra. Dito em outros termos, a memória, numa acepção mais social e menos cognitiva, pressupõe o registro de informação, registro este feito em um suporte, condição na qual a informação pode ser transportada no espaço - enquanto registro - e ser acessada em outros momentos – porque houve registro (PALLETA & YAMASHITA, 2004, p. 7).

Nesse sentido se observa a importância da preservação dos registros de informação, pois os processos históricos que estão registrados seguem um conjunto de fatores que possibilitam a sustentação de suas análises e reflexões, e auxiliam significativamente a preservação da memória e da história de regiões e sujeitos.

Resultante de um inesperado conjunto de relações que se estabeleceram entre a equipe do projeto⁴, a família responsável pelo Centro de Memória Jindrich Trachta, da cidade de Batayporã, e diplomatas da Embaixada e do Departamento de Estado da República Tcheca, foi organizada uma exposição “itinerante” com materiais do acervo documental e fotográfico, organizados e disponibilizados pelo projeto. Essa exposição, com o título “Passos Tchechos em Terras Brasileiras”, contou com o apoio financeiro do Ministério das Relações Exteriores da República Tcheca. A exposição realizou-se em dezembro de 2003, nas cidades de Batayporã e Bataguassú; em maio de 2004, na cidade de Aquidauana, durante o XIII Encontro Estadual de Geógrafos na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul; em outubro de 2004, na cidade de Campo Grande, durante o VII Encontro de História de Mato Grosso do Sul, no Campus da Universidade Católica Dom Bosco; em dezembro de 2004, e 2006, na cidade de Três Lagoas, durante a Semana de História na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul; e em outubro de 2006, na cidade de Dourados, durante o VIII Encontro de História de Mato Grosso do Sul na Universidade Federal da Grande Dourados. Seu objetivo consistiu em tornar

⁴ Neste contexto as pessoas participantes diretamente do projeto eram o professor Ms. José Carlos Ziliani e a acadêmica Juliana Sanches Silva.

pública uma parte da história, da cultura e da memória dos imigrantes tchecoslovacos para o Brasil nas décadas de 1940 e 1950, bem como de migrantes oriundos de outras regiões do Brasil para o oeste de São Paulo e para o sudeste de Mato Grosso do Sul, além de mostrar a importância destes na colonização de algumas regiões brasileiras.

Além de proporcionar a elaboração de exposições, foram enviados trabalhos a vários encontros, semanas, seminários, congressos, etc., aumentando cada vez mais o contato e a familiaridade com os assuntos sobre colonização. Várias viagens foram feitas a Batayporã em virtude da organização da documentação, prioridade da iniciação científica, e esta possibilitou a abertura de um leque de diversos temas e objetos a serem pesquisados.

Com a abertura de caminhos diversos para a pesquisa, passamos a querer adentrar cada vez mais nas questões que tratassem sobre a colonização. Assim, surgiu a curiosidade em pesquisar a CVSP-MT presente na maioria da documentação que organizamos no Centro de Memória Jindrich Trachta, sendo esta uma Cia. que colonizou alguns municípios no sudeste de Mato Grosso do Sul, como Bataguassú e Batayporã. No entanto, o amadurecimento deste enfoque inicial possibilitou perceber que trabalhar somente com o sudeste de Mato Grosso do Sul não se sustentava. Isto porque a CVSP-MT não se encontrava aprisionada nos recortes físicos de um único Estado, ela transpunha o rio Paraná e participava também da colonização além fronteira, como por exemplo, os municípios de Indiana, Mariápolis e Batatuba no Estado de São Paulo. Dentro dessa perspectiva, notou-se a necessidade de ultrapassar essas demarcações pré-estabelecidas e tentar entender as relações da Cia. com as regiões onde ela atuou. Portanto, direcionar também o olhar para o oeste do Estado de São Paulo.

Ao refletir sobre este novo enfoque, outro problema foi apontado. Num primeiro momento vislumbrava-se tratar mais dos empreendimentos da Cia. no sentido da

reprodução de capital, em que tínhamos a pretensão de apontar que esta visava, por meio da repartição dos lotes de terra e sua comercialização, reproduzir seu capital investido. Agora, nos deparamos com um discurso que, ironicamente, ao tratar de reprodução de capital, contribuiu para a reprodução de um discurso “óbvio e vazio”, pois ao tratar apenas da questão econômica acabávamos nos esquecendo que a companhia de colonização a transpunha.

Num segundo momento, passamos a pensar na figura de Jan Antonin Bata, personagem intrigante para a história do período. Bata foi um empresário tcheco, dono de um grande complexo industrial calçadista, que durante o período pós-primeira Guerra Mundial, enquanto muitos tentavam sobreviver aos destroços, seus empreendimentos cresciam em volume e renda. Bata possuía fábricas em vários países e o cerco começou a se fechar quando as grandes potências em guerra passaram a enxergá-lo como uma ameaça. Conforme relatos de Arambasic & Silva (2003, p. 32-36), com o agravamento da expansão do nazismo e a invasão e anexação dos Sudetos da antiga Tchecoslováquia, as empresas foram obrigadas a atender as exigências da Alemanha nazista, fabricando provisões para o seu exército. Em decorrência destas pressões Bata acaba emigrando para os Estados Unidos, onde também sofre pressões, decidindo então vir para o Brasil. Em 1941, já instalado em terras brasileiras, dedicou-se a vários empreendimentos, dentre eles a CVSP-MT, desenvolvendo projetos de colonização que resultaram no surgimento de alguns municípios.

Imersa nesse contexto surgiu a necessidade de levar este tema a ser desenvolvido em um programa de pós-graduação que oferecesse alicerces teórico-metodológicos coerentes com a problematização deste objeto, que até então, encontrava-se em condições “brutas”, merecendo assim ser lapidado.

Neste sentido, foi apresentado um projeto de pesquisa ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul – UFMS, no campus de Dourados, atualmente Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD. Tal projeto tinha como principal objetivo compreender o contexto histórico em que a CVSP-MT desenvolveu seus empreendimentos colonizadores, enfocando o período desde que Jan Antonin Bata compra a Cia., em 1939⁵, até a década de 1960. Em meio a este objetivo geral, estão presentes ainda: a) Discutir os empreendimentos colonizadores da CVSP-MT, no governo do Estado Novo de Getúlio Vargas, momento em que se intensifica o processo de ocupação de “espaços vazios”, entendido naquele contexto, como “Expansão da Fronteira Oeste”; b) Analisar a relação da Cia. com os colonos oriundos de outras regiões, colonos estes que tentavam se instalar nas terras pertencentes à Cia., que desenvolvia o processo de colonização; c) Contextualizar a posição da Cia. no governo de Getúlio Vargas durante seu segundo governo iniciado em 1951, momento em que a Cia. e Bata passam a sofrer com a política de nacionalização do governo; d) Estabelecer paralelos possíveis entre a CVSP-MT e algumas companhias colonizadoras da região, para apontar as peculiaridades da CVSP-MT, buscando compreender o “silêncio historiográfico” que se faz sobre ela.

Em relação ao primeiro ano no Programa de Pós-Graduação em História da UFGD, tudo pareceu deslumbrante. Em primeiro lugar, pela sensação de missão cumprida por ter entrado no mestrado e, em segundo lugar, por achar que o projeto está “redondinho” pelo simples fato de ele ter passado no processo seletivo. Não é raro observar que a grande maioria dos mestrandos, no primeiro ano, além de estarem passando por esse processo de “euforia”, estão apenas preocupados em “tirar notas” nas disciplinas ou obter os créditos, deixando em segundo plano a pesquisa. No entanto,

⁵ Bata adquire a CVSP-MT em 1939, porém ele só chega ao Brasil em 1941.

embora as disciplinas tenham seu papel e sua importância, o processo de construção da pesquisa é essencial. Iniciá-la a partir do segundo ano acaba de certa forma “prejudicando” pelo fato do curto período de tempo que regulamenta o programa. Desta forma, ao adentrar o segundo ano o processo de pesquisa já deve ter sido iniciado, ao menos a coleta de fontes e a leitura de referenciais teórico-metodológicos necessitam estar encaminhados. Mas as dificuldades não param por aí, a questão do tempo percorre toda a elaboração da dissertação, os famosos “prazos” estão presentes a todo o momento. Em especial, se o mestrando está imerso no mundo do trabalho, geralmente ocupado com a docência, o “pouco” tempo novamente é obstáculo. Tempo para preparar aula para os alunos, tempo para corrigir provas e trabalhos, tempo para os diários, tempo para reuniões de pais, conselhos de classe, sábados letivos, festas juninas, maratonas, exames, e outras mais coisas para oferecer uma educação de “qualidade” à sociedade.

Todos sabemos da necessária disponibilidade para a realização da pesquisa assim como sua viabilidade, contudo o “atropelo” causado pela “ânsia” produtivista que impulsiona a desenvolvermos por vezes uma pesquisa sem ao menos “digerir” elementos essenciais. A compreensão não apenas de um determinado recorte espacial e temporal, ao fragmentarmos ou reduzirmos nosso trabalho a micro-análise, esquecendo-nos das relações com o macro e também com a interdisciplinaridade.

Neste sentido, quando é chegado o “esperado” segundo ano de mestrado, para que o aluno inicie a partir de agora a sua prioridade de escrever a dissertação, a grande euforia diminui, o contato com os professores e colegas do programa cessa quase que por completo. Os prazos se tornam cada vez mais palpáveis, além da possibilidade de ocorrerem certos imprevistos como, no caso da mulher, a surpresa de uma gravidez, que acaba por mudar completamente a direção de seus ideais. A partir disto, há uma brusca

mudança de espaços, de relações, um vislumbre de casamento, a concepção de um filho, mudanças de prioridades, bagunças de pensamentos, e em meio à gestação de um filho, em que lugar ou plano permanece a “gestação” de uma dissertação?

Entender esse meio é de suma importância para identificarmos o espaço em que essa dissertação foi, ou está sendo produzida, observando assim, os caminhos percorridos, as dificuldades encontradas, o pensamento de quem escreve, estabelecendo desta forma um elo entre quem lê e quem escreve.

As conversas estabelecidas entre orientador e orientado são importantes para percebemos que o projeto não estava tão “redondo” assim, e essa experiência acabou delimitando e direcionando melhor a proposta inicial do projeto, levando a outras abordagens que não fogem muito da idéia geral, mas proporcionam outras formas de tratar alguns temas relevantes à pesquisa.

Percebemos que seria adequado fazer uma adaptação nas datas propostas para desenvolvermos o enfoque principal, 1930-1960. Deste modo, em contato com as fontes documentais e, uma reavaliação, optamos por tratar da CVSP-MT desde sua gênese. Percorrendo os caminhos que seus primeiros donos passaram para estabelecê-la, apontando quais eram seus objetivos iniciais, para posteriormente dar uma atenção ao período em que o imigrante tcheco Jan Antonin Bata adquiriu a Cia., em 1939, e iniciou o processo de desenvolvimento de uma política de colonização mais intensiva no oeste paulista e sudeste de Mato Grosso do Sul. Portanto, o enfoque muda para as décadas de 1940-1960. Período este em que encontramos fontes que nos mostram, a partir da década de 1940, que a Cia. começa a desempenhar um intenso papel na colonização no oeste paulista e, na década de 1950, no sudeste de Mato Grosso do Sul. Na década

seguinte, em 1960, observou-se uma significativa diminuição das atividades da Cia., tendo como causa, por hipótese, os problemas pessoais de Bata e sua morte em 1965.

O objetivo geral da proposta de pesquisa na realidade quase não se altera, mas os objetivos mais específicos acabam sofrendo reajustes e eliminações de alguns elementos que se pretendia trabalhar. Observamos que seria mais sensato analisar, entender e discutir primeiro a CVSP-MT, abrindo, segundo o Cimó, “um picadão”, para posteriormente em uma outra pesquisa, até mesmo num Doutorado, discutir a relação dos sujeitos históricos como os indígenas, colonos e funcionários, com a Cia.

Então estabelecemos para essa pesquisa a tentativa de compreender o contexto histórico em que a CVSP-MT desenvolve seus empreendimentos colonizadores, enfocando o período em que Jan Antonin Bata compra a Cia., em 1939, até a diminuição de suas atividades na década de 60. Propomos também como objetivos específicos: a) Percorrer os caminhos da construção da estrada de rodagem que interligou o acesso de gado entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso, onde observamos o surgimento da firma Diederichsen & Tibiriçá que, em 1908, muda sua razão social para CVSP-MT, além de analisar quais eram as atividades por ela exercidas; b) Discutir os empreendimentos colonizadores da Cia., durante o governo do Estado Novo de Getúlio Vargas, no momento em que se dá uma intensificação no processo de ocupação de espaços, entendido, naquele contexto, como “Expansão da Fronteira Oeste”; c) Situar a ação da Cia., especialmente no período de Bata, observando suas estratégias de colonização, suas intenções frente ao processo e os resultados obtidos.

Foi com o projeto desta forma que passamos pela qualificação em julho de 2007, o qual foi contemplado com nota máxima, percebendo assim que o processo de qualificação é um instrumento muito importante para que a dissertação, a partir daquele

momento, seja construída em meio a diretrizes mais definidas, e é claro, que mais cortes e mais reparos a partir daquele instante tiveram que ser pensados e feitos.

Durante um ano a dissertação deixou de ser gerada para dar espaço à geração de um casamento, geração de uma filha, geração de novos convívios, geração de novos espaços, e toda mudança causa perdas e acréscimos, como também todo novo causa insegurança de não saber o que está por vir. Todas essas sensações contribuem para um amadurecimento, além de percebemos que não damos conta de tudo, o sonho de uma dissertação perfeita, que desse conta de responder a todas as indagações sugeridas na proposta, dá espaço a frustrações, que servem muito para o nosso crescimento. O bacana disso tudo é que descobrimos que ninguém consegue dar conta de tudo, pelo menos no que diz respeito à área da história, por esse motivo é que a história vai muito além de tudo que pensamos ou idealizamos, sempre existe mais, e ao mesmo tempo em que você se frustra você se alegra em imaginar que existe muito mais a ser pesquisado, e que isso não tem um definitivo ponto final.

Chegamos à conclusão de que fizemos aquilo que o nosso meio vivido permitiu que fizessemos, esperando que ao menos uma simples idéia tenha contribuído para alguma parte da história. Portanto, vamos a partir desse momento discorrer o que realmente ficou desta pesquisa, depois de todo este processo.

No capítulo “Nos Caminhos da Colonização: políticas e transformações”, tentamos desenhar um panorama histórico do antigo Estado de Mato Grosso, referenciando também em alguns momentos o Estado de São Paulo, tratando das políticas de colonização e suas transformações no contexto das frentes pioneiras, trazendo para mais perto o espaço onde a CVSP-MT atuou. Percorremos assuntos como: as primeiras tentativas de ocupação, monções, mineração, Guerra do Paraguai, abertura do rio Paraguai, casas comerciais, erva-mate, charque, expansão da pecuária, frentes

pioneiras, políticas varguistas e políticas de colonização. Esse panorama não serve apenas de volume ou meras páginas a serem puladas para encurtar o caminho até chegar ao objeto, trata-se de discussão para que o leitor ou pesquisador do assunto possa entender como foram geradas as dinâmicas políticas resultantes no século XX, ou seja, quais foram os meios que constituíram a situação propiciadora da construção da CVSP-MT. Na construção do capítulo buscamos contribuições de alguns autores que auxiliaram como suporte nas idéias e discussões sobre o assunto, contando assim, com Costa, Monteiro, Holanda, Canavarros, Lapa, Costa, Corrêa, Corrêa Filho, Doratioto, Borges, Alves, Monbeig, Martins, Queiroz, Albanez, Moreno, Vasconcelos, Lenharo, Arruda, Oliveira, Capelato, Souza.

O capítulo “A Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso: trajetória e dinâmicas” trata da trajetória da CVSP-MT desde sua formação em 1908 até o esfriamento das suas atividades na década de 1960, tentando assim compreender o contexto histórico em que a Cia. desenvolve seus empreendimentos, em especial no período gerenciado pela figura de Jan Antonin Bata, apontando algumas de suas estratégias. Nesse segundo capítulo utilizamos bibliografia e fontes.

Em relação às fontes, são documentos referentes à CVSP-MT, encontrados no Centro de Memória Jindrich Trachta. Essa documentação conta com manuscritos de Bata que nos ajudam a perceber os seus “ideais colonizadores”, como também alguns estudos e projetos elaborados por ele onde se presenciavam seus objetivos com os projetos de colonização de algumas regiões no antigo Mato Grosso e oeste paulista.

Algumas entrevistas realizadas com três ex-trabalhadores da Cia., em Batayporã, em maio de 2007, nos ajudaram a perceber elementos que apontam para o comportamento da Cia. e seus empreendimentos na época em que estes sujeitos trabalhavam, dentre outros aspectos. Como também, um livro publicado pela família de

Bata e a família do senhor Jindrich Trachta⁶, que foi o representante da Cia. em Batayporã, relata uma breve trajetória de Bata e de Jindrich até suas chegadas no Brasil, o que nos ajuda a perceber um pouco mais a respeito do comando daquela Cia. O livro aponta quais foram os problemas enfrentados na efetivação da colonização nas terras da Cia. e também a enumeração de seus empreendimentos, como serraria, olaria, fábricas de calçados, marcenaria, armazéns e outros. É importante acentuar que a produção deste livro, assim como a constituição e a organização do Centro de Memória, fornecem vários elementos interessantes para a análise da CVSP-MT e de Bata. No entanto, nasceram de objetivos e desejos familiares, que estão carregados de sentimentalismo que nós, como historiadores, devemos estar sempre atentos para não correremos o risco de produzir uma história de “heróis” e “vilões”. A nossa preocupação principal está em apontar elementos que nos ajudem a compreender melhor a trajetória da CVSP-MT e identificarmos qual foi o seu papel na colonização de parte do antigo sul de Mato Grosso e do oeste de São Paulo.

Por fim, sem a intenção de estabelecer verdades prontas e aprisionadas, abrimos o campo da nossa pesquisa com a esperança que, do todo, algo possa ser aproveitado.

⁶ ARAMBASIC, D. L. Bata & SILVA, E. A. Trachta. *Passos tchecos em terras brasileiras*. Batayporã: OCTEB, 2003.

CAPÍTULO 1

Nos caminhos da colonização: políticas e transformações

Ao tentar traçar um panorama histórico de Mato Grosso e do atual Mato Grosso do Sul, podemos demonstrar que são antigos os primeiros registros da presença humana nesse território, o qual, há cerca de 2 mil anos, já estava ocupado por variadas etnias indígenas. Já no século XVI ocorreram as primeiras tentativas de fixação não-indígena nesse território, com a passagem de espanhóis pelo rio Paraguai, como também, em fins do mesmo século, a fixação de um núcleo chamado *Santiago de Xerez* pelos espanhóis em terras sul-mato-grossense, que durou até 1632. Nessa mesma região, no século XVII, jesuítas relacionados à Espanha tentaram se fixar, porém não obtiveram êxito (QUEIROZ, 2007, p. 2).

É interessante observar que no século XVII começaram também a despontar os chamados “bandeirantes”, que interessados em aprisionamento de índios passaram a trilhar terras mato-grossenses. Ao longo desse século os colonos paulistas iniciaram esse processo de aprisionamento de mão-de-obra indígena nas regiões mais próximas de sua região, passando com o decorrer do tempo a ter que enfrentar distâncias cada vez maiores para manter seus empreendimentos. Monteiro aponta de forma objetiva que, mesmo que estudiosos queiram demonstrar pretextos e resultados das expedições chamadas de bandeirismo, “a penetração dos sertões sempre girou em torno do mesmo motivo básico: a necessidade crônica da mão-de-obra indígena para tocar os empreendimentos agrícolas dos paulistas” (MONTEIRO, 2000, p. 57). Essa observação

vai ao encontro das reflexões de Sérgio Buarque de Holanda a respeito do maior interesse dos bandeirantes em capturar nativos indígenas, do que propriamente buscar ouro ou ampliar o território da colonização lusitana: “a cobiça do ouro representou, em realidade, fator tão pouco decisivo da penetração do território quanto o desejo atribuído por alguns autores aos sertanistas de São Paulo, de ampliar deliberadamente a área de colonização lusitana” (apud ALBANEZ, 2003, p. 21-22).

Moreno, ao analisar a formação territorial de Mato Grosso, estabelece uma relação entre os bandeirantes e a descoberta de ouro, sendo o movimento destes responsável por essa descoberta na região da atual cidade de Cuiabá, o que

estimulou o comércio e o abastecimento dessa zona aurífera através das monções que, partindo do rio Tietê (Porto Feliz), atingiram o rio Cuiabá. Essa aquavia foi utilizada durante todo o período colonial e constituiu-se, ao lado da estrada de terra – via Goiás – em elemento dinamizador das comunicações com o Centro-Oeste. [...] Durante a primeira metade do século XVIII a estrutura de poder em Mato Grosso restringiu-se, portanto, aos sítios auríferos, fruto do próprio processo de expansão de fronteira implementado pelos bandeirantes paulistas. (MORENO, 1993, p. 42).

A descoberta de ouro⁷ em Cuiabá (1718-1719), porção norte do antigo Mato Grosso, mudou os rumos de muitas coisas. As bandeiras, que já estavam sofrendo com as distâncias percorridas para encontrar cada vez mais escassa e resistente a mão-de-obra indígena, foram, de certa forma, “substituídas” pelas monções, isto é, expedições fluviais que passaram a efetuar a ligação entre São Paulo e Cuiabá. Já a coroa portuguesa passa, a partir de então, realmente a se interessar pela região, que agora começa a ser efetivamente ocupada, pois anteriormente não havia interesse em se ocupar a área, e somente agora, com a importância das minas, esse interesse surge, com o cuidado em mantê-las sob sua posse. Com relação ao sul do antigo Mato Grosso

⁷ A respeito desse assunto expomos aqui algumas idéias com base em Holanda (1990), Canavarros (2004), Lapa (1973), Queiroz (2007) e Albanez (2003).

(correspondente ao atual Mato Grosso do Sul), ele se tornou, naquele momento, um corredor de passagem para se chegar às minas cuiabanas.

Mesmo com a ocorrência de novas descobertas de jazidas de ouro, sobretudo no vale do rio Guaporé, a tendência da extração aurífera é declinante. O ouro, que era de aluvião, tornava-se cada vez mais difícil de ser extraído. Além disso, os encontros com os temíveis índios Paiaguás causavam temor aos monçoeiros, novas vias comerciais iam surgindo em concorrência às monções cuiabanas, e tudo isso contribuiu para uma diminuição das viagens fluviais em busca de ouro no Mato Grosso.

Como forma de garantir sua posse, tanto sobre as regiões auríferas quanto sobre a área de passagem das monções, a coroa portuguesa buscou assinar novos tratados de limites com a Espanha, em substituição ao obsoleto tratado de Tordesilhas; surgiram assim os tratados de Madri, em 1750, e Santo Ildefonso, em 1777 (cf. COSTA, 1999, p. 55-59).

Além disso, como parte de estratégias de manutenção de fronteiras conquistadas, a coroa portuguesa mandou construir vários fortes e povoações, sendo alguns na parte meridional da capitania: o Forte de Iguatemi em 1767, Coimbra em 1775, Corumbá em 1778 e Miranda em 1797, os quais, porém, não se desenvolveram como verdadeiros núcleos de povoamento.

Segundo Lúcia S. Corrêa, em consequência da decadência da produção extrativa de metais preciosos, Mato Grosso passou a apresentar uma difícil situação econômica. Com relação ao abastecimento dessa região, sua comunicação com as outras capitanias se tornava difícil e os caminhos utilizados pelas monções eram percorridos esporadicamente. Essa capitania passaria a depender quase que exclusivamente da

administração central, ela não conseguia se manter por si (CORRÊA, 1999, p. 81). A autora aponta que Mato Grosso, com a decadência do ouro, passou por um período longo de crise que perdurou até as vésperas da Guerra com o Paraguai (ibid., p. 83). Se levarmos em consideração o que aponta Corrêa, que a decadência das atividades mineiras, a precariedade das vias de comunicações, a carência de capitais e mão-de-obra, em conjunto com o seu isolamento, levaram essa região a não ter condições de competir com outras regiões atreladas ao mercado mundial, até mesmo em decorrência da Revolução Industrial, notamos que, na realidade, a região não tem um produto com o qual possa integrar-se aos mercados externos. No entanto, não podemos, ao mesmo tempo, deixar de olhar com mais clareza o processo de reorganização dessa região, abrindo condições para a pecuária se tornar uma atividade importante. Cabe ressaltar que até o século XIX o ouro ainda tem sua importância, pois ele serve de artigo de exportação para pagar o que se importa, isto é, o que não houve foi a exportação expressiva de outros produtos além do ouro. Já com relação à precariedade das estradas, não seria exatamente esse o caso; talvez devêssemos nos reportar à questão geográfica da distância: os caminhos eram precários em toda parte, no Brasil, mas percorrer algumas dezenas de quilômetros de caminhos precários é diferente de percorrer milhares de quilômetros. A carência de mão-de-obra e a falta de capital também não justificam o fato de a região não conseguir superar essa certa “decadência”; afinal, que decadência é essa que ainda no século XVIII aponta um crescimento na população de Cuiabá? E por que para a produção extrativa de ouro existiam mão-de-obra e capital?

Já a parte sul, correspondente ao atual Mato Grosso do Sul, permanece quase totalmente à margem dessas mudanças até a primeira metade do século XIX, quando passa a ser praticada nessa região, com maior importância, a pecuária bovina.

Borges utiliza autores como Lenharo, Volpato, Arruda, Corrêa, Aleixo e Alves para tentar explicar questões econômicas e políticas da história de Mato Grosso e atual Mato Grosso do Sul, com relação à passagem do extrativismo à pecuária.

Borges questiona as explicações para a chamada *falta de desenvolvimento* de Mato Grosso, fazendo um apanhado dos acontecimentos desde o século XVI, com as primeiras tentativas de ocupação do Mato Grosso, até o século XX, com as chamadas casas comerciais. Primeiro ele se reporta a Lenharo para discutir a tese do *isolamento*, tão utilizada por uma corrente da historiografia tradicional para justificar essa *falta de desenvolvimento*, o que, aliás, gera um mito ao atribuir a um grupo virtudes e heroísmo (BORGES, 2001, p. 21-22).

O interessante é que Borges nos leva a analisar de forma mais criteriosa a predominância das explicações da história de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul por “fatores externos”, relacionados inicialmente à Metrópole, fatores esses que, segundo essa corrente de pensamento, teriam *bloqueado* o *desenvolvimento autônomo* de Mato Grosso, o que acaba nos levando a olhar apenas para as questões externas, desqualificando os fatores internos que estavam acontecendo. Desse modo, Borges, em certa medida, tenta propor uma relativização da análise, sem extremismos.

Não caberia apenas pensar que a Metrópole explorava a Colônia, como se não houvesse também um interesse de elites na própria Colônia. Volpato e Lenharo, segundo Borges (2001, p. 23-24), enfatizam que as relações comerciais de Mato Grosso passariam pelo processo denominado por eles de *extração do excedente*, o que acaba apontando o Sistema Colonial como um instrumento de acumulação de capitais. É claro que de certa forma acontece isso, mas ao analisarmos a postura oposta de Arruda percebemos que não podemos desqualificar a formação de um mercado interno, e que os

excedentes que Volpato e Lenharo afirmam serem retirados pela Metrópole, Arruda se opõe dizendo que “houve uma aplicação do excedente da mineração em outras atividades econômicas que, se não eram tão rentáveis quanto a exploração de ouro, pelo menos eram mais estáveis” (apud BORGES, 2001, p. 24).

Porém se observa certo ponto em comum quando Lenharo menciona o que ele chama de *substituição defensiva de importações*, o que significa que a crise de produção de minérios abre a possibilidade de substituição de importações de alguns produtos, como por exemplo, produtos de primeira necessidade, o que demonstra certo desenvolvimento do mercado interno formado subsidiariamente à mineração. Corrêa fundamenta esta posição ao dizer que “surgiram atividades subsidiárias como prolongamento dessa mesma economia fundamentada numa agro-indústria de base tradicional escravocrata, como a lavoura canvieira, a criação de gado e uma diminuta lavoura de subsistência que abasteciam precariamente as zonas mineiras” (apud BORGES, 2001, p. 27).

Moreno também menciona uma redefinição das atividades produtivas, decorrente da diminuição da mineração. O que demonstraria que a região norte de Mato Grosso direcionou sua economia com base na produção açucareira e no extrativismo, ganhando forças com a abertura do rio Paraguai (1856), que possibilitou a comunicação de Mato Grosso com o exterior, e até mesmo com o restante do Brasil, via estuário do rio da Prata. Já para a região sul de Mato Grosso, a abertura do rio Paraguai possibilitou também notáveis transformações econômicas, a valorização de suas terras e o que mais tarde vamos observar com a questão da extração da erva-mate (MORENO, 1993, p. 49 e 59).

Borges (2001, p. 29-30) aponta que esse tratado de livre navegação em 1856 ampliou as possibilidades de comércio para Mato Grosso, efeitos que podem ser observados com a criação de uma alfândega em 1861 em Corumbá, que é elevada à categoria de vila em 1862. Porém com a Guerra do Paraguai, que teve início no final de 1864, a livre navegação do rio Paraguai, que por sua vez estava proporcionando ao Brasil a comunicação marítimo-fluvial com a sua província de Mato Grosso, permaneceu bloqueada até o findar da guerra.

Cabe ressaltar que, apesar de toda a tragédia que assolou os dois países, o Brasil atingiu o que almejava, que era garantir a livre navegação do rio Paraguai e, ao mesmo tempo, fixar definitivamente as fronteiras com a República do Paraguai. Mato Grosso, após a guerra, passou por um processo de reconstrução sob atuação do governo central, que teve de tomar algumas providências que dessem conta de reestruturar a economia mato-grossense, o que, em conjunto com a reabertura da navegação pelo rio Paraguai, deu início a uma nova fase na economia dessa região (BORGES, 2001, p. 30-31).

Borges (2001, p. 29), quando faz uma análise a respeito do destino dado ao capital comercial acumulado com a mineração, aponta duas correntes. Segundo ele, Aleixo indica que a base da propriedade fundiária da primeira metade do século XIX foi composta por esse acúmulo de capital da mineração (idéia semelhante às de João Manuel Cardoso de Mello), enquanto Alves acredita ter sido esse capital a base das casas comerciais em Mato Grosso.

Porém, segundo Alves, as casas comerciais teriam sido construídas em bases frágeis, não estimulando um desenvolvimento econômico sustentável em Mato Grosso. “A passagem do século XIX para o século XX testemunhou o auge da casa comercial, que no seu máximo desenvolvimento, dominou a vida econômica e política do Estado

até fins da década de 20. Como esse domínio repousava em bases frágeis, poucas condições conjugadas bastaram para colocá-lo rapidamente por terra” (ALVES, 1984, p. 33).

Lúcia S. Corrêa argumenta, de modo semelhante a Alves, que essas bases frágeis foram constituídas em dependência do capital financeiro internacional:

Um dos principais aspectos da formação econômica dessa faixa de fronteira em Mato Grosso, durante o final do século passado e começo do XX, foi de um modo geral o predomínio das atividades comerciais sobre os demais fatores da economia regional. E isto ocorreu de modo acentuado após a década de 1880 em função das vantajosas perspectivas na distribuição de mercadorias para o abastecimento de outras regiões da grande Província (os altos preços dos gêneros importados) e na exportação de produtos regionais (matérias-primas) conforme as conjunturas favoráveis dos mercados externos e/ou nacionais. [...] Nesse sentido, o setor da produção dessa região de fronteira, dependente para seu escoamento da ampla malha fluvial da Bacia do Prata, permaneceu nesse período subordinado à esfera da circulação e distribuição de mercadorias, principalmente com um reflexo dos contornos que assumia a economia nacional e as suas relações com o capitalismo financeiro internacional. Entretanto, para Mato Grosso essa atividade comercial não assentou as bases de uma economia que estimulasse um desenvolvimento autônomo mas, pelo contrário, acentuou a sua condição de dependência dos centros abastecedores de gêneros e dos mercados que absorviam as suas exportações (apud BORGES, 2001, p. 31).

Cabe observar, como apontou Borges (2001, p. 33), que tanto Corrêa como Alves têm um ponto comum quando se referem ao fator externo como o vínculo com o exterior, sendo este determinante para a economia de Mato Grosso, mesmo que de certa forma Corrêa seja mais flexível enquanto Alves seja mais “radical”. Porém, como já ressaltamos anteriormente, é claro que esse fator é de relevância para a economia mato-grossense, mas devemos olhar com certo cuidado para não entrarmos nos extremismos como se só o fator externo direcionasse a economia, ou, por outro lado, que só os fatores internos constituem explicações para os direcionamentos econômicos de Mato Grosso.

Não pretendemos com esse trabalho questionar as intenções de autores com suas obras, apenas estamos apontando o que percebemos na análise de alguns deles com respeito a certa *decadência* econômica de Mato Grosso e seu novo direcionamento, sem expressar aqui um caráter depreciador.

A abertura da economia mato-grossense com o findar da Guerra do Paraguai foi importante para novos direcionamentos comerciais via navegação do rio Paraguai. Na presente análise, contudo, vamos limitar-nos aos aspectos mais importantes referentes à parte sul do antigo Mato Grosso.

Conforme Moreno (1993, p. 59 e 63), a abertura da navegação do rio Paraguai, após a Guerra contra o Paraguai, além de valorizar as terras hoje conhecidas como sul-mato-grossenses, foi responsável, em grande parte, pelo desenvolvimento econômico dessa região. A extração da planta nativa erva-mate ganha destaque em conjunto com a pecuária, que aumenta sua importância frente à possibilidade de exportação.

Na parte sul, correspondente ao atual Mato Grosso do Sul, foi a partir de meados do século XIX que a pecuária bovina passou a ser praticada com maior importância.

A ocupação centrada na pecuária bovina adveio de um processo migratório entendido em duas frentes. Uma veio do norte para o sul de Mato Grosso, estimulada pela crise política conhecida como Rusga, em 1834 (onde os derrotados desse acontecimento migraram para se refugiarem e para encontrarem campos para a criação de gado na porção sul do Pantanal). A outra frente adveio de uma expressiva quantidade de pessoas de Minas Gerais e São Paulo que se espalharam pelo planalto sul-mato-grossense e também pelos vales dos rios Miranda e Aquidauana (QUEIROZ, 2007, p. 6; CORRÊA, 1999, p. 94; ALBANEZ, 2003, p. 24).

Esses movimentos, com relação aos seus estabelecimentos no território, se apoiavam no sistema de apossamento, que vigorou de 1822 (quando foi extinto o regime de concessão de sesmarias)⁸ até 1850, quando ocorreu a promulgação da lei de terras⁹.

Com a inserção da pecuária bovina do sul de Mato Grosso nos circuitos econômicos nacionais, essa região deixa de ser uma área de passagem, como era no período das monções, para se tornar uma fornecedora de gado bovino magro para o sudeste brasileiro.

Segundo Moreno, essa atividade criatória desenvolvida por esse processo migratório, nesse momento, não foi capaz de gerar grandes riquezas e apontar fortes grupos de poder, tendo sido a partir do século XX que o desenvolvimento da pecuária passa a ser responsável “pela constituição da elite política da região sul do estado” (MORENO, 1993, p. 59).

Nas décadas seguintes ao fim da Guerra contra o Paraguai (1870), o Paraguai se tornou um grande mercado para o gado bovino sul-mato-grossense. Além do apoio fiscal¹⁰ do governo brasileiro à província de Mato Grosso, como forma de estimular sua

⁸ Até 1822, “o acesso à terra no Brasil se deu pelo regime de concessão de sesmarias, verificado nos primórdios da colonização portuguesa, tendo por fundamentos jurídico-políticos, normas e costumes de terra de além-mar para aqui transpostas” (MORENO, 1993, p. 98). Já o sistema de apossamento era uma forma de apropriação livre da terra.

⁹ “Com a promulgação da lei de terras em 1850 (Lei nº601) o acesso à terra devoluta passou a ser regido por contrato de compra e venda, cessando definitivamente as concessões dadas em sesmarias e as posses livres de terras [...]. esta lei vigorou até a mudança do regime imperial e a promulgação da primeira Constituição Republicana em 1891. Com a implantação do sistema federativo, os estados-membros passaram a ter o domínio das terras devolutas ‘situadas em seus respectivos territórios’” (MORENO, 1993, p. 99).

¹⁰ “Após a terminação da guerra do Paraguai, teve a então província de Mato Grosso entrada livre de todas as mercadorias pelo prazo de 5 anos, que depois fora ainda prorrogado; e cessado esse favor, que

economia, ter facilitado o intercâmbio da região de fronteira com o Paraguai, a própria devastação da guerra também influenciou para esse mercado, pois agora era necessário refazer os rebanhos bovinos da região norte do Paraguai (QUEIROZ, 2007, p. 25-26).

Após esses apoios fiscais do governo, que facilitaram o comércio constante entre Mato Grosso e Paraguai, ocorreu muito o chamado contrabando de gado. Não se quer dizer que o contrabando já não ocorria anteriormente, só que tomou maior dimensão quando terminaram as isenções fiscais – sendo que, após 1914, ele começa a perder força para o comércio com São Paulo:

o contrabando de gado para o Paraguai, segundo Wilcox, teria continuado ainda depois de 1914, embora já agora em uma posição claramente secundária, em face do aumento do contrabando para São Paulo: “Tais exportações para o Paraguai continuaram velozmente, mas agora elas ficavam em segundo lugar em relação ao gado que cruzava ilegalmente o rio Paraná” (QUEIROZ, 2007, p. 27).

Com relação ao charque, cabe observar que mesmo durante a segunda metade do século XIX, com a proliferação¹¹ da produção de charque em Mato Grosso, este gênero quase não teve significativa importância na exportação via estuário do Prata. Nota-se que o charque brasileiro ainda sofria com a concorrência do charque platino, que chegava ao Brasil com custos mais baixos. O charque mato-grossense começa a ganhar importância no final do século XIX com a decadência dos saladeiros platinos por conta do melhoramento do gado voltado para os frigoríficos, além de o Brasil ter diminuído a importação de charque argentino por causa dos altos impostos cobrados sobre seus próprios produtos de exportação:

Portanto, não parece simples coincidência o fato de que apenas entre 1907 e 1909 tem início efetivamente a instalação, em Mato Grosso (e, no caso, especificamente no SMT), de grandes empresas

era extensivo às mercadorias de todas procedências, ficou o tratado de livre câmbio com aquela República [do Paraguai] em vigor até 1898” (apud QUEIROZ, 2007, p. 25).

¹¹ Ver BORGES, 2001, p. 84.

expressamente identificadas como charqueadas, isto é, três estabelecimentos que “remetiam suas produções para o Rio de Janeiro e Nordeste, pelo transporte fluvial via rio Paraguai” – e que, aliás, “pertenciam a industriais uruguaios” e “tinham as suas sedes em Montevideú” (QUEIROZ, 2007, p. 30).

A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), iniciada em Bauru em 1905, após algumas mudanças de traçado foi concluída em 1914 estabelecendo a ligação entre Bauru (São Paulo) e Porto Esperança, região sul-mato-grossense. Essa ferrovia teria funcionado como “um ‘dreno’ do comércio efetuado pela calha do rio Paraguai, de modo a desviar tal comércio no rumo direto do sudeste do Brasil”; além disso, a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) ajudou a desarticular o comércio fluvial na bacia platina e ao mesmo tempo estimulou o mercado brasileiro de carne congelada, trazendo significativas mudanças para o mercado de criação de gado bovino na região sul-mato-grossense, especialmente garantindo maior participação de Mato Grosso no comércio nacional e internacional (QUEIROZ, 2007, p. 32).

Com a guerra o charque sul-mato-grossense passa a ocupar o espaço deixado no mercado interno brasileiro pelos produtores que estavam exportando carnes ao mercado europeu, só que agora a produção estava orientada com novo dinamismo pela ferrovia, que aglomerava às margens de seus trilhos as indústrias de charque. O que se observa é que a atração do mercado do sudeste brasileiro, referente ao gado em pé e o charque sul-mato-grossense, teve sim sua importância, porém não chegou a mudar expressivamente o cenário econômico dessa região. Vamos discutir um pouco mais à frente um novo direcionamento com as chamadas *frentes pioneiras*, aceleradas a partir de 1930 com a industrialização do sudeste e que mudaram as características políticas e econômicas do território sul-mato-grossense.

Com respeito à história da erva-mate, ela ganha vulto nos territórios sul-mato-grossenses quando as demarcações territoriais entre Brasil e Paraguai, após a Guerra,

deram margem ao conhecimento de um empreendedor, Thomaz Larangeira, o qual era participante dessa demarcação e, vendo a possibilidade econômica daqueles ervais, recorreu ao apoio de amigos influentes e obteve em 1882 a permissão para a exploração daqueles ervais. Ainda devido a suas relações políticas, em 1890 Larangeira estendeu ainda mais a área de ervais nativos por ele arrendada (CORRÊA FILHO, 1925, p. 14-19).

Como se não bastasse ter em mãos a concessão de exploração dos ervais prorrogada por dez anos e o aumento significativo das extensões arrendadas, Larangeira queria afastar seus concorrentes, e para isso bastou recorrer novamente a suas relações políticas para manter seu monopólio. Arruda aponta que “a manutenção do espaço físico dos ervais livre de intrusos foi um dos recursos utilizados, tanto por Larangeira como posteriormente pela [Companhia] Matte Laranjeira, para manter o controle sobre a região” (ARRUDA, 1997, p. 32).

A prorrogação do monopólio, segundo Corrêa Filho, se deu em 1894 quando a Companhia Matte Larangeira se associou ao Banco Rio e Mato Grosso, em pleno poder de Francisco e Joaquim Murtinho (irmãos de Manuel Murtinho, naquele momento presidente do Estado), o que garantiu à companhia prorrogação por mais 16 anos na exploração dos ervais, além de estender mais uma vez suas extensões (CORRÊA FILHO, 1925, p. 29-30). Em decorrência, os Murtinhos “assumiram o controle da exploração da erva mate em Mato Grosso através da Matte Larangeira. Esta empresa manteria o controle quase total da atividade ervateira na região até a década de 40 do século XX. Pela composição acionária da Companhia, Thomaz Larangeira ficou praticamente sem poder” (ARRUDA, 1997, p. 33).

Em 1902, quando o Banco Rio e Mato Grosso foi liquidado, Thomaz Larangeira e Francisco Mendes Gonçalves & Cia. (empresa distribuidora na Argentina da erva-

mate explorada pela Matte Laranjeira) compraram essa companhia e mudaram sua razão social para Laranjeira, Mendes e Cia., transferindo o arrendamento dos ervais para a nova empresa com contrato vigente até 1916 (CORRÊA FILHO, 1925, p. 41-42; ARRUDA, 1997, p. 43).

A companhia estendeu seus domínios sobre aquela região como se fosse um “Estado dentro do Estado” (ARRUDA, 1997, p. 33), colocando muitas vezes em cheque o poder do Estado. Cabe ressaltar que a maior parte da mão-de-obra utilizada pela empresa era paraguaia, sendo explorada de maneira cruel, além do fato da maior parte da produção do mate ter sido destinada para o mercado externo, mais especificamente para a Argentina, com uma pequena tributação por parte do estado de Mato Grosso.

Moreno chega a argumentar que “A participação do estado de Mato Grosso nos lucros da produção ervateira se restringiu ao valor do arrendamento, muitas vezes pago antecipadamente devido às condições precárias dos cofres públicos” (MORENO, 1993, p. 60). Albanez, por sua vez, observa que alguns críticos da companhia a classificaram como um *enclave*, isto é, um “corpo estranho à região, voltado para fora, que pouco contribuiu para o desenvolvimento local” (ALBANEZ, 2003, p. 33).

O primeiro abalo de seu monopólio ocorreu em 1912, quando a empresa não conseguiu ver aprovada uma proposta¹² de prorrogação antecipada de seu contrato de arrendamento. Logo em seguida,

A lei 725, de setembro de 1915, quebrou formalmente o monopólio de exploração dos ervais (passou a vigorar a partir de julho de 1916) quando Laranjeira, Mendes e Cia. teve de se contentar com uma concessão mais *modesta*: “a área arrendada não excederia a 400 léguas quadradas (1.440.000 hectares)” (Corrêa Filho, 1925, p.83-4), além de ter que aceitar a presença dos “ocupantes de terras de pastagens e de lavoura dentro da área compreendida no contrato de arrendamento em

¹² Sobre a proposta ver “A petição de 1912” (CORRÊA FILHO, 1925, p. 58-68).

vigor”, que passariam a ter preferência para a aquisição de terras, num limite de 3.600 hectares (ALBANEZ, 2003, p. 32).

Os referidos ocupantes, sobretudo migrantes gaúchos (em sua maioria fugitivos da Revolução Federalista, de 1893-1895), se tornaram para a Cia. motivo de preocupação, pois estes ocupavam as terras devolutas das concessões da empresa almejando terras para atividade agropecuária, além do comércio de erva-mate que alguns realizavam, batendo de frente com o monopólio exercido pela Cia. (ARRUDA, 1997, p. 44-45; ALBANEZ, 2003, p. 33).

A partir de 1930, a situação da Cia. ficou ainda mais apertada. O mercado argentino, que era seu maior consumidor, passava a produzir sua própria erva-mate, reduzindo as importações. Contudo, embora a Cia. estivesse com suas relações econômicas cada vez mais restritas e com suas bases abaladas pela nova política de *Marcha para Oeste*, ela sobreviveu com certa importância até a década de 1960.

Frentes pioneiras

No Brasil, a partir da primeira metade do século XX, notou-se uma intensificação do processo de ocupação de espaços, naquele momento entendidos pelos governos e empresas colonizadoras como *espaços vazios* ou, até mesmo, como *sertões bravios*. Processo aquele caracterizado pelas *frentes pioneiras* e acentuado sobretudo a partir da era Vargas, no decorrer das décadas de 1940 e 1950.

Nesse momento vale a pena pontuar a diferenciação entre “frente de expansão” e “frente pioneira”, para auxiliar o entendimento da expansão da fronteira. Em uma das

suas contribuições, Martins¹³ situa o conceito de “zona pioneira” tal como ele foi proposto pelo geógrafo Leo Waibel:

O pioneiro procura não só expandir o povoamento espacialmente, mas também intensificá-lo e criar novos e mais elevados padrões de vida. [...] Então, os preços das terras elevam-se vertiginosamente, as matas são derrubadas, casas e ruas são construídas, povoados e cidades saltam da terra quase que da noite para o dia, um espírito de arrojo e otimismo invade toda a população (Waibel, apud MARTINS, 1971, p. 33).

Cabe observar que a política de colonização do governo getulista buscava o *engajamento* daqueles que deviam partir para os espaços tidos por eles como *vazios*, no sentido de levar a *civilização*, o *novo*, o *moderno*, e, entre as linhas desse entusiasmo passado à população, estava intrínseca, como notou Oliveira (1997, p. 20), uma estratégia de segurança interna do Estado e de desenvolvimento do capitalismo no campo.

Porém Martins questiona o conceito geográfico das zonas pioneiras como uma concepção dualista (tradicional/moderno), como se existisse nesse meio a evolução de um para outro, ou seja, como se aqueles espaços *vazios* se transformassem em lugares totalmente prósperos em seu desenvolvimento econômico para todos que ali resolveram se engajar, o que na realidade não acontece. Assim, Martins propõe analisar quais são as relações sociais existentes nesse meio.

É partindo desse pressuposto que Martins distingue “frente de expansão” e “frente pioneira”, cada qual com suas configurações distintas. O interessante dessa análise é entender o que é a frente de expansão, mesmo que brevemente, para daí

¹³ A análise feita por Martins das zonas pioneiras, frentes de expansão, frentes pioneiras e suas tensões encontram-se numa comunicação apresentada por ele em 1971 na XXIII Reunião Anual da sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência em Curitiba e publicada na revista *Estudos Históricos*, n. 10, 1971.

podermos compreender a noção de frente pioneira, já que é no contexto dessa última que está inserida a atuação da companhia colonizadora que é o objeto desta dissertação.

Para Martins, “no caso brasileiro, a fronteira econômica não coincide, necessariamente, com a fronteira demográfica”. Assim, entre essas duas fronteiras (a econômica e a demográfica) situa-se o que o autor chama de “frente de expansão”, isto é, uma “faixa” que, “embora sendo povoada (ainda que com baixos índices de densidade demográfica), não constitui uma frente pioneira [...] basicamente porque a sua vida econômica não está estruturada primordialmente a partir de relações com o mercado” (MARTINS, 1971, p. 35).

A economia dessa faixa não é, portanto, nem “natural” (pois “dela saem produtos que assumem a condição de valor de troca na economia de mercado”) nem capitalista: ela é uma “economia do excedente, cujos participantes dedicam-se principalmente à própria subsistência e secundariamente à troca do produto que pode ser obtido com os fatores que excedem às suas necessidades” (ibid., p. 35-36).

Além disso, a “frente de expansão” se distingue pelo uso privado das terras devolutas, onde a terra não assume o caráter de mercadoria – estabelecendo-se assim, como figuras chave, não o proprietário mas o *ocupante* ou *posseiro*. Nela, “as condições de vida são reguladas pelo grau de fartura e não pelo grau de riqueza”, sendo que “o empreendimento capitalista se situa ‘fora’ dos componentes da estrutura social da frente de expansão”. Assim, as tensões vividas pelas frentes de expansão são aquelas “entre a sociedade capitalista que se faz presente na fronteira econômica e a sociedade tribal à qual se disputa, mediante o empenho dos que estão situados na frente de expansão, a terra necessária à preservação dessa frente” (MARTINS, 1971, p. 37). Ou seja, suas

tensões estão centradas nesse último caso com os indígenas, sendo estes os verdadeiros *pioneiros* (no sentido de primeiro ocupante).

Com a instauração da “frente pioneira”, segundo Martins, passa-se da produção de excedentes para a produção de mercadorias, tendo como ponto chave a propriedade privada da terra, isto é, a terra passa a ser comprada e não ocupada e o mercado torna-se o regulador da riqueza:

a renda da terra se impõe como mediação entre o homem e a sociedade. A terra passa a ser equivalente de capital e é através da mercadoria que o sujeito trava as suas relações sociais. Essas relações não se esgotam mais no âmbito do contato pessoal. O funcionamento do mercado é que passa a ser o regulador da riqueza e da pobreza (MARTINS, 1971, p. 37-38).

Em outra obra, enfim, Martins busca compreender também as diferenças e as mediações culturais estabelecidas pelos vários personagens nessas frentes. Assim, Martins fala a respeito da “controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e o tempo histórico da frente pioneira”,

pois não se reconhece que o tempo histórico de um camponês dedicado a uma agricultura de excedentes é um. Já o tempo histórico do pequeno agricultor próspero, cuja produção é mediada pelo capital é outro. E é ainda outro o tempo histórico do grande empresário rural. Como é outro o tempo histórico do índio integrado, mas não assimilado, que vive e se concebe no limite entre o mundo do mito e o mundo da História. Como ainda é inteiramente outro o tempo histórico do pistoleiro que mata índios e camponeses a mando do patrão e grande proprietário de terra: seu tempo é o do poder pessoal da ordem política patrimonial e não o de uma sociedade moderna (MARTINS, 1997, p. 159).

Os geógrafos franceses Raymond Pébayle e Jean Koechlin, ao analisarem, conforme reporta Albanes, a ocupação humana da região sul de Mato Grosso, abordam aspectos interessantes para entendermos o que foi até aqui exposto e nos levam a entrar na questão da frente pioneira no antigo sul de Mato Grosso. Podemos relacionar o que foi arrolado referente à erva-mate e à pecuária com o que eles chamam de

“predominância do ecológico”, onde ocorre uma dependência em relação ao meio ecológico com pouco impacto ao ecossistema. Já o chamado “predomínio do econômico sobre o ecológico” nos faz adentrar nas frentes pioneiras, onde ocorre uma degradação gigantesca do ecossistema em favor de um avanço econômico (apud ALBANEZ, 2003, p. 34). Em meio a esta última observação é que a Companhia de Viação São Paulo - Mato Grosso, objeto desta pesquisa, se insere, isto é, nos avanços econômicos e frentes pioneiras enaltecidos nos discursos políticos de *Marcha para Oeste*.

“Marcha para Oeste”

A partir da década de 1930 desenrola-se no Brasil a política varguista, sendo aqui necessário pontuar algumas de suas características que tenham relevância para o entendimento e contextualização da CVSP - MT em seu processo histórico.

Capelato, ao escrever sobre o Estado Novo e suas novas perspectivas, objetiva refletir sobre as razões que levam historiadores brasileiros recentes a se interessarem pelo período dos anos 1930. Ela afirma que até, os anos de 1970, o governo Vargas era tratado por um método explicativo histórico mais geral. Já dentro da nova historiografia começa a existir uma preocupação com as particularidades nacionais e recortes mais específicos, e neste momento as pesquisas voltam seus olhares sobretudo para a fase de 1930/1945 (CAPELATO, 1998, p. 183-184).

De acordo com a análise de Lenharo, a pouca atenção anteriormente dada aos estudos relacionados ao período da década de 30, mais especificamente ao Estado Novo, parece estar ligada ao “número reduzido de grandes realizações ou falta de continuidade na política de colonização ensaiada” (LENHARO, 1986, p 15), e o que mais agrava essa abordagem, na opinião do autor, é que ela parece indicar um tratamento mítico e

ideológico do tema, o que deve levar muitos estudiosos à desqualificação de seus estudos. Porém Lenharo acredita que esse equívoco se deveu à forma como se olhava para a questão, muitas das vezes dissociando a retórica da prática, enquanto na realidade a retórica e a prática não caminharam separadamente, pois são partes essenciais da política. O simples fato dos acontecimentos não terem sido resultados práticos da teoria não desqualifica as relações ocorridas nesse período. Os avanços, os recuos, as indecisões, as reelaborações, fazem parte dessa política e configuram um momento histórico onde o objeto aqui proposto se insere.

Na necessidade de contextualizar o objeto retomamos a análise de Capelato, no sentido da mudança de foco dos historiadores para recortes mais particulares, pois é num desses recortes que nosso objeto se encontra. Ao tratar da colonização de uma região específica, em que a CVSP-MT desenvolveu seus projetos, regida por uma política varguista, buscamos deixar clara a particularidade da pesquisa, sem abandonar seu contexto histórico.

Oliveira (1997), num artigo sobre a colonização do Estado Novo em Mato Grosso, analisa o discurso varguista com relação à colonização do sul deste Estado, por meio do apelo ao imaginário que Vargas utiliza durante o Estado Novo. A autora passa a analisar a campanha feita por aquele governo na ocupação dos espaços considerados “vazios”, com a criação de colônias agrícolas nacionais na região.

É interessante a análise do discurso de Vargas para a ampliação do entendimento sobre como o governo atuava com relação à colonização desses espaços “vazios”, para com isso compreender o contexto político em que a CVSP-MT estava inserida:

Dessa forma cabe ressaltar que a campanha Marcha para Oeste teve como objetivo o apelo aos brasileiros para a construção da Nação,

criando artifícios da imagem de uma ‘Nação construída’ pela participação de todos os brasileiros em conjunto, despertando, assim, o imaginário social através do sentimento de brasilidade (OLIVEIRA, 1997, p. 17).

O discurso getulista com relação à expansão ao Oeste, no sentido de ocupar “espaços vazios”, é contraditório, pois essa região poderia ser, de fato, pouco habitada, se comparada a outras regiões do Brasil, mas nela já existiam índios, companhias colonizadoras, companhias de exploração, colonos oriundos de outros Estados para trabalharem nestas companhias. Portanto, não se caracterizavam por “espaços vazios”.

A respeito disso, Oliveira argumenta que:

a Marcha para Oeste, enunciada em 1938, pelo presidente Vargas, seria o sintoma das preocupações do governo em ocupar os *grandes vazios* [...] Na verdade, os espaços não se encontravam tão vazios assim. No sul de Mato Grosso, por exemplo, existiam grandes empresas saladeiras e extrativistas. Na região delimitada, a presença da Mate Laranjeira é uma prova concreta desse quadro. Portanto, supomos que a intenção de ocupar os espaços estava vinculada à questão de estratégia de segurança interna do Estado, bem como o desenvolvimento do capitalismo no campo (OLIVEIRA, 1997, p. 20).

O oeste de São Paulo

Já com relação ao oeste paulista, percebemos que, quando as frentes pioneiras eram constituídas pelas grandes propriedades produtoras de café, sua rentabilidade dependia dos preços agrícolas que estavam ligados ao mercado exterior, sendo assim manipulados de acordo com as necessidades de produção de capital. A partir da Primeira Guerra Mundial, o quadro se inverte e a frente pioneira passa a ser caracterizada pela pequena propriedade policultura, pouco voltada ao mercado externo, porém assumindo mais intensamente o mercado interno, correspondendo justamente à fase do desenvolvimento do capitalismo brasileiro (MARTINS, 1971, p. 39). Nessa fase, os preços dos gêneros agrícolas continuaram sendo fixados pelo mercado urbano e não

pelos custos da produção no campo, o que assegurava em primeiro lugar a rentabilidade dos atacadistas, transportadores e intermediários. Martins prossegue:

Com o remanescente é preciso remunerar a renda capitalizada (a terra), o capital (se houver) e o trabalho. Dado que a frente pioneira se constitui como empreendimento capitalista (não só dos “planejadores” da frente, mais também de pequenos comerciantes e capitalistas do interior que investem na terra) também uma parte dos proprietários, em geral absenteístas, procura assegurar a rentabilidade do dinheiro empatado na terra. Com isso transfere os rendimentos negativos do empreendimento aos que nela trabalham, sejam eles colonos (norte do Paraná), arrendatários (oeste de São Paulo, quase toda a margem esquerda do rio Paraná e parte da margem esquerda do rio Grande) ou assalariados (Vale do Rio Doce). Quando isso ocorre, o pequeno proprietário absorve, em geral, diretamente esses rendimentos negativos numa auto-expropriação (MARTINS, 1971, p. 39-40).

Cabe ressaltar que a proposta desta pesquisa visa trazer mais à frente alguns dados referentes à CVSP-MT e seus empreendimentos, com vistas a situar esta Cia., na colocação de Martins, como um dos “planejadores” da frente, além de analisar questões a respeito dos colonos que adquiriram lotes vendidos pela empresa e tentar perceber se estes conseguiram se estabelecer na sua renda capitalizada (terra) ou foram auto-expropriados pelos rendimentos negativos do empreendimento realizado, tanto na região sul de Mato Grosso quanto na região oeste paulista.

Se nos reportarmos à obra de Arruda, que discute bastante a respeito das cidades e sertões, ou melhor, o que é entendido por cidade e o que é tido por sertões, ela nos demonstra a necessidade que se sentia no Brasil, no final do século XIX e início do século XX, de se transformar num estado nacional moderno:

Nestes termos, a questão colocava-se como uma forma de “civilizar” os sertões, impondo aos seus moradores novas concepções de tempo, propriedade e trabalho. Os mecanismos utilizados para esta tarefa de “civilizar”, que pode ser entendida como “homogeneizar” ou “soldar” territórios aos novos ideários, inscrevem-se no chamado ingresso do Brasil no campo da modernidade. Ferrovias, estradas, telégrafo, mapeamentos, urbanização, civilização, modernização são termos corolários deste processo. (ARRUDA, 2000, p. 99).

Essas idéias se destacaram muito no Estado de São Paulo, cuja porção oeste era tida como *área desconhecida*, e com as novas preocupações estratégicas, políticas e econômicas esse quadro tinha que ser revertido. Foi em meio a esse contexto que os republicanos, que chegaram ao poder em 1889 com um ideal de modernização, concentraram seus esforços em caminhar rumo ao progresso, com desejo de redefinir o perfil brasileiro, tirando assim a imagem de atraso e criando uma imagem mais moderna. Mas para isso acontecer existiam muitas barreiras, pois, mesmo que eles considerassem o interior do Brasil como espaços vazios e atrasados, existiam ali naqueles lugares pessoas com diferentes pensamentos a respeito desse anseio pelo progresso, pessoas às quais restava resistir ou serem homogeneizadas pelo discurso dominante.

O oeste de São Paulo, até a virada do século XIX para o XX, era muito semelhante ao então sul de Mato Grosso com relação aos reconhecimentos geográficos e a ocupação, porém o Estado de São Paulo, em meio a algumas estratégias como, por exemplo, a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo (criada em 1886 e encarregada de estudar e mapear a região oeste do Estado), além da construção da ferrovia Noroeste do Brasil, acabou conseguindo apagar mais rapidamente da memória o fato de que havia *sertão* em seu Estado. Para Arruda esses dois fatores (a Comissão e a ferrovia) compartilharam “do mesmo imaginário que juntava a crença na técnica como elemento de progresso e civilização, isto é, a necessidade de ‘devassamento e reconhecimento’ dos espaços nomeados ‘sertões’ para ‘atualizá-los’ e integrá-los à civilização” (ARRUDA, 2000, p. 105)¹⁴. O dito progresso passou por cima de muitas

¹⁴ Porém cabe aqui deixar evidenciado como nota de conhecimento que, em sua conclusão, Arruda percebe sim que os chamados *sertões* do oeste de São Paulo desapareceram e juntamente com eles uma grande extensão de mata nativa, mas, ainda hoje, quem vem da capital para o interior continua entendendo este espaço como um sertão onde residem pessoas mais atrasadas do que as da capital, e ainda mais, com estilo caipira (ARRUDA, 2000, p. 239).

florestas nativas, tribos indígenas, além das mortes de muitos que, imbuídos de um espírito progressista e civilizatório, acreditavam ser compensador o ato de grande destruição causada.

De acordo com Arruda, uma questão de grande importância para os cafeicultores paulistas (e que a Comissão Geográfica e Geológica, com o mapeamento da região oeste, iria ajudar a resolver) eram os problemas que impediam a expansão da produção de café, problemas esses cuja solução também ajudaria, um pouco depois, no avanço da colonização, pois havia uma necessidade de explorar os recursos naturais como forma de aumentar a riqueza (2000, p. 120-121).

Essa frente pioneira impulsionada pela expansão do café, no oeste paulista, é vista por Monbeig como geradora de um problema comum entre os países pioneiros, o problema da terra. Neste contexto se inserem os conhecidos *grileiros*, falsificadores de títulos de propriedades de terras, enfatizando-se que em primeiro plano havia uma idéia de especulação e posteriormente em segundo plano estaria a questão da colonização (MONBEIG, 1984, p. 143). A esse respeito, escreve o referido autor:

Assinalou o ano de 1900, mais ou menos em todo o conjunto dos planaltos ocidentais, o fim da fase da pecuária pioneira e o início do período dos especuladores. Da especulação participavam os fazendeiros, seja como compradores dos grilos, seja vendendo suas próprias terras. À medida que se resolviam as demandas dos grilos, surgiam os negociantes de terras. Era preferível lotear um domínio, cujos títulos não ofereciam plena garantia ou que sempre estava exposto ao ataque de um audacioso falsário, a desbravá-lo, cultivá-lo e de súbito ver-se privado da sua posse. Provados pelas crises econômicas, preferiam os fazendeiros também vender suas reservas florestais. Viram-se, então, nas zonas pioneiras, os capitalistas mercadores de terras ao lado dos fazendeiros, dos agrimensores, dos advogados, principalmente desde o *crack* de 1929 e das revoltas de 1930 e 1932 (MONBEIG, 1984, p. 146).

Porém Monbeig aponta que, mesmo dessa forma, os fazendeiros continuaram sendo símbolos do tipo pioneiro paulista com seus fundamentos de povoamento rural;

em contrapartida, os loteadores de terras contribuíram para o aparecimento das cidades pioneiras, pois estes últimos entendiam aquele sistema como um instrumento de ganhar dinheiro (1984, p.147).

Com relação à colonização, o esforço empregado na região oeste de São Paulo teve uma grande ligação com as necessidades dos fazendeiros de café, os quais precisavam de reservas de mão-de-obra, fator este que representava certos transtornos aos fazendeiros por conta de sua crescente falta, observada nas contínuas requisições dos fazendeiros por braços para a lavoura.

Monbeig chamou de “feliz coincidência” (1984, p. 182) o fato da abertura de um grande mercado consumidor de carne devido ao aumento da população da cidade de São Paulo, que pulou de 250 mil no ano de 1900 para aproximadamente 700 mil em 1920, além do aumento de exportação de carnes por conta da Primeira Guerra Mundial. Essas questões remeteriam a uma intensificação do movimento pioneiro rumo às zonas favoráveis à criação de gado. Nesse contexto a construção da estrada boiadeira¹⁵, estudada no decorrer do próximo capítulo, foi apontada por Monbeig como uma tentativa de ligação entre os estados de São Paulo e Mato Grosso como caminho para o gado.

Com a crise econômica em 1929, alterou-se gravemente o ritmo da expansão do café, atingindo não somente as áreas tidas como novas como também as mais antigas. A partir daí, a sociedade paulista teve que olhar para alternativas que pudessem ajudá-la a sobreviver à crise, e talvez uma das alternativas mais viáveis fosse aproveitar a “feliz

¹⁵ “por iniciativa de um capitalista alemão, Diederichsen, um caminho para o gado, ou estrada boiadeira como era chamado, foi aberto na floresta, entre Indiana (onde acabam os campos da Alta Araraquarense) e o Porto Tibiriçá, no rio Paraná, em face do Porto Quinze de Novembro e junto à confluência do rio Pardo” (MONBEIG, 1984, p. 183).

coincidência” da intensificação dos criadores de gado. “O declínio da cultura cafeeira depois de 1929 e a eclosão de um conjunto de circunstâncias favoráveis, depois do início da Segunda Guerra Mundial, reavivaram a velha tendência à criação de gado”, diz Monbeig, de modo que “o avanço para oeste não é mais uma progressão, mas uma espécie de fuga” (MONBEIG, 1984, p. 302 e p. 261).

A tendência que havia se mostrado no final do século XIX e início do XX, com a abertura de estradas boiadeiras, já havia causado uma reviravolta na economia pioneira paulista, e tal tendência voltou com grande força após a grande crise do café.

As circunstâncias favoreciam a criação de gado. Além de ser mais lucrativa a transformação das plantações em pastagens, ficava também facilitada a solução da questão da mão-de-obra, que, como foi visto, era uma situação complicada para os fazendeiros de café. Com a crescente industrialização, parte significativa da mão-de-obra rural movia-se em busca de um salário mais alto nas cidades, mas com a criação de gado não se precisaria mais daquela grande quantidade de mão-de-obra antes utilizada nas lavouras. Além disso, a obtenção de financiamentos bancários era relativamente mais fácil, em comparação com o que se verificava com relação ao café.

Ocorreu uma grande aproximação entre São Paulo e os centros de criação de gado, a exemplo do Estado de Mato Grosso, porém as distâncias continuavam grandes, o que impossibilitava a chegada imediata do gado nas regiões paulistas – e quando chegavam, relatam estudiosos, os animais estavam com a pele sobre os ossos. Essa circunstância favorecia a posição de Mato Grosso, visto anteriormente, como fornecedor de gado em pé para a engorda nas pastagens de São Paulo, que não sofriam tanto os rigores climáticos das secas como no centro-oeste do Brasil. Os chamados *desbravadores* paulistas acabariam se transformando em especialistas na engorda de

gado. Cabe ressaltar que além das estradas boiadeiras, que serviam de caminho para o gado entre os dois estados, o que também facilitou muito essa ligação foi a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, pois as estradas boiadeiras durante os períodos de chuvas tornavam-se de difícil acesso, enquanto a ferrovia era considerada como via de principal acesso à penetração do gado em zonas pioneiras (MONBEIG, 1984, p. 304-305)¹⁶.

Em sua conclusão sobre a frente pioneira paulista, Monbeig descreve uma situação que pretendemos analisar com relação à CVSP-MT. Essa empresa teria, em sua política de colonização, atingido o que almejava e aquilo que propunha para os colonos (que dela compravam lotes para estabelecer naquele espaço uma vida melhor do que viviam anteriormente em outro lugar) ou para outros compradores absenteístas? Teriam sido estes empreendimentos um bom negócio, forneceu-lhes o que desejavam?

O trecho de Monbeig a que nos referimos é o seguinte:

Destruidora de riquezas naturais, a marcha pioneira esbanjou muitas boas vontades. Os colonos antes, os sitiados depois, viveram e vivem na mediocridade e na incerteza. Infatigavelmente confiantes, levando a vida dura, que eles certamente esperavam, mas cujos frutos raramente colhem, na maioria ficavam sem apoio e sem recursos. (MONBEIG, 1984, p. 390).

É claro que, como aponta Monbeig (1984, p. 390) na sua não-intenção em recorrer a “chavões de populações esmagadas”, nós também não pretendemos fazer esse discurso, apenas queremos compreender o contexto histórico em que a CVSP-MT desenvolveu seus empreendimentos analisando o que foi proposto em seu *élan* colonizador, e o que decorreu em consequência.

¹⁶ Contudo, convém observar que o movimento de gado bovino do sul de Mato Grosso em direção a São Paulo “não foi propriamente capturado pela Noroeste, nem a presença da ferrovia estimulou de imediato a produção, em larga escala, de gado gordo, que pudesse ser encaminhado diretamente ao abate nos frigoríficos paulistas. Ao contrário, até praticamente o pleno advento da era rodoviária, já na década de 1960, grande parte da exportação bovina sul-mato-grossense continuou nos moldes rotineiros, a saber, gado magro, encaminhado a pé, nas tradicionais boiadas, para a engorda nas invernadas paulistas” (QUEIROZ, 2007, p. 33-34).

Ainda a “Marcha para Oeste” e as frentes pioneiras

Ao retornar às discussões relacionadas às políticas de colonização de Vargas, iniciadas no Estado Novo, buscamos contribuições de Lenharo (1986), o qual em sua obra enfatiza essa fase demonstrando as estratégias do programa político de Vargas com o *slogan* Marcha para Oeste. Essa proposta estava alçada na tentativa de causar uma comoção nacional, com intenção de conquistar territorialmente o que ele entendia por espaços vazios, fazendo com que esses espaços se integrassem ao capitalismo que estava em fase de desenvolvimento no Brasil.

Podemos resumir boa parte dos ideais do governo de Vargas em um de seus discursos, proferido no dia 1º de maio de 1941, quando o mesmo, dirigindo-se aos operários urbanos, deixa bem evidenciado o teor de suas estratégias:

Não terminou a nossa tarefa. Temos a enfrentar, corajosamente, sérios problemas de melhoria das nossas populações, para que o conforto, a educação e a higiene não sejam privilégio de regiões ou de zonas. Os benefícios que conquistastes devem ser ampliados aos operários rurais, aos que, insulados nos sertões, vivem distantes das vantagens da civilização. Mesmo porque, se não o fizermos, correremos o risco de assistir o êxodo dos campos e superpovoamento das cidades – desequilíbrio de conseqüências imprevisíveis, capaz de enfraquecer ou anular os efeitos da campanha de valorização integral do homem brasileiro, para dotá-lo de vigor econômico, saúde física e energia produtiva. Não é possível mantermos a anomalia tão perigosa como de existirem camponeses sem gleba própria, num país onde os vales férteis como a Amazônia permanecem incultos e, despovoadas de rebanhos, extensas pastagens, como as de Goiás e Mato Grosso. É necessário à riqueza pública que o nível de prosperidade da população rural aumente para absorver a crescente produção industrial; é imprescindível elevar a capacidade aquisitiva de todos os brasileiros – o que só pode ser feito aumentando-se o rendimento do trabalho agrícola (apud LENHARO, 1986, p. 19).

Apoiado no discurso de valorização do homem, no desequilíbrio que poderia ser gerado pelo superpovoamento caso essa valorização não chegasse ao operário rural, aliado à inconformidade com a existência de camponeses sem glebas nesse país que tem tantas terras férteis despovoadas, como a Amazônia, Mato Grosso e Goiás, Vargas deixa

bem delineadas suas estratégias, além de estarem elas atreladas com as preocupações industriais. A saúde física desses homens valorizados seria de extrema importância para uma boa qualidade e quantidade na produção, além dessas novas áreas entendidas como despovoadas servirem, como observa Lenharo (1986, p. 20), de mercados de consumo para absorverem a produção industrial.

A diversificação industrial e agrícola dependia da unificação do mercado interno, que estava em dependência, como propunham os discursos de Vargas, da conquista das regiões “retardadas” que deveriam ser conquistadas para, com base na pequena propriedade, integrarem-se ao circuito capitalista em franco desenvolvimento no país, além dessas regiões conquistadas servirem também para esvaziar as tensões sociais de algumas regiões como, por exemplo, o nordeste brasileiro.

A proposta de pequena propriedade vai passar, no decorrer do governo Vargas, por muitos altos e baixos. Afinal de contas, propor uma pequena porção de terras num contexto diretamente ligado aos grandes latifúndios, principalmente nessas regiões que Vargas apontava como despovoadas, significaria suscitar diversas posições a respeito da pequena propriedade.

Lenharo aponta algumas dessas posições diferenciadas sobre a pequena propriedade, envolvendo estudiosos como Nelson Werneck Sodré, que apoiava a proposta do governo; Caio Prado Júnior, que propunha uma recolonização do país por meio da divisão das grandes propriedades e redistribuição das terras que já tinham sido exploradas; representantes classistas da sociedade, que resistiam de certa forma à política de diminuir os latifúndios por conta de seus interesses pessoais; os industriais, preocupados em estreitar seus laços com a agricultura, que lhe forneceria capitais e

matérias-primas e receberiam máquinas para o aprimoramento de seus trabalhos na lavoura (1986, p. 25-36).

As análises e as sugestões feitas por Caio Prado Jr. são interessantes a serem observadas, pois este informa que, à margem da ação do Estado, algumas empresas já compravam terras “cansadas”, loteavam-nas e vendiam-nas a pequenos produtores, em sua maioria terras inproveitáveis, pois já haviam sido mal usadas por culturas mal feitas (é o que ele chama de aproveitamento predatório devido ao seu ciclo rápido, e poderíamos comparar com um certo nomadismo). Para este autor, no entanto, sem uma forte política de apoio às pequenas propriedades, bastaria uma nova conjuntura agrícola favorável e os latifúndios tomariam conta dos espaços novamente (LENHARO, 1986, p. 32-37). Sua proposta, portanto, vai no sentido oposto à idéia da “marcha para Oeste”, defendendo, nas palavras de Lenharo, a “recolonização das regiões ocupadas e não a colonização primitiva dos ‘territórios desertos’”. Para Lenharo, tal política

dotaria a colonização de vantagens materiais imediatas, seja pelo sistema de transportes existentes, pelo comércio e indústria estruturados ou através do acesso fácil aos mercados. Caberia ao Estado adquirir as terras, loteá-las e cedê-las aos trabalhadores rurais em condições acessíveis. A ação do Estado deveria ser sistemática e abrangente. Além de dotar as regiões de infra-estrutura necessária, deveria combater a especulação das terras vendidas. O pagamento das expropriações poderia ser efetuado através da venda de títulos públicos. O cooperativismo entra em sua proposta como elemento básico: em primeiro lugar como meio de aglutinar os pequenos proprietários e conjugar as suas forças. Em segundo lugar, deve “substituir o mais possível a ação do Estado. A maior parte dos serviços, inclusive a aquisição de terras, poderá passar para elas (as cooperativas) depois de algum tempo. Alivia-se com isso o trabalho do Estado, e evita-se o inconveniente da burocracia centralizada, esterilizadora, e rotineira” (LENHARO, 1986, p. 39-40).

Apesar de Caio Prado Jr. propor também, como o Estado Novo, a propriedade privada como um meio de estruturação em conjunto com as sugestões apontadas acima, ele vai além quando menciona o afastamento do Estado posteriormente à efetivação da figura cooperativista entre os pequenos proprietários. Seria, portanto, para o Estado

Novo impossível atingir esse ideal proposto por Caio Prado, pois isso fugia dos interesses políticos do Estado brasileiro.

Como já apontado anteriormente, a política colonizadora do governo de Getúlio Vargas no Estado Novo oscilou muito em suas diretrizes, e um dos pontos onde ficavam evidentes certas disparidades era no modo confuso como o governo apresentava suas orientações referentes ao modo como a colonização seria dirigida, ou seja, estatizante ou particular. Toda essa hesitação fica claramente evidenciada desde as discussões a respeito da pequena propriedade.

A posição tomada pelo governo, no sentido da colonização estatal e/ou particular, é de extrema importância para o objeto de nossa pesquisa, que em meio a esse contexto delinea também sua posição estratégica.

Dois textos técnicos, um assinado por Lincoln Nodari e outro por Lothar Bauer, referentes aos tipos de colonização, analisados por Lenharo (1986, p. 44-45), demonstram que na visão de Nodari caberia ao Estado a formação e a coordenação das atividades colonizadoras, porém sua opção acaba sendo pela iniciativa privada, que disporia de grandes investimentos, coisa que o estado não deveria dispor para a colonização. Bauer também compartilha da idéia de o Estado dirigir de imediato a colonização, porém propõe tanto a alternativa estatal, através das colônias agrícolas nacionais, quanto a iniciativa privada.

Enfim, referindo-se às opções do Estado, ressalta Lenharo:

Pelo visto, o Estado Novo imprimiu uma diretriz estatal, centralizada e nacionalista, nos seus ambiciosos projetos de ocupação dos “espaços vazios” do oeste e da Amazônia. Tal opção era politicamente orientada para criar, no “novo” espaço do país, uma nova ordem social, lastreada no fazer coincidir as fronteiras políticas com as econômicas e no estabelecimento de uma ordem original de relações

sociais, ancoradas na pequena propriedade e na organização cooperativista dos associados – uma realidade nova e oposta às formas sociais da exploração do trabalho e do trabalhador do campo. Nem tudo seria seguido à risca neste projeto [...] na sua “outra parte”, a política do Estado Novo foi particularmente reticente e ambígua, já que não atacou de frente o “latifúndio improdutivo”, e o elo quebrado de uma possível cadeia de um mercado nacional progressista e integrado (1986, p. 46-47).

Na discussão sobre o processo de colonização não se pode deixar de fora os aspectos extrativistas, agrícolas e agropecuários, como potencialidades econômicas da região, representando um dos fatores de atração para os colonos. Essas potencialidades, que servem de ponto de atração para os colonos, são questões também a serem analisadas na direção de compreender como as companhias exerciam essa forma de atração. De acordo com Souza (1980, p. 38), “no processo migratório, migram para as áreas onde atuam os fatores de atração pessoas de todas as classes sociais. Cada um concorre ao mercado com seus capitais para investir, com suas habilidades técnicas educacionais, ou apenas com sua força de trabalho”. Portanto, os colonos que migravam para essas regiões a serem colonizadas recebiam algum tipo de incentivo para se estabelecerem naquele modelo de processo de colonização efetuado pelas companhias.

A questão posta também é que, no discurso de Vargas de expansão para o oeste, estava implícita a idéia de tirar os colonos de regiões saturadas, apoiando sua migração para outros lugares como Mato Grosso que era tido como “espaço vazio”. Tal ação tinha por objetivo resolver problemas políticos, econômicos e sociais:

a criação de colônias agrícolas nas referidas regiões, cujo objetivo era, de acordo com Lenharo (1986, p. 22), esvaziar as tensões sociais nas cidades, encaminhando colonos sem terras para regiões ainda não colonizadas. [...] Vargas passou a apoiar a pequena propriedade. (OLIVEIRA, 1997, p. 19).

Nessa administração centralizada as colônias agrícolas nacionais foram encaminhadas para o então projeto de colonização, após a chamada Marcha para Oeste.

Seriam elas submetidas ao Ministério da Agricultura, o qual em seu planejamento distribuiria pequenos lotes preferencialmente a pessoas que não tivessem terras para cultivar, e os núcleos urbanos das colônias funcionariam “como cidades-industriais potencialmente lançadas no vazio” (LENHARO, 1986, p. 48).

O governo passou a trabalhar nesse sentido desde 1939, mas foi em 1941, com o decreto-lei nº 3059, que o governo estabeleceu a criação das Colônias Agrícolas Nacionais. Além de Mato Grosso (Dourados), foram criadas colônias em Goiás, Amazonas, Pará, Maranhão, Piauí e Paraná, mas o fato é que, segundo Lenharo, o governo não conseguiu atingir como queria seus ideais políticos colonizadores, pois os trabalhos pouco avançaram até 1945 em consequência das várias dificuldades enfrentadas (LENHARO, 1986, p. 47 e 55).

A CAND (Colônia Agrícola Nacional de Dourados), segundo Oliveira (2002, p. 15), só conseguiu ser oficializada, depois de muitas dificuldades, em 23 de outubro de 1943. Isso demonstra também as instabilidades vividas naquela área, o que por certo comprova que, como já dissemos, a área tida pelo governo de Getúlio como sendo *vazia*, não estava tão vazia assim. Segundo Lenharo:

Outras dificuldades interpunham-se no caminho colonizador do Estado Novo, mesmo no oeste, região dos “espaços vazios” a serem preenchidos com a nova proposta colonizadora. Na verdade, os espaços não se encontravam tão vazios assim: as usinas de açúcar, às margens do rio Cuiabá; a imensa extensão de terras ocupadas com a exploração do mate, principalmente pela Cia. Mate Laranjeira; as fazendas de gado no pantanal mato-grossense; cidades e propriedades surgidos à beira da estrada de ferro Noroeste do Brasil; amplas regiões de garimpo do ouro e diamante; outras tantas exploração da borracha ou de drogas do sertão – vêm atestar, no caso do estado de Mato Grosso, um quadro de colonização complexo, mapeado de grandes propriedades particulares e estatais, boa parte delas de origem estrangeira. Isto para não se falar dos povos de formação social inteiramente diferentes, habitantes da região – os indígenas – , que acarretavam dois sérios dilemas para a política colonizadora: como ficariam suas terras e como eles participariam da empreitada da colonização através de seu trabalho? (LENHARO, 1986, p. 60-61).

Outro fator importante que ajudou a dificultar o processo de colonização por meio das colônias agrícolas, além dos espaços não serem vazios como imaginavam, esteve ligado ao fato de que o “trabalhador ‘nacional’ escolhido como matéria-prima da nova colonização não respondia aos apelos da obra civilizadora do Estado exatamente como dele se esperava” (LENHARO, 1986, p. 59).

Com todas essas disparidades vividas pelo governo com relação a sua política de colonização, começaram a aparecer com grande influência as companhias colonizadoras. Não que elas já não existissem, mas agora começam a tomar força por conta das posições políticas adotadas pelo governo:

Grandes companhias colonizadoras começaram a especular febrilmente com a terra que foi muito valorizada após a implantação dos núcleos pioneiros. Desta maneira, a forma de colonizar predominantemente voltou para a “colonização econômica”, dirigida para o lucro das companhias particulares, à qual o Estado Novo teoricamente se opunha, e da qual os “liberais” jamais se afastaram. O seu jeito de gerar e acumular capital manteve-se, portanto, vitorioso (LENHARO, 1986, p. 57).

Com referência à colonização, Cláudio Vasconcelos, ao analisar a obra de Monbeig, percebeu apontamentos, dos quais alguns já arrolamos, em que Monbeig assinala as diferentes situações designadas pelo termo *colonização*:

No primeiro momento, promove-se a “colonização” para resolver o problema de mão-de-obra para a lavoura cafeeira no Estado de São Paulo, formando dessa forma, nas fazendas paulistas, um proletariado desorganizado a serviço de uma classe poderosa, por um salário de subsistência. Noutro estágio de expansão, “colonização” serviu para identificar a mesma situação anterior, só que o colono passa a ter o direito de cultivar um pedaço de terra. O termo colonização foi usado também para designar a introdução de “colonos” em determinadas fazendas, para servirem como arrendatários durante um período limitado. Por último, colonização significou a venda de terras através de loteamentos; neste caso, o trabalho de “colonizador” era apenas abrir um escritório no local, para promover a venda de terras e para retirar dali as melhores madeiras para serem comercializadas (Monbeig apud VASCONCELOS, 1986, p. 5).

No último caso de colonização apontado é que aparece a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, embora não necessariamente no início de suas atividades, pois, além de ser originária da firma Diederichsen & Tibiriçá, tinha como meta inicial estabelecer uma estrada de rodagem que servisse de ligação entre os estados de São Paulo e Mato Grosso.

De acordo com Vasconcelos, a colonização contemporânea causou alguns transtornos à sociedade brasileira, pois, sendo ela dirigida pelas autoridades representadas pelo poder político ou representadas por companhias particulares, acabou desencadeando um problema ao contrário: ao invés de fixar os imigrantes ou migrantes nas terras oferecidas a esse processo de colonização, estes colonos em sua maioria não conseguiam se estabelecer naqueles lugares, devido a diversas dificuldades encontradas, (1986, p. 16-18), desfalecendo assim, a política de colonização:

Esses trabalhadores não recebem orientação, recursos e assistência básica para se manterem ativos em suas parcelas de terras, depois de pouco tempo, por explorá-la de forma primitiva e por serem predadores do solo, transformam-nas em terras improdutivas. Quem usufrui dessas áreas, que ficaram à mercê da especulação, a partir desse momento, são os grandes empresários, que se apoderam desse espaço para a exploração da pecuária. Ao colono restaram algumas alternativas: caminhar para novas áreas de colonização, onde poderá se repetir a mesma cena; voltar às suas origens, se ainda for possível; finalmente, a sua proletarização nos grandes centros urbanos ou em empresas rurais mais próximas (VASCONCELOS, 1986, p. 18-19).

Outra questão interessante a se analisar é referente às políticas adotadas pelos estados, em específico Mato Grosso, para atraírem as empresas colonizadoras para sua região, e o que foi oferecido de vantagens para que essas empresas se dispusessem a estabelecer nessas áreas um processo de colonização.

Cabe ressaltar que o investimento dessas empresas em Mato Grosso esteve ligado a vários fatores. Como já mencionado, a partir da década de 30 foi intensificada a

política de colonização dirigida ao Estado de Mato Grosso, porém, desde 1892, já existia um órgão (Diretoria de Obras Públicas, Terras, Minas e Colonização) no Estado, que fornecia suporte para investimentos fundiários nesse sentido.

Num primeiro momento esse projeto consistia em tornar permanente uma quantidade de imigrantes ou migrantes de outros Estados para que houvesse um aumento no mercado consumidor e conseqüentemente aumentasse também a renda do Estado. Com esse objetivo o Estado permitiu que fosse concedida uma grande parte de seu território para que empresas colonizadoras pudessem adquiri-los, a um preço que acreditamos ser irrisório, para que as mesmas desenvolvessem na região núcleos coloniais efetuando a venda de seus lotes. Tudo isso seria feito em meio a um Contrato de Colonização, onde essas companhias colonizadoras assumiriam compromissos com o Estado baseados nas leis federais (VASCONCELOS, 1986, p. 22-24).

Uma nova fase da colonização particular em terras públicas no Mato Grosso, segundo Vasconcelos, teve início em 1949 com a Lei nº 336, que criava “uma comissão especial para proceder à discriminação das terras devolutas para venda ou para estabelecimento de núcleos coloniais” (1986, p. 24), sendo que em 1951, com a Lei nº 461, o Estado passa a ter poder de contratar terceiros para a colonização das áreas reservadas a este fim (1986, p. 24-25). Portanto percebemos que a política fundiária de Mato Grosso, em 1950,

Criava condições favoráveis no sentido de atrair empresas interessadas no investimento em terras, com a finalidade expressa de colonização. Essa política ficou explicitada a partir da citada lei 336, de 06 de dezembro de 1949, que propunha uma política de subdivisão das terras não exploradas economicamente. Proprietários de latifúndios foram pressionados – pelo menos é o que reza o código – a realizar o aproveitamento dessas áreas ou promover o seu fracionamento, através da venda (VASCONCELOS, 1986, p. 36).

Esta questão é interessante para o nosso objeto, pois foi em meio a este contexto que Jan Antonin Bata, dono da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, nesse momento, intensificou projetos de colonização nas áreas pertencentes à companhia, efetuando a divisão de seus lotes e propondo projetos estruturados, além de demonstrar o que a companhia já havia realizado nesse ramo para atrair colonos e atenções de investidores¹⁷.

Vasconcelos (1986, p. 25-29) também afirma que o objetivo principal do governo Fernando Corrêa da Costa (1951-1955) no Estado de Mato Grosso era estimular a venda de terras como forma de aumentar a receita do Estado, e com isso passou a vender *sem olhar a quem*, desde que o comprador tivesse como adquiri-la. Para estimular este processo o Estado garantia a titulação e a posse efetiva das terras adquiridas, no entanto, para os empresários garantirem o sucesso no plano de colonização deveriam contar com o apoio do governo, nos dois níveis, estadual e federal.

Já no governo seguinte, João Ponce de Arruda (1956-1960), diversas companhias colonizadoras cessaram suas atividades, pois este estabeleceu um recuo no plano de colonização em terras públicas cuja finalidade era “induzir a venda das terras já comprometidas por contratos, contratos não cumpridos como prescrevia a lei. A iniciativa de colonização será, a partir desse momento, não mais do governo, mas de particulares” (VASCONCELOS, 1986, p. 32), isto é, o “governo do estado de Mato Grosso propôs, simplesmente, a compra, pelas próprias concessionárias, das glebas comprometidas...” (Campos apud VASCONCELOS, 1986, p. 32).

¹⁷ Esses apontamentos são discutidos no segundo capítulo com base na documentação referente à companhia.

Como denunciado, estas questões políticas de alguma maneira atingiram a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso. Pode ter sido desde a vinculação, ou não, de Bata com os governos estadual (Fernando da Costa) e federal (Getúlio Vargas), ou também no recuo da proposta colonizadora do governo seguinte, de Ponce. Talvez tenha ocorrido em meio a estes acontecimentos o surgimento de alguns dos problemas relacionados às debilidades sofridas pela companhia nos anos anteriores ao falecimento de Bata (1965).

CAPÍTULO 2

Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso: trajetória e dinâmicas

No século XIX, com a expansão da cultura de café, o oeste paulista, que até então era tido no imaginário da população como território “desconhecido”, começou a despertar interesse de pesquisa do governo, na tentativa de conhecer o território do Estado para onde se direcionava as plantações de café. Junto a este panorama do oeste do Estado de São Paulo, havia também, no sul de Mato Grosso, territórios de difícil acesso, devido às condições naturais que sobreviviam naquelas localidades. No entanto, observou-se que neste último a pecuária bovina era tida como a principal prática econômica, e em meio a isso, viu-se a necessidade de “encurtar a distância percorrida pelas boiadas mato-grossenses, para alcançarem o mercado representado pelo Estado de São Paulo” (ABREU, 1997, p. 37).

Essas perspectivas deram vazão a uma nova dimensão destas regiões: o *despovoado*, o *vazio*, o *arcaico*, o *atrasado*, o *sertão*, vão atrair olhares *civilizados* e *modernos* munidos de justificativas e interesses econômicos que estas regiões passam a despertar. Essa dicotomia, estudada por Gilmar Arruda em sua obra *Cidades e sertões*, mostra os dois lados, o lado da cidade e o lado do sertão, onde, no caso de nossa pesquisa, a cidade é representada pelo sudeste brasileiro e os sertões englobam o oeste paulista e o Estado de Mato Grosso, trazendo em seus pressupostos uma divisão lógica de conceitos contrários que se esgotam entre si – o que na realidade não era bem assim.

Como já apontado no capítulo anterior, essas regiões em foco não se encontravam tão vazias e desabitadas assim, mas o interesse e o intuito desbravador, o ato de explorar terras *desconhecidas*, falou mais alto e no fim do século XIX e início do século XX se observou uma mudança de ordenamento. Se levarmos em consideração os apontamentos de Arruda e fizermos um salto curto para 1940 iremos observar um novo marco da *civilização*:

Aquele espaço antes nomeado como “terrenos pouco explorados” foi ocupado por centenas de cidades e povoações. Em pouco mais de trinta anos os chamados “sertões” paulistas, do norte do Paraná e sul do Estado de Mato Grosso, haviam sido “conquistados” por uma nova forma de ocupação.

O marco da “civilização” havia mudado. Milhares de pessoas deslocavam-se para essa região, ocupando aqueles “sertões”. De “terrenos pouco explorados”, no início do século, tornaram-se mapeados, reconhecidos, nomeados e cartografados. Várias ferrovias e estradas passaram a cruzar aquele território antes considerado “selvagem”. Os seus antigos habitantes, índios e posseiros, foram eliminados ou expulsos. Um modo específico de vida, uma visão de mundo, uma memória e uma forma de visualizar aquele espaço estavam em vias de extinção. Em lugar da pesca, caça e agricultura de subsistência, a lavoura de café e a pecuária. Certo tipo específico de ocupação e utilização da terra, a propriedade capitalista passou a ocupar os espaços dos antigos moradores. (ARRUDA, 2000, p. 16).

Com a proclamação da república em 1889, desencadeou-se no Brasil um desejo de “atualizar”, e em meio a essas atualizações compreendia-se a necessidade de se ocupar os espaços territoriais nacionais entendidos como vazios, para que o problema de integridade territorial fosse resolvido, e isso significava a transformação dos *sertões*. Esse sonho da montagem de uma nação moderna contava com alguns meios como mapeamentos, estradas, ferrovias, urbanização, e outros, para que o desconhecido deixasse espaço à civilização.

No anseio de transformar os terrenos desconhecidos do oeste do Estado de São Paulo em *conhecidos*, *desbravados* e *civilizados*, o governo do Estado em 1905 reorientou os trabalhos da Comissão Geográfica e Geológica (CGG), cuja idéia seria deixar um pouco de lado o “naturalismo científico” apregoado no primeiro período da

CGG, que vigorou de 1886 a 1905, e partir para o denominado período de “expedições e exploração do sertão”, que seria a exploração acelerada dos recursos naturais do Estado, abrindo assim tanto a oportunidade para os produtores de café (que naquele momento sofriam com a crise de superprodução e estavam à procura de novas alternativas) como também para a legitimação da elite paulista na conjuntura nacional. A idéia seria mapear regiões entre os rios do Peixe, Feio, Tietê e Paraná (ARRUDA, 2000, p. 122-130; BELLOTTO, 1975, p. 31-32). O simples preenchimento cartográfico dos *terrenos desconhecidos* mudaria a representação do mapa do Estado de São Paulo, que demonstraria ter dado mais um passo de progresso ao conquistar mais um pedaço de terra.

A crise de superprodução do café advinha da grande euforia, no final do século XIX e início do XX, por conta da alta na agricultura de exportação, elevando assim, a produção cafeeira em vista das possibilidades de lucros com o produto. Heloísa Bellotto (1975, p. 31) analisa que “A crise da superprodução cafeeira, em 1905, trazia drasticamente à tona, o velho problema da necessidade de diversificação econômica, para São Paulo. Conquistar novas regiões para o povoamento, colonização e aproveitamento em termos de rendimento agrícola...”. Este quadro auxiliou no engajamento do governo em conquistar os espaços tidos como vazios no oeste paulista, pois estas novas regiões poderiam possibilitar novas soluções para o contexto que eles estavam presenciando.

No começo do século XX, esse processo foi auxiliado, por exemplo, pela construção de duas ferrovias (a Noroeste, já citada, e também a Sorocabana) que avançaram por áreas “quase despovoadas” do oeste do Estado de São Paulo – sendo que a Sorocabana chegou às margens do rio Paraná já no começo da década de 1920 (SAES, 1981, p. 43 e 53).

Em relação ao Estado de Mato Grosso, mais especificamente a região sul de Mato Grosso, como já explicitado no primeiro capítulo, a pecuária bovina desde a primeira metade do século XIX vinha se transformando na principal atividade econômica do Estado, estabelecendo uma crescente comercialização com o sudeste brasileiro. Porém o caminho percorrido pelas boiadas normalmente se estabelecia pelo território de Minas Gerais até chegarem aos mercados consumidores, o que representava uma distância significativa. Desse modo é manifestada a idéia de se encurtar essas distâncias para o fornecimento desse gado para o Estado de São Paulo, que nessa conjuntura estava em franco crescimento tornando-se um significativo mercado consumidor de carne bovina.

A proposta era fazer uma estrada boiadeira¹⁸ que ligasse a Vacaria, em Mato Grosso, a Campos Novos do Paranapanema, em São Paulo, justamente para facilitar a ligação de comércio entre os dois Estados. Ao Estado de São Paulo facilitaria o intercâmbio com áreas produtoras de gado no sul de Mato Grosso, além de propiciar novas alternativas para esse Estado.

Abreu (1997, p. 38-50) aponta que a partir de 1870 houve várias tentativas para a efetivação de uma ligação entre esses dois Estados, algumas frustradas e outras com êxito. O que nos chama atenção é a comissão chefiada pelo engenheiro Olavo A. Hummel, entre 1892 e 1894, estabelecida para abertura e construção da estrada de rodagem de Salto-Grande¹⁹ ao Rio Paraná, por ter sido ela a primeira iniciativa que conseguiu concretizar a ligação terrestre entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso. Posteriormente, em 1904, por meio de uma concessão dada pelo governo do Estado de

¹⁸ A discussão feita sobre a construção desta estrada está calcada nos apontamentos feitos por Abreu (1997), Whitaker (1934), Queiroz (2004), Bellotto (1975, p. 35) e Hummel (1894).

¹⁹ Salto Grande era uma localidade no centro-oeste paulista, a 349 km da capital do Estado de São Paulo.

São Paulo a Francisco Tibiriçá, essa estrada passa a ser reaberta, pois segundo relatos ela já havia sido reabsorvida pela mata.

Foi através dessa concessão que se deu a parceria entre Francisco Tibiriçá²⁰ e Arthur Diederichsen²¹ e o surgimento em 1905 da firma Diederichsen & Tibiriçá, firma esta que em 1908, aumentando seus horizontes comerciais, torna-se a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, objeto central da nossa pesquisa.

Antes de adentrarmos no universo histórico propriamente dito da CVSP-MT, faremos um breve relato de como se deu essa estrada boiadeira, os arranjos e rearranjos sofridos para a sua efetivação. Inicialmente, quando comandada pela comissão chefiada por Hummel, tinha o caráter de um trabalho a ser realizado para o governo do Estado de São Paulo, ao qual a estrada seria entregue, e os que a abriram não lucrariam com ela, a não ser o que lhes havia sido pago para sua construção. Os anseios em relação ao que aquela estrada traria de benefícios, ou não, ficaria nas mãos do Estado que bancou sua abertura, que tinha por finalidade servir de ligação entre os Estados, além de povoar os caminhos que haviam sido percorridos.

Hummel, na conclusão do relatório entregue ao Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Jorge Tibiriçá, a respeito da abertura da estrada de rodagem, afirma que:

Não foram pois em vão os sacrifícios pecuniarios, feitos pelo Estado. Existe uma estrada até a margem do rio Paraná como começo da estrada mais curta para o rio Paraguay e as terras ribeirinhas [...] A estrada constitui além d'isso uma base larga de interesse economico ou geographico, ramificações de outras estradas, ou mesmo no futuro para a estrada de ferro. Enfim é o sertão aberto (HUMMEL, 1894, p. 27).

²⁰ Alcançou concessão para a construção de uma estrada de rodagem, em 1904, considerada praticamente uma reabertura da Estrada Boiadeira, tentativa esta em 1893 realizada pelo engenheiro Olavo Hummel.

²¹ Proprietário de grandes fazendas de café em Ribeirão Preto.

A Comissão chefiada por Hummel foi organizada após a autorização do Presidente do Estado de São Paulo, Bernardino de Campos, partindo para sua tarefa em dezembro de 1892 e regressando em fevereiro de 1894, comissão esta que foi dividida em dois momentos.

O primeiro período de trabalho começou com a derrubada na entrada da mata em 15 de fevereiro de 1893, com um ritmo um tanto quanto vagaroso por conta da pequena quantidade de pessoas em serviço. Aos poucos a estrada foi tomando impulso com a chegada de novas pessoas ao trabalho, porém devido às condições vividas na mata, muitos deles se adoentavam e outros deixavam o lugar, chegando assim a uma situação que para continuarem a estrada teriam que abrir mais um depósito, só que, dadas as condições não favoráveis tanto pela quantidade de mão-de-obra quanto pela falta de alimentos, Hummel optou pela retirada da comissão no dia 13 de julho de 1893, deixando assim de estrada construída 47 km, de São Manuel (conhecida por ser ponto extremo da via férrea Sorocabana em 1894) até estrada do Campinho (a 103 km de São Matheus).

Entre o espaço do primeiro e o segundo período de trabalho a comissão realizou uma expedição fluvial entre os rios Tibagi, Paranapanema e Paraná no sentido de se organizarem melhor para o início dos trabalhos no dia 26 de novembro de 1893. Esse segundo período, de acordo com relatos, mesmo com pessoas adoentadas por conta do início das chuvas e a quase falta de mantimentos, foi mais tranquilo na medida do possível, fazendo-se no dia 15 de janeiro de 1894 a ligação entre a estrada construída no primeiro período com a do segundo.

O percurso percorrido pela estrada construída nesses dois momentos é exposto no relatório elaborado por Hummel desta forma:

De São Manuel a Campos-Novos avaliado em 28 leguas
)) Campos-Novos a São Matheus)) 15 a 15,5))
)) São Matheus á Boca do Sertão 55,8 K. sejão 8,5))
)) Boca do Sertão ao Rio Paraná 117,8 K.)) 18))
 Total 70 leguas
 (HUMMEL, 1894, p. 15)

Na estrada construída desde a Boca do Sertão até o rio Paraná, foram atravessados um total de 44 córregos e ribeirões, sendo 2 afluentes do rio Laranja Doce, 4 do rio do Peixe e 36 do rio Santo Anastácio, mais duas travessias deste no Esperança. A largura da estrada, em sua grande maioria, era de 4 metros, para a passagem de carros de bois, exceto em algumas localidades em que a largura da estrada teve que ser dimensionada a 2 metros, porém a passagem dos carros de bois ainda era possível, pois a largura média dos carros era de um metro e sessenta e cinco centímetros entre uma roda e outra. Entre os abarracamentos armados pela comissão no decorrer da estrada, somaram-se 12, mais um depósito na Boca do Sertão, sendo em quase todos eles plantado capim gordura, o que direciona uma condição de sustento para a passagem posterior de boiadas.

Com esse panorama mostrado no relatório de Hummel fica evidente, na construção da estrada que ligaria o oeste paulista ao rio Paraná, divisa com Mato Grosso, a preocupação com a transação de gado entre os dois Estados, por conta das estratégias na largura da estrada para a passagem de carros de bois além da plantação de capim no trajeto da estrada. É interessante o apontamento de Hummel com relação ao lugar onde eles estabeleceriam o porto de ligação com o Estado de Mato Grosso, quando ele justifica que não fez uma obra maior por conta de não saber qual seria o melhor lugar para se estabelecer um porto definitivo que fizesse a ligação entre os dois Estados, pois isso dependeria do lugar onde iria chegar a estrada construída do lado de Mato Grosso. Esse contexto evidencia que desde 1894 já existia a idéia da construção

de uma estrada do lado de Mato Grosso que facilitasse e diminuísse as distâncias percorridas pelo gado que saía deste Estado para chegar a São Paulo.

Hummel, na conclusão do relatório, justifica a construção da estrada, apontando de que modo ela poderia ser utilizada e qual era sua importância naquele momento. Ele começa relatando que todas as despesas financeiras direcionadas à construção da estrada, pela primeira vez pisada por homens civilizados, não haviam sido em vão, pois agora existia uma estrada que, além de ligar o oeste de São Paulo à margem do rio Paraná, também representaria um começo mais curto de uma estrada para chegar ao rio Paraguai e as terras ribeirinhas, além de representar interesse econômico e geográfico, ou até mesmo uma futura construção da estrada de ferro.

Algumas das condições relatadas por Hummel para que se estabelecessem povoados naquela região, e em consequência fosse exercido um trânsito contínuo naquela estrada, seria a construção da estrada do lado do Estado de Mato Grosso, além de colocar em atividade a balsa no rio Paraná para fazer de forma mais adequada a ligação fluvial entre São Paulo e Mato Grosso, o que parece servir de grande recurso para o trânsito de gado. Com relação aos povoados seria conveniente a organização de duas colônias, uma no Laranja Doce ou na Boca do Sertão, onde a água era bastante para dar conta de uma povoação, e a outra colônia seria indispensável na margem do rio Paraná, por conta de ser este o lugar onde termina a estrada e se estabelecem as atividades da balsa. Enquanto isso, as outras porções interiores da estrada seriam, no decorrer do processo de trânsito, povoadas naturalmente, o que remeteria à possibilidade de o Governo doar terrenos a pequenos lavradores que quisessem se estabelecer próximos a estrada, o que também não excluiria a formação de fazendas maiores.

Fica relevante a preocupação com a travessia de gado, quando Hummel, na tentativa de demonstrar a importância daquela estrada, juntamente com uma consecutiva construção de outra estrada do lado do Estado de Mato Grosso, do que resultaria uma economia de distância no transporte de gado da zona de Vacaria, em Mato Grosso, ao Estado de São Paulo. O caminho na maioria das vezes percorrido por este gado, até então, era comprovadamente maior que o novo caminho proposto, pois o gado saía da zona de Vacaria, passava pelo lado mais para o norte do atual Mato Grosso do Sul e percorria o Estado de Minas Gerais até a chegada em seu mercado consumidor, em São Paulo. Com a nova estrada proposta o gado sairia da zona de Vacaria, na qual pode ser tomada como ponto de partida a localidade de Campo Grande, passaria pelo rio Paraná para seguir a São Paulo pelo seu oeste até a capital – sendo que daí posteriormente seguiria uma parte para o Rio de Janeiro, que também era consumidor desse gado.

No esboço ilustrado por Hummel, fica manifesta a distância em léguas que a estrada nova iria economizar:

De Campo Grande à margem do rio Paraná sejam	50	leguas
Do Paraná á São Manoel	70))
De São Manuel á São Paulo	54))
Total	174	leguas

(HUMMEL, 1894, p. 29).

A economia com a estrada do Alto Paraná seria de 96 léguas em comparação à antiga, que Hummel também ilustra:

De Campo Grande aos Bahús	70	leguas
)) Bahús á St. Anna	80))
)) St. Anna á São Paulo	120))
Total	270	leguas

(HUMMEL, 1894, p. 29).

Após todo o esforço da comissão na construção da estrada de rodagem de Salto Grande (oeste paulista) ao Rio Paraná, que serviria para abrir margem a todas as

possibilidades propostas por Hummel em 1894, a estrada não conseguiu atingir o que lhe fora reservada e acabou sendo reabsorvida pela mata.

No ano posterior ao término da estrada construída pela comissão administrada por Hummel, o governo do Estado de Mato Grosso, em uma resolução (n° 85, de 8.6.1895), destinou uma concessão para a abertura de uma estrada que ligasse Santana do Paranaíba (MT) a Viradouro (SP). Já mais ao sul, neste mesmo ano, o Estado, por meio da resolução n° 123, de 27.7.1895, contratou Octaviano Ferreira Mascarenhas para a construção de uma estrada que ligasse Campo Grande ao Porto 15 de Novembro. Ao final de todas estas investidas o que se observou foi o não-acontecimento do proposto, e mais à frente novas iniciativas retornariam na tentativa de construir uma estrada que facilitasse o acesso entre o Estado de São Paulo e o Estado de Mato Grosso.

O Estado de São Paulo em 1900 formulou uma lei (n° 754, de 14.11.1900) que recomendava a abertura de uma estrada que ligasse São Mateus à margem esquerda do rio Paraná, em frente ao Porto 15 de Novembro, estrada esta semelhante à construída por Hummel em 1894, a qual teria sido reabsorvida pela mata. Porém o diferencial nesta lei é que a mesma estabelecia que o contratado para a construção desta estrada deveria ser o mesmo que fosse concessionário na construção da estrada, no lado de Mato Grosso, entre Campo Grande e Porto 15.

Em 1902 o Executivo de Mato Grosso, de acordo com a resolução n° 345, de 16.4.1902, autorizou a contratação do senhor Manuel da Costa Lima, vulgo *major Cecílio*, para a construção a estrada que em 1895 havia sido atribuída a Mascarenhas. No entanto no ano posterior o Estado promulgou uma lei (n° 369, de 19.5.1903) que permitia a contratação de Francisco Tibiriçá para a construção e exploração de uma estrada que estabelecesse ligação entre o rio Paraná e a região da Vacaria. Só que Francisco Tibiriçá, pelo que parece, por possuir ligações familiares e políticas com o

Estado de São Paulo, estava muito bem inteirado com relação à lei paulista de 1900, a qual preconizava que o construtor da estrada do lado de São Paulo, que ligaria São Mateus à margem esquerda do rio Paraná, deveria ser o concessionário da estrada que ligasse o campo da Vacaria à margem direita do rio Paraná. Munido desta lei, Francisco Tibiriçá em 1904 firmou contrato com o Estado de São Paulo para a construção da referida estrada de rodagem.

Neste momento, Francisco Tibiriçá, após conseguir essas concessões, procurou um sócio para apoiá-lo financeiramente nesta empreitada, estabelecendo esta parceria com um grande fazendeiro paulista: Arthur Diederichsen.

Já com relação aos esforços ligados ao que podemos chamar de reabertura, em 1904, daquela estrada que havia sido aberta por Hummel, estava implícita uma nova perspectiva empresarial com fins lucrativos. A firma Diederichsen & Tibiriçá via, por meio daquela reabertura, uma alternativa de gerar lucro com travessia de gado bovino do sul de Mato Grosso para o Estado de São Paulo, além de atender os interesses dos Estados nessa travessia mais curta do que a estrada de rodagem que passava pelo Estado de Minas Gerais. Bellotto referencia essa questão empresarial com relação à reabertura da estrada de rodagem quando afirma que “A firma que reabriria era ‘Diederichsen e Tibiriçá’, sucedida pela ‘Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso’, e que obtivera concessão do governo estadual para explorá-la. Cobrava pedágio pela passagem de boiadas que vinham de Mato Grosso, depois de atravessarem o Paraná, pelos portos da Companhia, Porto 15 e Porto Tibiriçá” (BELLOTTO, 1975, p. 35).

A firma Diederichsen & Tibiriçá surge no ano de 1905 após a parceria que Francisco Tibiriçá estabeleceu com Arthur Diederichsen. Durante a parceria, Tibiriçá se encarregaria da abertura do lado mato-grossense, já o lado paulista ficaria ao encargo de

Diederichsen. No entanto, este último passou o trabalho para seu administrador de fazenda, Francisco Whitaker.

Todavia, como já havíamos apontado acima, em 1902 o senhor Manoel da Costa Lima (Major Cecílio) havia recebido uma autorização do governador de Mato Grosso para abrir a estrada de Vacaria ao Porto 15 de Novembro. Costa Lima, por ser criador de gado na Vacaria, estava interessado em viabilizar um meio que economizasse tempo e esforço na ligação entre Mato Grosso e São Paulo. Esta concessão lhe garantia o direito de explorar a travessia de gado por 20 anos.

Em 1906 foi inaugurada a travessia de Cecílio, que ligava Mato Grosso a São Paulo por meio de transporte terrestre e fluvial com estrutura de balsa nas margens do rio Paraná. Mas, na realidade, a estrada já estava praticamente pronta desde 1903, e o que atrasou a inauguração foi a demora na vinda e a instalação do vapor *Carmelita*, que havia sido comprado por Costa Lima no Paraguai para atuar como rebocador no transporte de gado na travessia do rio Paraná; de fato, alguns meses após sua instalação a travessia foi inaugurada, em outubro de 1906.

Observa-se que ambos, tanto Major Cecílio quanto a firma Diederichsen e Tibiriçá, estavam autorizados a estabelecer aquilo que vinham realizando, a construção da estrada. Após algumas negociações amistosas eles entram em um “acordo”, onde o Major Cecílio vende à firma Diederichsen e Tibiriçá, em 1907, sua concessão e tudo aquilo que já havia construído.

No ano seguinte, após todas as instalações feitas no Porto Tibiriçá pela firma Diederichsen e Tibiriçá, no lado esquerdo do Rio Paraná, estava pronta a estrada de rodagem que ligaria os Estados de Mato Grosso e São Paulo, fazendo a travessia do rio Paraná através da balsa entre o Porto Tibiriçá e o Porto 15 de Novembro.

Ao mergulhar neste universo das “expedições” conseguimos especificamente entender a gênese da CVSP-MT, pois foi em meio a esse contexto que a firma Diederichsen e Tibiriçá mudou sua razão social como forma de ampliar seus negócios, e com esse passo a Cia. passa a princípio ter como objetivos, segundo seus estatutos:

1° Precipualemente 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 Agosto de 1902 e de 15 de Abril de 1904; 2° explorar a industria de navegação e transporte no Rio Paraná e seus afluentes; 3° explorar o commercio de gado para a criação de corte e gêneros alimenticios e outros de primeira necessidade; 4° vender terras devolutas de suas concessões ou estabelecer nellas nucleos coloniaes; 5° montar e explorar estabelecimentos de criação ou de culturas em suas terras ou nas que venha a adquirir; 6° contractar com os Governos a arrecadação de quaesquer taxas ou impostos nas zonas de suas concessões; 7° qualquer outro empreendimento industrial ou comercial relacionados com os seus negócios e resolvido pela Assembléia Geral (apud ABREU, 1997, p. 52).

A Cia., que tinha inicialmente a idéia de lucrar com a travessia de gado de particulares na estrada que ela abriera, agora começa a mudar seus planos, pois apenas esse ramo não estava lhe conferindo muito lucro. Portanto, cria-se um centro de engorda de gado em Indiana (SP) para abastecer os consumidores paulistas e ao mesmo tempo atrair os vendedores mato-grossenses. Além disso, a Cia. aproveitava sua infra-estrutura viária terrestre e fluvial para o abastecimento de gêneros diversos num comércio atacadista e varejista, monopolizando o comércio durante muitos anos.

As atividades começaram gradativamente a aumentar, superando a intenção inicial de representar somente uma travessia de gado entre Mato Grosso e São Paulo. Constituiu-se um centro de engorda, estabeleceu-se o comércio atacadista e varejista, já referenciados acima, além da instalação de casas comerciais (como uma no Porto Alegre, com navegação do rio Anhanduí, e outra em Entre Rios, atual Rio Brillhante, com navegação dos rios Ivinhema e Brillhante) e do serviço de navegação fluvial nos

rios Paraná, Anhanduí, Pardo e Ivinhema. Além disso, a empresa era proprietária de grandes extensões de terras:

contam-se entre suas propriedades no Estado de São Paulo: gleba Caiuá-Veado, próxima ao Porto Tibiriçá, Concessão de terras devolutas pelo Estados de São Paulo, com 72.000 hectares; pousos da Estrada Boiadeira, num total de 2.000 alqueires, comprados da viúva Militânia Cândida Marques, dentro da Fazenda Pirapó-Santo Anastácio; gleba Indiana, nas proximidades da cidade de Indiana, compreendendo as fazendas Laranja Doce, Capivari, Flores e Jaguretê, com aproximadamente 70.000 hectares; Fazenda Montalvão, nas proximidades da cidade de Presidente Prudente, com aproximadamente, 70.000 hectares; Fazenda Monte Alegre, à margem direita do Rio 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, aproximadamente, de 72.000 hectares; Fazenda Pedra, à margem direita do Rio Pardo, exatamente no ponto de confluência deste com o Anhanduí, com aproximadamente, 66.000 hectares; Fazenda de 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 Samambaia dividida em quatro glebas: Caiuás, Iguassú, Machado e Recanto, desde o Rio Ivinhema até o Rio Samambaia, com aproximadamente, 76.000 hectares (ABREU, 1997, p. 55). [grifos nossos].

Algumas destas propriedades foram transformadas em pequenos lotes de terras vendidos a colonos que, a partir da década de 1920, começaram a aumentar seus interesses pelo oeste paulista e, na década de 1940, pela região sul de Mato Grosso, sendo esta última a região em que Jan Antonin Bata atuou.

Em um documento elaborado pela Companhia Geral de Imigração e Colonização do Brasil, publicado em 1929, encontram-se referências às novas preocupações da CVSP-MT com relação ao seu plano de colonização, que pode ser visto através de alguns de seus trechos:

a Companhia encarregar-se-á principalmente do exame, preparo e divisão para a venda, de terras em nosso Paiz, que, estando na posse de Governos ou particulares, se destinem e se encontrem em condições de poderem ser colonizadas por nacionaes ou estrangeiros. Em seu programa ella não terá em vista um grande resultado e immediato em suas transacções: - visará um trabalho bem calculado,

de longo folego, para que os futuros colonos possam adquirir as suas propriedades com pagamentos suaves, - deixando para a COMPANHIA um lucro que retribua, de fôrma normal, os capitaes e os esforços aplicados.

Porém, após todo esse esforço em aumentar as atividades da Cia. para que ela se tornasse mais lucrativa, por volta de 1928-1930, ela é vendida a um capitalista alemão chamado Heinrich Sloman, pois, segundo informações de Abreu (1997, p. 33), “por motivos de força maior esta Empresa ainda não deu os resultados financeiros que se esperavam e ainda teve que recorrer a capitais estrangeiros para poder continuar a desenvolver as suas possibilidades” (grifo nosso).

O que se observa é que, sob o comando de Sloman, a Cia. desenvolveu especialmente a navegação do rio Paraná e seus afluentes. Porém, por motivos ainda não identificados, em 1939 a Cia. é novamente vendida, agora a Jan Antonin Bata, de origem tcheca.

Segundo relatos dos familiares, o dinheiro que Bata utilizou para comprar a Cia. estava ligado à venda de uma das suas empresas, que ficava na Alemanha. Como as autoridades alemãs não permitiram que o dinheiro fosse retirado do país, Bata, ao ficar sabendo que existia uma companhia colonizadora no Brasil pertencente a um alemão, que estava querendo vendê-la e voltar à Alemanha, negocia com ele a troca do dinheiro, que estava retido no Banco Alemão Transatlântico, pelas ações da Cia. no Brasil (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 32-33).

Jan Antonin Bata²² era dono de um grande complexo industrial calçadista. Durante o período pós-primeira Guerra Mundial, enquanto muitos tentavam sobreviver aos destroços, seus empreendimentos cresciam em volume e renda. Bata possuía fábricas em vários países e o cerco começou a se fechar quando grandes potências em

²² Imagem n° 01 em anexo.

guerra passaram a enxergá-lo como uma ameaça. Conforme Arambasic & Silva (2003, p. 32-36), com o agravamento da expansão do nazismo e a invasão e anexação dos Sudetos da antiga Tchecoslováquia, as empresas foram obrigadas a atender às exigências da Alemanha nazista, fabricando provisões para o seu exército. Em decorrência destas pressões²³ Bata acaba emigrando, em 1939, para os Estados Unidos, onde também sofre perseguições²⁴, decidindo então vir com a família para o Brasil em 1941, pois já havia adquirido, como já salientado, ações da CVSP-MT. A intenção inicial de Bata era, por meio da criação de gado, criar condições de abastecimento de couro para suas empresas calçadistas, mas ao chegar ao Brasil percebe que as condições são diferentes do que ele imaginava, percebendo então a necessidade de criar recursos básicos para a manutenção dos objetivos da Cia.

Dois anos antes da chegada de Bata ao Brasil, foram enviados seus primeiros encarregados para iniciarem a primeira fábrica de calçados das Empresas Bata, no local onde se constituiu a cidade de Batatuba²⁵, na região de Bragantina, perto de Atibaia, no Estado de São Paulo. Além da fábrica de calçado²⁶, que acabou se desmembrando em várias lojas, na cidade de Batatuba foram construídos escritórios, curtume, ambulatórios, escolas e unidade de mestres que servia como uma escola de trabalho. É interessante observar que o projeto da cidade é semelhante ao plano piloto de Brasília,

²³ Bata teria tido uma discussão com o presidente da antiga Tchecoslováquia por causa do acordo de Munique, que entregava a Tchecoslováquia aos comandos de Hitler. Desencadeado esse desentendimento, Bata começa a sofrer perseguições dos aliados de Hitler e acaba fugindo com a sua família para os Estados Unidos (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 32-34).

²⁴ Bata, por ter fábricas em vários países, acabou estabelecendo uma rotatividade grande de matéria-prima que se utiliza dos portos para embarque e desembarque. Segundo os relatos familiares, teriam sido trustes internacionais que, enxergando as fábricas de Bata como grandes concorrentes, utilizaram-se do fato de ele ter uma grande rotatividade em vários portos da Europa e o apontaram como fornecedor dos aliados de Hitler, o que acabou levando-o à lista negra pelos norte-americanos. Diante das pressões dos dois lados da guerra, Bata decide vir para o Brasil (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 34-36).

²⁵ Imagem n° 02 em anexo.

²⁶ Imagem n° 03 em anexo.

construída vinte anos depois (inclusive este projeto da cidade participou da já referida exposição “Passos Tchecos em Terras Brasileiras”). Batatuba também foi considerada uma cidade que comportou muitos refugiados da guerra, sendo que muitos deles trabalharam nos projetos de colonização da CVSP-MT. Conforme pudemos analisar pelos relatos familiares, as terras onde foi constituída Batatuba não pertenciam à CVSP-MT. Essa região foi na realidade escolhida por ser um lugar próximo à capital de São Paulo, e ali Bata havia resolvido criar uma cidade industrial. Nota-se, porém, que a casa em que Bata residia se localizava em Batatuba (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 43-47).

Diferentemente de Batatuba, as terras em que se desenvolveu Indiana²⁷ pertenciam à CVSP-MT. Na década de 1940, foram estabelecidos os primeiros planos de colonização dessa região, que ficava na Alta Sorocabana, no Estado de São Paulo. Os relatos familiares acentuam que, já na década de 50, em meio a várias outras construções, Bata implementou em Indiana um posto de puericultura, considerado para a região, na época, algo “avançado”. O relato prossegue, descrevendo o que havia também ali:

serraria, caldeiras, gerador de eletricidade, destilaria seca de álcool e extração química, oficina mecânica, cerâmica, depósito de madeira serrada, depósito de toras, brinquedos, tipografia, escritório. Planta nas terras algodão e mamona, traz maquinário, constrói a máquina de beneficiamento de algodão e extrai óleo. A serraria de Indiana faz casas pré-fabricadas, a marcenaria faz pisos, tacos móveis, portões, janelas e portas de vários modelos. Enquanto não há energia elétrica é construída uma máquina a vapor que se chama locomóvel para tocar a serraria. Fabricam-se rodas de madeira para o bombeamento da água. Inventam-se um sistema onde o fluxo de água na roda aciona um gerador a vapor. (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 48).

Notamos que o caráter da CVSP-MT sofre certas modificações na direção de Jan Antonin Bata, pois ele, além de focar bastante a questão de colonização, estendia seus negócios para a construção de olarias, serraria, destilaria e vários outros, que ofereciam

²⁷ Imagem n° 04 em anexo.

infra-estrutura à região colonizada como também aumentavam seus empreendimentos. Até mesmo uma “madeirovia” foi construída para transportar mercadorias até a estrada de ferro Sorocabana²⁸.

Mariápolis²⁹, às margens do rio do Peixe, também ao Estado de São Paulo, compôs outra das concessões da CVSP-MT, constituída sob a forma de núcleo de colonização.

O discurso de Bata apontava para o seguinte raciocínio: de nada adiantaria aquela quantidade de terras se não procurasse um meio de utilizá-las, e a alternativa era dividi-la em lotes e vendê-los aos pequenos produtores. Segundo Bata, em seus manuscritos (apud ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 54), era preciso construir uma infraestrutura para que esses pequenos proprietários tivessem como permanecer nas terras.

A colonização realizada pela CVSP-MT no lado de Mato Grosso, hoje sudeste de Mato Grosso do Sul, contemplou as regiões onde são os atuais municípios de Bataguassú e Batayporã³⁰.

O núcleo de colonização de Bataguassú, na primeira tentativa realizada pela empresa no sentido de seu estabelecimento, em 1943, receberia o nome de Batápolis. Mas, de acordo com algumas informações familiares (ARAMBASIC & SILVA, 2000, p. 56), o projeto não conseguiu atingir seus objetivos por conta da falta de sustentação política. Após as primeiras tentativas infrutíferas, Bata decide, em 1945, mudar o local onde iria ser implantado esse núcleo para uma gleba às margens dos rios Paraná e Pardo, com afluentes no Guassu e Sapé. Seus lotes começaram a ser vendidos com um pagamento de 30% de entrada e o restante em duas parcelas anuais, durante três anos.

²⁸ Imagem n° 05 em anexo.

²⁹ Imagem n° 06 em anexo.

³⁰ Imagem n° 07 em anexo

Os lotes eram quase que todos vendidos a paulistas que atravessavam o rio Paraná pela balsa de Porto Epitácio a Porto 15, e iam se estabelecendo em Bataguassú, que começa a crescer e criar armazéns, serrarias, olarias, água encanada, luz elétrica, transportes, escolas, produção agrícola etc.

Esse núcleo de colonização contou com o trabalho de algumas pessoas como Vladimir Kubik³¹, que se tornou braço direito de Bata, além de gerente geral da CVSP-MT, e também o tenente Nelson V. de Oliveira³², que trabalhava na Cia. desde quando ela pertencia a Heinrich Sloman. Nelson acabou se tornando genro de Bata, e, segundo os relatos, ajudou-o muito, através de seu trabalho junto às autoridades administrativas federais e estaduais, na manutenção de Bataguassú, que recebeu a categoria de município em 1953.

Já com relação a Batayporã³³, alguns relatórios³⁴ apontam que a primeira tentativa de efetivar o núcleo de colonização na Gleba Samambaia, onde hoje é Batayporã, também se iniciou em 1944, apesar de já existirem, desde 1943, planilhas³⁵ de custos e preparativos para a exploração desse terreno. Em um documento³⁶ redigido em 1944, Bata deixa explícitas algumas das dificuldades encontradas na primeira

³¹ Vladimir Kubik (Imagem n° 08 em anexo), nascido em 8 de outubro de 1916 na antiga Tchecoslováquia, fugiu em direção ao Brasil no ano de 1939 por conta da invasão das tropas nazistas em seu país. Antes de sua chegada ao Brasil ele havia trabalhado como funcionário da Companhia Bata na Jugoslávia, e quando chegou passou a ser funcionário da CVSP-MT sob os cuidados de Jan Antonin Bata. Kubik de início se estabeleceu na cidade de Presidente Epitácio, no Estado de São Paulo da onde saiu em rumo às regiões dos córregos Sapa e Guaçu no antigo Estado de Mato Grosso, iniciando a derrubada dessa região por encargo da Cia. (MARTIN, 2000, p. 509).

³² Imagem n° 08 em anexo.

³³ A título de curiosidade, vale notar que “y” e “porã” tem significações indígenas: “y” = água e “porã” = boa. Bata, por sua vez, costumava colocar seu sobrenome em algumas das regiões que colonizava.

³⁴ Esses relatórios contêm dados das primeiras tentativas de efetivação do núcleo de colonização em Batayporã, e estão guardados dentro de uma pasta preta na caixa de arquivo número 13 na estante de aço do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã.

³⁵ Documentos n° 01, 02, 03 e 04 em anexo.

³⁶ Documento n° 05 em anexo.

expedição à fazenda Samambaia (dirigida por seu funcionário Hnilica), devido, segundo consta, a algumas diretrizes impostas pelo governo. As dificuldades pareciam sobressair às tentativas, porém em 1953 outra tentativa, dirigida por Kubik, com êxito, dá início ao processo de colonização na região que, em 1963, torna-se também município.

Jindrich Trachta³⁷, também um imigrante tcheco que veio para o Brasil em 1949, conhece Bata e passa a trabalhar para ele em Bataguassú. Posteriormente, em 1954, muda-se para Batayporã, onde se torna representante da CVSP-MT. Hoje, na casa onde Trachta residiu em Batayporã, se organizou o “Centro de Memória Jindrich Trachta”, que possui documentação guardada por ele durante sua gerência na Cia., além de documentação sobre a sua administração como prefeito da cidade de Batayporã, documentação do primeiro cartório em Batayporã (pertencente a sua esposa), livros tchecos e brasileiros de espécies variadas, coleções de revistas e jornais de sua época, mapas e plantas sobre os lotes da Cia., objetos pessoais, manuscritos dele e de Bata, além de várias outras coisas que estão à disposição dos interessados em pesquisar ou visitar o Centro de Memória³⁸.

Nas aberturas das picadas para implantar o núcleo de colonização em Batayporã, foram utilizadas facão e foices, métodos mais rudimentares, que segundo relatos de ex-trabalhadores³⁹, aumentavam as dificuldades nas aberturas das matas.

³⁷ Jindrich Trachta (Imagem n° 09 em anexo) nasceu no dia 30 de agosto de 1921 na Tchecoslováquia, e no ano de 1949 veio para o Brasil por conta da tomada do poder pelos comunistas em seu país. Ao chegar ao Brasil se estabelece no Rio de Janeiro e posteriormente, a convite de um amigo, que trabalhou junto a ele na fábrica de calçados na Tchecoslováquia, viaja para Indiana, no Estado de São Paulo, para trabalhar na CVSP-MT. Trachta conhece Bata em maio de 1950 e segue para Presidente Epitácio e depois para Bataguassú, onde começa a trabalhar fazendo vários tipos de serviço. Quatro anos mais tarde Trachta muda-se para Batayporã para exercer o papel de gerente do núcleo de colonização. No ano de 1966 Trachta deixa a CVSP-MT para trabalhar exclusivamente no cartório da cidade e nos anos de 1973 a 1976 exerceu o mandato de prefeito da cidade de Batayporã (documento n° 06 em anexo).

³⁸ Vários dos documentos referentes a esta pesquisa foram encontrados no Centro de Memória Jindrich Trachta.

³⁹ “...nós abrimos com enxada, enxadão e machado. Eu era eu era o fiscal fiscalizava o serviço, naquela época num tinha, tinha que abri com machado, enxadão. Certo? Num é qui nem o Morandrade fez lá abriu

Analisando os mapas observamos que Batayporã era um ponto estratégico, que permitiria inclusive uma ligação com o norte do Paraná – que, sendo uma região cuja economia se dinamizava na época, podemos supor que seria de interesse para a empresa. Além disso, estabelecia uma espécie de “corredor” com Bataguassú, que, por sua vez, era um ponto estratégico na ligação com o Estado de São Paulo. Compunha-se, assim, um portal que margeava o rio Paraná.

Jindrich Trachta foi estabelecer-se em Batayporã em 1954, iniciando, assim, no âmbito da CVSP-MT, os trabalhos de colonização⁴⁰. Sob a gerência de Trachta foram construídos em Batayporã olarias⁴¹, serrarias⁴², fábrica de amido, campo de experiências agrícolas e criação de porcos, para servirem de estrutura aos colonos que adquiriam os lotes de terras da Cia. Esses lotes adquiridos pelos colonos possuíam no máximo 30 hectares e vinham fechados de mata, o que possibilitava que eles retirassem as madeiras⁴³, que acabavam sendo vendidas para a serraria da Cia. Já a produção da serraria era, em sua maior parte, vendida no Estado de São Paulo. Existem também registros de extração de erva-mate, na década de 1950⁴⁴. Na verdade, o mate aparece nos orçamentos prévios na região da fazenda Samambaia já no ano de 1943⁴⁵, o que

tudo com trator e numa semana já tava tudo aberto, a cidade quando, quando abriu, aqui era não, aqui era deferente. Aqui é abria através do enxadão e machado.” (Romero, 2007, p. 6).

“...a situação na época era muito difícil, intão hoje quando se abre uma colonização, hoje tem maquinaria de primeiro mundo, naquela época pra você te uma idéia, Batayporã tinha uma patola que era só ferrági, ela não tinha motor, ela tinha que ser acionada por um tratorzinho puxando ela na frente pra faze, pra tampa algum buraco. Por aí você vê as dificuldade. Por exemplo, Batayporã é mais velho do que Nova Andradina, só que o Morandrade ele viveu, ele viveu depois do Bata. Tendeu? Intão ele alcançou é... É maquinário com mais facilidade...” (Enz Filho, 2007, p. 06).

⁴⁰ Imagens n° 10 e n° 11 em anexo.

⁴¹ Imagem n° 12 em anexo.

⁴² Imagem n° 13 em anexo.

⁴³ Imagem n° 14 em anexo.

⁴⁴ Imagem n° 15 em anexo.

⁴⁵ Documento n° 01 em anexo.

demonstra a intenção, desde o início, de extrair erva-mate. Em vários documentos timbrados⁴⁶ da CVSP-MT aparecem informações sobre a Cia., inclusive que ela também trabalhava com erva-mate.

Segundo a documentação, a Cia. tinha também o interesse de construir, próximo a Batayporã, uma outra cidade, que iria denominar-se “Kennedyba”. O plano de colonização do núcleo “Presidente Kennedy”⁴⁷, elaborado em 1962, inclui um estudo das condições gerais da região que analisa as questões de solo, clima, vias de transportes, culturas agrícolas etc. O objetivo de Bata era demonstrar que esse plano de colonização, por meio de investimentos adequados à agricultura, renderia muitos lucros à economia do antigo Estado de Mato Grosso, criando um centro agro-industrial antes que agricultores em isolado, segundo ele, maltratassem as riquezas naturais fazendo queimadas e vivendo de um sistema primitivo. Esse projeto também pretendia adotar o princípio de lotes de pequeno porte, assim como nas outras regiões já colonizadas pela CVSP-MT.

O projeto, contudo, acabou não se realizando. Não foi possível apurar as razões desse fato, mas, segundo relatos da família (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 68), isso se teria dado por motivos políticos, relacionados à falta de autorização do governo brasileiro para a entrada do financiamento já aprovado pelo presidente Kennedy, dos Estados Unidos.

Em meio a esse contexto uma questão começou a nos incomodar, e passamos a questionar: Bata, quando compra as ações da CVSP-MT, tinha já a intenção de colonizar essas regiões que eram consideradas como “não habitadas”?

⁴⁶ Documento n° 07 em anexo.

⁴⁷ Imagem n° 16 em anexo.

Como já havíamos mencionado anteriormente, um dos seus maiores objetivos era a questão da pele de animais, para sustentar as necessidades de matéria-prima de suas empresas, além de estender novas indústrias e lojas de calçados, em outros lugares do mundo e, agora, no Brasil. Mas por que então, quando se torna proprietário da CVSP-MT, sua prioridade passa ser o processo de colonização de suas terras?

Hipoteticamente acreditamos em várias possibilidades, como por exemplo, a criação de uma estrutura básica para manter a criação de animais que forneceriam matéria-prima para as suas indústrias. Essa estrutura básica teria que contar com condições para permitir o estabelecimento de pessoas que pudessem manter essas criações e desenvolver meios de transporte dessa mercadoria.

Além disso, parece muito provável que Bata pensasse em aproveitar a conjuntura favorável da época, marcada pelos discursos políticos que o Brasil estava vivenciando com relação ao incentivo à colonização de áreas ditas “vazias”, através da “grandiosa” “Marcha para o Oeste”, onde havia a “necessidade” de preencher os espaços para configuração do espaço nacional. Nesse contexto, sabe-se que os empreendedores privados contavam com facilidades providas pelo governo, com vistas ao avanço da colonização.

O próprio Bata, por sua vez, em um de seus manuscritos (*Estudos sobre a Migração*⁴⁸, elaborado em 1951), ao expressar suas idéias de colonização nas terras da CVSP-MT, enfatiza, especificamente, objetivos humanitários. O referido texto é um estudo direcionado para tentar conseguir investimentos de capitais e para trazer ao Brasil imigrantes europeus, que seriam colonos nas terras oferecidas pela empresa colonizadora de Bata.

⁴⁸ Fonte encontrada na terceira gaveta da caixa de aço do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã. Esse documento não possui números nas páginas, por isso nós estabelecemos uma contagem a partir na primeira folha após a capa até a sua última, chegando a um total de 59 páginas, para facilitar o leitor que tiver interesse em procurar as páginas das citações colocadas neste trabalho.

Vinda de duas guerras mundiais, a Europa ainda estava tentando se levantar das tragédias e sua situação era de muito desemprego, famílias passando dificuldades, além de todo o trauma ocasionado à população sobrevivente. Bata, em nome de um “Dinamismo da Paz”, propõe sugestões a autoridades européias no sentido de direcionar essa população desempregada para os países que, segundo ele, precisavam de pessoas para ocupar os espaços territorialmente “vazios”, resolvendo assim o problema dos dois lados – ou três, no caso, pois na realidade toda essa sugestão era baseada na participação de sua Cia. colonizadora. Bata observa que se o dinheiro investido para manter as pessoas desempregadas na Europa fosse revertido para o deslocamento dessas para os “novos mundos”, isso proporcionaria um meio de investimento de capital que não seria consumido, mas sim transformado em um novo patrimônio:

Verifica-se pois, que a miséria custa na Europa, hoje, 12 bilhões de dólares, o que poderia ser aplicado em benefício e felicidade das mesmas pessoas deslocadas e para maior entusiasmo do capitalismo, se soubéssemos, nós, os capitalistas de todos os países, dar capital em nosso poder a força criadora da felicidade humana através da migração (BATA, 1951, p. 4).

O discurso de Bata para que os capitalistas investissem na sua proposta de imigração, impulsionando assim seu processo de colonização, estava centrado na questão de colocá-los como “salvadores da civilização” e restabelecedores da ordem mundial. A intenção estava em mostrar que, com a imigração, o capitalismo iria fortalecer-se e golpear o socialismo e comunismo que eram, segundo ele, fomentadores de guerras. Os imigrantes, em suas “novas pátrias”, passariam a viver do produto de seu próprio trabalho, o que os levaria a gastar essa renda em produtos de necessidades básicas como geladeiras, vestuários, máquinas agrícolas etc., gerando cada vez mais estímulos à economia (BATA, 1951, p. 6-7).

Além dos investimentos de capitalistas, Bata – que fazia questão de se afirmar como católico – pretendia também conseguir o apoio da Igreja Católica. Isso fica evidente em uma carta por ele enviada ao Papa, em que ele propõe as mesmas condições, isto é, a salvação através da imigração de europeus, utilizando-se de um discurso eurocêntrico. Diante disto, Bata aponta que o mundo tinha três problemas que a migração poderia solucionar:

I – Transferencia de 30 ou 50 milhões de sêres humanos da Europa para países vazios dentro de 7 anos; 2 – Civilizar e povoar os países vazios ou pouco povoados de além-mar, nas Américas, África, etc.; 3 – Proteger o mundo contra as crises economicas periódicas, que sempre, no sistema cristão-capitalista, levam os políticos para guerras (BATA, 1951, p. 2-3).

A idéia de que “nós”, cristão-capitalistas, temos que levar para o “outro”, “países vazios ou pouco povoados do além-mar”, a “civilização”, remete à premissa de Said que identifica a “identidade européia” ou do europeu em contraste com todos os que não são europeus. De acordo com Said, isto torna essa cultura hegemônica tanto na Europa quanto fora dela, isto é, “A idéia da identidade européia como sendo superior em comparação com todos os povos e culturas não-europeus” (SAID, 1990, p. 19).

A esse respeito, podemos lembrar também considerações de Galetti (2000, p. 21-22) para analisarmos o “outro geográfico”, representado pelo mundo não-europeu de regiões “bárbaras” e “atrasadas”. Talvez sejam esses os sinônimos encontrados para qualificar esses lugares pouco povoados, que a grande civilização, no caso a superpopulação desempregada da Europa, poderia preencher.

Quem construiria, porém, toda a infra-estrutura nas terras da Cia.? Segundo Bata (1952, p. 11), seriam os “operários locais e nacionais” com o investimento da Europa “civilizadora” nas terras “despovoadas”. Esses investimentos seriam necessários para o estabelecimento de picadas e estradas, estradas principais, estradas ramais, transportes

de mercadorias, transportes fluviais, transportes coletivos, transportes aéreos, porto fluvial, balsa, estrada de ferro, transportes dos colonos, rede telefônica interna, rede telefônica interurbana, medições de terras, derrubadas de matas, plantações, gado leiteiro, animais de tração, casas, móveis, ferramentas, poços e bombas d'água, terras, serrarias, olarias, fábrica de madeiras, usina de algodão, máquina de café, fábrica de óleo, destilação seca de madeira, frigorífico, armazém, aparelhos de construções, caixa d'água, represa, usina elétrica, escolas, colonização, encanamento d'água, regulação dos córregos, hospital, hotel, cinema, propaganda, comissões (BATA, 1951, p. 13).

Após recorrer a vários cálculos para estimar o custo do estabelecimento de famílias em outros países, baseando-se em informações de custos da Organização das Nações Unidas, Governo Federal Alemão e até mesmo de suas experiências vividas na Europa e no Brasil, Bata (1951, p. 8-11) afirma que, para o estabelecimento de famílias européias no Brasil, o investimento aumentaria devido à maior infra-estrutura que se devia dar a essas famílias, pois, segundo ele, “não são como as famílias brasileiras que estão acostumadas com o mato”.

Com relação ao posicionamento eurocêntrico de Bata, observamos que nem todas as famílias brasileiras necessariamente estavam “acostumadas com o mato”. Logo se percebe isto quando entramos em contato com as escrituras de compra e venda⁴⁹ dos lotes de terras vendidos pela CVSP-MT na região onde hoje localiza-se o município de Batayporã.

⁴⁹ Foram analisadas algumas escrituras de compra e venda de lotes de terras da cidade de Batayporã nas década de 1950 a 1980. Essas escrituras se encontram no Centro de Documentação Jindrich Tratach em Batayporã.

Por meio das guias de recolhimento de impostos⁵⁰ e da fala de ex-trabalhadores⁵¹ da Cia., pudemos identificar que a maioria dos compradores dos lotes de terras em Batayporã, pertencentes à Cia., eram paulistas. Alguns lotes, como vimos nas escrituras, sofriam um processo de rotatividade, ou seja, passavam por vários compradores em questão de anos. Esse fato pode ter ocorrido por várias questões, uma delas porque as pessoas compravam os lotes da Cia., mais especificamente os de Mato Grosso, e deixavam o lote lá até que ele fosse valorizado para depois venderem e comprarem lotes em outras regiões, demonstrando nessa hipótese o não-interesse em “enfrentar o mato” e as condições iniciais difíceis. Poderiam ser também pessoas que compravam os lotes e não “agüentavam permanecer” na região devido às diferenças, as estradas ainda ruins, a falta de eletricidade e/ou a “não-adaptação” ao lugar. As possibilidades de rotatividade, na venda de alguns lotes, não se encerram nessas posições abordadas acima, porém acabam descaracterizando o discurso de Bata ao afirmar “que as famílias brasileiras eram acostumadas com o mato”. Ele deve ter percebido isso quando a CVSP-MT começou a ter que oferecer melhores condições para que os colonos pudessem vir de outras localidades do Brasil para comprar os lotes da Cia.

Uma das suas estratégias de colonização era fazer propaganda do que sua Cia. já havia “colonizado”, demonstrando a situação favorável das regiões que haviam passado por este processo, como também estabelecer estatísticas, por meio de cálculos, para convencer os colonos que quisessem adquirir lotes da CVSP-MT ou possíveis investidores.

⁵⁰ São guias de recolhimento de impostos de transmissão dos anos de 1963-1968 dos lotes de terras da CVSP-MT, cerca de 1500 a 2000 guias, que se encontram na caixa de arquivo azul número 12 na prateleira de aço do Centro de Memória Jindrich Trachta.

⁵¹ A exemplo, temos trechos das entrevistas do senhor Sinforiano Romero, que trabalhou na Cia. nos anos de 1955 a 1963, e do senhor Lione Umberto Bon, que também trabalhou na CVSP-MT nos anos de 1958 a 1966. “A maioria que vinheram comprá terreno aqui vinheram de Mariápolis estado de São Paulo” (Romero, 2007, p. 04). “Mais di São Paulo, a maior parti daqui a, o, a população de Batayporã aqui maior parti é do estado de São Paulo. Quase todos.” (Bon, 2007, p. 04).

Bata apresenta um cálculo de habitantes colocados nas glebas e patrimônios da CVSP-MT para demonstrar que já possuía, em 1951, um total de 21 glebas em seu território, somando um total de 67.700 habitantes:

Glebas da CVSP-MT e respectiva população, em 1951

1- Prudentina	2.500	12- Jacaré	800
2- Regente Feijó	19.000	13- Carrapicho	9.500
3- Indiana	6.500	14- Anhumas	5.000
4- Sucuruí	800	15- Bataguassú	3.000
5- Caiabú	1.500	16- Laranja Doce	1.000
6- Ouro Branco	1.200	17- Olaria Barrinha	350
7- Bôa Esperança	300	18- Olaria Bartira	200
8- Bôa Esperança D'Oeste	100	19- Formoso e Rancharia	200
9- Mariápolis	10.000	20- Celeste	800
10- Vila Alegrete	3.500	21- Batatuba (Sapaco)	650
11- Mandaguary	800		

Fonte: BATA, 1951, p. 45.

Além dos estudos da região, solo, clima, etc., a Cia. procura sempre apontar em seus projetos as várias possibilidades de êxito dos colonos que adquirem seus lotes de terras, esboçando, assim, todo um plano de aproveitamento de lotes, possibilidades de lucros desses colonos, perspectivas favoráveis para o futuro, com o intuito de garantir o sucesso. A Cia., ao demonstrar que os colonos iriam conseguir se estabelecer na região e ter lucro nas suas atividades, ela garante o pagamento de empréstimos com base no sucesso financeiro do plano de colonização. Em contato com uma fonte encontrada em meio ao pré-projeto do núcleo de colonização “Presidente Kennedy”, observamos que a Cia., como forma de convencimento, busca demonstrar sua tradição para firmar a realização de seus compromissos:

A tradição da firma responsável pelo projeto é das melhores do País. Basta dizer que a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso é a mais antiga Companhia colonizadora da Alta Sorocabana. Desde 1940, quando o Sr. Jan Bata assumiu o controle dessa Companhia, procurou incrementar a venda de pequenos lotes, facilitando o pagamento e ajudando o colono na medida do possível. Com essa orientação, a Companhia promoveu a colocação de cerca de 65.000 pessoas, distribuídas pelos municípios (então em formação), de Presidente Prudente, Regente Feijó, Rancharia, Martinópolis, Indiana, Caiabú, Mariópolis, e, ainda, nas vilas e patrimônios de Ouro Branco, Boa Esperança, Laranja Doce, Mandaguari, Anhumas, Jacaré, Carapicho, Sucuri e outros. Em 1943, foi iniciada a colonização de uma gleba de 12.000 hectares, localizadas à margem direita do rio do Peixe na zona da Alta Paulista. Aí nasceu a cidade de Mariópolis, hoje sede de um Município com cerca de 12.000 habitantes. Ainda Batatuba, núcleo industrial localizado entre os municípios de Atibaia e Piracaia, na zona da E.F.Bragantina, onde trabalham cerca de 350 operários na fábrica de calçados e no curtume. Esta fábrica abastece 62 lojas próprias, que operam nos Estados de São Paulo e Paraná, além de fornecer para o mercado em geral de calçados no País. Em 1949, foi iniciada a colonização de uma gleba no sul de Mato Grosso, com a fundação de Bataguassú, a 26 Km da barranca do rio Paraná, na região do Pôrto XV de Novembro. A gleba de 25.000 hectares foi dividida em lotes médios de 60 hectares. Esta colonização foi o marco inicial do "rush" colonizador que empolgou o Mato Grosso. Iniciada em 1949, já em 1953, Bataguassú era elevada à categoria de município. Em 1953 outro núcleo de colonização foi lançado na região do Samambaia, afluente do rio Ivinhema. Uma área de 20.000 hectares desse núcleo já foi dividida em lotes que variam de 10 a 72 hectares. A vila de Batayporã, que foi aí criada, aguarda uma próxima revisão judiciária do Estado para ser elevada à categoria de município, pois a população aí residente é de mais de 12.000 almas. Após a entrada no sul de Mato Grosso, da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, outras companhias colonizadoras já aí se estabeleceram fundando outras vilas, tais como Anaurilândia e Nova Andradina. Além da tradição que desfruta na execução de serviços dessa natureza, a Companhia conta com a estabilidade financeira necessária. Aliás, a posição financeira da Companhia não pode ser devidamente julgada pelo montante do capital construído ou pelo resultado de seus balanços financeiros. É preciso considerar o patrimônio de que a firma dispõe e principalmente o suporte financeiro e econômico com que conta no grupo financeiro a que pertence (BATA & OLIVEIRA, 1962, p. 15-16).

Esse esboço de abertura de estradas, projetos de colonização, estudos realizados por Bata, relatos familiares, documentações e relatos de ex-trabalhadores sobre a CVSP-MT, serviram para identificarmos a maneira como funcionou a Cia., principalmente quando dirigida por Jan Antonin Bata. Tratar das idéias propostas e das idéias

efetivadas pela Cia. expõe a maneira de como ela realizou seu processo de colonização no oeste paulista e atual sudeste de Mato Grosso do Sul.

Pelas conversas tidas com familiares de Bata e alguns ex-funcionários da Cia., ficou presumido que as atividades da Cia. acabaram entrando em decadência após a morte de Bata em 1965 e o posterior falecimento de seu filho Jan Thomás Bata, que havia ficado com o controle de seus negócios na empresa⁵².

⁵² “Não, eu acredito que a Companhia Viação não faliu, ela houve, acho que houve uma perda dos, dos diretores dela, por exemplo, em mil novecentos e sessenta e cinco eu trabalhava na, trabalhava nela quando o, o Jan Antonin Bata morreu. Aí de imediato com dois ou três anos, achu qui num me lembro à fase, morreu o braço direito dele qui era o, o Jan Tomas Bata o filho dele, né? I aí, aí foi, foi havendo, havendo uma decadência, né?” (Enz Filho, 1997, p. 02).

CONCLUSÃO

Conseguimos demonstrar com o trabalho um pouco a respeito das transformações e das políticas do antigo Estado de Mato Grosso do Sul, referenciando também em alguns momentos o Estado de São Paulo. Assuntos como as primeiras tentativas de ocupação, monções, mineração, Guerra do Paraguai, abertura do rio Paraguai, casas comerciais, erva-mate, charque, expansão da pecuária, frentes pioneiras, políticas varguistas e políticas de colonização, nos ajudaram a entender como foram geradas as dinâmicas políticas resultantes no século XX, ou seja, os meios que constituíram a situação propiciadora da construção da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso (CVSP-MT).

No Brasil, a partir da primeira metade do século XX, notou-se uma intensificação do processo de ocupação de espaços, naquele momento entendidos pelos governos e empresas colonizadoras como *espaços vazios* ou, até mesmo, como *sertões bravios*. Processo esse caracterizado pelas *frentes pioneiras* e acentuado sobretudo a partir da era Vargas.

A frente pioneira impulsionada pela expansão do café, no oeste paulista, foi vista por Monbeig como geradora de um problema comum entre os países pioneiros, o problema da terra. Neste contexto se inserem os conhecidos *grileiros*, falsificadores de títulos de propriedades de terras, enfatizando-se que em primeiro plano havia uma idéia de especulação e posteriormente em segundo plano estaria a questão da colonização

(Monbeig, 1984, p. 143). Contudo, se observa que esses especuladores e loteadores de terras contribuíram para o aparecimento das cidades pioneiras, pois estes entendiam aquele sistema como um instrumento de ganhar dinheiro.

O fato da abertura de um grande mercado consumidor de carne devido ao aumento da população da cidade de São Paulo, no século XX, além do aumento de exportação de carnes por conta da Primeira Guerra Mundial, intensificou o movimento pioneiro rumo às zonas favoráveis à criação de gado.

Com a crise econômica em 1929, alterou-se gravemente o ritmo da expansão do café, a partir daí, a sociedade paulista teve que olhar para alternativas que pudessem ajudá-la a sobreviver à crise, e talvez uma das alternativas mais viáveis foi aproveitar a intensificação dos criadores de gado.

Ocorreu uma grande aproximação entre São Paulo e os centros de criação de gado, a exemplo do Estado de Mato Grosso, porém as distâncias continuavam grandes. A proposta de fazer uma estrada boiadeira que ligasse Vacaria, em Mato Grosso, a Campos Novos do Paranapanema, em São Paulo, veio ao encontro dos anseios daqueles dois Estados, facilitando assim, o intercâmbio com áreas produtoras de gado no sul de Mato Grosso.

A partir de 1870 houve várias tentativas para a efetivação de uma ligação entre esses dois Estados, algumas frustradas e outras com êxito. Relatamos a comissão chefiada pelo engenheiro Olavo A. Hummel, entre 1892 e 1894, estabelecida para abertura e construção da estrada de rodagem de Salto-Grande ao Rio Paraná, por ter sido ela a primeira iniciativa que conseguiu concretizar a ligação terrestre entre o Estado de São Paulo e Mato Grosso. Posteriormente, em 1904, foi em meio à concessão dada pelo governo do Estado de São Paulo a Francisco Tibiriçá que essa estrada foi reaberta.

Dessa concessão se deu a parceria de Francisco Tibiriçá e Arthur Diederichsen, surgindo assim em 1905 a firma Diederichsen & Tibiriçá que num primeiro momento estava ligada à construção de uma estrada de rodagem que servisse de ligação entre os Estados de Mato Grosso e São Paulo, e que em 1908, aumentou seus horizontes comerciais e formou a CVSP-MT.

Sua evolução caracterizou uma nova fase onde a companhia passa a explorar o transporte e a navegação no rio Paraná e seus afluentes, o comércio de gado, núcleos coloniais e comércio de terras, agricultura, arrecadação de taxas nas zonas de suas concessões, empreendimento industrial e comercial.

Porém, após todo esse esforço em aumentar as atividades da Cia. para que ela se tornasse mais lucrativa, por volta de 1928-1930, ela é vendida a um capitalista alemão chamado Heinrich Sloman, pois ela não deu resultados financeiros que se esperavam. O que se observa é que sob o comando de Sloman a Cia. desenvolveu especialmente a navegação do Rio Paraná e seus afluentes, porém, em 1939 ela acabou sendo vendida novamente agora, ao empresário de origem tcheca, Jan Antonin Bata, que deu novos rumos a Cia.

A intenção inicial de Bata era, por meio da criação de gado, criar condições de abastecimento de couro para suas empresas calçadistas, mas ao chegar ao Brasil percebe que as condições são diferentes do que ele imaginava, percebendo então a necessidade de criar recursos básicos para a manutenção dos objetivos da Cia.

Devido à nova fase da colonização particular em terras públicas no Mato Grosso que teve início em 1949, percebemos que foram criadas condições favoráveis no sentido de atrair empresas interessadas em investir em terras, com a finalidade expressa de colonização.

Esta questão foi interessante para a CVSP-MT, pois foi em meio a este contexto que Jan Antonin Bata intensificou seus projetos de colonização nas áreas pertencentes à companhia, efetuando a divisão de seus lotes e propondo projetos estruturados, além de demonstrar o que a companhia já havia realizado nesse ramo para atrair colonos e atenções de investidores. Embora Bata também tratasse de outros negócios na empresa, sua maior ênfase foi dada na construção de núcleos coloniais que deram origem a algumas cidades no Estado do atual Mato Grosso do Sul, como Batayporã e Bataguassú, e no Estado de São Paulo como Batatuba, Indiana e Mariápolis.

Os colonos que migravam para essas regiões que estavam sendo colonizadas estavam imbuídos do incentivo de começar uma vida melhor, ou até mesmo funcionou em poucos casos como investimento. Mas o que percebemos foi que no caso da colonização realizada pela CVSP-MT, não conseguiu desenvolver aquilo que ela realmente propunha nos seus projetos, pois ao invés de fixar os imigrantes ou migrantes nas terras oferecidas, estes colonos em sua maioria não conseguiram se estabelecer naqueles lugares, devido a diversas dificuldades encontradas.

Não podemos deixar de reconhecer o esforço desempenhado pela CVSP-MT nesse processo de colonização, afinal de contas foi em meio a essas tentativas que hoje se encontram municípios gerados desses processos. Na realidade as dificuldades não foram só para os colonos, embora acabam sendo mais atingido, a Cia. enfrentou sob a administração de Bata muitas dificuldades para dar o mínimo de infra-estrutura, mas existiram problemas pessoais e políticos que interferiram na continuação desses projetos. Observamos que com a morte de Jan Antonin Bata, em 1965, houve uma brusca diminuição na continuidade dos projetos colonizadores, visto também que na década de 1970 as políticas brasileiras tomaram outros rumos.

Sem a intenção de estabelecer verdades absolutas, dispusemos do campo da nossa pesquisa com a esperança que do todo algo possa ser aproveitado, além de deixar abertas as várias possibilidades de continuação por meio de objetos que permeiam o trabalho.

Ao findar, por certo momento este trabalho, tomo posse da colocação do colega historiador Jocimar Albanez (2003, p. 151):

“por ora, nosso ofício se encerra”.

FONTES

Acervos pesquisados:

Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.
Acervo de Fotografias e Mapas. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Documentos escritos:

BATA, Jan Antonin & OLIVEIRA, Nelson V. de. *Ante-Projeto do Núcleo de Colonização "Presidente Kennedy"*. Mato Grosso, 1962.

BATA, Jan Antonin. *Estudos sobre a Migração*. Batatuba-SP, 1951.

COMPANHIA Geral de Imigração e Colonização do Brasil. São Paulo: Sociedade Imprensa Paulista, 1929.

Escrituras de compra e venda de lotes de terras da cidade de Batayporã das décadas de 1950 a 1980.

Guias de Recolhimento de Impostos de Transação dos anos de 1963-1968.

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 Henneis Irmãos, 1984.

Relatórios das primeiras tentativas de efetivação do núcleo de colonização na Fazenda Samambaia na década de 40.

Depoimentos:

BON, Lione Umberto. Entrevista realizada no dia 14 de maio na cidade de Batayporã-MS, pela pesquisadora Juliana Sanches Silva, 2007.

ENZ FILHO, José. Entrevista realizada no dia 14 de maio na cidade de Batayporã-MS, pela pesquisadora Juliana Sanches Silva, 2007.

ROMERO, Sinfiriano. Entrevista realizada no dia 14 de maio na cidade de Batayporã-MS, pela pesquisadora Juliana Sanches Silva, 2007.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Dióres Santos. *Recortes*. Presidente Prudente: Impress, 1997.
- ALBANEZ, Jocimar Lomba. *Sobre o processo de ocupação e as relações de trabalho na agropecuária: O Extremo Sul de Mato Grosso (1940-1970)*. 2003. 156 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.
- ALVES, Gilberto L. Mato Grosso e a história – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2.sem, 1984.
- ARAMBASIC, D. L. Bata & SILVA, E. A. Trachta. *Passos Tchecos em Terras Brasileiras*. Batayporã: OCTEB, 2003.
- ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a História e a Memória*. Bauru-SP: EDUSC, 2000.
- ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Laranjeira*. Londrina: Ed. UEL, 1997.
- BELLOTTO, Heloisa Liberalli. Tentativas de fixação do povoamento no Estado de São Paulo e de integração do vale do Paranapanema durante o governo de Jorge Tibiriçá (1904-1908). *Anais de História*, Assis, SP, ano VII, 1975, p. 31-47.
- BORGES, Fernando T. M. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930)*. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.
- CANAVARROS, Otávio. *O poder metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. Estado Novo: novas histórias. In: FREITAS, Marcos Cezar (org). *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. 2.ed. São Paulo: Contexto, p. 183-213, 1998.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. *Á sombra dos hervais mattogrossenses*. São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e Fronteira: o sul de Mato Grosso, 1870-1920*. Campo Grande: Ed. UCDB, 1999.
- CORRÊA, Valmir Batista. *Fronteira Oeste*. Campo Grande: UFMS, 1999.

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

DORATIOTO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GALETTI, Lylia da S. Guedes. *Nos Confins da Civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso*. São Paulo: FFLCH-USP, 2000. (tese de Doutorado).

HOLANDA, Sérgio B. de. *Monções*. 3.ed. ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1990.

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

LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste, e Centro-Oeste*. 2. ed. Campinas: Ed. Unicamp, 1986.

LENHARO, Alcir. *Crise e Mudança na Frente Oeste de Colonização*. Cuiabá: UFMT-Imprensa Universitária/Proedi, 1982.

LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. Campinas: Papiras, 1986.

MARTIN, Jesus Hernandez. *A história de Três Lagoas*. Bauru: Ed. do autor, 2000.

MARTINS, José de Souza. Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica. *Estudos Históricos*, Marília, n. 10, p. 33-41, 1971.

MARTINS, José de Souza. *Fronteira – A degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo: Hucitec, 1997.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984.

MONTEIRO, John M. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 3. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MORENO, Gislaene. *Os (des)caminhos da apropriação capitalista da terra em Mato Grosso*. 1993. 620 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – FFLCH/USP, São Paulo.

OLIVEIRA, Benícia Couto de. A Colonização do Estado Novo em Mato Grosso, 1937-1945: O discurso e a história. *Fronteiras*, Campo Grande, v. 1, n. 2, p.13-26, jul-dez, 1997.

OLIVEIRA, Benícia Couto. O Estado Novo e a Nacionalização das Fronteiras: a ocupação estratégica do sul de Mato Grosso. *Fronteiras*, Campo Grande, v. 6, n. 12, p. 9-22, 2002.

PALETTA, Fátima Aparecida Colombo & YAMASHITA, Marina Mayumi. *Manual de Higienização de Livros e Documentos Encadernados*. São Paulo:Hucitec, 2004.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *Articulações econômicas e vias de comunicações do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX): notas para discussão*. Dourados, 2007. 46 p.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Temores e esperanças: o antigo sul de Mato Grosso e o Estado nacional brasileiro. In: MARIN, Jérri R.; VASCONCELOS, Cláudio A. de (Org.). *História, região e identidade*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2003. p. 19-46.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. A navegação na bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. *Revista de História Econômica & História de Empresas*, VII.1, 2004, 165-197.

SAES, Flávio A. M. de. *As ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. São Paulo: Hucitec: INL, 1981.

SAID, Edward W. *Orientalismo: o oriente como invenção do ocidente*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

SOUZA, Itamar. *Migrações Internas no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1980.

VASCONCELOS, Cláudio A. de. *Colonização e especulação fundiária em Mato Grosso: a implantação da Colônia Várzea Alegre (1957-1970)*. 1986. 161 f. Dissertação (Mestrado em História) – UNESP, Assis.

VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo et al. *A Pesquisa em História*. 2. ed. São Paulo: Ática, 1991.

ZORZATO, Osvaldo. *Conciliação e Identidade: considerações sobre a historiografia da Mato Grosso*. São Paulo: FFLCH-USP, 1998.(tese de Doutorado).

ANEXOS

Documento nº01 – Orçamento “Santa Lydia”- Samambaia (1943)

LISTA DE PREÇOS PARA 1943 - 1944														TOTAL		
	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
PREÇOS DE VENDA																
001 - TUBO		11.000			10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
002 - BARRA (1000) DE AÇO (100)					4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
003 - CORTA AÇO					1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
TOTAL		11.000			15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
PREÇOS DE CUSTO																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE ATACADO																
001 - TUBO		10.000			10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
002 - BARRA (1000)					4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
003 - CORTA AÇO					1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
TOTAL		10.000			15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
PREÇOS DE SERVIÇOS																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE MATERIAIS																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE MANO DE OBRA																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE OUTROS																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE TRANSPORTE																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE ALUGUELO																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE MANUTENÇÃO																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE ENERGIA																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300
PREÇOS DE OUTROS MATERIAIS																
001 - TUBO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
002 - BARRA (1000)				100	100	100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
003 - CORTA AÇO				100	100	100	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
TOTAL	1.000	1.000	1.000	200	200	200	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300	2.300

Localização: Pasta preta da caixa de arquivo número 13 da estante de aço – Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Documento nº02 – Preventivos para a exploração do terreno da Fazenda St^a Lídia –
Samambaia Mato Grosso.

C.V. - 04 - 1000 - 430			
PREVENTIVO P/EXPLORAÇÃO DO TERRENO DA FAZENDA ST ^a LÍDIA SAMAMBAIA - MATO GROSSO			
custos em reais			
Salários fixos: Jan Kasper		600,00	
José Novak		440,00	
4 peças p/exploração do terreno Cr\$.15,00 p/dia-livre		720,00	
Aposentadoria		30,00	
Seguro social		40,00	
Frutas e doces		20,00	
Despesa de viagem		50,00	
Medicamentos		80,00	
Generos p/empregados		220,00	
Total	Cr\$	2.700,00	2.700,00
Viagem: 1 vez por mês			
Ida: rio Paraná, bôca do rio			
Samambaia, subida	Em.	250	
Rio Samambaia	Em.	70	
Total	Em.	300	
Tempo de viagem - ida		3 dias	
volte		5 dias	
Estadia no rio Samambaia		7 dias	
Total		15 dias	
1 piloto - 30 dias	Cr\$. 20,00	600,00	
50 sacos de cimento	Cr\$. 4,00	240,00	
Lubrificante e material		60,00	
Amortização e sacos		100,00	
Outros para viagem		100,00	
Por mês - total	Cr\$.	1.100,00	
Por quinzena	Cr\$.		350,00
T O T A L	Cr\$.		3.250,00
ARC/.			

C.V. - 04 - 1000 - 430			
PREVENTIVO PARA EXPLORAÇÃO DO TERRENO DA FAZENDA ST ^a LÍDIA - SAMAMBAIA - M. GROSSO			
- Quinzenas 47/48-49/50 -			
Mudança da serraria para o mato			
Carregamento p/chato de vapor,			
e carregamento no cerração -			
viagem 12 horas pelo rio, 5 le-			
guas por caminhão até a fazenda			
Basta, depois de m/m 6-7 leguas			
para o mato:			
Salários fixos - Jan Kasper		600,00	
José Novak		440,00	
4 peças ajudantes a Cr\$.15,00		720,00	
livres por dia		720,00	
Aposentadoria		30,00	
Seguro		40,00	
Medicamentos		80,00	
Generos p/empregados		720,00	
Total-Cr\$.		2.630,00	
ARC/.			

Localização: Pasta preta da caixa de arquivo número 13 da estante de aço – Acervo Documental.
Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Documento nº03 – Plano e Exploração – Samambaia.

C.V. 100-1.100.140

PLANO DE EXPLORAÇÃO - SAMAMBAIA

	<u>1º ANO</u>	<u>2º ANO</u>	<u>3º ANO</u>	<u>4º ANO</u>	<u>5º ANO</u>
CASAS	20	30	100	150	200
VENDA DE TORRES-MD.	2.600	3.900	5.200	7.800	10.400
PRODS SERRARIA-M3.	1.300	1.950	2.600	2.600	2.600
EXPL: HERRA-STRIS.	50.000	100.000	150.000	200.000	300.000
PRODS TIJOLOS-M3.	300.000	500.000	1.000.000	1.500.000	2.000.000
PRODS TELHAS--M3.	30.000	50.000	100.000	150.000	200.000
DISCILA MADRIRAS	1	1	2	3	5
PRODS ALCOOL-Lts.	3.000	3.000	6.000	9.000	15.000
PRODS ACETONA	1.500	1.500	10.000	20.000	25.000
PRODS ACIDO ACETICO	-	1.500	3.000	5.000	8.000
PLANTACÃO em alqrs:					
Arroz	20	50	100	150	200
Milho	30	50	100	150	200
Feljão	20	20	20	50	50
Mandioca	1	2	15	20	50
Buaba	5	10	20	50	50
Algodão	-	20	100	250	500
Hortelã	2	5	10	20	50
COLONIZAÇÃO-Alqrs.	500	2.000	3.000	5.000	5.000
(Opinião Sr. Chefe)	500	2.000	5.000	9.000	15.000
FAMILIAS	50	300	1.200	3.000	7.000
BENEFICIO DE ARROZ	-	1	1	1	1
BENEFICIO DE ALGODÃO	-	-	1	1	1
MOINHO DE MANDIOCA	-	1	1	1	1
DISTILAÇÃO OLEO HORTELA	1	1	2	2	3
ARC/.					

Localização: Pasta preta da caixa de arquivo número 13 da estante de aço – Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Documento nº04 – Resultado – Samambaia (1944-1948).

C.V. 20.1100/111
 ** RESULTADO - SAMAMBAIA **

	1944 R\$ ANO	1945 R\$ ANO	1946 R\$ ANO	1947 R\$ ANO	1948 R\$ ANO
VENHA DE VERBAS	260	350	520	780	1.040
MADREIRA SEMI...	260	350	520	520	520
HEWA MATE	100	200	300	400	600
TIJOLOS	60	100	200	300	400
TEIJAS	15	25	50	75	100
ALCOOL METILICO	20	20	30	45	75
ACETONA	10	10	50	100	125
ACIDO ACETICO	-	30	60	100	150
FAZENDAS	60	150	350	600	1.000
COLONIZACAO	1.000	4.000	6.000	1.000	1.000
BENEFICIO DE ARROZ	-	15	30	45	60
BENEFICIO DE ALGODAO	-	-	100	200	300
DESTILACAO DE MORTELA	10	50	100	200	500
FABRICA DE MOVEIS, BAR- COS E ARTEFATOS (Opinião ar. Obera)			260	1.300	7.600.000
TOTAL BRILICA (Opinião ar. Obera)	895	1.780	2.910	4.365	5.870
	895	2.600	7.800	15.600	26.000.000
DINHEIRO NECESSARIO	150.000	200.000	-	-	-
1/4/1944					

Localização: Pasta preta da caixa de arquivo número 13 da estante de aço – Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Indiana 18 novembro 44

RUDOLF REZNY
Rua Baía nº 620 SÃO PAULO

EXPEDIÇÃO HNILICA PARA EXPLORAÇÃO E COMEÇO DOS TRABALHOS NA FAZENDA SAMAMBAIA VE APÓS DOIS MEZES PREPARATIVOS FOI IMPEDIDA PELA POLICIA DE EMBARCAR EM PORTO TIBIRIÇÁ SOB PRETEXTO DE QUE EXISTEM LEIS QUE PROIBEM TRANSLADAÇÃO TRABALHADORES DE SÃO PAULO PARA MATO GROSSO pt APÓS ENCAMPAÇÃO NOSSA NAVEGAÇÃO VE QUE IMPOSSIBILITOU DESENVOLVIMENTO DAS NOSSAS FAZENDAS VE NOVAS E ESTRANHAS DETERMINAÇÕES ESTÃO CONTRARIANDO AS DIRETRIZES PRECONIZADAS PELO EXMO. SNR PRESIDENTE DA REPUBLICA NO SENTIDO

DA MARCHA PARA O OESTE pt AO MESMO TEMPO ESSAS MEDIDAS PROIBITIVAS ATUAIS ESTÃO EM DESACORDO E CONTRARIAS ÀS PROMESSAS DO GOVERNO FEDERAL QUANTO A FACILIDADES E LIVRE DESENVOLVIMENTO DAS NOSSAS EMPREZAS pt PEÇO NOTIFICAR AUTORIDADES ESTADUAIS E FEDERAIS DOS ACONTECIMENTOS SOLICITANDO SOLUCIONAR DE UMA VEZ PARA SEMPRE ESTA QUESTÃO EVITANDO FUTURAS INTERRUPTÕES NOSSAS ATIVIDADES PELAS AUTORIDADES LOCAIS pt FAVOR SOLICITAR DECISÃO FAVORAVEL RADIOGRAFICA GOVERNAMENTAL ENDEREQADA AUTORIDADES

PERMITIR EMBARQUE EXPEDIÇÃO HNILICA E SEUS ONZE TRIPULANTES AFIM DE PROSEGUIR NA TAREFA ENCETADA

DR JAN BATA

Localização: Pasta preta da caixa de arquivo número 13 da estante de aço – Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Documento nº06 – Curriculum Vitae de Jindrich Trachta (1975).

Curriculum Vitae de Jindrich Trachta.

Nascido em 30-8-1921 numa pequena localidade Zeravice, no Sul da Moravia, Tchecoslovaquia, sendo os pais Jakub Trachta, pedreiro e Marie Trachta, domestica. - Passou ate 4,5 anos na mesma localidade, mudando-se em Abril de 1926 para cidade Veseli nad Moravou, importante cruzamento de estrada de ferro.

Em 1-9-1927 entrou na escola primaria que frequentou 5 anos. Depois seguiu 3 anos de escola burguesa de 3 anos e mais um ano de um curso complementar, digo complementar. Resolvendo seguir estudo, passou para o ginasio Real em Strznice, entrando na 3.a classe e completando o estudo pela formatura em 6-7-1942 com distincão em 1º lugar.

Em vista da pobreza dos pais e impossibilidade de ter tudo com facilidade, trabalhava nas ferias no serviço braçal numa companhia açucareira nas safres. Durante os estudos no ginasio lecionava os colegas mais fracos em matematica, latim e demais materias. - Ultimaes tres ferias trabalhou nas escavações de um canal fluvial na região de Sul da Moravia.-

Em vista de estar a Universidade fechada durante a guerra, trabalhou na agricultura dos parentes na zona de Sudetes, sul da Bohemia. Depois de um ano voltou para Veseli nad Moravou e trabalhou na Fabrica de sapatos na cidade de Otrokovice ate 1944. Depois no Departamento de Trabalho em Zlin ate fim da guerra, onde o expediente era em alemão e tcheco.-

Fimda a guerra, ingressou na Universidade de Masaryk em Brno, Capital da Moravia, onde cursou a faculdade de filosofia, estudando a linguistica eslava. Seiu em 1946 com intenção de ir para India como professor das crianças tchecas da fa. Sata.- Mas nada se realizou.- Ingressou na industria de artigos de couro, em Plesna, no extremo oeste da Bohemia, como contador, ate 30-8-1948, quando tinha que sair do País por motivos politicos, i.e. depois de golpe comunista em fevereiro de 1948.- Passou pelo campo de refugiados em Swchabach e mais tarde em Ludwigsburg perto de Stuttgart, onde trabalhou na secção de preparo de documentos para emigração. Optou pelo Brasil, para onde chegou 9-5-1949.

Já recebeu visita 5 vezes do sr. Josef Zuckriegl, que é casado com a minha prima Herminia, em Eisslingen. É tecnico da fa. Prensas Schuler, que possui uma fabrica em S.Paulo, em Diadema. - Ultima visita foi na semana Santa deste ano. -

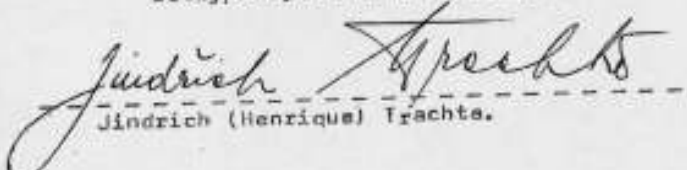
Chegando no Brasil, ficou 4 meses na ilha das Flores, Rio, onde aprendeu a lingua. Depois trabalhou numa firma explorando uma área na beixada fluminense a fins de instalar a fabrica de material de porcelana. A convite de um colega que trabalhou junto na mesma fabrica em Tchecoslovaquia, casado, viajou para Indiana, SP, a fim de trabalhar na fa. Cis. de Viação SPMT, pertencente ao industrial tcheco, Dr. Jan Antonin Bata. Veio 16-5-1950 para Bataguassu, onde ocupou varios lugares na fa. Em junho de 1954 mudou-se para Batayporã, onde ocupou cargo de gerente da colonização. Saiu da fa. em 1966 por sua livre e espontanea vontade, para trabalhar exclu digo exclusivamente no cartorio de B^a tayporã, que é da esposa dele.-

Naturalizado em 1969 (processo iniciado em 1959), logo legalizou sua situação militar, inscreveu se eleitor.

Convidado a ser candidato unico, foi eleito em 15-11-1972 e empossado em 31-1-1973, exercendo o cargo ate hoje.-

Participou do 1. seminario dos prefeitos eleitos em Cuiabá, antes de assumir. Em dezembro de 1974 participou do 2. seminario de prefeitos em Ponta Porã, MT.

Batayporã, 09 de maio de 1975.


Jindrich (Henrique) Trachta.

Localização: Envelope de documentos pessoais dentro da caixa 02 na estante de aço – Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO MATO GROSSO	
BATAQUASSO - Estado de Mato Grosso - Via Pres. Estácio - E. F. S.	
Cantões Central em INDIANA - Fone 10 e 100 - Escritório em PRESIDENTE EPITÁCIO - Fone 230	

Escritório em: SÃO PAULO Rua Libero Badur, 157 8.º Andar - Caixa Postal 477 Telefone: 32-5680 Código Telefônico: "FASLONAT" **** Venda de terras para colônias e criação no Estado de Mato Grosso. Nos Fabricados: Batayporã e Bataguassô, no Estado de Mato Grosso **** ARRENDAMENTOS ** Criação, Engenho e venda de gado bovino ** MADEIRAS EM GERAL ** SERVIÇOS ** AGRICULTURA ** HERVA MATE	Presidente Epitácio, 6-12-1965. Ao Cartório de Paz e Tabelionato, D. Maria de Amaral Trachta, <u>BATAYPORÃ - Mato Grosso -</u> Presada Senhora, conforme as conversações realizadas dia 2-12-1965 em Batayporã na presença do sr. V. Kubik, sr. J.T. Bata e sr. Diego Sanchez Marchi, autorizados por esta a lavratura das seguintes escrituras: Lote nº 426-B com 45 alqs. pelo preço Cr\$ 2.178.000,- Aumento com 10 alqs. pelo preço Cr\$ 242.000,- Lote nº 426-A com 45 alqs. pelo preço Cr\$ 2.178.000,- Aumento com 10 alqs. pelo preço Cr\$ 242.000,- Lote nº 426-A com 10 alqs. pelo preço Cr\$ 250.000,- Lote nº 483 com 4 alqs. pelo preço Cr\$ 140.000,- Lote nº 893 com 20 alqs. pelo preço Cr\$ 484.000,- Lote nº 893-A com 20 alqs. pelo preço Cr\$ 484.000,- ----- 164 alqs. Cr\$ 5.196.000,- sendo todos lotes colocados na Gleba Cayuga, correio Pindocaré, da Paz. Samambaia, em Batayporã, em nome dos senhores DIEGO SANCHES MARCHI e ANTONIO ROBERTO SERRINHO, brasileiros, casados, industriais, residentes em Batayporã, MT e Florida Paulista, S.P., respectiva- mente. Atenciosamente ----- Pela Cia. de Viação SP-MT
---	--

Localização: Pasta do Sr. Deigo na caixa 09 da estante de aço – Acervo Documental. Centro de Memória Jindrich Trachta. Batayporã/MS.

Imagem n°01- Jan Antonin Bata.



Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem n°02 – Batatuba-SP.



Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 44.

Imagem nº03 – Fábrica de calçado Bata em Batatuba-SP.



Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 45.

Imagem nº04 – Complexo da Cia. CIMA e da CVSP – MT em Indiana-SP.



Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 45.

Imagem n°05- Madeirovia.



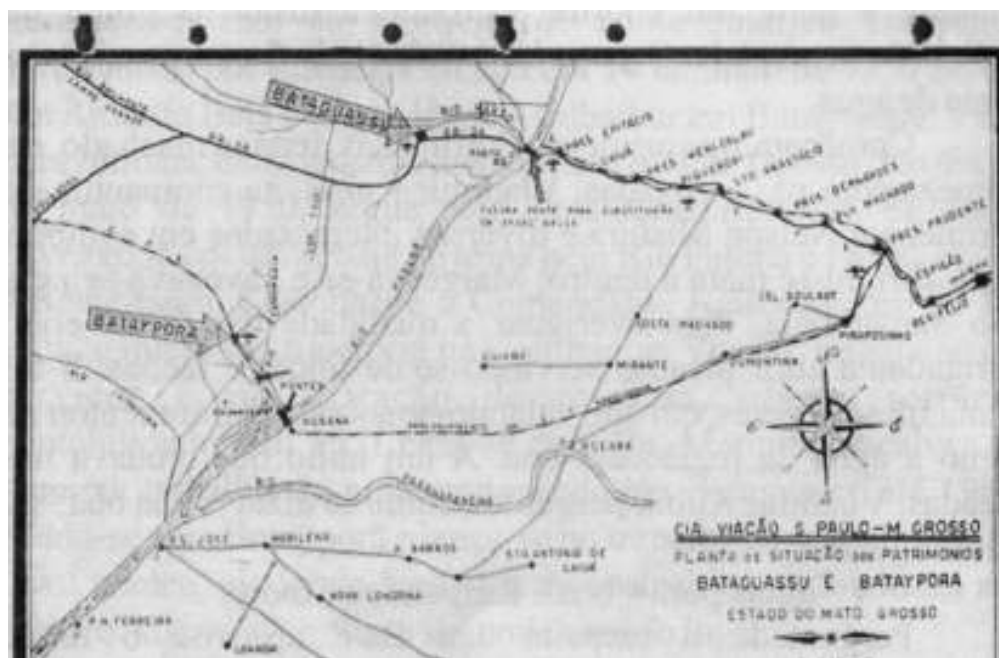
Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 49.

Imagem n°06 – Mariápolis-SP.



Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 52.

Imagem nº07 – Bataguassú e Batayporã-MS.



Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 65.

Imagem nº08 – Vladimir Kubik e Tte. Nelson V. de Oliveira.



**Vladimir Kubik e Cap. Nelson
(dirigentes da C. Viação)**

Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem n°09 – Jindrich Trachta.



Fonte: Rambasic & Silva, 2003, p. 69.

Imagem n°10 – Construção das primeiras casas da CVSP – MT em Batayporã-MS.



Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem nº11 – Vista da av. Antonia S. Mustafá em Batayporã (fim da década de 1950 e início da década de 1960).



Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem nº12 – Olaria da CVSP – MT em Batayporã-MS.



Olaria da CVSP - MT em Batayporã.



Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem nº13 – Construção da serraria da CVSP – MT em Batayporã-MS.



Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem nº14 – Transporte de madeira.



Transporte de madeira.



Tora de Ipê, medindo 13 metros de comprimento.

Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

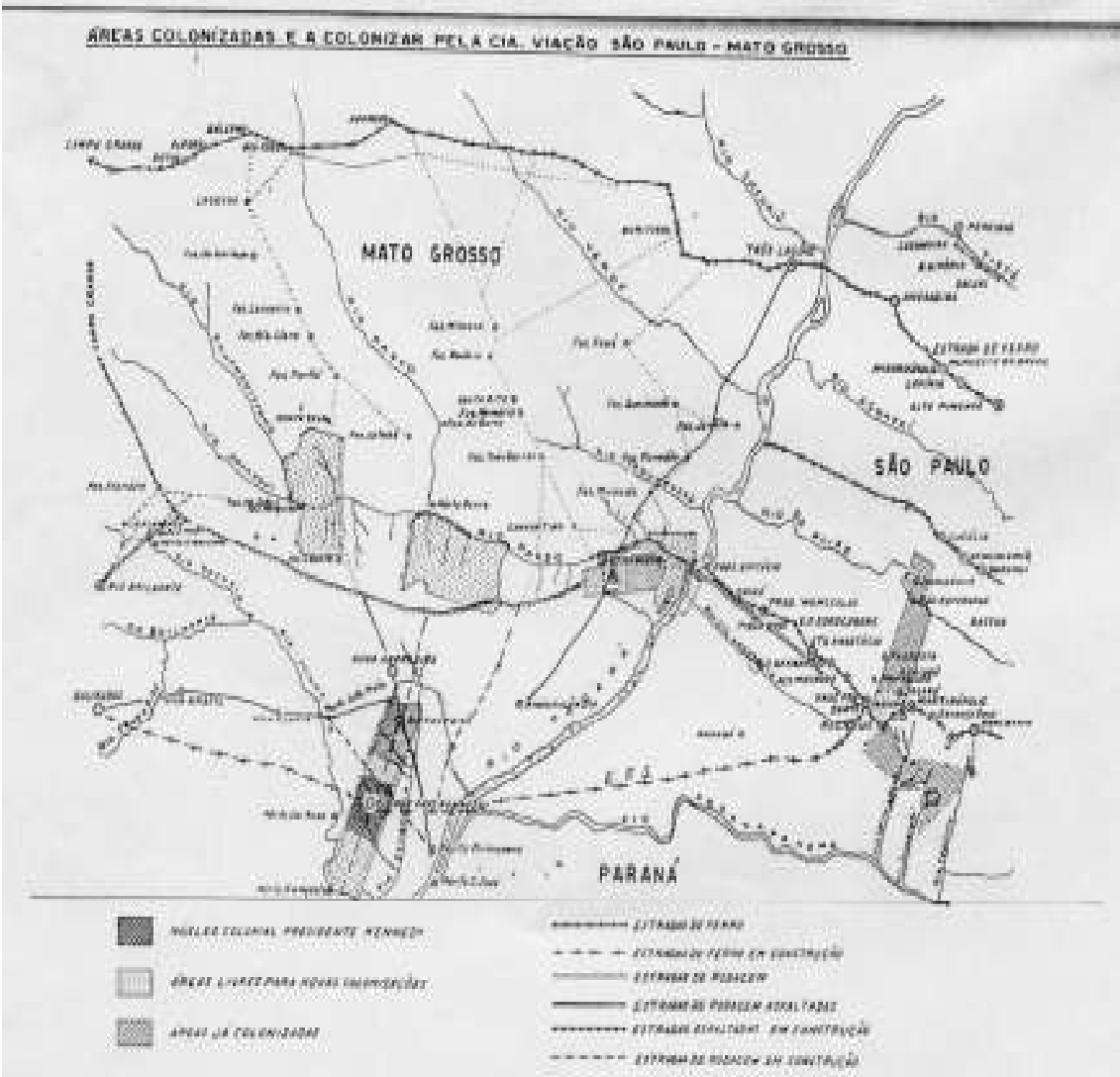
Imagem nº15 – Extração de erva-mate (década de 50).



Extração de Erva-Mate.

Localização: Acervo fotográfico digitalizado do Centro de Memória Jindrich Trachta em Batayporã-MS.

Imagem nº16 – Áreas colonizadas e a colonizar pela CVSP – MT (núcleo colonial Presidente Kennedy).



Fonte: Bata & Oliveira, 1962, p. 09.

Autorizo a reprodução deste trabalho.

Dourados, __ de _____ de _____.

JULIANA SANCHES SILVA BONFIM