

NATALIA SCARABELI ZANCANARI

**ESTRADA BOIADEIRA, SUA HISTÓRIA, SEUS PEÕES E
COMITIVAS: DO SUL DE MATO GROSSO AO NOROESTE
PAULISTA (1915 A 1940)**

DOURADOS – 2013

NATALIA SCARABELI ZANCANARI

**ESTRADA BOIADEIRA, SUA HISTÓRIA, SEUS PEÕES E
COMITIVAS: DO SUL DE MATO GROSSO AO NOROESTE
PAULISTA (1915 A 1940)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD) como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: *Fronteiras, Identidades e Representações.*

Orientadora: Profa. Dra. Maria Celma Borges

DOURADOS – 2013

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central-UFGD

981 Zancanari, Natalia Scarabeli
Z27e Estrada boiadeira, sua história, seus peões e comitivas: do Sul de Mato
Grosso ao Noroeste paulista
/ Natalia Scarabeli Zancanari. – Dourados, MS: UFGD,
2013.
144f.
Orientadora: Profa. Dra. Maria Celma Borges.
Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Grande
Dourados
1. História – Brasil. 2. Boiadeiros brasileiros. I. Título.

NATALIA SCARABELI ZANCANARI

**ESTRADA BOAIDEIRA, SUA HISTÓRIA, SEUS PEÕES E
COMITIVAS: DO SUL DE MATO GROSSO AO NOROESTE
PAULISTA (1915 A 1940)**

DISSERTAÇÃO PARA OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE PROGRAMA DE PÓS-
GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH/UFGD

Aprovada em _____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA Presidente e orientador:

Maria Celma Borges (Dra., UFMS) _____

2º Examinador:

Eudes Fernando Leite (Dr., UFGD) _____

3º Examinador:

Sedeval Nardoque (Dr., UFMS) _____

Membro suplente:

José Carlos Ziliani (Dr., UFGD) _____

Dedico este trabalho aos meus pais, Edson Carlos e Ilaide, que sempre me incentivaram a prosseguir nos estudos mesmo diante das dificuldades. À minha irmã Naiara pela amizade e carinho.

AGRADECIMENTOS

Esta dissertação não poderia ter sido realizada sem a Contribuição dos antigos peões de boiadeiro. Portanto, primeiramente, agradeço a todos que compartilharam suas histórias e conhecimentos. Foram essenciais as colaborações dos entrevistados: Francisco Rosalino de Souza (seu Chicão), Antonio Eufrásio, Adelino Alves Siqueira e João Braganceiro.

Ao amigo Carlos Barros, pela ajuda e apoio a mim dispensados desde quando a ideia de estudar os boiadeiros ainda nem tinha sido escrita em forma de projeto. Agradeço também pelo acolhimento em sua casa durante as disciplinas cursadas na UFGD. Sua ajuda foi muito importante para as coisas darem certo.

Ao programa de Pós-Graduação em História-PPGH, pela oportunidade do curso de mestrado, em especial, ao secretário Cléber, pelas gentilezas e apoio prestados.

Ao Programa de Apoio à Pós-Graduação-PROAP da coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior – Capes, pela concessão de bolsa para a realização dos trabalhos de campo.

À minha orientadora, Maria Celma Borges, por ter acreditado na minha capacidade, por entender e me dar liberdade de escrever o trabalho como desejado. Aos professores, Eudes Fernando Leite e José Carlos Ziliani, por compartilharem seus conhecimentos e também pelas orientações preciosas ao desenvolvimento deste estudo dispensadas no momento da Qualificação. Ao professor Paulo Roberto Cimó Queiroz, pelas aulas inspiradoras e motivadoras ao desenvolvimento da pesquisa voltada para o estudo da pecuária no sul de Mato Grosso. Agradeço também aos professores João Carlos e Nauk que muito contribuíram para pensar a temática da pesquisa.

Aos colegas da UFGD, especialmente, a Ana Paula e Regiane, pela amizade e companheirismo e por escutar as minhas angústias durante todo o trabalho.

Ao Ciro Rocha Júnior, por ter cedido gentilmente entrevistas e documentos, frutos de sua pesquisa ainda não publicada sobre a Estrada Boiadeira.

À minha irmã Naiara, por toda a ajuda nos trabalhos e compreensão ao longo do caminho. E também ao meu primo, José Luiz, por sempre me ajudar.

Ao Rafael, pelo carinho, atenção e por estar sempre ao meu lado.

À minha melhor amiga de sempre, Maria Leonor, pela amizade e companheirismo, por ser a responsável em lembrar-me da minha capacidade, como também pela sua história de vida e por nunca me deixar desistir e desanimar dos meus objetivos.

À minha mãe e ao meu pai, agradeço por estarem ao meu lado, apoiando-me e aconselhando-me nos momentos difíceis.

Todos os agradecimentos são de coração e de gratidão por terem todos vocês ao meu lado durante esta caminhada.

A História humana não se desenrola apenas nos campos de batalha e nos gabinetes presidenciais. Ela se desenrola também nos quintais entre plantas e galinhas, nas ruas de subúrbios, nas casas de jogos, nos prostíbulos, nos colégios, nas usinas, nos namoros de esquinas. Disso que quis fazer a minha poesia. Dessa matéria humilde e humilhada, dessa vida obscura e injustiçada, porque o canto não pode ser uma traição à vida, e só é justo cantar se o nosso canto arrasta as pessoas e as coisas que não têm voz.

Ferreira Gullar

RESUMO

Esta dissertação aborda o modo de vida dos peões de boiadeiro na condução do gado durante sua passagem em comitivas pela Estrada Boiadeira, localizada entre o sul de Mato Grosso e o Noroeste paulista, especialmente entre os anos de 1915 a 1940. Os boiadeiros representavam parte dos trabalhadores ligados à pecuária, uma importante atividade econômica que proporcionou relações comerciais entre os estados de Mato Grosso e São Paulo. Montados em lombo de burros, esses homens atravessavam diversas paisagens em viagens que chegavam a durar meses, conduzindo grande quantidade de gado para as invernadas e frigoríficas do Estado de São Paulo. Desse modo, foram coletados relatos com antigos peões de boiadeiro e condutores que fizeram o trajeto pela Estrada Boiadeira, acompanhando histórias na tentativa de aproximar-se de seu cotidiano, de modo a considerar o significado dado pelas experiências vividas e as representações simbólicas que faziam pelas estradas. Outras fontes como letras de músicas e recortes de jornais também fizeram parte do material empírico para o presente trabalho. Assim, buscou-se descrever o universo cultural do condutor e peão de boiadeiro dentro da estrutura e cotidiano de seu trabalho, no qual se encontram as histórias de assombração, contadas nos pontos de pouso, as técnicas utilizadas no manejo do gado, as superstições, crenças e tradições que constituem sua identidade, de modo a ressaltar a experiência e os meios de sobrevivência nas comitivas de gado. Neste âmbito, a interpretação de dados proporcionou uma discussão sobre as adaptações no modo de vida desses sujeitos referente ao conhecimento adquirido nas viagens e sua influência deixada nos lugares por onde passavam. O estudo enfatiza a contribuição desses sujeitos não apenas na configuração social e econômica, mas também cultural da região do Noroeste paulista.

Palavras-chave: Estrada Boiadeira. Peão de Boiadeiro. Modos de Vida.

ABSTRACT

This dissertation discusses the way of life of “*peões de boiadeiro*” (cowboys) in leading cattle in their passage on the “*Estrada Boiadeira*” (Cowboy Road), located between Mato Grosso’s south and Sao Paulo’s northwest, from 1915 to 1940. The cowboys represent a portion of the workers on the livestock, an important economic activity, providing trading relationship between Mato Grosso and São Paulo. Mounted on donkeys, they crossed several sights, which could last months, leading cattle to feedlots and slaughterhouse. Thus, stories were collected from old leaders and cowboys, who have passed on the Estrada Boiadeira, learning stories attempting to get closer to their routine, in order to regard the meaning of their experiences and their symbolic representations. Others research sources as song’s lyrics and newspapers clippings, were part of the empirical for the present work. Therefore, were sought to describe the cultural universe of their leaders and cowboys, focusing on their labor’s routine and structure, which can be found haunting stories, cattle management techniques, superstitions, beliefs and traditions to protrude their experience. In this context, the research interpretation provided discussion of cowboy’s lifestyles relative to their obtained knowledge during their travels and the influences they left. The research emphasizes their contribution to the social and economic environment and the cultural traditions left on São Paulo’s northwest.

Key-words: Cowboy road, cowboys, way of life.

Sumário

LISTA DE FOTOGRAFIAS	12
LISTA DE MAPAS	13
GLOSSÁRIO.....	14
INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO 1	22
AS PAISAGENS, O HOMEM E A NATUREZA: ENTRE BOIADEIROS, BOIADAS E A ESTRADA DO SUL DE MATO GROSSO À NOROESTE PAULISTA	22
1.1 – Homem e natureza: o boiadeiro, os bois e a estrada.....	22
1.2 - A pecuária sul matogrossense	30
1.3 - A região Noroeste Paulista e a imagem do grande sertão	41
CAPÍTULO 2	54
COMITIVAS, PEÕES E MODOS DE VIDA: ENTRE O SUL DE MATO GROSSO E NOROESTE PAULISTA.....	54
2.1 – Comitivas e modos de vida.....	54
2.2 - Momento da partida	61
2.3 - Nas barrancas do rio Paraná: histórias e causos na travessia com o gado	69
2.4 - O ponto de pouso: o roteiro dos boiadeiros.....	76
2.5 – Outras histórias de boiadeiro.....	80
CAPITULO 3	89
OS PEÕES DE BOIADEIRO E CONDUTORES: IDENTIDADE (RE) CONSTRUÍDA PELOS CAMINHOS BOIADEIRA.....	89
3.1 - A Estrada Boiadeira e os peões de boiadeiro: caminhos de terra e de gado	89
3.2 - A Estrada Boiadeira, os condutores e peões de boiadeiro.....	105
3.3- Condutores na Boiadeira: a identidade construída pelas estradas, paradas e pousos.....	123
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	131
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	136

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto 1 – Manta de lã utilizada sobre o lombo do animal de montaria.....	60
..	
Foto 2 – Ponteiro com o berrante e o meeiro.....	63
Foto 3 – Peão de boiadeiro com a capa e o laço.....	75
Foto 4 – Gampa, recipiente produzido do chifre de boi utilizado para tomar tereré e o cantil, utilizado para armazenar água.....	115
Foto 5 – Peão de boiadeiro com a faixa paraguaia, guaiaca e machete.....	116

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Moradores da Vila Jales – 1939.....	49
Figura 2 – Fazenda Ponte Pensa -1939.....	51
Figura 3 – Estrada Boiadeira do Taboado – 1900.....	93

GLOSSÁRIO

Ponteiro – peão de boiadeiro que toca o berrante conduz a comitiva ficando bem á frente do gado.

Fiadores – peão de boiadeiro que ajuda o ponteiro a puxar a parte da frente da boiada, controlando para que o gado não escape pelos lados.

Meeiros – peão de boiadeiro que controla para que o gado não saia dos lados, controlando o gado da parte central da comitiva.

Culatreiro – peão de boiadeiro que posiciona ao lado do capataz, sendo responsável pelas cabeças de gado que ficam na parte final da comitiva.

Capataz – peão de boiadeiro que fica atrás da comitiva, comandando os peões e supervisionando o andamento do gado, é o responsável pela comitiva.

Tropeiro – sujeito responsável por levar mercadorias em mulas.

Vaqueiro – figura típica do sertão nordestino, cuja função é conduzir o gado de uma região a outra, tendo como cenário o caatinga.

INTRODUÇÃO

Desde a Colônia, os bovinos são tangidos em longas marchas, nas diversas e longínquas regiões brasileiras por meio de comitivas, conduzidas pelos peões de boiadeiro nas estradas em regiões distantes. Com o fim da mineração, fortaleceu-se a agricultura de subsistência que, ao lado da carne, constituía a dieta alimentar básica da população.

Com o fim da guerra do Paraguai, em 1870, cresceu a importância do gado no cenário regional da história do sul de Mato Grosso. Assim, fazendas foram constituídas na região da Vacaria, transformando-se nas maiores criadoras de gado. Com o crescimento da pecuária, essa atividade, economicamente rica, tornou-se útil aos interesses do Estado o qual passava a colaborar com a construção de estradas boiadeiras. Nesse caso, o esforço privado por parte de fazendeiros interessados em novos mercados consumidores tornou-se a saída mais utilizada na época. Desse modo, a criação de gado expandiu-se ocupando espaço nas relações comerciais e transformando-se no principal fator da economia de Mato Grosso.

Decorreria, assim, a implantação da pecuária como atividade econômica necessária ao desenvolvimento regional e inserida nos interesses maiores do Estado e dos fazendeiros locais. Diante disso, foi construída a Estrada Boiadeira¹ interligando a região de Mato Grosso com o Estado de São Paulo, lugar em que se encontravam os frigoríficos como o de Barretos para onde era deslocado, por meio das longas viagens em comitivas, o gado sul mato-grossense.

As histórias contadas pelos peões de boiadeiro e condutores² que viajavam pela Estrada Boiadeira conduzindo o gado, por meio das entrevistas, entre outras fontes, revelam hábitos e costumes peculiares que se moldam de acordo com o modo de vida que esses sujeitos levavam. As regras existentes nas comitivas, os laços de amizades construídos durante a passagem da comitiva pelas fazendas, os pontos de pouso, a travessia de um

¹ A Estrada Boiadeira a que a pesquisa se refere é a Estrada Boiadeira do Taboado cujo traçado se estende do Porto do Taboado (lado sul de Mato Grosso) até o Noroeste paulista, no Estado de São Paulo, mais precisamente até a cidade de Barretos.

² A figura do condutor e peão de boiadeiro difere dentro da comitiva, existindo uma hierarquia, em que o condutor geralmente é o dono da tropa e responsável pela entrega do gado, respondendo por toda a comitiva, enquanto o peão de boiadeiro é o homem contratado para designar certas funções dentro comitiva. Deste modo, no decurso da pesquisa, esta distinção aparece, pois diferentemente da leitura do senso comum de que todos são peões de boiadeiros, no interior da comitiva esta distinção é clara.

rio, entre outras situações, exigiam dos peões conhecimento e habilidades principalmente na lida com o gado. Este modo de viver organizava o espaço onde conviviam no dia a dia. Tratavam-se de práticas cotidianas que mostravam as peculiaridades da vida do boiadeiro as quais se transformaram em marcos de sua cultura.

Assim, esta pesquisa *A Estrada, sua história, seus peões e comitivas: do Sul de Mato Grosso ao Noroeste Paulista (1015 a 1940)*³ objetiva discutir a importância do peão de boiadeiro na formação da comitiva e seu trabalho como condutor de boiadas pela Estrada Boiadeira. Entende-se que os peões, no percurso por esta estrada, contribuíram para o desenvolvimento cultural e socioeconômico da região sul matogrossense e Noroeste paulista.

A leitura da bibliografia relacionada à temática dos peões de boiadeiro e a Estrada Boiadeira visou atentar-se às fontes utilizadas na construção dos respectivos trabalhos; dentre elas, vale observar a documentação disponível no Arquivo Público do Estado de São Paulo, localizado em São José do Rio Preto. Entre as fontes pesquisadas, verificam-se os recortes de jornais do período de 1904 a 1912 contendo o processo da construção da Estrada do Taboado.

As letras de música caipira foram utilizadas no sentido de compreender a manifestação da memória e a identidade da vida do boiadeiro. A música é analisada como a representação do real, na intenção de refletir sobre determinado grupo de pessoas e situações de vida. Assim, a letra da música é trabalhada como testemunho histórico relacionado aos valores culturais, sendo possível, a partir dela, compreender ideias, hábitos, crenças e valores de uma sociedade num tempo e lugar, em visões de mundo que revelam maneiras de ser historicamente construída. Foram utilizadas também entrevistas de antigos condutores e peões de boiadeiro que viajavam em comitivas pela Estrada Boiadeira.

O desafio estava em descobrir como se constituía o cotidiano desses sujeitos durante as viagens por territórios distantes das cidades. O estudo dos peões de boiadeiro se deu por meio de indícios de sua cultura, experiências e histórias narradas. Essas experiências se revelavam ao longo dos trajetos percorridos pelas comitivas de peões de

³ O marco temporal da pesquisa visa atentar a um período em que a passagem das comitivas foi intensa na região Noroeste paulista pelo traçado da Estrada Boiadeira do Taboado. Porém, ao longo do texto aparece marco temporal antes e depois do período proposto no intuito de fazer referências a construção da Estrada do Taboado, assim como outros acontecimentos que datam a importância da Estrada da Estrada Boiadeira do Taboado e as comitivas e peões de boiadeiro.

boiadeiro a fim de conduzir o gado, principalmente, nos caminhos do Noroeste paulista até a cidade de Barretos. O percurso iniciava-se no Pantanal sul matogrossense com destino ao Estado de São Paulo, trajeto em que os peões vivenciavam variadas experiências, o que resultava em muitas histórias guardadas; colocando-nos a frente de um mundo possível, repleto de surpresas, de paisagens, de dificuldades e de outras cenas da vida.

Nesse sentido, o recontar da memória na busca de percepções e vivências dos personagens, que moldaram o espaço do Noroeste paulista, envolve a interpretação que tecemos sobre o mundo rural, segundo as narrativas de experiências ocorridas nessa região, ao longo dos séculos XIX e XX, as quais suscitam “reflexões acerca da memória estabelecida sobre esses espaços e sua gente” (PERINELLI; NARDOQUE; MOREIRA, 2010, p. 13). Desse modo, o método voltado para a construção de fontes orais é premido na intenção de aproximar a narrativa dos acontecimentos ao real vivido, às experiências e detalhes, buscando (re) produzir historicamente a rotina do peão de boiadeiro, a fim de descobrir modos particulares de sua existência.

Assim, trabalhamos com a definição de história oral como um conjunto de técnicas que possibilitam a elaboração das fontes históricas baseadas na memória de sujeitos que participaram ou testemunharam determinado acontecimento por meio das entrevistas com essas pessoas. Para Verena Alberti, a história oral é explicada da seguinte forma:

Mas o que vem a ser, afinal, esse método-fonte-técnica tão impreciso? Se podemos arriscar uma rápida definição, diríamos que a História Oral é um método de pesquisa (histórica, antropológica, sociológica etc.) que privilegia a realização de entrevistas com pessoas que participaram de, ou testemunharam, acontecimentos, conjunturas, visões de mundo, como forma de se aproximar do objeto de estudo. Como consequência, o método da história oral produz fontes de consulta (as entrevistas) para outros estudos, podendo ser reunidas em um acervo aberto a pesquisadores. Trata-se de estudar acontecimentos históricos, instituições, grupos sociais, categorias profissionais, movimentos etc., à luz de depoimentos de pessoas que deles participaram ou os testemunharam (1990, p. 1).

Essas definições contribuem para esclarecer o que se denomina história oral, metodologia que abre perspectivas para o estudo de um grupo ou povo por meio de entrevistas, apresentando os relatos dos entrevistados como fonte para a pesquisa histórica. Desta forma, a possibilidade de trabalhar com fontes orais, pela história dos cidadãos comuns, explicaria a estrutura social da vida individual, mas também coletiva de gerações

que vivem no presente, o que se torna um desafio. Segundo as palavras de Acildo Leite da Silva:

O desafio de um trabalho como este, com fontes orais, está na possibilidade de apreender as tensões entre os grupos sociais e os sujeitos individuais nos contextos em que elas são produzidas. As fontes orais fornecem, potencialmente, elementos que permitem, de uma forma muito mais orgânica, apreender as dinâmicas dos grupos e dos sujeitos em seus afazeres, valores, normas, comportamentos, etc. Apreender tudo isso significa trabalhar com a complexidade da realidade social (2000, p. 32).

Nesse caso, o autor considera que a memória tem que ter uma ligação com o indivíduo, ou seja, ela precisa estar em contato com quem presenciou o passado ou que tem experiências em comum, mantendo raízes com o acontecimento passado. Assim, a lembrança pode sobreviver no presente, e pode ser retomada por meio de entrevistas com a técnica da história oral.

Desse modo, a memória tem como função contribuir para o sentido de pertencimento a um grupo de passado comum, garantindo o sentido de identidade do indivíduo presente tanto no campo histórico quanto no campo simbólico. Dessa forma, a memória guarda informações relevantes para os sujeitos, tendo na oralidade seu veículo privilegiado.

Portanto, buscamos retratar o uso da história oral como recurso metodológico, a fim de nos aproximar do cotidiano dos peões de boiadeiro. Esta trajetória metodológica se deu, inicialmente, a partir de interrogações voltadas à compreensão do cotidiano do boiadeiro e de suas práticas e costumes durante as viagens. Posteriormente, por meio das histórias narradas, foi possível construir os temas dos capítulos seguintes, compondo alguns elementos para compreender o universo cultural do peão de boiadeiro, de acordo com a temporalidade da pesquisa.

O entendimento do tipo cultural do peão de boiadeiro requereu o estudo do seu modo de vida que se encontra presente na experiência etnográfica, a partir da observação de como esses grupos conduziam suas vidas, com o objetivo de revelar significados do cotidiano. Este estudo contribui para a ampliação de um processo de reconstrução dos fatos observados, por meio das entrevistas com os antigos condutores de gado, o que possibilita apreender sistemas simbólicos presentes na paisagem do cotidiano, bem como a relação com a natureza, que implica um trabalho antropológico de “interpretar as

interpretações” (GEERTZ, 1989).

Há que salientar que este trabalho buscou estabelecer o diálogo com a antropologia e a etnografia como meio de conhecer a vida dos peões de boiadeiro e compreender sua cultura que corresponde ao ofício imposto pela profissão. Dessa maneira, com base nesses pressupostos teóricos, foram analisadas as dimensões do espaço visando a compreender o processo de elaboração do valor simbólico dos lugares percorridos pelos peões de boiadeiro.

No primeiro capítulo, expomos parte da complexidade do conhecimento dos boiadeiros que conviviam com as diversas paisagens presentes pelos caminhos. Desta maneira, analisamos a prática do manejo do gado, entendendo-a como inserida nas diversas paisagens relacionadas aos marcos referenciais. Indagamos ainda sobre os significados atribuídos à natureza no percurso das viagens, o que esta influenciava diretamente na definição de roteiros das comitivas, valorizando o conhecimento dos boiadeiros. Em seguida, é retratada, de forma sucinta, a pecuária no sul de Mato Grosso, como produto comercializado para outros estados, principalmente, para São Paulo. O foco aqui foi em direção aos boiadeiros e às boiadas, ao vermos a necessidade de fazer um mapeamento dos caminhos percorridos pelo gado, sobretudo, na época em que a bovinocultura conquistava o local como principal atividade econômica, em franco desenvolvimento, interligando regiões como o Mato Grosso e o Noroeste paulista, na compra e venda de gado.

Ainda, nesse capítulo, analisamos no Noroeste paulista a influência da passagem dos boiadeiros em comitivas. Objetivamos reconstruir a trajetória desses sujeitos remontando os pontos de pousos e casas comerciais existentes no traçado da Estrada Boiadeira, a fim de estabelecer uma discussão do ambiente de trabalho dos condutores e peões de boiadeiro e ainda compreender como o caminho por eles trilhado era representado, contribuindo para evidenciar as formas de ocupação no Noroeste paulista. Nesse sentido, é importante ressaltar que a proposta se fundamentou na apreensão da relação de trabalho e histórias de vida do peão de boiadeiro com o ambiente rural. Para isso, o termo *sertão* foi problematizado, pois contribuiu para fazer referência às terras do Noroeste paulista, local pouco conhecido e distante das cidades, servindo de caminho para a condução do gado que partia do sul de Mato Grosso com destino ao interior paulista.

O segundo capítulo intitula-se *Comitivas e modos de vida: entre o sul de Mato Grosso e o Noroeste paulista*. Nesse capítulo, descrevemos e analisamos como é formada a comitiva e constituído o cotidiano do peão de boiadeiro para atender às necessidades que a

condução do gado exigia. As entrevistas aparecem no sentido de aproximar o acontecimento vivido ao leitor, como, por exemplo, na narrativa da passagem da comitiva pelo rio Paraná, com ênfase para os obstáculos e habilidades que o peão de boiadeiro possuía nas situações que ofereciam perigo à boiada. O sub-título *As histórias de boiadeiro* apresenta questões que envolvem circunstâncias particulares e acontecimentos ricos em significados culturais, revelando, no simbolismo da narrativa de algumas ações sobrenaturais, a forma como o boiadeiro se relaciona com o ambiente em que vive. As narrativas expressam não apenas a realidade da vida, mas também determinam seu significado.

Os hábitos e costumes na condução do gado pelos peões de boiadeiro, desenhados pelos traçados da Estrada Boiadeira são analisados desde a passagem das boiadas por esse percurso até o destino final, no Noroeste paulista. Os locais que constituíram a Estrada Boiadeira espelham parte das características culturais de cidades que foram se formando ao redor desta Estrada.

Nesse capítulo, procuramos ainda discorrer sobre a figura social do boiadeiro, apresentando suas raízes históricas e tradições culturais peculiares. Assim, objetivamos (re) construir sua identidade a partir de documentos e entrevistas que versam sobre seu cotidiano, como também a partir de músicas caipiras e poemas antigos que retratam a vida do peão de boiadeiro.

O intuito foi o de estudar também como esses sujeitos eram vistos pela sociedade e como era desse comportamento sujeito diante dela, no desejo de (re) construir parte de sua identidade. Nesse caso, buscamos acompanhar as comitivas e seu cotidiano, entendendo-as como propiciadoras de elementos que aproximavam boiadeiros e condutores, procurando compreender aspectos que envolviam valores e práticas de seu trabalho e vida.

Para isso, foi necessário retomarmos obras como a de Aluísio de Almeida: *Vida e morte do tropeiro*, José Alípio Goulart: *O Brasil do boi e do couro e Tropas e tropeiros na formação do Brasil* e de Eudes Fernando Leite: *Marchas na história: comitivas e peões- boiadeiros no Pantanal*.

No terceiro capítulo, retratamos o caminho traçado nesse estudo, enfatizando a construção da Estrada do Taboado que mais tarde viria a receber o nome de Estrada Boiadeira, devido ao traçado mudar seu rumo em direção à cidade paulista de Barretos. Ainda nesse capítulo tornou-se importante a investigação sobre o peão de boiadeiro cuja função era conduzir um grande número de boiadas, ligando o interior dos estados de Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e São Paulo, atentando para a divisão de ofícios na comitiva e

dando ênfase ao papel do peão de boiadeiro e do condutor dentro da comitiva. As interrogações iniciais foram: Quem são os condutores ou peões de comitivas? De onde veem? Por meios da compreensão de parte das crenças e benzimentos, procuramos expor a complexidade do conhecimento dos condutores e boiadeiros que ocorria pelo convívio com a natureza no conhecimento das plantas, em suas crenças, visando a entender a sabedoria, as experiências e o modo de vida dos boiadeiros, para destacar a importância e a necessidade de valorização de seus conhecimentos.

Os temas e capítulos se interligam, procurando adentrar, aos poucos, ao mundo dos boiadeiros. Mundo que revelou peculiaridades, habilidades, crenças exigidas para este trabalho em comitivas e suas dificuldades, sendo possível, na análise do cotidiano, apreender elementos que demonstrassem também a relação entre o homem e os elementos da natureza.

AS PAISAGENS, O HOMEM E A NATUREZA: ENTRE BOIADEIROS, BOIADAS E A ESTRADA DO SUL DE MATO GROSSO À NOROESTE PAULISTA

1.1 - Homem e a natureza: o boiadeiro, os bois e a estrada...

A partir da vivência do boiadeiro e de sua relação com a natureza, são construídas orientações espaciais durante a condução do gado. Essa relação se encontra baseada na forma de comunicação entre moradores das fazendas e boiadeiros, como também em marcos referencial da paisagem presente, por exemplo, nas marcas dos pontos de pouso, que eram utilizadas como roteiros para a viagem em comitivas.

As comitivas têm sido realizadas há séculos no transporte de mercadorias, possuindo importância histórica, cultural e socioeconômica, estando associadas às ocupações humanas em diferentes épocas e paisagens, como no caso do Estado de Mato Grosso e da região Noroeste paulista.

Durante as viagens, o boiadeiro atravessava, com cerca de mil cabeças de gado, uma área de vegetação que ia desde campo-cerrado no Mato Grosso a matas fechadas no interior paulista com apenas um caminho aberto para a passagem do gado. Esses caminhos eram conhecidos como corredores ou estradas boiadeiras que cortavam o Brasil permitindo a ligação entre localidades distantes.

A abordagem teórica deste estudo se encontra fundamentada na interpretação da paisagem como lugar fundamental no contexto da vida e trabalho dos peões de boiadeiro a partir de significados dados pelas experiências vividas e representações simbólicas construídas por essas experiências em meio à Estrada Boiadeira⁴. Essa paisagem é pensada mediante experiências compartilhadas, ou seja, é uma definição que se apoia nos traços

⁴ Ao longo do texto, o termo Estrada Boiadeira é utilizado para mencionar a estrada construída no Noroeste paulista, cujo traçado se inicia no Porto do Taboado e segue até a cidade de Barretos. percurso da Estrada Boiadeira é o lugar de análise do tema de estudo. A expressão “estradas boiadeiras” se refere a estradas de outras localidades, mas que também serviram de passagem para o gado.

culturais que diferenciam o peão de boiadeiro, fazendo parte de um grupo que (re) produz historicamente seu modo de vida, de maneira particular, com base nas relações com a natureza e seu pequeno grupo social, desenvolvendo formas particulares de existência.

Nessa perspectiva, procuramos fazer a discussão sobre a relação entre homem e meio em que vive. Homens que atravessavam o estado de Mato Grosso e São Paulo conduzindo a boiada para os frigoríficos, e compradores de gado, que faziam e refaziam suas vidas de acordo com a paisagem e o cotidiano de suas viagens.

Os anos de 1915 a 1940 são o foco da pesquisa à medida que possibilitam entender a abertura da Estrada Boiadeira, cujo gado, a partir desse período, era conduzido até o frigorífico de Barretos. Naquele momento, passavam por esse traçado milhares de cabeças de gado, o que contribuía para a povoação do Noroeste Paulista. Contudo, vale ressaltar a discussão de um período anterior a essas datas, em 1906, pois contribuiu para entender a constituição da Estrada do Taboado, primeiro traçado da Estrada Boiadeira.

As especificidades e particularidades da natureza se encontram intimamente ligadas à presença humana na região em estudo, marcando a integração com as atividades de trabalho desenvolvidas pelos peões de boiadeiro. Essas atividades relacionadas à pecuária expressam uma relação do peão de boiadeiro com a natureza, a partir do convívio interligado com animais e plantas, bem como com outras pessoas. Nesse caso, como sugere Joaquim Rondon da Rocha Azevedo, ao discutir a identidade pantaneira e sua relação com a natureza:

As características da identidade pantaneira, do homem pantaneiro, e seu apego ao território são fatores decisivos na formação da paisagem da região (...). Esta, por sua vez, é determinante na estruturação desta identidade denotando um processo interativo, co-evolutivo, em que os elementos naturais e humanos não podem ser entendidos isoladamente (2002, p. 72).

Os contatos iniciais entre o peão de boiadeiro e a natureza ocorreram no intuito de sobrevivência desse homem. Assim, o conhecimento do meio natural auxiliou-o durante as viagens na percepção do local, como também das ervas para curar doenças, dos pontos de pouso para se proteger do frio e até mesmo de fazendas que ofereciam alguma comida para esses peões de boiadeiro.

A atividade econômica, como a pecuária, integrava essa relação do peão de

boiadeiro com a natureza; a própria comitiva dependia dessas ações para seu trabalho e para que o gado chegasse até o destino final. Neste caso, como destaca Marcos Lobato Martins, o homem era motivado por interesses que atendiam à sua necessidade de sobrevivência em meio à natureza:

(...) para numerosas sociedades e grupos sociais, a natureza é mais do que mero meio de subsistência. Ela está diretamente ligada ao sistema de crenças e de conhecimento de maneira que ela é um recurso sociocultural. Para diversos povos, na natureza estão inscritas as mais básicas noções de autodeterminação, de articulação social, de vivência e crenças religiosas, para não falar da existência da sociedade (2007, p. 35).

Durante as viagens, o peão de boiadeiro se utilizava das propriedades oferecidas pela natureza. “Além da madeira, o sertanejo aproveita outras partes das plantas (folhas, ramos, frutos, leite, raiz) para compor uma dieta alimentar e manipular os remédios caseiros e as simpatias” (MEYER, 1998, p. 181). Assim, na memória dos antigos peões de boiadeiro, como a de seu Adelino, ficam as imagens, os cheiros, as lembranças:

Quando dava desando no povo era raiz do mato, já tinha um mato conhecido. Naquele tempo nós bebia remédio do mato. Os peões indicavam um para o outro, esse mato é bom, serve assim, assim e ia conhecendo (...). O mato, tirava as folhas dele, pegava a raiz e raspava, botava água e bebia, cortava dor de barriga, dor de cabeça⁵.

Deste modo, é importante entender como uma determinada cultura se apropria de elementos da natureza. Como narrado, os peões de boiadeiro utilizavam de ervas que eram retiradas da natureza e de determinados lugares. Essas plantas eram relacionadas de acordo com a utilidade, sem a preocupação desses sujeitos em nomeá-las e classificá-las cientificamente. Entendiam que passar a maior parte do tempo conduzindo a boiada era um trabalho que significava a própria vida da maioria deles. Por meio de seu ofício, constituíam modos de vida particulares que atendiam às suas necessidades em vista do meio em que viviam.

⁵ *Adelino Alves Siqueira*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 17/02/2011.

Por meio da vivência do boiadeiro e de sua relação com as paisagens, iam sendo construídos laços de amizade com os fazendeiros que tinham suas propriedades à beira das estradas boiadeiras que significavam formas de orientação espacial desses peões durante a condução do gado. As cercas ou casas serviam de pontos que indicavam a passagem do caminho também eram marcos para o conhecimento dos caminhos.

Ao estudar as comitivas pantaneiras em tempo recente, Maria Odila Ferreira Leite (2010) aponta tipos de orientações espaciais utilizadas pelos peões de boiadeiro. A autora refere-se às marcas feitas em árvores pelos próprios boiadeiros com uso de facas. Essas marcas ajudam as comitivas na indicação do caminho correto da estrada. Afirma ainda que acontecimentos durante a viagem também poderiam tornar-se referências para os caminhos, tais como: a laçada de uma rês arribada, uma queda de cavalo, ou mesmo histórias de assombração. Essas lembranças ajudavam na orientação do caminho correto.

Os marcos apontados por Leite (2010) estão intimamente ligados à atividade da pecuária. Segundo a autora, a disponibilidade de água também pode mudar o roteiro de viagem, pois, como no passado, ainda é de suma importância para o preparo das refeições, o banho, como também para que o peão e o gado possam se revigorar para seguirem caminho. Todas essas condições, ligadas à natureza, influenciaram no roteiro de transporte da boiada pela Estrada Boiadeira.

A vivência e a experiência do ser humano com a natureza implicam aspectos objetivos e subjetivos que estão presentes no cotidiano desses homens. Assim, o cotidiano da comitiva era revelado, segundo as fontes, por meio de uma multiplicidade de relações humanas com elementos presentes na natureza, como, por exemplo, na descrição do caminho, das águas, dos animais e do clima; relações marcadas, por exemplo, pela oralidade. Essas descrições se encontram cheias de cores, dando vivacidade ao fato narrado, como afirma Mônica Meyer: “Pela poeira da estrada se avista a boiada. Pela cor do rio se faz a leitura dos ciclos da natureza” (1998, p. 123). As sensações experimentadas se encontram na memória, momento em que acendem lembranças de vivências dos fatos passados.

Neste caso, as narrativas são entremeadas pelas descrições da memória, pela imaginação, pelo vivido nas estradas boiadeiras. As interações entre o visto e o vivido pelos peões de boiadeiro contribuem na construção de sua imagem e de seu valor, carregado de sentimento e memória. Sobre essa questão, as considerações de Marilena Chauí são reveladoras: “A memória é uma atualização do passado ou a presentificação do passado e

é também registro do presente para que permaneça como lembrança” (2000, p. 128).

O pó da estrada fazia com que o peão de boiadeiro conhecesse as estações do ano, assim como a lama nas estradas marcava as épocas de chuva. Essas observações e conhecimentos ajudavam o boiadeiro a estudar os melhores caminhos para passagem do gado em tais épocas. Percebemos, assim, que ritmo de vida desses homens fazia sintonia com o ciclo dos fenômenos naturais.

Desse modo, o ciclo das águas ditava o tempo exato de levar os animais de uma região para outra devido às enchentes nos locais, como também evitava atoleiros de gado durante a passagem da comitiva nas estradas. Essas observações e informações traduziam um conhecimento empírico do peão de boiadeiro que vivia uma relação íntima com o mundo natural.

No período estudado, o Pantanal e os campos da Vacaria eram regiões produtoras de gado (e continuam a ser), e de lá os animais eram vendidos para outros locais principalmente para o Estado de São Paulo. O transporte do gado nessas regiões era feito por meio de comitivas, formadas por peões de boiadeiro acostumados a conduzir o gado a longas distâncias. Esses condutores possuíam experiência necessária para os deslocamentos dos bovinos – desde o primeiro contato com o fazendeiro, dono das boiadas –, como também para as adversidades ocorridas nas viagens e o destino final, com a entrega do gado.

As características da paisagem revelavam as estações de seca e chuvas, podendo o peão modificar seu roteiro de viagens, conduzindo o animal para outro local. Ainda hoje, o Pantanal é inundado em determinadas áreas durante as épocas de chuva, ficando a cargo dos peões de boiadeiro a condução dos animais para outros lugares protegidos das enchentes. É esse ciclo das águas que regula a vida da fauna e da flora, assim como a do peão de boiadeiro que nos meses de chuva procura lugares para abrigar o gado. O ritmo imposto pelos climas influencia as formas de vida e, também, de certa forma, as atividades cotidianas desses peões de boiadeiro. As estações são bem acentuadas. No tempo da seca, avista-se uma grossa nuvem de poeira se espalhando pelos pastos e sítios. No contexto da pesquisa, as manadas avançavam pelos estirões das estradas, tendo seus leitões pisados e repisados pela gadaria, obediente aos gritos e laços do peão de boiadeiro, quebrando o silêncio das matas com os sinos, chocalhos e mugidos.

O ritmo das águas nos pantanais sugere a ideia de ciclos demarcados pelas épocas de cheia – vazante – seca, o que possibilita o surgimento de saberes específicos que

permitiram por mais de três séculos a sobrevivência da pecuária.

Na análise do objeto específico, observamos que, para o funcionamento da comitiva, eram necessárias regras. Logo ao amanhecer, por exemplo, as tarefas se iniciavam (recolher e fazer a contagem do gado; comer; beber; preparar as tralhas) cumprindo sempre um ritual de preparação para reiniciar a viagem. Pelo caminho, a observação do comportamento dos bovinos indicava o momento de uma parada para o descanso, ou seja, o momento em que os animais revelavam sinais de cansaço. Quando um boi começava a deitar, os outros faziam o mesmo, o que era sinal de cansaço, sendo necessária a atenção dos peões de boiadeiro, como também a procura, ainda com o dia claro, do local de pouso previsto no roteiro, para que os boiadeiros e a boiada descansassem.

Além dessa sintonia com os animais, o caminhar das comitivas revelava um tipo de saber do boiadeiro que vivia em contato com o meio e aprendia a decodificar os signos naturais. Essa relação com o mundo natural era fundamental para os peões de boiadeiro, pois era por meio dessa leitura da paisagem que moldavam parte da história do sul de Mato Grosso e do Noroeste paulista. Conforme Meyer: “Quando o passarinho e a cigarra aparece para reproduzir, quando os sapos começam a coaxar significa que as chuvas se aproximam”. Esses signos naturais permitiam o peão de boiadeiro fazer uma previsão do tempo. Assim, o ritmo de vida do boiadeiro fazia “sintonia com o ciclo dos fenômenos naturais” (MEYER, 1998, p. 145-146). A leitura do volume de água dos rios e córregos presentes nos traçados das estradas boiadeiras representava o período das estações.

Segundo Meyer, o cotidiano do vaqueiro é absorvido pela jornada do dia em que ele se mantém observando qualquer comportamento do gado. O autor afirma que “não dá tempo para se acostumar, mas dá tempo para aprender” (IDEM, 1998, p. 153). Essa sabedoria com o gado era aprendida na lida, na capacidade do peão de boiadeiro em observar o comportamento do gado, medindo a marcha da boiada, mantendo-a dentro de uma ordem, para que se evitassem acidentes, estouros e fugas. Assim, “o vaqueiro, pela própria especificidade do trabalho, estabelece uma relação de constância com o mundo natural” (MEYER, 1998, p. 155). Ao montar, ele cria uma relação de intimidade com o animal, pois ele doma, domestica, manipula o animal com laços, além de colocar cabrestos como preparativos para montar (arreios, cabrestos, pelego, selas). Alimentação, descanso do animal, afago, são relações de dependência e intimidade entre o homem e o animal.

Neste caso, há um entrelaçamento entre o peão de boiadeiro e a natureza, valorizando as percepções sensoriais que ocorrem por meio da vivência e experiência,

conduzindo-o à integração com o universo e a sabedoria: “A leitura do mundo se faz através de vivências onde os seres vão ganhando significados que tecem e compõem uma estória” (IDEM, 1998, p. 197). Nessa relação de homem e natureza, emerge o conhecimento sobre as trajetórias de vida dos boiadeiros.

Essa relação com a natureza durante as viagens é importante não só para o eixo temporal, mas também para o espacial, o que contribui para a compreensão de histórias de vida, carregadas de sentidos, valores, emoções, construídos a partir das experiências desses peões de boiadeiro pelas estradas. Dessa forma, na investigação sobre o modo de vida e a cultura dos peões de boiadeiro emergiram estudos sobre as trajetórias de vida desses homens, pois se compreende como ideias de um grupo ou povo, suas experiências cotidianas, seus sentimentos e emoções.

Esse espaço vivido seria com um lugar cheio de simbolismos, que pode ter tanto sentido pessoal, como também estar ligado às experiências do dia a dia, vividas coletivamente. Desse modo, para conhecer os lugares seria necessário identificar os locais significantes, tais como os que indicam o caminho exato a seguir ou locais de parada para o descanso, os quais, no que se refere às viagens dos boiadeiros, seriam as estradas, rios, córregos e outros diversos referenciais inscritos nas paisagens.

A compreensão do *vivido* como lugar privilegiado da participação das relações sociais requer considerar a cultura em sentido antropológico como *modo de vida* abrangendo a cultura dos diferentes grupos sociais (LEITE, 2010). Neste caso, o campo da história cultural permitiu-nos esclarecer o cotidiano, os hábitos e os costumes dos peões de boiadeiro em comitivas. Assim, buscamos entender a paisagem como um processo cultural incluindo a leitura dos sujeitos que vivenciaram o cotidiano dessas paisagens, por meio de suas memórias e de imaginações, a partir de autores que contribuem para a compreensão destas complexas conexões, interligando diferentes áreas do conhecimento, como História, Literatura, Geografia, Antropologia, entre outras.

Esse conceito de paisagem como processo cultural apresenta uma importante referência para o estudo sobre o peão de boiadeiro e suas relações com o ambiente em que vive. Conforme Ulpiano T. Bezerra de Meneses, “é considerando a paisagem uma estrutura de interação que se tem sua verdadeira natureza cultural” (2002, p. 32). Ainda, para o autor, não basta “supormos um objeto (uma extensão da superfície da terra), a ação humana que o transforma e a integração (material ou simbólica) que se estabelece” (p. 31). Neste caso, o papel das paisagens para os grupos humanos se traduz no significado dado

pela experiência vivida por cada grupo. O contato do peão de boiadeiro com as paisagens pode ser chamado de: “*fenômeno integrado*, como um fluxo contínuo de interação, cultura e ambiente, que transforma ambos” (LEITE, 2010, p. 53).

Especificamente, a Antropologia Cultural como conceito interpretativo de cultura contribuiu para a compreensão do modo de vida construído pelos peões de boiadeiro, por meio de seu trabalho em conduzir a boiada. O antropólogo Clifford Geertz (1989) define cultura como uma “teia de significados”, sendo a cultura uma ciência interpretativa à procura de significados. Para o autor, o trabalho etnográfico tem por objetivo captar o significado, ou seja, os sentidos das “ações simbólicas” em um determinado contexto social no qual se inscrevem, por meio de atos, gestos e acontecimentos. Deste modo, para o autor, a cultura é um sistema simbólico que contribui para entender o modo de vida dos diferentes grupos, tentando compreender uma “teia de significados” tecida pelos próprios sujeitos.

Os contatos iniciais entre o homem e a natureza foram interagindo em função da necessidade desses homens em sobreviver nas matas e cerrados, como também para uma boa travessia do gado. Esse contato estava inteiramente ligado à natureza. O homem é parte integrante desse universo em que suas ações são motivadas a atenderem aos interesses de sua necessidade de sobrevivência. Para as diferentes sociedades e grupos sociais, a natureza se encontra ligada ao sistema de crenças e de conhecimento, sendo um recurso sociocultural. Essa relação entre homem e natureza constitui na adaptação e apropriação em um ambiente que se impõe e determina o ritmo da vida, como a dos peões de boiadeiro, o qual se encontra ligado às transformações da natureza. Ou seja, definido pelo ritmo das águas, pela marcha do gado, pelas ervas medicinais, fatores estes intimamente ligados ao mesmo universo.

Esse universo estabelece a compreensão da relação mística e de respeito do peão de boiadeiro com a natureza. A constituição de hábitos e costumes, que se adaptam ao modo de vida, consolida os laços de seu cotidiano com a natureza, em que os ciclos climáticos também se impõem no ritmo de vida desses homens. Esses hábitos e costumes particulares, constituídos por meio do modo de vida, geram uma cultura peculiar, própria de quem conduz o gado pelas estradas.

(...) grupos sociais localizados fora do espaço urbano brasileiro (pequenos agricultores, pescadores, caçadores, lenhadores, seringueiros, garimpeiros, peões, entre outros) configuram-se em segmentos que recebem, produzem,

assimilam, desprezam, enfim, conferem sentido e valores a procedimentos, vinculados ao seu universo (LEITE, 2003, p. 25).

Nesse sentido, o homem que vive no meio rural desenvolve habilidades e atividades que permitem sua sobrevivência no meio. A linguagem, as crenças e as tradições que, ao longo do tempo se mantêm vivas por meio da cultura, revelam a relação entre o peão de boiadeiro e a natureza. Em certa medida, esse homem simples traz em si todo o conhecimento das particularidades do mundo do qual faz parte. O homem que convive com esse ambiente percebe essa relação com o mundo que se insere, interferindo no seu modo de viver.

Essa interação entre homem e natureza – pássaros, águas, árvores – faz a paisagem do lugar; torna-a o espaço de ribeirinhos, sertanejos, boiadeiros, representado no conviver e habitar das matas fechadas.

A natureza contribui para que o homem inserido nesse espaço adquira conhecimento que o prepare para as adversidades que o próprio meio natural lhe impõe. Observar e contemplar são maneiras do peão de boiadeiro lidar com a natureza e suas transformações. Desse modo, a partir do momento em que o peão de boiadeiro se coloca a perigo, seja ele de boi arribado⁶, de estouro de boiada ou mesmo de algum animal ameaçado à frente, mentalmente já começa a elaborar estratégias de continuidade, utilizando-se do próprio conhecimento que adquiriu na natureza.

Por essas razões, percebemos que as relações estabelecidas entre homem e natureza estão basicamente centradas nos próprios valores, sentimentos e comportamentos que se refletem no grupo social inserido. No caso, a ação do peão de boiadeiro se encontra essencialmente em sua sobrevivência pelos caminhos, conduzindo a boiada, como também no desenvolvimento de seu trabalho nas comitivas.

1.2 – A pecuária sul-mato-grossense

Ao longo do século XIX, foram abertas estradas por iniciativa de fazendeiros do

⁶ A expressão *boi arribado* ou *boi de arribada* refere-se ao boi que foge ou se perde do restante da boiada, geralmente à procura de água ou quando ocorre um estouro na comitiva. Neste caso, é responsabilidade do arribador, peão de boiadeiro especializado, sair à procura desse boi perdido.

sul de Mato Grosso e de São Paulo, contando ainda em determinados momentos com o apoio, ainda que pequeno, da administração provincial. Essas estradas constituíam-se em caminhos que ligavam o Pantanal Sul aos mercados de Minas e São Paulo. Dessa maneira, o transporte utilizado para conduzir a boiada efetuava-se por meio de comitivas, que sempre estiveram associadas ao peão de boiadeiro e à atividade da pecuária, “desde os primeiros instantes em que o gado se fez um tipo de riqueza no Brasil” (LEITE, 2003, p. 93). Junto à pecuária moderna, as comitivas eram especializadas em transportar o gado e promover o desenvolvimento econômico em regiões de compra e venda desses animais.

Os estudos relacionados à economia mercantil de abastecimento⁷ demonstram um avanço na compreensão da pecuária e de suas consequências como fator econômico. No século XVIII, a região norte de Mato Grosso e também as capitanias de Minas Gerais e Goiás foram integradas à economia mundial pela produção de ouro e diamantes.

A princípio, o abastecimento da população se deu a partir da busca de mercadorias em territórios distantes, tendo alcançado, por meio das vias de comunicação, o território mineiro, pelo sul de Minas e Cuiabá, no norte de Mato Grosso, cuja região, especialmente, o sul de Mato Grosso, era favorecida pela pecuária, por meio das condições naturais. Assim, cada vez que se formavam núcleos agrícolas ou mineradores, ligavam-se a eles “imediatamente uma zona de criação destinada a abastecê-lo de gado e carne” (PRADO JUNIOR, 1942, p. 61). Porém, o gado não era apenas utilizado como alimento para a população, mas também como transporte de mercadorias e força de tração para a agricultura.

Deste modo, as vias de comunicação, abertas entre as matas, serviam como estradas, que levavam mercadorias de uma região à outra, como ainda, durante muito tempo, como meio de comunicação entre o litoral e a colônia. Essas trilhas foram abertas por sertanistas que permitiram a passagem de gado entre o sul de Mato Grosso e a região paulista, buscando atender aos interesses dos criadores de gado e comerciantes de ambas as regiões. Com isso, “o território paulista se desenvolveu por trilhas que acompanharam as vias de comunicação no leva e traz de mercadorias de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso” (PRADO JUNIOR, 1942, p. 67).

Foi nesse contexto que bovinos e seus derivados envolveram várias localidades numa espécie de troca, compondo uma teia de relações socioeconômicas nos espaços do

⁷ Maria Yedda Linhares: *A história do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*; Flávio Marcus Silva: *Subsistência e Poder: a política do abastecimento alimentar nas Minas setecentistas*; entre outros.

Centro Sul brasileiro. Essa tessitura constituiu o chamado “circuito mercantil do boi”⁸ responsável por impulsionar a economia de várias localidades, distantes dos centros econômicos e políticos do país. Esse “circuito mercantil do boi” e os caminhos trilhados pelo gado suscitaram a economia do local, diretamente ligada aos peões de boiadeiro encarregados da compra dos bovinos nos centros de cria, localizados em Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Esse gado era conduzido para cidades como Uberaba, Araxá, Três Corações do Rio Verde, Indaiá, Paracatu e também para Sorocaba, localizada em São Paulo, conhecida pelas famosas feiras de gado.

A cidade de Sorocaba, em São Paulo, ao estar situada no extremo setentrional, em relação a região Sul do Brasil era cidade eixo, “entre o país da árvore e da erva”, por isso tornou-se o centro da feira de animais (ALMEIDA, 1971). Segundo José Alípio Goulart (1965), na vila, reunidos vendedores e compradores ocorriam as negociações. Os animais saíam do Sul chegando em Sorocaba no final do mês de março.

Nessa época, por volta de 1750 até 1840, crescia o número de internadas para o gado, o trânsito de tropas aumentava, as comitivas de boiadas eram constantes assim como os peões de boiadeiro que conduziam os animais. Havia, nessa época, na cidade de Sorocaba, muitos tropeiros de tropa arreada⁹, alugadores e vendedores de bestas, pois ali era o centro de comércio de animais. Esses tropeiros caminhavam dentro do município levando cargas das fazendas às vilas, principalmente nos lugares que não passavam carros de boi. Mas seu “habitat” comum eram as grandes viagens na condução de açúcar para as regiões da pecuária e de sal para o interior (ALMEIDA, 1971).

De acordo com Paulo Roberto Cimó Queiroz (2008), foi no século XIX que a pecuária cresceu na região sul de Mato Grosso, também ocupando grandes propriedades, visto que até então, no século XVIII, dava-se o momento de euforia com a descoberta das minas de ouro, com destaque na região de Cuiabá, ocorrida por volta de 1718 e 1719, pelas ações de bandeirantes paulistas. Tal economia aurífera acarretou mudanças em Mato Grosso, pois a partir daí começou a efetiva ocupação por parte dos luso-brasileiros, passando, assim, o governo a se interessar pela posse da terra.

⁸ Expressão usada para tratar sobre o jogo de trocas, envolvendo várias localidades; capaz de compor uma teia de relações socioeconômicas que distribuía funções e ordenava espaços no Centro Sul brasileiro, responsável por impulsionar a economia de várias localidades e regiões existentes na interlândia, outrora desligados dos distantes centros políticos do país (PERINELLI, Humberto. *Nexos de tempo, de espaços e de vidas: interpretação da pecuária do Noroeste paulista (1852/1974)*. In PERINELLI; NARDOQUE; MOREIRA. *Nas margens da Boiadeira: territorialidades, espacialidades, técnicas e produções no Noroeste paulista*. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 54).

⁹ Tropa de carga.

Neste caso, a atividade da pecuária no sul de Mato Grosso respondeu por diferentes etapas no processo histórico e do desenvolvimento econômico, passando pela ocupação do território, desde a chegada do não índio ao Pantanal, ainda no século XVI. Segundo Paulo Marcos Esselin (2003), fugindo das invasões dos bandeirantes paulistas da região do Guairá, no atual estado do Paraná, os padres entravam em Mato Grosso para desencadear o processo de catequização dos índios na região do Itatim. Derrotados pelos bandeirantes, os jesuítas e os indígenas que puderam escapar foram se estabelecer no Paraguai, abandonando muito gado que haviam ali conseguido reunir.

Os paulistas atacavam as povoações castelhanas organizadas nas áreas em que eles denominavam Vacaria, desestabilizavam seus núcleos, faziam com que recuassem para as proximidades de Assunção e se apossavam de seus índios, Além disso, contribuíam para a dispersão do gado bovino e equino (...) (ESSELIN, 2003, p. 85).

Dado os benefícios do uso de bovinos nos aldeamentos, os jesuítas lançavam mão, sem saber, das “bases da pecuária matogrossense e sul matogrossense, como fizeram no Rio Grande do Sul e Uruguai” (ESSELIN, 2003, p. 77). Em todo esse processo, os padres foram se adaptando ao clima pantaneiro e desenvolvendo diversos cultivos. Nesse contexto, o gado bovino teve uma importância preponderante para garantir a presença desses jesuítas no sul de Mato Grosso, derivando ainda na intensificação da agricultura que permitiu a estruturação do rebanho, por meio dos transportes e tração feita por esses animais.

As invasões de bandeirantes nas aldeias dos jesuítas faziam com que os moradores fugissem deixando o gado que sobrevivia silvestremente em um ambiente favorável para a atividade da pecuária. As bandeiras predadoras de índios foram substituídas pelas monções, que se especializaram na atividade comercial visando ao abastecimento do recém-fundado Arraial do Cuiabá e, no retorno, o carregamento de ouro. Com isso, a chegada de grande contingente humano para as minas tornou a vida naquele local muito difícil e os mineiros trataram de tirar vantagem por meio da agricultura e, sobretudo, do criatório de bovino e equino, pois, desde o início, o gado era utilizado como tração para transportar mercadorias e lavouras (ESSELIN, 2003).

O bovino tornou-se, nas aldeias, um bem de valor, pois com ele se preparava o solo para o cultivo, se fazia a aração, além dos transportes da produção do campo para os armazéns, da madeira para a construção das casas. Essas atividades só eram possíveis por

meio dos animais de tração, além de a carne ser o produto que compensava a “insuficiência de qualquer gênero alimentício” (ESSELIN, 2003, p. 75).

A penetração do bandeirante rumo às fronteiras castelhanas levou à descoberta de minas de ouro de aluvião, em boa quantidade em Cuiabá. Com isso, houve a chegada de um grande contingente populacional e junto também o problema da falta de alimentos e instrumentos para o trabalho de mineração. Nesse local havia a necessidade da presença de animais para várias atividades, como: transportar ouro, fazer a lavoura, carregar as cargas dos viajantes, o que só era possível com o auxílio dos animais de tração. A solução era a criação desses animais nas áreas mineradoras capazes de facilitar o transporte e a agricultura. A vantagem é que eram criados de forma extensiva, multiplicando-se sem praticamente nenhum cuidado, como já acontecia no Pantanal sul matogrossense.

O gado em Cuiabá era uma exigência, pois havia a preocupação por parte dos mineiros em não permitir que os trabalhadores consumissem tempo com outras atividades que não fosse a mineração. Além disso, o crescimento demográfico da região exigia a organização de várias propriedades rurais para a produção de alimentos com o intuito de suprir as necessidades dos trabalhadores das minas. Conforme Esselin, o governo apenas legalizou uma prática que já era comum, qual seja, de conduzir o gado para as minas:

A autorização do Governo na Capitania de São Paulo permitiu, com seu ato, não só que fosse levado o gado do Pantanal sul, área conhecida como campos de Vacaria para Cuiabá, como também que outros entrepostos comerciais no mesmo modelo do de Camapuã surgissem na rota de São Paulo para Cuiabá (ESSELIN, 2003, p. 92).

Deste modo, a crise do ouro em Cuiabá e em seus arredores fez com que se formasse na própria área mineradora uma economia agropecuária destinada ao abastecimento regional, fato que também ocorreu com Goiás e Minas Gerais, dando origem à maior parcela da pecuária bovina de Mato Grosso, que mais tarde veio a se transformar na maior base da economia daquele estado (MAMIGONIAN, 1986). Assim, como afirma Goulart, “o boi, que antes proporcionava o sucesso da mineração, passa agora a exercer uma nova função naquelas lonjuras: a de fator de fixação e colonização” (1961, p. 71).

A condução dos bovinos da região de Vacaria para Cuiabá apenas foi formalizada pelo governador Rodrigo César de Menezes, pois essa prática já era comum entre os sertanejos, sendo usada como recurso para abastecer as minas. Conforme assevera Sérgio

Buarque de Holanda, os bovinos não se serviram de comitivas para chegar a Cuiabá:

Consta que, em fins de 1727, chegaram em canoas os primeiros bovinos: quatro ou seis novilhas pequenas, que já em 1730 se tinham reproduzido. Imagina-se o que terá sido o trabalho de transportar esse gado em pé, nas canoas, através de inúmeras cachoeiras, desde Ararituaba, a atual Porto Feliz, até às minas. E o pior é que, segundo parece, não pôde sustentar-se por muito tempo sua criação, devido talvez à carência de sal, de modo que foi preciso fazer-se em 1739, nova remessa de animais (HOLANDA, 1994, p. 148-9).

Os bovinos eram transportados da região de Vacaria¹⁰ para Cuiabá por meio dos tropeiros que passavam por áreas habitadas por índios, compostas de matas fechadas e rios caudalosos, frente a todos os perigos que a viagem oferecia. O caminho da região de Vacaria até Cuiabá era o percurso mais barato e o mais eficiente, onde os animais eram encontrados livremente na natureza.

Todavia, o rebanho cuiabano não era formado necessariamente de animais vindos dos “campos meridionais do Pantanal sul matogrossense,” já que na época havia uma “abertura de um caminho ligando por terra Mato Grosso a Goiás” e “em 1737, muitos rebanhos já eram criados nas fazendas com o intuito de produzir a carne” (ESSELIN, p. 95).

Segundo João Antônio B. Lucidio, por volta de 1830, com a crise da mineração ocorre um processo lento de transformação das forças produtivas. Naquela época, surgiram duas novas áreas de contingente populacional: o povoado de Sant’Anna do Parahyba, com a ocupação de suas áreas circunvizinhas de fazendas de gado, principalmente, por mineiros, e a região de Vacaria, cuja população era de origem mineira, goiana e paulista. Nesse local, intensificaram-se as novas fazendas de gado no Médio e Baixo Pantanal. Essas regiões mais tarde se transformariam em grandes produtoras de gado vendidos aos frigoríficos paulistas (1993, p. 79).

Os colonos vindos do norte de Mato Grosso estabeleceram propriedades privadas

¹⁰ Conforme Esselin, nos séculos XVII e XVIII, os campos de *Vacaria* localizavam-se na região sul do Pantanal. Era uma região em que os “espanhóis chamavam de Província Jesuítica do Itatim ou Campos de Xerez”, onde se encontrava o gado solto nos campos das missões. Nos dias atuais, dá-se o nome de Vacaria a uma área que se estende das cachoeiras do Rio Anhanduí às cabeceiras do Rio Dourados, numa extensão de 200 léguas quadradas. Atualmente, esta região abrange as cidades de Campo Grande, Rio Brillante, Sidrolândia, Maracaju, Ponta Porã e Dourados (2003, p. 61).

no Pantanal Sul, região que desenvolveu papel importante na disseminação do gado bovino por todo o campo da Vacaria. Em sucessivas expedições à planície pantaneira, reuniam-se pequenos lotes de bovinos que eram conduzidos para sítios.

Segundo Esselin (2003), em princípio confinados pelas condições naturais, esses bovinos no Pantanal contribuíram para o surgimento das primeiras fazendas instaladas nas barrancas do rio Paraná. Isso se deu, haja vista o volume de gado existente estimular o desenvolvimento do comércio dando início à comercialização de gado em pé, entre os criadores pantaneiros e os invernistas mineiros e paulistas.

A criação de gado ficou por muito tempo sendo uma economia agropecuária, destinada ao abastecimento regional, atendendo às necessidades da população. Esse fato ocorreu devido às distâncias de Cuiabá das regiões consumidoras de gado, e por isso sua “expansão ficou limitada pelo mercado consumidor regional que era muito pequeno e estagnado, pois a distância em relação ao Rio de Janeiro e São Paulo criava um bloqueio natural” (MAMIGONIAN, 1986, p. 43). Assim, foram necessárias aberturas de estradas para passagem de gado, muitas delas por iniciativas dos próprios fazendeiros tendo como meio de transporte as comitivas. Com isso, o gado podia ser comercializado para outros estados. A abundância de terras e pastagens estimulava a indústria pastoril extensiva. Fatores como esses contribuíram para que a região de Mato Grosso se especializasse na venda de gado bovino para Minas Gerais e São Paulo.

Desse modo, para Lucidio (1993), as unidades produtivas familiares rurais ali existentes constituíram-se a partir de duas atividades principais: a pecuária de gado bovino e a agricultura de bens de subsistência. A agricultura promovendo o sustento (alimentação) das famílias, cujos excedentes poderiam ser comercializados, e a pecuária como fator proveniente da ligação das famílias com os mercados consumidores de carne. Para Goulart, foi o boi “o esteio dos mais fortes, senão o mais resistente, na fixação das primeiras levas de colonizadores, dos grupos iniciadores da efetiva ocupação do território brasileiro” (GOULART, 1965, p. 66).

Assim, o complexo rural, a princípio, se organizou por meio da ocupação humana, e essa economia foi se desenvolvendo especialmente como produto para o consumo alimentício, enquanto o ouro e o diamante eram voltados para fins lucrativos. Por isso, quando a mineração entrou em crise, no século XIX, a pecuária em Mato Grosso começou a ganhar espaço e os preços altos da carne para o abastecimento regional estimularam o aumento do consumo da carne bovina.

No final da primeira metade do século XIX, ocorria grande fluxo de gado em

direção a Minas Gerais, onde os animais seguiam para a engorda, a fim de serem enviados ao Rio de Janeiro e São Paulo. Com isso, havia a necessidade dos criadores de gado em comercializar seus animais, sendo necessária a condução para área de compra e venda. A partir dessas longas viagens, configuraram-se algumas rotas preferidas pelos fazendeiros, desenhando o traçado das estradas boiadeiras, as quais estabeleceram ligações entre muitas regiões do país (GOULART, 1965). Dessa mesma forma estabeleciam-se, ao redor das estradas, as casas comerciais que iam sendo abertas nos povoados para a circulação de mercadorias (LUCIDIO, 1993, p. 152).

A expansão comercial, entretanto, encontrava vários obstáculos na comunicação, sendo a principal delas a dificuldade de transporte: para a navegação fluvial as embarcações eram precárias, os rios apresentavam cachoeiras e corredeiras em alguns trechos de acesso a planícies, somando-se ainda aos corixos e vazantes no interior do Pantanal que confundiam os navegadores. À vista desses fatores, foram abertas estradas boiadeiras, em sua maior parte, como iniciativa dos próprios fazendeiros para facilitar o transporte do gado em comitivas: caminhos que ligavam o Pantanal Sul aos mercados de Minas e São Paulo.

A falta de compradores levava a que os fazendeiros mato grossenses organizassem grandes boiadas- de mil a quatro mil cabeças- que tangiam, em lotes espaçados, para o leste, a fim de negociá-las em Minas Gerais. As levas tomaram o caminho de Uberaba, através de Santana- do-Paranaíba, ou mais ao norte, cortando por Jataí, de Goiás, não só levando a marca dos criadores estabelecidos no vale do Miranda e Taquari, como ainda procedia dos campos mais distantes, beneficiados pelas alagações do Cuiabá (GOULART, 1965, p. 43).

Essa economia agropecuária que se formou e se desenvolveu por todo o Mato Grosso colaborou para a criação de áreas exportadoras de gado magro. Até mesmo devido às longas distâncias, o gado não conseguia preservar o peso adquirido. No sul de Mato Grosso, as regiões de Santana do Paranaíba, Três Lagoas, Campo Grande, Aquidauana, Bela Vista e Nioaque firmaram-se como produtoras de gado. O planalto sul de Mato Grosso abrigou fazendeiros do Triângulo Mineiro que, desde o século XVIII, praticavam seu comércio vendendo rebanho para o Rio de Janeiro.

Para Armen Mamigonian, essa gente, em sua maior parte mineira, adentrava pelo

caminho do “alto-Pequiri, rumando em direção às cabeceiras do Sucuriu e ao Paranaíba nas proximidades de sua confluência com o rio Grande” (1986, p. 46) e, após a travessia deste rio, continuava até Uberaba, onde se encontravam os pecuaristas mineiros. Enquanto o Pantanal era ocupado pelos criadores do norte, como Cuiabá, Cáceres, Poconé, Livramento, entre outros, o planalto do sul de Mato Grosso era povoado de pecuaristas mineiros. Os sertanistas entraram desde 1829 por Santana do Paranaíba, e alcançaram, no período de 1840 a 1850, os vales do Sucuriu, do Pardo e os campos de Vacaria à altura de Maracaju. Mas, somente após a guerra do Paraguai, o povoamento se intensificou. Núcleos urbanos como Corumbá, Miranda e Aquidauana foram reconstruídos, assim como o espaço agrário, com a recuperação de fazendas de gado, onde a atividade pecuária retomou seu crescimento (MAMIGONIAN, 1986, p.47).

Mais tarde, outra corrente migratória de pecuaristas, formada por gaúchos saídos do Rio Grande do Sul após a revolta federalista de 1893, se estabeleceu nos campos de Vacaria, vindo a constituir cidades como Ponta Porã, Bela Vista, Rio Brillhante, onde se encontraram com os criadores mineiros.

Conforme Esselin (2003), a produção pantaneira no setor pecuário se diversificou, no início do século XX, com a industrialização da carne, o comércio de couro, de extrato e caldo de carne, de chifres e outros componentes da pecuária, ligados a empreendimentos estrangeiros principalmente ingleses e belgas. O sistema de produção mantinha-se extensivo com os animais criados soltos nos campos de pastagens. Essa forma de caráter extensivo é relativa, pois implica outros tipos de cuidados, levando a uma relação diferenciada entre o homem e a natureza, quando esta ainda impõe um elevado grau de controle sobre as etapas de existência dos animais, embora no caso dos bovinos existam certos tipos de controle, como por exemplo, a marcação, a sinalação e a bagualhada que visam controlar e cuidar do rebanho.

Assim, o nível técnico baixo e os precários recursos como mão-de-obra e capitais, somando-se ao problema de transporte, a produção e expansão do rebanho matogrossense desde o início da ocupação de Mato Grosso, foram fatores que não colocaram essa atividade como meio de concorrência com as tradicionais regiões de produção bovina, tais como os estados do Nordeste, e também Rio Grande do Sul, Minas Gerais e São Paulo. Contudo, o crescimento da pecuária no sul de Mato Grosso e na sua fronteira com o Paraguai e a Bolívia se expandiu, produzindo gado magro para invernadas de São Paulo e Minas Gerais, além do consumo local. Tal situação acabou por caracterizar a região como exportadora periférica até o início do século XX (CORRÊA, 1997).

Conforme Queiroz, “O sul de Mato Grosso então deixou a antiga feição de simples área para vincular-se ainda que de modo periférico, ao universo econômico centrado no sudeste brasileiro” (2008, p. 22). Essa vinculação ocorreu principalmente a partir de remessas de gado bovino magro que, depois de engordado nas invernadas, seguia para o abate nos centros consumidores. O crescimento da pecuária no Pantanal Sul se intensificou com a Primeira Guerra Mundial, ocorrida entre os anos de 1914 a 1918, e teve seu crescimento em função do aumento da procura no mercado internacional:

Com a escassez de carne na Europa é sabido que a indústria de exportação das carnes congeladas ou resfriadas tomou grande incremento em todos os mercados; e assim devemos esperar desse movimento uma salutar animação para os criadores e exportadores de gado que vêem seus produtos valorizados de dia para dia (BORGES, 2001, p. 85).

A pecuária, no período de 1910 a 1930 se desenvolve de forma intensa, seu crescimento no Pantanal Sul resultou na incorporação cada vez maior de novas terras. As principais propriedades destinadas à criação de gado foram controladas por companhias estrangeiras que tornariam mais intenso o processo de concentração fundiária do qual detinham uma larga extensão em área. Empresas como Brasil Land Cattle and Packing possui uma propriedade em Corumbá com 763.508 hectares e mais três propriedades em Mato Grosso, The Brazilian Meat Company possuía uma propriedade em Aquidauana com 500.000 hectares, a Fomento Argentino Sud- Americano em Corumbá dispôs de 726.077 hectares, a empresa Franco Brasileira em Miranda com 242.456 hectares e outra em Corumbá 172.352 hectares, A Sud - Americane Belge S/A em Corumbá tem 177.060 hectares, The Miranda Estância Company controlou em Miranda 219.506 hectares (BORGES, 2001).

A partir de meados da década de 1930, ocorreu uma série de transformações no setor rural da economia paulista, o que ampliou a pecuária. Durante o governo de Vargas, houve a intervenção no setor de exportações do produto, havendo um significativo acréscimo no consumo de carne. Isso resultou da demanda de carne para exportação, aumentada com a II Guerra. A produção tinha como base o gado bovino e seus subprodutos, como o charque que se tornou o ponto de referência da economia pantaneira no mercado externo. Esse momento de desequilíbrio no comércio internacional possibilitou

uma modificação no mercado interno de gado, sendo a produção e a comercialização de carne uma estratégia política do governo, que previa “aumentar a oferta de alimentos no mercado interno, reduzindo o preço do produto para o consumidor urbano, favorecendo o projeto de industrialização que estava sendo desenvolvido no país” (BORGES, 2002, p. 248).

Essa reestruturação da economia brasileira promoveu a transferência dos negócios pantaneiros, até então voltados para os países da bacia do Prata e da Europa, para o sudeste brasileiro. Neste período, houve a falência das empresas de charque e o crescimento da venda de gado em pé para a região sudeste do país. Neste sentido, o Pantanal Sul passou a fazer parte desse novo sistema como uma região periférica voltada para a produção pecuária bovina, fornecendo bois magros para serem engordados e abatidos em São Paulo.

Nesse caso, há de considerar também que com o fim da Guerra do Paraguai em 1870, com o livre escoamento fluvial pela bacia da Prata, houve uma maior facilidade de escoamento que estimulou a produção regional, tanto no setor da produção agropecuária como no comércio importador-exportador de Mato Grosso. Trata-se do aproveitamento do rebanho bovino, o qual constituía na província importante riqueza. Esse cenário trouxe à pecuária novos investimentos internacionais por parte de empresas estrangeiras, as quais objetivaram constituir tal atividade em grandes propriedades com o intuito de exportar matéria-prima, em especial, dos bovinos e seus derivados. Além disso, introduziram reprodutores de raças apuradas que iriam melhorar os rebanhos.

Mas as dificuldades de transportes e as distâncias dos centros consumidores inviabilizaram o comércio entre o sul de Mato Grosso e a Província de São Paulo. Contudo, a abertura de estradas boiadeiras, o que melhorou as técnicas e a venda para mercados paulistas, assim como facilitou o transporte de mercadorias entre as regiões, permitiu que esses rebanhos seguissem rumo a São Paulo, sendo conduzidos por estradas que saíam do Pantanal, passavam por Santana do Paranaíba, e chegavam até Barretos, onde seriam entregues ao frigorífico¹¹.

Por este caminho, era possível utilizar-se de via fluvial, como o Porto do Taboado, às margens do rio Paraná, por onde seguia até o lado paulista, local em que se encontravam os campos de internadas para a engorda do gado.

A circulação do gado nas estradas boiadeiras¹² foi intensa, e esses animais eram

¹¹ O frigorífico de Barretos foi um estabelecimento de grande porte instalado no país. A empresa iniciou os abates em 1913 (PIGATTO, 2001).

¹² A presença de outras estradas boiadeiras era constante na região Noroeste paulista. Dentre essas

levados por peões de boiadeiro em comitivas. No contexto da pesquisa, as viagens de Mato Grosso ao Estado de São Paulo duravam meses. Segundo Pierre Monbeig:

Um espetáculo comum é o encontro de uma boiada de várias centenas de animais, mil no máximo, guiados por uma escolta imutável constituída. O chefe, também chamado capataz ou comissário, decide as etapas e negocia o rebanho, seja por sua conta, ou por conta de terceiros. Ele procede cortejo, acompanhado por um sinaleiro, o ponteiro, que ao som de uma trompa, avisa os camaradas sobre as paradas ou as travessias de ribeirões. Os guias, cujo número depende do tamanho do rebanho, colocam-se à frente ou dos lados e o „chave” fica na retaguarda. Vem ainda atrás o culateiro, que tem a seu cargo os bezerros, às vezes nascidos durante a viagem e incapazes de acompanhar a tropa. Um personagem muito importante, o cozinheiro, fica dispensado do trabalho e, partindo sozinho à frente, vai preparar o acampamento para seus camaradas (1984, p. 306).

Assim sendo, foi na primeira metade do século XX que o rebanho sul matogrossense tornou-se importante componente de comércio, sempre conduzido por meio de comitivas e peões de boiadeiro. Nos anos de 1920, o comércio de gado magro com invernistas paulistas era importante e indispensável, mesmo com os abates feitos nas charqueadas sul matogrossenses. Em 1950, as invernadas paulistas eram pontos de engorda para os rebanhos vindos de Mato Grosso. Foi nesse período que modernos frigoríficos foram inaugurados em regiões de engorda, como os de Andradina, Barretos e Araçatuba.

1.3 - A região Noroeste Paulista e a imagem do grande sertão

Nos séculos XIX e XX, a demanda do mercado econômico se voltou não apenas para as áreas urbanas, mas também para as áreas agrícolas, sobretudo, no desenvolvimento da pecuária. Esse processo desencadeou a ida de migrantes especializados em criar gado para a região da Alta-araraquarense (Noroeste) de São Paulo. Nessa época, as terras

estradas, destaca-se a Boiadeira que ligava a região de Corumbá e do Pantanal a Araçatuba, onde o gado era remetido depois para Barretos. Entre Araçatuba e Barretos era formada uma vasta área marcada pela presença de bovinos, cujo porto fluvial se encontrava no lado paulista recebendo o nome de Porto Independência (PERINELLI, 2010, p. 69). Outra estrada de suma importância era a que ligava a cidade paulista de Jaboticabal ao Porto do Taboado no lado mato-grossense. Mais tarde seu traçado iria até a cidade de Barretos no interior paulista.

passaram a ser incorporadas ao processo de expansão das frentes pioneiras que visavam expandir a economia nacional e garantir o povoamento de territórios distantes. Esta ação resultou no deslocamento de povoadores para a criação do gado no Noroeste de São Paulo¹³ Dessa forma, corredores de gado se irradiavam pelo interior do Estado de São Paulo com os boiadeiros conduzindo a boiada do sul de Mato Grosso aos frigoríficos e invernadas paulistas.

Segundo Monbeig (1984), a ocupação do Oeste paulista aconteceu na segunda metade do século XIX e foi permeada por dois precursores: os índios e os mineiros. Esses mineiros eram provenientes das áreas decadentes da mineração. Tal impulso produziu junto às populações das zonas mineradoras ondas migratórias que rumaram em direção às terras do nordeste e noroeste paulista, do sul goiano, do triângulo mineiro, bem como do sul de Mato Grosso.

A principal atividade econômica exercida pelos mineiros era a prática da agricultura e a criação de gado. De acordo com as pesquisas de Sedeval Nardoque, os precursores mineiros penetravam pelos planaltos ocidentais paulista até o Noroeste do estado, entrando pelos rios Grande e Paraná, vindos do Triângulo Mineiro e Paranaíba (cidade pertencente ao atual Mato Grosso do Sul). Este caminho servia de comunicação entre Mato Grosso e Minas Gerais, “interligando-se por meio da estrada de Uberlândia e Uberaba, passando pela capela de Santa Rosa (atualmente Iturama e por Frutal). Essa estrada serviu como rota no período de mineração e também para transporte de gado e de outras mercadorias” (2007, p. 39). Conforme Monbeig,

Vieram quase todos de Minas Gerais, os pioneiros que, a partir de 1850 se chocaram com os índios. Sua província não se restabelecera da crise econômica, acarretada pela decadência da mineração. Crescia a pobreza e contra isso o único remédio era a emigração (...) em 1852 é um mineiro que constrói a primeira cabana em São José do Rio Preto (1984, p. 13).

As famílias mineiras e as matogrossenses, que se instalaram nas terras do Noroeste paulista, eram dotadas de experiência vinculada ao comércio de gado. Essa

¹³ Segundo Perinelli, H; Nardoque, S; Moreira, V: o Noroeste Paulista abrange uma ampla área do Estado de São Paulo, com inúmeros municípios situados entre as bordas de Catanduva até Santa Fé do Sul e de Riolândia a Novo Horizonte. Tal região trata-se da última fronteira devastada em solo paulista (2010, p. 18).

prática incentivou a ocupação da região dada a proximidade de rios, como também pontos de fácil travessia e qualidade das terras para o pasto.

Os recriadores de gado, instalados em terras do interior paulista, estenderiam suas fazendas nos limites de Barretos¹⁴ em direção ao Porto do Taboado, nas margens do Rio Paraná. Tal caminho permitia a permanência de trocas comerciais ligadas à pecuária entre os estados de Mato Grosso e São Paulo. Os investimentos por parte de empresas frigoríficas fizeram com que famílias oriundas de Mato Grosso optassem por se deslocar para áreas próximas às terras paulistas ou nestas localizadas, incluindo a beira da Estrada Boiadeira.

Assim, por volta da década de 1870, muitos pecuaristas mineiros se dirigiram rumo às terras paulistas a fim de ali estabelecerem fazendas de recria de gado. Segundo Humberto Perinelli Neto, o estabelecimento de entrantes mineiros no sertão de São José do Rio Preto oportunizava uma ocupação mais efetiva desta região, pois, até meados do século XIX, tal área havia sido habitada por grupos indígenas (2008, p. 100). Esses grupos, na defesa de seu território, dificultavam o avanço pioneiro, onde a população branca era bastante irrisória e dispersa (MONBEIG, 1984, p. 133-136).

Para Antonio R. Esteves¹⁵, segundo a tradição, os irmãos Joaquim e José Gonçalves teriam vindo de Rio Verde, em Minas, e após andar por terras entre os rios Tietê e Grande constituíram as fazendas do Campo e Borá, onde mais tarde seria fundada a Vila de São José do Rio Preto. Atribui-se a vinda desses irmãos a construção da primeira picada na mata entre Jaboticabal e Araraquara (ESTEVEES, 2008, p. 108).

O marco inicial da cidade de São José do Rio Preto foi quando um mineiro, Luis Antônio da Silveira, fez a doação de uma área localizada entre os córregos de Borá e Canela para a construção de uma igreja em homenagem a São José, de quem era devoto. Nesse mesmo ano, o tenente-coronel João Bernardino de Seixas Ribeiro, também mineiro, construiu uma casa de sapé, sendo considerado o fundador do arraial (ESTEVEES, 2008, p. 108-109).

Em viagem à região de Araraquara, Visconde de Taunay descreve a primeira moradia no arraial de São José do Rio Preto da seguinte forma:

¹⁴ A cidade de Barretos localizada na região Norte do Estado de São Paulo atraía a concentração de negócios em torno da compra e engorda de bovinos que tomava conta da maior parte de seu território, originando, em convivência com as matas nativas, um cenário diferenciado, no qual predominavam as invernadas.

¹⁵ ESTEVEES, Antônio R. A República Letrada e o Sertão: Escritores Visitam a Região da Alta Araraquarense. In: FERREIRA, Antonio Celso. Org; MAHL, Marcelo L. Org. *Letras e identidades: São Paulo no Século XX, capital e interior*. São Paulo: Annablume, 2008.

Pousávamos, por causa da grande tormenta, na única casa do arraial, coberta de telhas, pertencendo do Sr. João Bernardino de Seixas (...). A povoação consta de meia dúzia de palhoças (...). Há uma igrejinha em construção, e cremos que por muitos annos fique nesse estado, quando não se arruíne totalmente (1921, p. 74).

A densa vegetação que cobria as margens do rio Paraná representava um empecilho para o povoamento da região. As matas que cobriam a atual região Noroeste eram tão extensas e densas que a cidade de Mirassol, último povoado fundado em 1910, recebeu o nome inicial de São Pedro da Mata Una (ESTEVES, 2008, p. 110). Contudo, o registro de uma extraordinária geada na região produziu o ressecamento dessa vegetação, tornando-a vulnerável à propagação das queimadas realizadas pelos próprios pecuaristas mineiros, sedentos por ampliar seus domínios. A partir daí, ocorreu a formação de pastagens destinadas ao rendimento dos animais, modificando a paisagem local (PERINELLI, 2008, p.99 apud Correio Paulistano, 31/08/1870).

Segundo dados expostos pelos organizadores de *Nas margens da Boiadeira*¹⁶, mais de 50 mil km² de mata virgem foram substituídos para a prática de pastagem, áreas de invernadas e centros de abate. Esse fato ocorreu antes da fundação dos principais núcleos urbanos do Noroeste paulista¹⁷.

Neste contexto, a progressiva ocupação das margens do Rio Paraná no lado paulista se encontrava associada às pastagens de engorda de gado. Com a abertura da Estrada Boiadeira, foi possível transacionar suprimentos aos peões de boiadeiro que percorriam este caminho tangendo boiadas, possivelmente num ritmo cada vez mais frequente. Mais tarde, os frigoríficos nacionais e internacionais instalaram-se na região e toda uma rede econômica passou a se desenvolver ao redor do sistema, alavancado pela comercialização do gado.

Essa atividade com os bovinos acelerou a ocupação humana não indígena nessas áreas, criando rotas de comunicação para o transporte de gado. Nesse processo, além da abertura da Estrada Boiadeira, tem-se também a formação de portos fluviais, pontos de

¹⁶ Perinelli Neto, H. (2010), Nexos de tempo, de espaços e de vidas: interpretação da pecuária no Noroeste Paulista (1852/1974). IN: Perinelli Neto, H.; Nardoque, S.; Moreira, V. J. (orgs.). *Nas margens da boiadeira: territorialidades, espacialidades, técnicas e produções no noroeste paulista*. 1ª ed. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2010.

¹⁷ Constituída de cidades como Votuporanga, Fernandópolis, Jales e Santa Fé do Sul

pouso e casas comerciais localizadas no extremo Noroeste, também conhecido como sertão de Rio Preto. Este mais tarde formaria os municípios de Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis e Votuporanga, cujas terras eram vizinhas de Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás.

Essas terras foram descritas por diversos autores como sendo o *sertão bravo* ou *sertões desconhecidos*. O sentido dessas expressões marcou a ideia de que o Oeste não era ocupado anteriormente à chegada dos pioneiros, não considerando a presença indígena. Nesse modo, para Gilmar Arruda, “toda região de S. Paulo, a partir de Barretos até Porto do Taboado no rio Paraná até o Salto do Avandava no rio Tietê seria sertão” (2000, p. 182). Segundo o mesmo autor, outros lugares também eram considerados sertão, como “o antigo Estado de Mato Grosso, localizado ao lado oeste do Rio Paraná imaginado como: inacessível, distante, incivilizado, separado do país” (2000, p.189).

Os estudos de Maria Amélia Garcia Alencar (2000) apontam que o significado de sertão era utilizado no período colonial para designar as áreas do interior do Brasil:

No Brasil, do período colonial, a palavra *sertão* tem sido usada para fazer referência a áreas as mais diversas, pois seu enunciado depende de *locus* de onde fala o enunciante. Assim, sertão podia se referir, no período colonial (e até hoje), as áreas tão distintas e imprecisas do interior de São Paulo, da Bahia, a região amazônica, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, além do sertão nordestino (...). Com baixa densidade populacional e, em alguns lugares, pela aridez da vegetação e do clima, o sertão assinala a fronteira entre dois mundos, o atraso e o civilizado (2000, p. 243).

Desde a conquista do Brasil pelos portugueses até o final da década de 1920, os significados atribuídos a sertão remetiam-se à ideia de distância. Nesse sentido, a imagem de sertão foi constituída pelos portugueses como significado de espaços vazios, longínquos e pouco habitados. Mais tarde, tornou-se sinônimo de “interior” (AMADO, 1995, p. 150).

Na década de 1940 e, principalmente, a partir dos anos de 1950, a compreensão do signo sertão, que antes era considerado como uma região afastada, foi sendo deslocada para a identificação de um espaço vinculado à atividade econômica pastoril. Sobre esse conceito, Sidney Pimentel (1997) explica que:

A reinvenção do sertão pastoril corresponde a um momento do fluxo

semântico de reinterpretação em que também o espaço se separou e se afastou das conotações que o aproximavam da noção de “espaço estriado”, como parece ser possível pensá-lo naquela primeira fase da música caipira. Nesse momento, o lugar do sertão ainda podia às vezes ser confundido com a morada do caipira e, portanto, como “espaço estriado” do bairro rural. Mas à medida que a noção do „bom sertão” vai-se impondo através principalmente da música sertaneja, vai havendo também um deslize semântico em virtude do qual a categoria sertão vai sendo empurrada para dar conta da invenção do pastoril, ao mesmo tempo em que o vazio que deixa vai sendo ocupado por outros signos: “bairro” ou “bairro rural” (1997, p. 28-29).

Neste contexto, verificamos que se procurava ressaltar a importância do papel dos condutores e peões de boiadeiro no processo de conhecimentos das regiões longínquas do sertão paulista, que teve como influência econômica a pecuária, com seus campos de invernadas para a engorda do gado. Essas condições estruturais e “naturais” permitiram o desenvolvimento econômico do Noroeste paulista que tem sua formação por meio das estradas ligando a região às várias localidades do território nacional sobretudo ao Centro Oeste. Dessa maneira, constituindo uma teia socioeconômica entre os estados.

A abertura de caminhos por entre as matas encurtava a distância do centro criatório de gado para as invernadas e abate. Nesse sentido, a presença das estradas em lugares inóspitos resolveria o problema do isolamento do Estado de Mato Grosso, favorecendo o intercâmbio das zonas produtoras de gado com os centros consumidores. Essa necessidade em abrir caminhos interligando áreas de cria e venda de gado teve como precursores a iniciativa própria de fazendeiros, com o objetivo de facilitar o comércio de gado.

Desta maneira, a presença desses condutores de carga em ambientes rurais estreitaria relações nas fronteiras, facilitando a entrada no interior paulista. Essa prática se fez presente pelos tropeiros no processo de ocupação do Brasil. Assim destaca o autor Evandro Sathler em sua obra “Tropeiros & outros viajantes”¹⁸.

(...) a vida dos tropeiros e suas tropas têm importância capital na história do Brasil. Inúmeras passagens justificam tal importância, que iniciou-se com o processo de ocupação do interior, ainda no século XVII. Com o ciclo da mineração se consolidando, em pleno século XVIII, e ainda a expansão das fronteiras brasileiras rumo ao oeste desconhecido e habitado por “selvagens”, a presença dos tropeiros e suas tropas

¹⁸ SATHLER, Evandro. *Tropeiros & outros viajantes*. Niterói: PPGSD-UFF/Edição do autor, 2003.

redobram (2003, p. 49-50).

Os condutores de gado assim como os tropeiros¹⁹ foram se fazendo campeadores de terras a serem desbravadas. Durante suas paragens nas beiras das estradas, formam-se pequenos aglomerados que iam se configurando em pontos de encontro. Nesses trechos da estrada, surgiram pequenas vendas para abastecer os peões e o gado, que mais tarde se converteriam em vilas e cidades. Segundo José Carlos Pontes (2001), no caminho próximo a São José do Rio Preto estabeleceu-se uma casa comercial para abastecer os peões de boiadeiro durante sua passagem pela Estrada Boiadeira fazendo referência a Vila Carvalho: “(A Vila) teve uma casa comercial com grande movimento já que ali era local de parada de boiadeiros que vinham do Mato Grosso para São Paulo (...). Há relatos que por ali passavam cerca de oitenta e mil bois por ano em direção a Barretos” (2001, p. 28).

Assim, caminhos repletos de boiadas caracterizavam as terras paulistas localizadas no extremo Oeste, gerando, inclusive, a formação ou incremento de pequenos entrepostos, a exemplo do caso da Vila Carvalho (próxima de Votuporanga) e Vila Jataí (atual Tanabi), situadas na Estrada do Taboado. Em meio às rotas e aos caminhos de boiadas, a cidade de São José do Rio Preto tiraria proveito do crescente comércio de bovinos. Última localidade reconhecida do território paulista.

Algumas cidades do Noroeste paulista surgiram como *sertão* e se transformaram em paragens para viajantes e peões de boiadeiro. Essas paragens desempenhavam papel fundamental na comercialização de mercadorias e nas trocas de informações entre os vilarejos, fazendeiros e peões de boiadeiro. Deste modo, o *sertão* tornou-se via de passagem para os pioneiros que investiam em setores voltados para o mercado interno, criando gado, ao serem incentivados pelo promissor mercado agropecuário.

Os boiadeiros e os tropeiros auxiliaram no crescimento de pequenas vilas ao redor da Boiadeira e, como afirma Aluísio de Almeida, “As vilas e cidades brasileiras nascidas junto a antigos pousos de tropeiros nas grandes vias de penetração têm geralmente sua orientação e arruamento em função do eixo da estrada” (1971, p. 116). A rua principal se encontra sempre na direção da estrada antiga, à medida que as cidades se constituíram ao redor das estradas boiadeiras.

Neste caso, Carlos Rodrigues Nogueira destaca a importância das estradas como

¹⁹ Os tropeiros levam mercadorias as mais diversas

vias de comunicação para interligar os estados. O autor afirma que:

Por vezes temos chamado a atenção dos que se aplicam ao estudo das vias de comunicação para o sul de Mato Grosso para essa bellíssima estrada natural reconhecida por aquelles que para lá viajam como a mais commoda e segura e ligada a importantes interesses, pois sua freqüência não só muito desenvolveria cidades de São Paulo, como Limeira, São João do Rio Claro, S. Bento de Araraquara, villas de S.Carlos, S. José do Rio Preto, e outras povoações ainda em começo, Como também attrahiria commoda imigração dos sertanejos d'aquella província de Minas para o imenso districto de Sant'Anna do Parahyba (NOGUEIRA, 1952, p. 56).

O avanço da “civilização” exigia estradas abrindo caminhos. Foi nesse fluxo de boiadas e peões de boiadeiro que às margens da Boiadeira foram surgindo pequenas vendas, vilas, em decorrência da passagem de comitivas pela estrada.

Segundo Monbeig, os criadores de gado são “aqueles que abriram caminhos, inaugurando os espigões, permitiu que se formassem núcleos de povoamento que serviram de ponto de apoio à prática da pecuária pioneira” (1984, p. 133-137). Comerciantes fixavam-se às margens das estradas, proporcionando aos modestos pioneiros contatos constantes com o resto do mundo (figura 1). Para o autor, “A estrada era uma garantia contra o isolamento e uma oportunidade a mais para a pequena propriedade, o sítio” (1984, p. 201). Deste mesmo modo, Monbeig indica transformações provocadas pela estrada em Rio Preto, como “nas margens surgem cada dia e prosperam lavouras novas, formam-se povoações e prosperam as vilas” (1984, p. 201). Assim, a estrada contribuiu para a construção de casas nessa localidade e o maior acesso ao transporte de mercadorias. Conforme o mesmo autor:

(...) após a abertura das estradas boiadeiras na direção do rio Paraná e de Mato Grosso (a de Porto Tabuado foi a mais antiga, depois vieram a de Porto Tibiriçá e, mais tarde, a de Porto Independência a Araçatuba), a fundação do frigorífico de Barretos em 1913 marcou uma reviravolta na economia da franja pioneira. Daí em diante, progresso da criação de gado não cessaria, mas tornar-se-ia mais lento ao voltar, depois da Primeira Guerra Mundial (...) (MONBEIG, 1984, p. 302).

A circulação de gado era, portanto, intensa na região Noroeste paulista, onde centenas de bovinos eram guiados pelos peões de boiadeiro em comitivas. A cada fim de tarde, a boiada parava em um pasto à beira da estrada, para que os boiadeiros pudessem

Essas freguesias eram situadas próximas às principais estradas que ligavam as regiões, destinadas inicialmente a atender aventureiros, viajantes e peões de boiadeiro que tinha uma vida instável e itinerante, dedicada ao comércio e à criação de gado. Esses viajantes e condutores de gado passavam meses pelas picadas perigosas do sertão paulista. Nessa difícil empreitada, necessitavam de locais para comer e dormir. Assim, nos longínquos lugares começam a surgir casas de paragem para servir a esses viajantes.

Muitas dessas paragens eram construídas pelos próprios fazendeiros que já se encontravam estabelecidos nesses sertões. Segundo Messias (2003), essa prática era comum desde a época dos tropeiros com suas mulas cargueiras:

(...) observa-se que os tropeiros paravam nos pousos e recorriam a ferradores, estrategicamente instalados junto às vendas dos caminhos mais percorridos onde também se vendia milho para os animais (...). Aos fazendeiros cabia o papel de recebê-los, dar pousada e alimento, pois sabia da necessidade do comércio feito através desses homens (...) (2003, p. 25).

O ponto de pouso representava um local estratégico para os peões de boiadeiro e tropeiros se abastecerem e descansarem das longas viagens. Com o passar do tempo, o pouso recebia moradores fixos, ganhava uma venda, deixando de ser uma simples palhoça para transformar-se num rancho, com paredes e telhas de barro. Em volta desses ranchos, iam se firmando verdadeiros arraiais. “Era a ocupação do interior, na esteira da infra-estrutura tropeira” (SATHER, 2003, p. 131). Neste caso, é bastante nítida a contribuição que a ocupação do tropeiro deu para o desenvolvimento econômico, urbano e social do Noroeste paulista.

Segundo Sedeval Nardoque, a fundação da vila de Pontalinda ocorreu onde já existia, no princípio do século XX, a Estrada Boiadeira que ligava as áreas criatórias de gado no Mato Grosso com as de engorda em Barretos, no Estado de São Paulo. Neste local, “havia um pequeno estabelecimento comercial no local, denominado de venda que servia de ponto de apoio aos boiadeiros que ali pernoitavam” (2007, p. 223).

As notícias dos pequenos povoados, todos eles florescentes situados na Estrada do Taboado²⁰, região de São José do Rio Preto, se encontram minuciosamente descritas por

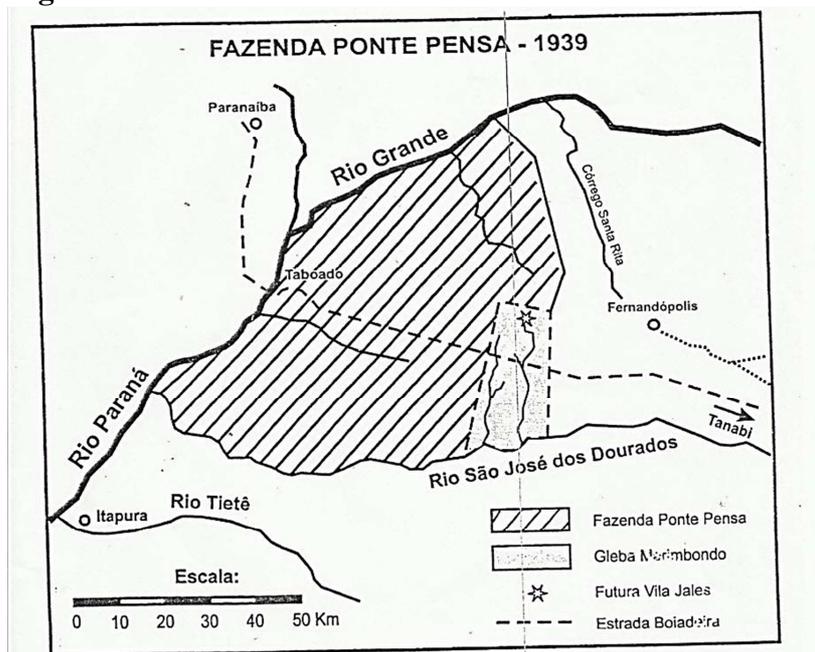
²⁰ A Estrada do Taboado tinha seu traçado do Porto do Taboado até a cidade paulista de Jaboticabal. Essa estrada veio mais tarde a se chamar de Boiadeira, mudando seu curso para a cidade paulista de Barretos.

Ugolino Ugoline:

Essa estrada partindo de Jaboticabal, atravessa todo município de Rio Preto, tendo nelle uma extensão de 214 Kilometros dos quaes 79 foram abertos, ficando os restantes em projecto. E, pode-se dizer, a artéria central. Della partem outras vias secundárias mais ou menos importantes, nos ligando aos vizinhos municípios²¹.

As regiões limítrofes das terras paulistas, especialmente aquelas próximas das divisas formadas pelo rio Grande e Paraná, se transformaram em zonas de invernadas, ou seja, áreas caracterizadas pela forte presença de pastagens, destinadas a revigorar os bovinos que adentravam São Paulo, após longas marchas (Figura 2). Essas pastagens se encontram localizadas nos municípios de Barretos, São José do Rio Preto e Araçatuba, onde os animais recuperavam o peso perdido antes de serem abatidos nos frigoríficos.

Figura 2- Fazenda Ponte Pensa-1939



Fonte: Adaptado de: Seixas, G.M. **Jales**-precursores e pioneiros. Edição do autor, 2003, p.36

Os moradores destas áreas passaram de alguma forma a tirar proveito das longas marchas que, naquele instante, se tornavam mais frequentes em direção a Barretos, onde o

²¹ Contribuição: para a Chorographia do Município do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 50, 12 de julho de 1904.

comércio de animais girava em torno do frigorífico²². A região também se destacava pelas atividades criatórias e de internadas, polarizando o comércio de gado proveniente de Mato Grosso e do Triângulo Mineiro que se estabelecia por meio do traçado da Estrada Boiadeira.

Assim, São José do Rio Preto e Barretos, verdadeiros marcos de referência da nova estrada, passaram a representar importantes entrepostos da pecuária, dispondo, de internadas onde as boiadas eram recriadas ou engordadas, além de diversas pastagens ao longo do caminho, transformadas em pousos das comitivas (BRANDI, 2002, p.139).

Os moradores distantes das áreas mais povoadas contavam somente com a Estrada Boiadeira para escoar qualquer tipo de produção, como também investiam na criação e recriação bovina, no aluguel de pastagens e/ou venda de suprimentos aos boiadeiros em trânsito. Segundo Monbeig:

As populações ao se fixarem (...) vieram abrindo estradas carreteiras e boiadeiras e implementando ou descobrindo novas rotas de navegação. Foram ao longo destas vias que se estabeleceram as fazendas e as rotas mercantis palmilhadas por tropeiros, boiadeiros, mascates, monçoeiros e suas cargas (...) (1984, p. 75).

A população dos campos cerrados de Mato Grosso aglutinou-se ao longo das estradas carreteiras e boiadeiras que levavam ao povoado de Sant'Anna do Paranaíba. Assim também se fez do outro lado do Rio Paraná com a população do Noroeste paulista, em que povoados foram se formando às margens da Estrada Boiadeira. A posição geográfica dessa Estrada beneficiava o comércio entre os estados de criação e internadas, aumentando o fluxo de gado nessa região e integrando as áreas isoladas. Na franja pioneira, as internadas se encontravam em lugares favoráveis para receber o gado magro e cansado, pois era preciso restabelecer os animais para obter um peso conveniente antes da última etapa que o conduziria para os matadouros paulistas.

²² Companhia Frigorífica e Pastoril de Barretos que em 1919 foi arrendado pelo Brazilian Meat Company, alterando sua denominação para Anglo S/A em 1923.

As transações comerciais eram feitas pelas rotas preferenciais para a exportação da boiada. O ponto de passagem obrigatório das comitivas em pouco tempo tornou-se marco de referência das populações que se afazendaram pelo vasto território paulista. As rotas se intensificavam com a abertura de frigoríficos nesse interior.

Os movimentos das comitivas pelas rotas de comunicação abriam espaço para as novas áreas de terras que iam sendo “conquistadas” pelos fazendeiros. Segundo Lucidio, “a circulação de mercadorias sofria a intermediação das casas comerciais, que iam sendo abertas no povoado (...)” (1993, p. 152). Para o mesmo autor, no comércio de gado bovino as negociações eram estabelecidas diretamente entre e os fazendeiros criadores de gado, “podendo ou não ser donos de casas comerciais” (1993, p. 153). Deste modo, entre fazendeiros e peões de boiadeiro existia uma interdependência em diferentes níveis na formação da fazenda, em seu desenvolvimento e manutenção.

O Jornal *A Notícia* faz menção da presença da passagem de gado na cidade de São José do Rio Preto: “O porto do Taboado é inegavelmente o ponto por onde circula uma das maiores riquezas de Mato Grosso - o gado - que faz a travessia obrigada pelo nosso município, em demanda dos mercados consumidores”²³.

Os paulistas se especializaram na engorda de gado. Monbeig aponta que “as pastagens de engorda de São Paulo estão menos expostas a rigorosas secas do que as do Brasil Central” (1984, p. 305). Com isso, grandes indústrias frigoríficas eram instaladas no Norte e Noroeste, estimuladas pela ocupação das atividades pecuárias.

Assim, os boiadeiros ao conduzirem o gado era quem determinava a estrutura fundiária nas áreas a serem ocupadas, à medida que se constituía no principal bem capaz de gerar capitais no mercado interno. Era também quem decidia as relações de comércio que a região poderia gerir, onde as pessoas ali radicadas se organizavam de acordo com o mercado bovino, fundando no extremo Noroeste paulista um modo peculiar de vida.

²³ Ordem do dia. *A Notícia: folha diária independente*. São José do Rio Preto, São Paulo, Anno I, Num I,30 de Novembro de 1924.

COMITIVAS, PEÕES E MODOS DE VIDA: ENTRE O SUL DE MATO GROSSO E O NOROESTE PAULISTA

2.1 Comitivas e modos de vida

Nos dias que correm, onde a ponta de trilhos não chegou e o caminhão ainda não se acomodou, grupos de animais formados pelas comitivas é o meio de transporte utilizado para levar os animais de uma localidade para outra (...) esses grupos continuam sendo o sustentáculo da sobrevivência, os esteios da fixação de muitos núcleos populacionais existentes na hinterlândia brasileira (GOULART, 1961, p. 49).

As comitivas, desde o início de sua existência no período colonial, tiveram papel importante na economia brasileira. Como meio de transporte contribuíram para o comércio de mercadorias nas minas de ouro e diamantes, levando os produtos ao litoral e também se fizeram presentes no transporte de abastecimento de alimentos para a população que crescia em número considerável distantes das cidades.

Nas áreas mais afastadas do litoral, a comitiva representou um meio de comunicação, em que as notícias chegavam por meio dos peões de boiadeiro que percorriam longos caminhos. Também foram as responsáveis pelos estabelecimentos de pequenos pontos de venda de reabastecimento que se constituíam às margens das estradas boiadeiras dando início à formação de vilas que, mais tarde, viriam a se tornar cidades.

Com o desenvolvimento econômico da pecuária, a comitiva mais uma vez se fez indispensável na condução de animais, como o gado que se tornou principal fator econômico da região sul de Mato Grosso, no século XIX. As comitivas funcionavam como meio de transporte do gado, principalmente, nas regiões do Pantanal, onde em alguns lugares a terra era alagada nos meses de chuva, assim como nos terrenos pouco acidentados

quando os caminhos eram abertos pelas patas dos bovinos.

Desde fins do século XIX e primeiras décadas do XX, essas comitivas faziam o transporte do gado dos centros de produção, estabelecidos em regiões do Centro Oeste, seguindo para os centros consumidores localizados no Estado de São Paulo. De acordo com Nogueira (1952), a abertura da Estrada Boiadeira, que ligava o Estado de Mato Grosso com a região Noroeste paulista em 1915, proporcionou a passagem de grande quantidade de gado até o rio Paraná, de modo que facilitasse a travessia na direção do centro consumidor paulista de bovinos vindo do sul de Mato Grosso.

Por terras paulistas, nas primeiras décadas do século XX, passava grande número de animais com destino aos frigoríficos da cidade de Barretos que, durante a Segunda Guerra Mundial, necessitavam de carne sob conserva ou congelada para a exportação. Nessa época, houve uma grande abertura do mercado consumidor paulista para a pecuária sul matogrossense, inaugurando a atividade frigorífica em Barretos.

Esses bois eram geralmente criados na região do Pantanal e no sul de Mato Grosso. Quando estavam com cerca de dois ou três anos eram vendidos aos fazendeiros invernistas. Esses animais permaneciam por volta de doze meses para manejo de engorda e então eram revendidos aos matadouros e frigoríficos. Assim, o velho caminho do Porto do Taboado retomava sua atividade em 1915 quando foi inaugurado o traçado até Barretos, seguindo o traçado da Estrada Boiadeira e não mais como anteriormente em que se dava uma volta por Minas Gerais.

Os primeiros registros sobre comitivas coincidem com o início da pecuária como atividade propiciadora de riquezas. Deste modo, com o crescimento econômico desta atividade, criadores de gado, principalmente, do sul de Mato Grosso, começaram a escoar seu gado para outras localidades na procura de novos mercados consumidores para seu produto.

No início do século passado, os peões de boiadeiro começaram a se estruturar em comitivas e, passavam semanas e até meses conduzindo o gado nas regiões distantes. Esses boiadeiros “traçavam uma trama de ligações, num trabalho de desenvolvimento econômico e social do Brasil de então” (GOULART, 1961, p. 15).

Aguinaldo José Góes também narra essa questão, ao observar que:

As comitivas eram formadas por grupos de peões boiadeiros e suas

montarias, (...) que faziam os transportes das boiadas pelas estradas de terra, chamadas de “estradões”, de uma fazenda à outra ou da invernada para o matadouro, percorrendo grandes distâncias, durante dias a fio, que eles chamavam de marchas, antes do advento dos caminhões gaiolas e das estradas pavimentadas (...) (GÓES, 2005).

Montado sob lombos de burros, nas andanças em comitivas, aparece o peão de boiadeiro que muito cedo aprendeu a lidar com o gado. Geralmente, seu primeiro contato com a comitiva ocorria por influência do próprio pai que já era peão de boiadeiro. Esse trabalho se transformaria no único meio de vida de muitos homens. Seu Francisco foi um desses peões de boiadeiro que aprendeu desde criança com o pai a lidar com o gado nas distantes viagens:

Meu pai era tropeiro, eu tava com uns 12 anos, eu lembro de umas viagem com ele. Ele era tropeiro no estado de Pernambuco. Lá era outra vida, dois homens viajava com quinze, dez burros de carga, carregava a roupa para entregar, não tinha caminhão, o transporte era de burro pra levar roupa, carne, arroz, feijão, a mercadoria era tudo nos cargueiros²⁴.

Deste modo, o contato com as viagens em comitivas começava desde pequeno nas fazendas, tornando-se uma prática corriqueira que ia sendo passada de pai para filho ou por meio da própria influência do campo. Assim, “liderar comitivas, conduzir boiadas são tarefas que decorrem de ligações alojadas na infância com o espaço na fazenda” (LEITE, 2003, p. 128). Essa profissão costuma ainda hoje absorver a maior parte da vida desses homens que se criam distante do contato familiar, conduzindo os animais nas viagens.

A formação da comitiva ocorria antes mesmo do contato dos peões com o gado. O comissário, homem encarregado de conduzir a tropa, negociava a viagem com o fazendeiro, depois formava o grupo de peões que comporiam a comitiva de acordo com o número de animais que seriam transportados. Ficava sob a responsabilidade do comissário ou capataz o cálculo da quantidade de comida a ser utilizada. Esse era o início de uma história que narra a passagem da vida desses boiadeiros que conduziam o gado estando em permanente contato com campos, matas, rios, estradas,

²⁴ *Francisco Rosalino de Souza*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Três Fronteiras- SP, 12/07/2010.

cenários que ajudam a compor a trajetória de vida contada por meio de causos e adversidades que a vida de peão de boiadeiro impunha.

O apronto de uma comitiva era tarefa que exigia elevada soma de conhecimentos sobre previsões e de cuidados, desde a escolha dos animais, a colocação dos arreios e arrumação da carga, até sobre as eventuais dificuldades naturais dos maus caminhos, as reviravoltas do tempo, os percursos alagados, os estouros de boiadas, entre inúmeras outras intempéries a serem enfrentadas no decorrer das viagens.

Havia uma gama de adversidades e afazeres que exigiam a eficiência do comissário e dos peões de boiadeiro. Deste modo, de acordo com as palavras de Antonio Eufrásio²⁵, antigo peão de boiadeiro, a vida na comitiva era cheia de dificuldades, como a solidão das matas, longe do contato familiar, como ainda os caminhos por vezes tortuosos, as distâncias percorridas sobre lombos de burros nas estradas boiadeiras que cortavam Mato Grosso rumo ao Estado de São Paulo. Várias situações que nos revelam um cotidiano nem tanto romântico como é imaginado nas estradas.

É difícil, é muito custoso demais, andar pro mundo assim ó, passa muita precisão das coisas, tem hora que passa fome, sem comer, já passei 15 dias sem tomar banho, até achar um rio. Olha, aqui do Chapadão aqui Costa Rica, até chegar Cassilândia não acha um palmo de água nem pelo amor de Deus, dá quase trezentos e tantos quilômetros. Agora você vai tocar boi, na seca, os fazendeiros tinham um corguinho na fazenda, nós metia o alicate cortava a cerca, cortei muitas vezes, jogava a boiada lá dentro, bebia água e voltava pra estrada de novo²⁶.

Deste modo, é possível observar que os boiadeiros discorrem sobre suas viagens se referindo a *estrada* ou *mundão*, o que traz a impressão de que o mundo dos boiadeiros é simbolizado pelo movimento, pois a estrada significava o mundo em que viviam, assim como o desconhecido.

Para Maria Odila Ferreira Leite, as comitivas parecem ter sentido de liberdade, isso é perceptível por meio das narrativas orais em que os peões “apontam que a vantagem do peão de estrada é não precisar ficar parado ou preso nas fazendas” (2010, p. 156). Segundo a autora, existem comitivas que podem ser chamadas de duas maneiras: *comitiva de*

²⁵ Antonio Eufrásio. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 18/09/2008.

²⁶ Francisco Rosalino de Souza. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Três Fronteiras- SP 12/07/2010.

fazenda, em que os peões levavam o que vão comer em uma matula²⁷, retornando em poucos dias, e as comitivas de *viagem*, em que sempre pernoitavam com o gado, podendo demorar meses até chegar ao local desejado com a boiada.

Conforme a autora, em alguns casos, pode acontecer de pessoas que trabalham nas fazendas também fazerem parte da comitiva de fazenda, ocorrendo uma viagem mais longa, os funcionários são os quem conduzem o gado e depois de entregue esses animais, o peão retorna ao trabalho fixo na fazenda.

Maria Cristina Cortez Wissembach, no texto *Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível*, destaca a mobilidade por parte dos homens livres pobres, desde o século XIX, citando o deslocamento que ocorria no interior de uma mesma área ou em direção a outros pontos do Brasil. Esse fato ocorria com os habitantes da zona rural, dentre eles os paulistas e mineiros, que deixavam para trás suas moradias e assumiam os trabalhos de vaqueiros, tangedores e domadores de cavalos. Segundo a autora, esse era um “sistema que relegava aos homens livres um viver à margem e um aproveitamento residual, a estrutura da sociedade escravocrata engendrou homens andarilhos”. Conforme Wissembach, esses homens se acomodavam em qualquer parte em grandes extensões, “mudar de lugar sempre foi hábito dos homens livres pobres” (1998, p. 56).

Porém, um peão de boiadeiro de estradão, acostumado a viver nas estradas conduzindo a boiada, quase nunca abandonava seu ofício para tornar-se agricultor de fazenda ou sítio, chegando a assumir esta posição apenas quando chegava à idade de parar de viajar, momento em que o corpo não suportava mais as longas viagens. Segundo Monbeig, os boiadeiros “amam profundamente essa vida rude”, satisfazendo seu espírito aventureiro com algum ganho em dinheiro. Desse modo,

Ele fala com orgulho dos giros que fez pelo Brasil Central, por vezes pelos pampas do sul. Tipo acabado de caw-boy e de gaúcho, o boiadeiro manifesta certa condescência pelo homem da terra. De todos os tipos humanos que encontram na franja pioneira, é, entre os humildes, o mais aventureiro e o mais empreendedor. Em todo o caso, ele é mais consciente, no seu amor pela aventura, do que o sitiante movido pelo capricho das circunstâncias (1984, p. 306).

²⁷ Matula era o almoço do peão de boiadeiro que percorria pequenas distâncias não sendo necessário carregar grande quantidade de alimentos como ocorria nas longas viagens.

Depois de concluído o acordo com o proprietário, o comissário iniciava os preparativos da viagem. Geralmente, fazia parte de sua comitiva peões que já estavam acostumados a viajar com ele, pois assim evitavam-se discordâncias entre esses homens, comprometendo o andamento da comitiva. Por esse motivo, o pagamento do peão de boiadeiro acontecia após a entrega e contagem dos bois ao fazendeiro, proprietário do gado, que fazia o pagamento ao comissário, o qual distribuía aos peões de boiadeiro.

A divisão do pagamento era feita por *marchas*²⁸ percorridas. Desse modo, calculava-se mais ou menos a quantidade de marchas e assim era feito o valor do pagamento. Neste caso, a constituição da comitiva possuía importância significativa: “pois de uma boa e eficiente equipe depende o sucesso da viagem. Essa formação requer cuidados por parte do condutor e ao mesmo tempo permite a ele o exercício de sua autoridade” (LEITE, 2003, p. 152). Assim, o condutor organizava a viagem, configurando os componentes das comitivas em suas devidas funções.

O cotidiano da comitiva vinha acompanhado de longas distâncias com uma numerosa boiada e isso também envolvia os preparativos da cozinha, sendo a função do comissário fazer a contagem da quantidade de mantimentos que iria levar para as viagens a fim de alimentar os peões.

Os mantimentos eram compostos de arroz, charque, feijão, banha, sal, farinha e café. Esses alimentos resistiam às longas viagens sem estragar. Durante suas passagens em algumas fazendas, era possível adquirir galinhas e hortaliças que variavam o cardápio ou que substituíam algum alimento que viesse a faltar.

Outros preparativos para a saída da comitiva eram os de montaria, os arreios (tipos de cela) e os apetrechos das tropas que sempre vinham acompanhados de simbolismos. Essas tralhas eram compostas por cabrestos, cangalhas, lombilhos, pelegos (manta de lã) (foto. 1), socadilhos, cutucas, cabeçada (freio e rédeas), como também pelo cargueiro, utilizado pela comitiva para transportar tudo aquilo que era necessário a viagem.

²⁸ Cada *marcha* representa cerca de 18 quilômetros por dia ou 1 dia de viagem.

Foto 1 – Manta de lã utilizada sobre o lombo do animal de montaria, realizada em Aparecida do Taboado-MS no dia 30 de abril de 2012.



Fonte: Natalia Scarabeli Zancanari (Acervo Pessoal).

Esses cargueiros eram compostos pelas bruacas (cestos de couro cru) transportadas em lombos de burros. Do mesmo modo, panelas, pratos, bules, canecas e os mantimentos eram apetrechos que tinham utilidade definida numa viagem de comitiva. Neste caso, alguns apetrechos de animais representavam o valor dado à tropa como, por exemplo, a *madrinha*, que era uma égua ou mula mais velha, indispensável nas viagens, pois impedia a dispersão dos animais, chegando a exercer certa autoridade sobre os outros.

A *madrinha* memorizava as estradas, as melhores manchas de pastarias existentes no caminho e nos arredores dos pousos e tinha o instinto de aproximação da água. Esse animal adquiria essas características com o tempo de viagem; “a cabeça ornada de panejamentos coloridos”, enfeitada de baeta vermelha “tendo ao alto uma pluma ou uma boneca” e um cincerro (chocalho) dependurados no pescoço (GOULART, 1961, p. 91). O enfeite da *madrinha* significava a resistência da tropa e, portanto, o respeito que ela impunha.

No tocante à partida, quando os peões e a tropa se reuniam era dado o início à viagem que poderia durar semanas e até meses, dependendo do clima, das doenças, do relevo, do estado de conservação das estradas, como também do humor da boiada que poderia contribuir para que a viagem fosse rápida ou lenta com obstáculos que atrasassem a chegada.

Os primeiros dias eram como de costume mais lentos, pois o boi não estava adaptado aos dias de viagem. Os últimos preparativos eram feitos na fazenda, momento em que era escolhida a montaria, feitos os devidos ajustes nas tralhas, recebidas algumas informações sobre o caminho, repassadas as instruções pelo condutor, e, então, por volta das quatro ou cinco horas da manhã, a comitiva estava pronta para partir. Seguia o cozinheiro na frente até um ponto de pouso perto do rio e logo atrás o restante da comitiva.

Na comitiva o cozinheiro viajava mais na frente, umas duas horas depois nós chegava com a comitiva. Nós ia pra trais com a boiada juntava aqueles burro, juntava as cangaia assim pro lado, aquela ponhava no outro, só carregava arroz, farinha, carne, carregava tudo ali, óleo, carregava tudo, era quatro, cinco, seis burro, tudo com essas carga. E lá tinha o polaco com o chocaio, e saia tocando nu mundo e ia embora e um pião veio ficava para traz gritando a boiada, separava assim, cada seis lote tinha um pião no meio, os outros ficava nos arrebarde, eu andava mais pra dentro do mato e saia correndo atrais do boi que saia para o lado rebateando. Chegava num pasto deixava a boiada ali pastando, andava do jeito que ela quiser pastando. Porque viajava noventa dias nesse mundão ai ó era difícil. E a noite juntava os pião e ficava rondando até meia noite, ficava uns rondando, depois os outros iam dormir e ficava mais outro. No outro dia cedinho viajava, dava quatro, cinco horas da manhã fazia o café e se mandava no mundo²⁹.

Os dias de viagens eram difíceis, pois o gado não estava acostumado a fazer longas caminhadas, nesse momento a atenção e habilidade dos peões eram imprescindíveis, pois havia a possibilidade de alguma rês se desgarrar do meio da boiada e fugir por entre as matas. Neste caso, se alguma rês desaparecesse era de responsabilidade do boiadeiro, já cansado, sair em busca desse animal.

2.2 - Momento da partida

Tem boiada aqui, tem boiada ali
Tem boiada por todo esse sertão
Tem tropa arriada nesse estradão
Da pra ver de longe pelo poeirão

²⁹ Antonio Eufrásio. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 18/09/ 2008.

Toque de berrante, tem madrinheiro Tem
mula de trote, potro ligeiro Peão
desgarrado sem paradeiro
Esta é vida de um boiadeiro...

Ei corre e cerca, atalha...boi
Que se não espalha...boi
E gado espalhado é trabalho dobrado³⁰

O ponteiro avisava ao som do berrante que a comitiva estava pronta para partir, cabendo a ele alertar a comitiva a existência de qualquer perigo à frente que pudesse causar a dispersão do gado e provocar o *estouro* da boiada. Em seguida, nas laterais iam os fiadores, os quais realizavam movimentos da dianteira, deslocando-se até a metade da boiada; depois vinha o meeiro, responsável pela metade da boiada até a traseira e também pelas laterais (foto. 2) . No fim ou na culatra, viajava o condutor e com ele, às vezes, dependendo do número de bois, o culatreiro, aquele que supervisionava toda a comitiva, observando e orientando todo o trabalho (LEITE, 2003).

A quantidade de peões que ficava nas laterais – meeiros e fiandeiros – poderia aumentar dependendo do número de bois. Já as atividades de ponteiro e o culatreiro eram realizadas por um homem apenas. Enquanto o cozinheiro, como assinalado, seguia sempre bem à frente da boiada.

³⁰ CAMILLO, José Daniel; RICK. *Boiada*. Disco: O menino da porteira. Gravadora Warner, 2009

Foto 2 – Ponteiro, com o berrante, a esquerda e o meeiro a direita, realizada em Dourados-MS no dia 12 de março de 2011.



Fonte: Natalia Scarabeli Zancanari (Acervo Pessoal)

A formação da comitiva constituía-se de modo que a boiada não se dispersasse, evitando fugas, o que garantiria chegar ao seu destino sem muitas perdas, e possibilitando que a viagem não perdurasse muitos dias a mais do que o previsto, já que os mantimentos eram levados de acordo com a estimativa dos dias de viagem. A movimentação dos peões ocorria de acordo com a adaptação do gado, por isso nos primeiros dias o percurso era mais lento. Nesse início de viagem era o momento em que os peões adestravam a boiada, de forma que conhecesse seu comportamento, podendo formular estratégias que evitassem qualquer tipo de dispersão.

Desse modo, um fato curioso ocorria em certas comitivas para assegurar que o gado não se desvencilhasse da caminhada. Cortava-se um galho de árvore e jogava-o no chão, de forma que a boiada não o ultrapassava e caminhava em linha reta. Era uma espécie de simpatia, pois caso não passasse por aquele galho nenhum boi, seria desnecessário o acompanhamento dos olhares do peão³¹.

Mas, mesmo com tanto cuidado as estratégias poderiam falhar, visto que o boi poderia se assustar com qualquer barulho ou coisa no meio do caminho. Durante a passagem de comitivas em cidades, as roupas no varal ou qualquer outra ação poderiam assustá-lo causando o estouro. Nessas circunstâncias, pouco podiam fazer os peões, sobretudo, porque eram mais de mil bois, algo incontrolável nesses momentos. A

³¹ *Francisco Rosalino de Souza*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Três Fronteiras- SP, 12/07/2010.

função de ir buscar o boi perdido era do arribador, que saía mata adentro à procura de uma rês perdida. Mesmo com a experiência do condutor e de sua comitiva, esses acontecimentos eram coisas imprevisíveis que poderiam ocorrer a qualquer momento durante a viagem.

Um dos grandes riscos que passavam a tropa era o estouro. O gado era xucro e sem costeiro, na época. O gado viajava nervoso e assustado, a qualquer ruído forte; um trovão ou relâmpago, ou um pio de uma ave noturna eram motivos para um estouro de tropas. O perigo maior de estouro de tropas era o estouro de foguetes em época de São João ou qualquer festividade, quando a tropa se encontrava próxima a algum povoado. Os animais apavorados lançavam-se numa corrida desenfreada e sem rumo. Nada que estivesse à frente poderia detê-los. Cavaleiros procuravam dar lado para não serem derrubados e esmagados pelo tropel da boiada que vinha em cima. As reses enlouqueciam e se perdiam na imensidão aberta das estâncias e ficava difícil resgatá-las. Os animais quase sempre eram recuperados. Ao clarear o dia, era preciso refazer a tropa e perdiam-se em "reculutas" a procura do gado fujão (MEYER, 2000, p. 164).

Os animais, ao se assustarem, corriam em disparada cerca de três a quatro quilômetros ou mais pela frente, passando por cima do que encontrassem. Ao final da corrida, reuniam-se os animais e era feita a contagem. O risco de morte e a dificuldade de reunir o gado após um estouro da boiada eram algumas das dificuldades vividas pelos peões de boiadeiro durante as viagens.

Algumas letras de música descrevem a passagem de comitiva e a vida de peões de boiadeiro nas longas viagens conduzindo a boiada. Na canção *Boi Soberano*, é narrada a história de uma comitiva saindo da cidade de Cuiabá no Estado de Mato Grosso que seguia viagem até Barretos, no Estado de São Paulo, em que se encontrava o frigorífico que abatia milhares de reses. Foi durante a passagem dessa comitiva, dentro da cidade de Barretos, que houve o estouro da boiada.

Tocamos pela estrada naquilo sempre pensando
Na cidade de Barretos, na hora que eu fui chegando.
A boiada estourou aí, só via gente gritando.
Foi mesmo uma tirania, na frente ia o Soberano³².

³² CARREIRINHO; PAULA, Izaltino Gonçalves de. *Boi Soberano*. Disco: 20 Super sucessos - sertanejo

As letras de músicas que retratam a vida dos peões de boiadeiro nas comitivas são sempre carregadas de emoções e saudades de um tempo que foi apagado pela chegada da modernidade no campo, onde as comitivas foram sendo substituída pelos trilhos do trem e, por último, por caminhões gaiolas. Diversas são as letras que estabelecem uma relação passado/presente a partir do cotidiano dos boiadeiros, daquilo que foi e já não é mais, como é possível perceber a partir do trecho a seguir:

Antigamente nem em sonho existia tantas pontes sobre os rios, nem asfalto nas estradas. A gente usava quatro ou cinco sinueiros pra trazer o pantaneiro, no rodeio da boiada. Mas hoje em dia tudo é muito diferente, com progresso nossa gente, nem sequer faz uma idéia. E entre outros fui peão de boiadeiro por este chão brasileiro, os heróis da epopeia³³.

A transformação do cenário do campo evidenciada na referência à modernidade, ao progresso e ao crescimento de cidades. Trata-se de uma questão que emerge nesse tipo de canção. Nesse sentido, a música caipira norteia as reflexões a respeito da descrição da paisagem rural (costumes, estradas, trabalho) e da figura do peão de boiadeiro nesse cenário.

A situação de estouro da boiada, como expresso em uma das músicas, provocava atrasos na viagem, sendo necessária a captura desse gado e a recontagem da boiada, única maneira de saber quantos bois foram deixados para trás. Assim, o arribador se desprendia da comitiva chegando a passar dias à procura desse boi perdido.

Segundo a narrativa de Antonio Eufrásio, o arribador encontrava o gado pela pisada onde o casco do boi cortava o capim, tornando-se uma pista importante para chegar até o gado perdido. Depois de capturá-lo, conduzia-o de volta ao rebanho, prosseguindo a caminhada. Porém, houve vezes em que os peões contaram a quantidade de boi errada e o arribador saía à procura do boi nas estradas. A contagem era feita antes de a comitiva sair do ponto de pouso e também na hora da chegada a fim de que os peões se certificassem que não havia ficado boi para atrás.

sempre sucessos. Gravadora: Polydisc, 2010.

³³ BASÍLIO, N. e VAGO, I. *Mágoa de boiadeiro* (compactdisc). Pedro Bento e Zé da Estrada. São Paulo: Chantecler, 1996. 1 disco (Memórias – vol. 2)

A gente ia contando se faltava algum boi, era boi quebrado, era arribada, aí tocava do peão voltar para traz. Chegou do cara ir atrais do boi e o boi está na boiada. Eu voltei muitas vezes. O boi tá na boiada, o boi está certo e conto errado. O comissário marcava no papel, eu mesmo já fiquei três dias em arribada seca, sem boi, o boi estava na boiada³⁴.

Durante a passagem da boiada pelas estradas boiadeiras no lado paulista, foi confirmada, por meio das entrevistas, a presença de muitos córregos possíveis para o gado beber água e isso facilitava a procura de pontos de pouso para que o gado pastasse. Assim, quando a comitiva conseguia adestrar o gado, de forma que ele prosseguisse a viagem, os dias eram mais calmos. Entretanto, nem sempre acontecia o estouro de boiada e algumas reses perdidas.

Saindo muito cedo para a viagem, a comitiva seguia guiando o gado, ingerindo apenas um café, bebida indispensável e também o tereré, constituído de erva muito comum entre os peões de boiadeiro. Como observado, o cozinheiro com seus apetrechos seguia antes com a missão de encontrar o melhor local para o almoço, sempre perto de um rio, para que os animais pudessem beber água e descansar.

Entre onze horas e meio dia era o momento em que a comitiva fazia sua parada para o almoço. Nesse horário, o boi já começava a dar sinais de cansaço deitando-se no chão. Assim, ao chegar ao ponto de pouso os peões desencilhavam seus animais e os soltavam para que descansassem. O cozinheiro responsável pelas refeições preparava o almoço, constituído de feijão, arroz carreteiro (arroz, carne seca e temperos como alho, cebola e sal), ou, às vezes, galinhada, e verduras que encontram nas fazendas por onde passavam. Também havia o churrasco com a carne de algum gado que morria por ter quebrado um membro, de modo que a marca era levada ao fazendeiro dono da boiada como prova. Em alguns momentos, certas fazendas que ofereciam pouso também ofereciam comida à comitiva, situações em que se compunham laços de amizade durante a passagem pela Estrada Boiadeira.

Então nas comitivas a gente fazia, soltava a boiada na estrada e arrumava o cargueiro e saia na frente, aí eu achava o corgo, descia o cargueiro ali e já cozinhava o arroz, o feijão. A gente passava muito bem, carne assada a vontade, arroz carreteiro, galinhada num fartava se a gente quisesse comer frango naquelas fazenda tinha. É fartura, vô falar pra vocês era

³⁴ *Adelino Alves Siqueira*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul SP, 17/02/2011

demais até. Colosso, gostoso. E se fosse estrada que a gente passava que alguém passava a cavalo o povo convidava nós pra almoçar, vê passando, o povo convidava nós, era gostoso³⁵.

A comitiva era um dos lugares em que mais se exigia respeito entre os próprios companheiros. Ela era organizada pelo cozinheiro, no ponto de pouso, sempre localizado pelo condutor. Na hora da refeição, eram observadas diversas regras de convívio social. O boiadeiro, para servir-se da comida, deveria estar sempre vestido de camisa e chapéu; não podendo agachar beirando a panela para que não caísse nenhum pelo ou fio de cabelo. Além disso, o peão deveria pegar a colher, o prato e a tampa com apenas uma mão, e deveria deixar a panela sempre tampada logo depois de servir-se. Quando ocorria algum acidente com os utensílios de cozinha, além das chacotas, o infrator deveria sempre pagar algo como um frango comprado em fazendas (LEITE, 2010).

As regras não eram questionadas, sendo aceitas como parte do cotidiano, contribuindo para a organização da comitiva, imbuída de valores e éticas que legitimavam sua cultura. Desse modo, quando se tratava de viagens pelas estradas, a condução das boiadas revelava símbolos e imagens de uma vida constituída de paisagens e acontecimentos de diferentes origens, num ritmo de tempo vagaroso seguido pelos passos da boiada, marcado pela paciência, agilidade e organização para orientar os animais. Este modo de viver organizava o espaço onde conviviam no dia a dia. Eram práticas cotidianas que mostravam as peculiaridades do modo de vida do boiadeiro que se transformaram em marco de sua cultura.

A segunda marcha depois do almoço era mais curta encerrando a caminhada no final do dia. Isso geralmente ocorria entre quatro e cinco horas da tarde, decorrente do cansaço da manhã, momento em que o gado prosseguia mais lento e o sol da tarde era escaldante. Durante a parada para o ponto de pouso, os peões se revezavam no cuidado com a boiada. E, enquanto alguns almoçavam, outros ficavam cercando as reses, e depois trocavam os postos. Aqueles que saíam para o descanso desencilhavam seus animais e montaria para que estes também pudessem descansar. Esses homens pegavam outro animal da tropa, no caso, o burro, e retornavam no outro dia para cuidar do gado. O turno era trocado por

³⁵ *Francisco Rosalino de Souza*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Três Fronteiras- SP, 12/07/2010.

volta da meia noite para que os peões pudessem descansar

O cercamento recebe o nome de ronda, cujo objetivo é de que o animal não escapasse e não se perdesse por entre as matas.

À noite nós juntava quatro, cinco peão vigiava a boiada até meia noite ficava uns rondando, depois da meia noite os outros iam dormir um pouquinho (...). Quando chove, e se quer ver quando venta. Você arma uma rede com uma capona grandona, joga por cima e se cobre, esconde a cabeça e pode deixar chover a noite todinha, não molhava, no outro dia vai com ela aberta para ir enxugando, pingando. E, no outro dia viajava. Levantava quatro, cinco horas da manhã, já fazia o café, tomava o café, ajeitava a comitiva e se mandava para o mundo. Onde era o ponto de boiada tinha um curralzão pra boiada pastar³⁶.

Durante as viagens, o ponteiro, peão que vai à frente da comitiva, tinha de estar atento a qualquer imprevisto pelo caminho que pudesse assustar a boiada e causar o estouro, como também à presença de animais peçonhentos, como cobra, à profundidade dos rios a fim de evitar afogamento, como ainda à vítima de alguma moléstia natural que pudesse causar a morte do bovino, ou mesmo algum buraco ou tronco de árvores pelo meio da estrada prejudicando a passagem das comitivas.

Havia casos em que se a mula ver um cadáver de outra mula não passavam no mesmo lugar, pois tinham aversão dessa imagem. Diante disso, cobriam-se os cadáveres com galhos de ramos (GOULART, 1961). Neste caso, os sinais dos animais se tornavam importantes, pois possuíam uma percepção acurada avisando qualquer perigo que pudesse existir adiante no caminho.

Cada tarde, ao fim do percurso de uma vintena de quilômetros, a boiada para em um pasto à beira da estrada. Os homens verificam o estado dos animais (...). Para dormir, abrigam-se em um rancho miserável, quando não ficam sob um céu de estrelas (...). O capataz fixa a marcha para o dia seguinte, de acordo com o estado do gado, seu conhecimento dos pousos e as informações recebidas sobre as situações dos pastos. Não lhe falta prudência, porque cada animal que morre é uma perda para ele (MONBEIG, 1984, p. 306).

³⁶ Antonio Eufrásio. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 18/09/2008.

Entre 1915 e 1940, a circulação de gado era intensa entre Mato Grosso e São Paulo em direção à cidade de Barretos. A boiada era guiada pela comitiva, em que o capataz ou comissário era responsável pela formação e bom desempenho da viagem, enquanto os outros peões se dividiam operando sua função na maioria das vezes com êxito. Porém, como observado anteriormente, quando a rês se perdia era necessário o arribador encontra-la. Também, o estouro de boiada ou a travessia de um rio poderiam levar a morte desse gado, mudando o cotidiano da viagem. Neste caso, o capataz ficava incumbido de levar a *marca*³⁷ para o fazendeiro como justificativa da perda de um animal.

Observa Goulart que: “Nesse vaivém constante que realizavam essas comitivas em levar o gado de um estado para o outro, elas se tornavam então importante intercâmbio econômico e social (...)”. “Nas suas constantes viagens traçavam um emaranhado de comunicações entre cidades, vilas, povoados e vilarejos” (...). Por meio dos caminhos trilhados pelas estradas boiadeiras essas comitivas “faziam o tráfego de produtos e mercadorias” (GOULART, 1961, p. 64), realizando uma troca de informações e produtos entre as regiões do interior e a capital.

2.3 - Nas barrancas do rio Paraná: histórias e causos na travessia com o gado

A margem do Rio Paraná no Mato Grosso do Sul era chamada Porto do Taboado, enquanto a do lado paulista recebia o nome de Porto Vargas; ali a travessia era de fácil transposição, pela existência da Ilha Grande. Chegando até o Estado de São Paulo, mais precisamente próximo a cidade de São José do Rio Preto, a 213 quilômetros do Porto do Taboado, encontrava-se um local que propiciava aos fazendeiros investir em invernadas para acolher as boiadas que chegavam cansadas das longas viagens vindas de Mato Grosso e Goiás.

Para os criadores de gado de Paranaíba, no sul de Mato Grosso³⁸, conduzir o gado até Barretos passando por São José do Rio Preto evitava a enorme volta pelo Triângulo

³⁷ A marca era um pedaço do couro do boi com a marca a ferro que o peão de boiadeiro levava para o fazendeiro como justificativa para a falta de algum gado.

³⁸ Paranaíba, localizada no hoje Mato Grosso do Sul, no final do século XIX era um dos principais centros pastoris de Mato Grosso em que abundavam campos para criação de gado, exportando anualmente milhares de reses.

Mineiro e a perigosa travessia do rio Paranaíba, devido a existência de correntezas, onde houve casos de perderem uma boiada inteira, coisa que não ocorria no rio Paraná, que dava franca passagem mesmo em épocas de chuvas intensas ocasionando enchentes, pois era a “largura do rio Paraná, no Porto do Taboado, de 834 metros” (ARAÚJO, 1998, p. 22-23).

As comitivas que vinham de Mato Grosso conduzindo a boiada se deparavam com chapadas e campos cerrados, ricos em capins de espécies como barba de bode, felpudo, flecha, fontes de nutrientes para o gado vacum, sendo a região de Vacaria os melhores terrenos de pastagens. Desse modo, “os campos de Mato Grosso, aos solos frequentemente desnudos de Goiás, opõem-se os planaltos sedimentares, cobertos de matas” (MONBEIG, 1984, p. 30). Nos planaltos paulistas, sucediam-se os campos e os cerrados e o domínio da pecuária substituía as terras de cultura. Na parte esquerda, a vegetação era diversa, com imensos campos para a engorda do gado e dava-se a mistura de plantações de arroz, algodão e trechos da floresta ainda intacta.

O Rio Paraná separa, no tempo presente, o Estado de Mato Grosso do Sul do Estado de São Paulo. A travessia com o gado ocorria nas barrancas do rio, trecho que saía do Porto do Taboado, sul de Mato Grosso, e seguia para o Porto Vargas (SP), cujo traçado do rio era viável para travessia com o gado.

O transporte dos animais ocorria de modo lento, o que causava desgaste físico ao animal e ao peão de boiadeiro. Ambos eram obrigados a atravessar o rio de um lado para o outro, a nado. Mais ao sul do rio Paraná houve vezes em que se perdia grande número de boiadas. No período de navegação do Rio Paraná e seus afluentes, de início a relação se estabelecia por meio da travessia do gado de Mato Grosso para São Paulo e, mais tarde, na compra de produtos da região: “em função de sua demanda, como: peles de animais silvestres e erva-mate, ou no atendimento às necessidades de sertanejos que viviam na região, nos pousos de boiadas em seu trajeto no Sul de Mato Grosso” (ZILIANI, 2010, p. 103).

O intenso fluxo de boiadeiros era lugar privilegiado para a observação das paisagens, assim como das comitivas que transitavam sobre o traçado da Estrada Boiadeira. A travessia do rio mais ao sul “possibilitava um vislumbre de um rio que, de tão largo, mais parece um mar e que, deslizando por entre ilhas maravilhosas, vai proporcionando ao viajante, a visão das cenas mais deslumbrantes e inéditas” (ZILIANI, 2010, p. 111).

O animal chegava no Estado de São Paulo magro e cansado pelas longas viagens

e, ao atravessar o rio encontrava pastagens verdes para recuperar seu peso, nas grandes fazendas de invernadas. Era ali que descansava para a última etapa que seriam os frigoríficos. Desse modo, “na franja pioneira, essas invernadas encontram-se na posição geográfica mais favorável para receber as boiadas emagrecidas (...). Depois da engorda, os animais cobrem facilmente o trajeto que o separa de Barretos” (MONBEIG, 1984, p. 305). Nesse caso, a região Noroeste paulista se tornava a principal via de penetração para o gado vindo do sul de Mato Grosso.

Na observação da paisagem natural da região que se localizava às margens do Rio Paraná, no lado paulista era possível apreciar fauna e flora, em que se encontravam plantas de todas as espécies, árvores seculares, flores variadas e a predominância do verde das matas. A fauna também se destacava nessa região:

Garças róseas e brancas, sempre em bando, oferecem uma nota sugestiva entre a inúmeras e originaes aves de que é farta essa região. Jacarés, macacos, capivaras são vistos na viagem e algumas vezes até o especimenn é percebida no trajeto ao longo do Rio Paraná (CUSPMT, 1938 apud ZILIANI, 2010, p. 111).

As travessias do gado estão sempre presentes nas narrações dos condutores e peões de boiadeiro, sendo vistas como obstáculos naturais, em situações que, muitas vezes, recordam travessias mal sucedidas com grandes perdas de boiadas.

E para atravessar o rio, nossa senhora era brabo quando tinha balsa e que tava boa, nós jogava, cabia 150 boi. Tinha vez que nós vinha com três, quatro, cinco mil boi, aquele córgão. Fazia assim, pegava as mula, os cavalo, jogava para dentro da água, assim num dava pra ver nada, juntava no rabo do boi, o bichinho crescia num mundo e nós saia³⁹

Como salientado, a travessia constituía-se num momento difícil para o peão de boiadeiro, exigindo habilidades do condutor e de sua comitiva para vencer os obstáculos, ao serem capazes de reafirmar sua capacidade e destreza para enfrentar o meio.

³⁹ *Antonio Eufrásio*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 18/09/2008.

Os relatos de condutores de gado sobre a passagem das comitivas em rios revelam as habilidades desses sujeitos diante das dificuldades do cotidiano.

Os vaqueiros [...] contaram que as piranhas são muito prejudiciais quando se passa um grande rebanho no rio. Nessa ocasião os homens cutucam uma rês até entrar no rio. Como as piranhas seguem a corrente do rio com o animal morto, as outras reses podem ser passadas com certa segurança e sem muito receio de ocorrer o “estouro da boiada”. (JONES, 1950, p. 359).

Nas descrições dos entrevistados, entre outras fontes, é possível observar a balsa como elemento de transporte nos rios, mas quando elas não existiam os animais seguiam a nado. A narrativa a seguir descreve as técnicas utilizadas pelos peões para atravessar o rio sem molhar as roupas e o perigo da perda da boiada.

Às vezes no tempo da chuarada, no rio a gente passava a nado, o burro passava a nado, o boi a nado. Então a gente tirava a roupa do corpo e punha no chapéu né a cinta, nós ponhava a roupa debaixo do chapéu e ponhava na cabeça, tirava a cinta e amarrava no queixo, apertava bem e você tinha aquela roupa enxuta, aí você jogava aquela boiada na água e você ia nadando. Então a água era de correnteza, ia te jogando e você voltava, ia e voltava, até sair do outro lado. As veiz morria até boi afogado⁴⁰.

Os peões sofriam muito para chegar ao ponto de pouso, principalmente porque se molhavam e molhavam também sua tralha de montaria. Esse jeito de levar as roupas eram técnicas inventadas por eles de modo que não ficassem encharcados durante a viagem. Nos dias de chuvas intensas, a comitiva não parava, o burro era pego e encilhado mesmo na chuva. Contudo, durante o período de estiagem, a situação se invertia e a escassez de água era mais uma preocupação dos boiadeiros, não somente para consumo próprio, mas também para a boiada e a tropa.

Durante a seca, havia muita poeira na estrada, sendo essa época do ano a mais difícil de se encontrar água para tomar banho. “Das tardes quentes de agosto suor do meu rosto coberto de pó. De quebrada em quebradas nas longas estradas Só Deus tinha dó”⁴¹. Em alguns trechos da música, na referência à parte sul matogrossense, é possível perceber que no tempo da seca andavam-se dois dias e não se encontrava água, sendo a única coisa a fazer encontrar uma fazenda que tivesse açude para que o gado e o peão de boiadeiro pudessem matar a sede.

Já fiquei quinze dias sem tomar banho até achar um rio. Aqui no Chapadão, de Costa Rica até Cassilândia, não achava um palmo de rio nem pelo amor de Deus. Nas represas dos fazendeiros, nós metia o alicate, cortava a cerca pro gado ir beber água. Ixi! Eu já cortei muitas veiz. Jogava a boiada dentro que bebia água e depois ia embora⁴².

⁴⁰ *Adelino Alves Siqueira*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 17/02/2011.

⁴¹ PARDINHO, Tião CARREIRO. *Saudosa Vida de Peão*. Modas de Viola Classe A. Vol A.

⁴² *Antonio Eufrásio*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul SP, 18/09/2008

Por meio da narrativa, torna-se possível alcançar o vivido, na direção de perceber algumas atividades econômicas, propiciadas pelo gado, criado no sul de Mato Grosso. É possível perceber ainda a mobilidade e a técnica dos peões de boiadeiro em conduzir milhares de bovinos, passando por caminhos desconhecidos e fazendo frutificar, em suas viagens, modos de vida do boiadeiro formando sua identidade.

Após a travessia do rio Paraná, já nas barrancas do Porto Vargas (SP), continuava-se sua viagem, de muitas léguas, até as invernadas que estavam localizadas próximas à região Noroeste paulista⁴³, mais especificamente nas cidades de São José do Rio Preto, Votuporanga e Fernandópolis.

O rio Paraná, por sua vez, ligava estradas, caminhos e economias de um estado para o outro, dentre elas o gado. Isso contribuía para a troca de mercadorias, vendas, ou seja, para a economia dos estados paulistas e sul matogrossenses.

As observações das estações climáticas feitas pelos peões de boiadeiro definiam e modificavam sua viagem. Segundo Goulart (1961), o mês de março era propício para as longas viagens, pois as pastagens estavam ainda verdejantes devido ao fim das estações de chuva e não havia o perigo de as estradas se transformarem em atoleiros prejudicando a passagem do gado. A depender da estação do ano, o nível das águas impunha maiores dificuldades à passagem do rio, o que às vezes aumentava o tempo do percurso.

O período sem chuvas ocasionava a falta de água em alguns trechos, problema que não ocorria na região Noroeste paulista onde existiam muitos córregos à beira da Estrada Boiadeira. Deste modo, para a execução do ofício das comitivas de boiadeiros não era necessário somente o conhecimento dos rios onde atravessavam com a boiada, mas exigia-se também do viajante a habilidade no transporte desse gado durante a travessia para que ele chegasse saudável ao seu destino. Nas marchas, com muitas de cabeças de gado, as comitivas enfrentavam adversidades de acordo com as estações do ano, como enchentes, cheias, vazantes e secas.

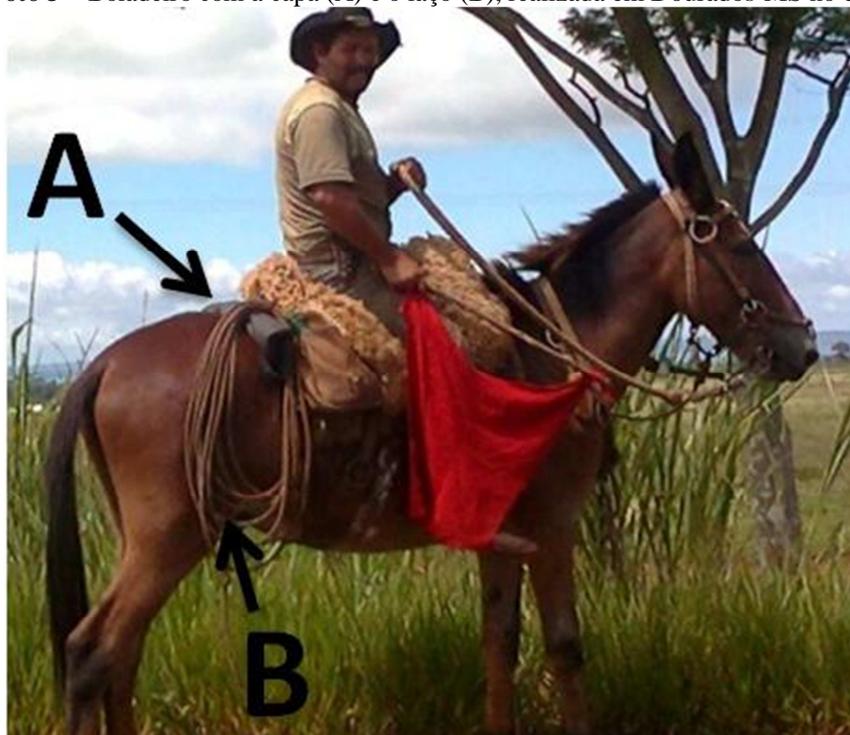
Ao passar esse desafio de atravessar o rio, a boiada prosseguia ainda que cansada junto aos peões de boiadeiro. Com dificuldade e a passos mais lentos, a viagem era retomada. Como narram os entrevistados, era possível ouvir o som do berrante na mão do ponteiro anunciando o reinício da marcha.

⁴³ Em geral, segundo Perinelli (2010, p. 63) “entende-se atualmente por região Noroeste paulista a área administrativa formada pelas regiões de Araçatuba e São José do Rio Preto, ou seja, o território situado entre os eixos Catanduva a Santa Fé do Sul e Cardoso a Novo Horizonte”.

À frente, como destacado em outros momentos, se encontrava o cozinheiro em algum ponto de pouso aguardando a comitiva para o jantar. descarregavam os apetrechos, tocavam uma moda de viola para espantar um pouco a solidão e dormiam nas redes, em palhoças cobertas, de alguma fazenda ou quando não tinham palhoças dormiam ao relento protegendo-se do frio e da chuva com a capa⁴⁴,

(foto. 3). Esse era o momento mais apropriado para encerrar a caminhada e descansar, possibilitando aos animais pastarem até o dia seguinte. Nesse caso, existiam semelhanças com a partida da comitiva, pois se fazia necessária a contagem do gado na chegada e na saída do pouso.

Foto 3 – Boiadeiro com a capa (A) e o laço (B), realizada em Dourados-MS no dia 12 de março de 2011



Fonte: Natalia Scarabeli Zancanari (Acervo Pessoal).

No dia seguinte, ao alvorecer, a comitiva começava a se aprontar para um novo e longo dia de caminhada. O cozinheiro preparava o café enquanto o condutor e alguns peões contavam os bois e, ao som do berrante, a tropa seguia viagem.

⁴⁴ Uma espécie de poncho feita de couro utilizada pelos boiadeiros para se protegerem da chuva, do frio e do vento.

A condução do gado exigia muita paciência, sendo esta uma característica marcante da personalidade dos boiadeiros que era exercitada diariamente, pois havia a necessidade de se conduzir o gado a passos lentos para que este chegasse saudável ao seu destino. O gado e a tropa seguiam pastando na direção orientada pelo condutor e ponteiro. Assim, qualquer perigo na estrada era avisado pelo ponteiro aos outros companheiros que vinham logo em seguida com a boiada.

2.4 - O ponto de pouso: o roteiro dos boiadeiros

As viagens pelas estradas estão ligadas à forma de movimento constante que o peão de boiadeiro exercia de uma localidade para outra, revelando símbolos e imagens de uma vida ativa, de paisagens e acontecimentos de origem variada, mas que seguiam um ritmo, na maior parte do tempo vagaroso, acompanhando os passos lentos do bovino. Assim, seguia a viagem pela Estrada Boiadeira.

A parada nos pontos de pouso trazia significados relacionados ao conceito de lugar, pois os boiadeiros eram itinerantes e compartilhavam esses espaços com seus colegas de trabalho. Deste modo, o lugar de pouso representava um ponto fixo de referência, marcado pelos pontos de parada para o almoço e pouso em determinadas fazendas. Estes roteiros faziam parte do conhecimento dos peões de boiadeiro principalmente do cozinheiro e do condutor, adquirido pela experiência do cotidiano das viagens. Os pontos de referência se encontravam presentes em várias situações, como: na orientação de nomes das fazendas, nas marcas feitas em árvores com o uso de facas que ajudavam as comitivas na indicação do caminho correto a seguir, também setas eram desenhadas em pedaços de madeira deixando escritas a data que passaram ou a marca da boiada. Ou até mesmo referências, tais como: laçada de uma rês que fugiu, estouro de boiada e histórias de assombração (LEITE, 2010. p. 135).

De acordo com Leite, os peões de boiadeiro: “fazem parte de grupos humanos que reproduzem historicamente seu modo de vida, de forma mais ou menos isolada (...), desenvolvendo modo particular de existência.” Era por meio dessas práticas cotidianas vividas que se mostravam as peculiaridades, como a parcialidade da imaginação, sentimentos e sensações, como o reconhecimento de uma rês doente, de um caminho mais difícil e de

regras a serem respeitadas dentro da comitiva (LEITE, 2010, p. 58).

A maneira do peão de boiadeiro se localizar nas matas e caminhos desconhecidos era por meio dos roteiros guardados na memória, e como ponto de referência, como assinalado anteriormente, usavam-se os pontos de pouso e também as fazendas. Esse fato ocorria por meio da experiência vivida no ambiente da fazenda e pelos caminhos percorridos a partir das comitivas.

Dessa maneira, pela combinação prévia do comissário e do cozinheiro, eram decididos os locais de encontro do ponto de pouso. Porém, os marcos referenciais na paisagem eram decorrentes da pecuária. Os encontros e as paradas dos boiadeiros permitiam trocar informações sobre a disponibilidade de água encontrada nos rios para consumo do gado e do próprio peão de boiadeiro, como também para o preparo de refeições. Esta disponibilidade era condição que influenciava diretamente a opção da comitiva nas escolhas do ponto de pouso, podendo também definir o roteiro de transporte da boiada.

O pouso era a parada de descanso e pernoite dos peões de boiadeiro, e poderia ser constituído de uma pequena cobertura de palha sobre “paus-a-pique, sem paredes, para abrigo das cargas e dos homens ao fim das jornadas diárias” (GOULART, 1961, p. 129). Estas coberturas foram feitas especialmente como abrigo aos peões de boiadeiro à beira dos caminhos. Quando não existiam, os peões dormiam embaixo da copa das árvores, ou então no galpão da propriedade de alguma fazenda.

O pouso era rude, desconfortável, mas protegia os boiadeiros de ventos e chuvas durante a noite. Além disso, deveria apresentar condições para que o animal pudesse se recompor com bom pasto e algum rio para se restabelecer.

Havia locais em que o pouso era pago, com campo fechados, cercados para que não fossem invadidos. Em muitas fazendas os peões de boiadeiro podiam prender o gado em algum curral, áreas já destinadas para o abrigo dos boiadeiros e o da boiada que transitava pelas estradas boiadeiras. Tais lugares eram chamados de “pouso de boiadeiro”. Desse modo, o pouso poderia também se realizar na fazenda, geralmente disponibilizado por moradores já conhecidos pelos peões. A recepção era mais amistosa e confortável para a comitiva, pois podiam desfrutar de algum galpão ou varanda para estenderem suas redes, evitando passar a noite sob o relento. Em outros casos, os fazendeiros ofereciam o jantar para a comitiva, estreitando laços de amizade existentes durante a passagem da comitiva por algumas propriedades.

Segundo Goulart, “esses pontos de parada das tropas eram tão importantes para o funcionamento normal do sistema de transporte, que os governadores de províncias

meridionais faziam menção em seus relatórios”. A simples palhoça se transformava mais tarde em rancho, vindo a formar pequenos povoamentos (IDEM, 1961, p. 130).

Porém, a receptividade nas fazendas poderia não ser tão cordial, sendo cobrada a pernoite, e em outros casos ocorria o fechamento por parte dos fazendeiros de estradas, de portões, porteiras e colchetes, de modo que o gado da comitiva não se juntasse com o da fazenda, proibindo o pouso para os peões e cobrando a passagem do gado em certas localidades.

Durante algumas viagens, poderia ocorrer de um boi escapar e passar por cima de alguma plantação, causando desconforto entre o proprietário da fazenda e o condutor da boiada. Neste sentido, podemos afirmar que nem sempre a recepção nas fazendas era algo tranquilo, pois alternava muito de proprietário para proprietário e em relação aos diferentes condutores e às suas comitivas.

Ao longo do tempo se verifica que em certas propriedades na beira de estradas era impossível se tornar desconhecido aos moradores, sendo que, na maioria das vezes, os condutores mais antigos tinham uma receptividade maior por parte dos fazendeiros.

Embora as fazendas fossem divididas em invernadas e piquetes, era marca de respeito e cordialidade garantir o livre trânsito das comitivas, jamais negando pouso ou venda de algum produto de que os boiadeiros necessitassem. Atitudes contrárias geravam desavenças, haja vista a condução de animais ser considerada procedimento antigo exercido pela comitiva em localidades em que havia a pecuária e caso fosse impedida, de alguma maneira, essa ação agrediria os valores e hábitos locais, alterando os hábitos culturais da região.

Com a lucratividade no campo, modificaram-se os costumes e as tradições das populações que passaram a adquirir cada vez mais alguns componentes culturais inerentes ao universo urbano, tornando-se a cobrança de produtos ou de pousos algo comum para se obter lucro. Isso, de certo modo, fazia com que fossem esquecidas as tradições mais antigas. A modernização no campo implicou transformações no cotidiano do peão de boiadeiro e da pecuária, no período de 1950 que o aprimoramento de técnicas no campo introduziu o melhoramento genético do gado (BINI, 2009, p. 30), e o caminhão substituiu, na maioria das vezes, as comitivas.

Nas entrevistas, foi possível observar os atritos causados pelas tentativas de impedimento de algum fazendeiro à comitiva, no momento em que esta iria atravessar campos de fazendas. Os atritos surgiam também caso o fazendeiro se negasse a alguma venda de produtos. Mas, na maioria das vezes, a recepção era positiva, havendo

solidariedade e respeito por parte dos fazendeiros e do condutor, à medida que eram mantidas vivas as tradições do meio rural.

Esses fatores de impedimentos do andamento das comitivas eram vistos pelos condutores sob o olhar de muitas críticas. Esse descontentamento ocorria devido ao fato de terem começado muito jovens a trabalhar como condutores de gado e peões de boiadeiro, sendo a profissão parte da vida pessoal, em que seu olhar se voltava para o respeito ao tratamento que entendiam merecer nas propriedades visitadas, desenvolvendo uma rede de contatos, transformadas em convivência e laços de amizade.

O local de pouso nem sempre tinha lugar apropriado para os animais. Muitos deles, além da distância, não proporcionavam cercados, sendo necessário que os peões de boiadeiro utilizassem o sistema de rondas para evitar que o gado se espalhasse durante a noite. Geralmente, nesses lugares, não tinha nenhuma palhoça coberta. Nesse caso, quando chovia durante a viagem utilizavam-se da capa como proteção, artigo feito de couro que protegia contra a chuva e o vento.

Alguns condutores que já conheciam o caminho e sabiam da falta de estrutura do ponto de pouso “levavam, entre os objetos, uma corda de nylon”. Essa corda era bastante grossa, sendo esticada à noite em torno da boiada, servindo como uma cerca para que o gado não escapasse (LEITE, 2003, p. 178).

Deste modo, quando chegavam ao ponto para o almoço, por volta do meio-dia, revezavam-se cuidando do gado, a partir de atividades como a separação de alguns boiadeiros para cuidarem do gado e outros para desencilharem a tropa, tirando o buçal dos burros, trocando de animais e deixando-os amarrados próximo ao ponto de pouso.

O pouso em que se exigia a utilização do sistema de *ronda* desgastava muito a comitiva, pois os peões não podiam descansar a noite toda para mais um dia de viagem. Viajavam sob chuva e sol e a marcha cansativa diminuía os passos devido à exaustão. Nesses campos abertos, ainda existia o perigo de animais selvagens como onças, cobras e outros bichos peçonhentos, presentes nas matas, por isso era feita uma fogueira principalmente para espantar as onças que pudessem atacar os animais e até mesmo os peões de boiadeiro que dormiam nesses espaços.

No decorrer da viagem, nas muitas marchas já alcançadas e nas paradas para o almoço nos pontos de pouso, desenvolvia-se uma sociabilidade entre os peões. Era por meio das músicas que a peonada se ocupava nos momentos de solidão. Era também nesse período de descanso e lazer que conversavam sobre diversos assuntos. Ao som da viola,

relembavam suas trajetórias de vida, suas famílias que se encontravam distantes, transmitindo experiências. Rememoravam, assim, sua jornada de trabalho que para muitos significava sua própria vida pelo tempo que passavam nas estradas.

Nesse sentido, tratando-se de roteiros percorridos pelas comitivas, os peões de boiadeiro se utilizavam de informações transmitidas oralmente pelo condutor e por seus colegas que também estavam na estrada. Essas informações provinham do conhecimento vivido e compartilhado entre os boiadeiros e moradores de fazendas. Desse modo, por meio destes sistemas de comunicação, constituíam-se formas de compreensão dos marcos referenciais nas paisagens. “São elementos que revelam o significado de lugar, sendo mais frequentes, aqueles relativos aos ambientes das fazendas” (LEITE, 2010, p. 156), como também a disponibilidade de rios e lagos nas beiras das estradas.

2.5 – Outras histórias de boiadeiro...

Os estudos acerca de assombrações presentes no cotidiano dos antigos peões de boiadeiro foram construídos por meio da oralidade. Essas narrativas possibilitaram observar a relação do homem com o seu meio e o tempo. O narrador descreve, nas narrativas, os detalhes de seu cotidiano, incluindo paisagens, instrumentos de trabalho, hábitos e costumes, emergindo uma identidade sociocultural, própria do peão de boiadeiro.

As viagens, conforme as narrativas, colocavam esses sujeitos em contato com o desconhecido. O boiadeiro não apenas atravessava territórios distantes, como também convivia e sobrevivia a diferentes fatos presentes no seu cotidiano. O lado mais longínquo fazia desses homens sujeitos de seu tempo a sobreviver por entre as matas, como também ao sobrenatural, presente no desconhecido, nos mitos, nas lendas.

A palavra do narrador descreve o destino da viagem: é por meio de sua fala que sua sobrevivência é permeada pela capacidade de interagir com o meio. Nesse sentido, ele descreve, pela oralidade, seus medos, alegrias, satisfações e sabedoria, superando as adversidades que a vida nas estradas revelava, tangendo milhares de boiadas de um estado para o outro, trilhando os caminhos que perpassavam a Estrada Boiadeira em meio a matas e diferentes sujeitos, tal como as surpresas que mudavam seu cotidiano, sendo impossível prever o que poderia ocorrer durante a viagem.

Assim, certos acontecimentos, tais como o laçado de um boi perdido, uma cobra no meio do caminho, uma queda de um peão na mula, um estouro de boiadas ou as

histórias de assombração podiam tornar-se fatos que permeavam o cotidiano do boiadeiro, sujeitos então a mudanças.

O estudo sobre as assombrações presente nas narrativas dos antigos peões de boiadeiro se orientou a partir do conjunto de entrevistas, ao apresentarem essas histórias vivenciadas durante suas passagens com as comitivas pelas estradas boiadeiras e fazendas em meio ao sertão do Noroeste paulista. As referidas histórias compuseram um repertório de *causos*⁴⁵ atribuindo aos narradores o importante papel de preservação de sua cultura.

É por meio desses relatos, presentes no trabalho com a história oral, que se torna possível uma investigação além da escrita. Assim, durante as entrevistas, o indivíduo coloca muito de si no relato e, às vezes, pode encontrar diversas situações como de alegria, tristeza, contemplação e momentos de profunda intimidade. Suas crenças, seus costumes animam as paisagens, aproximando o leitor da realidade vivida. Essas narrativas trazem costumes e credences do universo rústico, “por vezes estabelecendo a relação humana com os seres imaginários do universo sobrenatural” (NAKAMURA, 2006, p. 33).

A história, a seguir, é fruto de uma narrativa contada por um antigo peão de boiadeiro a respeito de credences orais de assombração, mostrando a coragem do peão ao se deparar com o desconhecido ou mesmo com um animal feroz.

Isso foi lá em Goiás, na beira do rio Corrente. De noite nós chegou no pouso, era chuva que não acabava mais, aí nós chegou na fazenda, sortamos a boiada na porteira, soltemo a tropa e chuva que Deus mandava. A capa tava tudo molhada. Quando foi de noite nós escutou, bhuuuu! A boiada estourou todo mundo falava, sempre tem um preguiçoso no meio que falou: será? Estourou, vamos levantar. Pulei da rede no chão, coloquei o cabresto para pegar a tropa, era tudo serra também, serra por cima, serra por baixo. Aí eu saí arrastando o cabresto na mão. A lua clara, eu saí em cima do lobo, lobo preto. Eu dei um grito tão feio, ele correu mesmo⁴⁶.

Um dos pontos investigados na pesquisa constituiu-se na apreensão das histórias contadas nos pousos e paradas, buscando entender as relações estabelecidas entre os peões de boiadeiro junto às paisagens e situações vividas, ao (re) criarem o próprio modo de vida, na (re) criação de simbolismos e de seres sobrenaturais como parte de seu

⁴⁵ Os *causos* são narrativas de histórias que acontecem durante as viagens compartilhadas pelos peões de boiadeiros, contendo histórias de enganos, de assombração, além das histórias rurais (crenças, costumes comuns, modos de vida), elaborando suas representações a respeito do meio no qual estão inseridos.

⁴⁶ *João Bragançeiro*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 21/01/2011.

cotidiano.

Assombração tinha, mas aí é o seguinte é o tal negócio que vou contar pra você, a gente lembrava da devoção, você tinha que pedir pra Deus e se apegar nele e seguia sua viagem mas se o caboclo facilitasse tinha problema. Mas tinha sim, o pouso aquelas coisa nas fazenda velha, aquelas casa velha, aquelas beira de rio ali onde foi o passado, matava muita gente. A coisa era feia, mal assombrada e tudo ali, tudo coisa antiga⁴⁷.

Desse modo, o peão de boiadeiro interage com seu meio, pois disso depende sua sobrevivência em territórios distantes e desconhecidos. A transitividade na condução do gado era um traço marcante que o colocava à frente do desconhecido, da solidão, do inesperado e da imaginação.

Neste caso, as paradas e também os pousos apresentam-se como lugares onde eram entoadas modas de viola e contadas narrativas de inúmeros *causos*. Isso significa que o ponto de pouso, além de tornar-se o momento da viagem propício ao estabelecimento de vínculos entre os peões e fazendeiros, criava laços de amizade, solidificando o fortalecimento das relações humanas e das trocas de experiências.

Isto demonstra que um pouso congrega rodas de conversa ou de cantoria, o que podia constituir mais de um ambiente para a conversação, com aspectos mais ou menos comuns sinalizando a transitoriedade do boiadeiro nesses locais. Por se tratar de um lugar de descanso, o pouso ou a parada comportavam a necessidade de repouso do corpo, de entretenimento e de atualização dos acontecimentos.

Não se deve esquecer que os locais também atuavam sobre o imaginário dos condutores e peões de boiadeiro, despertando temores de fantasmas, de ataques de animais ferozes, de seres sobrenaturais, entre outros medos. Assim sendo, as interpretações e argumentos para explicações de histórias que envolvem seres sobrenaturais revelam inquietações que ignoram a verossimilhança e as regras do mundo físico.

Essa questão do sobrenatural é discutida por Danilo Paiva em *Nervos da Terra: histórias de assombração e política entre os Sem-Terra de Itapetininga-SP*. O autor trata do Assentamento Carlos Lamarca, que se estabeleceu no lugar da antiga Fazenda Manjolo, propriedade que pertencia à tradicional família Almeida Prado. A fazenda antigamente era de café possuindo mão-de-obra escrava. Os assentados narram histórias de aparições do

⁴⁷ Francisco Rosalino de Souza. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Três Fronteiras- SP, 12/07/2010.

dono da fazenda que faleceu pouco antes da ocupação pelos sem-terra. Essas aparições costumam ocorrer na antiga sede da fazenda, no casarão, próximo à lagoa. Outros relatos de assentados são de que ouvem vozes de escravos que ali moravam, por isso o termo usado pelos moradores como “fazenda fechada”, ao se referirem a uma propriedade onde houve muito sofrimento por parte dos escravos. De tal modo, algumas narrativas evocam como tema “o sofrimento, o trabalho e a revolta dos escravos que morreram nessas terras” (2009, p. 67), refletindo as próprias condições físicas do lugar onde vivem e da dificuldade de vida como assentados.

Semelhante ao trabalho de Danilo Paiva, principalmente no que se refere ao sobrenatural, observamos nas narrativas dos peões de boiadeiro as suposições e divagações acerca das relações do meio em que viviam partilhando lugares com os seres sobrenaturais. Neste caso, as narrativas remetem-se à religiosidade, à crença do fato narrado voltado aos mistérios que envolvem a vida e a morte, com destaque à aparição de algum peão de boiadeiro. Há, desse modo, um “imbricamento entre a cultura e a natureza, além da necessidade constante do homem explicar o desconhecido” (FERNANDES, 2003, p. 93).

Nóis chegamos num ponto de pouso, lá perto de Aparecida, (refere-se a Aparecida do Taboado-MS) lá chama Bela Vista. Essa boiada nóis vinha com ela de Rondonópolis, eu devia ter uns 22 ou 23 anos. Daí ficou um boi de arribada, e eu fiquei na arribada do boi. Aí a comitiva da frente chegou, descarregou. Tinha uma casona grande e um barracão grande. Do lado aqui tinha um paiol, lá tinha outro paiol, aí a comitiva chegou e descarregou lá, a outra nossa chegou e descarregou mais aqui dentro. Aí eu cheguei de noite com o boi (...). Aí eu tava deitado debaixo de uma figueira. Tinha um corgo e tinha a figueira. Aquela figueira vinha uns galhos em cima de onde nós tava. E tava dando uma chuvinha. Aí eu virei de bruço dentro da rede e olhei pra lá. O fogo dos cozinheiro estava alumando pra lá. Eu escutei o barulho das argola e da espora do peão. Aquele tino, aquelas peiteira, aquelas coisa, eu virei de bruço dentro da rede assim e olhei. E aí vinha o peão de lá pra cá montado numa mula preta, aquelas argola branquinha, lumiano assim, uma mula bonita, eu ainda falei assim: “eh! Esse peão é meio bonito ó, traião”. Porque peão gosta de andar bem arrumado, traia bonita né? Falei: Ele vai amarrar a mula no cabeçai do carro (carro de boi)”. Ele veio de lá pra cá assim, quando ele chegou no cabeçai do carro assim a mula parou assim e esse peão sumiu, peão, mula e tudo, ninguém viu mais nada, encerrou. Sumiu, nós tudo olhando nele assim óh. Porque a mula era muito bonita e a trais. Eu tava na traseira do carro e ele chego pra amarrar a mula no cabeçai do carro. Eu de cá oiano nele assim. Não só eu, nós tudo, olhando. Pronto, é uma visão. Tinha nada ali⁴⁸.

⁴⁸ *Abeir Francisco Gonçalves*. Entrevista realizada por *Ciro Rocha Júnior*. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

Muitos acreditavam, conforme os relatos, que os sons que diziam ouvir referiam-se a algum peão que fora morto na estrada e que voltou em forma de espírito para ver a boiada, ou mesmo um peão apaixonado pela profissão que gostava de aparecer e estar no meio dos companheiros, revivendo a vida que lhe fora tirada. Mas, os boiadeiros contam que se acreditava que esses espíritos não poderiam ficar ali por muito tempo, tratando-se apenas de uma espécie de visita aos companheiros de viagem. Outros boiadeiros, segundo a narrativa, tiveram a mesma visão da cena.

Assim, essa história já era conhecida entre peões de boiadeiro de diferentes comitivas. Neste caso, foi indagado sobre a presença da mula nessa visão que eles tiveram. A resposta para tal questionamento era de que a mula era ferramenta de trabalho do peão de boiadeiro, e sem ferramenta ninguém trabalha, sendo provável que o animal tivesse morrido junto com o boiadeiro. Esses *causos* tem como tema a assombração presente no espaço rural, versando sobre crenças, costumes e modos de vida.

Ao analisar os relatos coletados, torna-se possível observar que as histórias de assombração dão vazão ao sobrenatural, remetendo ao medo, à religiosidade e à crença nessas histórias, voltadas aos mistérios que envolvem a vida e a morte, tendo como enfoque o boiadeiro e outros tipos sobrenaturais que rodeiam o universo rural. Esses *causos* mostram um pouco da necessidade que os peões de boiadeiro têm de dar explicações àquilo que lhes é misterioso.

Acontecia bastante, nossa, cada passagem de assombração, não sei se a turma fazia medo na gente né, nós deitado na rede, escutava huuuuu eu acordava, o outro puxava na rede, João João João, cê tá escutando, eu tava escutando, mas falava que não. Dormia e mais um pouquinho huuuuuu e o pau torava, mas era onça, naquela época, tinha muita onça na época, mas tinha o fogo aceso⁴⁹.

Segundo Lucy Nakamura (2006), é nesse tempo que vai sendo imaginado o mundo sobrenatural com o qual os peões de boiadeiro convivem em suas longas viagens. Dessa maneira, o mundo sobrenatural alinha-se contrariamente à lógica do mundo real e, por conseguinte, dos argumentos científicos. “Diz que era assombração, eu num

⁴⁹ João Bragançeiro. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 21/01/2011.

acreditava não, mas diz que existia naquela época. Até hoje num acredito que existe essas coisas não”,⁵⁰.

Este caso ajuda a desenhar outro traço do narrador: ele era o boiadeiro que não permitia aceitar a dicotomia realidade e sobrenatural. Nakamura (2006) chama a atenção para sua lógica, para um posicionamento que faz parte da realidade de seu cotidiano, mas que não tem explicações concretas e científicas. Dessa forma, provoca um paradoxo mediante a recusa da interferência do mundo sobrenatural no mundo real, limitando seu envolvimento.

A fala do narrador revela-se como uma estratégia interessante, pois se apoia no tempo no qual o passado se refere à narrativa no presente, mesmo que ela não seja condizente com os fenômenos da atualidade. Neste caso, o relato inspira tradição, hábitos e costumes envoltos no cotidiano da formação das comitivas. Com isso, a compreensão está sendo facilitada à proporção que o mundo sobrenatural é traduzido para o natural.

Outros tipos de *causos* aconteciam durante a viagem com a boiada. As áreas, que iam desde o campo do cerrado, e matas fechadas, as poucas residências que existiam no caminho são marcos referenciais de uma paisagem repleta de silêncio e solidão. Isso muitas vezes era interrompido com a intervenção de ladrões na Estrada Boiadeira. Mesmo sendo situações que não eram comuns, a narrativa desse fato está presente em algumas entrevistas com antigos peões de boiadeiro que tangiam boiadas do Mato Grosso para o Estado de São Paulo, como a descrita a seguir:

No Chapadão, naquele tempo não tinha casa, não tinha nada, os dois peão vinha atrás da boiada, enquanto os outros estavam na frente tocando aboiada. Aí dois chegou e encostou o revólver nesses dois que ficaram atrás e disseram para passar todo o dinheiro que tinham. Aí o companheiro do capataz deu um de esperto e disse; aí patrão você vai pagar tudo o que me deve. Agora tô do seu lado (falou para os ladrões). Agora você vai pagar tudo o que me deve e pode jogar o dinheiro para os homens senão eu vou lhe matar. O capataz arrancou o 38 e disse: nossa meu companheiro contra mim. Arrancou o pacotão de dinheiro e jogou lá no chão. O companheiro do capataz deu dois tiros no pé de um e no pé do outro e disse: Ó patrão como é que faz, se eu num do um de João sem braço, nós ia morre os dois⁵¹.

⁵⁰ João Bragançeiro. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 21/01/2011.

⁵¹ Antonio Eufrásio. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 18/09/2008.

Em vista do que foi narrado, os peões andavam sempre armados, até mesmo na hora de dormir, tanto para se protegerem de algum animal feroz quanto de algum ladrão interessado no dinheiro que o capataz levava. Na maioria das vezes, o pagamento era feito pelo fazendeiro após a entrega do gado, mas o capataz sempre levava certa quantia para manter as despesas da comitiva, pois em alguns lugares a pernoite nas fazendas era paga.

O fato costumeiro percebido nas narrativas é a morte que se tornava algo comum no meio das estradas, fosse por doença do boiadeiro, picadas de cobras ou mesmo por brigas com companheiros de outras comitivas ou com fazendeiros que não queriam a passagem do gado em suas plantações ou espaços. Assim, no traçado da Estrada Boiadeira, verificava-se o aparecimento de cemitérios de boiadeiros que eram enterrados longe da família devido à distância que os separava.

A vida nas comitivas se tornava incerta, pois o boiadeiro não sabia se voltava vivo para a casa, já que os perigos durante a viagem eram muitos: doenças, picadas de cobras, assaltos, entre outros, os quais colocavam a sua vida em constante perigo.

Os lugares longínquos por onde a comitiva passava guardam muitas histórias de peão de boiadeiro como esta em que o sujeito saiu para arribar boi perdido, ficando na estrada à procura do chão batido do gado, enquanto a comitiva seguia com a boiada. O arribador, geralmente, seguia sozinho na estrada, como essa história de um peão boiadeiro que sai solitário em busca da rês perdida.

E pega esse boi de cá, e pega esse boi de lá, e num acha. Até que ele desceu no Indaiázão, desceu no Indaiá, lá ele bebeu água. Eu topei ele quando ele vinha de volta. Falei: vô na batida aqui, foi, bebeu água lá vinha de volta já. Aí, peguei, toquei ele, cheguei lá onde que tava o outro que eu já tinha posado, o outro amarrado, aí cheguei lá, lachei ele e marrei no pau também. Eu já tinha ficado um dia sem comer, uma noite, já foi outro dia, outro dia. Aí, no outro dia cedo, eu já tava assim, meio zonzo, dois dias e duas noite sem comer. Aí toquei aqueles boi. Primeiro morador que tinha na beira da boiadeira no Corgo dos Viado, na Estiva. Eu cheguei nesse Corgo já um meio dia. Cheguei lá morava um Paraguai. Eu cheguei tocando aqueles boi. Cheguei lá e falei para aquele paraguaio: „rapaiz, me arranja uma comida aí que eu to fininho“. Um paraguaio forte, um revorvão na cintura e uma faca. Falei:arranja um comer aí pra mim ô, eu pago, to com dinheiro pra pagar, arranja um almoço pra mim“. Ele falou: „aqui não dou almoço pra ninguém“. Eu falei: „num tô pedindo dado não, tô com dinheiro pra pagar“. E ele tinha duas criancinha, uma menininha e um menininho. E aquele paraguaio com a cara ruim e mal criado. Eu, a cavalo assim, oiei lá dentro duma varanda assim tinha uns queijo numa tábua lá. Eu falei:„rapaiz arranja um comer pra mim“. E

a mulher dele ali junto, aí a muié falou: “Vamo arranjar um comer pro rapaiz, o rapaiz tá com fome, tá com o olho no fundo”.- Não, vô arranjar o que come pra ninguém não(fala do paraguaio). “Eu falei: então eu vô come. Vou morrer de fome? To vendo trem de come, vô entra ali, num vou roubar não”.- „Não vai não“(fala do paraguaio). Eu já pulei da mula no chão. O homem com um revólver na cintura e uma faca, eu tinha também as mesmas ferramentas. Um caboclo tano com fome, avança até na lua. Aí a muié falô: „não, eu vou arrumar comida para o rapaiz. “Ele (o paraguaio) „não, o patrão chega aí e manda nós embora”. Eu falei: „rapaiz deu trabalho demais pra minha mãe me criar, depois de eu grande, eu vou morrer de fome, sendo que eu to vendo trem de come aí”. Aquela muié foi lá e arranjou trem de comer pra mim, num tinha medo do paraguaio não. O paraguaio meio bravo falo: „pode entrá aqui, pode vim cá que eu vou arranjar o que comer pro cê”. Eu entrei, tinha uma mesona, eu tava fraquinho memo. Comi só um pouquinho, num tava descendo a comida, tomei um pouquinho de água, tentei de novo. Aí falei: „quanto que foi a bóia? Pode cobrar, eu num comi porque num desceu, pode cobrar que eu pago”. E ele não queria cobrar. Eles tavam criando uma leitoinha dum vizinho lá, e o vizinho queria vender a leitoa, e o vizinho chegou naquela hora, conversaram daquele negócio da leitoa e a menininha queria a leitoinha. Eu falei: “quanto vale a leitoa?” É tanto. Tirei o dinheiro e paguei. Falei:„dá a leitoa pra menina”. No lugar de bóia eu comprei a leitoinha e dei pra menina. Montei a cavalo e fui embora⁵².

O boiadeiro, sempre muito solitário, passava por constantes dificuldades e uma delas eram as adversidades vividas nas estradas. Nesse caso, a fome foi um fator preponderante para que sentisse a necessidade de implorar um prato de comida. Porém, ao mesmo tempo mostra-se bastante agradecido ao entregar para a menina o porco que ela queria. Dessa maneira, observamos a ameaça e o respeito do peão em pedir a comida e depois seguir o seu caminho.

As fazendas eram dispersas uma das outras e, portanto, de um povoamento disperso de início notava-se que havia uma solidariedade entre um morador de fazenda, sítio ou casebre. Nesse caso, as relações de vizinhança e os laços de amizade definiam o universo do peão de boiadeiro.

Geralmente, o arribador, personagem descrito anteriormente, utilizava de técnicas de observação para encontrar a rês perdida:

Há a crença no sertão de que o boi curreleiro só fica sossegado na pastagem, que não é sua, enquanto não tropeja. Vindo o mormaço, o

⁵² *Abeir Francisco Gonçalves*. Entrevista realizada por *Ciro Rocha Júnior*. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

trovão ronca nostálgico, anunciando as primeiras chuvas, e o boi forasteiro desespera. Despreza suas amizades recentes, arrebenta o arame e arriba (BERNARDES, 1995, p. 33).

O boi arribado, na maioria das vezes, é um boi bravo que não se deixa dominar. Assim, o peão saía em arribada à procura de gado e quando o encontrava era uma briga certa, da caçada ao boi perdido, o que, geralmente, resultava em alguma desgraça, levando à morte do gado e quando não a mula ficava machucada. No caso do animal morrer, como já dito em outros momentos, era tirada a marca e levada ao fazendeiro.

A característica principal do boiadeiro que exerce a função de arribador é ser bom de laço e destemido, pois precisa passar dias sozinhos entre as matas seguindo o rastro do boi.

A partir das narrativas, é possível notar que as histórias de assombração e boi de arribada descrevem aspectos da vida cotidiana desses condutores de gado, junto com suas crenças e costumes. Essas histórias narradas servem como documentos históricos ao revelar o universo rústico do peão-boiadeiro.

OS PEÕES DE BOIADEIRO E CONDUTORES: IDENTIDADE (RE) CONSTRUÍDA PELOS CAMINHOS DA BOIADEIRA

3.1 - A Estrada Boiadeira e os peões de boiadeiro: caminhos de terra e de gado

As estradas boiadeiras representaram durante muito tempo a ligação dos grandes centros com o interior, cujo traçado foi o responsável para o comércio entre regiões, principalmente, de gado, interligando o Estado de Mato Grosso com a região Noroeste paulista.

Nessa época, no final do século XIX e início do XX, ocorreu a consolidação da exportação de gado magro se transformando numa fonte de riqueza do sul matogrossense. Esses animais, como expresso anteriormente, eram tangidos por comitivas em viagens que chegavam a durar meses até o destino final.

O gado era conduzido por peões de boiadeiro, especializados na lida desses animais. Esses homens, acostumados a uma vida rude em meio a matas e cerrados, montados em lombo de burros, passavam a maior parte de sua vida a conduzir a boiada de uma localidade para outra. Conforme Divino Marcos de Sena no período que se estende de 1808 a 1850, “As rotas de circulação eram utilizadas para a comunicação entre o governo local, o poder central e demais regiões; por viajantes de todos os tipos: tropas de animais e para o comércio” (2011, p. 45).

A circulação de peões de boiadeiro nos caminhos terrestres fez com que esses sujeitos se tornassem descobridores de novos caminhos interligando regiões distantes do Brasil. Além disso, os boiadeiros se inseriram na história como elemento integrador, sendo transmissores de notícias e recados a vilas distantes. Assim, criavam-se condições necessárias para a integração humana e territorial.

Tais sujeitos contribuíram ainda para a consolidação de fronteiras e mudaram a

história das relações comerciais do país. As notícias eram repassadas de modo que os habitantes longínquos em áreas rurais tomassem conhecimento de fatos ocorridos nas vilas e cidades.

A relação das estradas boiadeiras com a atividade de conduzir os animais em comitivas aproximou as localidades possibilitando a chegada de informações para a população local, formada ao redor do traçado das estradas, produzindo “um tipo de trabalho, linguajar, vestimentas expressões, práticas e denominações singulares” (SENA, 2011, p. 45).

A passagem das comitivas em locais já habitados permitiu que os peões de boiadeiro deixassem traços culturais como seus hábitos e costumes à população local que se encontrava à beira das estradas. Os boiadeiros eram importantes personagens na transação de venda e compra de gado, construindo um espaço significativo na ligação entre os produtores de gado em Mato Grosso com os invernistas paulistas, frigoríficos e charqueadas.

Nesse vai e vem dos boiadeiros, acentuou-se um complexo pastoril amplo envolvendo diversas atividades como a criação de gado, as invernadas de tropas em trânsito e o tropeirismo. Neste caso, o peão de boiadeiro em suas habilidades como orientação no espaço e atividades rotineiras aparece como uma forma de definição nos traços culturais dos modos de vida, da tradição em sua relação própria com a natureza, enfatizando, por meio das comitivas, um conjunto de conhecimento coletivo incluído na tradição do grupo.

A necessidade de expandir o pecuária e fazer trocas comerciais com outros estados incentivou sertanistas a abrirem caminhos para a comercialização de gado, cujo traçado dessas estradas significou forma de comunicação para o interior dos estados.

Desta maneira, o sertão paulista teve a Estrada do Taboado, mais tarde Estrada Boiadeira, como meio de comunicação, traçando verdadeiras linhas de penetração dos trechos fluviais. Aproveitava-se dos rios para chegar até o Porto do Taboado, tendo por objetivo alcançar Santa Anna do Paranahyba como zona criadora de gado.

Em 1892 tres cidadãos residentes em S. Anna do Paranahyba, o coronel Carlos Ferreira de Castro, o capitão José Maria e o padre Ferraz Vigario d' aquella villa, resolveram abrir uma nova estrada que

do porto do Taboado alcançasse o bairro do Viradouro, ultima zona povoada ao norte de S. José do Rio Preto. Depois de algumas tentativas penosas e infructíferas para atravessar as vinte legoas de terras devolutas no rumo determinado, decidiram descer o Paraná, entrar no rio São José, subil-o até onde fosse possível a sua navegação e depois procurar por terra o Viradouro⁵³.

As tentativas penosas para atravessar as terras do Noroeste paulista fizeram com que sertanistas, inclusive, o engenheiro Ugolino Ugoline, decidissem descer o Paraná e adentrar o rio São José. Na exploração fluvial desse rio, foi possível encontrar os restos da ponte Januario Garcia e os esteios da casa onde morou um ferreiro, segundo relatos, criminoso de Pitangueiras que foi trabalhar para o povo de Santana do Paranaíba no fabrico de ferros para marcar gado. Depois de muitos dias de exploração notaram traços a golpe de facão na margem direita do rio. A presença dos exploradores despertou o festejo dos moradores do Viradouro⁵⁴.

O traçado da Estrada aberta a golpes de facão por iniciativa dos sertanistas, como já fora mencionado, serviu de grande utilidade à comissão do engenheiro Olavo Hummel, que aproveitou da abertura feita na mata para poder adentrar ao local e fazer o reconhecimento da zona devoluta, tendo como interesse abrir uma estrada que ligasse o Estado de Mato Grosso e São Paulo. Deste modo, segundo relatos de sertanistas:

Reparando melhor reconhecerem traços de golpes de facão na capoeira circunstante até que foram d' encontro a casa do velho João Costa morador do ribeirão de S. João. E' acusado dizer como os moradores do Viradouro festejaram os destemidos exploradores e como destelogo determinaram a abertura da estrada por meio de signaes, de fumaça. Organizada uma numerosa turma de foiceiros e machadeiros foi logo encetado o trabalho, a travessia foi longa e penosa, muitas picadas foram abandonadas por sahirem em varjões intransitáveis, outras custaram trabalho insano para atravessa tabocas e cipozes emarados, as provisões foram escasseiando e os últimos dias a gente alimentava-se exclusivamente de café e rapadura. O velho padre Ferraz chegou quase desfalecido ao porto do Taboado sustentado pelo cap. José Maria com um ultimo pedaço de rapadura que tinha guardado na capanga⁵⁵.

⁵³ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 54, 7 de agosto de 1904.

⁵⁴ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 54, 7 de agosto de 1904.

⁵⁵ Contribuição para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 55, 14 de agosto de 1904.

Essa viagem pela Estrada do Taboado foi descrita pelo engenheiro Ugolino Ugoline, sendo essa via possuidora de uma fama terrível quando seguida pelo porto do Taboado onde havia os “atoleiros, as onças e a maleita”. Segundo relatos do engenheiro, ele arriou sua tropa e encontrou pelo caminho recepções cordiais por parte dos moradores, acreditando que com o tempo a região Noroeste, “denominada sertão”, iria crescer com as vias de comunicação e “o povo precisando de novas paragens para desenvolver sua atividade voltaria os olhos ao extremo sertão, do qual as terras fertilíssimas prometem-lhe larga e abundante remuneração”⁵⁶.

No que segue dos relatos da viagem de Ugolino Ugoline para alcançar o Estado de Mato Grosso, este sujeito se depara com a presença de muitos mosquitos e carrapatos até alcançar o porto do Taboado. A travessia por via fluvial ocorria do seguinte modo:

Saudado o Estado de Matto Grosso com 21 tiros, esperamos que alguém viesse com a balsa. Via-se do outro lado movimento de gente, mas ninguém descia na praia, a demora prolonga-se demasiado (...). Finalmente de tarde apareceu mais gente que desceu no porto e logo a balsa puxada vigorosamente por quatro zingas principiou a subir costeando a praia em rumo da ilha grande a fim de entrar na corrente o mais alto possível e cortar depois com mais facilidade o largo do rio que se achava bem cheio. Quando a profundidade não permitiu mais o uso das zingas os barqueiros pegaram-nas vogas e vieram descendo obliquamente, aproximando-se a ilha rasa, que como dique abriga o porto do lado paulista, dando fundo na nossa praia, depois de cinquenta minutos de travessia⁵⁷.

Os sertanistas, desprovidos de comunicação, foram traçando linhas de penetração, servindo-se alternadamente dos trechos fluviais mais convenientes, tendo por objetivo alcançar o Estado de Mato Grosso para a comercialização de mercadorias.

O problema que estava na cogitação dos presidentes de São Paulo e de Mato Grosso era a interligação dos dois estados por um bom caminho. Por isso, as estradas abertas a facção deixavam de ser iniciativa de voluntários e de alguns fazendeiros pecuaristas e passavam a ser de responsabilidade do poder público, ou seja, os caminhos passariam a ser

⁵⁶ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. O Porvir, São José do Rio Preto, São Paulo, Num58, 18 de setembro de 1904.

⁵⁷ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. O Porvir, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 60, 2 de outubro de 1904.

abertos, de forma mais efetiva, por iniciativa governamental.

Deste modo, em fins do século XIX, dada a movimentação do gado e o seu crescimento na economia entre as regiões de Mato Grosso, Minas Gerais e São Paulo, o governo paulista decidiu encomendar estudos e a construção de estradas pelo engenheiro Olavo Hummel.

Em 1906, pôs-se em execução o projeto que previa a formação de uma estrada ligando o Porto do Taboado à localidade de Jaboticabal, passando por São José do Rio Preto. Essa estrada recebeu o nome de Estrada do Taboado (Figura 3).

Figura 3- Estrada Boiadeira do Taboado 1900



Fonte: Adaptado de: Seixas, G.M. Jales-precursores e pioneiros. Edição do autor, 2003, p.17

Por esse traçado, mercadorias paulistas, como: fumo, cereais, aguardente e, principalmente, o café, eram vendidas a preços mais altos ao Mato Grosso. Estima-se que produtos como aguardente eram “vendidos de quatro a cinco mil réis e o preço do café chegando a quinze mil réis por arroba” (NOGUEIRA, 1952, p. 61). O que se pretendia naquela época não era beneficiar somente a cidade de Jaboticabal, atraindo para ela o comércio das terras paulistas, mas também o comércio de gado bovino do sul do Estado de Mato Grosso, de onde se abalavam as numerosas manadas de gado. Nogueira explicita essa questão, ao assinalar que:

(...) essa estrada de penetração do „hinterland” paulista virá fomentar o grande surto de um progresso que merece ser amparado e virá ao encontro de uma densa e operosa população que, desbravando a região, a incorpora à vida econômica do Estado, na qual, hoje, tão sensivelmente pesa (1952, p. 74).

A necessidade das vias de transporte e comunicação preocupava os habitantes da região Noroeste paulista e, principalmente, do distrito de Paranaíba, localizada no sul de Mato Grosso, pois se acreditava que a estrada poderia atrair a emigração dos sertanejos de Minas Gerais para a região (NOGUEIRA, 1952), como também servir de entreposto comercial entre os estados, especialmente, na venda de café e aguardente para o sul Mato Grosso a preços mais altos juntamente com o gado criado na região sul matogrossense para os frigoríficos paulistas, o que contribuiria para a economia de ambas as regiões.

Em 1891, o governador do Estado, Américo Brasiliense, nomeou o engenheiro Olavo A. Hummel para se dirigir à exploração e à construção da Estrada do Taboado, ligando Jaboticabal a Paranaíba, passando por São José do Rio Preto (ARAÚJO, 1998).

A Estrada do Taboado, além de aproximar as localidades e possibilitar a chegada de mercadorias não produzidas no local, também contribuiu para a pecuária, tanto na venda deste produto, como na formação de internadas para o gado. O Porto do Taboado era o único ponto em que o rio Paraná permitia uma boa travessia para os estados de Mato Grosso e São Paulo. Nessa época, Paranaíba “era um dos principais centros pastoris de Mato Grosso” (ARAÚJO, 1998, p. 23). Esta via era estratégica para a venda do gado no lado paulista. Assim, muitos sertanistas objetivavam a abertura e a conservação da estrada de modo que permitisse a passagem de produtos para a comercialização entre os estados.

Essa estrada partindo de Jaboticabal, atravessa todo o município de Rio Preto, tendo nelle uma extensão de 214 kilometros dos quaes 79 foram abertos, ficando os restantes em projecto. E” pode-se dizer, a artéria central. Della partem outras vias secundarias mais ou menos importantes, nos ligando aos visinhos municípios⁵⁸.

A conservação de algumas estradas e a falta de muitas dessas para o escoamento da

⁵⁸ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 50, 12 de julho de 1914.

produção representou um entrave na comercialização da pecuária e produtos agrícolas. A partir da criação do município de São José do Rio Preto, essa questão começou a preocupar seriamente os habitantes desse “sertão”, ao enfatizarem o problema de transportes e vias de comunicação. Eram necessárias vias de comunicação, que ligassem as várias localidades sertanejas. Segundo Nogueira, no governo de Américo Brasiliense, em 1896, foi concedida a abertura de uma estrada que ligasse “Jaboticabal, que era o ponto terminal da civilização paulista, até o Porto do Taboado” (NOGUEIRA, 1952, p. 56).

(...) Jaboticabal, uma das mais remotas povoações do extremo noroeste do estado de São Paulo, está naturalmente destinado a tornar esta localidade importante interposto commercial para as relações entre este estado e a grande região sertaneja, formada pelo extremo occidental de Minas, o sul de Goyaz e o estado de Matto-Grosso.

Até ao presente essa vasta região, que tem por centro a povoação de Sant’Anna do Parahyba, em falta de outra sahida, tem exportado os productos de sua industria, que consiste principalmente na criação do gado vaccum, pela cidade de Uberaba, de onde são encaminhados para S. Paulo, ou para o centro de Minas.

Basta, porém, lançar um olhar para a carta geographica da Republica para ver a immensa volta que é preciso fazer para vir de Sant’Anna do Parahyba a Uberaba, com destino aos centros povoados de Minas e S. Paulo, e desde então comprehender o considerável encurtamento de distancia que haverá com a ligação directa de Sant’Anna ou antes do porto do Taboado junto a confluencia do rio Grande com o Parahyba, á villa de Jaboticabal, passando a São José do Rio Preto.

Este facto indica que seria de grande vantagem para a referida região sertaneja a possibilidade de encaminhar por ahi os seus productos, e não menos conveniente para o Estado de S. Paulo promover e alimentar essa nova corrente commercial, sobretudo constituindo o gado o principal artigo de exportação d’aquellas paragens, isto é exactamente um producto de que ordinariamente ha grande falta em nosso mercado consumidor.

Havendo já uma estrada de rodagem entre Jabotical e S. José do Rio Preto, e constando ter sido aberto recentemente, a esforços particulares, um picadão entre S. José e o porto do Taboado, parece que, com dispendio relativamente pequeno, poderia o Estado melhorar e construir definitivamente os caminhos abertos, na extensão total de algumas dezenas de léguas, e estabelecer uma balsa para a passagem do Rio Grande.

Expondo esta considerações ao illustradojuizo de V. Ex., confiamos que se dignará prestar-lhes a attenção que merece o assumpto.

Com prazer registra aqui a directoria que o illustre presidente do Estado, tomando em consideração o pedido feito, sem demora ordenou os estudos necessarios para a construcção da nova estrada de rodagem, recarregando d’essa commissão o engenheiro Olavo A Hummel. Após alguns meses de trabalho, acaba este profissional de apresentar o seu relatório ao governo, o qual fica assim habilitado a providenciar definitivamente sobre a execução do importante melhoramento⁵⁹.

⁵⁹ APESP. Relatório da Directoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes para a sessão de

As obras tiveram início, mas logo foram paralisadas crescendo a preocupação em relação à comercialização do gado envolvendo as vias de comunicação. Tais questões eram assuntos para discussão entre os fazendeiros e invernistas.

Dessa maneira, solicitou-se ao poder público facilitar o cumprimento dos interesses particulares, no que foram atendidos, tendo em vista a ordem do Governo paulista para elaboração de estudos, objetivando promover melhoramentos da estrada ligando o Porto Taboado a Jaboticabal. Coincidentemente, o presidente do Estado de São Paulo era Jorge Tibiriçá, político e fazendeiro que fundaria com Arthur Diederichsen a Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso (vinculada ao comércio bovino) e o chefe dos estudos o engenheiro Olavo Hummel, responsável pelo mapeamento da Estrada do Taboado em 1896, constituída para ligar os estados de Mato Grosso e São Paulo (PERINELLI, 2008).

A comercialização do gado por meio de negociantes fazendeiros e invernistas abre espaço para a atuação de modernos frigoríficos instalados na região paulista, fazendo com que não restasse alternativa ao Governo Federal e Estadual, a não ser cooperar para o desenvolvimento de estradas para o transporte do gado. Esse ato facilitaria a ampliação dos meios de produção por meio de políticas públicas que possibilitassem a abertura de estradas visando à expansão pecuarista. Em referência à Estrada do Taboado, mais especificamente no trecho do município de São José do Rio Preto, a estimativa dos gastos, se tivesse sido terminada, seria:

A estrada do Taboado, a que deve-se em grande parte, o povoamento em crescente aumento de zonas deste município até a sua construção inteiramente incultas-custou aos cofres do estado 356:795.932 que não deixariam de representar dispêndio a breve prazo revertível em reais benefícios para as fontes de renda do Estado, si a obra tivesse sido levada a termo⁶⁰.

Era necessário que o governo providenciasse reparos e a conservação da estrada que

Assembléia Geral em 2 de abril de 1985, p. 09-12. *Apud* Perinelli Neto, Humberto. Era a Paulista uma ferrovia “cata-café”? Apontamentos sobre o comércio de gado e as ferrovias em São Paulo (1869/1909). Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, n°32, 2008.

⁶⁰ Contribuição: para a Chorographia do Município do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 50, 12 de julho de 1904.

ligava Jaboticabal ao Porto Taboado, com o intuito de fazer com que o gado provindo de Mato Grosso pudesse chegar a Barretos com mais facilidade e economia.

Não obstante, os caminhos fluviais e terrestres por onde passavam as comitivas de boiadas criadas em Goiás, Minas Gerais e, sobretudo, Mato Grosso geravam para o Noroeste paulista uma concentração de negócios, pois, na maior parte de seu território, predominavam as matas nativas e as invernadas.

Agostinho Brandi, ao discorrer sobre a relevância da Estrada do Taboado para a economia sul matogrossense e a região paulista, observa que:

(...) estrada do Taboado que ligava Jaboticabal ao Porto do Taboado, no Rio Paraná, atravessando todo o município rio-pretense (...). Essa via não só foi importante para os municípios de Jaboticabal e de São José do Rio Preto, mas também o foi em relação aos Estados de São Paulo e de Mato Grosso, ao ligar um vastíssimo território com as melhores perspectivas econômicas. Resultou assim, em fator de integração regional e interestadual, comunicando-se ainda com os grandes centros consumidores e de exportação (2002, p. 28).

Euclides da Cunha, em viagem feita pela região da Alta Araraquarense, faz menção à construção da Estrada do Taboado: “que, pelo seu traçado, é a mais importante não já de São Paulo, mas do Brasil inteiro, merecia trabalhos excepcionais. Tem um caráter continental tão frisante que devíamos, tanto quanto possível, aproximá-la de uma estrada romana” (CUNHA, 2003, p. 148).

O mesmo autor faz críticas à falta de melhorias nas estradas que interligavam o Brasil, e caracterizava a Estrada do Taboado como sendo um picadão malgradado, de dezenas de léguas, trecho tortuoso e estreito, invadido pelo mato, ao percorrer cerca de 435 quilômetros que iam de Jaboticabal à margem direita do rio Paraná, fronteira com o Porto do Taboado.

Segundo Agostinho Brandi (2002), as melhorias na estrada eram uma exigência dos rio-pretenses, particularmente sobre o trecho de São José do Rio Preto até Jaboticabal. No ano de 1895, foram feitos diversos pedidos para o governo do estado de São Paulo a fim de que melhorasse a estrada em todo seu trajeto:

É de se esperar que o governo do Estado não se discute de mandar a comissão prosseguir nos trabalhos encetados, estabelecendo uma estrada em condições de permitir trânsito fácil, porque essa estrada servindo

grande parte de Mato Grosso e mesmo sul de Goiás, zonas produtoras de gado em grande escala, vira trazer muita prosperidade para o Estado de São Paulo (BRANDI, 2002, p. 29).

A manutenção da estrada facilitaria a troca de mercadorias entre os estados e daria livre passagem aos comerciantes e viajantes. Por isso, a importância dessa estrada como via de comunicação e comércio para áreas produtoras e consumidoras de gado e outros produtos.

Desta maneira, as notícias do jornal rio-pretense *O Porvir* informavam a petição dos cidadãos junto a Câmara de Rio Preto para a melhoria da estrada aberta por iniciativa particular de prestantes cidadãos no trecho que liga São José do Rio Preto- Taboado, caminho que liga a comarca de Paranaíba, conhecida pela criação de gado.

A frente do importante cometimento colocou-se o cap. José Maria, que, com a cooperação obtida de muitas pessoas deste e do município de Sant'Anna espera ter a sua tarefa concluída dentro de pouco tempo (...). Resta que o exmo. sr. dr. Carlos Botelho, incansável secretario da Agricultura aceda às reiteradas solicitações de nossa Camara, e, determine que a mesma estrada seja também reparada no trecho de Rio Preto a Jaboticabal⁶¹.

A cidade de Paranaíba era zona de criação de bovinos que depois de vendidos se destinavam para os Estados de São Paulo e Minas Gerais. A Estrada do Taboado era utilizada para escoar esse gado e muitos invernistas iam para a região a fim de realizar a compra desses animais. A viagem era imprevisível e contava com toda sorte de situações.

Em uma dessas idas, foi anunciada a morte de fazendeiros, fosse por ataques de índios, assaltos ou mesmo por doenças.

Algumas pessoas vindas de Sant'Anna do Paranahyba, trazem a noticia de ter sido assassinado, no Porto do Taboado, o cel. Antonio Sabino Pereira. (...) Não temos pormenores do facto. Sabemos apenas, que o snr. Sabino Pereira esteve nesta cidade há pouco tempo, de passagem para Matto Grosso, onde ia fazer compra de gado⁶².

⁶¹ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 154, 12 de agosto de 1906.

⁶² Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 165, 5 de novembro de 1906.

Em outros casos, como narrado em relação aos peões de boiadeiro e às comitivas, havia assaltos na estrada em que animais, tralhas e outros utensílios eram roubados. Assim, as viagens seguiam pelas regiões paulistas e sul matogrossenses, contando os viajantes com a sorte de chegarem vivos ao local de destino. Conforme o relato descrito, as vias de comunicação, apesar da monotonia do sertão, guardavam seus perigos.

Ante-hontem, viajando Amaro Carneiro, na estrada de Jatahy a Viradouro, deste município, foi assaltado por dous indivíduos, viajando ambos a pé. De armas em punho obrigaram a Amaro entregar-lhes o animal arreado, aras e até cobertor que levava. Os salteadores vinham do lado do Taboado e são sem duvida, prófugos da revolta de Sant'Anna do Paranahyba. Sabemos que as autoridades locais cientes deste facto, vão agir com a máxima energia, não só a captura dos bandidos referidos, como para garantir a segurança dos que viajam pelo sertão⁶³.

As vias de comunicação prestaram grande auxílio para o transporte de comitivas de gado, sendo inegável a superioridade desse traçado em percorrer caminhos distantes. Assim, a fertilidade das zonas percorridas e o desenvolvimento da indústria pastoril no sul de Mato Grosso (Campos de Vacaria, Maracaju e Miranda) garantiram o elemento valioso para o tráfego, o gado, e, conseqüentemente, o povoamento nas proximidades da zona paulista e produção bovina.

A Estrada do Taboado trouxe tais benefícios para a região Noroeste paulista e sua conservação se tornava viável para todos os municípios que dela se aproveitavam. Deste modo,

Há, depois dessa futura via de comunicação, muitas outras estradas, como dissemos, em direção os municípios que nos cercam, as quais são conservadas pelo governo do município, pelo regimen de não comum, isto é, sendo obrigado todos os munícipes, anualmente a prestar a sua contribuição de trabalho para as obras de reparação e conserva⁶⁴.

Mais tarde, em 1915, foi inaugurado um ramal dessa estrada de São José do Rio

⁶³ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 54, 17 de julho de 1904.

⁶⁴ Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 50, 12 de julho de 1904.

Preto para a cidade de Barretos, cujo nome passou a ser Boiadeira, devido ao fluxo de gado vindo do Mato Grosso que seguia até os frigoríficos de Barretos. Assim, a “Estrada Boiadeira permitia consolidar a condição de entreposto mercantil, responsável por encaminhar gado matogrossense para as demais cidades paulistas e, no sentido inverso, fornecer produtos como sal, querosene e aguardente aos criadores” (PERINELLI, 2010, p. 65). Neste sentido, destaca-se o Porto do Taboado, no rio Paraná próximo à cidade de Paranaíba, conhecida pelos campos e as numerosas fazendas de gado, cuja travessia ia até o Porto de Vargas nas terras paulistas.

Ao Porto do Taboado o trânsito de gado destinado a São Paulo, evitando a enorme volta pelo Triângulo Mineiro e a temível travessia do rio Paranaíba no porto de Sant’Anna onde tem-se dado o caso de perderem-se as boiadas inteiras, coisa que não acontece no Porto do Taboado, no Paraná, que dá franca passagem mesmo nas maiores enchentes (NOGUEIRA, 1952, p. 63).

Na referência ao Porto Vargas, no lado paulista, segundo o memorialista Genésio Seixas, o nome porto Presidente Vargas não vingou, voltando a ser chamado de Taboado, “consagrado por tradição desde a época dos peões escanchados em montarias” (SEIXAS, 2006, p. 44).

Nos anos de 1920, o comércio de gado magro com internadas paulistas se tornava indispensável para que o fornecimento dos abatedouros fosse regular. Segundo Monbeig (1984), a grande maioria dos criadores paulistas voltou-se para a engorda de gado nas internadas julgando ser mais lucrativo.

As internadas, localizadas no Noroeste paulista, davam o traçado para a Estrada Boiadeira até a região de Barretos, a qual era formada por uma vasta área marcada pela ampla presença de bovinos tangidos pela rede de corredores em que por ali passavam centenas de gado todos os dias. De acordo com Brandi (2002):

(...) São José do Rio Preto e Barretos, (...), passaram a representar importantes entrepostos da pecuária, dispondo, de internadas onde as boiadas eram recriadas ou engordadas, além de diversas pastagens ao longo do caminho, transformadas em pousos das comitivas (BRANDI, 2002, p. 139).

As boiadas, vindas de Mato Grosso, chegavam em terras paulistas bastante magra

e cansada devido às longas viagens. Nessa locomoção, o gado perdia muito peso, por isso a ideia das invernadas nas terras do Noroeste paulista.

A presença de estradas boiadeiras também se deu no Oeste paulista. Em meados da década de 1950, as grandes indústrias frigoríficas de capital externo se instalaram naquela região, estimuladas pela ocupação das atividades pecuárias. Assim, foi construída na Alta Sorocabana uma estrada boiadeira.

A localização estratégica no oeste do Estado de São Paulo com as proximidades dos estados do Paraná proporcionou a presença comercial marcante.

Desse modo, a Alta Sorocabana, constituída por Presidente Prudente e as cidades vizinhas, formou uma importante região de bovinocultura, tanto pela expressão de sua produção, quanto pela proximidade dos maiores mercados de gado, favorecendo a comercialização.

A cidade de Araçatuba também localizada no Noroeste do Estado de São Paulo caracterizou-se como área de produtores e compradores de gado. Monbeig (1984, p.110) afirma que entre Araçatuba e Barretos era formada uma vasta área marcada pela “presença de bovinos a pastar pelos campos ou a serem tangidos pela rede de corredores boiadeiros”, em terras do Noroeste e Norte paulista. Diante da importância da pecuária, peões de boiadeiro eram contratados para tanger o gado nas estradas boiadeiras, ligando áreas de cria, recria, invernagem e abate. Esses caminhos eram repletos de boiadas caracterizando as terras localizadas no Oeste paulista e sul de Mato Grosso.

Como salientado em vários momentos, na região do Noroeste Paulista, a Estrada Boiadeira propiciou a integração do estado matogrosense como criador de gado com o lado paulista como consumidor desse gado, cuja origem histórica está relacionada ao peão de boiadeiro e, principalmente, à pecuária que durante muito tempo foi a responsável pela abertura e alargamento das rotas terrestres, como também pela comunicação e transporte de bovinos. Além disso, os peões de boiadeiro junto às comitivas contribuíram para essa economia e ainda influenciaram nos hábitos e costumes dos habitantes que mais tarde vieram a ocupar esse território.

Monbeig aponta para essa situação, ao afirmar que:

São Paulo aproximou-se bastante das regiões de criação, tornando-se possível uma associação com elas. Mas as distâncias continuam muito grandes, impossibilitando a entrega imediata aos matadouros e frigoríficos dos animais que chegam de Mato Grosso ou de Goiás. Eles chegam em

território paulista magros e esgotados, depois de longos percursos e mesmo os que são transportados por estrada de ferro não se apresentam em melhor estado (...) é preciso restaurar o gado para obter um peso conveniente. Ora, quando este atravessa o Paraná ou o Rio Grande, vai encontrar pastagens verdes e terá tempo para repousar, antes da última etapa, que o conduzirá aos matadouros (...). Na franja pioneira, essas invernadas encontram-se na posição geográfica mais favorável para receber as boiadas emagrecidas (...). Depois da engorda, os animais cobrem facilmente o trajeto que o separa de Barretos. A noroeste é a principal via de penetração do gado na zona pioneira (1984, p. 304-305).

A passagem das comitivas era como um espetáculo que ocorria todos os dias pela Estrada Boiadeira. Naquele momento, grande quantidade de gado sul matogrossense era levada para Barretos. Nesse sentido, a presença do peão de boiadeiro compunha o cenário econômico e cultural com sua habilidade e modo de vida. O instinto de sobrevivência desses sujeitos, em meio a matas e cerrados, foi fator imprescindível para que a pecuária se expandisse.

O autor Sandro Ferrari (2010) descreve uma passagem da comitiva com destino à cidade de Barretos. A parada foi nos campos de São José do Rio Preto e a boiada vinha seguindo o caminho pela estrada Boiadeira:

Naquele entardecer de junho de 1898, a grande boiada que atravessou São José do Rio Preto no dia anterior, rumo de Barretos, já estava recanteada e bem quietinha no campinho que servia de pouso, numa explanada que dominava o vale do ribeirão no Modesto. Os boiadeiros, que já tinham desarriado seus cavalos e descangalhado as mulas, cuidavam de estender suas redes nos esteios ou recolher galhos e gravetos para armar a fogueira. O capataz da comitiva ainda recomendou: a fogueira tinha que ser das graúdas, porque era véspera de São João! O cozinheiro, enquanto viajava a trempe fumegante, dava pratos ao tempero e arranjava o ligal, o couro inteiriço e ressecado que servia de tablado, dispondo os pratos de ferro batido, as colheres, as cuias de chifre. Um dos peões sacou sua viola e começou a arranhar acordes espaçados de preguiça (...) (2010, p.55).

Mais tarde, houve um aumento no volume de criação, que foi acentuado pela demanda do mercado internacional ocorrida no contexto da Segunda Guerra Mundial em que “durante as hostilidades da Guerra, os aliados pediram ao Brasil, como aos países do Prata, carnes sob conservas ou congeladas” (MONBEIG, 1984, p. 183).

A procura de carnes propiciou o aumento na demanda de gado matogrossense para os frigoríficos. No apogeu desta movimentação, “estima-se que passavam num só dia pela

Estrada Boiadeira até 2000 bois exigindo o esforço de pelo menos 40 peões com uns 80 animais de montaria” (SEIXAS, 1995, p. 5). Neste contexto, segundo Wilcox,

Mato Grosso, já estabelecido como um importante produtor de carne bovina para o mercado paulista, foi rapidamente inserido na economia nacional da época da guerra, exportando crescentes quantidades de gado em pé para os abatedouros de São Paulo e expandindo as pastagens, os abates e a necessária infra-estrutura. A guerra e o período imediatamente subsequente garantiriam a definitiva participação de Mato Grosso no capitalismo nacional e internacional- uma situação da qual essa região havia desfrutado apenas de modo periférico, (...) nas décadas anteriores (WILCOX, 1992, apud QUEIROZ, 2008, p. 54).

A importância alcançada pela pecuária motivou a instalação de diversos frigoríficos no Noroeste paulista. Esses frigoríficos recebiam gado de Mato Grosso, Minas Gerais e Goiás, regiões limítrofes das terras paulistas, especialmente aquelas próximas das divisas formadas pelos rios Grande e Paraná. Tais áreas acabaram por ser transformadas em zonas de invernadas, ou seja, áreas caracterizadas pela forte presença de pastagens, destinadas a revitalizar os bovinos que adentravam o Estado de São Paulo.

Esses animais recuperavam o peso perdido nas longas marchas, antes de serem abatidos nos frigoríficos paulistas, em pastagens localizadas em regiões como: Barretos e Franca (Norte), São José do Rio Preto e Araçatuba (Noroeste), e Presidente Prudente (Oeste), áreas pouco povoadas do interior paulista. Nesse período, grandes frigoríficos estrangeiros foram instalados na região Noroeste. Essas companhias estrangeiras mantinham todo o controle lucrativo do gado e das invernadas:

Se o impulso inicial foi dado por Antônio Prado, quando fundou o frigorífico de Barretos, seriam as firmas inglesas Swift, Wilson e Armour que retomariam o caminho, depois da compra do frigorífico de Barretos e a fundação, durante a Primeira Guerra Mundial, de novas instalações nos subúrbios da capital. Essas sociedades estrangeiras são detentoras de uma parte apreciável das invernadas. Estima-se em 1941 que elas possuíam 77.418 alqueires em propriedades (...). A organização vertical foi levada mais longe ainda, no caso da Wilson, cuja base financeira é a mesma da Blue Star Line, empresa de que os navios freqüentam o porto de Santos. Pode-se avaliar facilmente a força de uma organização tão completa. De resto, os frigoríficos não se contentam em possuir suas próprias invernadas e também as alugam de invernistas, sob contratos de dois anos, pagando proporcionalmente às cabeças de gado (...). Como, praticamente, são os únicos grandes compradores, exercem uma ação determinante sobre os

preços e podem restringir ou aumentar as compras junto aos criadores independentes, em função do estado das suas próprias pastagens, ou de acordo com o rumo que desejam imprimir ao mercado de gado (MONBEIG, 1984, p. 313-314).

Neste caso, as comitivas representavam o meio de transporte mais antigo de conduzir o gado, as quais permanecem ainda nos dias de hoje onde a presença de outros meios de transporte não são possíveis. Nesse contexto, já na década de 1940, o uso de caminhões gaiolas e os trilhos do trem também representaram meios de transporte para o gado. Destacamos, nesse cenário, a capacidade de a comitiva vencer as longas distâncias, o que pode assegurar a presença constante dos peões de boiadeiro nas regiões de comércio de gado.

Em certo momento, é possível concluir que o conhecimento do cotidiano da viagem era predominante na escolha do peão de boiadeiro experiente. Esse condutor “possui em sua definição três elementos essenciais: experiência, amizade e responsabilidade” (LEITE, 2003, p. 132). A ligação do condutor com o peão de boiadeiro representava o bom andamento da comitiva, ou seja, o cumprimento das tarefas exigidas durante a viagem até a entrega do rebanho em perfeitas condições. A presença desses sujeitos se encontrava entrelaçada ao universo rural sul matogrossense, onde havia as áreas criatórias de gado, ocupando lugar central nas representações do sistema pastoril, pois estava diretamente ligada ao manuseio do gado.

Desse modo, a consolidação da bovinocultura dependeu dos condutores que, desde o século XIX, passaram a tracejar campos desconhecidos, ligando fazendas às vilas e cidades, locais de passagem da comitiva, compradores, criadores, vendedores e invernistas. Sem esses homens não existiria a Estrada Boiadeira.

As comitivas e os peões, juntamente com a Estrada Boiadeira, transformaram a região Noroeste paulista na rota do gado sul matogrossense, vindo das regiões de Vacaria, do Pantanal e de Paranaíba, entre outros lugares. Assim, a longa distância não proporcionou grandes dificuldades aos comerciantes de gado, pois as picadas estreitas abertas que cortavam as matas foram tomando formas com as pisadas do gado e se transformando em corredores propícios a sua passagem. Segundo Eudes Fernando Leite:

A intensificação do comércio bovino permitirá que as comitivas se

constituam na principal alternativa para vencer as longas distâncias. No interior de Mato Grosso ou viajando com boiadas para o interior paulista, mineiro ou goiano, os condutores e seus peões vincularam-se definitivamente à economia e à cultura mato-gossense (2003, p. 122).

A presença da pecuária nas regiões Noroeste paulista e no Estado de Mato Grosso promoveria as ligações de fazendas criadoras com o mercado consumidor, constituindo-se no principal produto fornecedor de capitais para a troca de produtos e principalmente para a exportação de gado magro em pé, cuja zona produtora se encontrava no sul de Mato Grosso.

Deste modo, a formação das fazendas e a fundação do povoado de Sant'Anna do Paranahyba em 1838 tiveram muita importância nesse processo. No que tange à distância dos centros de consumo localizados em São Paulo, o comércio foi prejudicado pelos precários meios de comunicação e transporte, o que dificultou sua realização como mercadoria nos centros consumidores. Assim, foram construídas estradas boiadeiras interligando regiões. Por tais rotas, as populações dentre muitas no planalto sul matogrossense e paulista vieram abrindo picadas em meio às matas, descobrindo novas rotas de navegação. Ao longo destas vias se estabeleceram as fazendas e as rotas mercantis, palmilhadas por peões de boiadeiro, integrando áreas isoladas, circulando a mercadoria mais importante da época: o gado.

3.2 - A Estrada Boiadeira, os condutores e peões de boiadeiro

Seu destino é como o vento que percorre a colina quando a noite escura passa e o sol abre a cortina boiadeiro se levanta põe o gado na rotina com saudade ele canta a canção da sua sina⁶⁵.

As comitivas, seus condutores e peões de boiadeiro sempre estiveram ligados à pecuária, desde os tempos remotos até a época em que a bovinocultura se encontrava em franco desenvolvimento, interligando regiões de Mato Grosso com São Paulo, Goiás e Minas Gerais. Neste cenário, encontravam-se inseridas diversas paisagens e modos de vida que se estabeleciam (e ainda se estabelecem) durante as viagens em comitivas nas estradas boiadeiras. A partir dessa questão, é que investigamos a figura do peão de boiadeiro como

⁶⁵ PEDRO BENTO & JOSÉ LEONEL. *Canção do boiadeiro*. In: PEDRO BENTO & ZÉ DA ESTRADA. Som da terra. São Paulo: Chantecler, 1995.

condutor de boiadas. Quem era esse sujeito que conduzia grande número de boiadas, ligando o interior dos Estados de Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e São Paulo?

Foi no intuito de descobrir como se constituiu o modo de vida dos peões de boiadeiro nas comitivas por volta das décadas de 1915 até 1940, que nos buscamos refletir sobre o seu tipo cultural descrevendo esta atividade por meio dos pequenos sinais da vida cotidiana que podem estar traduzidos nos objetos materiais, nos *causos* populares, com os quais procuravam expressar a sabedoria e as experiências vividas durante as viagens, como também nas comidas típicas, nas crenças, nos santos de devoção, nas benzeduras e curadores com seus chás e remédios caseiros aos quais frequentemente recorriam.

O estudo do modo de vida do peão de boiadeiro se refere aos seus costumes e tradições que teve sua origem no ambiente rural voltado para a lida com o gado. Os caminhos percorridos pelos condutores e peões de boiadeiro em comitivas revelam características que os distinguem de outros trabalhadores rurais.

São tantas representações que se fizeram do trabalhador rural – na literatura, na música, no cinema –, quase todas convergindo ao preguiçoso, ao *Jeca do Sertão* ou configurando-se na produção regionalista do século XIX, ligada ao romantismo, em que o peão de boiadeiro, por exemplo, é retratado como um sujeito de vida fácil, conduzindo o gado de forma majestosa e sem nenhum perigo.

Parte da compreensão histórica desse trabalhador rural se encontra nas obras de Sérgio Buarque de Holanda e Antônio Cândido, que buscam nas raízes da colonização uma historicidade para se falar do homem do campo. Em *Caminhos e Fronteiras*, Holanda descreve o caipira como:

uma raça, em muitos pontos mais próximo do bugre do que do europeu (...). Esses homens denunciam sempre aquela capacidade de observação da natureza agreste, a imaginação inquieta, a visão precisa e segura, que nascem de um convívio forçado e constante com a vida no sertão. A ousadia, aqui, há de ser cautelosa, previdente e acomodada a quaisquer surpresas (...). Sua ordem é a da natureza, sem artifícios aparentes e sem plano prévio (1994, p. 122-124).

As condições de vida do peão de boiadeiro não condizem com os hábitos sedentários apontados por Holanda, ou com a tão propalada ingenuidade. Neste caso, só se pode atribuir o conceito de caipira ao peão de boiadeiro após reformulações deste mesmo conceito.

No texto de Enid Yatsuda denominado *O caipira e os outros*, o autor desvencilha a ideia do caipira como símbolo de atraso, utilizando a ideologia da modernização para recuperar a sua imagem.

Enfim, o caipira, encarnando anseios e receios dos outros, teve seu significado mudado de acordo com pontos de vista que nele enxergaram apenas a projeção de valores ideológicos. Ora preguiçoso e violento como o índio, ora símbolo do verdadeiro Brasil formado por destemidos bandeirantes, só na atualidade, com o capitalismo plenamente implantado, é que aparece como personagem típico de uma formação social em gradativa decomposição (...). Modernamente, no esforço de conhecer o Brasil, as pesquisas sociológicas e antropológicas conferiram ao caipira o direito de estar entre os seres humanos (...). Um homem como os outros, apenas pobre (...) dotado de consciência, cultura própria e, (...) participante do processo social (1992, p. 106-113).

Segundo Antonio Cândido, “a cultura caipira se desenvolveu e conservou na base dos agrupamentos rurais mais ou menos autárquicos, onde aparecem em toda sua rusticidade equilibrada, aqueles mínimos de vida e sociabilidade” (2001, p.102). Para o mesmo autor, a cultura caipira abrangia regiões como Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, ligadas à forma de subsistência (2001, p. 103).

O caipira no Brasil tem a sua influência cultural em parte expressiva do território nacional. Os organizadores do texto *A Belle Époque caipira*⁶⁶ atribuem a compreensão do processo histórico em que o caipira está inserido “ao bandeirantismo e a mineração, eventos responsáveis pelo desenvolvimento de uma economia baseada num capitalismo mercantilista, que, mais tarde, se renderia à subsistência e ao pastoreio” (2007, p. 93). Outro fator relevante a respeito do modo de vida do caipira é o tipo de trabalhador, dentre eles tropeiros, sujeitos que forneciam o gado aos fazendeiros sendo também os transportadores da produção cafeeira até os portos onde era escoado o produto. Deste modo, referir-se ao caipira é delimitar um modo específico de ser e de viver dentro do espaço rural configurando uma cultura própria, envolvendo inúmeros sujeitos, que moldaram em seu cotidiano os hábitos e costumes de sua cultura.

⁶⁶ Doin, José Everaldo de M; Perinelli Neto, Humberto; Paziani, Rodrigo R; Pacano, Fábio Augusto. *A Belle Époque caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no Mundo do Café (1852-1930)*. Revista Brasileira de História: Cidades. São Paulo, ANPHU, vol 27, n° 53, jan.- jun., 2007. Semestral.

As áreas localizadas às margens dos rios Grande e Paraná constituíam-se num local de ocupação ligado ao abastecimento de gêneros alimentícios especialmente de carne bovina. A região consistia em pastagens para invernadas, onde se concentravam os pontos de pousos destinados aos tropeiros, sobretudo em regiões do interior paulista, ponto de confluência das estradas boiadeiras que ligavam os centros criadores de gado a regiões consumidoras. Nas imediações, dada a proximidade com as estradas, surgiram pontos de convergência de peões de boiadeiro e comerciantes favorecendo o comércio de gado na troca de informações a respeito do preço do animal e na compra de algum produto destinado à pecuária durante as viagens.

Os homens, que vivem no meio rural desenvolvendo atividades na lavoura ou na pecuária, são sujeitos possuidores de uma cultura própria, de um modo de vida voltado aos trabalhos ligados à natureza. Esses trabalhos diferem quando colocados em prática, já que o agricultor se encontra voltado à prática de agricultura, enquanto o peão de boiadeiro é sujeito itinerante nas estradas conduzindo o gado, não tendo moradia fixa nos dias de trabalho.

Segundo Leite (2010), o campeiro é aquele que mora na fazenda, e seu trabalho está ligado ao gado que está sendo criado. Já o peão de boiadeiro conduz a boiada de uma localidade a outra, evidenciando a vida do boiadeiro e do condutor de gado em suas viagens.

Maria Clara Tomaz Machado, ao descrever o trabalhador rural, diferencia a imagem do peão de boiadeiro da do camponês. Este último tido como calmo e tranquilo. Já o boiadeiro como:

(...) vaqueiro traquejado, que nas suas andanças tem o sertão na palma das mãos. Sem moradia fixa tem o itinerário da estrada como lugar do seu ofício, a boiada como mercadoria a zelar até o seu destino final. Homem de muitos amores e aventuras, não tem amarras ou laços empregatícios duradouros. Geralmente trabalhava por empreitada, cada boiada um valor a receber (2006, p. 33).

No início da pecuária sul matogrossense, o peão de boiadeiro desempenhava diversos papéis na comercialização do gado para outros estados. Com o crescimento do comércio de bovinos no século XX, ocorreram melhores e maiores oportunidades de negócios para esses peões de boiadeiro, tornando sua presença imprescindível na condução

dos animais. Segundo Lucidio Rondon, o boiadeiro foi definido na década de 1970 como “o comprador de gado para revender, um comerciante de gado, o intermediário entre os fazendeiros criadores e os invernistas ou açougueiros” (1972, p. 98).

Durante algum tempo, o peão de boiadeiro pôde exercer pessoalmente a função de escolha, compra e condução do gado, mas esta situação mais tarde sofreu modificações com a inserção do condutor que passou a ser o responsável em exercer as tarefas que antes eram dos peões de boiadeiro. Esses sujeitos detinham, na maioria das vezes, a tropa sendo considerados os padrões dos demais peões de boiadeiro, respondendo por toda comitiva e sua carga. Essa atividade constituiu-se por uma espécie de hierarquia, em que o condutor representava o sujeito responsável pela entrega do gado e o bom andamento da viagem. Conforme Monbeig (1984), o condutor chefiava a comitiva, decidindo as etapas e negociando o rebanho, seja por conta própria ou por meio de terceiros.

A lida com o boi e as boiadas exigia da comitiva uma hierarquia não apenas de mando, mas também de competência. Para Carmo Bernardes (1995, p. 45), o peão de boiadeiro é o capitalista que compra e vende boiada, e o faisgador é o boiadeiro pequeno que compra bezerrada, vende para o invernista que cria, engorda e repassa para o mercado. Na labuta com os bois na estrada, esses peões tinham o cargo de menor porte e, em escala de importância maior, baseava-se pelo condutor da comitiva, conhecido como “comissário, seguido pelo capataz, pelo contador, o arribista, o ponteiro e o culatreiro, além do cozinheiro” (1995, p. 46).

O número de peões de boiadeiro variava de acordo com a quantidade de reses a serem conduzidas. Isso geralmente ocorria quando havia necessidade de transportar mais de mil cabeças de gado. As estradas eram estreitas como corredores por onde o gado passava, podendo algum gado arisco fugir por entre as matas sendo recuperado pelo arribador⁶⁷.

Ainda no tempo presente, nos campos do Centro Oeste as temperaturas são relativas, nos campos de Mato Grosso do Sul por onde o gado é criado, os peões de boiadeiro têm que conviver com temperaturas acentuadas. No inverno, a temperatura chega a zero grau em algumas regiões, enquanto no verão a temperatura ultrapassa os quarenta e cinco graus. Assim, o trabalho com o gado nas comitivas requer uma boa condição física do peão de boiadeiro, pois se trata de uma profissão que absorve o vigor da juventude. Neste caso, o trabalho desse sujeito envolve operações e técnicas aperfeiçoadas ao longo de muitas

⁶⁷ Arribador é o peão de boiadeiro especializado em encontrar o gado perdido.

gerações, enfrentando as duras condições climáticas em uma atividade cujos rendimentos oferecem uma vida singela.

O peão de boiadeiro passou a ser fundamental para a pecuária sul matogrossense por ser o responsável pela interligação de fazendas, vilas e cidades, locais de encontro de compradores, criadores e invernistas. Essa intensificação do comércio bovino permitiu que as comitivas se transformassem no principal meio de transporte do gado.

Neste caso, comprar e vender o gado transformou-se numa atividade profissional em que o melhor gado era escolhido pelo comprador, que depois entregava-o aos invernistas até a revenda para o abate. Nessa transação, era possível acontecer do próprio peão de boiadeiro cuidar da engorda do rebanho, sendo ele também um invernista.

A circulação de gado pelas estradas brasileiras envolvia territórios que se integram para constituir o comércio de gado. Na constituição desse comércio bovino, havia uma “ponta”, podendo identificar a atuação do “primeiro boiadeiro”, sujeito que comprava os bovinos nos centros de cria, localizados em Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais e o conduzia para as feiras de gado realizadas em cidades mineiras. Nestas localidades, os animais eram adquiridos pelo “segundo boiadeiro”, ou seja, o responsável pela engorda e encaminhamento dos bovinos aos centros consumidores. O gado permanecia na província de Minas Gerais, embora prosseguisse em direção ao sul, mais especificamente para as províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. Essa marcha até os centros consumidores era muito longa para ser seguido de modo ininterrupto, o que obrigava a constituição de outro entreposto, situados nos locais de cria e venda desses animais. Nesse segundo entreposto, havia povoados onde a boiada permanecia recuperando suas forças e também as pessoas envolvidas nesse trabalho, já que a viagem era longa e os animais ficavam cansados e magros. Esses povoados eram situados em terras paulistas e mineiras. Nesses povoados, os bovinos eram adquiridos pelo “terceiro boiadeiro” que representava outro membro componente desse comércio de gado, cuja tarefa era preparar o gado fisicamente para a última etapa desse longo caminho, recuperando-o do desgaste sofrido durante as marchas até ser conduzido aos centros consumidores. Era de responsabilidade do “terceiro boiadeiro” conduzi-lo às “invernadas”⁶⁸. Também, cabia ao “terceiro boiadeiro” os maiores lucros, pois promovia a venda dos animais nos centros consumidores e a revenda, como também era responsável pelos produtos indispensáveis a vida dos dois primeiros boiadeiros (sal, pólvora) (PERINELLI, 2008, p. 96).

⁶⁸ Segundo Perinelli, as invernadas eram pastarias formadas na porção do território paulista próxima do rio Grande e Paraná e composta por gramíneas diversas.

Foi nesse contexto que se constituiu esse comércio ao redor do gado, envolvendo localidades capazes de compor relações socioeconômicas, que distribuíam funções e ordenavam espaços do Centro Sul brasileiro, correspondendo às demandas dos bovinos e seus derivados.

Os peões de boiadeiro compradores de gado foram também responsáveis pela introdução de “reprodutores de raça que passaram a influir na criação de gado no Pantanal, melhorando a qualidade do boi de corte” (CORRÊA, 1995, p. 118). Esses sujeitos cumpriram tarefa importante na inserção de Mato Grosso como produtor de gado magro, onde sua presença criou pontos de aglomerações na beira da Boiadeira, possibilitando a troca de informações relativas a preço, condições gerais do gado, além do comércio.

Conforme assinala Carmo Bernardes⁶⁹ sobre a figura do peão de boiadeiro,

O peão de boiadeiro nas suas diversas categorias se julga um indivíduo independente nas suas ações. Ele possui, de seu, o animal de andar montado, o arreamento completo, capa de chuva, a rede e os abafos de dormir. Tanto ele se ajusta entrando o animal de sela fornecido pelo patrão, indo o seu destro na comitiva, quando combina adredemente de ir inteiramente por sua conta própria com tudo de seu. Usa-se um chapéu de aba larga que ele arrebita de lado, por gauchada, calça botas de cano alto e não dispensa o rebenque de dar taladas na bota, quando não, uma açoiteira, que é um chicotão com três seções emendadas em argolas, com um segmento terminado numa alisca de couro cru de dar estalos no ar. Veste calça de bombacha, não de balão tão grande como os dos gaúchos, e gosta demais da conta de rapariga (1995, p. 44-45).

Em muito locais por onde a comitiva passava existiam as *currutelas* como são denominados os pequenos aglomerados de casas, as quais, muitas vezes, eram construídas ao lado do pequeno comércio de produtos de primeira necessidade, ou mesmo de um prostíbulo muito frequentado pelos peões de boiadeiro.

O entrevistado Antonio Eufrásio relata que sua vocação para ser peão de boiadeiro se deu por conta própria, na esperança de uma vida melhor: “Eu larguei meu pai e viajei, sumi pru mundo uns tempos, mas só foi arrependimento, fiquei um ano e pouco e voltei pra traz de novo. Porque é muito difícil andar pru mundo”⁷⁰. O peão de boiadeiro viajava por diversas regiões, percorrendo caminhos e alcançando outros estados, em uma

⁶⁹ Carmo Bernardes destaca a pecuária e o peão de boiadeiro da região de Minas Gerais.

⁷⁰ Antonio Eufrásio. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 18/09/2008.

época em que as estradas eram quase sempre mal definidas na imensidão dos cerrados. O mesmo entrevistado fala sobre a vida do peão de boiadeiro na época das comitivas: “era até gostoso mexê coma boiada, naquela época ganhava dinheiro e o peão tinha valor (...). Tem gente que acha que aquilo é vida mansa, vai lá vê se a vida é mansa mesmo (...)”.

Neste mesmo sentido, foi a entrevista dada pelo senhor Francisco Rozalino, conhecido como *Chicão*:

A minha vida comecei futuramente de jovem, de criança, quando viajei por esse Brasil afora. Viajei o estado de Mato Grosso, viajei no estado de Goiás, viajei uma parte do Paraná, São Paulo foi a parte que viajei mais (...). Meu pai era tropeiro, quando ele morreu eu tinha 11 anos e já ia com ele nas viagens. Lá em Pernambuco era outra vida, dois homens viajava com 10, 15 burro de carga. Viajava com roupa, carne, arroz, feijão para entregar, não tinha caminhão, era burro. Esse era o sertanejo⁷¹.

Outro entrevistado, Abeir Francisco, que também foi peão de boiadeiro, observa: “Eu comecei a viajar cum boi eu tinha quatorze ano de idade (...). Eu fazia outro serviço, mas voltava pro estradão, mexer cum boi”⁷².

A letra da música *Boiadeiro Punho de Aço* narra o início da vida de um peão de boiadeiro. Na canção, o narrador é um peão de boiadeiro que tem seus primeiros aprendizados em comitivas por meio dos ensinamentos do pai:

Me criei em Araçatuba laçando potro e dando repasso
Meu velho pai pra lidar com boi desde pequeno guiou meus passos.
(...)
Com vinte anos parti foi na comitiva de um tal Inácio
Senti o nó me apertar à garganta quando meu pai me deu um abraço
Meu filho Deus lhe acompanhe são esses os votos que eu lhe faço
E como prêmio do teu talento lhe presenteio com esse meu laço
Por este Brasil afora fiz como faz as nuvens espaço
Vaguei ao léu conhecendo terras sempre ganhando dinheiro aos maços Meu
cipó em três rodilhas cobria a anca do meu Picasso
Foi o que me garantiu o nome de boiadeiro punho de aço⁷³.

⁷¹ Francisco Rosalino de Souza. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Três Fronteiras- SP, 12/07/2010.

⁷² Abeir Francisco Gonçalves. Entrevista realizada por Ciro Rocha Júnior. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

⁷³ Tião Carreiro e Pardinho: Boiadeiro Punho de Aço; disco Modas de Viola, Classe A, Volume 2, 1975.

Na letra desta moda de viola, o narrador conta como foi criado desde sua infância e a educação conduzida pelo pai para se tornar um peão de boiadeiro. Aos vinte anos, iniciou sua jornada própria, saindo da casa dos pais para se juntar a uma comitiva de boiadeiros.

O procedimento para a formação de um condutor de boiada podia ter diversas origens. Entretanto, alguns aspectos comuns eram identificáveis como sendo a família de procedência rural (agregados, pequenos produtores, empregados em fazenda, condutores, etc.). As primeiras viagens geralmente ocorriam durante a transição para a adolescência, idade em que deixava a família para se dedicar à vida no estradão conduzindo o gado.

O sucesso de uma comitiva resulta de bons peões de boiadeiro aptos a realizar habilmente sua atividade e ter como característica a camaradagem com seus companheiros durante as viagens, revelando um caráter coletivo do exercício baseado na existência de um grupo capaz de dar apoio aos companheiros durante o percurso. Contudo, o aspecto financeiro também influenciava no andamento da comitiva, desde a aquisição dos animais componentes das tropas, os arreamentos e utensílios da cozinha passando pelos alimentos, algum dinheiro para as despesas na viagem e também o adiantamento para os peões antes do início dos trabalhos. Esse custo de manutenção exigia do condutor recursos financeiros destinados a custear despesas com seus peões, que provinham do adiantamento do proprietário do rebanho ou da reserva do condutor.

Autores sul matogrossenses revelam por meio da música regional o cotidiano das comitivas pantaneiras, sendo possível conhecer mais de perto a vida do peão de boiadeiro. A letra da música de Simões *Comitiva Esperança*⁷⁴ retrata as festas que ocorriam durante um pouso oferecido por um fazendeiro, em galpões ou varandas: “Tá de passagem, abre a porteira, conforme for pra pernoitar, se a gente é boa, hospitaleira, a Comitiva vai tocar moda ligeira que é uma doideira, assanha o povo e faz dançar, oh moda lenta que faz sonhar (...)”⁷⁵.

Por isso, a paciência é uma característica exigida pela profissão de peão de boiadeiro como mostra a canção *Comitiva Esperança*: “Nossa viagem não é ligeira, ninguém tem pressa de chegar, a nossa estrada é boiadeira, não interessa onde vai dar”.

⁷⁴ A letra da música decorreu de uma decisão de Almir Sater e músicos como Paulo Simões, em viajar por algumas fazendas pantaneiras no intuito de conhecer os hábitos locais, resultante de uma decisão de artistas e intelectuais que decidiram transformar o Pantanal em motivo de sua atuação, especialmente nos anos de 1990 quando o olhar da região foi ampliado, por conta de diversos insumos externos à região.

⁷⁵ SATER, Almir; SIMÕES, Paulo. *Comitiva Esperança*. Disco: O melhor do Pantanal, Gravadora Universal, 2008.

Além de todos os contratemplos que enfrentavam nas estradas, como chuva, frio, calor, esses homens passavam muito tempo longe de casa: “A boiada ficou na estação, eu parto já tem mais de um verão. Meu cavalo nesta lida se acostumou, há tanto tempo que o tempo nem notou”⁷⁶. Embora as comitivas não usassem cavalos e sim a mula por ser um animal mais resistente e capaz de passar pelos caminhos íngremes das estradas, a letra da música retrata os longos períodos em que os peões e condutores passavam fora de casa.

A mesma canção ressalta a solidão das estradas, a saudade sentida pela mulher amada que deixara antes de seguir viagem no estradão, é descrita por Geraldo Espíndola: “Pelo rádio mandei avisar, tô voltando pra te encontrar. Eu bem sei que você se apaixonou, não duvidei, coração não se enganou. Saudade o que me faz regressar, cruzar o chão sob as luzes do luar”⁷⁷.

Apesar das longas viagens, o ofício desses homens tinha suas vantagens, principalmente o capataz que obtinha seu lucro numa viagem conduzindo quinhentos animais em 15 dias, ao adquirir cerca de 12 contos de réis (MONBEIG, 1984, p. 306), enquanto seus empregados ganhavam bem menos. Mas isso não representava motivo para deixar as estradas, até mesmo porque, na maioria das vezes, a profissão significava a única que aprendeu desde muito jovem. Desse modo, para um peão, habilitado ao trabalho com o gado, ao ser solicitado pelo capataz para desenvolver alguma atividade ligada à agricultura, a prática soava como ofensa⁷⁸.

A respeito do peão de boiadeiro, cuja vida se encontrava marcada pelos perigos e pelas situações inusitadas, a vivência de seu cotidiano lhe proporcionava a experiência e a capacidade de lidar e contornar problemas, os quais permitiriam realizar suas tarefas.

Eudes Fernando Leite se refere ao peão de boiadeiro como “homem capaz de se interar, integrar-se e dominar seu mundo, ao mesmo tempo atrelado a condições materiais e sociais incertas” (2003, p. 118).

A figura do peão de boiadeiro, desde tempos passados, evidencia a ousadia, a aventura de sujeitos quase solitários, pois ora estavam ali, lá, acolá. Conduzir boiadas, liderar comitivas, enfrentar a natureza, rasgar o tempo e o espaço nos lugares longínquos não se constituía em uma tarefa fácil para os boiadeiros. O sentido de estar e viver em movimento, conduzindo boiadas traz no imaginário a ideia desses homens como “nômades pela própria natureza do ofício, sobretudo” (NOGUEIRA, 2002, p. 38).

⁷⁶ ESPÍNDOLA, Geraldo; ESPÍNDOLA, Celito. *Pelo Rádio*, 1983.

⁷⁷ ESPÍNDOLA, Geraldo; ESPÍNDOLA, Celito. *Pelo Rádio*, 1983.

⁷⁸ Segundo Maria Leite os peões boiadeiros mais jovens tem o anseio em terminar a viagem e mudar de ofício (2010, p.158).

O modo de ser do peão de boiadeiro também inclui hábitos pessoais utilizados durante a viagem, dentre eles o tereré⁷⁹, bebida preparada na guampa⁸⁰, em que dentro coloca-se um metal chamado de bomba com um filtro que peneira a erva. Também carregavam um cantil⁸¹ (foto. 4) para guardarem a água nos caminhos em que quase não existia córregos e rios.

Foto 4—Guampa (A), recipiente produzido do chifre de boi utilizado para tomar tereré cantil (B), realizada em Aparecida do Taboado-MS no dia 30 de abril de 2012.



Fonte: Natalia Scarabeli Zancanari (Acervo Pessoal).

O traje de vestimenta se volta para a lida do trabalho constituído pela calça, cinto e botas de couro; guaiaca⁸²; faixa paraguaia⁸³. Entre o seu corpo e a faixa paraguaia costumavam carregar o machete⁸⁴, guardado em uma bainha de couro (foto.5).

⁷⁹ Bebida de origem indígena, fazendo parte dos costumes da população na região de Mato Grosso do Sul, constituída de erva-mate, que é embebida de água fria, a qual é sorvida por uma bomba.

⁸⁰ Chifre de boi fechado do lado mais estreito com um pedaço de madeira.

⁸¹ Objeto que guarda água.

⁸² Espécie de bolsa feita de couro que serve para guardar pequenos objetos.

⁸³ Feitas de tear.

⁸⁴ Faca e chaira para amolar.

Foto 5 – Peão de boiadeiro com faixa paraguaia (A), guaiaca (B) e machete (C), realizada em Aparecida do Taboado-MS no dia 30 de abril de 2012.



Fonte: Natalia Scarabeli Zancanari (Acervo Pessoal).

A figura do peão de boiadeiro e os seus trajes representam a valorização de bens de uso pessoal, podendo ser notados por meio desses objetos uma relação afetiva e de orgulho, havendo certo significado de status. São utilizados pelegos em tons avermelhados, adornos com argolas, que dão beleza à tralha e ao peão de boiadeiro. Ao voltarmos à análise, para peões e condutores da Estrada Boiadeira, é possível dizer que os artefatos utilizados pelos peões de boiadeiros, os costumes, os gêneros de vida e o meio em que viviam e exerciam sua atividade são elementos que ajudam na construção de sua identidade.

Outra característica que pode ser considerada um traço da cultura do peão de boiadeiro é a religiosidade. Neste caso, a religião aparece interagindo com o mundo.

Nas frases, que compõem os relatos que se seguem, é possível observar tais aspectos, compreendidos como indícios próprios da vida do peão de boiadeiro.

Segundo João Bragançeiro, “os peões boiadeiros era tudo católico”⁸⁵, faziam suas orações, sempre acreditando em Deus. Outro peão de boiadeiro, Abeir Francisco, cita dois santos de sua devoção: Santo Antônio e Nossa Senhora Aparecida.

⁸⁵ João Bragançeiro. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul- SP, 21/01/2011.

O Santo Antônio no caso, porque o santo acha o perdido. Porque o boi que ta de arribada ta perdido. Nossa Senhora Aparecida porque é a padroeira do Brasil (...). Porque cada santo tem seu lugar. Num adianta você pedi para o santo fazer alguma coisa que não é da devoção dele⁸⁶.

A cultura desses sujeitos tem como uma de suas características básicas a religiosidade católica, constituída de inúmeras crenças. Os elementos espirituais faziam parte da vida cotidiana dos peões de boiadeiro, refletindo-se na manifestação de suas tradições, na transmissão de costumes, e nas tantas práticas que o modo de vida rural imprime. A necessidade de sobrevivência apresenta um estilo direto de aprendizado, ou seja, as crenças baseadas na experiência eram aceitas como resultantes de hábitos para entender a natureza. As atividades cotidianas se encontravam pautadas, por exemplo, no relacionamento com os animais. Assim, era possível identificar no saber do peão de boiadeiro os traços de sua cultura.

Essa experiência baseava-se na crença confirmando a sabedoria do peão de boiadeiro na lida com o gado. Conforme destaca Carmo Bernardes a respeito da sabedoria dos vaqueiros no sertão:

Há a crença generalizada no sertão de que o boi curreleiro só fica sossegado na pastagem, que não é sua, enquanto não troveja. Vindo o mormaço, o trovão ronca nostálgico, anunciando as primeiras chuvas e, o boi forasteiro desespera. Despreza as suas amizades recentes, arrebenta o arame e arriba (1995, p. 33).

Outra crença, segundo o mesmo autor:

E quando uma rês sertaneja morre na estrada boiadeira a carniça fica com a frente voltada na direção de seus pagos. As vacas nunca abandonam as paragens onde lhes nasceu a prole, a não ser forçadas por circunstâncias muito adversas, como o ataque das onças, o endurecimento do capim ou a dificuldade de aguada nas quadras de estiagem prolongada. (1995, p. 33)

As diversas manifestações culturais presentes nos hábitos e costumes do peão de

⁸⁶ *Abeir Francisco Gonçalves*. Entrevista realizada por *Ciro Rocha Júnior*. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

boiadeiro foram a base constituinte para conhecer o cenário e o modo de vida desses sujeitos, na constituição de sua cultura, incluindo suas relações com o mundo, presentes nas crenças, nas superstições, nas ervas medicinais, no conhecimento das coisas que o rodeavam etc. Esses elementos, juntamente com os elementos materiais, caracterizavam o grupo. A partir do conhecimento dessas histórias, foi possível aproximar-nos do cotidiano do peão de boiadeiro nos seus principais elementos constituintes, bem como olhar para as particularidades de sua identidade, a exemplo da fala de Carmo Bernardes, ao explicitar o conhecimento popular a respeito da cura do gado:

As bicheiras do gado eram curadas lá mesmo no campo, onde a criação bicheirenta fosse encontrada. Na garupa da sela o vaqueiro conduz os alforjes com as tisanas de curar os unguentos aplicáveis no tratamento das feridas- melado de casca de barbatimão, óleo de copaíba, azeite de mamona- e os instrumentos de alveitar (BERNARDES, 1995, p. 35).

Segundo Carmo Bernardes, o animal era pego no laço e ao cair era aplicado o curativo. Se caso a doença fosse bicheira, usava-se um tratamento composto de “mel de fumo”. Mas, se o caso fosse chifre quebrado ou ferimentos durante uma passagem por galhos era aplicado “melado de sambaibinha”. Essas doenças e ferimentos eram todas curadas com ervas, cascas, e outros elementos utilizados da natureza, conhecimentos que se adquiriam com a experiência e o modo de vida do vaqueiro, voltado para um cotidiano rural, com técnicas e habilidades que iam desde a observação do animal até os conhecimentos mais profundos sobre a cura de qualquer doença.

A integração do peão de boiadeiro com a natureza tornava-se evidente nas comunidades rurais, estabelecendo uma relação de intimidade com o ambiente em que viviam. As tarefas e os rituais diários eram regulados pelo ritmo do gado.

Nessas viagens, os peões de boiadeiro se deparavam ainda com a presença de marimbondos, carrapatos, formigas que incomodavam e ferroavam principalmente à noite antes de dormir. Diante disso, a vida rural fugia de ser um relato bucólico. O contato com a natureza constituía o modo de ser e de existir do peão de boiadeiro. “O caipira dá alma ao animal, e por isso os cavalos e as vacas reconhecem seu assobio, seu chamado, diferentemente do fazendeiro que atribuiu aos animais outros símbolos, como o da posse, do poder, o da mercadoria comercial” (LABRIOLA, 2000, p. 81).

A vida do peão de boiadeiro e o seu modo de ser, com seus costumes e tradições,

fizeram parte de um Brasil rural. Essa ruralidade passou a compor uma verdadeira integração simbólica junto aos conjuntos culturais conhecidos sob as marcas da rusticidade, da tradição, da nostalgia, ressignificando a experiência histórica e cultural campestre.

À medida que esses condutores e peões de boiadeiro caminhavam pelas estradas boiadeiras ligaram não apenas uma propriedade a outra, mas também entrelaçaram vidas e histórias nas regiões brasileiras onde a pecuária se encontrava presente. Fosse às margens de um rio, ou ao som do vento balançando as folhas das árvores ou mesmo o cantar de um pássaro, a pisada de um boi, o mugido da vaca chamando seu filhote, tornou-se possível reconstruir, por meios das vozes dos antigos peões, algumas histórias do lugar, em que medos, incertezas, experiências e crenças iam remontando as histórias vividas.

O grupo de condutores e de peões de boiadeiro, que formavam a comitiva, se insere num contexto espacial com características e especificidades relacionadas à sua organização. Deste modo, suas práticas culturais tornavam-se significativas ao serem inseridas no contexto rural, permitindo compreender como os peões de boiadeiro estreitavam seus vínculos coletivos por meio de um mundo mágico-religioso, povoado de rezas, crenças, simpatias e benzeções.

Sobre esse aspecto, eram diversas as fórmulas e estratégias narradas pelos peões de boiadeiro no vivenciar de seu cotidiano. Desde a variada farmacopeia até as pequenas simpatias, foi possível identificar o contato e a construção que o boiadeiro estabelecia com o meio em que vivia, a fim de compreender parte de suas possibilidades e limites de ações. A entrada na mata, a travessia de um rio, um ponto de pouso num local pouco conhecido, eram momentos de aplicação e adaptação de conhecimentos e crenças que foram transmitidas desde longos tempos.

Devido às longas viagens, alguns animais e peões de boiadeiro adoeciam, e as doenças eram, na maioria das vezes, tratadas com rezas, simpatias e remédios com ervas. As simpatias e benzimentos eram colocados em prática quando ocorriam picadas de animais peçonhentos ou acidentes causados pelo estouro de boiada. Nessas ocasiões, o peão de boiadeiro recorria aos conhecimentos adquiridos na natureza. Deste modo, recorriam ao benzimento que era feito por algum peão ou capataz da comitiva.

De acordo com seu Abeir Francisco, um peão de boiadeiro, naquela época, a crença do benzimento era o único meio que poderia salvar a vida das pessoas: “Benzimento eu já vi muito nego benzer no estradão. Tinha a tal da espinhela caída, ofendido de cobra (...).

Geralmente o comissário é que era o benzedor”⁸⁷.

As benzeduras eram práticas de curas presentes em diversas regiões brasileiras, realizadas principalmente por pessoas ligadas à cultura campesina. São rituais para o estabelecimento da saúde de alguém. Essa cultura perpassa gerações entre pessoas que desenvolveram um tipo de ensino e aprendizagem específicos ao benzimento. Essas benzeções são manifestações culturais, folclóricas que fazem parte da linguagem de um povo, da expressão do seu pensar e sentir, ou seja, dos costumes que são tradições muito antigas praticadas pelos próprios indígenas ainda hoje, por meio de seus rituais de cura num conjunto de orações, muitas vezes, proferidas em sua própria língua. Esses conhecimentos encontram-se ligados à medicina natural com o uso de ervas e rituais. Tal prática ganhou força no período da colonização, junto aos colonos e aos negros escravizados que aqui chegaram.

O conhecimento das plantas medicinais da colônia dominado pela cabocla, pela negra e pela mulata, por negros, índios e portugueses, conjugando esse conhecimento advindo do senso comum, foi sendo repassado de geração em geração, originando o costume de curar doenças pelo uso de recursos naturais. Por isso, a procura pelas simpatias, rezas e benzeções. As crenças são então adquiridas por meio das experiências cotidianas vivenciadas pelos peões de boiadeiro, fazendo parte de uma cultura rural a partir de práticas que surgem como uma necessidade de resolver acontecimentos diários.

Desse modo, foi por meio da análise do cotidiano desses peões de boiadeiro, ao conduzir o gado de um local para outro, sobre o chão empoeirado e muitas vezes lamacento, que se tornou possível construir e reconstruir a historicidade nos gestos, tradições e costumes.

Segundo Evandro Sather, a possibilidade de encontrar uma cobra venenosa no meio do caminho era comum e para os tropeiros se livrarem faziam uma oração diária a São Tomé, o qual detinha o poder de afastar todos os bichos que representavam perigo. Esta crença era levada a sério, pois acreditavam, por exemplo, que quando o burro zurrasse no começo de uma subida ou suasse atrás da orelha, era sinal de aborrecimento à frente (2003, p. 209). O benzedor, geralmente o peão de boiadeiro mais velho ou até mesmo o capataz, era quem fazia as orações e benzeduras, fosse para tirar cobras do caminho, para curar picadas de cobra e mesmo como cura para alguma bicheira alojada no gado.

Outras formas de cura para alguma doença de peões ou animais durante a viagem

⁸⁷ *Abeir Francisco Gonçalves*. Entrevista realizada por *Ciro Rocha Júnior*. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

eram as técnicas medicinais utilizadas pelos peões de boiadeiro para manter sua sobrevivência em territórios distantes em que existiam apenas matas e poeira das estradas. Segundo Adelino, “conforme a cobra picava, amarrava e o veneno não ia para frente”⁸⁸.

Deste modo, o peão de boiadeiro baseava-se na crença popular de que para todos os males que atingem o homem sempre existe uma reza para curar. Essa benzeção possibilitava uma relação de proximidade com os santos protetores e as ervas medicinais que se tornavam ações presentes no ambiente rural. Neste contexto, uniam-se saberes e fazeres advindos de valores herdados e das vivências em grupo como marca cultural. Assim, foi possível reconstruir, por meio dos detalhes da vida cotidiana dos peões de boiadeiro, os significados que (re) constroem sua identidade no cenário rural, nas estradas boiadeiras conduzindo o gado para locais de internadas e frigoríficos como peculiaridade vivida em seu cotidiano.

Algumas das superstições existentes nas estradas foram narradas por Evandro Sather, ao referir-se à época em que os locais de pouso para o gado e o peão de boiadeiro não tinham pasto fechado para os animais passarem a noite, podendo escapar e partir em busca de bons pastos.

(...) em determinada ocasião, o sumiço de alguns animais coincidiu com a passagem, pelo pouso, no meio da noite, de dois cavaleiros, estranhos, suspeitos. No dia seguinte, diante da possibilidade de terem sido furtados, um dos camaradas, negro, teve uma atitude diferente, fazendo umas mandingas, e com toda “paixão de sua raça, os olhos cintilantes de furor, murmurando uma fórmula de encantamento”, ele deu nós numa corda e dependurou-a sobre o fogo. Depois partiu em busca dos animais e teve a sorte de descobri-los e trazê-los, com triunfo da superstição, compreendendo-se, pois estava convencido da infalibilidade de sua magia (SATHER, 2003, p. 120).

O trabalho exercido pelo peão de boiadeiro possibilitava um aprendizado no cotidiano expressado pela sabedoria informalmente baseada na medicina rudimentar. O peão de boiadeiro mantinha uma relação próxima à natureza, momento em que aproveitava partes das plantas (folhas, ramos, frutos, raiz) para compor uma dieta alimentar e manipular os remédios caseiros e as simpatias. Esses remédios caseiros serviam para curar cólica, reumatismo, ventosidades, entre outras doenças. Neste caso, geralmente, a raiz era a parte da

⁸⁸ *Adelino Alves Siqueira*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 17/02/2011.

planta usada para a preparação do chá. Desse modo, a natureza ia sendo apropriada e manipulada para um determinado fim, em que o conhecimento, a cultura e o ambiente se entrelaçavam. Mônica Meyer afirma que “A sabedoria está em interagir com os “recursos”, conhecê-los para saber usá-los, manejá-los e respeitá-los” (1998, p. 186).

Os peões de boiadeiro recorriam aos recursos naturais para melhorar suas próprias condições de vida visando a manter sua sobrevivência, onde não havia outros meios senão o conhecimento tirado da própria natureza. O senhor Adelino Alves Siqueira, antigo peão de boiadeiro, relata esse momento do seguinte modo: “Nóis bebia remédio do mato, os peão indicava um para o outro, tal mato assim que é bom, e nós ia conhecendo”⁸⁹. O conhecimento era passado de geração em geração e entre os companheiros mais antigos de longas viagens.

Outro peão de boiadeiro, Abeir Francisco, descreve os tipos de plantas usados para cada sintoma durante a viagem em comitiva:

Se o cara zanga a barriga lá por exemplo. Ele come demais e a comida faz mal. Ai você vai lá num gaio de quina, na árvore, chama quina, vai lá e, ou vai no campo mesmo com a faca, todo boiadeiro carrega uma faca, casca assim e tira aquela casca lá dentro e põe água e bebe⁹⁰.

O senhor Adelino Alves aponta como era feito o procedimento: “Você pega o mato batia ele, ficava que nem sabão, tirava a raiz, rapava, cortava dor de barriga, de cabeça”.

Pra febre, tem que saber o jeito da febre. Por exemplo, se der uma gripe num cara lá. Ele tá viajando, da uma gripe nele e ele fica ruim da gripe. O que você faz? (...) Lá tem erva doce do campo, lá tem centenas de remédio. Aí você vai lá arranca aquele remédio que é certo para aquilo, amaceta e faz um chazão. O cara da uma dor no rim, ele vai lá pega a douradinha e faz um chá e toma. Pronto. A malária por exemplo é uma das coisas que na época existia demais, eu nunca peguei malária no estradão, nunca. Se o cara pegava uma malária lá ele chegava numa fazenda lá, aí lá no mato num tem. Aí você tem esse São Caetano. Você vai lá pega um fecho daquele São Caetano, maceta ele assim, pões num pano, torce ele e bebe. Duas vez que o cara bebe acabou a malária, Põe um pouco de sal no meio e toma⁹¹.

⁸⁹ *Adelino Alves Siqueira*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 17/02/2011.

⁹⁰ *Abeir Francisco Gonçalves*. Entrevista realizada por Ciro Rocha Júnior. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

⁹¹ *Adelino Alves Siqueira*. Entrevista realizada por Natalia Scarabeli Zancanari. Santa Fé do Sul-SP, 17/02/2011.

A transmissão do conhecimento da incorporação de espécies vegetais para fins medicinais entre os peões de boiadeiro e as comunidades rurais era passada de forma oral, no caso das gerações mais velhas para as mais novas e entre os próprios companheiros como ocorriam nas comitivas de boiadeiros. Situações que ocorriam no cotidiano, em que o conhecimento e a sabedoria estreitavam relações de convivência e sobrevivência.

Neste caso, a cura de algumas doenças por meio de uma medicina voltada para o uso de plantas, cujo conhecimento foi adquirido de gerações pela oralidade, os benzimentos, simpatia e santos de devoção, moldaram as práticas cotidianas de viajantes, tropeiros, condutores e peões de boiadeiro nas estradas boiadeiras como formas de vivência no ambiente rural e oriundas de um aprendizado no viver dos sujeitos.

A construção desta história dos peões de boiadeiro e da Estrada Boiadeira foi feita sob a perspectiva do cotidiano. Assim, por meio dos recortes da memória, entre outras fontes, se tornou possível a (re) construção de saberes e práticas desenvolvidas pelos condutores e peões de boiadeiro.

Deste modo, os personagens e as relações construídas nas crenças, nos santos de devoção e benzimentos inseridos nas experiências vividas, ressalta por meio da memória o lugar, fazendo com que a região reflita na identidade permanências e (re) criações dos condutores e peões de boiadeiro em comitivas. O viés desta escrita leva em consideração depoimentos dos antigos peões de boiadeiro por meio de suas memórias, numa tarefa instigante que ajuda a compreender o cotidiano desses condutores de gado e a importância cultural de suas práticas e saberes.

3.3 - Condutores na Boiadeira: a identidade construída pelas estradas, paradas e pousos

Os condutores de gado e peões de boiadeiro eram personagens frequentes em regiões, como Mato Grosso e Noroeste paulista nas décadas de 1915 a 1940, onde a pecuária se tornou uma economia geradora de importante mercadoria para o comércio entre os estados. Segundo Caio Prado Júnior, a pecuária cresceu e ganhou novos mercados, ampliando a sua presença em diversos territórios brasileiros:

(...) ela ainda está, idêntica ao passado, nestas boiadas que no presente como ontem palmilham o país, tangidas pelas estradas e cobrindo no seu passo lerto as distâncias imensas que separam o Brasil, realizando o que só o aeroplano conseguiu em nossos dias repetir: a proeza de ignorar o espaço. Há séculos esta cena diuturna se mantém em todo o país; e neste longo decurso de tempo não se alterou; as mesmas boiadas que seu primeiro cronista (Antonil) descreve com tão vivas cores, poderiam ressurgir hoje a atravancarem as estradas para maior desespero dos automobilistas: estes não notariam a diferença (PRADO JÚNIOR, 1970, p. 187).

Foram nas longas viagens, nas lidas fatigantes do trabalho com o gado, que fazendeiros encontraram o melhor boiadeiro para conduzir suas boiadas, cuja origem era de descendência de escravos e índios, conhecidos muitas vezes pela expressão de camarada⁹², a qual designava também inúmeros outros trabalhos no meio rural. Esses peões sempre tiveram papel importante na criação e comercialização de gado, em relações sustentadas por laços de fidelidade com os fazendeiros, donos da boiada, conduzindo esses animais para locais distantes destinados ao centro de abate.

Segundo Lucidio, no início da formação social do trabalho rural não havia divisão nas tarefas do processo produtivo na qual os escravos faziam trabalhos braçais da lavoura, engenhos e trabalhos domésticos, e os homens livres o trabalho de vaqueiro, capataz e tropeiro. Os homens livres e os escravos trabalhavam juntos na lida de vaqueiros ou nas roças (1993, p. 94).

Um exemplo é o caso da profissão de vaqueiro. Tanto agregados quanto camaradas poderiam sê-lo, todavia, a forma de pagamento é que denunciava a condição social de cada um. Enquanto para o camarada (principalmente se fosse indígena ou liberto) era comum o pagamento do salário monetário, para agregado ou morador pagava-se em espécie (o quarto ou o quinto, ou seja, o vaqueiro cuidava de todo o rebanho e de cada quatro ou cinco bezerros dos nascidos que sobreviviam até a idade superior a nove meses ele receberia um) (LUCIDIO, 1993, p. 94-95).

O propósito de mencionar a presença de vaqueiros, junto aos camaradas, e seu trabalho desenvolvido no ambiente rural, dá-se pelo fato de que ao longo do tempo esta atividade foi se modificando no sentido de que o vaqueiro passa a desenvolver atividades

⁹² Segundo Lucidio, nos pantanais, a vida rural se baseava no trabalho dos camaradas, descendentes de antigos escravos, ou que provinha do cruzamento do branco com o negro entre si ou com o índio (1993, p. 90).

apenas ligadas à pecuária. Nesse sentido, também ocorre transformações nas relações entre patrão e empregado, em que a relação entre este sujeito e fazendeiro se estende pela confiança mútua, embora exista uma hierarquia no ambiente rural entre fazendeiro, condutor e peão de boiadeiro.

Deste modo, este sub-item refere-se ao peão de boiadeiro como condutor de gado e viajante das estradas boiadeiras. A partir dessa discussão, é que se pretende buscar, por meio das histórias, memórias e narrativas, (re) construir a figura do peão de boiadeiro em suas relações sociais e atividades cotidianas no contexto rural, mas com algumas diferenciações específicas. Muitos autores (PROENÇA, 1997; BRANDUCCI JUNIOR, 1995; RONDON, 1972) utilizam o termo vaqueiro generalizando o ofício do peão de boiadeiro na comitiva.

O autêntico vaqueiro dos pantanais seja paraguaio ou seu descendente; seja mestiço, índio, poconeano; analfabeto ou semi-alfabetizado, é competente na sua profissão; hábil condutor de boiadas; apto a desenvolver as atividades de rodeio, de doma, de carneada, de apartação; ágil do laço; valente na bagualeação e, sobretudo, caprichoso artesão, quando prepara o couro e fabrica suas traias de arreo (...). Além de suas viagens, que têm de enfrentar, conduzindo boiadas de um local para o outro (NOGUEIRA, 2002, p. 38).

De acordo com Leite (2010), o termo vaqueiro é utilizado para o peão que exerce sua função com sucesso, sujeito conhecedor de sua atividade desenvolvida com o gado. Para Álvaro Banducci Júnior, o vaqueiro representa um desbravador de regiões desconhecidas. Conforme o autor: “o gado, adaptando-se ao ambiente, permitiu que o vaqueiro penetrasse nos lugares mais inóspitos e, apesar de todos os reveses, lá permanecesse e construísse fazendas” (1995, p. 24).

Para Eudes Fernando Leite (2003), o termo vaqueiro significava um sujeito trabalhador habilitado na lida com o gado, transformado em peão de boiadeiro ou condutor a partir do final do século XIX, quando o gado precisou ser conduzido para as charqueadas ou para as invernadas de engorda. A figura dos condutores e peões de boiadeiro nas comitivas apresentava-se em imagens presentes no cotidiano rural. Nos lugares pouco transitados, esses sujeitos revelavam diversos ofícios executados na condução do gado.

O condutor, peão boiadeiro foi o responsável pela entrega de grandes lotes

de gado, passou a ser fundamental para a pecuária matogrossense. Região de grande dimensão, enormes diversidades naturais, Mato grosso passaria a ser trilhado em várias direções pelas comitivas. Sobre o lombo de mulas, envoltos na poeira das estradas e trilhas ou encharcados pelas águas pantaneiras, os condutores e seus peões viajaram milhares de léguas, palmilharam espaços conhecidos por vezes apenas nos enredos dos causos dos galpões (LEITE, 2003, p. 121).

Os condutores com seus peões de boiadeiro em comitivas de gado palmilhavam regiões de todo o Brasil, abrindo caminhos por meio de estradas boiadeiras e fazendas de cria e engorda para o gado, nos locais em que existia apenas a presença indígena. Entre os anos de 1915 e 1940, por terras do sul de Mato Grosso e Noroeste paulista, nas viagens em comitivas, os condutores desenvolviam diversas funções, sendo os conhecedores dos locais por onde a comitiva deveria seguir e responsáveis pelos animais transportados.

Essas viagens eram grandes espaços de veredas e de longínquas paisagens onde o gado seguia preguiçosamente pastando e caminhando. Essas regiões passavam a ser trilhadas em várias direções pelas comitivas, fossem nas estações das chuvas ou na poeira das estradas em épocas de seca.

Os tropeiros eram condutores ou donos de tropas de gado ou mula que percorriam extensas áreas conduzindo o gado e outras mercadorias. Contudo, com o passar do tempo, com as divisões sociais, os condutores passaram a ser identificados como boiadeiros no imaginário da população. Porém, sua diferença é sempre lembrada e respeitada dentro da comitiva.

Holanda atribui características ao tropeiro⁹³ – condutor de gado – como sujeito de “espírito aventureiro”, fascinado “pelos riscos”, pela “coragem”, “ousadia” e “virtude” (1994, p. 134). Os condutores e peões de boiadeiro conhecem a lida, o tempo, os caminhos, os costumes locais. Deste mesmo modo, Evandro Sathler ressalta a figura do tropeiro como homem aventureiro e destemido:

O brasileiro não se deixa deter pelos perigos e canseiras de uma viagem que, às vezes, o separa oito, até dez meses, da família (...) pois quanto mais

⁹³ Sérgio Buarque de Holanda, “Do peão ao tropeiro”. Neste trabalho, o autor busca nas origens da atividade da pecuária o tropeiro, que pela necessidade do comércio, embrenha pelo sertão e inicia sua ocupação. Nesse sentido, o boiadeiro é uma derivação do tropeiro resultado da imensidão dos cerrados e da sedentarização do sertanejo.

ermo é o lugar de sua origem, tanto mais cedo e se acostuma a dar pouca importância às grandes dificuldades (SATHLER, 2003 p. 236 *apud* Spix&Martius).

Em “Os Sertões” de Euclides da Cunha, o vaqueiro aparece com um condutor de gado que acompanha “morosamente, a passo, pelas chapadas, o passo tardo das boiadas” (2003, p. 116).

Passa a vida aventureiro, jovial, valente e fanfarrão, despreocupado, tendo o trabalho como uma diversão que lhe permite as disparadas, domando distâncias, nas pastagens planas, tendo os ombros, palpitando aos ventos, a pala inseparável, como uma flâmula festivamente desdobrada (2003, p. 118).

A imagem rústica do peão ou do vaqueiro que se mistura na paisagem árida faz parte do imaginário do sertão brasileiro. A descrição de sua “rudeza” confunde-se àquela dos animais. Ao narrar um estouro de boiada, Euclides da Cunha, em “Os Sertões”, desenha uma cena típica em que o vaqueiro e o boi confundem-se:

destroem-se em minutos, feitos montes de leivas, antigas roças penosamente cultivadas; extinguem-se, em lameiros revolvidos, as ipueiras rasas; abatem-se, apisoados, os pousos; ou esvaziam-se, deixando os habitantes espavoridos, fugindo para os lados, evitando o rumo retilíneo em que se desempenha a “arribada” (...). E sobre este tumulto, arrodando-o, ou arremessando-se impetuosos na esteira de destroços, que deixa após si aquela avalanche viva, largando numa disparada estupenda sobre barrancas, e valos, rédeas soltas, soltos os estribos, estirados sobre o lombinho, preso às crinas do cavalo- o vaqueiro! (CUNHA, Euclides, 1995, p. 190).

Essa imagem do homem sertanejo como homem e animal também está presente na obra de João Guimarães Rosa, como em *Conversa de Boi*, em Sagarana (1984)⁹⁴ e também no conto *O Boi de Guia*, de Cora Coralina (1985)⁹⁵. Essas são representações literárias sobre o homem sertanejo:

⁹⁴ Guimarães Rosa, João. Sagarana. Rio de Janeiro, Editora: Nova Fronteira, 1984.

⁹⁵ Coralina, Cora. Estórias da Casa Velha da Ponte. São Paulo. Editora: Global, 1985.

As estratégias de trabalho e de vida desses peões possuem origens diversas, inclusive na apropriação de elementos do mundo que os rodeia (...), o peão também preservou e reelaborou aquilo que o favorece na sobrevivência na região. Suas características físicas ou culturais estão ligadas e possibilitam que a natureza enquanto adversária seja transformada em aliada, ou até mesmo confrontada (LEITE, 2003, p. 119).

Nas regiões Noroeste paulista e sul matogrossense, existia uma relação muito próxima dos condutores e peões de boiadeiro com seus bois durante a passagem com a comitivas pelas estradas boiadeiras. Desta maneira, a figura do peão de boiadeiro era representada como um sujeito forte e destemido que vivia sobre as larguezas das matas. O vaqueiro nordestino criou-se diferentemente do peão de boiadeiro das regiões sul matogrossense e paulista onde a presença de água em alguns trechos era constante. No sertão, os vaqueiros, tendo sobre a cabeça o forte sol em que as estações de chuva quase não ocorrem, passam por “períodos de sucessivos de devastações e desgraças” (LEITE, 2003, p. 118).

Porém, o boiadeiro em questão não tem como adversárias a aridez e a seca intensa que assola a região nordestina, mas as enchentes que ocorriam e ainda ocorrem anualmente no Pantanal, além da presença constante de animais selvagens. Conforme Francisco Razalino, o peão de boiadeiro “usava roupa simples. Agora lá no Nordeste era vaqueiro, porque lá corria dentro do mato”. A roupa era constituída de couro como forma de proteção aos vaqueiros para que não se machucassem ao passar pelos galhos secos.

Para Banducci, as relações sociais do condutor de gado com o meio natural:

(...) se estabelece, baseada no contato diário, na afetividade, no diálogo mútuo, possui um significado mais profundo e de conseqüências sociais mais amplas. (...) Como se incorporassem a personalidade de seus proprietários, (os animais) expressam simbolicamente as qualidades e defeitos dos vaqueiros dispondo-o ao julgamento da coletividade. Eles são o espelho através do qual os peões expressam para si mesmos e para o grupo a sua capacidade elevada de trabalhador, a sua condição irrefutável de campeiro e, além disso, os seus atributos masculinos. Por intermédio dos animais os homens conseguem mobilizar seu *status* através da hierarquia de prestígio social. (1995, p. 111)

Sobre esse aspecto, são diversas as fórmulas e estratégias narradas pelos condutores e

peões de boiadeiro no vivenciar de seu cotidiano, possibilitando identificar o contato e o convívio com o meio rural, compreendendo suas possibilidades e limites de ações. Neste contexto, o conhecimento baseado na experiência e tradição origina um processo de adaptação e criação em resposta a diferentes condições do ambiente, criando formas específicas de contato com a natureza.

Nesse caso, o trabalho dos condutores envolvia operações técnicas aperfeiçoadas ao longo de muito tempo nas estradas tangendo o gado, enfrentando duras condições climáticas e um labor cujos rendimentos ofereciam uma vida singela.

A simplicidade, os costumes e os valores dos boiadeiros são partes do mundo rural. O fazer coletivo se dirigia pela tradição em que normas e costumes garantiam a preservação de valores. Algumas dessas tradições nasciam no dia a dia desses grupos, como modo de lazer que ocorria após a entrega do gado ou em fazendas de invernadas.

Nesses momentos de distração, desenvolviam-se os rodeios nas propriedades em que esses peões passavam, prática que ao longo do tempo se transformou em tradição nas cidades do Noroeste paulista. No início, era apenas uma doma feita no curral do fazendeiro, que virou brincadeira no tempo livre. As pessoas de sítios e fazendas próximas se divertiam vendo o peão montar no animal e isso acabou emergindo em espetáculos de fim de semana.

O gado era conduzido com destino aos frigoríficos e, depois de entregue, a peonada permanecia nas fazendas e até mesmo nas cidades. A partir daí, esses peões de boiadeiro começaram a realizar montarias em cima de cavalos e burros. Na obra *Vivências Caipiras*, a autora Maria Alice Setubal cita trechos da entrevista do peão de rodeio Oswaldo Pacheco:

Era feito rodeio em fazenda, dos domadores de cavalo e de burro que se reuniam nos finais de semana nas colônias das fazendas (...) No Brasil, já existia há muitos anos o circo de tourada (...) Meu avô, na época de 1920, fazia rodeio no quintal da casa dele. O sobrinho dele pinhalava os burros, ele orelhava e os peões montavam na crina, na cordinha (SETUBAL, 2005, p. 81).

Os laços estabelecidos entre o fazendeiro e o peão de boiadeiro também ocorriam na forma de festividades, dentre elas o rodeio que surgiu nas fazendas e foi atraindo a atenção dos próprios fazendeiros e dos moradores próximos. O senhor Abeir Francisco descreve como ocorria a formação do rodeio:

O peão de boiadeiro, numa comitiva, com a boiada numa estrada, chegava numa fazenda, vamos montar nessa tropa aí. As veiz o fazendeiro gostava da bagunça também.-Aí vem uma comitiva, ali naquela comitiva tem uns peão bom, vamos juntar as tropas pra hora que os peão chegar montar na tropa pra nós vê. Então é o que aconteceu, aí aqueles peão foi ficando bom, aí começou o negócio de montaria em tropa (...), foi selecionando aqueles caboclo mió, e aí formou o rodeio. Aí junto a tropa puladeira. Ah, em tal lugar tem um cavalo pulador, em tal tem outro pulador, e foi um cara comprando aquilo, foi juntando e selecionou a tropa e os peão. Mas isso aí era peão de boiadeiro, peão de estradão⁹⁶.

No embate do cotidiano, o peão de boiadeiro articulava como estratégia de sobrevivência a forma de não perder o essencial de sua identidade. As histórias envolvendo o gado provêm de narrativas do homem do campo, ressaltando as habilidades, hábitos e costumes. As conversas nos pontos de pouso, os costumes, as simpatias e crenças criavam uma força instauradora dentro da rotina da comitiva. Para tanto, foi imprescindível construir uma caracterização do condutor de gado, seja ele o vaqueiro, o peão de boiadeiro em sua relação com o ambiente, com o território e os modos de vida.

Partindo da análise dos vínculos coletivos estabelecidos entre os condutores e peões de boiadeiro no meio rural, durante suas viagens em comitivas, foi possível observarmos em seu cotidiano suas práticas festivas, como modo de lazer e distração em meio à solidão que passavam ao conduzir o gado, como também num saber herdado ou adquirido durante a convivência com os companheiros de viagem, criando um tipo solidário entre eles. Esse universo de representações, que envolviam práticas tradicionais de sobrevivência, fosse por meio de santos de devoção, ervas medicinais, simpatias e benzeções e momentos de lazer resultavam em formas de integração social no universo rústico que inseria a figura dos condutores e peões de boiadeiro em comitivas.

⁹⁶ *Abeir Francisco Gonçalves*. Entrevista realizada por *Ciro Rocha Júnior*. Cassilândia-MS, 15/08/2003.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Estrada Boiadeira, sua história, seus peões e comitivas: do Sul de Mato Grosso ao Noroeste Paulista é o resultado de uma pesquisa em que os sujeitos que constituíram o objeto central da investigação foram os condutores e peões de boiadeiro inseridos no contexto de espacialidade da Estrada Boiadeira, entre o período de 1915 e 1940. Acerca disso, procuramos (re) construir as histórias desses boiadeiros em comitivas, apontando os fluxos interpretativos das interações desses sujeitos, nos baseando em experiências e sabedorias alcançadas por meio da apreensão de seu cotidiano e modo de vida.

A partir da vivência observada no trabalho que os boiadeiros realizavam (e ainda realizam) no transporte do gado de uma região a outra foi possível notar a riqueza do conhecimento da natureza, as técnicas utilizadas no manejo com o gado, a capacidade de observação desses sujeitos, bem como a importância de seu viver como percepção sobre o valor cultural exercido durante sua atividade e na transformação dos lugares por onde passavam, ou seja, entre o sul de Mato Grosso e o Noroeste Paulista.

A interpretação dos dados, nesta pesquisa, revela que os peões de boiadeiro representam um tipo cultural associado à pecuária nas regiões como Mato Grosso e São Paulo, pelos caminhos de condução, compra e venda de gado. Assim, buscamos desvendar uma parte do modo peculiar de ser e o mundo envolto desses sujeitos, buscando, por meio das entrevistas, letras de músicas, entre outras fontes, o imaginário e as sociabilidades construídas em torno de sua figura, simbolizando-o como um agente social.

Além das técnicas necessárias para o desempenho de seu trabalho, os boiadeiros, nas comitivas, possuíam rituais cotidianos para sua organização, os quais à primeira vista pareciam ser simples, mas que foram denotando a sua complexidade. Esses homens que percorriam a Estrada Boiadeira estavam imbuídos de conhecimentos, experiências e valores éticos, tal como pode ser observado nos momentos em que ocorria alguma intempérie, como, por exemplo, uma doença dos peões, ou mesmo nas regras da cozinha. Isto se incorpora à prática de um diversificado sistema de regras, mitos, rituais que evidenciam a cultura dos peões de boiadeiro e condutores. Durante as viagens em comitivas pela Estrada Boiadeira, esses sujeitos desenvolviam conhecimentos tradicionais, originando um processo de adaptação para a sobrevivência nas diferentes condições do ambiente, como o contato com a natureza desenvolvendo uma forma de vida própria. O cotidiano de trabalho era repleto de desafios, surpresas, perigos e cenas de um viver característico. Acerca disso,

procuramos apontar os conhecimentos adquiridos na natureza e os fluxos interpretativos de seu modo de vida que deram origem à (re) construção da identidade de “ser peão boiadeiro”, mais ainda que a de “ser condutor”.

Deste modo, um dos objetivos deste estudo referiu-se à apreensão do modo de vida do peão de boiadeiro em comitivas em vista de suas adaptações, rituais, costumes e hábitos. A cultura do boiadeiro vem traduzida nas velhas tradições, no sentimento de interior, ligado às condições materiais de sobrevivência das práticas populares. Esses sujeitos contribuíram no século XIX e parte do XX para a economia e as relações sociais e culturais não só de Mato Grosso e Noroeste paulista, como também no restante do Brasil, levando o gado e seus conhecimentos para todo o território brasileiro, o que, em alguns lugares, continua a ser prática comum.

Aqui a ideia de sertão foi apresentada por designar, sob o olhar dos colonos e da administração, lugares pouco conhecidos e habitados, o que caracterizou a região Noroeste paulista por volta de 1915, onde o traçado da Estrada do Taboado foi aberto, supõe-se, conforme as fontes jornalísticas *O Porvir* e *A Notícia* e memorialistas como Genésio Seixas, por iniciativa de três homens que abriram caminhos à picada de facão no intuito de ligar o Mato Grosso à região paulista, para a circulação de mercadorias. Essa Estrada veio mais tarde a se chamar Boiadeira devido ao grande fluxo de gado que por ali passava com destino aos frigoríficos paulistas. Como ressaltado em vários momentos da pesquisa, seu traçado se estendia até a cidade de Barretos e durante a passagem das comitivas, foram surgindo pequenas vendas para o abastecimento dos boiadeiros, derivando na formação de vilas e cidades localizadas na beira da Estrada, cujos hábitos e costumes da população foram influenciados pela cultura boiadeira.

Para tanto, o ponto de partida desta pesquisa foi estabelecer um panorama da vida no cenário rural do sul de Mato Grosso e Noroeste Paulista, buscando analisar os condutores e peões de boiadeiro em seu trabalho, com o olhar para a Estrada Boiadeira, a formação da comitiva, o cotidiano do trabalho na lida com o gado, as histórias que se constituíam durante a condução do gado em certos locais de passagem, entre outras questões.

A pesquisa encaminhou-se no sentido de tentar aproximar-se do cotidiano das comitivas, sua formação, do modo de vida e da imaginação que passava pelas rodas de conversa conduzindo a um repertório de histórias inventadas, escutadas ou vividas, as quais se encontravam ligadas ao ambiente natural desses sujeitos. O principal interesse neste estudo foi notar a importância de vivenciar a paisagem presente nos caminhos e a

riqueza do conhecimento da natureza, bem como, por meio dos relatos dos antigos peões de boiadeiro, entrar em contato com as histórias narradas que criam um universo mítico, em que o real e o imaginário entrelaçavam-se e formavam uma rede de descrições características do espaço em que viviam. Esses causos expressavam a condição do peão de boiadeiro em seu modo de viver e agir, contando as façanhas do dia-a-dia e os fenômenos que permeavam sua imaginação.

No decorrer do texto, o leitor pôde perceber que na região e período estudado as palavras “condutor” e “peão de boiadeiro” aparecem para especificar o tipo de trabalho que cada sujeito realizava dentro das comitivas que formavam uma hierarquia. Eram homens que viviam de acordos de trabalho no desenvolvimento temporário de atividades voltadas à pecuária. Desse modo, o estudo dos condutores e peões de boiadeiro evidenciou a diversidade de relações tecidas por esses homens e a importância que eles tiveram para a dinâmica interna da região Noroeste paulista e sul de Mato Grosso. São seres indissociáveis, com modos de vida peculiar que se formam de acordo com a atividade desenvolvida durante o trabalho. Homens com distintos anseios, angústias, sentimentos, modos de viver, sobreviver e adaptar-se.

Por fim, foi tratado na narrativa histórica sobre a formação e consolidação do condutor e peão de boiadeiro no momento em que passou a ser representado por meio da literatura, da música, da historiografia, entre tantas outras expressões culturais. O interesse particular foi, sobretudo, a interpretação da figura do peão de boiadeiro em vista da constituição de seu modo de vida nas longas viagens em comitivas, suas manifestações culturais por meio de histórias narradas pelos próprios antigos boiadeiros, sem perder de vista a importância da Estrada Boiadeira para esta reflexão. Entendemos que, a partir do instante em que se reconhecia como peão de boiadeiro, essa identidade ganhava seu caráter representativo e práticas iam sendo re-vividas e ressignificadas por meio da oralidade.

Para esta pesquisa, utilizamos de bibliografias e de fontes como recortes de jornais, de letras de músicas caipiras e fonte oral, as quais permitiram que organizássemos um pequeno repertório de dados acerca do modo de vida dos condutores e peões de boiadeiro. O intuito foi entender, por meio de entrevistas dos antigos condutores e peões de boiadeiro, quem era o tipo de trabalhador rural, qual e como era o trabalho desenvolvido em vista de suas histórias. A partir dessa vivência, foi possível notar a riqueza do conhecimento da natureza, as simpatias, os benzimentos, as histórias de assombração e também as montarias e as brincadeiras nos momentos de lazer. Essa trajetória

metodológica escolhida foi no sentido de trazer detalhes de uma história que sobrevive na memória desses sujeitos, revelando uma diferente perspectiva sobre seu universo.

No decorrer deste estudo, várias ideias foram surgindo como potenciais temas para outras pesquisas, dentre elas: a análise mais aprofundada de dados socioeconômicos (estatísticos) da pecuária e também do ofício de peão de boiadeiro, o mapeamento de outras estradas boiadeiras presentes em diversas localidades tanto da região sul matogrossense como paulista, e um estudo focado na passagem das comitivas em pontos de pouso e casas comerciais que mais tarde se transformaram em de cidades ao longo do traçado da Boiadeira.

De qualquer forma, esta pesquisa representa apenas uma parcela relacionada ao conhecimento e à importância do condutor e peão de boiadeiro nos aspectos culturais e econômicos, o que mostra o quão são ricos os relatos obtidos a partir do estudo do trabalho das comitivas. Esperamos que esta dissertação sirva de impulso para mais estudos relacionados à influência dos boiadeiros durante sua passagem em comitivas com o gado em localidades do interior paulista, já que partimos da compreensão de que o modo de vida dos boiadeiros influenciou na formação de hábitos e costumes dessa população, sendo retratados, por exemplo, por meio de festas de peão, cujo início se deu nos momentos de lazer dos boiadeiros.

FONTES UTILIZADAS

Entrevistas:

Abeir Francisco Gonçalves. Entrevista realizada por *Ciro Rocha Júnior*. Cassilândia- MS, 2003. 180min(aprox.); VHSc.

Adelino Alves Siqueira. Entrevista realizada por *Natalia Scarabeli Zancanari*. Santa Fé do Sul-SP, 2011. 130min(aprox.); mp3.

Antonio Eufrásio. Entrevista realizada por *Natalia Scarabeli Zancanari*. Santa Fé do Sul- SP, 2008. 130min(aprox.); mp3.

Francisco Rosalino de Souza. Entrevista realizada por *Natalia Scarabeli Zancanari*. Três Fronteiras- SP, 2010. 180min(aprox.); mp3.

João Bragançeiro. Entrevista realizada por *Natalia Scarabeli Zancanari*. Santa Fé do Sul-SP, 2011. 130min(aprox.); mp3.

Periódicos:

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 50, 12 de julho de 1904.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 54, 7 de agosto de 1904.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 55, 14 de agosto de 1904.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, 18 de setembro de 1904.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 60, 2 de outubro de 1904.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 50, 12 de julho de 1914.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 154, 12 de agosto de 1906.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 165, 5 de novembro de 1906.

Contribuição: para a Chorographia do Municipio do R. Preto. *O Porvir*, São José do Rio Preto, São Paulo, Num 54, 17 de julho de 1904.

Ordem do dia. *A Notícia: folha diária independente*. São José do Rio Preto, São Paulo, Anno I, Num I, 30 de Novembro de 1924.

Músicas:

BASÍLIO, N. e VAGO, I. *Mágoa de boiadeiro* (compact disc). Pedro Bento e Zé da Estrada. São Paulo: Chantecler, 1996. 1 disco (Memórias – vol. 2)

CAMILLO, José Daniel; RICK. *Boiada*. Disco: O menino da porteira. Gravadora Warner, 2009.

CARREIRINHO; PAULA, Izaltino Gonçalves de. *Boi Soberano*. Disco: 20 Super sucessos - sertanejo sempre sucessos. Gravadora: Polydisc, 2010.

ESPÍNDOLA, Geraldo; ESPÍNDOLA, Celito. *Pelo Rádio*, 1983.

PARDINHO; Tião CARREIRO. *Boiadeiro Punho de Aço*. Disco: Modas de Viola, Classe A, Volume 2, 1975.

PARDINHO; Tião CARREIRO. *Saudosa Vida de Peão*. Modas de Viola Classe A. Vol A.

PEDRO BENTO & JOSÉ LEONEL. *Canção do boiadeiro*. In: PEDRO BENTO & ZÉ DA ESTRADA. Som da terra. São Paulo: Chantecler, 1995.

SATER, Almir; SIMÕES, Paulo. *Comitiva Esperança*. Disco: O melhor do Pantanal, Gravadora Universal, 2008.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. *História oral; a experiência do CDPOC*. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 1990.

ALENCAR, Maria Amélia Garcia. A (Re) Descoberta do sertão. In: *Estudos Revista da Universidade Católica de Goiás*. Vol. 27, nº 2. Goiânia: Ed UCG, Abr. Jun, 2000.

ALMEIDA, Aluísio de. *Vida e Morte do Tropeiro*. São Paulo. Editora Martins, 1971.

AMADO, Janaina. *Região, nação, sertão*. Estudos históricos. v.8, nº15. Rio de Janeiro, 1995.

ARAÚJO, Edinho. *O sonho realizado*. São José do Rio Preto, SP, Editora Rio-Pretense, 1998.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: entre a história e a memória*. Bauru: Edusc, 2000.

AZEVEDO, Joaquim R. R. *A conservação da paisagem como alternativa à criação de áreas protegidas: Um estudo de caso do Vale do Rio Negro na região do Pantanal-MS*. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental)-Universidade de São Paulo.

BANDUCCI JÚNIOR, A. *Sociedade e Natureza no Pensamento Pantaneiro: representação de mundo e sobrenatural entre os peões da fazenda de gado na "Nhecolândia"(Corumbá-MS)*. São Paulo, 1995. Dissertação (Mestrado em Antropologia)-Universidade de São Paulo.

BERNARDES, Carmo. *O gado e as larguezas dos Gerais*. Estudos Avançados, vol. 9. nº 23. São Paulo. Jan/Apr. 1995.

BINI, Danton Leonel de Camargo. *Mudanças na pecuária bovina de corte e algumas implicações sócio-espaciais da região de Araçatuba SP*. Revista Formação, n.16, volume 2- p. 26-36, 2009.

BORGES, Fernando Tadeu de M. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870-1930)*. São Paulo: Scortecci, 2001.

BORGES, Barsanufio G. *A pecuária no Brasil Central e a organização dos produtores rurais no Estado Novo*. Revista História e Perspectivas. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia n.25 e 26-jul./dez.2001/jan./jun.2002.

BRANDI, Agostinho. *São José do Rio Preto: 1852-1894. Roteiro histórico do Distrito: Contribuição para o conhecimento de suas raízes*. São José do Rio Preto: Casa do Livro: 2002.

CÂNDIDO, Antonio. *Os parceiros do Rio Bonito: estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meios de vida*. São Paulo: Duas cidades; Ed.34, 2001.

CHAUÍ, Marilena. *Convite à filosofia*. São Paulo: Editora Ática, 12 ed, 2000.

CORALINA, Cora. *Estórias da Casa Velha da Ponte*. São Paulo: Editora Global, 1985.

CORRÊA, L.S. *A fronteira na História regional: O Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. São Paulo, 1997. Tese (Doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1998-1943)*. Campo Grande Editora: UFMS, 1995.

CUNHA, Euclides. *Os sertões*. São Paulo: Editora Martin Claret, 2003.

DOIN, José Everaldo de M; Perinelli Neto, Humberto; Paziani, Rodrigo R; Pacano, Fábio Augusto. *A Belle Époque caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no Mundo do Café (1852-1930)*. Revista Brasileira de História: Cidades. São Paulo, ANPHU, vol 27, nº 53, jan.- jun., 2007- Semestral.

ESSELIN, Paulo Marcos. *A pecuária no processo de ocupação e desenvolvimento econômico do Pantanal- sul-mato-grossense (1830-1910)*. Porto Alegre: PUCRS, 2003 Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

ESTEVES, Antônio R. *A República Letrada e o Sertão: Escritores Visitam a Região da Alta Araraquarense*. In: FERREIRA, Antonio Celso.Org; MAHL, Marcelo L. Org. *Letras e identidades: São Paulo no Século XX, capital e interior*. São Paulo: Annablume, 2008.

FERNANDES, Frederico Augusto Garcia. *A voz em performance: uma abordagem sincrônica de narrativas e versos da cultura oral pantaneira*. Assis, 2003. Tese (Doutorado em Letras)- Faculdade de Ciências e Letras de Assis. Universidade Estadual Paulista.

FERRARI, Sandro. *A Região da Boiadeira: O Noroeste Paulista*. São Paulo: Cultura Invest, 2010.

GEETZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: LTC,1989.

GÓES, Aguinaldo José. *As comitivas*, texto. In: Comitiva Boi Soberano. Disponível em: <<http://www.comitiva.boisoberano.nom.br/comitivas.html>>. Acesso em: 11 set.2005.

GOULART, José Alípio. *Brasil do boi e do couro* (1º volume: o boi). Rio de Janeiro: Edições GRD, 1965.

_____. *Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil*. Rio de Janeiro. Editora: Conquista, 1961.

HOLANDA, Sérgio Buarque. de. *Caminhos e Fronteiras*. 3º ed, São Paulo: Cia das Letras, 1994.

JONES, Clarence F. A Fazenda Miranda em Mato Grosso. *Revista Brasileira de Geografia*. Sumário do número de julho-setembro de 1950.

LABRIOLA, Isabel F. Rosa. *Do analista-caipira ao caipira-analista*. Revista Junguiana. São Paulo. Sociedade Brasileira de Psicologia Analítica, 2000.

LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na História: comitivas e peões boiadeiros no Pantanal*. Campo Grande. Editora: UFMS, 2003

LEITE, Maria O. F. *Comitiva de boiadeiros no Pantanal Sul-Mato Grossense: modo de vida e leitura da paisagem*. São Paulo, 2010. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental)-Universidade de São Paulo.

LINHARES, Maria Yedda Leite. *História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)*. Brasília: Binagri, 1979.

LUCIDIO, João Antônio B. *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois (a ocupação do planalto sul Mato Grosso 1830-1870)*. Niterói, 1993. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal Fluminense.

MACHADO, Maria Clara T. *(Re) significações culturais no mundo rural mineiro: o carro de boi- do trabalho ao festar (1950-2000)*. Revista Brasileira de História, v.26, nº51, p.25-45, São Paulo, 2006.

MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e Gênese de Corumbá. In: *Geosul*, Revista do Departamento de Ciências. Florianópolis, UFSC- CCH, ano I, nº1, primeiro semestre de 1986.

MARTINS, Marcos L. *História e Meio Ambiente*. São Paulo: Annablume. Faculdades

Pedro Leopoldo, 2007.

MENESES, Ulpiano T. B. A paisagem como fator cultural. In: Yázigi, Eduardo (org.). *Turismo e Paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002.

MESSIAS, Roseane C. *O cultivo do café nas bocas do sertão paulista: mercado interno e mão de obra no período de transição, 1830-1888*. São Paulo, Editora UNESP, 2003.

MEYER, Maria Aparecida Cardozo. Tropeirismo em Bom Jesus. In: RODRIGUES, Elusa Maria Silveira; MADEIRA, Jussara Lisboa; SANTOS, Lucila Maria Sgarbi; BARROSO, Vera Lucia Maciel (orgs.). *Bom Jesus e o tropeirismo no Cone Sul*. Porto Alegre: EST, 2000.

MEYER, Mônica A. A. *Ser-tão natureza: a natureza de Guimarães Rosa*. Campinas, 1998. Tese (Doutorado em Ciências Sociais)- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, São Paulo, Editora Polis 1984

NAKAMURA, Lucy M. *Literatura oral: as narrativas populares no município de Três Lagoas*. Três Lagoas, 2003. Dissertação (Mestrado em Letras)-Universidade Federal do Mato Grosso do Sul.

NARDOQUE, Sedeval. *Renda da terra e produção do espaço urbano em Jales - SP*. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas/Universidade Estadual Paulista, 2007.

NOGUEIRA, Carlos R. *São José do Rio Preto 1852-1945 (Apontamentos para a história do grande município paulista)*. São Paulo: s/ed. 1952.

NOGUEIRA, A. X. *Pantanal: homem e cultura*. Ed. UFMS, Campo Grande. 2002.

PERINELLI NETO, Humberto;NARDOQUE, Sedeval;MOREIRA,Vagner J (Org). *Nas margens da Boiadeira territorialidades, espacialidades, técnicas e produções noNoroste paulista*. São Paulo. Editora: Expressão Popular, 1º edição, 2010.

PERINELLI NETO, Humberto. *Era a Paulista uma ferrovia “cata-café”? Apontamentos sobre o comércio de gado e as ferrovias em São Paulo (1869-1909)*. Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo, nº 32, 2008

PIGATTO, G. *Determinantes da competitividade da indústria frigorífica de carne bovina do estado de São Paulo*, 2001. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal de São Carlos.

PIMENTEL, Sidney Valadares. *O Chão é o Limite: a festa do peão de boiadeiro e a domesticação do sertão*. Goiânia: Ed. UFG, 1997.

PONTES, José Carlos. *Votuporanga, as raízes e a saga de um povo: fatos e pessoas que fizeram a cidade com verbetes de A a Z*. São José do Rio Preto: Real, 2001.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1942.

PROENÇA, A.C. *Pantanal: gente, tradição e história*. 3ªed. Campo Grande: UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul*. Dourados Editora: UFGD, 2008.

RAMOS, Danilo Paiva. *Nervos da Terra: histórias de assombração e política entre os Sem-Terra de Itapetininga-SP*. São Pulo: Annablume; Fapesp, 2009.

RONDON, J. Lucidio N. *Tipos e aspectos do Pantanal*. Cuiabá: Livraria Nobel, 1972.

ROSA, João Guimarães. *Sagarana*. Rio de Janeiro: Esditora Nova Fronteira, 1984.

SATHER, Evandro B. *Tropeiros & outros viajantes*. Niterói: PPGSD-UFF/ Edição do autor, 2003.

SENA, Divino Marcos. *Tropas e condutores em Mato Grosso: camaradas e arrieiros (primeira metade do século XIX)*. In, Revista Brasileira de História & Ciências Sociais, vol.3, nº5, julho de 2011.

SEIXAS, Genésio M. *A Estrada Boiadeira*. Jales, 1995.

_____. *Memórias de Jales: Até a instalação da comarca*. 1ª edição.
Jales: edição do autor, 2006.

SETUBAL, Maria Alice. *Vivências Caipiras: pluralidade cultural e diferentes temporalidades na terra paulista*. São Paulo: CENPEC/ Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2005.

SILVA, Acildo Leite da. Memória, tradição oral e a afirmação da identidade negra. In: *Movimento*-Revista da Faculdade de Educação da Universidade Federal Fluminense, n.1, maio de 2000. Niterói-RJ: Ed UFF, 2000-Semestral.

SILVA, Flávio Marcus da. *Subsistência e Poder: a política do abastecimento alimentar nas Minas setecentistas*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

TAUNAY, Visconde de. *Viagens de outr'ora*. São Paulo: Companhia Melhoramentos, 1921.

WISSENBACH, Maria Cristina C. Da escravidão à liberdade: dimensões de uma privacidade possível. In NOVAIS, Fernando A, SEVCENKO, Nicolau (org). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Editora Schwarcz, 1998.

YATSUDA, Enid. O caipira e os outros. In: BOSI, Alfredo (Org.) *Cultura brasileira*. 4ªed. São Paulo: Editora Ática, 1992.

ZILIANI, José Carlos. *Colonização: Táticas e estratégias da Companhia de viação São Paulo Mato Grosso (1908-1960)*. Assis, 2010. Tese (Doutorado em História)-Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista.

Autorizo a reprodução deste trabalho.

Dourados, 12 de agosto de 2013.

Natalia Scarabeli Zancanari