

Caminhos na Boiadeira: comitivas e peões boiadeiros no Noroeste paulista (1915/1940)

Natalia ScarabeliZancanari (UFGD)

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, ocorre a consolidação da exportação de gado magro se transformando numa fonte de riqueza da região matogrossense. Esses animais eram tangidos por comitivas em viagens que chegavam a durar meses até o destino final.

O gado era conduzido por peões boiadeiros, especializados na lida desses animais. Esses homens, acostumados a uma vida rude em meio a matas e cerrados, montados em lombo de burros, passaram a maior parte de sua vida a conduzir a boiada de uma localidade para outra.

A circulação de peões boiadeiros 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, criando assim 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 que foi se formando ao redor do traçado das estradas boiadeiras. A passagem das comitivas em locais já habitados permitiu que os peões boiadeiros deixassem traços culturais como seus hábitos

e costumes à população local que se encontrava na 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.

A necessidade de expandir a pecuária para outros estados incentivou sertanistas a abrirem caminhos para a comercialização de gado, cujo traçado dessas estradas significou forma de comunicação para as várias regiões.

Os recriadores de gado instalados em terras do interior paulista estenderiam suas fazendas nos limites de Barretos¹ em direção ao Porto do Taboado, nas margens do Rio Paraná. Tal caminho permitia à permanência de trocas comerciais ligadas a 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 as terras paulistas ou nestas localizadas, incluindo a beira da Estrada Boiadeira².

Assim, por volta da década de 1870 muitos pecuaristas mineiros se dirigiam rumo às terras paulistas, a fim de ali estabelecerem fazendas de recria de gado. Segundo Perinelli 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 dificultavam o avanço pioneiro, onde a população branca era bastante irrisória e dispersa (MONBEIG, 1984, p. 133-136).

As condições estruturais e naturais permitiram o desenvolvimento econômico do Noroeste paulista que tem sua formação por meio das estradas com as várias regiões do território nacional, principalmente com o Centro Oeste constituindo uma teia socioeconômica entre os estados.

Assim, a constituição de caminhos abertos por entre as matas encurtaria 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 de 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, de modo a facilitar o comércio de gado.

Desta maneira, a presença desses condutores de carga em ambientes rurais estreitaria relações nas fronteiras, facilitando a entrada nos sertões do 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”.

(...) 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 redobram (2003, p.49, 50).

As paragens dos boiadeiros nas beiras das estradas formaram 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 Pontes (2001) no caminho próximo a São José do Rio Preto estabeleceu-se uma casa comercial para abastecer os peões boiadeiros, durante sua passagem pela Estrada Boiadeira que veio a se transformar na cidade de Votuporanga: “(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 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, caso da Vila Carvalho (próxima de Votuporanga) e Vila Jataí (atual Tanabi), situadas na Estrada do Taboado. Em meio as rotas e caminhos de boiadas a cidade de São José do Rio Preto tiraria

proveito do crescente comércio de bovinos. Última localidade reconhecida do território paulista.

Os boiadeiros e 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, na medida em que as cidades se constituíram ao redor das estradas boiadeiras.

Segundo Monbeig os criadores de gado, “aqueles que abriram caminhos, inaugurando os espigões permitiu que se formassem núcleos de povoamento que serviram de ponto de apoio a prática da pecuária pioneira” (1984, p.133-137). Comerciantes fixavam-se nas margens das estradas, proporcionando aos modestos pioneiros contatos constantes com o resto do mundo. 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, o mesmo autor indicava as transformações provocadas pela estrada em Rio Preto “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 Monbeig:

(...) 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 do gado era, portanto, intensa na região Noroeste paulista, onde centenas de bovinos eram guiados pelos peões boiadeiros em comitivas. A cada fim de tarde a boiada parava em um pasto a beira da estrada, para que os boiadeiros pudessem verificar o estado dos animais e se abrigarem em um

rancho para dormir. Essa circulação de tropas acontecia em diferentes regiões pioneiras, onde o gado não só acompanhava os grandes eixos de comunicação, orientados para São Paulo, mas fazia também com que os corredores das estradas desenhasssem os traçados dos estados brasileiros.

Deste modo, algumas das cidades do interior paulista se integraram em locais conhecidos como sertões e se transformaram em paragens ou também chamado de ponto de pouso para os condutores e peões boiadeiros. Assim descreve Roseane Carvalho:

(...) Nos longínquos sertões começaram a surgir casas de paragem juntamente para servir aos viajantes. Essas paragens podiam ser ou acomodações construídas pelos próprios fazendeiros que já estavam estabelecidos nesses sertões ou instalações comerciais (2003, p.24).

Essas freguesias eram situadas próximas as principais estradas que ligavam as regiões, destinadas inicialmente a atender aventureiros, viajantes, tropeiros e peões boiadeiros que tinha uma vida instável e itinerante, dedicada a 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 sertões 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 Roseane (2003), essa prática é 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 boiadeiros e tropeiros se abastecerem e descansar das longas viagens. Com o passar do tempo, o pouso recebe moradores fixos, onde ganha uma venda ao lado, 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 infraestrutura tropeira” (SATHER, 2003, p.131). Neste caso, é bastante nítida a contribuição que a ocupação do tropeiro teve para o desenvolvimento econômico, urbano e social do Noroeste paulista.

Os moradores destas áreas passaram de alguma forma a tirar proveito das longas marchas que, naquele instante, se tornavam mais frequentes em direção à Barretos onde o comércio de animais girava em torno do frigorífico³, bem como estavam situados os compradores de animais dos frigoríficos localizados na capital paulista. A região também se destacava pelas atividades criatórias e de invernadas polarizando o comércio de gado proveniente do 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 invernadas 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 do 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 nas margens da Estrada Boiadeira. A posição geográfica dessa Estrada

beneficiava o comércio entre os estados de criação e invernadas, aumentando o fluxo de gado nessa região e integrando as áreas isoladas. Na franja pioneira, as invernadas 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.

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 boiadeiros e os fazendeiros criadores de gado, “podendo ou não ser donos de casas comerciais” (1993, p.153). Deste modo, entre fazendeiros e peões boiadeiros existia uma interdependência em diferentes níveis na formação da fazenda, em seu desenvolvimento e manutenção.

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 o sal, querosene e aguardente aos criadores” (PERINELLI, 2010, p.65).

Nos anos de 1920, o comércio de gado magro com invernadas 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 invernadas julgando ser mais lucrativo.

Essas invernadas se localizavam no Noroeste paulista por onde seguia o traçado da Estrada Boiadeira até o frigorífico de Barretos. A região de

Barretos 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. Segundo 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 do Mato Grosso, chegavam aos abatedouros com o gado bastante magro e cansado devido as longas viagens. Nessa locomoção o gado perdia muito peso, por isso a ideia das internadas nas terras da Noroeste paulista. Segundo Monbeig (1984, p.110) 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 paulista. Diante da importância da pecuária, peões boiadeiros eram contratados para tanger o gado nas estradas boiadeiras, ligando áreas de cria, recria, internagem e abate. Esses caminhos eram repletos de boiadas caracterizando as terras localizadas no Oeste paulista e sul de Mato Grosso.

A passagem das comitivas era como um espetáculo que ocorria todos os dias pela Estrada Boiadeira. Naquele momento, grande quantidade de gado matogrossense era levada para Barretos. Nesse sentido, a presença do peão 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 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 tratos ao tempero e arranjava o ligal, o couro inteiriço e ressecado que servia de tablado, dispoendo 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).

Esses frigoríficos recebiam gado de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás, regiões limítrofes das terras paulistas, especialmente aquelas próximas das divisas formadas pelo rio 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.

Neste caso, as comitivas representavam o meio de transporte mais antigo de conduzir o gado que permanece 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 um meio transporte para o gado. Destaca-se, neste cenário, a capacidade de vencer as longas distâncias, o que pode assegurar a presença constante dos peões boiadeiros nas regiões onde se encontravam presentes o comércio de gado. Em certo momento é possível concluir que o conhecimento do cotidiano da viagem era predominante na escolha do peão 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 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.

Deste 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.

Ao longo do tempo, as mudanças impulsionadas pela modernização da pecuária devido as transformações tecnológicas interferiram no traçado da Estrada Boiadeira, assim como nos meios de transporte do gado.

As rodovias permitiram o tracejo de veículos dentre eles os caminhões gaiolas e o trem, substituindo na maioria dos casos as comitivas de gado, se tornando presente apenas em regiões onde os caminhões não conseguem entrar. As fazendas são transformadas em espaços produtivos, “a presença de comitivas não mais possui o caráter de visita, mas de clientes (hóspedes) que devem remunerar pelo uso desse espaço” (LEITE, 2003, p.140). Assim a função de condutor e peão boiadeiro se transforma com a mecanização do campo, tornando sua aparição cada vez mais rara na pecuária.

A Estrada Boiadeira foi se restringindo ao tráfego de poucos carros de boi, traslado de gado, boiadeiros e viajantes, perdendo espaço para as rodovias e trilhos do trem, onde seu traçado vai desaparecendo, mantendo vivo apenas nas lembranças de quem viveu nas épocas em que grandes manadas de gado passavam pela estrada, em que as patas dos bovinos quebravam o silêncio das matas. Deste modo, as distâncias foram se encurtando. As viagens

se tornam mais rápidas e os caminhões permitem que o gado não perca peso, destinando ao abate.

Assim, a pecuária bovina era quem determinava a estrutura fundiária nas áreas a serem ocupadas, na medida em 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 que ao longo do tempo se transforma com a modernização do campo.

¹A cidade de Barretos localizada na região Noroeste paulista 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, onde predominavam as “invernadas”.

²O nome Estrada Boiadeira teve origem devido o fluxo de gado vindo de Mato Grosso até pp frigorífico de Barretos (SP)

³Companhia Frigorífica Anglo Pastoril

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

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.

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

LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na História: comitivas e peões boiadeiros no Pantanal*. Campo Grande. Editora: UFMS, 2003

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.

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.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*, São Paulo, Editora Polis 1984.

PERINELLI NETO, Humberto; NARDOQUE, Sedeval; MOREIRA, Vagner J; (Org). *Nas margens da Boaideira: territorialidades, espacialidades, técnicas e produções no Noroeste 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.

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.

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

SEIXAS, Genésio M. *A Estrada Boiadeira*. Jales, 1995.