

O DESBRAVAMENTO DA ALTA SOROCABANA POR UM BANDEIRANTE MODERNO -- CAPITÃO FRANCISCO WHITAKER.

Poucas vêzes os participantes dos acontecimentos históricos de relêvo têm consciência de que estão realizando algo que alterará os fundamentos de uma comunidade ou nação.

Ainda mais raro é aquêle participante consciente se preocupar em relatar para a posteridade o que presenciou ou ajudou a fazer. Os depoimentos pessoais dos acontecimentos históricos são raros e o estudioso se alvoroça quando encontra um relatório que descreve, informa, explica sôbre um episódio histórico. Vejam a importância da carta de Pero Vaz de Caminha, da Retirada da Laguna ou do Diário de Maria Graham.

A exploração e o povoamento do oeste paulista nos últimos 50 anos é uma história que ainda está por se fazer. Estamos nos dedicando ao estudo do desbravamento de parte desta região, a Alta Sorocabana, trabalho que nos está empolgando pela sua beleza e importância. Durante as nossas pesquisas, afortunadamente, descobrimos um documento elaborado por um desbravador destes sertões, um verdadeiro bandeirante moderno, que nos prestou valiosas informações. Trata-se de uma memória ditada pelo Capitão Francisco Whitaker ao seu afilhado, Sr. Francisco Antônio Esteves, onde relata o seu trabalho de pioneiro, de desbravador dos sertões da Alta Sorocabana. Com uma objetividade e percepção da importância da sua obra, mas sem empáfia ou falsa modéstia, relata a travessia do Tietê e Paraná, a luta com os índios e as doenças, a derubada da mata, a formação da Cia. Viação São Paulo-Mato Grosso que se dedicou à criação e transporte de gado pela Estrada Boiadeira que ligava os campos de Vacaria em Mato Grosso a Campos Novos do Paranapanema no Estado de São Paulo.

O original deste escrito está em poder do sr. Francisco Antônio Esteves, fazendeiro na cidade de Indiana, Estado de São Paulo, extremoso afilhado do Capitão Whitaker que nos cedeu. A êle o nosso agradecimento pela gentileza com que atendeu o nosso pedido para a divulgação do documento.

*

Do livro “**A Família Aguiar Whitaker**” (**Estudo genealógico, biografia dos seus fundadores e alguns descendentes, através da documentação escrita, tradição oral e recordações pessoais do Autor**) de Edmur de Aguiar Whitaker, editado pelo autor em São Paulo em 1950, retiramos os dados biográficos conhecidos do Capitão Whitaker, que se seguem.

Francisco Guilherme de Aguiar Whitaker, o Capitão Chico Whitaker como era geralmente conhecido, nasceu em 10 de março de 1864 na Fazenda Paraíso, de propriedade de seus pais em Limeira.

Quase nenhum informe possuímos acêrca dos seus primeiros anos de vida. Sabemos que, bem cêdo, deixou a casa paterna, para trabalhar e encarrear-se. Já maduro, mas ainda cheio de vigor, deu início à grande aventura de sua vida: o desbravamento das bacias dos rios do Peixe, Santo Anastácio e baixo Paranapanema, no Estado de São Paulo e zona fronteira com Mato Grosso. Nesta época, era gerente das fazendas do Cel. Arthur Diederichsen na região de Ribeirão Prêto.

Desde a sua fundação até o dia 7 de setembro de 1922, o Cel. Whitaker foi o superintendente da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso. Ao deixar a direção da emprêsa, retirou-se para a sua fazenda Santa Maria, terras adquiridas em nome próprio, perto de Indiana, onde residiu até a sua morte.

O Capitão Whitaker faleceu em 20 de setembro de 1944, legando seus bens aos parentes e instituições de caridade, as quais sempre foram socorridas, durante a sua existência, pela sua generosidade. Era mesmo apelidado de Pai da Pobreza. Os jornais da capital **Correio Paulistano**, de 22 de setembro de 1944 e **O Estado de São Paulo**, de setembro de 1944, noticiaram amplamente o seu falecimento.

*

* * *

RECORDAÇÕES.

Muito afastado de qualquer pretensão a historiador, apenas vou dar aqui as principais informações para que, futuramente, algum patriótico historiador possa, com verdade, clareza e justiça escrever a história do desbravamento da grande região, outrora sertaneja, tributária da Alta Sorocabana, cujo povoamento foi iniciado com a fundação de Indiana e Pôrto Tibiriçá naquele remoto e vasto sertão de nosso Estado.

Até o ano de 1906, as bacias do Rio Feio, rio do Peixe, Santo Anastácio e baixo Paranapanema, figuravam nos mapas de São Paulo como “zona desconhecida e desabitada”. Do lado de Mato Grosso, a parte fronteira, se achava nas mesmas condições, e os habitantes do sul desse Estado só poderiam alcançar a Capital de São Paulo e Rio de Janeiro, pelo Paraguai ou Uberaba, obrigados a percorrer mais de duzentas léguas para alcançar ponto de Estrada de Ferro.

Havia, portanto, grande e premente necessidade de abrir-se comunicação entre estes dois Estados.

Mas, o empreendimento era dispendioso e de difícil execução. Os próprios governos de São Paulo e Mato Grosso dêle se arreceavam.

Foi, então, quando o Dr. Francisco Tibiriçá, paulista de antiga e fina raça, patriota e empreendedor, entrando em entendimentos com os governos de São Paulo e Mato Grosso, obteve concessão para abrir uma Estrada de Rodagem que, partindo de São Mateus, na comarca de Campos Novos do Paranapanema, Estado de São Paulo, atravessando o rio Paraná, fôsse ter a Vacaria, no Estado de Mato Grosso.

Precisando, porém, o Dr. Tibiriçá de um sócio para ajudá-lo a realizar empreendimento de tal monta, neste sentido entendeu-se com o Cel. Arthur de Aguiar Diederichsen, proprietário de grandes fazendas de café em Ribeirão Preto, e com razão tido e havido, como homem de ação e empreendedor; e pelo lado materno também paulista de velha raça.

O Cel. Diederichsen, sempre entusiasta dos grandes projetos, achando a idéia bela e patriótica, e cuja execução, para homem de seus recursos e energia, seria “canga”, com tôda boa vontade e ânimo, entrou em acôrdo com o Dr. Tibiriçá e organizaram, então, a firma Diederichsen & Tibiriçá, sob a qual teve início êsse empreendimento.

Para execução desse patriótico plano, foi combinado o seguinte: o Dr. Tibiriçá se encarregaria da abertura da Estrada do lado de Mato Grosso e da instalação e gerência do Pôrto Tibiriçá, ficando a cargo do Cel. Diederichsen, abrir a Estrada do lado de São Paulo, e fornecer à firma tudo de que ela necessitasse para levar avante a emprêsa.

Assim combinado, o Dr. Tibiriçá seguiu para Mato Grosso ali atacando imediatamente os serviços que ficaram a seu cargo executar. E o Cel. Diederichsen, a cujo cargo ficara a abertura da Estrada do lado de São Pau-

lo, entendendo-se comigo propôs-me a direção desse serviço.

Atraído pelo desconhecido e lenda dos nossos sertanejos, aceitei com entusiasmo a incumbência, e vindo a Campos Novos, de onde a Estrada devia partir em demanda do rio Paraná(ali contratei a sua abertura com o Cel. Francisco Sanches de Figueiredo, chefe político de real prestígio neste sertão e grande conhecedor dos hábitos e ardis dos índios coroados, com os quais já tivera sangrentos encontros. Foi ele, um dos sertanejos que mais concorreram para manter em respeito essa altaneira e aguerrida tribo dos coroados que, por longos anos, herôicamente defendeu a entrada dos nossos sertões, onde, em plena liberdade e felizes, criavam seus filhos, futuros defensores desse resto da Pátria de seus antepassados. Iam ser agora perturbados. Mas... que fazer? A civilização tem exigências e o progresso não tem coração.

O Cel. Sanches, conhecedor de tôdas as dificuldades que iria encontrar, de tudo se preveniu, e, organizando uma grande turma de sertanejos experimentados, em maio de 1906, deu início aos trabalhos, partindo de São Mateus, rumo ao Paraná, em Pôrto Tibiriçá.

Acompanhei o serviço, da Bôca da Mata ao Pouso Feio, donde voltei a Ribeirão Prêto atender à administração das fazendas do Cel. Arthur Diederichsen, cuja gerência estava a meu cargo.

Quando voltei, já o Cel. Sanches estava acampado no Córrego do Feiticeiro. Ali fiz canoas e com cinco companheiros embarquei no Ribeirão Santo Anastácio, em demanda do Paraná.

Na manhã do quinto dia de penosa navegação, a proa da minha tosca, porém, sólida piroga, banhava-se nas claras e profundas águas do grande rio. O panorama era deslumbrante. A vista rio abaixo, não encontrava terra. Era céu e água. Depois de gozar algum tempo esse maravilhoso panorama, aportei a ilha que ali existe, quase em frente à barra do Santo Anastácio, onde permaneci os dias necessários para explorar o barranco de Mato Grosso e escolher o ponto mais apropriado para abertura do Pôrto.

Terminada esta exploração e resolvidas as derrubadas que eram necessárias ali se fazerem, subi novamente o Santo Anastácio, encontrando o Cel. Sanches já acampado na Areia Dourada. A distância dali ao Paraná era curta, a turma do Cel. Sanches estava completa, havia saúde e ordem, e o pessoal com pressa de chegar ao Paraná. Podia-se dizer que a Estrada estava aberta. Dei então instruções ao Cel. Sanches quanto às derrubadas

que êle teria de fazer, na margem do rio, para abertura do Pôrto, pastos e roças e voltei para Ribeirão Prêto.

Ali chegando, fiz ao Cel. Diederichsen, clara e minuciosa exposição de tudo que fiz e observei, tanto no rio Paraná como nesta zona, e também das possibilidades futuras. Fui então por êle informado de que o Dr. Tibiriçá, tendo já terminado em Mato Grosso a parte que ficara a seu cargo executar, já se achava de volta a São Paulo, e, por motivos de saúde, não poderia mais se encarregar da instalação e gerência do Pôrto Tibiriçá. À vista dêste primeiro imprevisto, o Cel. Diederichsen me propôs encarregar-me eu, e então, definitivamente, de executar os planos da empresa. Embora conhecendo perfeitamente todos os perigos, dificuldades e desconfortos que iria enfrentar, aceitei.

Nessa ocasião, a maior dificuldade que encontrávamos, era sôbre os transportes para abastecimento do pessoal que trabalhasse em Pôrto Tibiriçá. A Sorocabana estava ainda em Mandurí, sessenta léguas de distância, e os carreiros e tropeiros desta zona não se animavam a fazer a travessia da mata, receosos dos ataques dos coroados, sôbre cujas façanhas, havia aqui histórias terrrificantes. À vista disto, resolvi fazer os nossos transportes pelo rio Tietê, começando pelo da minha expedição. Mas, precisávamos então quase que de uma frota, pois além do pessoal, era preciso trazer também um grande carregamento de viveres, sementes, ferramentas para todos os misteres, enfim, tudo que requer a instalação de um estabelecimento desta natureza. Além disto sabíamos que a navegação do Tietê era muito perigosa. Portanto, era preciso que esta frota fôsse organizada e dirigida por pessoa prática e de grande competência. Eu nada entendia ainda, de navegação de tal natureza.

Apelamos então para a reconhecida competência do Cel. Paulino Carlos de Arruda Botelho. Paulista dos legítimos, homem de ação e velho "Almirante" do Tietê, onde era fazendeiro. Assim combinado, enquanto o Cel. Paulino Carlos, em Ibitinga, organizava a frotilha, eu, em Ribeirão Prêto, organizava o pessoal que teria de descer comigo e reunia mantimentos, ferramentas e tudo o mais que requer uma expedição para tal fim.

Em fins de novembro estava a frotilha pronta e ancorada no Pôrto Laranja Azêda, na Comarca de Ibitinga, onde também já se achavam reunidas tôdas as cargas destinadas a Pôrto Tibiriçá.

No dia vinte e oito dêsse mês, eu ali chegava com o pessoal completo e pronto para descer. No mesmo dia chegava também, com a sua turma de pilotos e voguei-

ros, o sr. Pedro Passos, velho conhecedor do Tietê e Paraná e respeitado chefe de monções. No dia seguinte, sob a direção suprema do Cel. Paulino Carlos, as barcas tôdás foram carregadas, e entregues, cada uma ao seu pilôto, sob a direção direta do Sr. Passos.

No dia 1.º de dezembro de 1906, ao despontar do sol, sob o comando em chefe, do Cel. Paulino Carlos, a nossa flotilha, composta de nove barcas de madeira e uma grande lancha de ferro, largava as amarras no pôrto Laranja Azêda, e veloz deslizava Tietê abaixo em demanda do Paraná.

Nesse dia almoçamos no Pôrto do Vamicanga, onde nos esperava o Sr. Ovídio Braga, sobrinho do Cel. Paulino Carlos e que mais tarde, com seu bom senso, calma e competência, tão bons serviços prestou a esta emprêsa.

Ali recebemos os últimos recursos de que a nossa flotilha precisava e continuamos a rodar pelo sertão do Tietê abaixo, até o Salto do Avandava onde chegamos ao fim de alguns dias de penosa e perigosa navegação.

Ali falhamos alguns dias para se fazer a varação, que consiste em tirarem-se as barcas fora d'água, acima do Salto, e arrastá-las por terra, contornando êste e novamente lançá-las ao rio, logo abaixo, em ponto navegável. Êste serviço é moroso, pesado e muitíssimo trabalhoso. Ali tivemos também de reparar as barcas que se estragaram de encôntro às traioeiras pedras do Tietê que estava muito baixo. Porém, o sempre eficiente comando do Cel. Paulino Carlos tudo previa e acudia. Reparadas as barcas, foram elas novamente carregadas, já abaixo do Salto, sem falta de um só volume ou qualquer outro fato a lamentar-se; tal foi a eficiência do comando do Cel. Paulino Carlos. Estava cumprida a missão do "Almirante" do Tietê, que era dirigir a flotilha até o Avandava, durante cujo trajeto eu devia habilitar-me a assumir o seu comando.

Terminados os últimos preparativos e a marinhagem a postos, o Cel. Paulino Carlos acreditando ter me transmitido todos os conhecimentos que um "Almirante" deve possuir, transferiu-me o comando da flotilha e com um grande abraço de despedida nos separamos.

Ele, rio acima, gozando a alegria que o êxito nos traz, recolhia-se aos seus penates. Eu, rio abaixo, apreensivo, e perfeitamente consciente das grandes responsabilidades que me pesavam sôbre os ombros, só tinha para arrimo moral, a grande Deusa que jamais abandonará o homem, a Esperança.

No fim de alguns dias de trabalhosa e arriscadíssima viagem, chegávamos, sem fato algum a lamentar, ao

Salto do Itapura, antiga Colônia Militar, há dezenas de anos abandonada, mas cujas ruínas atestam ainda, a enorme soma de energia ali outrora despendida em defesa de nossa Pátria ameaçada pelo ditador paraguaio Francisco Solano Lopez. Nesta Colônia, ainda quando guarnecida pelas forças do Império, nasceu o exímio piloto "Corró", o mais hábil e arrojado piloto do Tietê. Era o maior conhecedor dos canais, corredeiras e perigos dêsse traiçoeiro rio. Do Avanhandava para baixo foi êle o nosso guia; sempre alegre e jocoso, logo conquistou o coração de todos.

No Itapura permanecemos alguns dias, para fazer a sua varação e reparar as barcas já bastante avariadas pelos inevitáveis trompázios, que a perícia do Corró, apenas conseguia não serem fatais. No dia 28, à tardinha, a flotilha tôda, perfeitamente reparada, flutuava ancorada abaixo do Salto, já carregada e pronta para partir. Estava vencida a mais penosa e perigosa etapa de nossa viagem. Ali pernoitamos, pela última vez no lendário Tietê.

No dia seguinte pela manhã, eu já então conscientemente confiante na eficiência do meu comando, mandei soltar as amarras e duas horas depois a nossa flotilha entrava no grande rio Paraná.

A grandeza do panorama que êsse majestoso rio nos oferecia, a todos, empolgou-nos. Reinava já alegria na tripulação. A confiança no êxito da nossa expedição, que as agruras da navegação do Tietê começara já a arrefecer, voltava novamente e o entusiasmo invadia todos os corações. Tal era a grandeza e majestade dessa natureza para cujo seio o Destino nos impelia.

Os perigos tinham desaparecido com o Tietê. A navegação no Paraná era franca e bela. Pôrto Tibiriçá estava perto. A tripulação queria chegar, vibrava. Os vogueiros curvados sôbre os cabos de suas vogas davam tudo que podiam em fôrça e energia. A flotilha voava, Paraná abaixo, em demanda do Pôrto Tibiriçá, têrmo de nossa viagem.

Então o chefe da flotilha, já seguro dêste primeiro êxito do seu empreendimento, num último olhar de despedida vislumbrando ao longe, do Tietê apenas a sua barra, dêle se despediu com saudades e gratidão, pois se nêle tanto sofreu, também muito aprendeu.

Nesse dia e seguinte pernoitamos no barranco do Paraná. E no dia 1.º de janeiro de 1907, ao meio dia, depois de trinta e um dias de penosa navegação, a nossa flotilha estava ancorada no Pôrto Tibiriçá. Era o têrmo da nossa viagem. A primeira etapa estava vencida.

No dia seguinte o Sr. Pedro Passos, chefe da marinhagem, e que tão bons e valiosos serviços nos prestou, deu descanso ao pessoal e no outro dia, embora o Paraná estivesse transbordando, de gancho, voga e forquilha, zarpou para o Tietê, sua morada e de quase todos os companheiros que com êle vieram e voltavam. Ficamos sós.

Contamo-nos. Éramos vinte e cinco ao todo. Estávamos completamente isolados do resto do mundo e só podíamos contar com os nossos próprios recursos. Esta situação impressionnou-nos.

Aqui começa a ingente luta que tive de enfrentar para instalação do Pôrto Tibiriçá. O Cel. Sanches havia executado com pontualidade os serviços que ficaram a seu cargo. A estrada estava aberta e as derrubadas prontas, porém, estas completamente perdidas; tinham sido queimadas fora de tempo pelos índios chavantes. Este foi o maior e mais grave contratempo que na minha chegada soufri.

Eu contava com essa derrubada para as plantações necessárias para a alimentação do pessoal. Outra derrubada não podia fazer; estávamos já fora da estação própria. A situação era grave.

Devido à impossibilidade de se encontrarem carreiros ou tropeiros que se encarregassem do transporte de gêneros para o Pôrto, pois todos êles pelavam-se de medo dos coroados, havíamos resolvido fazer pelo Tietê os transportes que fôsem necessários, até que o Pôrto tivesse produção de cereais. Ora, tendo eu, na minha descida pelo Tietê, verificado o quanto a sua navegação é precária, e estando perdida a derrubada feita pelo Cel. Sanches, só nos restava uma solução: afrontar, de qualquer forma, os perigos da travessia da mata, e por ela transportar nossas cargas.

Estudando o caso com a atenção que êle merecia, vi de pronto que, a primeira coisa que tínhamos a fazer, para que esta solução não falhasse e garantisse definitivamente os serviços de transportes para o Pôrto era estabelecer na boca da mata e fim dos campos do Laranja Doce, um pôsto de recursos, para onde viria um homem animoso e prático, dirigi-lo.

Eis a razão primeira da fundação de Indiana.

Fazendo minucioso relatório de tudo, escrevi ao Cel. Diederichsen pedindo-lhe que, se tivesse de acôrdo, me mandasse imediatamente ao Pôrto o Sr. Alonso Junqueira, homem prático, animoso e de ação, que nesse tempo administrava a Fazenda Nôvo Niagara, próxima à estação de Manduri.

No mês seguinte, fevereiro, chegava ao Pôrto o Sr. Junqueira, com carta do Cel. Diederichsen concordando com tôdas as minhas sugestões e autorizando-me a dar ao Sr. Junqueira as necessárias instruções.

Depois de tudo maduramente estudado e o plano, para a fundação dêsse pôsto, definitivamente estabelecido, o Sr. Junqueira voltou ao Nôvo Niagara onde ia organizar turma e prevenir-se de tudo que era necessário para vir pôr em execução o plano combinado.

Infelizmente o Sr. Junqueira apanhou febres durante o tempo em que esteve no Pôrto e só no dia quatro de junho pôde chegar ao lugar onde se acha hoje a sede da Fazenda Indiana. Ali abarrancou-se e no dia seguinte armava o primeiro rancho coberto de zinco que êste sertão viu. Estava fundada Indiana.

Durante êste tempo eu lutava no Pôrto com grandes e imprevistas dificuldades. Explorando a margem de Mato Grosso verifiquei, que devido aos seus grandes banhados e pantanaes, só existia ali um lugar que se prestava para Pôrto de embarque de gado, que é na barra do rio Pardo com o Paraná. Porém, êste, quando ali cheguei, já estava tomado pelo Major Manuel da Costa Lima, vulgo Major Cecílio, também concessionário em Mato Grosso de uma estrada de rodagem para o mesmo fim que a nossa.

Major Cecílio, matogrossense prestigioso, de ação, enérgico e sagaz, logo que soube que em São Paulo se iniciava a abertura da nossa estrada, não titubeou; imediatamente abriu a sua e tomou posse da barra do rio Pardo para onde transportou uma pequena lancha a vapor já bastante trabalhada e com a qual tencionava fazer a travessia do Paraná e inaugurar a sua estrada. — Verificado não haver outro ponto em condições de servir para Pôrto, só nos restavam dois caminhos. Abrir luta, ou entrar em acôrdo com o Major Cecílio. Preferimos êste. Mas, isto era difícil. O Major era duro e dava grande valor a sua concessão. Finalmente, depois de penosas demarches conseguimos chegar a um acôrdo. O Major Cecílio vendeu-nos a sua concessão, inclusive a lancha com a qual, muito embora fraca e perigosa, iniciei a travessia do Paraná. A maior dificuldade estava vencida. Mas... ainda faltava muito.

Era preciso fazer as derrubadas para as instalações, roças e pastos, construir os prédios para a instalação do Pôrto e seu pessoal, construir a balsa, transportar e montar vapores, fazer a ponte sôbre o Santo Anastácio, enfim, tudo quanto requer uma empresa desta natureza. Quase todo o pessoal atacado de impaludismo, desanimava. Não tínhamos bois carreiros para transporte do

material para as construções. O tempo de muita chuva não permitiu que se queimassem as derrubadas; enfim uma série interminável de ingentes dificuldades e contratemos que só mesmo uma firme vontade de vencer poderia enfrentar.

Finalmente tudo foi vencido, e antes do fim do meu segundo ano de estada naquele lugar a primeira parte do nosso programa estava terminada. O Pôrto estava instalado com tôdas as suas dependências e reservas; a balsa pronta; o vapor montado e já fazendo a travessia em ótimas condições; a ponte do Santo Anastácio pronta, todos os serviços de terra e água organizados; o pessoal completo; a Estrada Boiadeira em franco trânsito e o nome desta Empresa, já então, Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso cercado de grande prestígio tanto aqui como em Mato Grosso, onde a ela só se referiam com simpatia e respeito. A minha missão estava terminada.

Entregando então a gerência do Pôrto Tibiriçá ao Cel. Paulino Carlos, e, consciente de ter, com lealdade e perseverança, cumprido o meu dever, retirei-me para Ribeirão Preto à procura de algum repouso, de que tanto carecia.

Preciso agora, solenemente consignar aqui que, os meus esforços ali dispendidos, jamais teriam conseguido o êxito que os fatos demonstram, se não fôra a tenacidade do Cel. Diederichsen. Os imprevistos, começando pela compra da concessão do Major Cecílio no valor de duzentos contos mais ou menos, e com a qual não se contava, obrigaram-no a dispêndios maiores, muito maiores do que se esperava. As dificuldades de ordem material apresentaram-se maiores, mas muito maiores, do que se supunha.

Mas sua férrea vontade de levar avante esta empresa nunca esmoreceu. A tudo êle resistia e providenciava. Nunca soufri no Pôrto as conseqüências da mais leve falta de providências. O serviço de retaguarda, do qual o êxito dos empreendimentos sempre dependeram, era perfeito.

II

Chegando a São Paulo e expondo ao Cel. Diederichsen o que se podia esperar do trânsito espontâneo pela nossa Estrada, verificou-se, com tôda expectativa, que era insuficiente para remunerar o capital já tão elevada que esta Empresa então representava.

A produção de gado do sul de Mato Grosso saía tôda para Minas e Barretos. A corrente para aquêles mer-

cados já estava estabelecida. Portanto, era preciso atraí-la para o nosso Pôrto. Mas, não havendo ainda invernações na Alta Sorocabana, era preciso canalizá-la para as invernações de outras zonas. Mas isto era difícil. Da ação espontânea dos criadores de Mato Grosso nada se podia esperar. A sua freguesia era toda mineira. Tornava-se, portanto, imperiosa a intervenção da nossa Empresa, nesse mercado.

Mas, de que modo? Ela não estava preparada para isso.

Foi então, quando surgiu a idéia de transformar-se a Indiana, de simples entreposto, num grande centro distribuidor do gado de Mato Grosso.

Tomada esta resolução, fui a Mato Grosso estudar todas as suas possibilidades.

Percorrendo quase todo o sul de Mato Grosso, estudando suas possibilidades, criação, sistema de trabalho e hábitos, tive ensejo de travar duradouras relações de amizade com o seu heróico, inteligente e hospitaleiro povo.

Na minha volta, apresentando o meu relatório ao Cel. Diederichsen, ficou definitivamente resolvido ampliar a nossa Empresa com mais outros ramos de atividade, sendo as principais o negócio de gado e estabelecimento de casas comerciais em ponto onde pudessem ser abastecidas pela nossa navegação do rio Paraná e seus afluentes.

Naquele tempo, em Mato Grosso, a não ser o comércio de gado, qualquer outro ramo era quase impossível, pela carência de transportes. Ora, podendo a Companhia de Viação navegar os rios que desciam daquele Estado, esta dificuldade, para ela, não existia. Portanto, qualquer comércio dependente de transporte que ela ali estabelecesse, por muitos anos ainda, seria quase que, privilégio seu. Esta foi a razão capital das nossas casas comerciais em Mato Grosso.

III

Tudo maduramente estudado e combinado, voltei a Mato Grosso e ali tomei as necessárias providências para estabelecimento de uma casa comercial em Pôrto Alegre, servida pela nossa navegação do Inhanduí, e outra em Entre Rios, grande centro criador, garantida pela nossa navegação do Ivinhema.

Naquele tempo, em Entre Rios, só existiam algumas casinhas à beira do córrego e o ponto que os moradores indicavam para o largo da futura Matriz. Para poder demarcar o terreno onde seria edificada nossa casa de comércio, me foi preciso demarcar e esquadrear o Largo

e determinar e alinhar as futuras ruas, para só então, poder fixar o ponto para edificação do prédio, cuja primeira estaca foi por mim cravada em presença dos grandes da terra que já começavam a ter confiança no futuro.

Pôrto Alegre seria o centro da secção de Mato Grosso e para ali seriam canalizados todos os negócios de gado a se fazerem nesse Estado! Ali seriam recolhidas as boiadas que se comprassem. E à proporção que fôsem entrando e descansando, depois de selecionadas, iriam seguindo para Indiana, que se tornaria então o maior centro distribuidor de gado de engorda que São Paulo iria ter.

Entusiasmado por êsse plano, que só a fatalidade poderia fazer falhar, à sua execução dediquei-me com tôda energia de que a minha natureza foi capaz. Bem pouca, talvez. Porém, bastou.

Terminados os serviços que era possível serem feitos por mim em Mato Grosso; adquiridas as propriedades e terrenos que na ocasião era possível serem adquiridos; tomadas as providências, para a aquisição dos campos de que precisávamos para a formação de um grande centro aquisidor em Pôrto Alegre; e delineado o plano geral para a secção de Mato Grosso, voltei a São Paulo.

Apresentando ao Cel. Diederichsen o meu relatório, depois de tudo bem estudado e refletido, combinamos os últimos detalhes.

Nessa ocasião, aceitando, então definitivamente, a Superintendência da Companhia de Viação que o Cel. Diederichsen me oferecia, transportei-me para Indiana, centro natural e obrigatório de tôdas as administrações da Companhia de Viação. Ali fixei residência para poder estar sempre em contacto direto com tôdas as secções, e assim, e só assim, poder, conscientemente, superintendê-las.

IV

O Sr. Alonso Junqueira, fundador de Indiana, onde residia assumindo a gerência da secção de Mato Grosso e para ali transportando-se, fundava Pôrto Alegre e o preparava para o fim a que se destinava.

O Cel. Paulino Carlos, no Pôrto Tibiriçá, com a sua incansável atividade e energia, explorava rios, montava vapores, regularizava a travessia e tudo providenciava com eficiência.

Eu, na Indiana, sob a pressão dos coroados, que depois do assalto que ali nos deram com sacrificio de três vidas da nossa gente e que por muitos anos nos rondaram, fazia explorações, comprava e dividia terras, abria estradas e veredas, instalava retiros, planejava e executa-

va as instalações que ali existem ou os seus vestígios e superintendia tôdas as outras secções.

Mais ou menos um ano depois de ter a Companhia de Viação resolvido ampliar a sua Empresa com mais êstes ramos de atividade, as suas bases de operações estavam fundadas e estabelecidas.

Indiana, com suas ramificações que se completavam em Mato Grosso, garantia pastagens e abrigo em ótimas condições, para um movimento anual de milhares e milhares de reses e tornava-se, para o fim a que se destinava, a mais completa e importante organização de São Paulo e Mato Grosso.

Em Mato Grosso, o Sr. Junqueira completava as instalações de Pôrto Alegre e ali abria a nossa primeira casa comercial.

No Pôrto Tibiriçá, o Cel. Paulino Carlos, já com mais um vapor montado, iniciava a navegação do Paraná, Inhanduí e Ivinhema.

Em Indiana, eu já com as instalações mais necessárias prontas, vendia e entregava em Faxina, ao Cel. Natinho de Almeida a primeira boiada comprada em Mato Grosso pela Companhia de Viação.

A Empresa estava instalada. Suas principais possibilidades já em franca atividade e o caminho para entrada dos futuros bandeirantes e sertanistas estava aberto. A minha missão estava terminada.

V

Vejamos agora as conseqüências, diretas e indiretas, decorrentes do empreendimento que a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso acabava de realizar. Foram enormes.

O sul de Mato Grosso que, por falta de vias de comunicação e transporte, achava-se estacionário, tinha agora, em Pôrto Tibiriçá, um seguro centro de abastecimento, e pela nossa Estrada Boiadeira, comunicação relativamente rápida e fácil com São Paulo, seu mercado natural. Estava, portanto, resolvida a maior dificuldade com que os seus habitantes lutavam. A nossa estrada garantia-lhes a exportação do gado e a nossa navegação e casas de comércio a impôrtação de mercadorias. A situação era nôva e animadora. O espírito de iniciativa já quase desaparecido, voltava-lhes novamente e os seus efeitos não se fizeram esperar. A criação foi intensificada, o comércio de gado, desenvolvido, outras atividades foram iniciadas e tôda essa riquíssima região entrava em franco desenvolvimento.

Em São Paulo foram muito maiores. Mas para não abusar da paciência do leitor, vou me referir apenas a

uma, à principal, e que foi decisiva para o progresso desta zona.

Devassado o nosso sertão pela Estrada Boiadeira e outras explorações que fizemos, a zona tornou-se conhecida, e, o Governo reconhecendo então o seu grande valor presente e futuro, resolveu abandonar o traçado do Tibagi e trazer a Sorocabana a Pôrto Tibiriçá passando por Assis e Indiana.

Esta resolução do Governo, posta imediatamente em execução, foi decisiva. Estava garantido o futuro e prosperidade desta região. Podia-se trabalhar com confiança. E assim aconteceu. Os fazendeiros que agora, já tinham onde se abastecerem de gado para engorda, derrubavam matas e formavam invernadas. Os que já as possuíam adquiriam boiadas em Mato Grosso para povoá-las. Capitalistas de outras zonas adquiriam terras para formarem invernadas ou colonizá-las. Os engenheiros, advogados, e os "beneméritos grileiros", promoviam a divisão das grandes fazendas incultas que aqui existiam e dividindo-as em lotes, iniciavam as primeiras colonizações. O trânsito de boiadas intensificava-se. O comércio desenvolvia-se. Os coroados, assombrados com tanto barulho, retraíram-se, e o nosso sertão, aos poucos, ia sendo desbravado. Enfim, a "zona desconhecida" do Estado de São Paulo, era agora um centro de vida e iniciativas. Com a chegada da Sorocabana o progresso acentuou-se em tôda esta região, que recebendo nôvo e decisivo impulso, teve êsse grande desenvolvimento que todos admiram, mas cuja gênese, poucos conhecem.

VI

Por motivos de força maior esta Empresa ainda não deu os resultados financeiros que se esperavam e ainda teve de recorrer a capitais estrangeiros para poder continuar a desenvolver as suas possibilidades. Porém, êste assunto, a única pessoa que tem competência e autoridade para desenvolvê-lo é o seu próprio fundador o Cel. Arthur Aguiar Diederichsen, cujo nome deve ser lembrado sempre com grande simpatia e respeito, pois se não fôra a tenacidade com que lutou contra as grandes e imprevistas dificuldades que aqui viemos encontrar, esta Empresa teria fracassado logo no comêço e o desenvolvimento desta região seria retardado talvez por muitos anos ainda. Seria portanto de clamorosa injustiça que o historiador que escrever a história do desenvolvimento do Estado de São Paulo deixasse de reservar, na Galeria dos Paulistas Ilustres, um lugar de destaque para êste paulista empreendedor e tenaz, que foi, de fato, quem abriu

êste sertão, e aqui, invertendo milhares de contos de réis, por largos anos manteve sòzinho, e em estado próspero, êste grande centro de ordem e trabalho que sempre foi, e ainda é, a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso.

Não nego, e muito menos desconheço ou diminuo, o valor do concurso que outros, que vieram mais tarde, prestaram ao desenvolvimento e progresso desta zona, merecendo especial referência o Cel. José Soares Marcondes, êsse grande e arrojado espírito empreendedor. Foi êle o organizador e chefe da maior emprêsa de colonização que São Paulo já teve, a Companhia Marcondes, cuja ação foi decisiva para o desenvolvimento de Presidente Prudente e parte da zona fronteiriça do Estado do Paraná.

Mas... vieram depois. São os da segunda hora. Aqui chegaram já pelos trilhos da Sorocabana ou o seu Picadão. O Sertão já estava aberto. Os índios não atacavam mais. Já estavam catequisados. Os coroados, pelo Pôsto de Atração fundado pelo Governo Federal na Noroeste, e os chavantes e caiuás, por mim, em Pôrto Tibiriçá. Este perigo, que foi sempre o maior impecilho para o desbravamento dêste sertão, já não existia. A Região já era conhecida. Vieram povoá-la. E povoaram. E fundaram cidades. E lutaram. E venceram. E tôda esta rica região prosperou.

São portanto mercedores de todo o nosso acatamento, e também, de figurarem com honra na Galeria os Pioneiros do povoamento das zonas sertanejas do nosso Estado. Merecendo, com muita justiça, um lugar de destaque o Cel. Francisco de Paula Goulart, que foi quem fundou a cidade de Presidente Prudente e a cujo desenvolvimento, de corpo e alma dedicou-se jamais medindo esforços ou sacrifícios para auxiliar e impulsionar o desenvolvimento e progresso desta cidade que acabava de fundar e da qual, por muitos anos foi o seu Patriarca.

VII

Não quero terminar sem me referir à atual Diretoria desta Emprêsa, a qual, embora estrangeira, tem agido com patriotismo e tem conquistado, merecidamente, gerais simpatias e respeito em tôda esta zona de Indiana a Mato Grosso, onde suas atividades se ramificam e terminam.

Sob a orientação geral do Sr. Henrique Sloman, hoje, o maior acionista, e chefe supremo desta Emprêsa, embora tenha modificado o primitivo plano para o desenvolvimento de suas possibilidades, tem conseguido conservar o seu prestígio e mantê-lo sempre em estado de prosperidade.

Com o auxílio dos grandes capitais que o Sr. Sloman aqui inverteu, ela tem conseguido desenvolver as suas

principais possibilidades. Merecendo especial referência, a navegação do rio Paraná e seus afluentes, cujo serviço, se ainda não é completo ou perfeito, já é perfeitamente satisfatório e de alto e reconhecido valor para a grande região sua tributária, que ainda é pouco habitada, mas para cujo povoamento ela está eficazmente concorrendo com esta navegação, que garante agora, aos seus povoadores, transporte seguro e relativamente rápido.

Com muita razão os diretores desta Empresa têm dispensado especial atenção a esta navegação, para cujo desenvolvimento têm empregado os maiores esforços.

E' justo, patriótico, e atilado, pois esta navegação, além de vir, grandemente concorrer para facilitar o povoamento das partes ainda desabitadas dos Estados de São Paulo, Mato Grosso e Paraná, está ainda destinada a ser, em futuro não muito remoto, a grande via de comunicação entre o Alto Paraná e as Repúblicas do Prata até ao Mar, por onde, fatalmente, terá de escoar-se grande parte da nossa produção, e será também ainda uma via estratégica de alto valor militar para a defesa de nossa Pátria.

Não podendo entrar em detalhes, o que este trabalho não comportaria, limito-me a afirmar que a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso continua a ser um grande centro de ordem e trabalho onde milhares de famílias ganham o seu pão, e muito tem concorrido para o progresso desta região.

Estou certo de que, se não houver algum contratempo ela terá ainda a sua fase de grande prosperidade e o Sr. Henrique Sloman não se arrependerá de ter colocado os grandes capitais que nesta Empresa inverteu.

VIII

Procurei relatar com fidelidade, nesta talvez confusa exposição a gênese da Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso, a razão das suas iniciativas e os resultados diretos e indiretos decorrentes da sua atuação nesta região. Se a memória e minhas faculdades não me traíram espero ter conseguido.

Leitor amigo, indulgência para o obscuro autor destas linhas; êle não entende disto.

(a) Capitão Francisco Whitaker.

Segunda edição — revista e ampliada pelo autor em março de 1934.

DIÓRES SANTOS ABREU

Professor-Assistente de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente.