

A região Noroeste Paulista e a imagem do grande sertão

*Natalia Oscarabeli Zancanari**

Resumo

Busca-se neste trabalho traçar uma interpretação da dinâmica cultural e sócio econômica da pecuária na região Noroeste paulista nos séculos XIX e XX, numa época em que a demanda do mercado econômico se voltou, sobretudo, no desenvolvimento da pecuária. Esse processo desencadeou a ida de migrantes mineiros e matogrossenses especializados em criar gado para a região do Noroeste paulista, prática que incentivou a ocupação da região dada à proximidade de rios, como também pontos de fácil travessia e qualidade das terras para o pasto. Esses recriadores de gado estenderiam suas fazendas nos limites de Barretos em direção ao Porto do Taboado, nas margens do rio Paraná, incluindo a beira da Estrada Boiadeira. Tal caminho permitia a permanência de trocas comerciais ligadas à pecuária entre os estados de Mato Grosso e São Paulo. Desse modo, foram coletados relatos com antigos moradores e peões de boiadeiros que se instalaram na região, de modo a considerar o significado dado pelas experiências vividas e as representações simbólicas que faziam pela estrada. Outras fontes como letras de música e recortes de jornais também fizeram parte do material empírico para o presente trabalho. Assim, pretende-se descrever o universo cultural desses sujeitos que ali se instalaram dentro da estrutura e cotidiano de seu trabalho. De modo a enfatizar sua contribuição não apenas na configuração social e econômica, mas também cultural da região Noroeste paulista.

PALAVRAS-CHAVE: Estrada Boiadeira; Pecuária; Noroeste paulista.

Introdução

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 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

* Mestre em História pela Universidade Federal da Grande Dourados. Contato: nataliazancanari@yahoo.com.br

deslocamento de povoadores para a criação do gado no Noroeste de São Paulo¹. 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.

A ocupação do Noroeste paulista

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).

¹Segundo 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 Riolândiaa Novo Horizonte. Tal região trata-se da última fronteira devastada em solo paulista (2010, p. 18).

As famílias mineiras e as matogrossenses, que se instalaram nas terras do Noroeste paulista, eram dotadas de experiência vinculada ao comércio de gado. Essa 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 Barretos² 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. Esteves, 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 (ESTEVES, 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

²A 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.

Ribeiro, também mineiro, construiu uma casa de sapé, sendo considerado o fundador do arraial (ESTEVES, 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:

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 igreja em construção, e cremos que por muitos anos fique nesse estado, quando não se arruine 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*³, 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 paulista⁴. 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

³Perinelli 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.

⁴Constituída de cidades como Votuporanga, Fernandópolis, Jales e Santa Fé do Sul

econômica passou a se desenvolver ao redor do sistema, alavancado pela comercialização do gado.

A 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 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 bravio* ou *sertões desconhecidos*⁵. 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 Avanhandava 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).

Assim, 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

⁵Desde 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.

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 redobrou (2003, p. 49-50).

Os condutores de gado assim como os tropeiros⁶ 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.

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

⁶Os tropeiros levam mercadorias as mais diversas regiões brasileiras.

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 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 Paranyhyba (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. 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 verificar o estado dos animais e se abrigassem em um rancho para dormir. Essa circulação de tropas acontecia em diferentes regiões pioneiras, em que 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 chamados de ponto de pouso para os condutores e peões de boiadeiro. Como descreve Roseane Carvalho Messias:

(...) 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 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.

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 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. 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.

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 comércio de animais girava em torno do frigorífico⁷. A região também se destacava pelas atividades criatórias e de invernadas, 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 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.

A posição geográfica da 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

⁷Companhia Frigorífica e Pastoril de Barretos que em 1919 foi arrendado pelo Brazilian Meat Company, alterando sua denominação para Anglo S/A em 1923.

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).

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.

Considerações Finais

Neste âmbito, a interpretação de dados proporcionou uma discussão sobre as adaptações do modo de vida de migrantes mineiros, matogrossenses e dos peões boiadeiros na região do Noroeste paulista. De modo a reconstruir a trajetória desses sujeitos remontando os pontos de pouso e casas comerciais existentes no traçado da Estrada Boiadeira, contribuindo para evidenciar as formas de ocupação no Noroeste paulista. 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.

Referências

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.

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

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.

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.

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.

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.

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.