

A MARCHA PARA OESTE E A FRONTEIRA SUL DE MATO GROSSO (1937-1945)

CARLOS ALEXANDRE BARROS TRUBILIANO*

Resumo A fronteira brasileira nas primeiras décadas do século XX apresentou-se como um espaço incógnito. Parte integrante dessas apreensões, o sul de Mato Grosso, região limítrofe com as nações vizinhas — Paraguai e Bolívia — é o objeto de análise deste artigo. Deste modo, em 1937, O programa intitulado Marcha para Oeste, teve como proposta, por a nação em “movimento” à procura do alargamento do território nacional, bem como, a ocupação de seus “espaços vazios”. No âmbito discursivo, o programa sugeriu a criação de uma nova imagem para o Brasil, marcado por “novos valores”, e a intervenção nos domínios da cultura, da política, da educação e da economia, com vistas a construir a figura de um país unificado, mais homogêneo em sua língua, seus costumes e ideias. O objetivo do presente artigo é discutir os discursos e as estratégias de colonização do governo varguista no sul de Mato Grosso.

Palavras-chave: República, Estado Novo, Mato Grosso, Fronteiras.

Abstract: The Brazilian frontier in the first decades of the XX century is presented as an incognito space. An integral part of these seizures, the south of Mato Grosso region bordering with neighboring nations - Paraguay and Bolivia –is the object of analysis of this article. In this way, in 1937, the program entitled Marcha para o Oeste, had the proposal by the nation in "motion" seeking the extension of national territory as well as the occupation of their "empty spaces". Discursive context in the program suggested the creation of a new image of Brazil, marked by "new values" as well as intervention in the fields of culture, politics, education and the economy, in order to build a picture of a country unified, homogenized in their language, customs and ideas. The aim of this article is to discuss the discourses and strategies of colonization of the Vargas government in south of Mato Grosso.

Keywords: Republic. Estado Novo, Mato Grosso, Frontiers.

Artigo recebido em 17 de Agosto de 2014 e aprovado para publicação em 14 de Outubro de 2014

*Professor Adjunto de História Contemporânea na Universidade Federal de Rondônia (Unir); Doutor em História pela Universidade Estadual Paulista (Unesp), Campus de Franca. e-mail: trubiliano@hotmail.com.

No início do século XX, a rede urbana brasileira, por herança da ocupação econômica dos séculos anteriores, apresentava-se fragmentada, esparsa e nucleada em faixas territoriais próximas à costa litorânea. No interior do país, eram poucas as cidades que somavam mais que cinco mil habitantes, incluindo o Estado do Mato Grosso.

Após a guerra contra o Paraguai, a fronteira oeste tornou-se uma questão de segurança nacional. Medidas foram tomadas para ocupar e demarcar os limites do Brasil. A construção das Linhas Telegráficas Estratégicas, de Mato Grosso ao Amazonas; das Ferrovias Noroeste do Brasil e Madeira-Mamoré e a instalação de quartéis representaram não apenas instrumentos de modernização e presença do Estado, mas também impulsionaram a expansão de cidades, constituindo uma rede urbana densa e dinâmica que se interligava por estradas, caminhos e, posteriormente, trilhos. A rede de cidades assumiu, então, a função estratégica de defesa da fronteira.

Destarte, as primeiras décadas do regime republicano foram marcadas por esforços, por parte do Estado brasileiro, em definir, bem como nacionalizar, as suas fronteiras, integrando regiões limítrofes, como Mato Grosso, ao corpo da pátria.¹

Em trinta e um de dezembro de 1937, durante a saudação de fim de ano ao povo brasileiro, o presidente Getúlio Vargas anunciou o programa de colonização denominado Marcha para Oeste. Em mensagem radiofônica transmitida para todo o território nacional, o chefe de governo conclamava os brasileiros a rumarem para o oeste em busca das oportunidades de descoberta de um novo Brasil que, anteriormente explorado pelos bandeirantes, encontrava-se agora esquecido. Para ele:

O verdadeiro sentido da brasilidade é a Marcha para Oeste. No século XVIII de lá jorrou a caudal de ouro que transbordou na Europa e fez da América o continente das cobiças e tentativas aventurosas. E lá teremos de ir buscar: os vales férteis e vastos, o produto das culturas variadas e fartas; das estradas de terra, o metal com que forjara os instrumentos da nossa defesa e de nosso progresso industrial.²

Da perspectiva do governo Vargas, um dos caminhos para o progresso nacional estaria na efetiva ocupação e integração (territorial, racial, moral, cultural e política) das várias regiões do interior do país, bem como na exploração de suas riquezas. Nas palavras de Alcir Lenharo,

¹ MAGNOLI, Demétrio. *O Corpo da Pátria: Imaginação Geográfica e Política Externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Ed. UNESP, 1997.

² VARGAS, Getúlio. *A Nova Política do Brasil*. volume V. RJ: Livraria José Olympio Ed., 1938. p. 124

a construção da Marcha atina para a imagem da nação em movimento à procura de si mesma, de sua integração e acabamento. O movimento é de conquista, de expansão; visa estimular a sensação de participação de todos na política, na qual, por sinal, os canais institucionais de participação coletiva se encontram vedados.³

Através de uma série de representações, geradas no bojo da campanha da Marcha para Oeste, surgiu uma imagem homogênea da nação e do Estado como elemento de superação dos conflitos sociais⁴, permitindo que o Estado Novo falasse pelos outros, ou seja, pelo “conjunto dos brasileiros, de quem precisava interpretar corretamente seu pensamento e para quem precisava encaminhar diretrizes políticas, que todos, supostamente, desejam e aprovam”.⁵ Foi nesse contexto que Vargas lançou o lema da campanha: “O verdadeiro sentido da brasilidade é a marcha para o oeste”.

Retomando Alcir Lenharo, a Marcha para Oeste representou um projeto para fazer frente à crise econômica e política na qual o Brasil estava envolvido, devido aos efeitos do *crack* da bolsa de valores de Nova York, em 1929, os quais percorreram toda a década de 1930, período conhecido como a Grande Depressão. Contribuindo para tornar mais complexo e instável o cenário internacional, tal conjuntura fez com que crescesse, perigosamente, o descrédito quanto à possibilidade de políticas de orientação democrático-liberal para resolver questões como o desemprego e a falta de moradia.⁶

No plano nacional, a crise que se abateu sobre a produção do café foi acompanhada pelo êxodo rural, provocando uma pressão populacional sobre as grandes cidades do país, as quais, sob a perspectiva das autoridades públicas, não ofereceriam condições de subsistência para os novos contingentes chegados do campo.

Uma das consequências do rápido crescimento populacional dos centros urbanos do país foi o acúmulo de pessoas sem ocupações fixas ou mal “remuneradas”. Eram ladrões, prostitutas, lavadeiras, capoeiras, costureiras, dançarinas, malandros, desertores do exército, ciganos, ambulantes, trapeiros, criados, serventes de repartições públicas, engraxates, carroceiros, floristas, bicheiros, jogadores, receptadores e pivetes, entre tantos outros. Classificados pelas autoridades públicas como “indesejáveis”, tais pessoas, pertencentes às chamadas “classes perigosas”, eram as que mais compareciam

³ LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. Campinas: Papyrus/ Editora da Unicamp, 1986. p. 15

⁴GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *O Imaginário do Sertão. Lutas e Resistência ao Domínio da Companhia Mate Laranjeira. (Mato Grosso: 1890-1945)*. Dissertação (Mestrado em História) UNICAMP. Campinas: 1991.p. 72–98.

⁵ LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. Campinas: Papyrus/ Editora da Unicamp, 1986. p. 53

⁶ LENHARO, Alcir. *Sacralização da Política*. Campinas: Papyrus/ Editora da Unicamp, 1986. p.53

nas estatísticas criminais da época, especialmente aquelas referentes às contravenções do tipo desordem, vadiagem, embriaguez e jogo. Transformados nos antípodas do escopo do “novo homem” idealizado pelo Estado Novo, tornava-se necessária a demarcação dos limites que os separavam do trabalhador ordeiro, forte e saudável, ou seja, o “cidadão trabalhador”, símbolo do crescimento e do progresso econômico da nação.

Anote-se ainda, em relação ao impacto do rápido crescimento populacional sobre as condições de vida, o agravamento, quantitativo e qualitativo, de muitos problemas de habitação e abastecimento de água, de saneamento e de higiene que, a exemplo do ocorrido no início do século XX, poderiam agravar os surtos de epidemias.⁷

Diante dessa gama de problemas, iniciou-se, por parte do Estado, uma política de colonização centralizada e nacionalista, marcada pela conquista e ocupação dos “espaços vazios”, ou “sertões”, do interior do país e sua definitiva integração espacial ao restante da nação.

Vale destacar que, para os ideólogos da “Marcha para Oeste”, os “sertões” do interior do Brasil eram apontados como “espaços vazios” porque careciam “da proteção e das vistas dos governos, dos meios de comunicação e do elemento homem para povoamento conveniente do solo e cultura dos seus campos”.⁸ Dessa forma, sua efetiva integração ao corpo da nação ocorreria, inicialmente, com o provimento de “estradas e caminhos”, após o que “passaria a zona a receber os demais benefícios”, como a vinda do “homem do Nordeste e do europeu, a quem necessariamente se dariam os elementos de primeira instalação e terras para o trabalho”. Para tanto, era imprescindível que não se mantivessem, sobretudo na fronteira, os latifúndios “que prejudicavam o povoamento do solo”.⁹

Assim, a partir de 1938, regiões do Brasil Central e – mais especificamente – o Mato Grosso se tornaram objeto das atenções estatais. Referindo-se a elas como “espaços vazios”, a propaganda da “Marcha” ocultava que a área estava ocupada por complexas relações de poder.¹⁰ Noutros termos, contrastando com a imagem propagada de vazio populacional, o território mato-grossense, em especial as terras da região sul do

⁷ CARVALHO, José Murilo de. *Os Bestializados: O Rio de Janeiro e a República Que Não Foi*. 3.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.p. 18-19

⁸ SILVA, José de Melo e. *Fronteiras Guaranis*. 2ª ed. Campo Grande: IHGMS. 2003.p.183

⁹ SILVA, José de Melo e. *Fronteiras Guaranis*. 2ª ed. Campo Grande: IHGMS. 2003.p. 191

¹⁰ LENHARO, Alcir. *Colonização e Trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro Oeste*. Campinas: Editora da Unicamp, 1985.p.60

estado, estava ocupado por grandes propriedades de companhias agropecuárias estrangeiras, como *The Miranda Estância Company Limited*, detentora de 219.506 hectares, ou a *Brazil Land Cattle & Packing Company*, empresa franco-britânica que possuía fazendas de gado no sul do Pantanal.¹¹ Socialmente, a região comportava várias etnias indígenas, migrantes, camponeses e sertanejos, os quais, em sua maioria, constituíam um grande contingente de trabalhadores “sem-terra”.¹²

Como mencionado, na retórica dos ideólogos da “Marcha para Oeste”, tornava-se necessário desarticular o latifúndio na região sul de Mato Grosso, uma vez que este era tido como fator que emperrava o desenvolvimento da agricultura, ao mesmo tempo em que impedia a extensão ao campo das conquistas sociais já alcançadas nas cidades.¹³ Nessa medida, a ocupação deveria ser ancorada na pequena propriedade e no corporativismo agrícola, a exemplo do que ocorreria na Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), criada em 1943, para qual se dirigiram migrantes de inúmeras partes do país.

Com efeito, atraídos pelos baixos preços das terras, pelo incremento da agricultura e das atividades comerciais a ela vinculadas, migrantes paulistas, catarinenses, nordestinos, paranaenses e, sobretudo, gaúchos, promoveriam uma lenta modificação estrutural no estado de Mato Grosso, em geral, e na região sul, em particular. Além de contribuírem para a composição do contingente populacional e de introduzirem na região novos elementos culturais e sociais, (cosmovisões, hábitos e costumes, além de novas relações e normas de conduta e de integração com o meio), esses novos agentes pressionaram reformulações na esfera política, que se refletiram na maior presença do poder federal na região.¹⁴

No que se refere ao processo de provimento de “estradas e caminhos”, considerado elemento fundamental para a efetiva integração da região ao corpo da nação, em 1938, o governo federal retomou as obras da Estrada de Ferro Noroeste do

¹¹ BENEVIDES Cezar e LEONZO Nanci. *Miranda Estância: Ingleses, Peões e Caçadores no Pantanal Mato-grossense*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 2008. p.8

¹² Para uma visão de quem era essa “gente do sertão”, consultar SEREJO, Hélio. *Ciclo da Erva-Mate em Mato Grosso do Sul (1883-1947)*. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986; SODRÉ, N. W. *Oeste. Ensaio Sobre a Grande Propriedade Pastoril*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1941; ARRUDA, Gilmar. *Frutos da Terra. Os Trabalhadores da Companhia Matte Larangeira*. Londrina: Editora UEL, 1997.

¹³ BENEVIDES Cezar e LEONZO Nanci. *Miranda Estância: Ingleses, Peões e Caçadores no Pantanal Mato-grossense*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 2008. p.8

¹⁴ GRESSLER, Lori Alice, SWENSSON, Lauro Joppert. *Aspectos históricos do Povoamento e da Colonização do Estado de Mato Grosso do Sul*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1994. p.105

Brasil (NOB), dando início à construção de seu prolongamento até Corumbá e de um ramal dirigido a Ponta Porã, nas fronteiras com as Repúblicas da Bolívia e do Paraguai, respectivamente.¹⁵

Tais medidas representavam, simultaneamente, ações de caráter estratégico e ideológico. Estratégico porque, desde o início da República, as ferrovias foram empresas significativas no jogo político, fazendo parte de compromissos e alianças oligárquicas. Por outro lado, diante da polarização ideológica e do aumento da demanda de segmentos sociais urbanos divergentes, os quais desembocaram nos movimentos tenentistas da década de 1920 e nos chamados movimentos revolucionários da década de 1930, tais empresas assumiram caráter político-estratégico, vinculadas à idéia de Segurança Nacional. Explicitamente, num país marcado pela grande diversidade social e que, apesar das enormes dimensões geográficas, ainda apresentava deficiências de vias de comunicação, as ferrovias assumiram o caráter estratégico de levar a presença física do Estado às regiões mais remotas do interior;¹⁶ Ideológico, uma vez que a ferrovia, no bojo do movimento de idéias fomentava a crença de que a técnica, materializada nas máquinas, pudesse construir um novo mundo. A ferrovia era portadora de uma sólida dimensão cultural, signo da modernidade. A respeito do efeito “mágico” da ferrovia no imaginário popular durante o século XIX, destacou Hobsbawm:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra (por volta de 1825-1830) e planos para a sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental, embora sua execução fosse geralmente retardada. (...) Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era; (...) (Velocidades de até 60 milhas-96 quilômetros- por hora, por exemplo, eram perfeitamente praticáveis na década de 1830, e não foram substancialmente melhoradas pelas posteriores ferrovias a vapor.) A Estrada de Ferro, arrastando sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha

¹⁵ QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: O Nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1997.

¹⁶ POSSAS, Lídia Maria Vianna. “Ferrovia: Fontes de Memória. Arquivos Ferroviários: Uma Reflexão Crítica e Ação Preservativa”. Rio de Janeiro: *Anais do VI Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária*. 17 a 20 de julho de 2002.p.39

da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia.¹⁷

Frente ao exposto, a referida ampliação do ramal ferroviário da NOB pode ser associada à idéia de modernidade que, paulatinamente, tomava conta do cotidiano e do imaginário coletivo das pessoas no sul de Mato Grosso. Apesar de todas as contradições e conflitos sociais que gerou, tanto pelas novas formas de dominação e exclusão, quanto pela repressão que proporcionou, “o apito do trem trazia a reconfortante sensação para as pessoas - por mais distantes que estivessem - de estarem ligadas ao mundo, de serem civilizadas, de serem contemporâneas”.¹⁸

Portanto, a conclusão e ampliação da estrada de ferro foram implementos significativos à consolidação do projeto colonizador do Estado Novo em Mato Grosso, uma vez que ela teve por objetivo desbravar a sua porção sul e abrir novas possibilidades de contatos e comunicações com outros estados e com as repúblicas vizinhas e, ainda, proporcionar um maior controle da região. Tais benefícios, propagados por Vargas, vinculavam-se a questões de estratégia políticas e econômicas, bem como a de ocupação e de nacionalização das fronteiras. Dessa forma, a NOB foi um dos meios que possibilitaram entrelaçar as fronteiras políticas às fronteiras econômicas.¹⁹

De fato, a construção da Ferrovia Noroeste do Brasil pode ser destacada como fator decisivo da consolidação econômica e demográfica do sul de Mato Grosso. Articulando essa região com São Paulo, a NOB impulsionou fortemente o fluxo migratório, permitindo a implantação de um importante pólo agropecuário e de industrialização de seus derivados, assim como o surgimento de vários municípios ao longo de seu traçado e o aumento gradativo da importância econômica de Campo Grande, tendo como impactos mais visíveis de todo esse processo de transformações a consolidação desta cidade como área de atração de investimentos e de contingentes populacionais provenientes das mais diversas regiões do Brasil, assim como de países vizinhos.

¹⁷HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. 8º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. p. 61

¹⁸ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A Ferrovia Noroeste do Brasil: o último trem para o sertão”. **Caderno de Estudos Urbanos**. nº 3. Campo Grande: Conselho Regional de Construtores de Imóveis, 1995. p.8-9

¹⁹OLIVEIRA, Benícia Couto de. “O Estado Novo e a nacionalização das fronteiras: a ocupação estratégica do Sul de Mato Grosso”. **Revista Fronteiras**. v.6, n.12. Campo Grande: Ed.UFMS, 2002. p.22

Hoje, capital do Estado de Mato Grosso do Sul, com cerca de 800 mil habitantes, Campo Grande tem suas origens remetidas ao ano de 1872 quando, vindo de Minas Gerais, José Antônio Pereira e sua comitiva acamparam em terras da região central do planalto da Serra de Maracaju, mais precisamente na confluência dos atuais córregos Prosa e Segredo.²⁰

Nascido como pouso de boiadeiros, o Arraial de Santo Antonio de Campo Grande, fundado em 1872, cresceu rapidamente. Em 1889, a Lei Estadual nº 792 transformou o lugarejo no Distrito de Paz de Campo Grande, pertencente à Comarca de Nioaque. Emancipando de Nioaque, em 26 de agosto de 1899, foi elevado à categoria de cidade pela Lei nº 772, de 16 de julho de 1918.²¹

Contando cerca de 2.000 habitantes e, aproximadamente, 200 casas no início do século XX, em 1912, o novo município já somava "5.000 almas".²² Em 1920 essa população subiu para 21.000 habitantes, saltando para 40.000 habitantes em 1933²³ e para 49.629, sete anos mais tarde.²⁴ Entre 1920 e 1940, a população da zona urbana cresceu de 6.000 para 24.479 habitantes, praticamente igualando-se à população rural.²⁵

Entre os fatores capazes de explicar esse rápido crescimento populacional, pode ser arrolada a intensa migração decorrente da chegada, em maio de 1914, dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, facilitando a vinda de um grande contingente de migrantes do Sul e do Sudeste e de imigrantes japoneses, alemães, russos e búlgaros, os quais se instalaram em terras do atual município de Terenos, que passa a constituir importante polo de desenvolvimento agrícola.²⁶ Por outro lado, atrelando o município aos pólos mais dinâmicos do capitalismo do Sudeste, a Noroeste do Brasil também teria contribuído com a transferência do foco comercial de Corumbá para

²⁰ Durante a guerra com o Paraguai ficou conhecida como *campo grande* a encruzilhada do Nioaque, na região central do planalto da Serra de Maracaju, onde hoje se localiza o distrito de Indubrasil, ver a respeito OLIVEIRA NETO, Antonio Firmino de. *Ruas e Calçadas de Campo Grande - MS. Uma Contribuição ao Estudo dos Espaços Públicos Urbanos*. São Paulo: USP, dissertação (Mestrado em Geografia), 1997, p. 18.

²¹ *Campo Grande - 100 Anos de Construção*. Campo Grande: Matriz, 1999. p.274

²² *Álbum Gráfico de Mato Grosso (EEUU do Brasil)*. Corumbá/ Hamburgo: Ayala & Simon Editores, 1914. p.412

²³ *Revista Folha da Serra*, Campo Grande, 1933.

²⁴ IBGE –*Evolução Demográfica dos Municípios de Mato Grosso do Sul Segundo os Censos Demográficos Realizados e a Contagem*. RJ: IBGE, 1996

²⁵ IBGE –*Evolução Demográfica dos Municípios de Mato Grosso do Sul Segundo os Censos Demográficos Realizados e a Contagem*. RJ: IBGE, 1996

²⁶ *Campo Grande - 100 Anos de Construção*. Campo Grande: Matriz, 1999. p. 272

Campo Grande, atraindo para esta cidade as comunidades libanesa, síria, armênia e turca, que se destacariam na ampliação do comércio local.²⁷

Na medida em que Campo Grande configurava-se como um novo cenário urbano, havia, no imaginário de suas elites, o perigo da “invasão”, circulação e “mistura” dos antigos habitantes da cidade com a nova leva de migrantes “de toda casta”²⁸, que acompanhariam a chegada do progresso trazido pelos trilhos de ferro, ou seja, “estranhos” que, devido às suas origens, poderiam significar um verdadeiro flagelo para a sociedade [e] a tranquilidade pública. Em razão disso, desde o início do século XX as elites locais passaram a elaborar mecanismos voltados para o ordenamento e o controle do espaço da cidade e sua população.

Nos 12 capítulos e 54 artigos presentes no primeiro Código de Posturas da Vila de Santo Antonio de Campo Grande, aprovado em 1905, nota-se que as idéias de higienização urbana vinham acompanhadas de uma concepção política, de divisão social e fiscalização sobre os membros das camadas subalternas da sociedade, considerados perigosos.

É imprescindível ressaltar que a ordenação do espaço, neste contexto, tem para com a formação do homem uma relação de simbiose, em que homem e espaço físico se influenciam mutuamente. Portanto, ordenar o espaço tem um aspecto político muito mais relevante do que propriamente geográfico. Essa ordenação é de cunho pedagógico já que, dentre outros intuitos, visa ensinar o homem a se comportar na nova sociedade, que estava se constituindo em sintonia com o ideário republicano.

Um bom exemplo disto encontra-se no fato de que, além de regulamentarem a "economia e o asseio dos açougues", de modo a evitar que o mau cheiro e os miasmas contaminassem o ar da cidade, contribuindo, assim, para a disseminação de doenças, as autoridades públicas não deixavam de manifestar o temor pela concentração de pessoas nas tavernas, pelo risco de propagação de doenças e de "idéias indesejáveis", proibindo, em razão disso, “consentir-se, nas tavernas ou casas de bebidas, ajuntamento de pessoas que não estejam comprando” e também “conservar-se abertas as casas de negócio depois do toque de silêncio”.²⁹

²⁷ MACHADO, Paulo Coelho. *A Rua Barão*. Campo Grande: Editora do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1991. p.106

²⁸ Jornal *O Estado de Mato Grosso*, 01/06/1914: 1

²⁹ ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A Ferrovia Noroeste do Brasil: o último trem para o sertão”. **Caderno de Estudos Urbanos**. n° 3. Campo Grande: Conselho Regional de Construtores de Imóveis, 1995. p.42

Paralelamente, no anseio de incorporar Campo Grande ao mundo moderno, suas elites procuraram remodelar a cidade, introduzindo na tradicional paisagem de "povoado de uma rua só" elementos urbanísticos convencionalmente chamados, na época, de operações de embelezamento e saneamento, os quais, utilizados pelas maiores cidades do mundo, formulavam outras relações no espaço urbano pela criação de uma nova simbologia.

Em 1909, chegou à cidade o engenheiro Nilo Javari Barém com o intuito de elaborar uma planta de Campo Grande, seguindo os interesses da ferrovia - um dos símbolos maiores da modernidade à época. De acordo com o seu projeto, as ruas foram traçadas em direção aos pontos cardeais, ortogonais entre si, ficando as quadras em formato de xadrez. O objetivo era colocar a cidade no universo da vida civilizada, contendo elementos da racionalidade urbanística, materializada na construção de ruas largas e de uma ampla avenida central ajardinada, pressupondo o sentido do fluxo intenso, e na edificação de uma praça central que se apresentaria como núcleo da vida em sociedade.³⁰

Com base nesses pressupostos urbanísticos, o novo Código de Posturas, lançado em 1921, teve como principal preocupação o arruamento, a delimitação dos terrenos e o tipo das construções do centro da cidade. Caberia a Arlindo de Andrade Gomes, como Intendente da cidade a partir de 1921, não somente o papel de “decorá-la” conforme Paulo Coelho Machado, “foi ele quem arborizou as ruas e cuidou das praças e jardins e também de seu arruamento”³¹, mas de reformá-la, uma vez que as construções de taipa na área urbana central foram demolidas, cumprindo as condições de salubridade e de higiene impostas pelo Código de Posturas de 1921, que obrigava a demolição de imóveis de taipa e sua substituição por outro de alvenaria de tijolos.³²

Como observou Gilmar Arruda, “a urbanização, ou melhor, o arruamento como foi chamado em Campo Grande, significava delimitar espaços de circulação e

³⁰ GARDIN, Cleonice. *Campo Grande Entre o Sagrado e o Profano*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1999. p.37-38

³¹ MACHADO, Paulo Coelho. *Arlindo de Andrade - Primeiro Juiz de Direito de Campo Grande*. Campo Grande: Editora do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1988. p.47

³² ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A casa em Campo Grande: Mato Grosso do Sul (1950-2000)”. *Revista Arquitextos*. n.º 36. Campo Grande/ MS, maio de 2003.

moradia entre os habitantes”.³³ Ainda para esse autor, a lógica que presidiria as diversas regulamentações de “higienização” e ordenamento da cidade:

era a de manter os ambientes arejados e iluminados. [...] A intenção era a de construir um novo tipo de moradia para um novo tipo de morador. As casas de taipa, por exemplo, não poderiam ser mais reformadas e as fachadas de zinco ou tábuas deveriam ser trocadas por tijolos. Os mais atingidos, conseqüentemente, seriam os mais pobres, cujas casas não poderiam seguir as especificações dos Códigos de Posturas. Mais um resultado do 'drama do progresso'.³⁴

“Drama do progresso” que permaneceria pelas décadas seguintes. De passagem pelo sul de Mato Grosso em 1939, Rezende Rubim, um entusiasta do Estado Novo e do programa de colonização varguista Marcha para Oeste, teceu o seguinte comentário sobre a cidade:

Campo Grande já é uma cidade importante, núcleo de convergência de diversos municípios próximos. A cidade é bem traçada em ruas largas, sendo algumas calçadas em Mac Adam. Possui um jardim muito gracioso e residências de primeira ordem. Nada fica a dever às cidades paulistas do ciclo do café. Sendo Campo Grande a sede da Região Militar e lá estando localizados alguns milheiros de soldados, o elemento de farda avulta dentro da população civil. [...] A localização em Campo Grande da Região Militar trouxe grandes benefícios ao lugar. Derrama-se assim, mensalmente, uma soma respeitável de dinheiro no comércio local. [...] a cidade já possui elementos bastantes para esperar do futuro uma situação invejável. As cercanias com todas as fazendas e a localização de algumas colônias de japoneses têm concorrido para melhorar o padrão de vida dos habitantes, até há bem pouco tempo dependentes do produto paulista. A região campo-grandense, aliás como toda essa parte do sul do Estado, é cosmopolita. Quase todo o contingente humano é nascido em outras plagas. Para tanto, concorre a facilidade de acesso por intermédio de São Paulo [...]. Além disso, as fronteiras próximas, principalmente a do Paraguai, contribuem muito para que o sul do Estado seja, como é, uma região onde o elemento de fora esteja sempre em maioria.³⁵

Das observações de Rezende Rubim emerge um dado novo para a compreensão do desenvolvimento de Campo Grande: a presença do grande contingente militar, em razão da localização, na cidade, da 9ª Região Militar.³⁶ Se, do ponto de vista

³³ ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A Ferrovia Noroeste do Brasil: o último trem para o sertão”. **Caderno de Estudos Urbanos**. nº 3. Campo Grande: Conselho Regional de Construtores de Imóveis, 1995. p. 43.

³⁴ ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A Ferrovia Noroeste do Brasil: o último trem para o sertão”. **Caderno de Estudos Urbanos**. nº 3. Campo Grande: Conselho Regional de Construtores de Imóveis, 1995. p.43

³⁵ RUBIM, Rezende. *Reservas de Brasilidade*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1939.p.126-127

³⁶ Esse aumento do contingente militar começaria a ocorrer com a chegada e a fixação definitiva na cidade, em 8 de março de 1914, do 5º Regimento de Artilharia Montada vindo de Aquidauana. Em 1922, instalou-se a Circunscrição Militar que se transformaria na 8ª Região Militar, à qual, a partir de 1932,

econômico, esse dado podia ser considerado positivo, da perspectiva política, porém, embora a presença dos militares fosse valorizada pelas elites locais como elemento de garantia da ordem e segurança aos que quisessem investir e se fixar na cidade, o mesmo poderia apresentar-se como desvantajoso, uma vez que, ainda segundo Rubim, “nem todos os chefes militares têm sabido guardar a posição a cavaleiro das rixas políticas locais, abrindo espaço para que as forças federais concorressem”. Para amparar o espírito separatista de alguns políticos sem escrúpulos, criando destarte sérios embaraços à administração do Estado.³⁷ Ressaltou o autor, ainda, que:

[...] só o fato de permanecer em Campo Grande a sede da Região Militar, faz com que os habitantes de lá se julguem com direitos que as outras partes do Estado, no seu entender, não possuem. A força federal influi em tal estado de coisas à maneira de ação catalítica ou ação de presença, pois nem sempre o elemento militar participa diretamente para a situação do espírito de regionalismo dominante no lugar.³⁸

Outros dados de transformações em Campo Grande ocorreram com a chegada da luz elétrica e da rede de água urbana, ambos na década de 1920, gerando, segundo o arquiteto Ângelo Arruda, “mudanças de hábitos e, portanto, de organização no espaço da casa campo-grandense”.³⁹ As obras de encanamento tubulado da água começaram na administração de Arlindo Gomes e foram concluídas, pelo menos no perímetro urbano de Campo Grande, em 1926, durante o mandato de Arnaldo Figueiredo, período em que chegaram à cidade as primeiras torneiras e registros importados da Inglaterra ou dos Estados Unidos. Deste modo, segundo Ângelo Arruda:

O layout da casa muda: antes, a latrina era externa (já que a atividade de tomar banho podia ser exercida dentro do quarto, com latões de água), nos quintais e com a chegada desse serviço muito caro pela importação do material, forçou que banheiro e cozinha ficassem próximos para economizar na tubulação. Com essa modernidade foi erguida a primeira casa de Campo Grande com banheiro tubulado e interno: a residência do próprio Intendente da época das benfeitorias, Arnaldo Figueiredo, projetada pelo engenheiro Camillo Boni em 1922.⁴⁰

ficou subordinado o 2º Regimento de Aviação. *Campo Grande - 100 Anos de Construção*. Op. Cit, pp. 390 a 393.

³⁷ RUBIM, Rezende. *Reservas de Brasilidade*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1939.p. 125-126

³⁸ RUBIM, Rezende. *Reservas de Brasilidade*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1939.p. 126

³⁹ ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A casa em Campo Grande: Mato Grosso do Sul (1950-2000)”. *Revista Arquitextos*. n.º 36 Campo Grande/ MS, maio de 2003.

⁴⁰ ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A casa em Campo Grande: Mato Grosso do Sul (1950-2000)”. *Revista Arquitextos*. n.º 36 Campo Grande/ MS, maio de 2003.s/p

Outra transformação ocorrida em Campo Grande diz respeito à instalação da Companhia Mato-grossense de Eletricidade (CME), na década de 1920, substituindo o ciclomóvel⁴¹ - gerador a vapor de potências desconhecidas que supria as necessidades de energia elétrica no perímetro urbano de Campo Grande. A CME construiu, em 1924, na região do Inferninho, próximo à fazenda do Dr. Vespasiano Martins, a Usina do Ceroula, com turbinas PeltonVoigt/ Siemens e um sistema de “11,4 kV, com cerca de 15 quilômetros, transmitindo e distribuindo a partir de um prédio em uma empresa à Rua General Rondon, esquina da Avenida Calógeras, de onde derivavam os alimentadores pioneiros e se situavam as balanças de série da iluminação pública em 2,2 kV”.⁴²

Com a instalação da usina e a ampliação da potência elétrica, os habitantes de Campo Grande viram a chegada de novos aparelhos de caráter doméstico, como a vitrola e os refrigeradores (vale a pena frisar que houve a possibilidade de uso desses aparelhos e não a sua popularização) e os de caráter mais público, como o cinema, com tecnologia sonora e visual, que promoveram enormes transformações sociais e arquitetônicas na cidade.

Com efeito, por um breve período durante a chamada Revolução Constitucionalista de 1932, Campo Grande transformou-se em capital do Mato Grosso Civil, com as forças revolucionárias nomeando o Prefeito Vespasiano Martins, Governador do Estado. Contudo, as intenções separatistas do sul ou, no mínimo, o desejo de transformar Campo Grande na capital de Mato Grosso foram frustrados com a vitória das forças legalistas, durando apenas 82 dias.⁴³

Por essa época, a cidade contava com cerca de 50 estabelecimentos comerciais, com destaque para as lojas especializadas na venda de carros e autopeças, vestuário, materiais de construção, alimentos, jóias; além de, aproximadamente, 73 oficinas e indústrias de bebidas, calçados, chapéus, derivados de leite, torrefação e moagem de café, artefatos de couro, conservas, ladrilhos e mosaicos, fogões, vinagre, "especialidades farmacêuticas" e “artefatos e tecidos”, entre outras, que davam a

⁴¹ A respeito do ciclomóvel sabe-se que era um gerador de energia elétrica instalado pelo Sr. Antônio Veronese, na rua 26 de Agosto, em Campo Grande. Durou até 1924, quando foi substituído pela *Usina do Ceroula*. O que não se sabe é quando o ciclomóvel começou a entrar em funcionamento. *Campo Grande - 100 anos de Construção*. Campo Grande: Matriz Editora, 1999.p.149.

⁴² *Campo Grande - 100 Anos de Construção*. Campo Grande: Matriz, 1999. p.274

⁴³ *Jornal Correio do Estado*, 23/08/1997

conotação do forte crescimento econômico de Campo Grande durante a década de 1930.⁴⁴

É possível afirmar que no final da década de 1930, Campo Grande era a cidade que gerava mais renda no Estado de Mato Grosso. Em 1937, por exemplo, a receita arrecadada foi de 1.192:406\$, ao mesmo tempo em que a de Cuiabá, capital do Estado, atingia a cifra de 682:726\$. No ano seguinte, enquanto a arrecadação de Campo Grande cresceu para 387:478\$ em relação a 1937, a renda da capital (Cuiabá) caiu para 585:529\$.⁴⁵

A tentativa de veicular uma imagem positiva de Campo Grande como centro urbano econômica, política e culturalmente dinâmico, moderno e “civilizado”, aparece de forma nítida no *Álbum de Campo Grande*. Editado em 1939, durante as comemorações dos 40 anos de emancipação do município, pode-se afirmar que, em linhas gerais, essa obra seguia critérios e intenções semelhantes aos do *Álbum Gráfico de Mato Grosso*. Porém, ao contrário de seu congênere publicado em 1914 – uma alentada obra de quinhentas e duas páginas em tamanho 30 x 40 cm, e pesando 4,5 kg, por isso mesmo considerada de difícil manuseio –, o *Álbum de Campo Grande* parecia pretender para si a praticidade de um guia geral da cidade, breve e sucinto, de modo a ser apreciado e lido no decorrer de uma viagem.⁴⁶

Nem por isso essa publicação era menos pobre em imagens fotográficas, as quais estavam dispostas, de maneira geral, nos seguintes eixos temáticos básicos: paisagens naturais, remetendo às áreas do entorno da cidade; construções, com destaques para a edificação de novos prédios, casas, pontes; atividades econômicas, ressaltando a pecuária, a agricultura, o comércio e a indústria local; vias de comunicação e meios de transportes, evidenciando a modernização das ruas, a presença do transporte individual e coletivo; vida social e cultural, com ênfase para cenas de família, bailes, clubes, cinemas, escolas, ambientes de trabalho, esportes ou piqueniques, e personalidades, enfocando indivíduos dos mais diversos segmentos sociais, mas com especial reverência às autoridades civis e militares, empresários e personagens ligados aos segmentos

⁴⁴ Revista *Folha da Serra*, 1933

⁴⁵ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.45

⁴⁶ Um estudo pormenorizado do *Álbum Gráfico de Mato Grosso* pode ser encontrado em: ZORZATO, Osvaldo. *Conciliação e Identidade: Considerações Sobre a Historiografia de Mato Grosso (1904-1983)*. São Paulo: USP, tese (Doutorado em História Social), 1998, p. 38-60.

sociais emergentes, como funcionários públicos e profissionais liberais, advogados, médicos e engenheiros, entre outros.

Os progressos materiais da cidade apareciam assinalados nas imagens relativas às atividades econômicas e naquelas referentes às vias de comunicação e meios de transportes. Nas primeiras, além do registro das inúmeras casas comerciais, a exemplo da Casa Mansour, definida como “o maior e mais bem sortido estabelecimento comercial de Mato Grosso”.⁴⁷ O *Álbum* também destacava, como marca da modernização econômica do município, a maquinaria utilizada em indústrias como a Fábrica Mandetta de bebidas, a Panificadora Esperança, única em Mato Grosso a possuir “os afamados fornos contínuos Pensotti”, e “oficinas” como a da Tipografia O Progressista, onde o próprio *Álbum* fora impresso.⁴⁸ Paralelamente, a obra dava grande destaque às ações da “numerosa e hoje unida classe dos fazendeiros da parte meridional do Estado”, sublinhando a incorporação, por parte dos pecuaristas, de novas raças e de técnicas modernas de criação e observando, além disso, a prosperidade da lavoura de café - produto introduzido no município em 1911, pelo imigrante sírio Antonio Abdo, proprietário da fazenda Mateira, definida como “a maior organização agrícola” do Estado. Conforme vinha anotado no *Álbum*:

O cafezal vinga e aumenta de muitos milhares de pés, acrescidos todos os anos. Em 1930, contava a Mateira com 140.000 pés de café, fora plantações de cana e mandioca, excelentes pastos e criação de gado bovino e suíno e galináceo. [...] Digno de nota, juntamente com o cafezal, é o canavial, que ocupa uma área de 10 hectares, fora o belíssimo pomar de laranjeiras, abacateiros, ameixeiras, limoeiros e outras árvores frutíferas. Tem a Mateira modernos maquinismos de descascar café, com produção diária de 40 sacos, de beneficiamento de arroz, limpando 25 sacos, e de cana, moendo 8 carros por dia da mesma plantação. Este ano (1939) calcula-se a safra do café da Mateira em 2.500 sacos de 60 quilos cada um.⁴⁹

Essa dinâmica econômica refletia-se, segundo pretendia atestar o *Álbum*, na modernização do equipamento urbano de Campo Grande, materializada na ampliação de ruas e avenidas como a 13 de Maio, a Barão do Rio Branco e a Avenida Mato Grosso, ao longo das quais podiam ser vistas “modernas casas recentemente

⁴⁷ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.71

⁴⁸ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.71

⁴⁹ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.30-31

construídas”⁵⁰; na expansão da própria área urbana, expressa na oferta de venda de lotes em bairros como a Vila Planalto, cuja aquisição era apontada como “o melhor emprego de capital”, e o bairro Amambaí, “sentinela avançada de Campo Grande”, onde estavam localizados os projetos de construção da Igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro e da residência dos padres redentoristas⁵¹, bem como na implantação de novos meios de comunicação e transportes, a exemplo da instalação da primeira linha telefônica⁵², da presença do auto-ônibus que circulava em alguns bairros “de quatro em quatro horas durante o dia e parte da noite”⁵³, dos caminhões que passavam a trafegar as rodovias, da própria ferrovia, e até mesmo do avião.⁵⁴

Não obstante esses traços do progresso, o *Álbum* também dava destaque para algumas “tradições que não morrem”, enfatizando a frequência, nas estradas “velhas” do sul de Mato Grosso, dos carros de boi mineiros, dos quais nem mesmo os caminhões da marca “Internacional” conseguiam tirar a “realeza”.⁵⁵ Nesse sentido, sugeria-se que progresso e tradição constituíam faces da mesma moeda, a partir da qual se configurava a identidade regional; o passado e o futuro que deveriam irmanar todos os matogrossenses, filhos da terra ou não.

De todo modo, em decorrência das transformações econômicas e urbanas, a própria vida social e cultural da cidade se vitalizava. Para atender às expectativas de lazer e cultura que uma cidade moderna deveria possuir, foram surgindo em Campo Grande praças, sorveterias, bares, como o Para Todos; o Parque Balneário, com regras estabelecidas para os horários de banhos de piscina para homens e mulheres; o Rádio Clube, local de encontro e de bailes freqüentados pelas elites campo-grandenses; além dos cines-teatro como o Santa Helena e, em especial, o Alhambra, criado em 1937, e definido como “palácio encantado das mil maravilhas do som e da luz”. De acordo com o *Álbum de Campo Grande*:

⁵⁰ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.117

⁵¹ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.46

⁵² LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.139

⁵³ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.46

⁵⁴ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.138

⁵⁵ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.136

A não ser São Paulo, Rio e outras capitais dos estados, nenhuma cidade do interior tem uma casa de espetáculos, no gênero, tão luxuosa e grandiosa. Rara é a noite em que o Cine Teatro Alhambra, nas suas duplas sessões, não se enche da fina flor de Campo Grande. A par do mais refinado bom gosto e da comodidade que oferece o amplo salão com as suas muitas centenas de cadeiras, as fitas que são passadas no ECRAN são das mais afamadas marcas do mundo e maior retumbância em aplausos na atualidade. A "Metro Goldwyn Mayer", a "Paramount Films", a "RKO Radio Pictures", a Warner Bros First", a "Columbia Pictures", etc., nomes célebres em produção, todas as semanas exibem no Alhambra os filmes de maior notoriedade. Os aparelhos, tanto de som, Western Electric, como o de gradação de luzes multicores, Traynon, este o único usado na América do Sul, são a última palavra nas técnicas cinematográficas.⁵⁶

Contudo, o *Álbum* advertia que, diferentemente das grandes cidades do país, Campo Grande não era só “a urbes que impressiona o forasteiro pela harmonia retilínea de suas ruas, elegância de seus prédios, febricidade de seu comércio e operosidade crescente de seus habitantes”, tinha também “a graciosidade sempre primaveril dos seus arrabaldes, povoados de poéticas chácaras e convidativos sítios, que são remanso de gozo para luta diurna cidadina”.⁵⁷

Novamente aqui o embricamento entre o progresso e tradição: antes de se constituir um espaço marcado pela natureza selvagem, os arredores de Campo Grande eram representados como lugares de convivência, refletindo, por outro lado, o que o meio ambiente poderia oferecer em termos de exploração econômica. É assim que, em muitas fotografias, famílias inteiras são retratadas em piqueniques à beira de rios como o Aquidauana e o Taquari, com destaque para o potencial de suas quedas d'águas e para as possibilidades do garimpo, especialmente em Rochedo. Representações dessa natureza há muito praticamente domada pela gente mato-grossense, também se faziam presentes nas imagens de animais selvagens, como as onças, tidos como de estimação.

Dado fundamental nesse processo de domesticação da natureza é a presença, sempre marcante nas fotografias, das mulheres em primeiro plano. Nesse quadro, insinua-se a interação entre a mãe natureza e a mulher mãe, ao mesmo tempo civilizada e civilizadora, e a cidade de Campo Grande como a grande mãe acolhedora, no sul de Mato Grosso, de indivíduos vindos dos mais diversos lugares do país e do mundo e das mais diferentes classes sociais. Assim, embora o *Álbum* procurasse destacar as figuras mais relevantes da sociedade local, não deixava, contudo, de mencionar a presença de indivíduos marginalizados como engraxates e mendigos:

⁵⁶ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.76

⁵⁷ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.17

A nossa cidade, não podendo fugir à regra geral, também tem seus tipos populares [...] figuras anônimas, sofredoras, que ora nos arrancam gargalhadas com seu grotesco, como nos compungem o coração com a sua desdita erradia. [...] Campo Grande é a terra favorita dos pequeninos engraxates e dos grandes pedintes, todos eles ganham a vida, porque o povo campo-grandense é bom e generoso.⁵⁸

Surgido num momento de transição, em que Mato Grosso deixava de ser representado pelo “estigma da barbárie”⁵⁹ para se incorporar à nacionalidade como “reserva de brasilidade”, o *Álbum de Campo Grande*, produzido com o objetivo explícito de ser “o verdadeiro espelho das atividades de seus filhos, tanto os nativos como os adotivos, nos diversos labores humanos”⁶⁰, elaborava, por outro lado, sutilmente, um objetivo implícito: o de edificar um quadro identitário que colocava os habitantes do sul de Mato Grosso, em particular os campo-grandenses, como elementos plenamente incorporados à nacionalidade, porém, como brasileiros distintos.

Referências

Livros:

ARRUDA, Gilmar. *Frutos da Terra. Os Trabalhadores da Companhia Matte Larangeira*. Londrina: UEL, 1997.

BENEVIDES Cezar e LEONZO Nanci. *Miranda Estância: Ingleses, Peões e Caçadores no Pantanal Mato-grossense*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2008.

CARVALHO, José Murilo de. *Os Bestializados: O Rio de Janeiro e a República Que Não Foi*. 3.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

GARDIN, Cleonice. *Campo Grande Entre o Sagrado e o Profano*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1999.

GRESSLER, Lori Alice, SWENSSON, Lauro Joppert. *Aspectos históricos do Povoamento e da Colonização do Estado de Mato Grosso do Sul*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1994.

HOBSBAWM, Eric J. *A Era das Revoluções (1789-1848)*. 8o ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

LENHARO, Alcir. *Colonização e Trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro*

⁵⁸ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.65

⁵⁹ Para uma análise das representações de Mato Grosso sob o estigma da barbárie, ver GALETTI, Lyliã da Silva Guedes. *Nos Confins da Civilização: Sertão, Fronteira e Identidade nas Representações sobre o Mato Grosso*. São Paulo: USP, tese (Tese de Doutorado), 2.000.

⁶⁰ LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939. p.30

Oeste. Campinas: Editora da Unicamp, 1985.

_____. *Sacralização da Política*. Campinas: Papyrus/ Editora da Unicamp, 1986.

MACHADO, Paulo Coelho. *A Rua Barão*. Campo Grande: Editora do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1991.

_____. *Arlindo de Andrade - Primeiro Juiz de Direito de Campo Grande*. Campo Grande: Editora do Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1988.

MAGNOLI, Demétrio. *O Corpo da Pátria: Imaginação Geográfica e Política Externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Ed.UNESP, 1997.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder: O Nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1997.

RUBIM, Rezende. *Reservas de Brasilidade*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1939.

SEREJO, Hélio. *Ciclo da Erva-Mate em Mato Grosso do Sul (1883-1947)*. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986.

SILVA, José de Melo e. *Fronteiras Guaranis*. 2ª ed. Campo Grande: IHGMS. 2003.

SODRÉ, N. W. Oeste. *Ensaio Sobre a Grande Propriedade Pastoril*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1941.

VARGAS, Getúlio. *A Nova Política do Brasil*. volume V, RJ:Livraria José Olympio Ed., 1938.

Capítulos:

BOCK, G. Pobreza feminina, maternalismo e direitos das mães (1890-1950). In: DUBY, G., PERROT, M. *História das mulheres no Ocidente. O século XX*. Porto: Ed. Afrontamento/São Paulo: EBRADIL, 1994, pp.435-477.

LEFAUCHEUR, Nadine. Maternidade, Família, Estado . In: FRANÇOISE, Thébaud (Org.). *História das mulheres. O século XX*. Vol. V. pp 479-503. Porto: Ed. Afrontamento/São Paulo: EBRADIL, 1995.

PERROT, M. Sair. In: DUBY, G. *História das mulheres no Ocidente. O século XIX*. Porto: Ed.Afrontamento/São Paulo: EBRADIL, 1994.

Artigos:

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. “A casa em Campo Grande: Mato Grosso do Sul (1950-2000)”. *Revista Arquitectos*. Campo Grande/ MS, maio de 2003, no 36.

_____. “A Ferrovia Noroeste do Brasil: o último trem para o sertão”. *Caderno de Estudos Urbanos*. Campo Grande: Conselho Regional de Construtores de Imóveis, 1995, nº 3.

OLIVEIRA, Benícia Couto de. "O Estado Novo e a nacionalização das fronteiras: a ocupação estratégica do Sul de Mato Grosso". *Revista Fronteiras*. Campo Grande: Ed.UFMS, 2002, v.6, n.12.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. "Ferrovia: Fontes de Memória. Arquivos Ferroviários: Uma Reflexão Crítica e Ação Preservativa". Anais do VI Seminário Nacional de Preservação e Revitalização Ferroviária. 17 a 20 de julho de 2002. Rio de Janeiro.

Teses e dissertações:

BITTAR, Marisa. *Mato Grosso do Sul: do Estado Sonhado ao Estado Construído (1892-1997)*. São Paulo: USP, tese (Doutorado em História Social), 1997.

GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *Nos Confins da Civilização: Sertão, Fronteira e Identidade nas Representações sobre o Mato Grosso*. São Paulo: USP, tese (Tese de Doutorado), 2000.

GUILLEN, Isabel Cristina Martins. *O Imaginário do Sertão. Lutas e Resistência ao Domínio da Companhia Mate Laranjeira. (Mato Grosso: 1890-1945)*. Dissertação (Mestrado em História) UNICAMP. Campinas: 1991.

OLIVEIRA NETO, Antonio Firmino de. *Ruas e Calçadas de Campo Grande - MS. Uma Contribuição ao Estudo dos Espaços Públicos Urbanos*. São Paulo: USP, dissertação (Mestrado em Geografia), 1997.

ZORZATO, Osvaldo. *Conciliação e Identidade: Considerações Sobre a Historiografia de Mato Grosso (1904-1983)*. São Paulo: USP, tese (Doutorado em História Social), 1998.

Fontes primárias

"OS TRILHOS da Noroeste chegam a Campo Grande". *Jornal O Estado de Mato Grosso*, Campo Grande, 01/06/1914.

Álbum Gráfico de Mato Grosso (EUA do Brasil). Corumbá/ Hamburgo: Ayala & Simon Editores, 1914.

LEITÃO, Benedito. *Álbum de Campo Grande*. Campo Grande: Tipografia O Progressista, 1939.

Campo Grande - 100 Anos de Construção. Campo Grande: Matriz, 1999.

Jornal Correio do Estado, Campo Grande, 23/08/1997.

IBGE –Evolução Demográfica dos Municípios de Mato Grosso do Sul Segundo os Censos Demográficos Realizados e a Contagem. RJ: IBGE, 1996.

Revista Folha da Serra, Campo Grande, 1933.