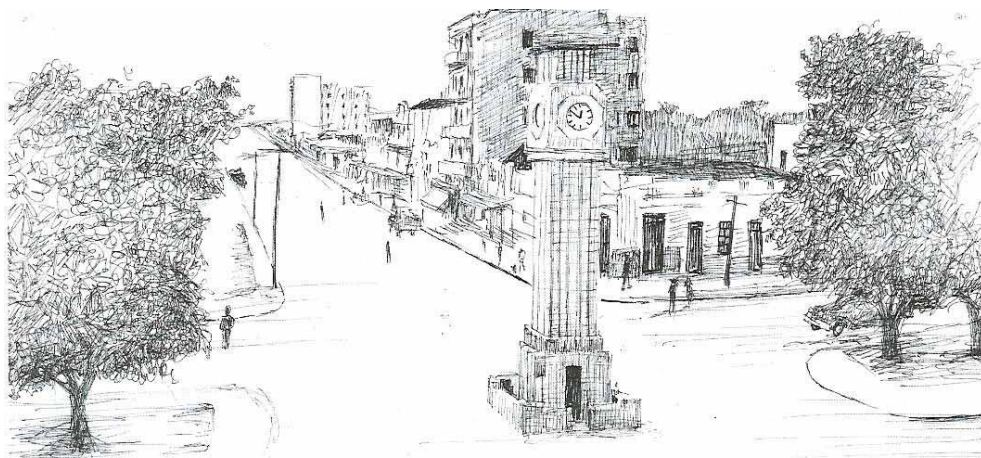


UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO"  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

## **CAMPO GRANDE E**



## **A RUA 14 DE JULHO**



**Tempo, espaço e sociedade**

**Antônio Firmino de Oliveira Neto**

Presidente Prudente  
2003

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”  
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

# **CAMPO GRANDE E A RUA 14 DE JULHO**

## **Tempo, espaço e sociedade**

Antônio Firmino de Oliveira Neto

Orientadora:  
Maria Encarnação Beltrão Sposito

Tese apresentada ao programa de pós-graduação em Geografia, da Faculdade de Ciências e Tecnologia, da UNESP – Campus de Presidente Prudente, como requisito para obtenção do título de Doutor.

Presidente Prudente  
2003

## CAPA:

Figura do alto:

Vista parcial de Campo Grande (Década de 90)

Bico de Pena sobre Papel de Élios Longo – Lelo

Coleção “Campo Grande de Todos os Tempos” – FAPEC, UFMS

Figura de baixo:

Relógio da Rua 14 de Julho (Década de 50)

Bico de Pena sobre Papel de Élios Longo – Lelo

Coleção “Campo Grande de Todos os Tempos” – FAPEC, UFMS

Ficha catalográfica elaborada pelo Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação -  
UNESP – FCT – Campus de Presidente Prudente

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| O48c | <p>Oliveira Neto, Antônio Firmino de.<br/>Campo Grande e a rua 14 de Julho: tempo, espaço e sociedade / Antônio Firmino de Oliveira Neto. – Presidente Prudente: [s.n.], 2003<br/>181 f. : il.</p> <p>Tese (doutorado). – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia<br/>Orientador: Maria Encarnação Beltrão Sposito</p> <p>1. Espaço urbano. 2. Estrutura urbana – Campo Grande (MS).<br/>3. Mato Grosso de Sul. 4. Campo Grande – Cidade. I. Oliveira Neto, Antônio Firmino de. II. Título.</p> <p>CDD (18.ed.) 910</p> |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

À memória da minha mãe

## **AGRADECIMENTOS**

Embora a redação de uma tese seja um trabalho solitário, às vezes até enclausurante, ela não seria possível sem a ajuda de uma porção de pessoas, órgãos ou instituições. Portanto, não poderia deixar de relacionar aqueles que, direta ou indiretamente, deram a sua contribuição para que essa minha empreitada fosse concluída. Como desde a preparação do projeto, para a seleção do doutorado, até hoje, já se passaram mais de quatro anos e sabendo que a memória é uma coisa sempre traiçoeira, é possível que eu termine por esquecer de citar alguém a quem, de antemão, peço aqui minhas desculpas.

Não poderia começar esta lista se não fosse pela minha orientadora. Com seu jeito meigo de gestos simples, a Carminha, de maneira pacienciosa e competente, mostrou-me os difíceis caminhos dos métodos geográficos, facilitando a minha escolha. Sempre presente e disponível para qualquer conversa, ela nunca deixou que eu me perdesse em conceitos fáceis, afirmações falhas ou interpretações duvidosas, dando-me a exata dimensão do que deve ser uma tese de doutorado.

Devo agradecer à UFMS que, por meio do pessoal da Coordenadoria de Pós-graduação, da PROPP, deu-me o apoio necessário, quer intermediando a bolsa da CAPES, quer me auxiliando nas relações institucionais. Agradeço, também, aos membros do Departamento de Geociências do campus de Aquidauana, do qual faço parte, que me afastaram integralmente das minhas atividades didáticas para que pudesse ingressar num programa de doutoramento. À professora Silvia, diretora do campus, devo um agradecimento muito especial, não só pelo apoio, mas, principalmente, pela amizade e pelos constantes incentivos.

Em Prudente, mais do que agradecer à UNESP, instituição que me propiciou a entrada no seu programa de pós-graduação, ao seu corpo de professores, especialmente àqueles com quem tive aulas, aos técnicos da biblioteca e da seção de pós-graduação, com quem tive contato mais próximo, devo agradecer em muito àqueles que me deram guarida. Portanto, seria impossível esquecer que, desde os dias das provas de seleção, o feijoense Luís Carlos e sua alagoana mãe, dona Marina, acolheram-me sempre com muito carinho, apesar da saudade compartilhada do seu João – velho camarada. Da mesma forma, fui acolhido pelo João Márcio, de Belém, Helton, de Florianópolis, Wallace, de Três Lagoas e Lírian e Willian, de Londrina que, além das mesmas preocupações com diversão e discussões acadêmicas, fizeram das minhas estadas em Prudente, verdadeiras viagens imaginárias pelo Brasil afora.

Não poderia deixar de agradecer à Claudete, Fernanda, Maria, Marquiana, Madalena e Marcelo, do apartamento do bloco ao lado, onde ia filar o café da manhã. Ao Eliseu que, entre discussões de textos, juntava-se a mim, ao Willian e a Lírian, para mantermos o nosso apartamento “impecavelmente virtual”.

Ainda em Prudente, devo agradecer à Adriana, Elaine, Flávia, João Osvaldo, Karla, Luciane, Marcelino, Márcia, Márcia Ajala, Márcio, Marlon, Maurício, Sílvia, Tatiana, Terezinha e Valéria, pela cumplicidade de uma grande turma, além de todos os companheiros do GASPERR, pelas frutíferas discussões.

Os professores Raul e Cleonice foram decisivos na banca de qualificação, com suas sugestões e contribuições, aqui quase que totalmente acatadas.

Em Aquidauana, Arnaldo Begossi, pela leitura de parte do texto, Carlos Martins e Gilson, pelas incansáveis conversas e Ana Maria, André Pinto, Dalto, Dani (adufms), Dani (direção), Edna, Eloína, Ercília, Gilberto, Isabel Ivone, João Ribeiro, Kelcilene, Lena, Mário, Mário Baldo, Miguel, Nazaré, Nelson Marisco, Paulo Jóia, Ramona, Ronaldo, Romualdo, Sivirina, Sueli, Valter Guimarães, Vera Lúcia, Vic e Zenir, são pessoas do CEUA a quem não posso deixar de agradecer pelas muitas colaborações e, principalmente, pelos incentivos.

O PLANURB, o IBGE, a ARCA, a AGETTRAN e a SEMUR, são órgãos a que, por meio do seu pessoal técnico, devo agradecer pelos dados e informações, assim como aos meus entrevistados.

Agradeço aos meus irmãos Tito Carlos e Marco Aurélio e aos amigos Paulo Esselin, Cléo, Osvaldo e Ido, pelas importantes interlocuções, à Sylvia Cesco, pela revisão ortográfica, ao Juarez, pela elaboração dos cartogramas e à Carla pela montagem final da tese.

Finalmente, devo um agradecimento muito especial às minhas famílias acreana e campo-grandense e, em particular, ao meu pai, à Maria Eva, ao Filipe, à Natasha e ao Pedro por terem tolerado, dentre outras coisas, as inquietações, o nervosismo, o trancamento no escritório e as constantes ausências.

## RESUMO

Campo Grande, capital do Estado de Mato Grosso do Sul, constitui-se hoje numa das mais importantes cidades da região Centro-Oeste do Brasil. Ao longo da história da cidade, a rua 14 de Julho tornou-se o seu mais importante logradouro público. Durante muitas décadas, nessa rua comercializou-se a maior parte do volume de mercadorias que abasteciam toda a cidade e todo o sul do imenso Estado de Mato Grosso, ainda uno. Em função disso, a rua 14 de Julho tornou-se um importante elemento que influenciou, de maneira definitiva, a estruturação e a reestruturação do espaço urbano de Campo Grande.

O objetivo desta tese é analisar a produção do espaço urbano de Campo Grande, enfocando-se a importância da rua 14 de Julho na estruturação e reestruturação desse espaço, assim como a situação atual da rua, típica do centro das grandes cidades brasileiras.

Para tanto, os estudos foram realizados a partir das relações estabelecidas entre a sociedade campo-grandense e o espaço em que ela está inserida, enfatizando o papel desenvolvido por essa rua, segundo três recortes analíticos principais: **Cotidiano Social, Estrutura Urbana e Economia.**

**Palavras Chaves:** Rua; Campo Grande; Mato Grosso do Sul; cidade; espaço urbano; estrutura urbana.



## ABSTRACT

Campo Grande, capital of Mato Grosso do Sul' state, consists today in one of the most important cities of Brazil's Center-West area. Along the history of the city, the 14<sup>th</sup> July street became the most important public thoroughfare. During many decades, this street commercialized the biggest part of the volume of merchandises that supplied all the city and the entirety south of the immense state of Mato Grosso, still unite. Because of that, the 14<sup>th</sup> July street became an important element that influenced, in definitive way, the structuralization and restructuralization of the urban area of Campo Grande.

The purpose of this thesis is to analyze the production of Campo Grande's urban area, focusing the importance of 14<sup>th</sup> July street in the structuralization and restructuralization of it space, such as the real situation of the estreet, typical of the center of brazilians big cities.

For that, the studies were realized from the relations established between the society of Campo Grande and the space where it is inserted, emphasizing the function developed for this street, according to three main analytical clippings: **Social Quotidian, Urban Structure and Economy.**

**Key-Words:** Street; Campo Grande; Mato Grosso do Sul; City; Urban space; Urban structure.

## RÉSUMÉ

Campo Grande, capitale de l'État de Mato Grosso do Sul, est aujourd'hui l'une des plus importantes villes de la région Centre-Ouest du Brésil. Au cours de l'histoire de la ville, la rue 14 de Julho est devenue son plus important endroit public. Pendant des dizaines d'années, dans cette rue s'est commercialisée la majeure partie du volume de marchandises qui nourrissaient toute la ville et tout le sud de l'immense État de Mato Grosso, encore unique. Par conséquent, la rue 14 de Julho est devenue un élément important qui a influencé, de façon définitive, la structure et la restructuration de l'espace urbain de Campo Grande.

Le but de cette thèse est d'analyser la production de l'espace urbain de Campo Grande, en focalisant l'importance de la rue 14 de Julho dans la structuration et restructuration de cet espace, ainsi comme la situation actuelle de la rue, typiquement du centre des grandes villes brésiliennes.

Pour cela, les études ont été réalisées à partir des relations établies entre la société campo-grandense et l'espace où elle est insérée, en montrant le rôle développé par cette rue, selon trois perspectives: **Quotidien Social, Structure Urbaine et Économie.**

**Mots-clés:** Rue; Campo Grande; Mato Grosso do Sul; ville; espace urbain; structure urbaine.

## SUMÁRIO

|                                                                                                                                         |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ÍNDICE DE MAPAS                                                                                                                         | 10  |
| ÍNDICE DE FOTOS                                                                                                                         | 11  |
| ÍNDICE DE QUADROS                                                                                                                       | 12  |
| APRESENTAÇÃO                                                                                                                            | 15  |
| APRESENTANDO A RUA PRINCIPAL                                                                                                            | 18  |
| I. A RUA 14 DE JULHO E O COTIDIANO SOCIAL                                                                                               | 27  |
| 1. O homem, a rua e o tempo                                                                                                             | 27  |
| 2. A incorporação do modo de vida urbano em Campo Grande                                                                                | 36  |
| 3. O código de posturas de 1905                                                                                                         | 44  |
| 4. A rua 14 de julho e as relações sociais                                                                                              | 49  |
| II. A RUA 14 DE JULHO E A ESTRUTURA URBANA                                                                                              | 66  |
| 1. A primeira planta de Campo Grande                                                                                                    | 66  |
| 2. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil                                                                                                | 74  |
| 3. A execução da planta da cidade, a chegada do trem e a transformação da rua 14 de julho na rua principal                              | 84  |
| 4. A rua 14 de julho e os planos estatais                                                                                               | 101 |
| 5. A estrutura urbana de Campo Grande                                                                                                   | 114 |
| III. A RUA 14 DE JULHO E A ECONOMIA                                                                                                     | 126 |
| 1. A chegada do trem, a incorporação de Mato Grosso ao mercado paulista e a transformação de Campo Grande na principal cidade do estado | 126 |
| 2. Novas mercadorias, novas idéias e novos conceitos                                                                                    | 134 |
| 3. A mercadoria e a transformação da 14 de julho na rua principal                                                                       | 139 |
| 4. A rua 14 de julho nos dias atuais e as novas manifestações de centralidade                                                           | 146 |
| CONCLUSÃO                                                                                                                               | 163 |
| FONTES                                                                                                                                  | 170 |
| 1. Entrevistas                                                                                                                          | 170 |
| 2. Arquivos                                                                                                                             | 170 |
| 3. Bibliografia consultada                                                                                                              | 171 |

## ÍNDICE DE MAPAS

### APRESENTANDO A RUA PRINCIPAL

|         |                                                                                                      |    |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Mapa 1. | Campo Grande: Região urbana do centro e a Rua 14 de Julho – 2003                                     | 19 |
| Mapa 2. | Campo Grande: Região urbana do centro, o quadrilátero central e os trechos da Rua 14 de Julho - 2003 | 20 |
| Mapa 3. | Campo Grande: Região urbana do centro e o trecho central da Rua 14 de Julho - 2003                   | 23 |
| Mapa 4. | Campo Grande: Região urbana do centro e o trecho final da Rua 14 de Julho – 2003                     | 25 |

### I. A RUA 14 DE JULHO E O COTIDIANO SOCIAL

|         |                                                        |    |
|---------|--------------------------------------------------------|----|
| Mapa 1. | Campo Grande: Área do Footing – Décadas de 1950 e 1960 | 60 |
|---------|--------------------------------------------------------|----|

### II. A RUA 14 DE JULHO E A ESTRUTURA URBANA

|         |                                                                                                      |     |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Mapa 1. | Campo Grande: Planta de 1909, organizada pelo Eng. municipal nilo javari barem                       | 73  |
| Mapa 2. | Campo Grande: A antiga rua Velha e as ruas que davam acesso à estação ferroviária – a partir de 1914 | 96  |
| Mapa 3. | Campo Grande: planta do rocio de 1909, elaborada pelo eng. themístocles brasil (foto)                | 102 |
| Mapa 4. | Campo Grande: planta do rocio de 1909, elaborada pelo eng. themístocles brasil (reprodução)          | 103 |
| Mapa 5. | Campo Grande: Ruas destinadas para os calçadões no Projeto Jaime Lerner - 1977                       | 112 |
| Mapa 6. | Campo Grande: As saídas como avenidas radiais                                                        | 118 |
| Mapa 7. | Campo Grande: Obras viárias a partir da década de 1990                                               | 123 |

### III. A RUA 14 DE JULHO E A ECONOMIA

|         |                                                                                |     |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Mapa 1. | Campo Grande: Área com maior preço por m <sup>2</sup> dos imóveis territoriais | 148 |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------|-----|

## ÍNDICE DE FOTOS

### I. A RUA 14 DE JULHO E O COTIDIANO SOCIAL

|                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Foto 1. Campo Grande: Relógio existente na esquina da 14 de Julho com a Afonso Pena, entre 1933 e 1970 | 55 |
| Foto 2. Campo Grande: Lateral da Praça Ari Coelho na rua 14 de Julho, transformada em pontos de ônibus | 62 |
| Foto 3. Campo Grande: Lateral da Praça Ari Coelho na rua 14 de Julho, transformada em pontos de ônibus | 62 |
| Foto 4. Campo Grande: Lojas na rua 14 de Julho que apresentam vitrines bastante chamativas             | 64 |
| Foto 5. Campo Grande: Lojas na rua 14 de Julho que apresentam vitrines bastante chamativas             | 64 |
| Foto 6. Campo Grande: Lojas na rua 14 de Julho que apresentam vitrines bastante chamativas             | 64 |

## ÍNDICE DE QUADROS

|                                                                                                                                                        |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| I. A RUA 14 DE JULHO E O COTIDIANO SOCIAL                                                                                                              |     |
| Quadro 1. Campo Grande: Média de passageiros, por dia útil, que circulam nos ônibus em 2002                                                            | 64  |
| II. A RUA 14 DE JULHO E A ESTRUTURA URBANA                                                                                                             |     |
| Quadro 1. Campo Grande: Demonstrativo do tipo de comércio e sua localização – 1910                                                                     | 88  |
| Quadro 2. Campo Grande: Demonstrativo da quantidade de solicitações de alvarás de licença para comércios e construções e sua localização – 1912 e 1913 | 88  |
| Quadro 3. Campo Grande: Alvarás de Licença para obras e sua localização – 1918 a 1927                                                                  | 94  |
| Quadro 4. Campo Grande: Alvarás de licença para funcionamento de estabelecimento comercial – 1918 a 1922                                               | 94  |
| Quadro 5. Campo Grande: Estabelecimentos comerciais constituídos entre 01.01.1920 e 31.12.1930, por atividade comercial                                | 99  |
| Quadro 6. Campo Grande: Zonas por tipo de ocupação e usos – 1940                                                                                       | 104 |
| Quadro 7. Campo Grande: População total, urbana e rural – 1909 a 2000                                                                                  | 106 |
| Quadro 8. Campo Grande: Evolução da população – 1940 a 2000                                                                                            | 106 |
| Quadro 9. Campo Grande, municípios da Grande Dourados, Mato Grosso do Sul e Brasil: Crescimento populacional (%) – 1950 a 2000                         | 115 |
| Quadro 10. Campo Grande: Quantidade de unidades habitacionais construídas com financiamento público – 1966 a 1989                                      | 116 |
| Quadro 11. Campo Grande: Conjuntos Habitacionais com acessos localizados nas várias saídas da cidade                                                   | 117 |
| Quadro 12. Campo Grande: Trânsito de ônibus pelo Corredor Central – 1997 e 2003                                                                        | 119 |
| Quadro 13. Campo Grande: demonstrativo do n.º de linhas e passageiros dos ônibus – 2003                                                                | 120 |
| Quadro 14. Campo Grande: Demonstrativo da distribuição hipotética entre os usuários das linhas integradas que utilizam as linhas alimentadoras – 2003  | 121 |

### III. A RUA 14 DE JULHO E A ECONOMIA

|           |                                                                                                                                               |     |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Quadro 1. | Campo Grande: Número de estabelecimentos por tipo de atividade desenvolvida em cada trecho da 14 de Julho – 2003                              | 150 |
| Quadro 2. | Campo Grande: representatividade das atividades desenvolvidas em cada trecho da 14 de Julho – 2003                                            | 151 |
| Quadro 3. | Campo Grande: Porcentagem dos estabelecimentos por tipo de atividade desenvolvida no trecho inicial da 14 de Julho – 2003                     | 152 |
| Quadro 4. | Campo Grande: Porcentagem M dos estabelecimentos por tipo de atividade desenvolvida no trecho Central da 14 de Julho – 2003                   | 155 |
| Quadro 5. | Campo Grande: Porcentagem dos estabelecimentos por tipo de atividade desenvolvida no último trecho da 14 de Julho – 2003                      | 156 |
| Quadro 6. | Campo Grande: Preço médio do m <sup>2</sup> territorial nos trechos da 14 de Julho e ruas paralelas – 2003                                    | 158 |
| Quadro 7. | Campo Grande: Preço médio do m <sup>2</sup> territorial das ruas que cruzam a 14 de Julho na Área Central – 2003                              | 160 |
| Quadro 8. | Campo Grande: Preço médio do m <sup>2</sup> territorial das Regiões ao redor do shopping Campo Grande com maior incidência de comércio – 2003 | 161 |

## APRESENTAÇÃO

*CAMPO GRANDE E A RUA 14 DE JULHO...* é o resultado dos estudos que englobaram pesquisas teóricas a respeito da cidade e do urbano e, logicamente, pesquisas teóricas, mas também empíricas sobre Campo Grande e a rua 14 de Julho. Mesmo com a pretensão de estudar apenas uma única rua, seria impossível realizá-los sem o entendimento das conjunturas econômicas, política e sociais, do país e dos Estados de Mato Grosso, ainda uno e Mato Grosso do Sul, após a sua criação e dos diversos momentos de desenvolvimento ou de crescimento e expansão da cidade de Campo Grande.

Para a realização de tais estudos, foram necessárias entrevistas, buscas em arquivos públicos, coletas de dados, tanto empiricamente no local, como em órgãos da Prefeitura Municipal de Campo Grande, além de consultas a bibliografias de diferentes áreas. Tudo isso com o objetivo de entender como se deu o processo de transformação da 14 de Julho na principal rua de Campo Grande, qual a influência dela na estruturação e reestruturação do espaço urbano da cidade e quais as suas características atuais e os motivos que levaram à tal situação.

Com tudo isso, esta tese é agora apresentada como um exame da rua 14 de Julho, partindo-se de três aspectos distintos: o cotidiano social, a estrutura urbana e a economia, desenvolvidos em três capítulos, separadamente. Observo que algumas informações, dados ou mesmo interpretações, são repetidas parcialmente em mais de um dos capítulos, apenas pela intenção que tive, de redigir cada um deles, de maneira que possam ser lidos em qualquer seqüência, independente daquela aqui



apresentada. Mas, compreendo que, apesar da maneira separada como foram analisados, os aspectos devem ser entendidos como um todo, articulados e complementares.

Em relação ao primeiro desses aspectos, contido no capítulo I, as análises foram realizadas, tendo-se como parâmetro as relações sociais desenvolvidas na 14 de Julho. Para tanto, foi necessária, inicialmente, a compreensão de como foi a absorção do modo de vida urbano pela população campo-grandense, motivo pelo qual, retrocedi a pesquisa até momento anterior à própria existência da rua 14 de Julho. Nesse capítulo foi analisada, ainda, a importância da 14 de Julho como elemento de sociabilidade e de concentração das manifestações sociais e das decisões políticas. Pesquisei, também, como a sociedade campo-grandense se relaciona com a rua 14 de Julho, nos dias atuais e qual a importância dela na escolha de locais para realizações de eventos, sejam políticos, culturais ou artísticos.

No segundo capítulo, a estrutura urbana é o aspecto estudado. Para tanto, foi necessário partir da análise dos motivos que levaram à elaboração e implantação da primeira planta da cidade, em 1909, e as consequências práticas disso para o pequeno vilarejo que, até então, contava com uma única rua somente. Além da planta, a dualidade das posições a respeito da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a importância dessa obra para a atribuição do novo papel desenvolvido por Mato Grosso na divisão territorial do trabalho, após a sua articulação ao mercado capitalista comandado por São Paulo, tiveram que ser entendidas. Completando o capítulo, ainda foram motivos de atenção os diversos planos estatais de desenvolvimento concebidos para Campo Grande, as respectivas conjunturas em que os mesmos foram elaborados e a atual forma de estruturação de seu espaço urbano, com a constituição de uma nova lógica na hierarquia de fluxos.

As relações entre a rua 14 de Julho e a economia, nas suas escalas local, regional, nacional e internacional, são o assunto do terceiro e último capítulo desta tese. Desde a chegada do trem, Campo Grande passou a substituir Corumbá como principal entreposto comercial do Estado de Mato Grosso, na mesma medida em que a 14 de Julho foi se transformando na rua preferida pelos comerciantes para a instalação dos seus estabelecimentos comerciais. Todo esse processo foi analisado nesse último item, sempre

levando-se em consideração a importância da circulação da mercadoria. Da mesma forma, a mercadoria, que é assunto constante desse capítulo, aparece como base para a análise da atual situação da 14 de Julho na economia campo-grandense.

Todos os capítulos obedecem a uma ordem cronológica na apresentação dos fatos e sua análise, começando por elementos do início do século passado, como: a incorporação do modo de vida urbano em Campo Grande e o primeiro Código de Posturas, em 1905, a primeira planta da cidade, em 1909 e a chegada do trem, em 1914. Por causa dessa maneira como os capítulos foram estruturados, todos eles terminam com a análise atual da rua 14 de Julho, segundo cada um dos três aspectos estudados.

Esclareço que as entrevistas citadas ao longo da tese servem apenas como elementos ilustrativos para reforçar alguns aspectos que discuto, sem, contudo, representarem força documental, pois além do caráter seletivo que a memória de um indivíduo pode ter, não tive pretensão alguma de realizar um trabalho dentro dos métodos da História Oral.

Finalmente, observo que, embora as normas da ABNT determinem que as citações devam seguir padrão segundo o qual o sobrenome do autor deve ser seguido do ano da publicação e da página em que se localiza a citação, tudo entre parênteses, entendo que essa normativa dificulta a procura das referências no conjunto da bibliografia. Portanto, por minha conta e risco, resolvi que essa não seria a forma escolhida, nesta tese, para indicar a autoria das citações. Geralmente, faço as referências no próprio corpo do texto, indicando o nome completo do autor e a parte inicial do título da obra a que me refiro e, logo em seguida da citação, coloco apenas o número da página. Quando não é possível desta forma, utilizo-me das notas de rodapé, contendo a referência bibliográfica, seguida do número da página. Faço uso apenas do sobrenome, quando estou me referindo ao mesmo autor já citado em algumas linhas ou parágrafos anteriores. Espero, com isso, ter alcançado o objetivo de tornar a leitura mais fluída possível.

## APRESENTANDO A RUA PRINCIPAL

“Foi antes da ferrovia que o vereador Miguel Garcia Martins, em homenagem à queda da Bastilha, propôs o nome de 14 de Julho para a nossa principal artéria de hoje, que era chamada simplesmente de beco, porque ali existia apenas um trilheiro deserto, curto e sem saída.”

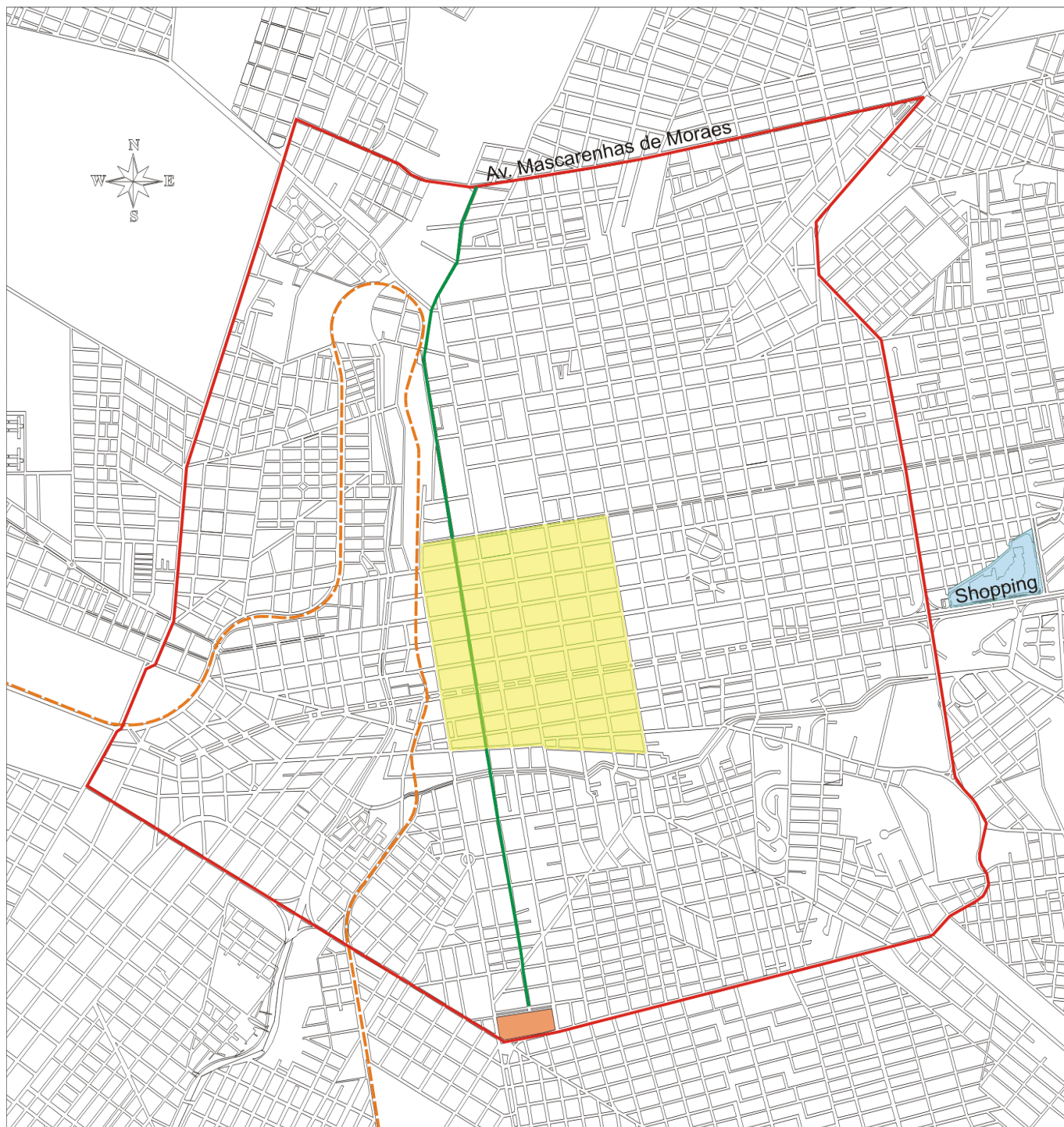
*A Rua Principal* – Paulo Coelho Machado

Estendendo-se desde o Cemitério Municipal Santo Antônio, ao sul, até a Avenida Mascarenhas de Moraes, ao norte, a 14 de Julho é mais uma das largas e retas ruas de mão única que compõem o núcleo central de Campo Grande (mapa 1), em forma de tabuleiro de xadrez. Mesmo sendo uma rua de grande volume comercial e de maior quantidade de movimentação de pessoas e mercadorias da cidade, esse logradouro público apresenta, atualmente, características similares a qualquer outra rua dos centros das cidades brasileiras.

No contexto atual, em que as manifestações na 14 de Julho restringem-se aos desfiles cívico e militar, ou ainda das escolas de samba, quando estes acontecem, pode-se perceber que, economicamente, é praticada nela um tipo de ocupação, mais condicente com a segmentação por tipo de atividade, comum em cidades de grande e médio portes. Assim, ao longo dos seus 4,8 Km de comprimento, já é possível distinguir três trechos bastante distintos no que diz respeito ao tipo de comércio desenvolvido (mapa 2).

Da mesma forma em que cada um desses trechos corresponde aos tipos de atividades comerciais desenvolvidas nos dias atuais, eles referem-se também aos momentos em que a rua foi estendida para além da planta inicial de 1909, projetada pelo Engenheiro Nilo Javari Barém. Levando-se isso em consideração, é que os pontos onde a 14 de Julho cruza com a rua 26 de Agosto e com a travessa Temístocles que dá acesso à estação ferroviária serão os referenciais aqui utilizados para indicar a separação entre os três interstícios citados, pois eles eram os extremos que estabeleciam os limites ao

MAPA 1  
CAMPO GRANDE: REGIÃO URBANA DO CENTRO E A RUA 14 DE JULHO - 2003



Escala 1:32000

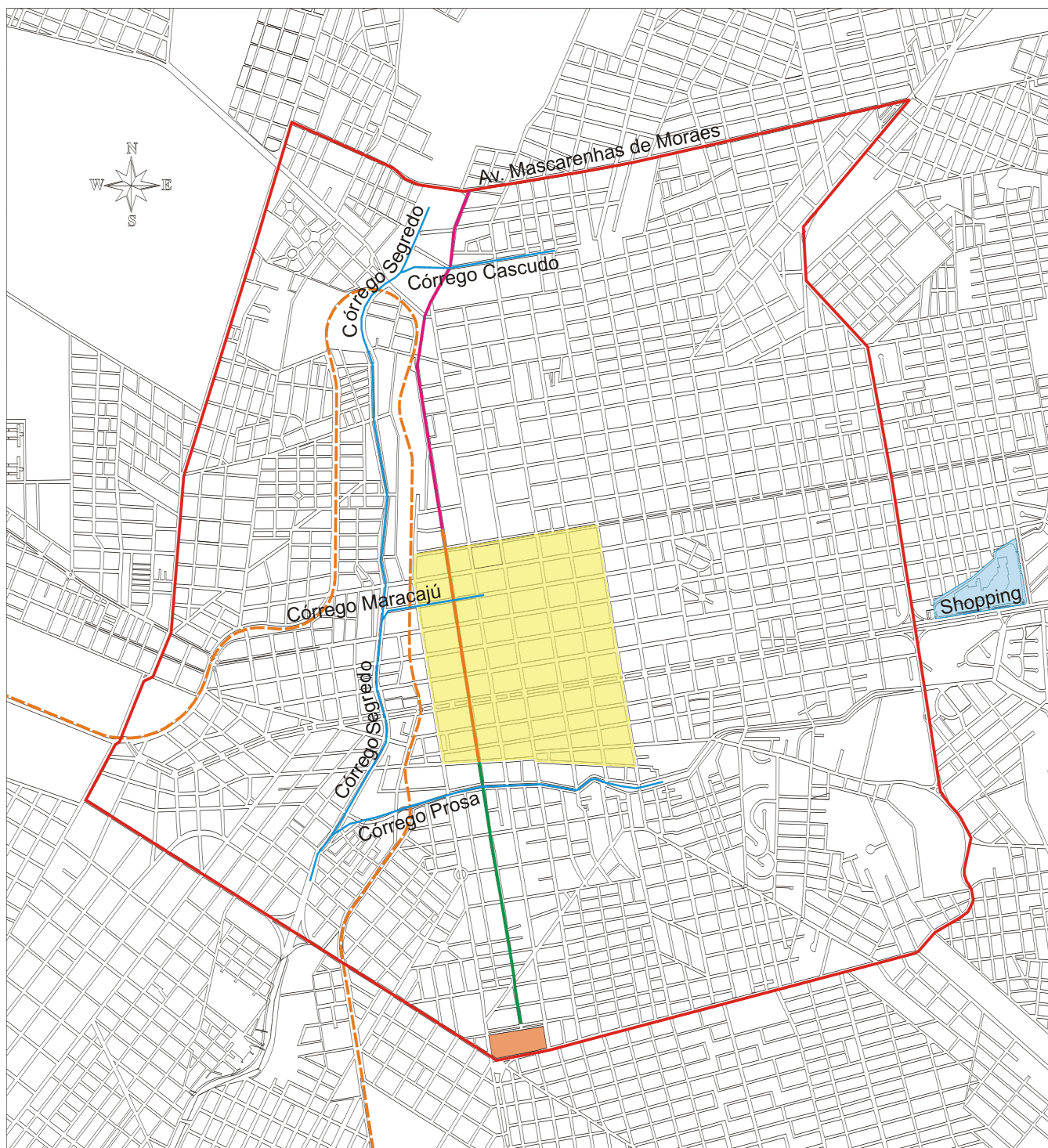
Fonte: PLANURB

# LEGENDA

- |                                                                                                   |                         |                                                                      |                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>    | Região Urbana do Centro | <span style="border-bottom: 2px solid green; width: 20px;"></span>   | Rua 14 de Julho   |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Cemitério Santo Antônio | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; width: 20px;"></span> | Linha Ferroviária |
| <span style="border-bottom: 1px solid gray; width: 20px;"></span>                                 | Malha Urbana            |                                                                      |                   |
| <span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Quadrilátero Central    |                                                                      |                   |



MAPA 2  
CAMPO GRANDE: REGIÃO URBANA DO CENTRO, O QUADRILÁTERO  
CENTRAL E OS TRECHOS DA RUA 14 DE JULHO - 2003



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

LEGENDA

- |                                                                                                                           |                                                                                    |                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Região Urbana do Centro    | <span style="border-bottom: 2px solid green; width: 20px;"></span> Trecho Inicial  | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; width: 20px;"></span> Linha Ferroviária |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Cemitério Santo Antônio | <span style="border-bottom: 2px solid orange; width: 20px;"></span> Trecho Central |                                                                                        |
| <span style="border-bottom: 1px solid gray; width: 20px;"></span> Malha Urbana                                            | <span style="border-bottom: 2px solid pink; width: 20px;"></span> Trecho Final     |                                                                                        |
| <span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Quadrilátero Central    |                                                                                    |                                                                                        |

sul e ao norte da primeira planta de Campo Grande e, conseqüentemente, da própria 14 de Julho.

A ligação de 1,5 Km entre o cemitério e a rua 26 de Agosto, representa, atualmente, o início da rua 14 de Julho e é, conseqüentemente, o primeiro dos três trechos anteriormente referidos que passarei a denominá-lo *Trecho Inicial*, embora não seja o mais antigo.

Percorrendo, assim, nos dias atuais, os quarteirões que separam os dois elementos urbanos citados, já é possível observar uma tendência à segmentação do comércio. Embora ainda de forma tímida, não é difícil verificar a existência da concentração de lojas de móveis e decorações, cozinhas e de móveis e materiais de escritório, dividindo o espaço com escritórios de profissionais liberais, clínicas médicas e de empresas prestadoras de serviços e com outros tipos de atividades que requerem áreas de médio porte. Esse tipo de ocupação, que privilegia o usuário de automóveis particulares, levou ao esvaziamento das calçadas, que permanecem constantemente sem a presença de pedestres. Em alguns casos, quando o recuo do prédio em relação ao alinhamento da rua permite, parte delas é utilizada como estacionamento das lojas.

É de notar que no mesmo interstício entre a 26 de Agosto e o Cemitério, as duas ruas paralelas à 14 de Julho já estão com suas atividades comerciais bastante segmentadas há algum tempo. A avenida Calógeras, desde a década de 1970, especializou-se em comercializar todos os tipos de peças para automóveis e a rua 13 de Maio, a partir da década de 1980, passou a concentrar, principalmente, lojas que vendem tintas e materiais de construção. Disso resulta na instalação de algumas lojas desses ramos, também na 14 de Julho, que serve assim como uma espécie de extensão daquelas ruas.

Embora parte desse trecho da 14 de Julho já exista desde a década de 1920, a sua ocupação comercial deu-se em período bem mais recente, ou seja, somente na década de 1970, quando o comércio localizado apenas no quadrilátero central<sup>1</sup> da cidade foi expandido para além do córrego

---

<sup>1</sup> Refiro-me ao quadrilátero central como o retângulo formado pelas avenidas Mato Grosso, ao norte e Calógeras, ao oeste e pelas ruas 26 de Agosto, ao sul e José Antônio Pereira, ao leste, que compuseram a primeira planta da cidade de 1909.

Prosa. Até então, ali existia, basicamente, prédios térreos residenciais e ainda um grande número de lotes vagos, o que é facilmente observado pela transformação de antigas residências em escritórios, lojas, garagens e oficinas, ou ainda pela presença de novos prédios, com características mais atuais, já construídos para atividades comerciais. Da mesma forma, as poucas residências ainda existentes apresentam-se apenas como resquícios, já que são todas antigas e servem como marcas do tempo em que esse trecho tinha apenas a função residencial, não existindo nenhuma construção recente para este fim.

A 14 de Julho tem o sentido de mão do trânsito do sul para o norte, existindo desde o ponto onde ela nasce no cemitério, uma declividade bastante acentuada até a avenida Fernando Corrêa da Costa, construída sobre o fundo de vale do córrego Prosa, canalizado no final da década de 1990. Esta obra, juntamente com as canalizações do canal da rua Maracaju, executada na década de 1970 e do canal da Avenida Rachid Neder, também realizada na década de 1990, escondeu os poucos pontos que ainda restavam de natural ao longo da 14, confirmando a afirmação que Milton Santos faz no seu livro *Metamorfose do espaço habitado*, para quem *o meio urbano é cada vez mais artificial, fabricado com restos da natureza primitiva crescentemente encobertos pelas obras dos homens* (p. 42).

Os 10 quarteirões, entre a rua 26 de Agosto e a travessa que dá acesso à Estação da Noroeste, constituem-se no principal objeto de estudos desta tese, pois eram neles que, durante muitas décadas, concentravam-se as principais atividades econômicas, políticas e sociais de Campo Grande. A eles denominarei *Trecho Central* (mapa 3).

Atualmente, nessas quadras concentra-se um comércio típico de ruas centrais das cidades brasileiras, especializado no atendimento da parcela de menor poder aquisitivo da população, que se baseia em lojas de roupas, sapatos, óticas e laboratórios fotográficos, convivendo com outras de móveis populares, colchões, pequenas e apertadas lanchonetes e restaurantes que servem refeições rápidas. Com cerca de 1,3 quilômetros de extensão, ele apresenta ainda uma centralização das atividades econômicas bastante aguçada entre as 8:00 e 19:00 horas, principalmente para aqueles consumidores que dependem do transporte coletivo como meio de condução.



MAPA 3  
CAMPO GRANDE: REGIÃO URBANA DO CENTRO E O TRECHO  
CENTRAL DA RUA 14 DE JULHO - 2003



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

LEGENDA

- |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                      |                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Região Urbana do Centro                    | <span style="border-bottom: 2px solid orange; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Trecho Central    | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Linha Ferroviária |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Cemitério Santo Antônio                 | <span style="border-bottom: 2px solid green; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Rua Maracajú       |                                                                                                                                       |
| <span style="border-bottom: 2px solid gray; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Malha Urbana                                     | <span style="border-bottom: 2px solid magenta; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Rua 26 de Agosto |                                                                                                                                       |
| <span style="background-color: yellow; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Estação Ferroviária |                                                                                                                                      |                                                                                                                                       |



Isso traz como consequência uma intensa movimentação de pedestres pelas calçadas, atraindo, por sua vez, trabalhadores de empresas de distribuição de panfletos e ambulantes sem bancas<sup>2</sup>, que vendem, principalmente, pilhas, cartões de telefones e outras mercadorias pequenas.

O mundo atual globalizado, com amplas facilidades de comunicação e transportes, impõe novos ritmos e novas espacialidades. Por causa disso, a população campo-grandense vivencia e reconhece, atualmente, diferentes tipos de centralidades, em substituição àquela única, exercida pela 14 de Julho por várias décadas ao longo do século XX. Conseqüentemente, a rua 14 de Julho serve, nesse momento, como exemplo da forma segmentada como a centralidade se manifesta, já que as principais atividades políticas, econômicas e sociais são concentradas em lugares distintos. Ao mesmo tempo, ela serve também como testemunho do período em que centralizava não só as atividades mas, principalmente, as decisões políticas, econômicas e sociais de Campo Grande, facilmente identificável pela concentração dos mais imponentes e importantes prédios antigos da cidade.

No final da rua, observa-se um longo trecho de 2 Km, entre a pequena travessa que dá acesso à antiga estação da Noroeste do Brasil e o seu final, na Avenida Mascarenha de Moraes. Nesse terceiro interstício, que denominarei de *Trecho Final*, ela apresenta no seu lado esquerdo uma grande área ainda pertencente à Rede Ferroviária Federal<sup>3</sup>, contendo pátio da estação, galpões, oficinas, vila dos ferroviários e trilhos da estrada de ferro. Essa área se estende até o ponto onde os trilhos tomam a definitiva direção para o oeste, retornando ao seu curso original, após os contornos pelo centro da cidade, feitos para que a estação fosse construída no local onde está.

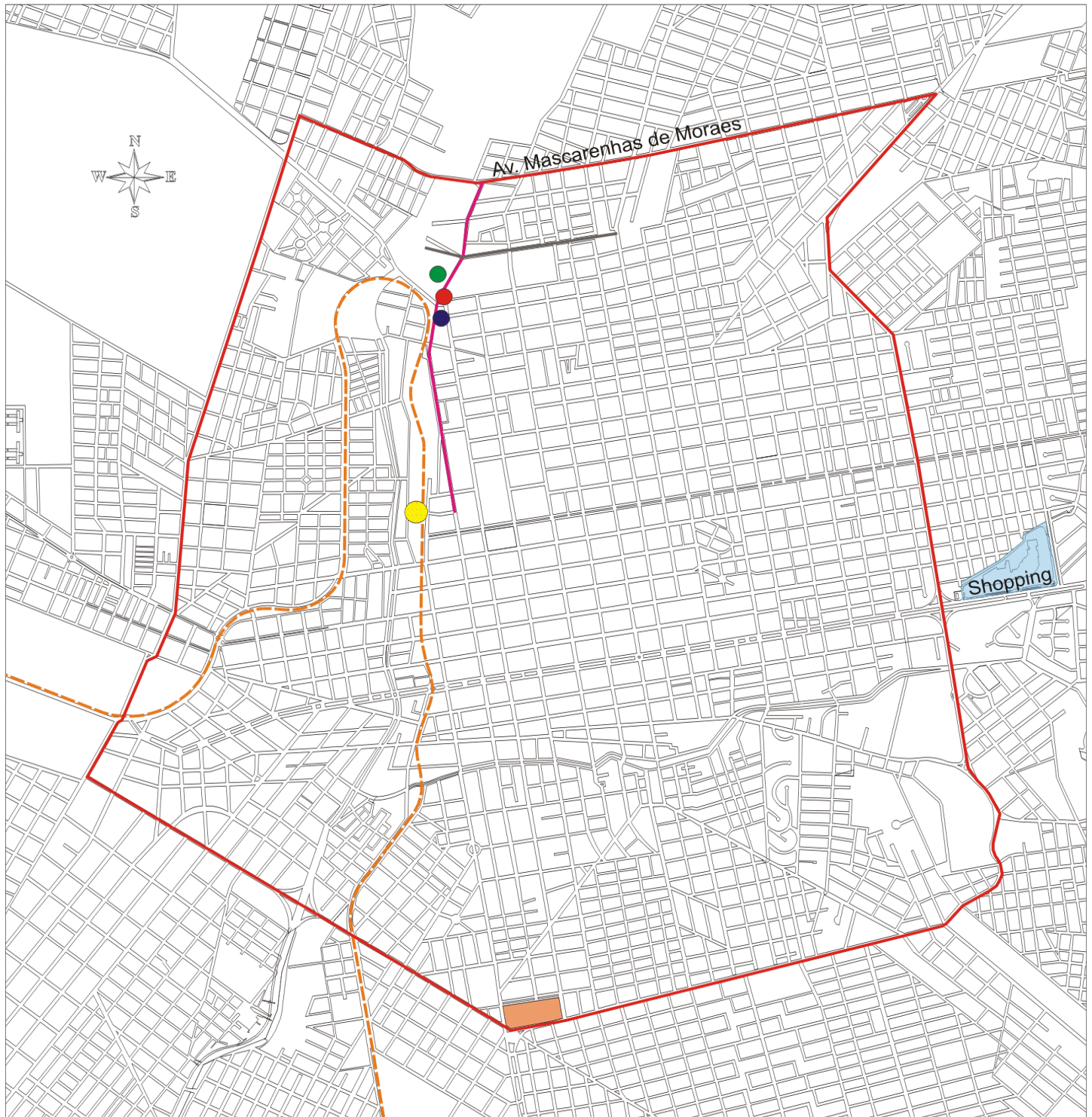
Nessa parte final da 14 de Julho (mapa 4), a segmentação por tipo de comércio já está bastante acentuada, com estabelecimentos comerciais

---

<sup>2</sup> Após a inauguração do Centro Comercial Popular, mais conhecido como Camelódromo, ficou proibida a instalação, no centro da cidade, de bancas para venda de qualquer tipo de mercadoria.

<sup>3</sup> Embora a estrada de ferro já esteja privatizada, as instalações físicas ainda pertencem à companhia estatal.

MAPA 4  
CAMPO GRANDE: REGIÃO URBANA DO CENTRO E O TRECHO  
FINAL DA RUA 14 DE JULHO - 2003



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

LEGENDA

- |                                                                                                                           |                                                                                        |                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Região Urbana do Centro    | <span style="border-bottom: 2px solid pink; width: 20px;"></span> Trecho Final         | <span style="color: red;">●</span> Praça Júlio Lugo      |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Cemitério Santo Antônio | <span style="border-bottom: 2px solid gray; width: 20px;"></span> Av. Rachid Neder     | <span style="color: blue;">●</span> Igreja São Francisco |
| <span style="border-bottom: 2px solid gray; width: 20px;"></span> Malha Urbana                                            | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; width: 20px;"></span> Linha Ferroviária | <span style="color: green;">●</span> Supermercado Comper |
| <span style="color: yellow;">●</span> Estação Ferroviária                                                                 |                                                                                        |                                                          |

especializados no atendimento das fazendas da região. São selarias, fábricas de botinas, lojas de ferragens e de insumos agrícolas que, segundo o proprietário de uma delas, estão ali localizadas pela facilidade do estacionamento de camionetas e pequenos caminhões.

Também localizada nesse último interstício, a praça Júlio Lugo, onde se encontra a interseção da 14 de Julho com o início da avenida Euler de Azevedo e com o final da rua 13 de Maio, tornou-se um ponto de bastante movimento. Além da presença de uma das lojas da rede de supermercado Comper e da existência do conjunto arquitetônico da Igreja São Francisco, construído em 1950, dela partem os acessos para os bairros da região noroeste da cidade, para o campus da Universidade Católica Dom Bosco e para as estradas que ligam as cidades de Corguinho, Rochedo e Rio Negro.

A partir dessa praça, até o seu final, a 14 tem mão dupla e apresenta ainda uma grande quantidade de lotes vagos, numa área que começa a tomar novas feições, com a construção de condomínios residenciais. Essa mudança provém do conjunto de obras executado pela prefeitura e que consiste no prolongamento da avenida Ernesto Geisel, mais conhecida como Norte-Sul e a conseqüente continuação da canalização do córrego Segredo e a sua ligação com a 14 de Julho, através da avenida Rachid Neder.

## I. A RUA 14 DE JULHO E O COTIDIANO SOCIAL

“Deixo em testamento  
Um portão de ferro  
De onde assistíamos a bandas e  
Bumbos,  
Folias de Carnaval,  
Procissões de Santo Antônio,  
Os olhos entre velas,  
Fitas e flores  
Na calçada da casa da 14.”

*Casa da 14* – Raquel Naveira

### 1. O homem, a rua e o tempo

Neste capítulo, discuto a importância da rua 14 de Julho no cotidiano social da população campo-grandense. Para tanto, serão analisadas, além da incorporação do modo de vida urbano na cidade, também as diferentes formas de apropriação que os habitantes de Campo Grande fizeram da 14 de Julho em distintos períodos. Considerando que as ruas de Campo Grande só surgiram com o arruamento proporcionado pela implantação da primeira planta em 1909, será necessária ainda uma análise do Código de Posturas de 1905, como um dos elementos importantes na definição do tipo de relação dos moradores do lugar com o meio em que viviam e que levaram à elaboração e execução da citada planta. As discussões apoiam-se em diferentes momentos históricos, políticos e sociais, abarcando, inclusive, a atualidade do mundo moderno, informatizado, de economia globalizada, consumo desenfreado, disseminação e uso generalizado da técnica e de informação instantânea.

A intenção é compreender, por meio do objeto de estudos em questão, quais os reflexos no cotidiano social dos habitantes de Campo Grande, decorrentes das relações que eles mantiveram e ainda mantêm com os outros lugares e com os bens materiais produzidos pela humanidade. Entretanto, faz-se necessário, antecipadamente, esclarecer o entendimento sobre vida cotidiana, técnica e espaço, assuntos indispensáveis para a compreensão das relações entre homem, tempo e rua, tratadas neste primeiro item.

Para iniciar esta discussão, gostaria de utilizar uma frase que Henri Lefebvre escreveu ao fazer uma introdução à psicosociologia da vida cotidiana, em *De lo Rural a lo Urbano*. À pergunta sobre o que seria a cotidianidade, ele respondeu: *Não avançaremos demais nem nos comprometeremos muito dizendo que é a melhor e a pior das coisas* (p. 85).

Como caráter negativo, o cotidiano induz à repetição diária infundável dos mesmos gestos, limita as possibilidades de realização do jovem que desde a sua infância tem somente a imagem do pai como paradigma a ser seguido, como se ela fosse a única. O cotidiano aumenta o peso sobre as mulheres que, pela condição de trabalhadoras e donas de casa, suportam uma carga de repetitividade ainda maior que a dos homens. Mas por outro lado, positivamente, a vida cotidiana permite ao indivíduo o contato com o mundo humano já realizado, convertido em bens, produzidos em lugares que ele nem sequer imagina e que lhe oferecem as ambições e estimula os seus desejos. Esse vasto campo de experiências e sensações possibilita ao ser humano a realização da verdadeira apropriação, aquela que ele faz da vida em geral e da sua própria vida em particular<sup>1</sup>. Lefebvre prossegue escrevendo:

Na vida cotidiana, setor privilegiado da prática, as necessidades se convertem em desejos. Nela tomam forma e nela passam de biológicos (ou seja de animais e vitais) a humanos. (p. 86)

No livro: *A vida cotidiana no mundo moderno*, Henri Lefebvre afirma que o cotidiano é o alimento, o vestuário, a casa ou a habitação, a vizinhança, a rua, os arredores, os móveis, isto é, tudo aquilo que pode ser chamado de cultura material, mas não se limita somente a isso. O cotidiano seria, também, o econômico, o psicológico, o sociológico, *enfim objetos e domínios particulares atingíveis por métodos e diligências específicas* (p.28). Portanto, o cotidiano pode ser visto como o lugar do embate entre o concebido e o vivido<sup>2</sup>, onde o ser humano relaciona-se, não só com os bens materiais produzidos por ele,

---

<sup>1</sup> No mesmo, livro Henri Lefebvre esclarece o seu conceito de apropriação, escrevendo: *O conceito de apropriação é um dos mais importantes que nos tem legado séculos de reflexão filosófica. A ação dos grupos humanos sobre o meio material e natural tem duas modalidades, dois atributos: a dominação e a apropriação. Deveriam ir juntas, porém freqüentemente se separam. A dominação sobre a Natureza material, resultado de operações técnicas, arrasa esta Natureza permitindo as sociedades substituí-las pelos seus produtos. A apropriação não arrasa, somente transforma a Natureza – o corpo e a vida biológica, o tempo e o espaço dados – em bens humanos. A apropriação é a meta, o sentido, a finalidade da vida social. Sem a apropriação, a dominação técnica sobre a Natureza tende ao absurdo, á medida que cresce. Sem a apropriação, pode haver crescimento econômico e técnico, porém o desenvolvimento social propriamente dito se mantém nulo.* (p. 164) OBS: Traduzi livremente.

<sup>2</sup> SEABRA, Odette Carvalho de Lima. *A insurreição do Uso...* p. 72

mas também com as necessidades sociais e espirituais advindas ou complementares a esses bens.

As pessoas nascem, crescem, vivem e morrem e é no cotidiano que a vida delas se realiza e pode se realizar banalmente ou na sua plenitude. Na cotidianidade, o indivíduo tem prazer ou sofrimento, pode viver bem ou mal, pode satisfazer as suas necessidades e fazê-las transformar-se em desejos, que, por sua vez, podem ser realizados ou não, dependendo tudo isso da relação que ele – o indivíduo – tem com aqueles elementos mencionados por Lefebvre e que compõem o cotidiano. Como o abstrato faz parte da vida cotidiana, tanto quanto o concreto, simultaneamente, isso requer do sujeito um relacionamento na e com a cotidianidade e que lhe exige o uso de todos os seus sentidos e as suas capacidades.

Esse relacionamento multifacetado do homem com o cotidiano levou Agnes Heller, em *O Cotidiano e a História*, analisar a vida cotidiana como *a vida do homem inteiro* (p. 17)<sup>3</sup>. Ela argumenta que tudo aquilo que é produzido para satisfazer as necessidades do ser humano, ou seja, os bens materiais, são coisas que o homem deve dominar em sua manipulação. Dando exemplo de uma pessoa que comendo com as mãos satisfaz suas necessidades, mas não realiza uma tarefa que o inclua no mundo dos *adultos*, a autora afirma que *assimilação da manipulação das coisas é sinônimo de assimilação das relações sociais* (p. 19). Portanto, somente pode ser considerado adulto, quem adquirir as habilidades imprescindíveis para viver por si mesmo a cotidianidade, na qual já nasce inserido, ou seja, aquele que assimila a capacidade de se relacionar, por intermédio das coisas, com a sociedade da qual faz parte.

Como pode então, a rua 14 de Julho ser entendida a partir de discussões que englobem as relações do indivíduo com os bens materiais, com a sociedade em geral e com a possibilidade de apropriação plena da vida? Durante décadas, a rua 14 de Julho representou, para a sociedade campo-

---

<sup>3</sup> Para Agnes Heller, a cotidianidade exige que o homem utilize todas as suas sensações, sentidos, capacidades intelectuais e manipulativas, sentimentos, paixões, idéias e ideologias, ou seja, todos os aspectos da sua individualidade e personalidade. Essa realidade de funcionamento de todas as capacidades do indivíduo, ou seja, do homem por inteiro, impede a realização plena, em toda a sua intensidade, de cada uma delas. Por isso, a autora argumenta que quanto maior for compromisso pessoal, do ser humano com suas decisões, maior a capacidade do indivíduo de se elevar à esfera da generalidade ou do humano-genérico e superar a cotidianidade, transformando-se em um homem inteiramente (utilizando termo de Lukács).

grandense, o principal local onde lhe seriam apresentados todos os bens que a fariam ter contato com as principais realizações da humanidade. Assim como um indivíduo precisa da rua para sair de casa, ir a um encontro, fazer compras, ou seja, ter contato com a sociedade a qual pertence, a 14 de julho sempre cumpriu o papel de apresentar para os campo-grandenses as novas mercadorias, fabricadas nos mais longínquos lugares, chegadas através do trem e que, portadoras de novas idéias, induziam nos habitantes do lugar, novas necessidades que, segundo o pensamento de Lefebvre, seriam transformadas em desejos individuais em função do seu grupo.

Mercadorias trazidas principalmente pela ferrovia, novas idéias, novas necessidades, eram essas as ligações de Campo Grande com o resto do mundo. Propiciadas principalmente através da rua 14 de Julho, essas ligações terminavam por interferir no cotidiano dos seus habitantes, interagindo-os com os mesmos tipos de aspirações dos moradores de lugares outros.

Ainda em *De lo Rural a lo Urbano*, ao se referir à rua de uma grande cidade, ou seja, uma rua concorrida, totalmente urbanizada, ativa e sem nenhum traço de vida do campo ou da natureza primitiva, Lefebvre admite que ela representa a vida cotidiana na sociedade atual. Para ele, a rua constitui-se no cenário quase completo ou no sumário - *digest* - da vida cotidiana e isto sendo exterior às existências individuais e sociais e ele argumenta que talvez pelo fato mesmo de ser exterior é que ela apresenta essa constituição. O autor prossegue o raciocínio afirmando que, com sua aparência mutável, a rua oferece publicamente o que em outros lugares está velado, transformando-se em palco de um teatro quase espontâneo.

[A rua] Nada mais é do que o lugar de passagem, de interferências, de circulação e de comunicação. É, portanto, o todo ou quase todo: o microcosmos da modernidade (...) A rua se repete e muda como a cotidianidade: se reitera na troca incessante das pessoas, dos aspectos, dos objetos e das horas. (p. 94).

Atualmente, a 14 de Julho é apenas mais um dos diversos locais onde as relações sociais inerentes à vida cotidiana da população campo-grandense são desenvolvidas com maior intensidade. Ela, que em outros momentos já centralizou a quase totalidade das principais atividades econômicas, políticas e sociais de Campo Grande, serve, hoje, de exemplo de

como a centralidade se manifesta segmentada socialmente e especializada funcionalmente no interior das cidades, das grandes principalmente.

Com o desenvolvimento constante de novas tecnologias e as conseqüentes mudanças ocorridas no mundo, que o transformaram num emaranhado de imensas redes como as de produção e distribuição de mercadorias ou as de trocas de informações e comunicação, todas amplamente informatizadas, mudam também os hábitos na maneira de consumir de uma parcela cada vez mais significativa dos habitantes das áreas urbanas. Dia após dia, o indivíduo necessita menos sair de casa para se informar, comunicar, divertir, comprar ou trabalhar, fazendo uso da técnica em escala cada vez mais crescente. Mas, contraditoriamente, cada vez mais as ruas se enchem de pessoas se comunicando, informando, divertindo, comprando ou trabalhando.

Também o desenvolvimento dos meios de transportes, sejam eles individuais ou coletivos, permite a diluição no espaço urbano, das relações de trocas de mercadorias, informações, dinheiro, trabalho, etc. criando lugares especializados no atendimento a alguns setores. Como resultado disso, o centro da cidade, incluindo logicamente a rua 14 de Julho, passou a ser ocupado por comércios e serviços especializados principalmente no atendimento daquela parcela da população que depende de transportes coletivos, afugentando, pela falta de vagas, aqueles que possuem automóveis e que procuram shoppings ou outros locais de estacionamento facilitado. Essa realidade contribui para a diminuição daquela que é uma das mais importantes características das ruas, ou seja, o convívio entre as diferenças, da mesma forma que favorece a *fragmentação da centralidade, a qual passa a ser marcada pela homogeneização sócio-funcional, pulverizando a centralidade tradicional*.<sup>4</sup>

Essas mudanças, provocadas pelo uso contínuo e ampliado das novas técnicas, implicam em transformações na estrutura urbana da maioria das grandes cidades, aumentando o número, a diversidade e a frequência daquilo que Milton Santos chamou de fixos e fluxos, ou seja, os objetos e as

---

<sup>4</sup> ALVES, Glória da Anunciação. *O Uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação...* (p.57)



ações<sup>5</sup>. Na mesma linha de pensamento, o autor argumenta que essa enormidade de fixos e fluxos cria espessura e profundidade no acontecer, ou melhor, na prática, estabelecendo uma nova dimensão ao espaço<sup>6</sup> que, para Santos, é o cotidiano.

O cotidiano é essa quinta dimensão do espaço e por isso deve ser objeto de interesse dos geógrafos, a quem cabe forjar os instrumentos correspondentes de análise.<sup>7</sup>

O avanço da técnica e do seu uso significa mudanças na relação das pessoas com o tempo e com o espaço, mas que não são traduzidas em alterações na essência da cotidianidade. Nas palavras de Lefebvre: *a técnica invade a cotidianidade e a muda sem metamorfoseá-la*<sup>8</sup>, significando apenas a diminuição do tempo gasto com o trabalho e o aumento do tempo do não-trabalho. O tempo do não-trabalho pode ser o tempo livre, gasto com o ócio, com o lazer ou o tempo que o autor chama de constrangido - *constreñido* - ou seja, o tempo imposto, desprendido com as *formalidades burocráticas numerosas, que se impõem sobre os pobres habitantes das cidades* (p. 186) e se insere na cotidianidade e tende a defini-la como a soma das imposições.

Analizados desta forma, o avanço da técnica e a disseminação do seu uso não elimina do cotidiano, nem o seu caráter negativo da repetição diária infundável dos mesmos gestos, e tampouco o seu caráter positivo das possibilidades de apropriação da vida, elencados por Lefebvre. É possível acrescentar que a técnica aprofunda a cotidianidade, na medida em que cria novas necessidades e desejos.

Nesse contexto, a relação entre tempo e espaço, estabelecida pelos avanços tecnológicos e pelo aperfeiçoamento dos transportes individuais

---

<sup>5</sup> Em *O Espaço do Cidadão* (p. 114) Milton Santos parte da idéia de que o espaço geográfico seria o conjunto de fixos e fluxos. Mas no livro *A Natureza do Espaço*, o autor aprofunda esse conceito para um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, segundo ele: *Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma.* (p. 52)

<sup>6</sup> As atuais discussões sobre a relação entre tempo e espaço levam à compreensão de um todo inseparável, no qual o tempo assume o papel de uma quarta dimensão, complementando as três dimensões do espaço. Ariovaldo U. de Oliveira fez um histórico bastante elucidativo do assunto em *Espaço e Tempo: compreensão materialista dialética*, contido em SANTOS, Milton. *Novos rumos da Geografia brasileira...*

<sup>7</sup> SANTOS, Milton. *Técnica Espaço Tempo...* p.38

<sup>8</sup> LEFEBVRE, Henri. *De lo Rural a lo Urbano...* p. 87

e coletivos, passa a ser preponderante na determinação da importância de um lugar na cotidianidade de uma sociedade. Embora a rua 14 de Julho continue a apresentar, para a população de Campo Grande, toda uma gama de produtos do chamado mundo material, ela representa a ligação de apenas uma parcela dessa população com os objetos produzidos pelo homem para satisfazer as suas necessidades e desejos. Assim, a determinação de qual parcela da sociedade campo-grandense terá a 14 de Julho como referencial cotidiano da sua ligação com o mundo material é estabelecida pela relação entre tempo e espaço, criada pelo nível de desenvolvimento tecnológico em que cada uma das inúmeras parcelas da sociedade está inserida.

O morador do campo, de áreas rurais ou de pequenas cidades do interior, ainda tem a sua rotina estabelecida pelo tempo natural, dos cosmos e das estações do ano<sup>9</sup>. Diferentemente, o homem que mora em cidades maiores, ou em regiões plenamente urbanizadas, tem o seu tempo determinado pelo relógio, num ritmo imposto pela fábrica, herança ainda da revolução industrial<sup>10</sup>.

Ao mesmo tempo símbolo e signo da modernidade, o relógio comanda os passos de cada indivíduo, estabelecendo na rua e na cidade o movimento de cada período. Tem-se a hora de sair de casa, hora do almoço, hora do *rush*, horário de funcionamento dos bancos, do comércio, das instituições públicas, enfim, a hora mecânica do relógio passou a sincronizar a vida cotidiana do mundo urbano moderno capitalista. Ana Fani A. Carlos, em *O Lugar no/do Mundo*, relaciona o ritmo da vida cotidiana às estratégias da reprodução das relações sociais, marcadas pela especulação no espaço.

Assim, o cotidiano, o espaço e o urbano se produzem em função da reprodução das relações de produção a partir das determinações de um lado da valorização do capital e de outro da estratégia estatal que ganha

---

<sup>9</sup> Referindo-se à rua de um pequeno povoado, Lefebvre comentou: *A rua do povoado, por sua vez, se mantém imersa na Natureza. Lugar de trânsito para as pessoas e animais que vão da casa ao estábulo ou aos campos, se submete aos ritmos do mundo que dominam a vida social e se submetem todavia aos homens: horas e dias, semanas e meses, estações, fazem a lei. E também as estações da vida, juventude, casamento, velhice e morte. Dominados pelo tempo mais que pelo espaço: o templo ou a igreja, seu sino, seu campanário.* LEFEBVRE, Henri. *De lo urbano a lo rural...* p. 97

<sup>10</sup> Acredito que a perda constante da importância da grande indústria para o modo capitalista de produção está mergulhando o mundo capitalista num turbilhão de transformações, criando outros referenciais para a produção e conseqüentemente para o ritmo urbano, diferentes daquele estabelecido até hoje. Mas toda essa situação só é possível ser identificada em regiões altamente desenvolvidas tecnologicamente, como é o caso do vale do Silício, nos EUA ou de algumas áreas novas das grandes metrópoles. Restando, portanto, para os outros lugares o ritmo ainda ditado pela fábrica, nos moldes estabelecidos pela revolução industrial.

espacialidade através da *morfologia hierarquizada* que se consubstancia a partir de uma rede de fluxos que interligam os lugares, ao mesmo tempo em que expressa a morfologia social, que hierarquiza os indivíduos na sociedade. (p. 95 – grifo da autora)

Inegavelmente é na rua das grandes cidades que melhor se pode medir essa influência do relógio na vida cotidiana moderna, pois se de *um lado a rua é lugar da manifestação da diferença* ela de outro é a expressão na normatização do cotidiano<sup>11</sup>. Na rua tenta-se correr ou andar devagar, dependendo do horário que se tem de cumprir; ao mesmo tempo, os fluxos da rua determinam o ritmo mais lento ou mais acelerado para aqueles que nela transitam. Relembrando a idéia de Lefebvre, citada anteriormente, os aspectos, os objetos e as horas são constantemente reiterados na troca incessante das pessoas que pela rua se movimentam, fazendo com que ela mude ou se repita, assim como a cotidianidade.

Durante as décadas de 1950/60, era justamente após o encerramento das atividades do comércio que a 14 de Julho tornava-se mais agitada, praticamente tomada pelos jovens que a pé circulavam no *footing*, caminhando pelos seus bares, no trajeto entre os cinemas da rua Dom Aquino e da avenida Afonso Pena, em busca dos encontros, das conversas, ou seja, dos contatos sociais. Hoje, após o fechamento das lojas comerciais, ela torna-se completamente vazia, sem bares, sem cinemas e, conseqüentemente, sem pedestres e com pouco trânsito de veículos, situação imposta, ao mesmo tempo, pelo estabelecimento de outros locais onde essa sociabilidade se realiza, como shoppings e parques e pela criação de outras formas de sociabilidade, como a Internet por exemplo.

O homem moderno, ou melhor seria dizer: o homem inserido na modernidade, está sujeito a temporalidades e espacialidades que lhes são impostas, aumentando a amplitude da sua realidade e criando a necessidade do uso constante das mais variadas técnicas para a absorção dessa realidade como um todo. Quem consegue se desvincular do ritmo do relógio e da velocidade tem maiores condições de participar com mais plenitude da vida da cidade, partilhando com todo o resto do espetáculo oferecido pela rua, do qual ele inevitavelmente faz parte. Milton Santos, em *A Natureza do Espaço*, escreveu sobre a força que pode ter esse homem lento:

---

<sup>11</sup> CARLOS, Ana Fani A. *O Lugar no/do Mundo...* p. 65

Durante séculos, acreditávamos que os homens mais velozes detinham a inteligência do mundo. A literatura que glorifica a potência inclui a velocidade como essa força mágica que permitiu à Europa civilizar-se primeiro e empurrar, depois, a “sua” civilização para o resto do mundo. Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos. Na grande cidade, hoje, o que se dá é tudo ao contrário. A força é dos “lentos” e não dos que detêm a velocidade elogiada por um Virílio em delírio, na esteira de um Valéry sonhador. Quem, na cidade, tem mobilidade – e pode percorrê-la e esquadrinhá-la – acaba por ver pouco, da cidade e do mundo. Sua comunhão com as imagens, freqüentemente prefabricadas, é a sua perdição. Seu conforto, que não desejam perder, vem, exatamente, do convívio com essas imagens. Os homens “lentos”, para quem tais imagens são miragens, não podem, por muito tempo, estar em fase com esse imaginário perverso e acabam descobrindo as fabulações. (p. 260/61)

Portanto, se a rua é a representação da vida cotidiana na sociedade atual, conforme admite Lefebvre, ela é também a expressão do tempo ou dos vários tempos presentes nessa sociedade. O tempo natural, determinado pelos movimentos dos cosmos que impõem luminosidades e estabelecem os dias, as noites e as estações do ano. Contínuo e irreversível, o tempo natural determina o envelhecimento de todas as coisas e insiste em mostrar para o homem a sua condição de pertencente ao mundo da natureza. O tempo cronológico, mecânico, do relógio, que, independente de qualquer ligação que tenha com os movimentos da terra, rege e dita os ritmos das pessoas, das ruas e das cidades. E tem também o tempo histórico representado no espaço pelas ações do homem no meio, visível através do trabalho morto.

Num entrelaçamento da função da rua na reprodução do capital, dos costumes culturais da sociedade na qual está inserida e da quantidade do uso e da qualidade das técnicas nela disponíveis, é produzido um tempo local para a rua, que determina a sua importância e a sua centralidade na estrutura urbana a que pertence. Por sua vez, esse tempo local da rua está em conformidade com o tempo da cidade e com o tempo do Estado – Estado Nação – que se inserem no tempo geral do modo de produção<sup>12</sup>. Desta maneira, a rua 14 de Julho tem um tempo diferente de uma rua qualquer da periferia de Campo Grande, mas ambas representam os tempos da cidade, do

---

<sup>12</sup> SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço...* p. 109-112.

país e do mundo. *Por essa razão cada lugar é, ao mesmo tempo, universal, particular e singular*<sup>13</sup>.

Chega-se, assim, a uma multiplicidade de tempos ocorrendo em cada fração do espaço geográfico. Tempos diversos, complementares, determinados pelas leis naturais, pelo modo de produção, pelos aspectos culturais e pela produção e uso de novas técnicas. Tempos que se entremeiam no cotidiano e nos sistemas de objetos e sistemas de ações, relacionando-se dialeticamente. Todos: tempos, objetos e ações, submetem-se à uma lei maior chamada por Milton Santos de *lei do hoje*, à qual estão subjugadas todas as relações sociais e é *dada pelo modo de produção e seus movimentos, responsável pelas mudanças grandes e gerais e pela criação de novos objetos*<sup>14</sup>, novas ações e novos tempos.

## **2. A incorporação do modo de vida urbano em Campo Grande**

A história de Campo Grande remonta a 1872, com a chegada dos primeiros fundadores vindos de Monte Alegre, na província de Minas Gerais<sup>15</sup>. Apesar disso, foi somente após 1905, com a aprovação do seu primeiro Código de Posturas, que os habitantes do lugar começaram a experimentar algum tipo de normatização que buscava orientar as relações sociais entre os moradores e as relações deles com o espaço que habitavam. Não quero, com isso, afirmar que uma única lei seja capaz de mudar todo o comportamento de uma população, mas, neste caso, ela foi implementada como consequência de uma conjunção de fatores que interferiram, contundentemente, na vida daqueles que ali viviam, e, certamente, teve um papel preponderante na formação de um comportamento urbano para os hábitos locais.

---

<sup>13</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Construindo uma Geografia do passado...* p. 07

<sup>14</sup> SANTOS, Milton. *O Espaço do Cidadão...* p. 113

<sup>15</sup> A História da fundação de Campo Grande já foi assunto para vários memorialistas campo-grandenses, dentre eles: Paulo Coelho Machado, J. Barbosa Rodrigues, Emílio Barbosa, Ulysses Serra e outros. Ela também já foi tratada em: OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Nas Ruas da Cidade...*, GARDIN, Cleonice. *Campo Grande: Entre o Sagrado e o Profano...* e LE BOURLEGAT, Cleonice Alexandre. *Mato Grosso do Sul e Campo Grande: Articulações espaço-temporais...* Mas chama atenção o fato da elite local estabelecer o ano de 1899, quando foi conquistada a emancipação política e criada a vila de Campo Grande, como data de referência para os festejos comemorativos do aniversário da cidade. É importante lembrar que o fundador José Antônio Pereira chegou pela primeira vez no local em 1872 e em 1875 mudou-se definitivamente com um grupo de amigos e parentes. Desta forma, nas comemorações oficiais, desprezam-se 27 anos da história local.

Até aquele momento, a Vila dos Pereiras, como era conhecido o lugarejo, não passava de uma porção de ranchos, que embora alinhados um ao lado do outro, tomando o formato de uma única rua, não apresentava qualquer característica urbana. Paulo Coelho Machado, fazendeiro e um dos mais conceituados memorialistas do estado, no seu livro *Rua Velha*, ao comentar sobre a receptividade da comunidade para com a chegada da comitiva do Bispo de Cuiabá, Dom Carlos Luís D'Amour, quando da sua primeira visita ao local, em setembro de 1886, escreveu:

As pessoas que habitavam Campo Grande, na época, viviam situadas umas junto às outras, mas sem maiores ligações a não ser a amizade ou o parentesco. Inexistia uma integração maior, por falta de presença do governo, do contato com a capital da província e mesmo pela ausência de lideranças mais ativas. A região sentia-se abandonada, dona do próprio destino, sem disciplina, sem conforto, inteiramente balda dos mais elementares recursos<sup>16</sup>.

Não era, como quer evidenciar Machado, apenas “a falta da presença do governo” que deixava a região “sem disciplina, sem conforto e inteiramente balda dos mais elementares recursos”, mas, certamente, um outro fator importante: era a pouca definição de papéis urbanos exercidos, não só na freguesia, como por outros lugarejos de toda a região. Embora Campo Grande estivesse situada num cruzamento de rotas de circulação, comunicação e conseqüentemente trocas, e tivesse os portos de Corumbá e Concepción como principais fornecedores de mercadorias e a cidade de Uberaba como o local para onde destinava-se o gado produzido na região, ainda eram pequenas as relações urbanas no interior da vila, assim como dos seus habitantes com aqueles dos vilarejos vizinhos.

Deste modo, a ausência de um comportamento urbano mais efetivo no conjunto dos habitantes do lugarejo impedia o surgimento de novas necessidades coletivas e a conseqüente constituição de um mercado de trocas mais intenso, tanto no interior da vila, quanto com as outras poucas localidades existentes ao sul do imenso território mato-grossense até o fim do século XIX<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> MACHADO, Paulo Coelho. *Pelas ruas de Campo Grande: a Rua Velha...* p. 38

<sup>17</sup> Nesse período, no sul do Mato Grosso, existiam, além de Campo Grande, apenas as Vilas de Corumbá, Miranda, Nioaque, Aquidauana e Santana do Paranaíba, além das localidades de Forte Coimbra, Porto Murtinho, Ponta Porã, Bela Vista, Amambai e Camapuã. Os moradores de Campo Grande mantinham a maior parte de suas relações comerciais, inicialmente com a Vila de Miranda e, posteriormente, com Aquidauana, por onde traziam as mercadorias, via fluvial, do porto de Corumbá.

Karl Marx, ao analisar a relação geral da produção com a distribuição, a troca e o consumo, em *Para a Crítica da Economia Política*, afirma que não existe troca sem divisão do trabalho, na qual se inclui a divisão entre cidade e campo, e que, *a intensidade da troca é determinada pelo desenvolvimento e articulação da produção; por exemplo: a troca entre a cidade e o campo, a troca no campo, na cidade etc*<sup>18</sup>. Era compreensível, portanto, que aquela comunidade estivesse desprovida de “conforto” e “dos mais elementares recursos”, conforme frisado por Machado, simplesmente porque a necessidade desses “recursos elementares” não existia para aquele grupo de pessoas, inserido de forma não incisiva num mercado de produção e consumo de mercadorias.

A verdade é que aqueles moradores levavam uma vida essencialmente agrária, regidos pelo tempo cósmico e tinham seus padrões de higiene e de condutas moral e social, definidos pelo isolamento e pela dispersão comuns ao modo de vida do campo, bastante diferente da concentração, da comunicação e do tempo do relógio e da fábrica, inerentes à vida nas cidades. A historiadora Joana Neves, ao escrever sobre a fundação de Aquidauana, município a pouco mais de 100 quilômetros de Campo Grande e com origem no mesmo período, também verificou, entre os moradores daquela cidade, a mesma maneira de viver. Sobre o início do povoamento, ela escreveu:

A vida social e econômica de Aquidauana, nos primeiros tempos, foi uma extensão da vida que se levava nas fazendas. E nesse caso, a primeira característica era, ao nível da vida cotidiana, uma relativa auto-suficiência.<sup>19</sup>

Observa-se que, tanto em Aquidauana, quanto em Campo Grande, cada família da vila produzia para si a maior parte dos gêneros de primeira necessidade e, para tanto, em seus quintais, criava porcos, galinhas, vacas, etc., que lhes forneciam banha, penas, ovos, couro, leite, fazendo o abate desses animais da forma como melhor lhes conviesse. Seguindo outro pensamento que Marx desenvolve em *O Capital*<sup>20</sup>, pode-se dizer que, ao produzirem para o seu consumo, aquelas famílias produziam valor de uso, mas não produziam mercadoria, pois aquele tipo de produção, embora resultasse

---

<sup>18</sup> MARX, Karl. *Para a Crítica da Economia política...* p. 38

<sup>19</sup> NEVES, Joana. *A Fundação de Aquidauana e a Ocupação do Pantanal: Civilização e Dependência...* p. 99.

<sup>20</sup> MARX, Karl. *O capital...* p. 170

num excedente que era comercializado, tanto no interior da vila quanto com os viajantes, não estava direcionada ao mercado de trocas.

Mas, ao longo das mais de três décadas que separam a fundação da cidade da aprovação do seu primeiro Código de Posturas, alguns fatores concorreram para que essa situação se invertesse e aquela população mudasse a sua forma de viver e fosse, gradativamente, inserida no mercado internacional de trocas de mercadorias.

Um desses fatores era a situação geográfica do vilarejo, numa encruzilhada de caminhos que o ligavam à Camapuã e Coxim, ao norte; a Aquidauana, Nioaque e Miranda, ao oeste; a Ponta Porã ao sul; e a Santana do Paranaíba, ao leste ou a Uberaba, no Triângulo mineiro, já conhecidos por aqueles que pela região transitavam<sup>21</sup>. Esse entroncamento, as boas condições climáticas, a produção de lavouras de produtos alimentares básicos e o crescimento da criação de gado fizeram com que o lugar tomasse fama e fosse freqüentado por um número cada vez maior de viajantes das diversas direções, aumentando consideravelmente as possibilidades da realização de trocas de mercadorias, informação e tecnologias.

A partir do último quartel do século XIX, o Brasil estava em plena transformação, com o fim da escravidão e a proclamação da República. Nesse período, Mato Grosso já estava incorporado ao mercado internacional, através das ligações com Buenos Aires e Montevideu, já que o fim da Guerra do Paraguai liberara a navegação internacional nos rios da Bacia do Prata. O novo quadro econômico, criado a partir desses fatores, aliado à situação de entroncamento acima citada, intensificou ainda mais o número de viajantes que passavam por Campo Grande, ao mesmo tempo em que obrigou os moradores do local a estabelecerem um comércio mais efetivo com outras localidades. Como consequência, ocorreu maior circulação de mercadorias, que trouxe consigo um aumento nas trocas de idéias e na assimilação de novas tecnologias, resultando em melhorias nos meios de transporte e comunicação.

Desde o surgimento do modo capitalista de produção, as cidades sempre desempenharam fundamental papel para o seu desenvolvimento. Elas

---

<sup>21</sup> Ponta Porã era a principal ligação com o Porto de Concepción; Aquidauana e Miranda faziam a ligação fluvial com o Porto de Corumbá e as demais localidades eram referências de chegada e de partida dos boiadeiros que por aqui transitavam em busca do gado vacum.



foram constituindo-se, ao longo da história, como o meio de oposição ao isolamento e a dispersão do campo, tornando-se cada vez mais importantes. Para Marx e Engels, a *oposição entre a cidade e o campo começa com a transição da barbárie à civilização*<sup>22</sup>. Segundo os autores, ao campo caberia a tarefa material, desprovida de inteligência, já a cidade ficava com o trabalho intelectual e de comando, ela concentraria a população, os instrumentos de produção, o capital, as necessidades e os prazeres.

A criação de novas cidades, como fator indispensável para o desenvolvimento das forças produtivas, no modo capitalista de produção, estava presente também no oeste brasileiro do final do século XIX e início do século XX. Essa situação foi reforçada pelo fim da Guerra do Paraguai, pela urgência do Brasil em ocupar sua área de fronteira, pelo fim do regime imperial e implantação da República, e a conseqüente diminuição do poder central em favor dos estados federados.

A junção desses fatores contribuiu para que as enormes regiões desocupadas do oeste brasileiro fossem povoadas e suas pequenas vilas pudessem desenvolver-se e virar cidades. Mas, para o desenvolvimento das forças produtivas capitalistas, era fundamental que as populações de todos os lugares, por mais isolados que estivessem, incorporassem idéias modernas, cada vez mais condicentes com a distinção entre cidade e campo. Ainda segundo Marx e Engels, essa distinção só poderia existir nos quadros da propriedade privada e submeteria totalmente o indivíduo a uma atividade que lhe era imposta<sup>23</sup>.

Ainda segundo Marx e Engels, a oposição entre cidade e campo restringe a vida e a consciência do homem, convertendo-o ou em um limitado animal urbano ou num limitado animal rural, induzindo-o ao consumo de novas mercadorias, trazendo, conseqüentemente, um aumento dos mercados nacional e internacional.

O vislumbamento de novos horizontes estabelecidos pela situação política brasileira e pela situação econômica de expansão do capitalismo e, ainda, a busca para solucionar problemas causados pelas distâncias até Cuiabá, capital da província e Miranda, comarca à qual era

---

<sup>22</sup> MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã...* p. 78

<sup>23</sup> MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã...* p. 78

subordinada, propiciaram a mobilização dos moradores de Campo Grande que conseguiram, em 1889, a instituição do Distrito de Paz e, em 1899, a criação do município e elevação da freguesia à categoria de Vila.

Novos conceitos considerados ‘modernos’ pelas principais autoridades do lugarejo passaram a chegar no local, na mesma proporção em que surgiam novas mercadorias. Isso fez com que a população do lugar incorporasse, paulatinamente, padrões de comportamento em sintonia com aqueles já praticados nas principais cidades brasileiras que, por sua vez, estavam sendo influenciadas pelo modo de vida urbano já existente na Europa. Assim, a Câmara Municipal da Vila de Campo Grande promulgou, em 1905, o seu primeiro Código de Posturas. As novas normas eram uma cópia quase na íntegra do Código de Posturas vigente na cidade de Corumbá.

Como aquela cidade representava, até então, a principal porta de entrada para o vasto território do antigo estado de Mato Grosso, fica a pista de como as idéias, praticadas nos centros mais desenvolvidos iam sendo importadas pelos lugares menos integrados à economia de mercado, e seguiam as mesmas rotas de movimentação das mercadorias, como se nelas estivessem agregadas tanto quanto os valores que carregavam.

Explicando melhor, pode-se dizer que, naquele momento, Corumbá representava, através dos rios da Bacia do Prata, o mais importante elo de ligação entre todo o imenso rincão oeste não povoado do Brasil e os centros mais desenvolvidos do continente, que eram: Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro. Esses centros, por sua vez, faziam ligação direta, via navegação transatlântica, com as principais cidades da Europa, já inseridas numa fase mais avançada do capitalismo: de baixos custos de produção e transportes, propiciados pelas modernas fábricas e pela navegação a vapor. Desse intercâmbio, resultava uma intensa rota de circulação de mercadorias, dinheiro, pessoas, informações e, conseqüentemente, idéias.

Esse volume crescente de trocas fez concentrar em Corumbá, até o início do século XX, uma grande quantidade de capitais, informações e força de trabalho que a transformaram numa referência comercial, bancária e industrial para toda essa região em incipiente processo de urbanização.

É importante fazer um parêntese a respeito da importância do porto de Corumbá, desde o tempo do Mato Grosso província.

A navegabilidade do rio Paraguai e de seus tributários, juntamente com a completa liberação do tráfego de embarcações nos rios da Bacia do Prata, após o término da Guerra do Paraguai, fez com que o desenvolvimento econômico da província de Mato Grosso fosse deslocado para as regiões ribeirinhas<sup>24</sup>.

Com a exceção do gado em pé que era conduzido para a região do Triângulo Mineiro, através da vila de Santana do Paranaíba, ao leste, todo o restante da produção mato-grossense era transportada via fluvial. Como os navios de bandeira estrangeira só podiam chegar até Corumbá, o seu porto passou a ser o local de transferência dos produtos para embarcações de diferentes calados, dependendo do seu destino. O mesmo acontecia com as mercadorias importadas, que passaram a lotar os armazéns das casas comerciais corumbaenses<sup>25</sup>, para depois seguirem, em navios de menores dimensões, para Cuiabá ou para outras cidades ribeirinhas do interior e daí circularem via térrea, em carretas de boi ou no lombo de burros. Tudo isso garantiu a elevação da cidade de Corumbá à condição de principal entreposto comercial de Mato Grosso.

O volume de circulação de mercadorias, possibilitou para aquela cidade, conjuntamente, um grande trânsito de pessoas e dinheiro. O viajante Annibal Amorim, num livro em que relata as suas viagens pelo interior do Brasil, fala da sua passagem por Corumbá, em 1912:

Funciona um cinematographo, que se enche todas as noites. A hora da exhibição das fitas é annunciada por um silvo retumbante, que mais parece o silvo de uma lancha a vapor. Ecôa, por toda a cidade. A construção de casas augmenta de um anno para outro. O porto é regularmente movimentado. Trafegam entre Corumbá e Montevidéo 12 vapores, dos quaes 5 do Lloyd, sendo 3 de passageiros (o “Venus”, o Mercedes” e o Ladario”) e 2 de carga (o “Miranda” e o “Murtinho”). Uma companhia paraguaya, a “Vierce”, possui 2 excellentes vapores, o “Posadas” e o “Leda”, que viajam entre Corumbá e Assumpção e vice-versa. Na capital paraguaya, os passageiros transbordam para os magníficos paquetes da companhia argentina Mihanowicht. Existem

---

<sup>24</sup> Cabe lembrar que Corumbá já exercia função de porto, desde 1853, quando o Governo Imperial permitiu o livre acesso, até ela, para embarcações estrangeiras. Este aspecto foi reforçado em 1856, com a assinatura do Tratado de Amizade, Comércio e Navegação, entre o Brasil e o Paraguai, mas foi interrompido durante toda a Guerra do Paraguai, de 1864 a 1870.

<sup>25</sup> Gilberto Luiz ALVES, em um artigo publicado no Boletim Paulista de Geografia, sob o título **MATO GROSSO E A HISTÓRIA: 1870-1929...**, faz um profundo estudo sobre a importância da casa comercial na economia de Corumbá e de Mato Grosso. Assunto que será enfocado com maiores detalhes em outro item desta tese.

ainda outros vapores que fazem a mesma carreira, e que pertencem a importantes casas comerciais da cidade.<sup>26</sup>

Essa nova realidade, causada pelo aumento da circulação de mercadorias, possibilitou a chegada de uma grande quantidade de imigrantes estrangeiros, composta de um lado de proletários<sup>27</sup> bolivianos, argentinos e paraguaios, estes últimos produzidos pela Guerra da Tríplice Aliança<sup>28</sup>, e de outro lado, de capitalistas que passaram a investir principalmente no comércio.

Amorim, ainda no livro citado, escreveu que o grande comércio de Corumbá estava entregue aos alemães e brasileiros, enquanto que o pequeno comércio era explorado pelos turcos<sup>29</sup>. Segundo ele, na população, havia 3000 pessoas naturais de Corumbá, 2000 paraguaios, bolivianos e correntinos, 1000 alemães, ingleses, italianos e portugueses, 1000 soldados, 2000 brasileiros de várias procedências e cerca de 1000 turcos, *É, á semelhança de Manáos, uma cidade viceralmente cosmopolita*, comenta o autor.

Fechando o parêntese, pode-se dizer que, em Corumbá, as casas comerciais importavam mercadorias dos centros mais desenvolvidos dos continentes sul-americano e europeu e as repassavam para toda a vastidão mato-grossense. Dessa forma, ao mesmo tempo em que as novas idéias, desembarcadas juntamente com as mercadorias no seu porto, influenciavam os seus habitantes, essas mesmas idéias, em conjunto com aquelas da elite corumbaense, passavam a influenciar também as elites e as populações das cidades do interior de Mato Grosso, que tinham Corumbá como uma referência de desenvolvimento, atribuindo-lhe uma centralidade impar.

---

<sup>26</sup> AMORIM, Annibal. *VIAGENS PELO BRAZIL: Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia do Rio a Matto Grosso...* p. 448

<sup>27</sup> Utilizo aqui dos autores Gilberto Luiz Alves e Lúcia Salsa Corrêa, como referencial teórico, para argumentar a existência de relações capitalistas, em Corumbá, no início do século XX, que justifiquem o emprego do termo *proletários*.

<sup>28</sup> Existem controvérsias sobre o número de paraguaios em Corumbá nesse período, pois alguns autores argumentam que ao fim da guerra sobraram apenas 25 mil homens e jovens no Paraguai e portanto em Corumbá não poderiam existir muitos paraguaios, já que eles estavam ocupados na reconstrução do seu país.

<sup>29</sup> Marco Aurélio Machado de Oliveira, na sua tese *O mais importante era a raça...* ao fazer um estudo sobre os sírios e libaneses na política em Campo Grande, escreve sobre a chegada desses imigrantes primeiramente em Corumbá e explica que eles eram chamados de ‘turcos’, por serem identificados através da nacionalidade contida nos seus passaportes, emitidos sob a dominação turco-otomana.

### 3. O Código de Posturas de 1905

Ao analisar o primeiro Código de Posturas de Campo Grande, aprovado em 30 de janeiro de 1905, verifica-se nele a reprodução do pensamento já existente anteriormente em Corumbá<sup>30</sup>, mas que se espalhava por todos os municípios da região. Isso pode ser constatado ao se observar o Primeiro Decreto Municipal de Aquidauana, de 07 de maio de 1907, que, também reproduzindo as mesmas preocupações, estabelecia normas de posturas para os moradores daquela cidade<sup>31</sup>.

Portanto, é seguindo aquelas idéias que o Código de Posturas de Campo Grande instituíra regras de higiene, limpeza e ordenamento para as áreas públicas, ao mesmo tempo em que tentava dar ao lugar uma regulamentação nas condutas moral e social. Por meio das novas normas procurava-se induzir, naqueles moradores de características ainda sertanejas, comportamentos mais condicentes com a realidade urbana, já vivenciada nos centros mais desenvolvidos.

Observa-se que, na época da aprovação do Código, o vilarejo contava com apenas uma única rua, com um largo em uma das suas pontas que servia como estacionamento das carretas dos boiadeiros. Mas, mesmo assim, a lei já tratava de ruas e praças, antevendo a necessidade em criar um plano de arruamento, tal qual o existente em Corumbá desde 1859<sup>32</sup>.

No caso de Campo Grande, a primeira tentativa para elaboração de uma planta da vila só foi feita em 1906, portanto, mais de um ano após a aprovação do Código de Posturas. Naquele ano, a Câmara Municipal contratou um agrimensor e chegou até mesmo a aprovar um plano de alinhamento para as ruas da vila, mas que não foi executado naquele momento<sup>33</sup>. Uma nova

---

<sup>30</sup> O memorialista Emílio Garcia Barbosa, no seu livro *Esbôço Histórico e Divagações sobre Campo Grande...*, referindo-se ao fato do Código de Posturas de Campo Grande ser uma cópia do Código de Corumbá, afirma: “... não nos foi assás dificultoso achar o volume original, tão fielmente êle havia sido trasladado. Na coleção de Leis Provinciais, de 1883, a de número 607, aprova-as “posturas de câmara Municipal da cidade de Santa Cruz de Corumbá...” p. 26

<sup>31</sup> Essa normativa consta em: NEVES, Joana. *A Fundação de Aquidauana e a Ocupação do Pantanal: Civilização e Dependência...* p. 93-99.

<sup>32</sup> A referida planta foi feita em 1859, por ordem do Almirante De Lamare, então presidente da Província de Mato Grosso.

<sup>33</sup> Sobre esse episódio, Emílio Garcia Barbosa, no livro já citado, escreve: *Emílio Rivasseau – doublé de artista e agrimensor – foi convidado para elaborar a planta da Vila que jamais traçou, embora a 30-05-906 a Câmara votasse a resolução: “fica aprovado o plano para alinhamento das ruas desta Villa apresentado pelo Sr. Intendente, cuja planta tão logo seja remetida pelo Agrimensor tratar-se-há das denominações das mesmas ruas”...* p. 27

tentativa obteve êxito somente três anos depois, em 1909. Isso reforça o argumento de que a nova lei buscava introduzir comportamentos urbanos em seus moradores, quando ainda nem mesmo havia um mínimo de forma de cidade no pequeno lugarejo.

Nos seus 12 capítulos, a lei procurava, como já foi dito, regulamentar além das normas de convivência e conduta, também padrões de higiene, limpeza e conservação dos espaços públicos e definia, ainda, critérios para comercialização de mercadorias, através da adoção de mecanismos de controle dos pesos e medidas. Ela buscava, também, aumentar a importância do Estado na vida quotidiana da população, pois criava cargos de agentes públicos que cuidariam da vigilância e controle, ao mesmo tempo em que atribuía multas e penalidades para aqueles que a descumprissem.

Analisando o Código em partes, pode-se observar que no 1º e no 2º capítulos, os artigos dispõem sobre a higiene dos açougues, a conservação e a qualidade das carnes comercializadas, estabelece locais de abates e chega até mesmo aos itens mais elementares. No Artigo 3º, ao regulamentar as obrigações dos proprietários de açougue, diz em seu parágrafo 2º: *Fazer varrer, limpar e lavar todos os dias a tarde os respectivos açougues.*

Nos capítulos 3º e 4º, são tratadas a limpeza e a higienização da vila, e a saúde da sua população. Neles se estabelecem critérios para a criação de porcos, para a existência de coqueiras, para a limpeza e conservação dos imóveis e proibiam jogar lixo e despejar detritos de latrinas nas ruas. Ao determinar, além desses fatores, a obrigatoriedade de vacinação da população, evidencia-se a preocupação de evitar epidemias já acontecidas nas cidades portuárias brasileiras e nas principais cidades da Europa, que passaram a absorver um grande número de migrantes.

A absorção, por parte das cidades européias, de um grande contingente populacional que tinha origem na transformação ocorrida na forma de produção rural, provocou um desequilíbrio no saneamento e na habitação, resultado de uma proliferação de cortiços e moradias insalubres<sup>34</sup>. Essa situação iniciada nas cidades industriais inglesas, mas que também se repetiu na França e na Alemanha, estabeleceu uma visão de "doença" para as

---

<sup>34</sup> O livro de Marshall Berman *Tudo que é sólido desmancha no ar...*, faz uma interessante discussão a respeito de algumas cidades européias após a revolução industrial.

ciudades, determinando medidas de saneamento que estabeleceram novos padrões de higiene e convivência nos ambientes urbanos, que se espalharam pelo mundo.

Ao regulamentar o funcionamento do cemitério e a maneira correta de enterrar e conduzir os cadáveres, o Código, buscando o aumento da importância do poder público local, acabava deixando transparecer a intenção de formar uma mentalidade de viés laico republicano para administrar a cidade, pois no parágrafo 6º do artigo 14º ele estabelece: *Ficam expressamente proibidas as dobras de sino, salvo as do rito*. Emudece-se o sino para os acontecimentos locais, restringindo-o aos ritos religiosos. Com a mesma intenção, passa o cemitério para o domínio estatal, deixando-o *sob a direção e Jurisdição da Câmara Municipal que movera aos empregados que entender dever nomear para o serviço o ordenado que tenham que perceber*<sup>35</sup>.

Existe na lei um capítulo exclusivamente para o mercado de trocas, que visava regulamentar *a venda de generos alimenticios e mercadorias*. No seu Capítulo 6º, o Código já observava a preocupação em evitar a criação de monopólio na venda de gêneros de primeiras necessidades. Por meio dele são estipuladas desde a necessidade de licença para abertura de estabelecimento comercial até a adoção do sistema métrico decimal como medida a ser usada pelos comerciantes, *na forma do padrão adaptado em toda a República*. Vê-se que regras básicas de mercado tornaram-se importantes elementos na construção de uma unidade nacional, buscada pelo poder central, principalmente após a proclamação da República.

Em diversos artigos daquele capítulo, procurou-se estabelecer um mínimo de qualidade dos produtos a serem comercializados, proibindo a venda de frutas podres, verdes ou arruinadas ou ainda de gêneros alimentícios corrompidos, estragados *ou falsificados com qualquer substância de modo a alterar se o peso e a quantidade*. Deduz-se que se fazia necessária a incorporação de um mínimo de exigência no padrão de consumo daqueles habitantes, para a melhor introdução de produtos oriundos dos centros mais desenvolvidos, com maior qualidade e de preços mais elevados.

---

<sup>35</sup> Cleonice Gardin, no seu livro *Campo Grande: entre o sagrado e o profano...*, faz um estudo sobre o conflito existente entre o Estado laico republicano e o poder da Igreja e as suas repercussões na materialidade do plano urbano de Campo Grande.

Do capítulo 7º ao 9º, a nova lei trata especificamente da forma urbana, ao discorrer sobre o *aforamento de terrenos Municipaes, e edificação de prédios e reparos d'elles*, ou ainda sobre as *obras publicadas transito e conservação das estradas*. Buscava-se estabelecer posturas mais apropriadas à forma de cidade, na medida em que se proibia a condução de gado bravio pelas ruas ou a utilização dos logradouros públicos como depósitos de qualquer objeto que impedisse o trânsito. Nesses capítulos, procurava-se impor um ordenamento às construções, definindo altura mínima da testada e das portas e janelas, e obrigava-se os proprietários dos imóveis a conservá-los ou repará-los, caso estivessem em ruínas.

Os capítulos citados estabeleciam, ainda, procedimentos para venda, compra e transferências de lotes, assim como concessão de terrenos para construção. Como a situação das terras do povoado de Campo Grande só foi legalizada em 1899<sup>36</sup>, quando da criação do município, a maior parte das terras passou para o domínio da municipalidade e cabia exclusivamente à Câmara Municipal a sua concessão. Deste modo, mais um importante elemento capitalista, ou seja, a instituição da propriedade da terra, tomou corpo com o novo Código, que buscava a concretização da conversão em lotes urbanos, da área recebida como doação, distribuindo-a e exigindo a sua rápida ocupação com construções.

As ruas aparecem como uma preocupação constante nesses capítulos. Tentava-se fazer com que os moradores de um vilarejo, formado por uma porção de ranchos, assimilassem a importância das ruas como os principais elementos na formação de uma nova sociabilidade, assim como na circulação de pessoas e mercadorias. Por meio de vários artigos, proibia-se utilizar as ruas para qualquer atitude que pudesse impedir o trânsito de pessoas ou de carroças. Para tanto, o Código tornava *expressamente proibido*, pelas ruas, praças e logradouros públicos: fazer escavações, fincar mourões,

---

<sup>36</sup> Em 1886, Joaquim Silvério Ornéllas, proprietário de vastas terras, com cerca de um milhão de hectares, no sul de Mato Grosso “...tendo reconhecido em José Antônio Pereira a legitimidade de sua ação povoadora, vem, num rasgo de generosidade e de grande visão de futuro, realizar a doação a Santo Antônio, de meia légua de matas na fazenda denominada Lageado...”

Tendo Joaquim Silvério Ornellas realizado este ato de desprendimento e visão de futuro, que se prenunciava para o então nascente povoado, colocando-o nas mãos do santo milagroso, não tardou que o mesmo, em data de 26 de agosto de 1899, através de Resolução Estadual n.º 225, de 23 de novembro daquele ano, tivesse inteira validade e legitimidade para ser elevado à qualidade de município.” RIBEIRO, Lélia Rita E. de Figueiredo. **O HOMEM E A TERRA...** p. 246/7



manter andaimes depois de findada uma obra, obstruir ou tapar, deixar lenha, fardos, barris, caixões, ou qualquer outro objeto, deixar aglomerar carros, carroças ou outro veículo, ou ainda, fazer nas casas degraus ou alpendres, tudo isso buscando inibir qualquer atitude que estreitasse ou impedisse o livre trânsito.

O estabelecimento de critérios para a forma e para a conservação das casas e a idéia da necessidade de desobstrução de ruas foram alguns dos mecanismos utilizados que moldaram uma nova concepção em relação às formas, fazendo surgir uma aparência embrionária de cidade naquele agrupamento de ranchos.

Os aspectos sociais e morais são objetos dos capítulos 10º e 11º. No Artigo 45º, proibia-se fazer barulhos, algazarras e dar gritos durante a noite, além de *Fazer-se sambas, Catiretes, ou outros quaesquer brinquedos que produzam estrondo ou vozeria dentro da Villa*. Não se podia falar palavras obscenas, nem tampouco escrever nas paredes das casas ou muros palavras ou figuras indecentes que ofendessem a moral pública. Era proibido também portar qualquer tipo de armas ofensivas, exceto por profissionais que delas necessitassem. Esses itens do Código deixam claras as preocupações em estabelecer critérios de convivência num ambiente mais urbano, onde a aglomeração de pessoas era desejada e a aproximação das moradias inevitável.

Ao longo dos 54 artigos dispostos nos 12 capítulos do Código de Posturas, previam-se sempre as punições para aqueles que, porventura, desobedecessem as normas neles estabelecidas. Embora as penas tivessem pesos diferenciados, dependendo do delito praticado, o que se evidencia é o estabelecimento de multas como alternativa às prisões. Além disso, a nova lei determinava o pagamento, em moeda, para diversos serviços praticados por empregados da Câmara Municipal. Fica latente a intenção do aumento do uso do dinheiro como elemento importante no cotidiano daquele agrupamento de pessoas.

A nova lei surgiu, assim, como expressão de um novo contexto político, em que os dirigentes daquela sociedade procuravam prepará-la para uma nova forma de vida, na qual as incessantes trocas de mercadorias, a concepção laica do poder público, estabelecida pelo fortalecimento do Estado

Republicano, seriam os elementos principais que passariam a determinar toda a produção espacial e social do lugar.

#### **4. A rua 14 de Julho e as relações sociais**

Desde a chegada de José Antônio Pereira e mais um grupo de familiares e amigos, na congruência de dois córregos no planalto central da serra de Maracaju em 1875, os ranchos foram sendo construídos à margem direita de um dos cursos d'água que mais tarde levaria o nome de córrego Prosa. Alinhadas uma ao lado da outra, as moradias formaram aquela que se constituiria na única rua do povoado. Somente em 1909, ou mais precisamente, dez anos após a emancipação política do vilarejo é que novos logradouros foram criados, após a aprovação e execução de uma planta de expansão urbana encomendada pela intendência municipal ao engenheiro Nilo Javari Barém<sup>37</sup>. Com a citada planta, a antiga rua única, posicionada no sentido leste-oeste, tornou-se a via mais ao sul da cidade<sup>38</sup> e passou a ser oficialmente denominada de Afonso Pena, embora continuasse a ser chamada pela população como *rua Velha*.

Quando, em 1914, as duas frentes de trabalho de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil finalmente encontraram-se, justamente em Campo Grande, e tendo ocorrido a liberação do tráfego de cargas e passageiros, tanto para o poente no sentido do Porto Esperança, quanto para o nascente rumo a cidade paulista de Bauru<sup>39</sup>, a quase totalidade das atividades comerciais, políticas e sociais de Campo Grande concentravam-se na citada rua que fora, durante mais de três décadas, a única da cidade. Até então, toda comunicação do pequeno vilarejo com o resto do mundo, dava-se através das rotas de circulação de mercadorias estabelecidas por mercadores vindos dos portos de Corumbá ou de Concepción e por boiadeiros que circulavam pelo sul de Mato Grosso, em busca de comprar gado para depois levá-los para Minas Gerais e São Paulo.

---

<sup>37</sup> Os motivos que levaram à execução da planta e o tipo de urbanismo adotado estão discutidos nesta tese no item II.1 - *A primeira planta da cidade*.

<sup>38</sup> Atualmente denominada 26 de Agosto, em homenagem à data de emancipação política da cidade ocorrida em 1899, ela é mais uma das ruas que compõem o quadrilátero central de Campo Grande.

<sup>39</sup> Assunto tratado nesta tese, no item II.2 – *A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*

Assim, os diversos caminhos que transformaram Campo Grande num entroncamento de larga fama, tinham como comum ponto de chegada ou partida a mais antiga rua do lugar. Nela eram estabelecidas todas as relações sociais, políticas e econômicas do vilarejo, concentrando todas as transações comerciais e até mesmo bancárias, instituindo, por meio da troca de mercadorias, dinheiro, técnicas e idéias, a apresentação para a população campo-grandense dos mais variados bens materiais produzidos pela humanidade.

Com a regularidade do tráfego ferroviário, o trem, por sua vez, passou a fazer a ligação de Campo Grande com o resto do mundo, em substituição às antigas rotas de circulação de mercadorias já mencionadas. Ao mesmo tempo, a instalação da ferrovia propiciou uma mudança substancial no fornecimento de mercadorias para o comércio de Campo Grande já que, com ela, os comerciantes campo-grandenses direcionaram as suas transações para o centro monopolista paulista, ampliando a área de abrangência do incipiente parque industrial nacional que tinha a cidade de São Paulo à sua frente. Isso estabeleceu um novo paradigma de desenvolvimento para a cidade, a partir daí, ditado pelas prioridades da emergente burguesia nacional e pelas políticas de fortalecimento do jovem Estado republicano brasileiro.

A localização da estação ferroviária, ao norte da cidade, fez das ruas posicionadas no sentido norte-sul, os caminhos naturais de ligação entre o então centro do comércio, ou seja, a rua Velha e o local de chegada e partida dos trens. Dentre elas, foram destacando-se as ruas 14 de Julho e Santo Antônio – atual avenida Calógeras, que chegavam diretamente até a estação. Esse foi um fator de extrema importância, não só na estruturação urbana de Campo Grande, como na determinação do novo centro comercial e de sociabilidade, surgido em decorrência da execução da planta da cidade e reforçado pela chegada da ferrovia.

Das duas ruas citadas, a 14 de Julho tinha um atrativo diferencial em relação à rua Santo Antônio, pois ao mesmo tempo que fazia a ligação entre a antiga rua única e a estação do trem, também passava pelo Jardim Público, que fora projetado para ser o ponto de maior sociabilidade da cidade

na concepção urbanística de Nilo Barém<sup>40</sup>. Por conta desse fato, o comércio varejista foi transferindo-se da rua Velha para a rua 14 de Julho nas imediações daquela praça central, enquanto os atacadistas instalavam os seus armazéns, também na 14 de Julho, mas nas proximidades da estação ferroviária. A utilização da 14 de Julho pelos comerciantes foi estabelecendo a ausência de moradias nas fachadas da rua, ficando as residências restritas aos fundos das lojas, como lembra o comerciante Jamil Naglis:

Residência? muito pouco, um ou outro que tinha loja e morava com a família no fundo. Mas residência mesmo, olha lá, uma, duas ou três no máximo. Tudo era comércio mesmo, a rua [14 de Julho] sempre foi do comércio.<sup>41</sup>

E que, segundo o também comerciante Gabriel Spipe Calarge - o Gabura, foi uma situação de muita valia para a cidade pois os comerciantes, que moravam nos fundos das lojas, terminavam por atender no meio da noite as emergências de um ou outro morador ou viajante:

...então, o centro do movimento de Campo Grande era a rua 14... mas a patriçada, os árabes principalmente – eu sou descendente de libaneses – moravam sempre nos fundos das lojas e prestaram muitos serviços para Campo Grande... nos atendimentos de madrugada... que muitas vezes tinham que atender alguém que aparecia e necessitava de uma lanterna, de alguma coisa e tinha que acordar de madrugada para atender.<sup>42</sup>

Portanto, a ligação entre o velho comércio e o ponto de chegada dos trens, a localização do Jardim Público e a ausência de casas residenciais na sua fachada foram elementos determinantes para que a 14 de Julho fosse a rua escolhida pela elite campo-grandense como o local de preferência para a instalação dos seus comércios. Situação que iniciou com a definição do local de construção da estação do trem e perdurou por muitas décadas.

Cabe esclarecer que a elite política e econômica de Campo Grande foi formada com base no comércio e na pecuária. Os comerciantes, na sua maioria árabes ou descendentes, movimentavam grande volume de recursos principalmente no atendimento às fazendas produtoras de gado bovino, inclusive com uma excepcional demanda por arame farpado. Isso deu-se devido à vertiginosa valorização da terra, em decorrência da passagem da

---

<sup>40</sup> esse assunto estará melhor detalhado no item III.3 – *A mercadoria e a transformação da 14 de Julho na Rua Principal*.

<sup>41</sup> Entrevista com Jamil Felix Naglis, realizada em 28/03/2001.

<sup>42</sup> Entrevista com Gabriel Spipe Calarge – o Gabura, realizada em 04/04/2001

linha férrea, obrigando os fazendeiros à urgente demarcação e cercamento de suas propriedades, o que resultou no consumo excepcional do arame farpado, importado diretamente pelos comerciantes da cidade. Essa grande demanda possibilitou que muitos dos comerciantes fizessem fortuna, tornando-se eles também grandes fazendeiros.

A criação e comercialização do gado bovino foi de fundamental importância no desenvolvimento de Campo Grande. A atividade pecuária possibilitou, além do enriquecimento de produtores e de comerciantes, também a criação de uma elite política oligárquica com influência em todo o antigo Estado de Mato Grosso, inclusive com a nomeação ou eleição de vários governadores. Além disso, o próprio boi transformou-se em moeda corrente e na referência para todo tipo de transação. O memorialista Paulo Coelho Machado, no seu livro *A Rua Velha*, ao comentar a cobrança de um imposto aos mascates, que a Câmara Municipal estabeleceu em 1905, escreveu:

Tanto os mascates na Rua 26 de Agosto, no início do século, que o presidente da Câmara dos Vereadores, Jerônimo José Santana, resolveu apresentar projeto de lei, no começo do ano de 1905, criando um imposto de quatro contos de réis anuais para cada mascate, o que era pesadíssimo para a época, se considerarmos que uma vaca custava 25\$000 (vinte e cinco mil-réis). *Seriam necessárias 160 vacas para pagar o tributo.* (p. 103/104 - grifei)

Nota-se que o boi foi o instrumento adotado pelo autor – que também era pecuarista – para fazer um paralelo entre os valores de coisas diferentes de 1905 e que, ao mesmo tempo, pudesse ser facilmente entendido pelos leitores da década de 1990, quando o livro foi lançado.

Essas observações fazem-se necessárias, pois a cultura do boi tornou-se um elemento importante na definição de padrões de comportamento não só da elite como de toda a população campo-grandense. A propriedade de fazendas de gado passou a ser sinônimo de riqueza e de status, solidificando a quantidade de terras e o tamanho do rebanho como ferramentas de aferição econômica e social.

E era na rua 14 de Julho onde as mais importantes figuras da sociedade local se reuniam para, além de discutirem sobre negócios ligados principalmente ao gado, conversarem a respeito dos problemas da cidade. Essas reuniões davam-se ora nas portas dos estabelecimentos dos principais comerciantes, ora em pontos tradicionais como o Café Néctar, a Farmácia São

José ou os bares Bom Jardim, Cinelândia e Bom Gosto. Paulo Coelho Machado, já mencionado membro efetivo e atuante da elite campo-grandense, no seu livro *A Rua Principal*, citando o nome de ilustres personalidades da história local, referiu-se à Farmácia São José *como o ponto obrigatório e cotidiano de reunião dos profissionais liberais e comerciantes de Campo Grande, no final do expediente* (p. 97). Na sua entrevista, Gabura também citou importantes nomes da política local e estadual como assíduos frequentadores da Farmácia São José e da 14 de Julho:

...tinha a Farmácia São José, ao lado da minha casa, que era onde se reuniam os políticos daquele tempo, então eu convivi também com os grandes políticos do Mato Grosso que sempre estavam ali... era Filinto Müller, Fernando Corrêa do Costa, Ari Coelho, Wilson Barbosa Martins e o irmão dele o Plínio Barbosa Martins, o Governador Ponce, então todas essas pessoas circulavam pela 14... ali era o movimento, Campo Grande era a rua 14.

Esses encontros informais, e em locais públicos, de políticos tradicionais, comerciantes, fazendeiros e outras pessoas influentes, possibilitaram que a população de Campo Grande passasse a identificar a 14 de Julho como o local onde eram tomadas as principais decisões políticas e econômicas da cidade. Ao mesmo passo, essas reuniões ajudaram na criação, também na rua 14 de Julho, de uma centralização das manifestações políticas e sociais da cidade que extrapolaram a sua já aguçada centralização das atividades comerciais.

Um importante elemento na constituição dessa centralidade na 14 de Julho foi o relógio existente na esquina com a avenida Afonso Pena. Inaugurado em 1933, o relógio, juntamente com o obelisco, também localizado na Afonso Pena e com o prédio da agência dos correios na Calógeras, formam um conjunto de obras executadas no mesmo período e que representavam um momento de afirmação da presença do Estado brasileiro na cidade e da opção da elite local de reforçar a inserção daquela sociedade no mundo do capital e da modernidade.

Todas de iniciativa do Coronel Newton Cavalcante, comandante da Circunscrição Militar e autor ainda da idéia de realização da primeira Feira de Amostras que desencadeou na série de exposições agropecuárias realizadas anualmente em Campo Grande, a análise das três obras revela objetivos bastante claros para o momento pelo qual passavam a cidade e o

país. O prédio da agência dos correios, com a sua imponência, simbolizava a importância da comunicação tanto para a cidade com a pretensão da sua introdução no mundo moderno, como para o governo federal na aspiração de integração do território brasileiro; o obelisco, enquanto marco militar, representava a força do Estado brasileiro sob ditadura oligárquica populista de Getúlio Vargas; e, finalmente, o relógio, símbolo e signo da modernidade, mostrando para a sociedade campo-grandense o ritmo ditado pelo tempo da produção capitalista, criou um novo referencial para as relações na rua e na cidade.

Mas, das três obras citadas, o relógio é a que interessa diretamente a esta tese. Primeiro, pela sua localização diretamente na 14 de Julho e, segundo, porque ele tornou-se no principal referencial para qualquer manifestação pública da sociedade campo-grandense. Localizado no ponto mais central da cidade, ao lado da praça Ari Coelho - antigo Jardim Público, *era um belo monumento de uns cinco metros de altura em alvenaria e o relógio tinha quatro faces (ou mostradores). As badaladas era ouvidas em toda a vizinhança*<sup>43</sup> e ele servia como referência de horário e de local para qualquer encontro entre os moradores da cidade. Nele foi, estrategicamente, alojado um alto-falante que transmitia a programação de um pequeno serviço de som instalado na praça<sup>44</sup>, conforme confirmou Gabura:

Lá tinha um alto-falante, antigamente, há muitos anos atrás, tinha um alto-falante, com transmissões das músicas dos cantores... era na antiga biblioteca... que era na praça Ari Coelho, era o Jardim Público, então era uma rádio muito pequena, que tinha os programas de canto, de declamações de poesias e era transmitido de lá para o alto-falante encima do relógio que passava para aquela redondeza toda.

Ao redor do relógio (foto 1) davam-se as principais manifestações políticas e populares da cidade. Comícios de campanhas políticas, reivindicações populares, shows de artistas, tudo acontecia tendo o monumento como testemunha. No auge do footing, os jovens usavam-no como ponto de encontro para as paqueras e, segundo Elisângela Maria Holanda da Costa no seu trabalho de graduação em História, *O Cotidiano Social Rua XIV*

---

<sup>43</sup> MACHADO, Paulo Coelho. *A Rua Principal...* p. 23

<sup>44</sup> Esse serviço de alto-falante mudou-se posteriormente para a esquina da 14 de Julho com a Dom Aquino, onde perdurou até meados da década de 1970. Nessa mesma esquina existia, também na mesma década de 1970, uma ave da espécie araponga que com seus gritos estridentes, semelhantes às marteladas em ferro frio, diferenciava aquele local na lembrança da população.

*de Julho nos anos 50, era em volta dele que as pessoas exaustas, após o footing, sentavam-se para descansar e se vangloriar das conquistas realizadas (p. 14).*

FOTO 1  
**CAMPO GRANDE: RELÓGIO EXISTENTE NA ESQUINA DA 14 DE JULHO COM A AFONSO PENA, ENTRE 1933 E 1970**



Foto: ARCA

No ano de 1970 o monumento foi demolido. Em entrevista feita com o prefeito da época, Antônio Mendes Canalle, perguntei dos motivos para a retirada do relógio e ele me respondeu:

O fundamental era o trânsito, o pessoal achava que... e toda semana tinha um ou dois desastres, por que ali era difícil aquela conversão, já que ele tomava conta de quase toda a rua, num entroncamento entre uma avenida [Afonso Pena] e uma importante rua [14 de Julho]... então nós consultamos a população toda e decidiram que tinha que sair. Depois fizeram um cavalo de batalha disso e muitas críticas, talvez contra mim, eu não sei porque... <sup>45</sup>.

Embora a desculpa oficial dada pela prefeitura para a retirada do relógio indicasse problemas no trânsito e o impedimento ao progresso, não se pode deixar de observar o momento político de ditadura militar e plena vigência do Ato Institucional número cinco – AI 05 – em que estava mergulhado o Brasil. Naquele momento, o relógio era sinônimo de aglomeração, reunião e sociabilidade para a população de Campo Grande, situações que estavam em

---

<sup>45</sup> Entrevista com Antônio Mendes Canale, realizada em 15/07/2003.



desacordo com a ideologia estabelecida no país após o golpe militar de 1964. Nota-se ainda que o problema do trânsito, alegado pela prefeitura municipal, seria facilmente resolvido com o alargamento da rua 14 de Julho, numa obra de engenharia bastante simples, já que no local existia o canteiro central da avenida Afonso Pena, permitindo a solução do problema sem a necessidade da demolição. Talvez por tudo isso as críticas... e assim mesmo, não entendidas pelo prefeito.

O relógio criou um marco tão significativo que, mesmo sem a sua presença, a esquina da rua 14 de Julho com a avenida Afonso Pena serviu ainda, pelo menos até a segunda metade da década de 1990, ou seja, por mais de vinte e cinco anos, como o local de preferência para a realização de todos os eventos políticos que resultavam em grandes concentrações de pessoas. Nela foram realizados os principais comícios de campanhas políticas para prefeito e governador, assim como os comícios das diretas-já e da candidatura de Tancredo Neves à Presidência da República, marcos na redemocratização do país.

Por causa de toda essa representatividade, em 1999, a prefeitura construiu uma réplica do relógio, em comemoração aos 100 anos da cidade – que na verdade eram os 100 anos de emancipação política. Mas, desta vez, com uma localização pouco representativa, já que foi construído no canteiro central do cruzamento das avenidas Afonso Pena e Calógeras.

Outro importante elemento a ser considerado nas relações cotidianas da sociedade campo-grandense, desenvolvidas na e com a rua 14 de Julho, é a praça Ari Coelho. Surgida como o já citado Jardim Público, a praça Ari Coelho serviu nas décadas entre 1920 e 1930, como instrumento de uso quase que exclusivo da elite local. Comportando coreto e pavilhão de chá com apresentações regulares de orquestra, a praça chegou a ser cercada e com horário estabelecido para funcionamento. Mas, com o passar dos anos, ela assumiu a sua verdadeira função de centro irradiador de fluxos e sociabilidade, já concebido na proposta urbanística da planta de Nilo Javari Barém. Ainda na primeira metade do século XX, o pavilhão do chá foi substituído pelo serviço de som já mencionado e, posteriormente, pela biblioteca municipal, assim como na década de 1950, o coreto deu lugar a uma fonte luminosa, que tocava música e encantava aos transeuntes, tornando-se

em mais um atrativo para a prática do passeio noturno, já enraizada nos moradores da cidade. A poetiza Raquel Naveira, criada na 14 de Julho e assídua frequentadora da praça, fez uma poética homenagem à fonte:

No meio da praça,  
A fonte de pastilhas verdes,  
Erguida em dois andares,  
Parecia um taça de sorvete pistache,  
Embora ache na minha lembrança  
Que era um carrossel de vidro,  
Girando e escorrendo açúcar,  
Neves batidas e claras.

*Fonte Luminosa – p. 13*

Na Ari Coelho, tornou-se comum a realização de pequenos eventos artísticos e culturais. Artesãos, feirantes e produtores de outras regiões que traziam mel, artesanatos, bordados, confecções e diversos outros produtos, encontravam naquela praça central o local ideal para as suas exposições. Nela concentravam-se, também, os lambe-lambes, tipo de fotógrafos que tiravam fotos para documentos.

Desta forma, a constituição do relógio enquanto referencial de horário, encontros e manifestações políticas e populares; a praça Ari Coelho, como elemento de sociabilidade, lazer, cultura e informação; a instalação das principais casas comerciais ao longo da 14 de Julho; e as reuniões informais de comerciantes e pecuaristas em determinados locais públicos, solidificaram, na mentalidade dos habitantes de Campo Grande, a importância econômica, política e social da rua 14 de Julho.

Numa relação entre sociedade e espaço que produz uma cidade possível de ser lida apenas se for compreendida dialeticamente, pois ao mesmo tempo em que foi escrita ela também se escreve<sup>46</sup>, a rua 14 de Julho induzia, através de investimentos públicos e privados, transformações na estrutura urbana de Campo Grande. Aumentando as interações entre os sistemas de objetos e os sistemas de ações, retomando a idéia já citada de Milton Santos, a sociedade campo-grandense projetou-se sobre a 14 de Julho, tornando-a no local preferido para os passeios, as compras, os desfiles cívicos, as festas religiosas e profanas, ampliando as possibilidades de apropriação.

---

<sup>46</sup> *Sim, lê-se a cidade porque ela se escreve, porque ela foi uma escrita.* LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade...* p. 55

Desta forma, ao mesmo tempo em que era modificada pelas atividades nela desenvolvidas, a rua 14 de julho influenciava as ações da sociedade campo-grandense, que procurava aquele espaço para comprar, passear, participar de eventos cívicos, festivos e religiosos, mas também para investir, construir e aplicar novos recursos, aumentando-lhe a importância, atribuindo-lhe novas atribuições e acentuando a sua centralidade. A rua, assim vista, apresenta-se como resultado de ações humanas, executadas por iniciativa da sociedade, mas também como respostas ao estímulos dados por ela própria.

Pela 14 de Julho realizavam-se os cursos carnavalescos, inicialmente com carruagens, substituídas, posteriormente, por automóveis de capotas arriadas, que percorriam o trecho principal entre as avenidas Afonso Pena e Mato Grosso, *para o que comprava-se serpentina de caixotes e gastava-se dinheiro desbragadamente, em pleno delírio momesco*, comenta em seu livro *Camalotes e Guavirais* o memorialista Ulysses Serra, em saudosista menção, alegando até que *guardadas as devidas proporções não houve no mundo todo curso mais vibrante e intenso que o da rua 14 do meu tempo* (p. 25).

Da mesma forma que na rua 14 de Julho as pessoas se reuniam em festa pagã, também o faziam por motivos religiosos atribuindo-lhe ainda um caráter simbólico. Era por ela que passava a procissão de Santo Antônio, levando a imagem do santo padroeiro até a igreja matriz, onde todos os anos realizavam-se os festejos com a tradicional quermesse. À medida que a 14 de Julho foi sendo prolongada para o sul, chegando até os portões do cemitério municipal, por ela também eram feitos os cortejos fúnebres em direção ao local do enterro. Mas, certamente, a maior manifestação de apropriação do lugar por parte da população campo-grandense dava-se após o encerramento das atividades comerciais, no período entre as 19:00 e 22:00 horas, quando os jovens participavam do *footing*.

Nos quarteirões entre a rua Cândido Mariano e a avenida Afonso Pena, principalmente aos sábados, domingos e feriados, as pessoas circulavam a pé, tendo como principais referências os cinemas Santa Helena, na rua Dom Aquino e Alhambra, na avenida Afonso Pena. Nesse trecho da 14 de Julho é que estavam situados os bares Cinelândia, Bom Jardim e Bom Gosto já citados pontos de encontros e lazer. Com o auge nos anos

correspondentes às décadas de 1950 e início de 1960, o footing constituía-se na principal forma de lazer para os habitantes da cidade e no momento de encontros, paqueras e exibição (mapa 1).

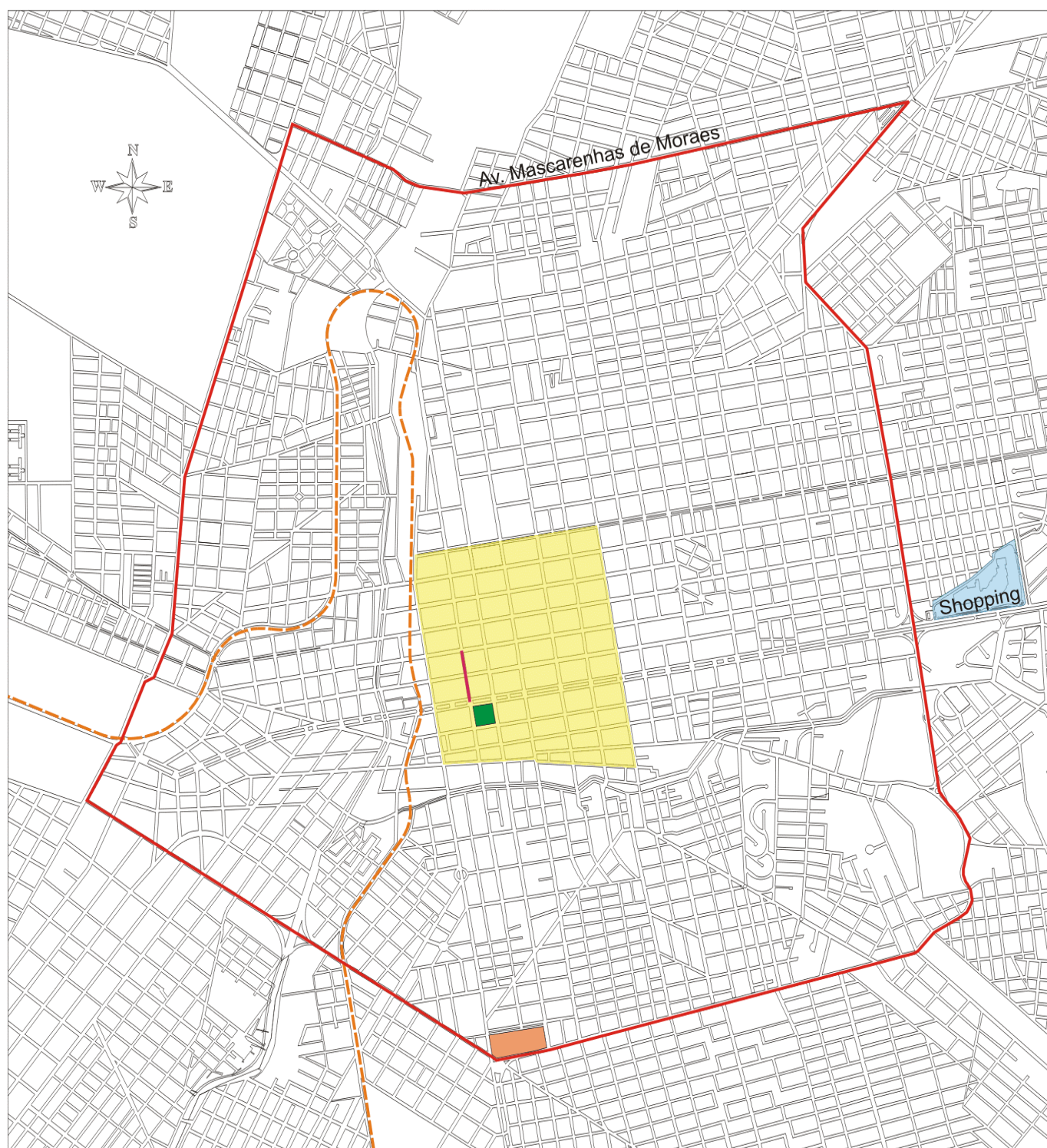
Nesse período, Campo Grande já despontava como a mais importante cidade de Mato Grosso, com grande crescimento da sua economia, assentada na situação de entreposto comercial com um volume crescente da circulação de mercadorias trazidas pelo trem e despachadas para todas as direções, abastecendo assim o imenso território mato-grossense. Aumentava-se portanto, cada vez mais, a influência da 14 de Julho na produção do espaço urbano da cidade, baseado na realização da mais-valia e conseqüente incorporação de parcela do valor inerente às mercadorias.

As vitrines da rua 14 de Julho eram responsáveis pela exposição da maior parte das mercadorias que circulavam na cidade e, ainda hoje elas possibilitam a troca para qual as mercadorias foram produzidas e a conseqüente realização da mais-valia. Do mesmo modo, a produção do espaço urbano de Campo Grande, baseada no mundo da mercadoria, concretiza a comercialização do espaço social, transformando-o também em produto do trabalho social e, conseqüentemente, objeto de produção e de formação de mais-valia, conforme foi frisado por Henri Lefebvre, em *A Revolução Urbana*:

Ultimamente, o próprio espaço é comprado e vendido. Não se trata mais da terra, do solo, mas do *espaço social* como tal, produzido como tal, ou seja, com esse objetivo, com essa finalidade (como se diz). O espaço não é mais simplesmente o meio indiferente, a soma dos lugares onde a mais-valia se forma, se realiza e se distribui. Ele se torna produto do trabalho social, isto é, objeto muito geral da produção, e, por conseguinte, da formação da mais-valia. (p. 142 - grifo do autor)

A grande quantidade de mercadorias e pessoas desembarcadas pelo trem fortalecia a relação social já existente na rua 14 de Julho. A chegada dos comboios criava alvoroço na cidade, causando uma verdadeira romaria em direção à estação ferroviária, tanto por comerciantes em busca das mercadorias encomendadas, quanto por aqueles que esperavam a chegada ou a partida de amigos e parentes ou simplesmente por curiosos que iam ver o movimento e saber de novidades. *Era o nosso trem que para uma das distrações da*

MAPA 1  
CAMPO GRANDE: ÁREA DO FOOTING - DÉCADAS DE 1950 E 1960



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

LEGENDA

- |                                                                                                                           |                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Região Urbana do Centro    | <span style="border-bottom: 2px solid magenta; display: inline-block; width: 20px;"></span> Rua 14 de Julho       |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Cemitério Santo Antônio | <span style="background-color: green; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Praça Ari Coelho |
| <span style="border-bottom: 1px solid gray; display: inline-block; width: 20px;"></span> Malha Urbana                     | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; display: inline-block; width: 20px;"></span> Linha Ferroviária     |
| <span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> Quadrilátero Central    |                                                                                                                   |

*população moça de Campo Grande era ir de manhã, na chegada e à noite na saída do trem.* <sup>47</sup>

Como a estação do trem transformou-se na porta de entrada da cidade, os principais e mais imponentes prédios passaram a ser construídos em esquinas, sempre com as suas fachadas viradas para o norte de onde chegariam os visitantes.

Ao longo das últimas três décadas, as relações sociais desenvolvidas na 14 de Julho foram se modificando. Em 1970, a demolição do relógio eliminou a referência para encontros e horários, até mesmo as manifestações políticas e populares que, por muito tempo, continuaram a acontecer na esquina do relógio, passaram a ser deslocadas para outros pontos da cidade. De modo geral, o cruzamento da avenida Fernando Corrêa da Costa, construída com a canalização do córrego Prosa, com a avenida Calógeras, na região central, passou a ser o local de realização dos grandes comícios políticos. Esse ponto, por ser o resultado de uma obra realizada pela Prefeitura Municipal, é usado para todos os eventos públicos de grande porte, patrocinados pelo poder público municipal. Por outro lado, os altos da avenida Afonso Pena, próximo ao Shopping Campo Grande e ao Parque das Nações Indígenas, é o local preferido para a realização de grandes eventos, quando estes são de iniciativa do poder público estadual. Os dois locais passaram a concentrar, além dos grandes comícios, também outras festas de iniciativas públicas ou privadas que reúnam grande quantidade de pessoas, tais como: comemorações de ano novo, carnaval popular, carnaval fora de época, etc.

A praça Ari Coelho, já citada como o ponto mais central e de maior sociabilidade da 14 Julho, e tradicional local de realizações de pequenos eventos, como feiras e manifestações artísticas, perdeu esse caráter para a praça do Rádio<sup>48</sup> que, após as obras de revitalização executadas em 2000, transformou-se no principal espaço público da região central para a realização de feiras, amostras, noites de serestas, etc. Atualmente, a Ari Coelho é intensamente movimentada no horário comercial, frequentada por aqueles que circulam à espera do transporte coletivo, já que as suas laterais transformaram-se em grandes pontos de ônibus, ocasionando a concentração de ambulantes

---

<sup>47</sup> Entrevista com Francisco Leal Junior, realizada em 06/04/2001.

<sup>48</sup> Essa praça, também localizada na avenida Afonso Pena, dentro do quadrilátero central de Campo Grande, é oficialmente denominada de Praça da República, mas ficou conhecida por Praça do Rádio, por estar localizada em frente à sede do mais antigo clube social da cidade, o Rádio Clube.



que nos seus carrinhos vendem picolés, sorvetes, refrigerantes, águas, cachorros-quentes, frutas, churros, raízes, etc. (fotos 2 e 3). As manifestações artísticas na praça Ari Coelho restringem-se às apresentações de grupos de pagodes nos finais de tardes, geralmente nas sextas feiras, justamente para o entretenimento daqueles que por ali circulam no final do expediente.

FOTOS 2 E 3  
**CAMPO GRANDE: LATERAL DA PRAÇA ARI COELHO NA RUA 14 DE JULHO, TRANSFORMADA EM PONTOS DE ÔNIBUS**



Fotos AFON



Set/2003

Com a construção e asfaltamento da rodovia ligando o Porto XV até Rio Brilhante, em substituição à antiga estrada boiadeira, o trem passou a ser substituído pelo caminhão no abastecimento da cidade com as mais variadas mercadorias, ficando as suas cargas limitadas a alguns tipos específicos de mercadorias como combustíveis que são desembarcados diretamente nos depósitos, todos situados ao longo da linha férrea, na periferia da cidade. As composições de passageiros pararam de circular em 1992, desativando por completo a estação ferroviária, motivo que aumenta os argumentos da prefeitura municipal para a execução das obras em andamento do contorno ferroviário, visando a retirada da circulação do trem de dentro da cidade.

O que se vê no trecho central da rua 14 de Julho nos dias atuais é um intenso movimento de pessoas e veículos durante o período das 8:00 às 19:00 horas e o seu completo esvaziamento à noite. No período comercial, as calçadas são disputadas por pedestres consumidores em busca de mercadorias diversas, principalmente aquelas que dizem respeito ao cotidiano imediato das pessoas, como: vestuários, calçados, óculos, roupas de cama, mesa e banho, remédios, colchões, móveis, eletrodomésticos e eletrônicos em geral. Esse vai-e-vem de pessoas estabelece uma disputa pelo interesse dos próprios consumidores, por parte dos comerciantes, que fazem de tudo para

chamar a atenção para as suas lojas, colocando sons altos, apresentadores com microfones na mão anunciando as promoções, além de bancadas nas portas com vários artigos. Os vendedores ambulantes também entram nessa disputa usando das mais diversas e criativas artimanhas para oferecerem, principalmente, mercadorias de pequeno porte, vendidas nas próprias mãos. Os distribuidores de panfletos publicitários buscam os pontos de maior trânsito de pessoas, localizando-se, geralmente, nos cruzamentos da 14 de Julho com as ruas Dom Aquino, Barão do Rio Branco e com a avenida Afonso Pena, contribuindo para a sujeira provocada pelo acúmulo de papéis pelo chão, já característica desse trecho da rua.

As casas Pernambucanas e as lojas Riachuelo, embora já tenham filiais no maior shopping da cidade, constituem-se nos dois maiores estabelecimentos comerciais do trecho central da 14 de julho, mas, assim como as lojas menores, atendem principalmente aqueles consumidores de renda baixa e que dependem do transporte coletivo para a sua locomoção. Embora as pessoas que consomem na 14 de Julho se caracterizem por pertencerem aos segmentos da população de renda baixa, eles se diferenciam daqueles que, por exclusiva falta de condições financeiras, terminam consumindo restritamente nos bairros onde moram, criando assim um comércio periférico de vizinhança, ou mesmo daqueles que vão ao centro para consumir em lojas do tipo “1,99”, que vendem mercadorias de segunda linha por preços menores.

Com a transformação das quatro faces da praça Ari Coelho em locais exclusivos para ponto de ônibus, ela passou a corresponder a cerca de 50% da movimentação dos passageiros que transitam pelo centro de Campo Grande, enquanto o restante das pessoas que utilizam esse tipo de transportes chegam ao centro pelos pontos de ônibus localizados, principalmente, na rua Rui Barbosa e na avenida Calógeras, ambas pertencentes ao corredor de ônibus<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> O retângulo no centro da cidade formado pelas ruas 26 de Agosto – entre Calógeras e Rui Barbosa, no sentido leste-oeste - Rui Barbosa – entre 26 de Agosto e Maracaju, no sentido sul-norte - Maracaju – entre Rui Barbosa e Calógeras, no sentido leste-oeste – e a avenida Calógeras – entre Maracaju e 26 de Agosto, no sentido norte-sul – por onde circulam, em média, 66% das linhas de ônibus de Campo Grande, transporta uma média de 171 mil passageiros por dia, o que representa 68% dos 252 mil usuários desse tipo de transporte na cidade. OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Nas ruas da cidade...* p 95. É importante salientar que estes dados referem-se ao ano de 1997.



| QUADRO 1<br>CAMPO GRANDE: MÉDIA DE PASSAGEIROS, POR DIA ÚTIL, QUE CIRCULAM NOS ÔNIBUS<br>EM 2002 |                 |                       |                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
|                                                                                                  | Em Campo Grande | No corredor de ônibus | Na praça Ari Coelho |
| N.º de passageiros                                                                               | 272.596         | 97.351                | 97.305              |

Em levantamento efetuado para minha pesquisa de mestrado, verifiquei que é naquelas ruas do corredor de ônibus que está localizado o comércio especializado no atendimento das camadas mais pobres da população, *apresentando, como consequência, uma maneira diferenciada de utilização das suas ruas e calçadas, em relação aos demais logradouros da cidade.*<sup>50</sup> Inexistem, assim, ao longo do trecho central da 14 de Julho, lojas com características daquelas de “1,99”, ou seja, com baixo investimento em mobiliário, vitrines, onde as mercadorias ficam, geralmente, misturadas sem grande preocupação com a organização e com a aparência geral da loja. Ao contrário, o que existe pela 14 de Julho é um bom volume de investimentos na aparência das lojas, que são constantemente renovadas, reformadas e modernizadas, apresentando vitrines bastante chamativas (fotos 4 a 6).

FOTOS 4, 5 E 6  
CAMPO GRANDE: LOJAS NA RUA 14 DE JULHO QUE APRESENTAM VITRINES BASTANTE CHAMATIVAS



Fotos AFON

Set/2003

<sup>50</sup> OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Nas ruas da cidade...* p. 95

Durante o período noturno, as ruas e calçadas da rua 14 de Julho são completamente vazias, sem carros, enfim, sem vida. Com exceção de uma casa de bingo, que funciona até altas horas da madrugada e de duas grandes farmácias localizadas na esquina com a rua Cândido Mariano, que em acirrada concorrência funcionam 24 horas, não existem nem mesmo bares ou restaurantes que justifiquem algum movimento de pessoas que buscam alguma interação com este espaço urbano. As lojas, com as portas abaixadas, totalmente fechadas, escondem as vitrines apresentadas durante o dia, numa clara preocupação com a segurança do patrimônio. Algumas poucas mercearias fazem ponto em algumas esquinas, já que a região central de Campo Grande não é o local tradicional desse tipo de atividade, que se concentra, principalmente, nos arredores da avenida Costa e Silva.

Essas características atuais da 14 de Julho transformaram-na, exclusivamente, num lugar de consumo, tirando-lhe o caráter do passeio, estabelecendo outra relação entre ela e a sociedade campo-grandense, de modo que a apropriação se dá, na sua maior parte, mediada pelo dinheiro. As pessoas que por ela transitam estão em busca de mercadorias e serviços que satisfaçam as suas necessidades imediatas, transferindo para outros locais as suas expectativas de encontros, sejam eles sociais ou pessoais. Os encontros casuais são cada dia mais improváveis, primeiro, pela dificuldade de se reconhecer alguém no meio da grande quantidade de gente circulando e segundo, porque as pessoas estão mais preocupadas em procurar as mercadorias que lhe satisfarão do que em identificar algum conhecido.

Desta forma, a relação entre o homem e o meio urbano, atualmente estabelecida na 14 de Julho, aguça o caráter negativo do cotidiano mencionado por Lefebvre. Ela aumenta o tempo gasto com atividades que nem são produtivas e nem tampouco de lazer, diminuindo a possibilidade de que a sociedade campo-grandense realize a verdadeira apropriação do seu espaço.

## II. A RUA 14 DE JULHO E A ESTRUTURA URBANA

“Deixo em testamento  
Um ar pesado  
De caminhões na madrugada,  
De fuligem e pó.  
De cimento branco  
Despencando talco  
Das construções que germinavam como  
espigas  
Ao redor da casa da 14.”

*Casa da 14* – Raquel Naveira

### 1. A primeira planta de Campo Grande

Em 1905, a Câmara Municipal decretou e promulgou o primeiro Código de Posturas da vila de Campo Grande. Com ele, tentava-se normatizar os novos padrões de condutas sociais que estavam sendo experimentados pelos habitantes do lugar, a partir da efetiva inserção da vila no mercado internacional de trocas de mercadorias.

Naquele momento, já se faziam incorporados novos comportamentos que expressavam as mudanças no modo de vida da população, provocadas pelo aumento das relações de trocas no pequeno vilarejo, localizado na hinterlândia de duas rotas de circulação de mercadorias vindas dos portos de Corumbá e de Concepción<sup>1</sup>. Ao mesmo tempo, buscava-se também, por meio daquele Código de Posturas, criar uma outra relação dos moradores da vila com o meio em que viviam, diferente daquele relacionamento existente até então.

Como a lei estabelecia critérios para construções, assim como para utilização de espaços públicos, quando o que existia no local era apenas uma única rua<sup>2</sup>, fica evidenciada a preocupação de que aquelas pessoas

---

<sup>1</sup> Na sua tese de Doutorado, *Mato Grosso do Sul e Campo Grande...*, Cleonice Alexandre Le Bourlegat faz um levantamento para demonstrar que Campo Grande estava situada no meio de duas rotas específicas de circulação de mercadorias. Uma, institucionalizada, proveniente do porto de Corumbá e que circulava dentro da província, principalmente por via fluvial e outra, de comércio fronteiriço clandestino, proveniente do Porto de Concepción, no Paraguai que, evitando rios, transitava por todo o sul do território mato-grossense em espigões divisores de águas.

<sup>2</sup> Nessa época, o vilarejo era formado por apenas uma única rua que recebe atualmente o nome de 26 de Agosto, em homenagem à data de emancipação política do Arraial dos Pereira, acontecida em 1899 com a criação do município da Vila de Campo Grande.

pudessem, além de experimentar novas maneiras de convivência, também vivenciassem novidades nas formas de morar, de transitar e de vizinhança. Procurava-se, portanto, a estruturação da forma urbana também no espaço daquele pequeno vilarejo. Melhor dizendo, ao tratar de ruas, praças e outros logradouros públicos, enquanto o que existia de fato, era um punhado de ranchos dispostos um ao lado do outro, o Código de Posturas evidencia a preocupação com a produção de uma cidade naquele lugar.

Apesar da fracassada tentativa do estabelecimento de um “Plano de Alinhamento” das ruas da vila, aprovado em 1906, e nunca executado, pois o agrimensor responsável preferiu estudar os costumes dos índios Guaicuru a terminar a sua tarefa<sup>3</sup>, as chances de elaboração de uma planta para a cidade ficaram mais reais após 1907, com a chegada da comitiva do engenheiro Emílio Schnoor, responsável pelos estudos para verificar se a vila tinha condições de receber uma estação intermediária da ferrovia Itapura-Corumbá.

Melhor situando cronologicamente esse episódio, é necessário frisar que ele aconteceu exatamente um ano após a ligação comercial entre Mato Grosso e São Paulo, por meio da inauguração da estrada que incluía uma travessia do rio Paraná, via balsa, no ponto até hoje denominado de Porto XV. Essa estrada boiadeira permitiu, aos produtores locais de gado, uma alternativa ao comércio já existente com Uberaba, que passaram a ter em São Paulo um novo centro consumidor e com uma viagem mais rápida. Ao mesmo tempo, a nova estrada encurtou a distância e o tempo de percurso até São Paulo e Rio de Janeiro e aumentou o número de boiadeiros que procuravam Campo Grande para reunir o gado comprado na região e depois transportá-lo para o novo destino.

Esses novos fatores, ou seja, a decisão da inclusão de Campo Grande no trajeto da ferrovia a ser construída e o aumento do comércio de gado, provocado pela ligação com São Paulo, foram importantes para que a necessidade de uma ordenação no crescimento da vila fosse cada vez mais premente. Além disso, convém ressaltar, também, o fortalecimento do capital monopolista paulista que buscava a sua expansão através da incorporação do

---

<sup>3</sup> Como resultado desses estudos, o agrimensor Emílio Rivasseau publicou, em 1941, pela Editora Nacional, o livro *A vida dos índios Guaycurús*, bastante citado por diversos autores que estudam a história da região.

território mato-grossense ao seu mercado e, ainda, as ações geopolíticas do governo central do Brasil na busca da consolidação do Estado Republicano.

Nessa mesma lógica, existe também o argumento, defendido por Alisolete Weingartner<sup>4</sup>, de que havia um compromisso contratual para com o governo da União, por parte da Companhia Noroeste do Brasil, proprietária da concessão da linha férrea citada, de que ela se obrigaria a fundar núcleos de colonização a cada 100 km, ao longo do traçado ferroviário. A empresa se responsabilizaria ainda pela elaboração de planos que disciplinassem a ocupação urbana para os núcleos já existentes.

A autora afirma que, como Campo Grande foi incluída no projeto definitivo da ferrovia, a citada companhia fez incursões para que a cidade tivesse o seu traçado estabelecido seguindo as suas sugestões. Ainda segundo Weingartner, as sugestões previam a necessidade do estabelecimento de um centro para a localização de casas comerciais, residências e órgãos públicos, a criação do bairro Amambai e, ainda, a criação de um bairro ferroviário que abrigaria o conjunto de serviços e residências dos trabalhadores ferroviários.

Todos esses fatores foram importantes para que, em 1909, a Câmara Municipal determinasse: *...Fica aprovado o plano para o alinhamento das ruas e praças desta Villa, de accôrdo com a planta confeccionada pelo cidadão Dr. Nilo Javary Barem e apresentada pelo Senr. Intendente Geral interino do Município...*<sup>5</sup>, que de imediato foi executada pelo projetista, sob a assistência de Amando de Oliveira que, *a margem de qualquer cargo, era o pulso de ferro, orientado por uma inteligência lúcida, a mostrar ao vilarejo a senda do progresso paulista...*<sup>6</sup>.

A elaboração, a aprovação e a execução da planta da cidade devem ser analisadas sob dois aspectos: o primeiro, é o da necessidade de representação no espaço, daquilo que estava sendo vivenciado pelos

---

<sup>4</sup> WEINGARTNER, Alisolete Antônia dos Santos. *Movimento Divisionista no Mato Grosso do Sul...* p. 35/6.

<sup>5</sup> RODRIGUES, J. Barbosa. *História de Campo Grande...* p. 90

<sup>6</sup> RODRIGUES, J. Barbosa. *História de Campo Grande...* p. 90. Nota-se nas palavras do memorialista uma tentativa de imputar a São Paulo a origem das novas idéias chegadas ao lugar. Seguindo o raciocínio desenvolvido por Cleonice Le Bourlegat na tese já citada, observo que Campo Grande era abastecida principalmente pelos portos de Corumbá e Concepción, portanto eram daquelas cidades que chegavam as principais novidades advindas da Europa – tanto no que diz respeito às mercadorias, quanto a pensamentos. Mas, entretanto, acredito que em 1909, já existia, através da estrada boiadeira, um comércio com São Paulo que, por sua vez, transmitia idéias de uma incipiente burguesia nacional.

moradores do lugar, naquele momento de assimilação de novos padrões de comportamentos propiciados pelo aumento da circulação de mercadorias. Com a nova estrada boiadeira citada, Campo Grande tornou-se um ponto de cruzamento de quatro rotas distintas de circulação e comercialização. Duas menores, propiciadas pelos boiadeiros que vinham em busca da compra do gado e traziam de Uberaba e São Paulo algumas poucas mercadorias já sob o jugo do centro monopolista paulista, e duas maiores, provenientes dos portos de Corumbá e Concepción, conforme já foi mencionado, que se achavam atreladas ao centro monopolista platino, liderado por Buenos Aires e Montevideú.

O segundo é o que diz respeito ao modelo de urbanismo escolhido para a respectiva planta. Sobre este aspecto é importante levar em consideração duas situações: a primeira delas foi o grande crescimento das cidades européias após a revolução industrial, principalmente a partir dos grandes progressos tecnológicos realizados depois da metade do século XVIII e o conseqüente aumento do lucro das indústrias e o da importância destas na sociedade capitalista.

Henri Lefebvre, ao repassar a obra de Marx e Engels, extraindo as concepções para pensar a cidade, argumenta que as cidades que historicamente desempenharam um importante papel, rompem-se e se superam com o advento da grande indústria. As grandes indústrias, por sua vez, universalizam a concorrência, estabelecem o mercado mundial moderno, os meios de comunicação e subordinam o comércio, a ciência e a natureza, acabando com o último aspecto natural da divisão do trabalho e transformando todas as relações naturais em relações de dinheiro. Elas transformam todo capital em capital industrial e aceleram a circulação e a centralização desses capitais<sup>7</sup>.

O surgimento da grande indústria, ainda perseguindo o raciocínio de Lefebvre, fez com que a cidade deixasse de aparecer como o sujeito do processo histórico, segundo ele:

Com o aparecimento da grande indústria, segundo Engels e Marx, a cidade (e sua capacidade interna-externa de associação, de concentração, de reunião) cessa de aparecer como o “sujeito” do processo histórico. A

---

<sup>7</sup> LEFEBVRE, Henri. *A Cidade do Capital...* p. 61

passagem para o capitalismo, da qual a cidade é o suporte social e o veículo, vai apresentar diferentemente o problema do sujeito (e talvez vai fazê-lo desaparecer).<sup>8</sup>

Desde esse momento histórico, foi a partir da indústria ou da lógica que ela estabelece, que passaram a ser ditados novos padrões de associação, de reunião etc., provocando uma crise no conjunto das principais cidades industriais européias que, estruturadas ainda em modos de produção não-capitalistas, não conseguiam atender às novas demandas, principalmente de circulação e de concentração. Tudo isso resultou na ruptura do sistema urbano preexistente, provocando, além de várias experiências que procuravam adequar as cidades aos novos tempos, uma verdadeira renovação dos conceitos.

O inglês Howard, com as suas Cidades-jardins para o amanhã – Garden-cities of tomorrow – e o Barão Haussmann, criando os bulevares em Paris, numa perspectiva estético-viário-militar, são alguns dos exemplos de novas concepções de cidades surgidas a partir do final do século XIX. Havia, de início, uma preocupação em clarificar a estrutura urbana, abrindo largas e retas avenidas, sempre com o intuito que procurava dar um ordenamento ao crescimento das cidades.

A planificação do desenvolvimento das cidades espalhou-se pelo mundo como a principal preocupação dos governantes municipais, a exemplo do que ocorreu em Nova Iorque, em 1811, onde se criou, na Ilha de Manhattan, um imenso quadriculado de avenidas e ruas, como plano de expansão que levou um século para ser preenchido de construções, ou ainda em Chicago, com avenidas que chegavam a ter 50 quilômetros de extensão.

A segunda situação era como se encontravam as principais cidades brasileiras na virada do século XIX para o século XX. A mudança do Regime Imperial para o Republicano, no Brasil, aconteceu concomitantemente ao agravamento da crise de serviços públicos e infra-estruturas. O nascimento da República coincidiu com a eclosão de várias epidemias, principalmente nas cidades portuárias, que foram assoladas por surtos de febre tifóide, cólera, varíola, febre amarela e outras doenças que se alastravam a partir de seus portos. Raimundo Palhano, ao tentar compreender a natureza da produção da

---

<sup>8</sup> LEFEBVRE, Henri. *A Cidade do Capital...* p. 63

coisa pública no Brasil, afirmou que essas doenças, juntamente com as velhas e conhecidas malária e tuberculose, cresceram tanto a ponto de, em 1891, *estarem a níveis realmente inusitados e incomparáveis a épocas passadas*<sup>9</sup>.

As cidades de Santos, São Luís, Vitória e até mesmo São Paulo e Campinas, que não se localizavam à beira-mar eram, de tempos em tempos, acometidas por esse tipo de flagelo. Mas foi a cidade do Rio de Janeiro, capital da República e a sua metrópole, que passou a ser o alvo principal da constante preocupação que a elite republicana tinha por esse tema, pois além de todos os problemas sanitários, ela apresentava um vertiginoso crescimento populacional. Daí o surgimento de iniciativas encabeçadas pelo prefeito Pereira Passos e pelo sanitarista Osvaldo Cruz, que criaram *um modo de pensar que conceitua a cidade como um espaço doente, em espaço malsão que busca cura através do pensamento higienista dos médicos*<sup>10</sup> e possibilitou a reforma das principais cidades brasileiras, trazendo-lhes mais espaços para circulação viária e um certo embelezamento.

Além do caráter higienizador das mudanças provocadas nessas cidades, deve-se observar, também, os interesses econômicos da burguesia nacional que buscava a adequação do quadro urbano à nova realidade com uma ampliação e *integração racional do porto aos outros sistemas de circulação, como o ferroviário, o de armazenagem e os centros comerciais atacadista e varejista*<sup>11</sup>. Portanto, as reformas daquelas cidades e, principalmente, a do Rio de Janeiro, faziam parte de uma conjuntura política de modernização da sociedade brasileira que incluía a consolidação da República e de seus interesses políticos e econômicos. Ainda segundo Palhano, havia o interesse, provocado pela racionalidade capitalista, de aumentar a capacidade de produção da força de trabalho urbana, com a intenção de suprir os novos espaços econômicos surgidos com o crescimento das atividades urbano-industriais.

Essas duas situações descritas, ou seja, as crises das cidades industriais européias com os conseqüentes movimentos de criação de novas propostas urbanísticas e a necessidade de reformas das cidades brasileiras, por motivos sanitários e econômicos, chegaram a Campo Grande no início do

---

<sup>9</sup> PALHANO, Raimundo Nonato Silva. *A Produção da coisa pública...* p. 123

<sup>10</sup> GARDIN, Cleonice. *Campo Grande: entre o sagrado e o profano...* p. 12

<sup>11</sup> PALHANO, Raimundo Nonato Silva. *A Produção da coisa pública...* p. 125



século XX, pela capacidade de transmissão de novas idéias via circulação de mercadorias<sup>12</sup>, assunto ainda a ser tratado nesta tese, e por ações do governo brasileiro que indicavam a necessidade de fortalecimento do Estado Republicano.

As influências das duas situações ficam evidentes ao se analisar a primeira planta da cidade (mapa 1). Em forma de tabuleiro de xadrez, com largas ruas e calçadas, a proposta buscava dar ao sonhado desenvolvimento do lugarejo, facilidades ao trânsito de pessoas, animais, veículos e mercadorias, ao mesmo tempo em que tinha cuidado com o seu arejamento e higienização, pois além das larguras das ruas, o projeto previa a construção de quatro praças, sendo três delas bastante amplas<sup>13</sup>.

Observa-se ainda que a atual avenida Afonso Pena, na época projetada para ser o principal logradouro da vila, tinha o formato de um bulevar e ligava duas das praças citadas, imitando formas européias, ao mesmo tempo em que reproduzia a preocupação com a higiene, pois estabelecia um espaço bastante arejado.

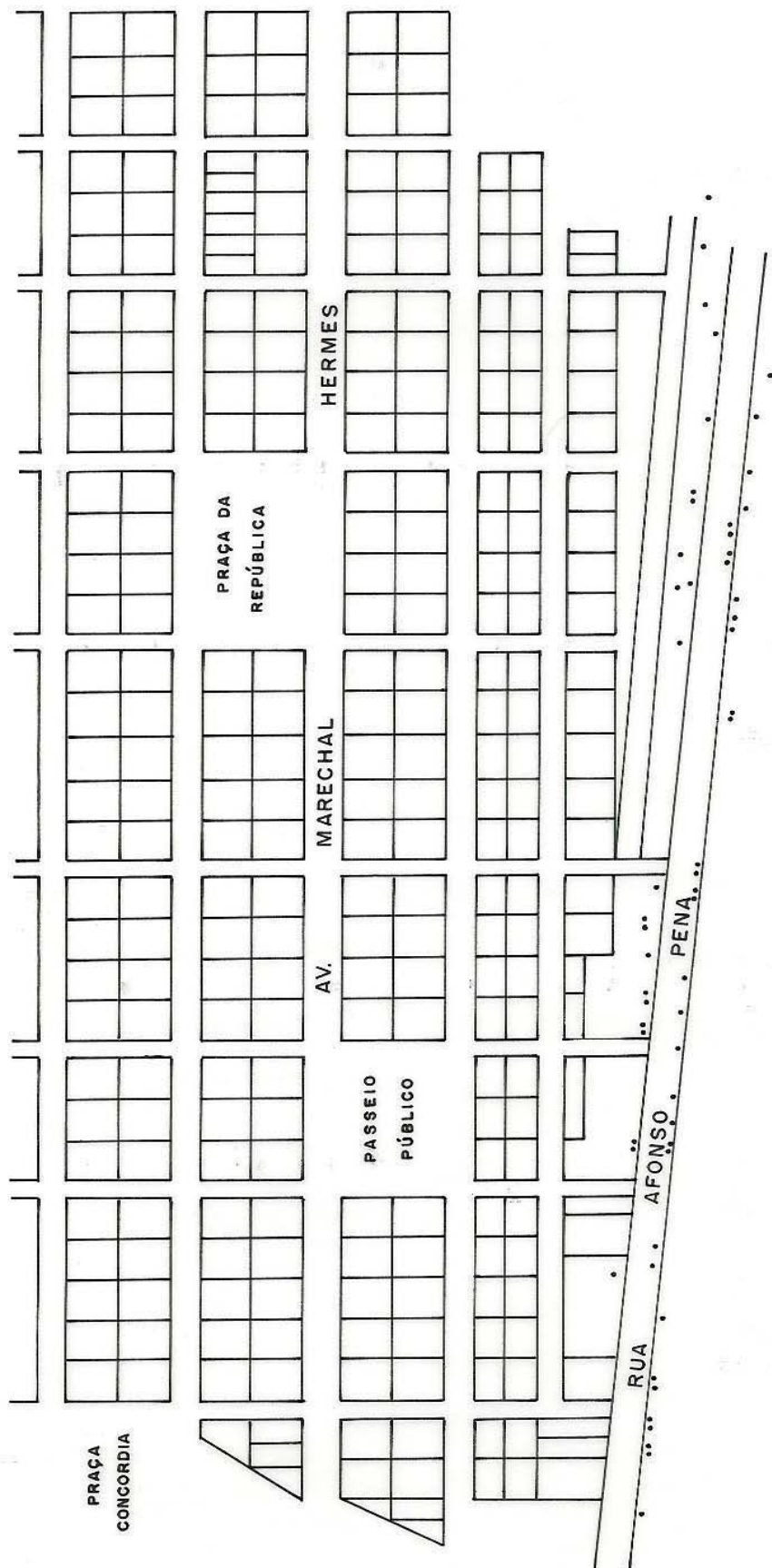
Na proposta inicialmente desenvolvida por Nilo Barém, a 14 de Julho seria apenas mais uma das ruas transversais que nasceria no córrego Prosa e cortaria a antiga rua única e a avenida principal e que, de certa forma, poderia levar vantagem sobre alguma outra, já que ela também comporia o Passeio Público, área idealizada como a praça central da cidade. Como será visto mais adiante, essa junção de componentes urbanos, ou seja, a avenida principal e o Passeio Público, juntamente com a definição do local da construção da estação ferroviária ao norte da cidade, no lado oposto da localização da antiga rua única, foram os responsáveis pela definição da 14 de Julho como a principal rua de Campo Grande.

---

<sup>12</sup> A transmissão de novas idéias, via circulação de mercadorias, será melhor analisada no item III.2 desta tese.

<sup>13</sup> Sobre o caráter higienizador da planta, escrevi: *Demonstrando preocupação com a higienização e arejamento do lugar, a planta previa a construção de quatro praças. Uma delas já existia, de fato, no final da rua única. Servindo apenas como estacionamento para os carros-de-boi dos viajantes e boiadeiros, foi aproveitada para dividir a antiga rua em dois segmentos e assim corrigir o seu traçado inclinado em relação às demais. Das outras três restantes, uma delas, que na lei de aprovação do projeto, recebeu o nome de praça da Concórdia, na verdade nunca saiu do papel, pois sua área foi loteada e cedida a particulares.* OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Nas ruas da cidade...* p. 42

MAPA 1  
CAMPO GRANDE: PLANTA DE 1909, ORGANIZADA PELO ENG. MUNICIPAL NILO JAVARI BAREM



NOTA:

RECONSTITUIÇÃO A PARTIR DE UMA DIVULGAÇÃO DENOMINADA  
CAMPO GRANDE: 40 ANOS PASSADOS, SEM APONTAMENTO DE  
FONTE.

LEGENDA

- CASAS EXISTENTES ANTES DA  
EXECUÇÃO DA PLANTA.

## 2. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

A origem e os motivos que levaram à construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ou simplesmente NOB, como ficou conhecida em toda a região por onde passam os seus trilhos, já foram objetos de análise e conteúdo de obras de diversos autores que apresentaram diferentes visões sobre o tema. O assunto é aqui retomado devido à importância que esta ferrovia teve no desenvolvimento de Campo Grande, na sua transformação em principal cidade do estado de Mato Grosso e na definição da 14 de Julho como *Rua Principal*.

Qualquer abordagem sobre o assunto deve levar em consideração o trabalho que o engenheiro Emílio Schnoor, chefe da equipe responsável pelos estudos que definiria o traçado da nova ferrovia, escreveu em 1903 com o intuito de registrar todas as dificuldades encontradas naquela tarefa. Deve ser levada em consideração, também, a deliberação que o Clube de Engenharia tomou, em outubro de 1904, indicando ao governo como “problema nacional inadiável” a construção de um caminho de ferro ligando São Paulo ao Oeste brasileiro que possibilitasse encaminhar para o Brasil o comércio do norte do Paraguai e do sudeste da Bolívia. Esta deliberação indicava as proximidades da Baía Negra, um lugar nas imediações do Forte Coimbra, no rio Paraguai, como ponto final da ferrovia a ser construída. Ambos são importantes, pois embora sejam anteriores ao início da construção da NOB, eles já propunham um traçado para a nova ferrovia, semelhante àquele que seria definido somente em 1908.

Durante a construção da nova estrada, quando não se tinha mais de 246 km de trilhos assentados e pouco mais de 200 km de tráfego liberado, Euclides da Cunha, engenheiro e consagrado escritor, escreveu exaltando a importância política e econômica da obra, por meio da qual o Brasil se aproximaria consideravelmente do Pacífico, *porque o destino intercontinental da Noroeste é inevitável e extraordinário*<sup>14</sup>. Mesmo demonstrando, com dados de 1907, a inferioridade brasileira em relação à argentina, no que se referia à quantidade de quilômetros de estradas de ferro que cada país possuía, o autor argumentava que através desta ferrovia, o Brasil levaria vantagem sobre a

---

<sup>14</sup> CUNHA, Euclides da. *À Margem da História...* p. 122

Argentina, na luta travada entre os sistemas ferroviários dos dois países pela conquista dos mercados do Oriente boliviano. Todo o entusiasmo demonstrado por Cunha se baseava na idéia de que a construção da Noroeste faria com que o porto de Santos, por ser cerca de mil milhas náuticas mais próximo da Europa do que o de Buenos Aires, se tornasse o porto natural da Bolívia no Atlântico. Além disso, a viagem ferroviária transcontinental de Santos a Arica, atravessando a Bolívia de leste a oeste, ficaria em torno de 100 quilômetros mais curta do que a viagem de trem que, saindo daquele porto chileno no Pacífico e percorrendo o leste do território boliviano, via Santa Cruz, chegava ao porto de Buenos Aires, no Atlântico.

Ao escrever sobre a Noroeste do Brasil, Euclides da Cunha estava preocupado, apenas, em demonstrar a importância econômica de uma linha ferroviária que ligasse os dois oceanos a partir do porto de Santos. Para ele, aquela estrada de ferro ligando o centro econômico do Brasil à fronteira com a Bolívia seria a contraposição brasileira à linha transcontinental com origem no porto de Buenos Aires, ao mesmo passo em que abriria, para a economia brasileira, possibilidades para a absorção de novos mercados tanto no Paraguai, quanto na Bolívia. O autor fez referência a duas correntes de intenções para a construção da nova estrada: uma estaria ligada aos aspectos estratégicos e militares de uma estrada de ferro que pusesse o oeste despovoado brasileiro em contato com o centro político e econômico da República, *atendo-se de algum modo às marchas tradicionais das “bandeiras”*, dando-lhe uma feição exclusivamente nacional; e outra, que *não só projetando-as até à faixa de 1080 milhas das nossas fronteiras perlongadas pelo Paraguai, como orientando-as à feição de vindouro entroncamento com os sistemas bolivianos capazes de nos conduzirem ao pacífico* (p. 117), teria um caráter internacional e segundo ele, foi a que prevaleceu.

No final da década de 1940, Fernando de Azevedo, na obra *Um trem corre para o Oeste*, fez um estudo bastante minucioso que vai desde o papel econômico e social das vias de comunicação e a renovação das técnicas de transporte, passando pela origem e o desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil, fazendo referência desde às principais delas, até as origens, os motivos e as dificuldades da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, identificando-a como uma estrada bandeirante, *cujas função econômica e colonizadora não tardou a transbordar os quadros das regiões atravessadas* (p. 75). Nessa

obra, Azevedo analisa a importância que a NOB desempenhou no desenvolvimento da região em que percorre, referindo-se aos movimentos e aos acréscimos populacionais e ao surgimento de cidades, pois segundo ele:

A criação de novos centros de população, na Noroeste, sobre o percurso da via férrea, e a espantosa rapidez com que se povoavam, constituem um dos mais interessantes fenômenos provocados pela construção da estrada, e tão surpreendentes e tantas vezes repetidos que a fundação das cidades apareceu, nessa região, como um corolário da estrada de ferro.<sup>15</sup>

Além de abordar os detalhes da organização da empresa, as suas realizações e perspectivas, no livro há, também, uma discussão a respeito do melhor sistema de exploração de estradas de ferro e o papel do Estado na sua exploração, assim como dos projetos das estradas transcontinentais e a ligação ferroviária dos oceanos Atlântico e Pacífico.

Fernando de Azevedo compartilha da idéia de Euclides da Cunha de que havia dois destinos dominantes nas intenções da construção da nova ferrovia, um de caráter intranacional e outro internacional. Mas ele deixa claro que essa dualidade nos objetivos da construção só se torna visível quando os projetos de traçados, que foram 16 no total, começaram a ser apresentados e julgados<sup>16</sup>. Para Azevedo, não existia sombra de dúvida de que a idéia da ferrovia se originou com uma política de centralização do Império brasileiro e tomou força após a Guerra do Paraguai, que reavivou a consciência da necessidade de uma ligação ferroviária do seu centro de decisões até Mato Grosso e Goiás, com a intenção de defesa das fronteiras. Portanto, o autor deixa claro que o objetivo inicial da construção da nova ferrovia *era alcançar Mato Grosso, por uma grande linha estratégica que permitisse ao governo central levar mais facilmente a sua ação política e militar até as fronteiras meridionais e ocidentais do país* (p. 89 – grifo meu).

Seria, portanto, ainda segundo a análise de Azevedo, uma nova orientação da política exterior do Brasil, com vistas mais largas para a América do Sul, que alteraria a idéia original e determinaria o traçado definitivo da nova estrada de ferro, com destino à Corumbá e imprimiria a ela um caráter francamente intercontinental. A nova determinação teria dilatado o objetivo

---

<sup>15</sup> AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste...* p. 76

<sup>16</sup> Tanto Euclides da Cunha, quanto Fernando de Azevedo citam a existência, em 1876, de 16 projetos de traçados que tiveram que ser examinados por uma comissão presidida pelo Visconde de Rio Branco e que até 1904 já havia dado 30 pareceres.

inicial da ferrovia, fazendo-a cumprir, ao mesmo tempo, os papéis estratégico e de ligação internacional. Também para o autor, o aspecto econômico é incorporado, como um terceiro papel, à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, somente após o início da sua construção. Ela revelou-se, assim, *uma dessas grandes linhas férreas de interesse comercial, cujo valor, já aprovado desde o lançamento de seus trilhos, aumentou à medida que se desenvolveram a colonização e a exploração daquelas terra incultas* (p. 90) e sua importância deveria ser encarada sob essa tríplice face – estratégica, internacional e econômica.

Mais recentemente, dois pesquisadores sul-mato-grossenses, Gilberto Luiz Alves e Paulo Roberto Cimó Queiroz, deram novas roupagens às versões econômica e estratégica dos motivos que levaram à construção da NOB.

O primeiro fez a sua análise tendo como base o deslocamento da hegemonia da influência na economia mato-grossense, dos centros platinos para o eixo São Paulo-Santos e o conseqüente conflito de interesses entre grupos monopólicos sediados em Buenos Aires e Montevideú, de um lado, e grupos monopólicos sediados em São Paulo, de outro lado<sup>17</sup>. Haveria, dentro dessa lógica, a imposição, pelo imperialismo, de uma nova divisão regional do trabalho para Mato Grosso que passou a lhe determinar o papel de produtor de gado em pé para o mercado de São Paulo, em substituição à produção de charque para exportação. Assim, a nova ferrovia teve um papel preponderante na desestruturação e decadência da indústria de charque em Mato Grosso, quase toda ela vinculada a grupos monopólicos platinos. Partindo desse pressuposto, o autor rejeita a idéia da construção da Noroeste por objetivos estratégicos, de integração nacional, atribuindo a essa visão um caráter ilusório.

Argumentando que, para o Capital, importa, nos seus movimentos, somente *reduzir os custos de produção e de transporte das mercadorias, visando à consecução de maiores taxas de lucro* (p. 65), é que Alves afirma, nesse artigo, que foi o barateamento dos transportes, propiciado pela nova ferrovia, o elemento determinante do deslocamento da hegemonia platina para a hegemonia do eixo São Paulo-Santos, na economia mato-grossense. Segundo

---

<sup>17</sup> ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História: 1870 – 1929...* p. 65.

ele, o Capital Monopolista configurou-se como o principal agente desse deslocamento, pois procurava uma maior taxa de lucro e privilegiou a “solução nacional”, apenas porque essa estava de acordo com os seus interesses. A substituição dos rios, enquanto vias naturais de comunicação, pela ferrovia que representava, naquele momento, a imposição de uma nova relação social, firmava no território mato-grossense a *supremacia de uma nova forma de economia, em que o capital se revelava na sua expressão mais pura* (p. 67).

O segundo autor rejeita a abordagem que ele classifica como “estritamente economicista”, para os motivos que deram origem à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, afirmando que esse tipo de análise atribui ao Estado brasileiro um papel de simples criado dos imperialismos belga e norte-americano. Ele descarta a idéia de submissão do Brasil aos interesses das políticas imperialistas e relata que a *construção da NOB em Mato Grosso transcorreu sob direta responsabilidade da União, que assumiu expressamente a propriedade do trecho Itapura-Corumbá*.<sup>18</sup>

Para rebater a idéia da imposição imperialista na construção da NOB, Queiroz argumenta que, com o Barão do Rio Branco e seu plano de política exterior, denominado de “República dos Conselheiros”, havia uma mediação entre o Brasil, as potências internacionais e os capitais imperialistas, mediada por um projeto nacional hegemonizado pelas elites dominantes. Esse projeto balizado em uma idéia de “modernização conservadora”, procurava viabilizar o Brasil no cenário internacional como um ator não-subalterno. Para o autor, a elite brasileira, através de um projeto autoritário e conservador, ligado às relações internacionais, apenas pelos seus interesses próprios imediatos, buscava integrar o país à modernidade, *incorporando todos os símbolos usuais do progresso técnico e desenvolvendo as potencialidades econômicas internas*, ao mesmo tempo em que mantinha, sem nenhuma alteração, todos os padrões de exploração das classes dominadas e, ainda, a preservação e ampliação do controle do território, *salvaguardando a soberania, a “honra” e a “dignidade” nacionais* (p. 54).

Ainda procurando contestar a versão economicista, o autor fez um profundo levantamento na historiografia brasileira, tentando demonstrar que,

---

<sup>18</sup> QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder...* p. 55

desde a independência, o Estado brasileiro procurou criar “obstáculos para o surgimento de hegemonias”, principalmente em relação aos países da bacia do Prata, com o objetivo de impedir que alguma dessas nações se fortalecesse e se tornasse uma ameaça. Afirma ele que as elites dominantes brasileiras tiveram um extremo cuidado não só em manter o domínio do território nacional, mas também com o destino dos territórios dos vizinhos, especialmente os platinos e *que as preocupações “estratégicas” constituíam um elemento bastante real nos projetos das classes dominantes brasileiras (p. 97).*

Observa-se, portanto, que existem duas visões bastante distintas para explicar os motivos que levaram à construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Uma se baseia nas relações internacionais do Brasil com os países do continente sul-americano, principalmente com aqueles da bacia do Prata. Para os autores que comungam essa visão, a Noroeste surge como necessidade estratégica militar do Estado brasileiro em ocupar uma região despovoada, consolidar uma posição de força diante dos países platino e criar uma via de comunicação mais eficaz com Mato Grosso, já que Corumbá tornara-se um pólo comercial totalmente independente do Rio de Janeiro, São Paulo ou Santos e inteiramente ligado ao comércio mundial, via portos platinos, principalmente Buenos Aires e Montevideú.

A outra visão tenta explicar a origem da NOB através da análise da conjuntura econômica internacional na virada do século XIX para o século XX, atribuindo ao capital monopolista e às políticas imperialistas dos Estados Unidos e de alguns países da Europa o estabelecimento de um novo papel para a economia de Mato Grosso, numa nova divisão regional do trabalho, após a mudança do centro econômico brasileiro para o eixo São Paulo-Santos. Dentro dessa visão, a construção da NOB se insere numa disputa por novos mercados, não só de Mato Grosso, mas também do sudeste da Bolívia e do norte do Paraguai, estabelecida entre o emergente centro comercial do eixo São Paulo-Santos e o já consolidado comércio do Prata, tendo Buenos Aires e Montevideú à sua frente.

Apesar das diferenças conceituais no que diz respeito aos motivos que levaram à necessidade de construir uma ferrovia rumo ao oeste brasileiro, as duas visões compartilham da mesma idéia da grande importância econômica que a estrada adquire após o início da sua construção. Também é



comum para as duas vertentes de análise a influência que o dinamismo da economia paulista, além da possibilidade de intersessão com a Estrada de Ferro Sorocabana, teve na definição da cidade de Bauru como o ponto de partida para a nova estrada de ferro.

Sem entrar muito no debate das divergências sobre as origens da NOB, pois extrapolaria os objetivos específicos desta tese, gostaria de analisar o período que compreende a sua construção. Primeiramente, é importante salientar que as obras tiveram seu início em 1905, com um traçado que demonstra claramente a intenção de uma ocupação estratégica para o oeste despovoado brasileiro. Esse trajeto, que deveria ligar as cidades de Bauru, em São Paulo, a Cuiabá, capital do Mato Grosso, teria sido determinado pelo governo da União em substituição a um antigo projeto de linha entre Uberaba, em Minas Gerais, até a cidade mato-grossense de Coxim.

Deve ser notado que a quase totalidade das linhas ferroviárias, existentes até então no Brasil, foram construídas com intuito de fazer o escoamento para os portos dos produtos brasileiros destinados à exportação. Basta dar uma olhada no mapa ferroviário do estado de São Paulo da época para verificar que, através de um intrincado sistema de ramais e interligações, inclusive com bitolas diferentes, todas as linhas tomavam a mesma direção, no sentido do porto de Santos. Subentende-se, com isso, o objetivo claro e específico do atendimento à exportação da produção de café.

Portanto, o projeto de uma ferrovia que, mesmo interligada ao sistema de linhas de São Paulo, deveria passar por uma região bastante despovoada e, praticamente, sem nenhuma atividade econômica de maior importância, só poderia obedecer a objetivos diferentes daqueles que nortearam as construções das estradas até aquele momento.

Mas, a partir de 1906, com a decisão da mudança do traçado original e, em 1908, com a definição da cidade de Corumbá, às margens do rio Paraguai, na divisa com a Bolívia, como seu ponto final, a construção da NOB passou a ter objetivos mais claramente econômicos. Esse período pode ser caracterizado pela grande dinâmica da economia paulista, baseada na cultura do café que, ao mesmo tempo, propiciou o surgimento de um vasta malha ferroviária naquele estado e financiou a estruturação de um parque industrial na cidade de São Paulo, definindo-a como principal centro econômico da

República. Além disso, Corumbá já havia consolidado a sua posição como entreposto comercial, que abastecia todo o estado de Mato Grosso com mercadorias vindas da Europa, de Buenos Aires ou de Montevideu, ao mesmo tempo em que servia como porto de exportação do charque produzido no estado e, o que era um fato de extrema relevância, estava totalmente desvinculada dos centros econômico e político do Brasil e vinculada aos centros platinos.

O novo destino final a ser alcançado pela ferrovia trazia objetivos outros tão ou mais importantes daquele estratégico de ocupação, anteriormente apontado. Ela passaria por uma região, embora também muito pouco povoada, mas já com algum reconhecimento como produtora de gado, o que levaria, inevitavelmente, ao abastecimento do mercado consumidor de carne, em São Paulo e Rio de Janeiro, de forma mais rápida e barata. A ligação de Corumbá com o centro econômico do Brasil possibilitaria um controle daquele porto pelo mercado brasileiro, fazendo-o se distanciar das influências dos centros platinos. E, finalmente, a ligação com duas fronteiras daria maior amplitude ao mercado de São Paulo, estendendo-o até o sudeste da Bolívia e o norte do Paraguai, ao mesmo tempo em que realizaria a concretização do projeto da ferrovia transamericana, ligando os dois oceanos. Isso tudo remete à preocupação de Fernando de Azevedo, de que qualquer análise histórica da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil deve levar em consideração a sua tríplice face – estratégica, internacional e econômica.

Foi somente após essa última e determinante mudança no traçado da ferrovia que a população campo-grandense pôde festejar o fato da vila ser mais uma localidade a receber uma estação da NOB. Dentro dessa alteração, ficou decidido, também, que dela sairia o ramal em direção à fronteira com o Paraguai, na cidade de Ponta Porã.

Naquele tempo, Campo Grande era apenas uma pequena vila de uma única rua, que tinha no gado vacum a sua principal atividade comercial. Dela, os boiadeiros serviam-se para reunir as rezes compradas nas redondezas e depois levá-las, numa rota até a região de Uberaba, em viagens

que duravam vários meses<sup>19</sup>. Esse tipo de atividade tomou maior vulto após outubro de 1906, quando foi instalada uma lancha a vapor, rebocadora das balsas para a travessia do rio Paraná, no local denominado de Porto XV<sup>20</sup>. A superação desse obstáculo natural inaugurou, por intermédio da estrada boiadeira de Campo Grande àquele porto, uma segunda rota de transporte de gado, dessa vez, seguindo diretamente para os maiores centros consumidores do Brasil, que eram a cidade do Rio de Janeiro e o eixo São Paulo-Santos<sup>21</sup>.

Portanto, naquele período mencionado, quando foi determinado o traçado definitivo da estrada de ferro, pode-se dizer que, economicamente, Campo Grande era uma pequena produtora de charque para exportação e uma grande beneficiária do comércio de gado em pé. Pode-se deduzir ainda que ela era abastecida, em menor escala, pelos boiadeiros que faziam circular pequenas quantidades de mercadorias, por causa das constantes viagens entre a vila e São Paulo ou Uberaba e, numa escala maior, pelas rotas de comércio provenientes de Concepción ou Corumbá, já mencionadas. No dito momento, ainda era o porto de Corumbá a origem da maior parte das mercadorias que chegavam até o comércio campo-grandense e era também para aquele porto que se destinava todo o charque produzido na região.

Conforme já foi ressaltado, ao final da primeira década do século XX, os habitantes de Campo Grande já estavam experimentando novos comportamentos, por meio da assimilação de padrões urbanos e preparavam-se para conviver numa outra forma de estruturação espacial, com as obras de implantação da planta da cidade. Portanto, foi num contexto de incremento da economia local e de mudanças sociais provocados pelo aumento do comércio

---

<sup>19</sup> Essa prática tornou-se tão corriqueira que alguns fazendeiros do local passaram a comprar o gado na região e reuni-los em Campo Grande à espera dos boiadeiros de Uberaba. Quando esses chegavam, o gado já estava pronto para o aparte, facilitando em muito as transações de compra e venda. MACHADO, Paulo Coelho. *Pelas ruas de Campo Grande: a Rua Velha...* p. 79.

<sup>20</sup> Joana Neves, no trabalho já citado, argumenta que essa ligação de Campo Grande com São Paulo, representou mudanças até naquela cidade, que se voltou cada vez mais para as ligações com o leste, em detrimento da ligação fluvial com Corumbá. NEVES, Joana. *A Fundação de Aquidauana e a Ocupação do Pantanal...* p. 133

<sup>21</sup> Manoel de Barros, maior poeta sul-mato-grossense, ao escrever a introdução de um trabalho sobre a saga da construção da estrada e do seu responsável, exclamou emocionado: *A obra de Manuel da Costa Lima foi tão importante para o nosso Estado, como fora, para o Brasil, a abertura dos Portos para D. João VI.* Citado em: MACHADO, Paulo Coelho. *Pelas ruas de Campo Grande: a Rua Velha...* p. 99.

de gado e pela incorporação de novas idéias que o trem chegou, em 1914, a Campo Grande<sup>22</sup>.

Esse fato poderia até ser encarado com uma visão ufanista, como a de Fernando Azevedo, que o veria como o momento de ligação da vila com a civilização, na marcha para o futuro, ou ainda, dentro de uma lógica de superação de mais uma das inúmeras dificuldades que se opunham à *execução de um plano que se destinasse a englobar as principais regiões do imenso território na esfera de influência da civilização* (p. 34). Mas acredito que ele deva ser entendido como um acontecimento cercado de muito simbolismo, tanto para a economia, quanto para a cultura da vila de Campo Grande.

A inauguração da ferrovia instaurou, inexoravelmente, na região, uma nova relação social, ditada, dessa vez, pelo capital monopolista de São Paulo, ao mesmo tempo em que estabeleceu, no imaginário dos habitantes do lugar, novos paradigmas em relação ao tempo e às distâncias. O trem simbolizava, para aqueles moradores do oeste quase inóspito do Brasil, as insígnias da modernização e do progresso. Ele representava todos os elementos e fatores que difundiam e faziam desenvolver novas técnicas e davam sustentabilidade às novas formas de pensar e agir.

Dois outros elementos importantes na constituição da economia e da cultura campo-grandense tomam corpo com a chegada do trem: os imigrantes japoneses e árabes.

O primeiro deles já se concretizou a partir das obras de construção da estrada, pois com dificuldades de adaptação nas lavouras de café, alguns imigrantes japoneses encontraram na construção da nova ferrovia uma outra atividade, desvinculada da cafeicultura. Eles chegaram em Campo Grande com a frente de trabalho proveniente de Bauru e por terem tradição em lavouras, aqui se estabeleceram, formando o que se constituiria mais tarde no cinturão verde da cidade<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> As duas frentes de trabalhos da construção da estrada de ferro – de Miranda, no oeste e de Ribas do Rio Pardo, no leste – se encontram, no dia 31 de agosto de 1914, no local onde foi construída uma estação que ficou denominada de Ligação. A inauguração oficial aconteceu no dia 14 de outubro de 1914. MACHADO, Paulo Coelho. *Pelas ruas de Campo Grande: a Rua Principal...* p. 10.

<sup>23</sup> O sociólogo Paulo Eduardo Cabral, no seu trabalho *Formação étnica e demográfica*, para o livro *Campo Grande 100 anos de construção...* p 27-62, esclarece os traços culturais exclusivos que esses imigrantes japoneses possuem, por serem, quase na sua totalidade, provenientes da ilha de Okinawa.

Os imigrantes árabes, isto é, o segundo dos elementos, chegaram até a vila provenientes de Corumbá. Essa transferência deu-se na medida em que a função de entreposto comercial exercida por aquele porto foi se deslocando para Campo Grande<sup>24</sup>. Como aqueles imigrantes eram, na sua maioria comerciantes, eles se sentiam estimulados a mudar para o local que apresentava maiores vantagens no desenvolvimento das suas atividades, fazendo junto consigo a migração de capitais.

Em termos econômicos, a importância desses dois elementos é indiscutível, pois possibilitaram a junção em Campo Grande dos mercados de trabalho e de capital. Os árabes, como comerciantes na área central e mascates nas fazendas da redondeza, e os japoneses, como hortifrutigranjeiros nos arredores da cidade e por consequência, também feirantes, exerceram um papel fundamental no desenvolvimento da cidade e da região. Culturalmente, a presença de árabes e japoneses em Campo Grande tem uma importância tão marcante que, até a década de 1970, era comum ouvir dos moradores do lugar a definição de Campo Grande como uma ilha de turcos cercada de japoneses por todos os lados, como foi lembrado pelo comerciante Gabura:

Antigamente se dizia que Campo Grande era uma cidade de turcos, cercada de japoneses por todos os lados e a Casas Pernambucanas.<sup>25</sup>

### **3. A execução da planta da cidade, a chegada do trem e a transformação da 14 de Julho na rua principal**

No período que compreendeu desde a fundação de Campo Grande em 1872, até as duas primeiras décadas do século XX, houve o início do processo de incorporação do território mato-grossense ao mercado nacional, a expansão da área de abrangência do mercado monopolista paulista, a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a posição geográfica privilegiada de Campo Grande, como alguns dos motivos locais,

---

<sup>24</sup> Na sua tese *O Mais importante era a raça...* p 30-46, Marco Aurélio Machado de Oliveira faz no capítulo 1.2 uma explanação sobre os motivos que levaram os sírios e libaneses, que chegaram em Mato Grosso, no final do século XIX e início do século XX, a se fixarem primeiramente em Corumbá e posteriormente se deslocarem para Campo Grande.

<sup>25</sup> Gabriel Spipe Calarge – o Gabura, entrevista concedida em 04.04.2001.

regionais, nacionais e internacionais que propiciaram a sua elevação ao posto de principal entreposto comercial do estado. A união de todos esse fatores contribuiu também, para o início de um processo que a levaria à situação de mais importante cidade do sul de Mato Grosso, em substituição a Corumbá.

Foi, então, a junção das conjunturas externas e dos acontecimentos internos, nas primeiras décadas do século passado, que deram a Campo Grande as suas principais características no que se refere aos estudos deste item. A primeira delas é o formato quadriculado do seu desenho de cidade, com ruas retas e largas, buscado em consonância com as preocupações de higienização e sanitização das principais cidades brasileiras e européias, conforme foi analisado em item anterior. A outra característica é a definição da função de entreposto comercial e o estabelecimento do comércio e da pecuária de gado bovino para corte como principais bases da sua economia.

Portanto, a chegada do trem, a estruturação urbana de Campo Grande e a transformação da 14 de Julho em rua principal são assuntos que devem ser analisados levando-se em consideração três momentos distintos, mas complementares.

O primeiro desses momentos refere-se até o ano de 1907, quando ficou estabelecida a inclusão de Campo Grande no traçado definitivo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Até aquele fato decisivo, o pequeno vilarejo era constituído de casas alinhadas uma ao lado da outra, ao longo da margem direita do córrego Prosa, tomando o formato de uma rua. Os seus habitantes tinham contato com novas idéias por meio de um sistema de comunicação e trocas de mercadorias, chegadas à vila geralmente em lombos de burros ou carros-de-boi. Tanto as informações quanto as mercadorias eram trazidas de Aquidauana que, por sua vez, as recebia de Corumbá, via fluvial, ou trazidas de São Paulo e do Triângulo Mineiro, por intermédio dos boiadeiros negociantes de gado, existindo, ainda, uma quarta rota de chegada de mercadorias, num comércio fronteiriço, clandestino, proveniente do porto de Concepción, no Paraguai, conforme argumentação de Cleonice Le Bourlegat, na tese já citada.

Mas, mesmo assim, naquele momento referido, tudo acontecia na vila de forma muito lenta, numa situação bem típica do modo de vida do

campo, onde o tempo é determinado pelas estações do ano. Isso torna-se mais evidente ao ser verificado que, embora a vila estivesse emancipada desde 1899, a implantação definitiva do município com a eleição do primeiro intendente só aconteceu em 1902 e a primeira sessão da Câmara Municipal ocorreu somente em 1905, quando foi aprovado o primeiro Código de Posturas para o Município. Esse modo de vida era refletido nas relações entre os habitantes e deles com o espaço em que habitavam, assim como nas condições de higiene e de moradia, em forma de pequenos ranchos.

Desta forma, refletindo as relações sociais existentes, ao mesmo tempo em que induzia novas relações, o espaço urbano de Campo Grande começou a ser estruturado junto à confluência dos córregos Prosa e Segredo, a partir de uma única rua, no sentido oeste – leste, com um largo na ponta leste, que servia como estacionamento para as carretas-de-bois dos mascates e dos boiadeiros<sup>26</sup>. Existia também um rego d'água, construído pelos moradores para o abastecimento das famílias, com a intenção de evitar a perfuração de vários poços. Captada numa pequena cachoeira, próxima à nascente do Córrego Prosa, aquela obra de engenharia primitiva tinha um percurso pela parte mais alta, ao norte do local onde se localizavam as casas<sup>27</sup> e tornou-se um elemento tão importante naquela sociedade que teve a sua utilização regulamentada, inicialmente por meio verbal e, posteriormente, através do Código de Posturas, permanecendo o seu uso até 1911, mesmo depois da efetivação da planta da cidade.

O segundo momento refere-se ao período de 1907, após a decisão da inclusão de Campo Grande no traçado definitivo da ferrovia, até 1914 com o fim das obras e a liberação do tráfego de trens entre Bauru e Porto Esperança. Nesse período, foi elaborada, aprovada e construída a planta da cidade, estabelecendo para aquele grupo de habitantes novas maneiras de relacionamento entre eles e deles com o meio em que viviam.

A execução da planta, juntamente com a decretação pela Câmara Municipal do Código de Posturas, aprovado em 1905, aprofundou as mudanças que já estavam acontecendo nas relações sociais do pequeno vilarejo. Com

---

<sup>26</sup> Este largo ficou conhecido, posteriormente, como praça Costa Marques e atualmente é denominada de praça dos Imigrantes. Recentemente foi revitalizada e tornou-se uma feira permanente de artesanatos.

<sup>27</sup> O rego d'água percorria pelo local hoje denominado de rua 15 de Novembro.

eles, ficaram estabelecidos, além de novos padrões de comportamentos, que incluíam novas relações de vizinhança, também uma maior importância para a intendência, pois, além da responsabilidade da obra de construção da planta, ela era a responsável pela venda, arrendamento ou concessão dos lotes<sup>28</sup>.

Para a implantação da nova forma na estrutura espacial daquele lugarejo, foram necessárias as demolições de alguns ranchos que impediam o alinhamento das ruas, e que foram determinadas por Amando de Oliveira, encarregado pela intendência para acompanhar as obras que, *mais de uma feita, de punhos cerrados, explicava que a casa do seu fulano ou beltrano não devia forçar a rua a se acotovelar...*<sup>29</sup>. Até mesmo a velha capela de Santo Antônio, construída pelo fundador da cidade, não resistiu ao avanço das novas idéias e alguns anos depois da implantação da planta da cidade foi demolida, pois atrapalhava o trânsito em uma das ruas abertas<sup>30</sup>. Esses exemplos demonstram a convicção, por parte do poder instituído, da necessidade das obras, assim como reforça os argumentos de Cleonice Gardin<sup>31</sup> de que em Campo Grande houve uma vitória da concepção laica republicana, em disputa com a igreja, na estruturação do seu espaço urbano.

Após as obras de implantação da referida planta, observou-se o início do processo de ocupação das novas áreas abertas. Em pesquisa efetuada no arquivo histórico de Campo Grande – ARCA, pude observar nos livros de atos e despachos da Intendência Municipal que, entre os anos de 1910 e 1914, a quase totalidade dos atos do intendente referia-se aos registros de solicitações de lotes, por parte dos moradores da vila, por compra, arrendamento ou aforamento perpétuo, sendo essa última modalidade aquela que prevalecia<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> A planta já previa a divisão dos lotes que, segundo o memorialista Paulo Coelho Machado, no seu livro, *Pelas ruas de Campo Grande: A Rua Velha...* foram numerados de 1 até 382, p. 109.

<sup>29</sup> RODRIGUES, J. Barbosa. *A história de Campo Grande...* p. 90

<sup>30</sup> Projetada para a esquina da Rua 7 de Setembro com a Avenida Calógeras, a nova igreja só teve a sua construção iniciada em 1919, conforme Alvará n.º 158, emitido em 05/08/1919. ARCA, Livro 5a caixa 04.

<sup>31</sup> Gardin, Cleonice. *CAMPO GRANDE: entre o sagrado e o profano...*

<sup>32</sup> Não foi possível identificar, através dos registros nos livros, quais eram os critérios para distribuição dos lotes requeridos. Apenas foi possível observar que existia um procedimento que envolvia o requerimento do solicitante e a publicação em, pelo menos, três editais (não consegui identificar como eram feitos esses editais). Após essa etapa, caso não houvesse nenhuma reclamação, por parte de algum cidadão, era enviada uma correspondência para o órgão encarregado do controle de propriedades de terras, do governo do Estado, em Cuiabá, para que o mesmo registrasse a cedência.



Nos mesmos registros, foi possível notar que, em 1910, as atividades comerciais ainda se restringiam à antiga rua única, denominada a partir da aprovação da planta de Rua Afonso Pena<sup>33</sup>. Naquele ano, quando a 14 de Julho ainda era chamada de travessa, foram emitidos seis alvarás para o exercício de atividade comercial, sendo que apenas um dos comércios seria localizado fora da Rua Afonso Pena, mais precisamente, na Rua Santo Antônio, conforme quadro 1.

| QUADRO 1<br>CAMPO GRANDE: DEMONSTRATIVO DO TIPO DE COMÉRCIO E SUA LOCALIZAÇÃO – 1910 |                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| ALVARÁS PARA COMÉRCIO                                                                | LOCAL                                  |
| Armazém para fazendas e molhados                                                     | R. Afonso Pena (atual 26 de Agosto)    |
| Armazém para molhados                                                                | R. Afonso Pena (atual 26 de Agosto)    |
| Armazém para molhados                                                                | R. Afonso Pena (atual 26 de Agosto)    |
| Barbearia                                                                            | Não identificado                       |
| Oficina para seleiros e banca de sapateiro                                           | R. Santo Antônio (atual Av. Calógeras) |
| Venda de medicamentos na vila                                                        | Não identificado                       |

FONTE: ARCA, Livro 3a caixa 01

Apesar da precariedade dos dados, pois a ARCA não possui livro com qualquer tipo de registros dos anos de 1911 e 1914, é possível, por meio dos atos da intendência, registrados no livro referente aos anos de 1912 e 1913, reparar que a cidade começava a crescer, mas a 14 de Julho ainda não se caracterizava como a sua rua principal. Isso pode ser explicitado tanto pela abertura de novos comércios, quanto pelos alvarás de licença para construções, conforme quadro 2 abaixo:

| QUADRO 2<br>CAMPO GRANDE: DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE DE SOLICITAÇÕES DE ALVARÁS DE LICENÇA PARA COMÉRCIOS E CONSTRUÇÕES E SUA LOCALIZAÇÃO – 1912 E 1913 |        |        |        |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Local                                                                                                                                                    | 1912   |        | 1913   |        |
|                                                                                                                                                          | Const. | Comér. | Const. | Comér. |
| Av. Marechal Hermes (atual Afonso Pena)                                                                                                                  | 04     |        | 02     |        |
| Em frente Igreja. S. Antônio*                                                                                                                            |        | 04     |        | 04     |
| Não identificado                                                                                                                                         | 01     | 04     | 04     | 04     |
| R. 13 de Maio                                                                                                                                            |        | 01     | 01     |        |
| R. 15 de Novembro                                                                                                                                        | 03     | 02     | 02     |        |
| R. 1º de Março (atual Dom Aquino)                                                                                                                        | 03     |        | 03     |        |
| R. 7 de Setembro                                                                                                                                         | 03     |        | 01     |        |
| R. Afonso Pena (atual 26 de agosto)                                                                                                                      | 05     | 03     |        |        |
| R. Anhanduy                                                                                                                                              | 01     |        | 01     |        |
| R. Antônio Maria Coelho                                                                                                                                  |        |        | 01     |        |
| R. Aquidauana                                                                                                                                            |        |        | 01     |        |
| R. Barão do Melgaço                                                                                                                                      |        |        |        | 02     |
| R. Barão do Rio Branco                                                                                                                                   |        |        | 03     |        |
| R. Cândido Mariano                                                                                                                                       | 01     |        |        |        |
| R. Joaquim Murtinho                                                                                                                                      |        |        | 01     |        |
| R. Maracaju                                                                                                                                              |        |        | 01     |        |
| R. Sto. Antônio (atual Av. Calógeras)                                                                                                                    | 01     |        | 03     | 01     |
| Subúrbio                                                                                                                                                 |        |        |        | 01     |
| TOTAL                                                                                                                                                    | 22     | 14     | 24     | 12     |

FONTE: ARCA, Livro 14a caixa 03

\* Durante os festejos de agosto.

<sup>33</sup> Atualmente, com o nome de Rua 26 de Agosto, em homenagem à data da emancipação política do município. Durante muito tempo ela foi chamada, pela comunidade campo-grandense, de Rua Velha.

Mas, com a expectativa da chegada do trem e a construção da estação ferroviária, ao norte do núcleo, verifica-se que os comerciantes não mais continuaram a estabelecer os seus comércios na antiga rua velha, justamente por ela ser a rua mais ao sul da planta, portanto aquela que estaria mais longe do ponto de chegada e partida dos trens. A emissão de alvarás para obras evidencia a mesma situação. Se, de um lado, era compreensível que os moradores decidissem se distanciar da rua que concentrava todas as atividades da vila, por outro lado, aqueles que desejassem investir em prédios comerciais, deveriam fazê-lo em ruas próximas ao Jardim Público que, pela concepção da planta elaborada por Nilo Barém, deveria concentrar a maior parte dos fluxos da cidade. Por causa disso, pode-se observar que houve um espalhamento das construções por todas as ruas recém abertas e, em 1913, inexistiu qualquer solicitação para se construir na rua Afonso Pena.

Mesmo com os constantes atrasos nas obras de construção da Noroeste do Brasil, que impossibilitavam a chegada definitiva dos trilhos até a cidade, a importância de Campo Grande para a região já começava a ficar evidente desde 1912. Naquele ano, o presidente do Estado, em viagem que percorreria toda a região sul do território mato-grossense, na sua passagem por Campo Grande, já preconizando a importância da chegada do trem, fez o seguinte relato:

A povoação ainda é relativamente pequena, mas nota-se entre os seus habitantes grande animação pelo promettedor e proximo futuro, e não pequena affluencia de novos contingentes que de outras partes lhe vêm, attrahidos pela mesma confiança, de que essa villa será brevemente, pela sua situação e pelo seu clima, uma grande e importante cidade, servida pela Noroeste que logo lhe dará facil comunicação com o Estado de S. Paulo e com a Capital da Republica.<sup>34</sup>

O interesse despertado na cidade, em virtude da chegada do trem, pode ser melhor entendido ao se analisar o Ofício n.º 05, enviado em 09 de janeiro de 1912, pelo Intendente do Município, José Santiago, ao Diretor Geral dos Correios do Brasil, na Capital Federal.

Naquele ofício, o intendente fez um longo relato das dificuldades que Campo Grande enfrentava em se comunicar com o norte do estado,

---

<sup>34</sup> Mensagem dirigida pelo Exmo. Doutor Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado, à Assembléa Legislativa, em 13 de maio de 1913. AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. *Album Gráfico do Estado de Matto-Grosso...* p. 396/397.

através da ligação fluvial com Cuiabá, por Corumbá. Dizia que, devido à precariedade da navegação dos rios da Prata, uma correspondência poderia demorar dois, três e até mais meses, dependendo da época do ano, para chegar do Rio de Janeiro até Campo Grande, *prejudicando profundamente o comércio, o serviço público e a particulares, o mesmo se pode dizer do correio de Cuyabá que chega muitas vezes com 4 meses de atraso...*

Na mesma correspondência, foram exaltadas as facilidades da comunicação com São Paulo ou Rio de Janeiro, quando ela era feita por Três Lagoas, primeira estação da Noroeste do Brasil em território mato-grossense, o que fazia com que em até 15 dias, uma correspondência saísse da capital da República e chegasse até Campo Grande e, em 20 dias, até Corumbá. Essa facilidade era possível pela distância em que se encontravam as obras da ferrovia, pois *na actualidade, a estrada de ferro Noroeste, lado S. Paulo, distancia-se d'aqui quarenta legoas apropriadas á automoveis.*

O intendente fez, ainda, um relato sobre a posição e importância de Campo Grande para a região, exaltando a sua capacidade de concentração e a quantidade de estradas carroçáveis para todas as direções do sul do estado. Por fim, o dirigente municipal, alegando uma melhor organização do serviço postal do sul do estado, onde estão localizados diversos regimentos federais, já que *tal como existe, o serviço actual é defficiente senão inutil, quer pelo desleixo das agências, quer pelo transporte irregular de malas*, solicitou a desvinculação da agência de Campo Grande em relação à Cuiabá e a criação de uma sub-administração subordinada à São Paulo, afirmando:

Actualmente contando as quarenta legoas que se tem de romper a cavalo, as correspondências do Rio chegam a Campo Grande, com treze a quinze dias, há assim uma grande vantagem sobre a via Paraguay e Corumbá. Addicionando-se três dias à Aquidauana e cinco deste ultimo ponto à Corumbá, temos com todas as difficuldades actuais a correspondencia do Rio podem chegar a Corumbá normalmente, durante o ano inteiro, com vinte dias e à Cuyabá com menos de um mez. A correspondencia para Ponta Porã, Iguatemy e Ipenhum, na fronteira com o Paraguay, poderá chegar com 20 dias<sup>35</sup>

Cabe, aqui, ressaltar os crescimentos, tanto populacional, quanto econômico, ocorridos em Campo Grande entre 1910 e 1913. A sua população passou de pouco mais de 1200 almas para mais de 5000 almas, conforme *Album Gráfico*. E, ainda segundo a mesma fonte, somente no primeiro

---

<sup>35</sup> José Santiago no Ofício n.º 05 de 09/01/1912. ARCA, Livro 14a caixa 03.

semestre de 1913, a arrecadação municipal já havia ultrapassado todo o montante arrecadado em 1912, que teria sido de Rs 55:464\$450<sup>36</sup>.

A análise de outras correspondências, enviadas pelo intendente a diversos órgãos, demonstram a ansiedade da população de Campo Grande, ou de seus dirigentes, em se desvincularem totalmente dos nós que mantinham a cidade amarrada aos laços administrativos e de comunicação com Cuiabá. O telegrama enviado ao Ministro da Agricultura, em junho de 1912, solicitando transformar Campo Grande na sede da Décima Inspetoria Veterinária, *colocando a disposição do Ministério um prédio novo e apropriado*, evidencia os esforços feitos pela intendência, na busca dessa independência.

No mesmo ano, em ofício enviado ao vice-presidente da Companhia Ferroviária do Brasil, o intendente do município explicava que sob a expectativa da chegada do trem, *tudo tem progredido nesta zona, agricultura, indústria, criação, valorizam-se os terrenos e a população esta quadruplicada*. Mas, por outro lado, relatava os problemas ocasionados pela não chegada definitiva dos trilhos até a cidade que, entres outros, causava o aumento dos preços e a falta de gêneros de primeira necessidade. Afirmando que Campo Grande já mantinha um forte comércio, *cuja importação pode ser já computada em 4000:000\$ de mercadorias* e explicando que já estavam em condições de tráfego os trechos de Porto Esperança até Correntes, pelo lado oeste e de Três Lagoas até o rio Verde, pelo lado leste, solicitava a boa vontade do destinatário em determinar a inauguração dos serviços de transporte nos dois trechos da estrada de ferro. Essa correspondência foi reforçada por um telegrama ao Ministro da Viação, solicitando a urgente inauguração do tráfego da NOB, até a estação correntes, já que os trilhos passavam em quatro léguas daquele local.

Aos poucos, as incessantes correspondências tiveram efeito e as reivindicações foram tornando-se realidade, como a inauguração da linha telegráfica da Noroeste, ainda em 1912.

Ao mesmo tempo em que buscava a desvinculação de Cuiabá, a elite local começava a impor a sua forma de estruturação para o espaço urbano de Campo Grande, através de obras e de normatizações. Desde o ano de 1912, passou a ser obrigatório o pagamento dos tributos municipais, para que

---

<sup>36</sup> AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. *Album Gráfico do Estado de Matto-Grosso...* p. 410 e 412.

os cartórios pudessem lavrar as escrituras de compra e venda de imóveis, induzindo um maior controle na comercialização e utilização dos lotes urbanos, da mesma forma em que considerava como suburbanas as áreas nas margens esquerda do Córrego Prosa e aquelas situadas à direita do Segredo<sup>37</sup>.

Assim como a demolição da velha capela, já citada, outras obras exemplificam as imposições da elite. Elas ficaram mais claras quando, primeiramente, foi mandado cercar o Jardim Público<sup>38</sup>, para depois serem construídos no seu interior, o coreto e o pavilhão do chá<sup>39</sup>. Desta maneira, era possível, por meio do controle das atividades desenvolvidas no interior da praça, selecionar efetivamente o seu uso.

Outro fato representativo da concepção de espaço urbano daquela elite, foi a elaboração, em 1913, de um programa de arborização para as ruas do centro da cidade. Para tanto, a intendência mandou um funcionário até o Rio de Janeiro com a incumbência de adquirir, junto ao Ministério da Agricultura, mudas para tal empreitada. Na correspondência levada pelo funcionário ao Ministério, o intendente, ao indicar algumas espécies de árvores, como ideais para a cidade, fez as seguintes considerações:

A altitude de Campo Grande e o clima excelente que temos, permitem o plantio de árvores européias. Estou certo de que o plantio de magnólias e carvalhos dar-se-ão bem aqui... Vai autorizado a fazer todas as despesas de embalagem e transporte marítimos e fluviais à Porto Esperança e da Noroeste até aqui.<sup>40</sup>

Ao tentar introduzir em Campo Grande uma arborização com espécies típicas do continente europeu, fica claro que aquela elite buscava, também, fazer assimilar, tanto no seu próprio meio, quanto no dos habitantes da cidade, uma mentalidade diferenciada que deveria ter, nas cidades européias, o ideal de paisagem urbana, a ser reproduzida no local. Por outro lado, ela buscava, também, um maior controle sobre a população, pois solicitou, através de um telegrama da intendência para a capital do Estado, o

---

<sup>37</sup> ARCA - Livro 14a, Caixa 03.

<sup>38</sup> Conforme Portaria de 27/12/1912, autorizando o pagamento dos serviços de cercamento da praça. ARCA, Livro 14a, caixa 03.

<sup>39</sup> Em 08/01/1913 a intendência emite uma portaria autorizando o pagamento da compra de um coreto de metal, 40 carteiras e um portão de ferro. ARCA, Livro 14a, caixa 03.

<sup>40</sup> José Santiago no Ofício ao Ministério da Agricultura de 04/06/1913. ARCA, Livro 14a, caixa 03.

aumento do número de praças, alegando que a chegada de grande quantidade de trabalhadores da NOB fez aumentar os casos de roubos e assassinatos<sup>41</sup>.

É importante salientar, também, a participação dos militares na estruturação do espaço urbano de Campo Grande. Desde a planta do rocio<sup>42</sup>, elaborada pelo engenheiro militar Tenente Themístocles Paes de Souza Brasil, sempre foi um militar o responsável pelas medições dos lotes requeridos pelos moradores e pela elaboração dos memoriais descritivos, quando as áreas solicitadas estavam em perímetro suburbano, portanto fora da planta original. Assim, foi para um engenheiro militar de Corumbá a solicitação feita pela intendência do município, para os levantamentos topográficos com vistas ao abastecimento de água potável para a vila e foi, também, para os militares, o pedido de ajuda para alinhamento do plantio das árvores chegadas do Rio de Janeiro.

O terceiro momento desse período deve ser considerado a partir da chegada dos trilhos na cidade e da efetiva liberação do tráfego de trens entre Bauru e Porto Esperança. Apesar dos dados obtidos junto à ARCA e à Junta Comercial do Estado de Mato Grosso do Sul – JUCEMS – não abrangerem os anos de 1914 até 1917, por meio deles foi possível observar que, já em 1918, a rua 14 de Julho concentrava a maior parte do comércio da cidade, ao mesmo tempo em que era a rua preferida para novos investimentos.

No quadro 3, pode-se notar que, entre 1918 e 1927, das 749 solicitações de alvarás para obras de construção, ampliação, reforma e construção de muros e calçadas, cerca de 20% foram feitas para a 14 de Julho, o que representava o dobro de obras da segunda rua com o maior número de investimentos.

É importante salientar que, conforme quadro 2, até 1913, nenhum alvará foi emitido autorizando qualquer tipo de obra na rua 14 e que as obras autorizadas no período de 1918 a 1927 estavam espalhadas por todos os logradouros da cidade. Levando-se em consideração o número de licenças solicitadas para abertura de comércio na 14, demonstradas no quadro 4, pode-se deduzir que as obras para ela solicitadas seriam destinadas às instalações comerciais.

---

<sup>41</sup> ARCA - Livro 14a, caixa 03.

<sup>42</sup> A planta do rocio do Tenente Themístocles Brasil será analisada em item posterior.

| QUADRO 3<br>CAMPO GRANDE: ALVARÁS DE LICENÇA PARA OBRAS E SUA LOCALIZAÇÃO – 1918 A 1927 |             |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------|
| LOCALIZAÇÃO                                                                             | 1918 a 1927 |           |
|                                                                                         | QUANTIDADE  | PART. (%) |
| R. 14 de Julho                                                                          | 147         | 19,63     |
| R. 1º de Março (atual Dom Aquino)                                                       | 71          | 09,48     |
| R. 7 de Setembro                                                                        | 55          | 07,34     |
| R. Maracaju                                                                             | 51          | 06,81     |
| R. 13 de Maio                                                                           | 51          | 06,81     |
| R. Santo Antônio (atual Av. Calógeras)                                                  | 46          | 06,14     |
| R. Cândido Mariano                                                                      | 45          | 06,01     |
| R. Barão do Rio Branco                                                                  | 43          | 05,74     |
| R. 15 de Novembro                                                                       | 42          | 05,61     |
| R. Antônio Maria Coelho                                                                 | 35          | 04,67     |
| Av. Marechal Hermes (atual Afonso Pena)                                                 | 31          | 04,14     |
| R. 24 de Fevereiro (atual Rui Barbosa)                                                  | 26          | 03,47     |
| R. Afonso Pena (atual 26 de Agosto)                                                     | 25          | 03,34     |
| Não identificado                                                                        | 24          | 03,20     |
| R. Joaquim Murtinho                                                                     | 16          | 02,14     |
| R. Barão do Melgaço                                                                     | 16          | 02,14     |
| Av. Mato Grosso                                                                         | 07          | 00,93     |
| R. Anhandui                                                                             | 06          | 00,80     |
| R. Aquidauana                                                                           | 04          | 00,53     |
| R. Pedro Celestino                                                                      | 03          | 00,40     |
| Área suburbana                                                                          | 03          | 00,40     |
| R. José Antônio Pereira                                                                 | 02          | 00,27     |
| Praça do Mercado                                                                        | 00          | 00,00     |
| Praça Costa Marques (atual Imigrantes)                                                  | 00          | 00,00     |
| TOTAL                                                                                   | 749         | 100,00    |

FONTE: ARCA, Livros diversos

Quando a comparação é feita utilizando-se dos investimentos em novos estabelecimentos comerciais, a concentração na 14 de Julho é ainda mais acentuada. No quadro 4 abaixo, pode-se observar que entre os anos de 1918 a 1922, mais de 33% dos alvarás, para estabelecimento de novos comércios, referiam-se à rua 14 de Julho, o que significava cerca de três vezes o número de estabelecimentos da rua com o segundo maior número de novos pontos comerciais abertos.

| QUADRO 4<br>CAMPO GRANDE: ALVARÁS DE LICENÇA PARA FUNCIONAMENTO DE ESTABELECIMENTO COMERCIAL – 1918 A 1922 |             |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------|
| LOCALIZAÇÃO                                                                                                | 1918 a 1922 |           |
|                                                                                                            | QUANTIDADE  | PART. (%) |
| R. 14 de Julho                                                                                             | 52          | 33,77     |
| R. 1º de Março (atual Dom Aquino)                                                                          | 18          | 11,69     |
| R. Santo Antônio (atual Av. Calógeras)                                                                     | 15          | 09,74     |
| R. 7 de Setembro                                                                                           | 11          | 07,14     |
| R. 13 de Maio                                                                                              | 09          | 05,84     |
| R. Barão do Melgaço                                                                                        | 07          | 04,55     |
| Não identificado                                                                                           | 06          | 03,90     |
| R. Maracaju                                                                                                | 05          | 03,25     |
| R. Cândido Mariano                                                                                         | 03          | 01,95     |
| R. Barão do Rio Branco                                                                                     | 03          | 01,95     |
| R. 15 de Novembro                                                                                          | 03          | 01,95     |
| Av. Marechal Hermes (atual Afonso Pena)                                                                    | 03          | 01,95     |
| Povoação de Rio Pardo                                                                                      | 03          | 01,95     |
| R. Afonso Pena (atual 26 de Agosto)                                                                        | 02          | 01,30     |
| R. Pedro Celestino                                                                                         | 02          | 01,30     |
| Área Suburbana                                                                                             | 02          | 01,30     |

|                                        |     |        |
|----------------------------------------|-----|--------|
| Povoação de Entre Rios                 | 02  | 01,30  |
| R. Antônio Maria Coelho                | 01  | 00,65  |
| R. 24 de Fevereiro (atual Rui Barbosa) | 01  | 00,65  |
| R. Joaquim Murtinho                    | 01  | 00,65  |
| R. José Antônio Pereira                | 01  | 00,65  |
| Praça do Mercado                       | 01  | 00,65  |
| Praça Costa Marques (atual Imigrantes) | 01  | 00,65  |
| Povoação de Jaraguá                    | 01  | 00,65  |
| Povoação Aldeia dos Botas              | 01  | 00,65  |
| Av. Mato Grosso                        | 00  | 00,00  |
| Rua Anhanduy                           | 00  | 00,00  |
| Rua Aquidauana                         | 00  | 00,00  |
| TOTAL                                  | 154 | 100,00 |

FONTE: ARCA, livros diversos

A inauguração da estrada de ferro e a fixação de linhas regulares de cargas e passageiros foram definitivas no estabelecimento da rua 14 de Julho como a rua principal, assim como na fixação de comércios, preferencialmente no sentido sul-norte. Computando-se aos dados da 14 de Julho o número de estabelecimentos comerciais licenciados, para as ruas Santo Antônio e 13 de Maio, paralelas à 14 de Julho e que, portanto, também faziam a ligação com a estação ferroviária, nota-se que as três ruas juntas concentraram cerca de 50% dos novos comércios instalados (mapa 2). Esses dados são representativos da importância adquirida pelo trem na estruturação do espaço urbano de Campo Grande, assim como em todas as comunicações da cidade, conforme frisado por antigos comerciantes.

Na ocasião, era tudo pelo transporte ferroviário... estrada de ferro... não havia estrada de rodagem na década de 20 e 30, eu cheguei em 1925, mas Campo Grande só tinha comunicação via ferroviária...<sup>43</sup>

Tudo vinha pelo trem e... Quando chegava o trem, por muitas vezes vinha um vagão cheio para mim...<sup>44</sup>

Ela ajudou o comércio de Campo Grande, porque os grandes atacadistas queriam alguma coisa, já que existia o trem de passageiros e o trem de cargas que trazia as coisas mais pesadas, e o trem parava lá e tinham os carroceiros que carregavam as mercadorias, arroz, arame, etc. e tiravam dos vagões e colocavam nos caminhões para depois levar para os grandes atacadistas que eram ali na rua 14. Os atacadistas estavam da rua Antônio Maria Coelho para frente até para lá do Dom Bosco, na rua 14 que era fechada por um muro, pois a ferrovia passava ali... Era só o trem, o trem trazia tudo, era boi, era cavalo, era carro, pneu, tudo...<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Entrevista com José Mansur, realizada em 31/03/2001.

<sup>44</sup> Entrevista com Francisco Leal Junior, realizada em 06/04/2001.

<sup>45</sup> Entrevista com Gabriel Spipe Calarge – o Gabura, realizada em 04/04/2001



MAPA 2

**CAMPO GRANDE: A ANTIGA RUA VELHA E AS RUAS QUE DAVAM  
ACESSO À ESTAÇÃO FERROVIÁRIA - A PARTIR DE 1914**



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

**LEGENDA**

- |                                                                                                                                                              |                                                                                                                                  |                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> Região Urbana do Centro                    | <span style="border-bottom: 2px solid blue; display: inline-block; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Rua Velha            | <span style="border-bottom: 2px solid green; display: inline-block; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Rua Santo Antônio (Av. Calógeras) |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> Cemitério Santo Antônio                 | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; display: inline-block; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Linha Ferroviária | <span style="border-bottom: 2px solid blue; display: inline-block; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Rua 14 de Julho                    |
| <span style="border-bottom: 2px solid gray; display: inline-block; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Malha Urbana                                     | <span style="border-bottom: 2px solid orange; display: inline-block; width: 20px; margin-right: 5px;"></span> Rua 13 de Maio     |                                                                                                                                                |
| <span style="background-color: yellow; border-radius: 50%; display: inline-block; width: 10px; height: 10px; margin-right: 5px;"></span> Estação Ferroviária |                                                                                                                                  |                                                                                                                                                |

Os comerciantes: José Mansur, nascido no Líbano em 1910 e radicado em Campo Grande, na rua 14 de Julho, desde 1925; Francisco Leal Junior, nascido em Portugal em 1907, radicado em Campo Grande desde 1927 e comerciante na 14 de Julho desde 1929; Jamil Felix Naglis, corumbaense que chegou em Campo Grande em 1920 e Gabura, nascido na 14 de Julho, ao serem perguntados se só existia comércio na 14 e como era o comércio das outras ruas, me responderam:

Não! Tinha comércio nas outras ruas, mas muito pouco, mais era na 14. Ela sempre foi a rua principal...<sup>46</sup>

Naquela época só tinha um lugar que tinha movimento. Era a 14 da Afonso Pena até a Barão do Rio Branco... Mas como você perguntou... daqui da Afonso Pena até a 15 de Novembro tinha algum comércio, mas muito pouco, o comércio forte era aqui [da Afonso Pena à Barão do Rio Branco].<sup>47</sup>

Antigamente era a 14 de julho, não se falava em outra rua, era a 14 de julho...<sup>48</sup>

Então a rua 14 era uma evolução, um reboiço muito grande, era um centro de tudo que passava em Campo Grande era na rua 14 e eu participei de todos os movimentos, eu nasci lá e qualquer coisas dessas eu estava na porta...<sup>49</sup>

Analisando os dados dos quadros 3 e 4, fica a pergunta sobre o porquê da rua 1º de Março, ou Dom Aquino, após a mudança de nome em 1919, aparecer como a segunda rua que mais recebeu alvarás, tanto para construção, quanto para abertura de comércio. Na verdade, ela era a rua que concentrava as atividades de diversão da cidade. Nos livros de registros, foi possível identificar a solicitação de licença para funcionamento de bares, casa de jogos, mesas de sinuca, *stand* de tiro ao alvo, circo de cavalinhos, espetáculos de touradas e outros tipos de divertimentos. Portanto, é possível que esta seja a explicação de tantos investimentos, numa rua transversal àquelas que levavam em direção à estação ferroviária. José Mansur explicou, também, o receio que aquela rua despertava em alguns dos moradores, ao dizer:

---

<sup>46</sup> Entrevista com José Mansur, realizada em 31/03/2001.

<sup>47</sup> Entrevista com Francisco Leal Junior, realizada em 06/04/2001.

<sup>48</sup> Entrevista com Jamil Felix Naglis, realizada em 28/03/2001.

<sup>49</sup> Entrevista com Gabriel Spipe Calarge – o Gabura, realizada em 04/04/2001

Essa quadra aqui, da Dom Aquino até o prédio do Correio... a quadra inteira era a zona da prostituição, era tudo nessa quadra daqui até onde tem o correio hoje... eu trabalhava com o meu irmão, a casa chamava Casa Mansur, eu tinha chegado há pouco, e um dia ele disse para mim, vai até o correio e pega a correspondência, agora..., não passa por aqui, vai pela Rio Branco e vem pela Calógeras até o Correio... era perigosa aqui, viu?...

Nesse período, entre 1914 e 1930, as regulamentações passaram a ser mais constantes e rigorosas, instituindo com mais precisão o tipo de controle sobre a estrutura urbana, desejado pela elite local. Desta forma, em 31 de outubro de 1918, foi estabelecida a zona urbana, com área de 222 hectares, sendo: SUL – da confluência dos córregos Segredo e Prosa, seguindo pelo Prosa, até a rua José Antônio Pereira; LESTE – na rua José Antônio Pereira, do córrego Prosa, até o cruzamento com a av. Mato Grosso; NORTE – na av. Mato Grosso, da rua José Antônio Pereira até o córrego Segredo e OESTE – pelo Segredo da av. Mato Grosso até a confluência dos dois córregos<sup>50</sup>. Nesse mesmo ano, ficou regulamentado que qualquer construção ou reconstrução, assim como qualquer alteração dos prédios só poderia ser feita com a prévia autorização da intendência e imediata fiscalização<sup>51</sup>.

O crescimento da cidade começou a exigir outras medidas mais práticas, como a numeração dos prédios, instituída em 1919, seguindo do poente para o nascente, a partir do Segredo e do sul para o norte, a partir do Prosa<sup>52</sup>. No ano de 1921, os alvarás de licença para construção passaram a conter maiores especificações legais sobre a obra, tais como: largura das calçadas, necessidade de pintura, tipo de calçamento, etc. enquanto era exigida, também, a aprovação da obra na seção de engenharia da intendência municipal.

Ainda no período citado, Campo Grande estava estruturada, tendo como base a circulação de mercadorias que chegavam pelo trem e eram distribuídas, tanto para as fazendas da redondeza, como para as outras cidades da região. Essa situação era refletida no tipo de comércio instalado que, segundo Jamil Felix Naglis e Gabura, cujos comércios das famílias foram

---

<sup>50</sup> Ato do Intendente de 31.10.1918. ARCA – Livro 52a, caixa 03.

<sup>51</sup> Ato do Intendente de 27.12.1918. ARCA – Livro 52a, caixa 03.

<sup>52</sup> Ato do Intendente de 12.03.1919. ARCA – Livro 52a, caixa 03. Nota-se que os córregos Prosa e Segredo, como os próprios nomes já demonstram, tornaram-se elementos constantes da vida daquela sociedade, ao mesmo tempo em que representavam barreiras naturais, que impediam o crescimento da cidade nos sentidos sul e oeste.

estabelecidos na 14 de Julho, desde a década de 1920, era uma espécie de bazar onde se vendia de tudo.

Em 24 de maio de 1924 foi inaugurado o Palace Royal... A loja começou, nos tempos dos meus pais, vendendo ferragens, montarias, óculos de graus, que se vendia naquela época, por que não tinha oculistas, tudo isso, medicamentos, bijuterias, era um tipo de um bazar, em que se vendia de tudo... Não existia comércio de especialidades, artigos de jovens, masculinos, femininos, nada disso. Se vendia de tudo.<sup>53</sup>

...tinha a casa Calarge... era uma loja enorme que tinha os fundos na avenida Afonso Pena e vendia de tudo lá, vendia sal, querosene, gasolina, arame farpado roupas, tudo que era interessante para Campo Grande e para as fazendas da redondeza e que muitas vezes vinham as carretas que entravam pelo portão e se abasteciam das mercadorias que eram levadas para as fazendas e nesse vai-vem o pessoal muitas vezes até dormiam por lá, os peões e os proprietários vinham das fazendas, almoçavam e dali já saiam as carretas para as fazendas que eram nas redondezas, até Rio Brilhante, até Terenos, até essas outras cidades, mas que compravam na Casa Calarge que eram dos meus tios.<sup>54</sup>

Esse tipo de comércio servia, principalmente, para o abastecimento dos fazendeiros da redondeza, que chegavam com suas carroças, compravam de tudo e depois voltavam para as suas propriedades. Pode ser observado, no quadro 5, que das atividades comerciais constituídas, entre 1920 e 1930, mais de 60% destinavam-se ao atendimento daquele tipo de clientela. Deve ser considerado, entretanto, que as atividades registradas na JUCEMS são de categorias nominadas com linguagem atual e que um mesmo estabelecimento pode exercer mais de um tipo de atividade.

| QUADRO 5<br>CAMPO GRANDE: ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS CONSTITUÍDOS ENTRE 01.01.1920 E 31.12.1930, POR ATIVIDADE COMERCIAL |                 |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------|
| Tipo de atividade comercial                                                                                               | N.º de estabel. | Part. (%) |
| Mercearia e armazém                                                                                                       | 50              | 12,92     |
| Varejista de artigos de armarinho                                                                                         | 47              | 12,14     |
| Varejista de tecidos                                                                                                      | 46              | 11,89     |
| Varejista de calçados                                                                                                     | 35              | 09,04     |
| Varejista de vestuário e complementos                                                                                     | 26              | 06,72     |
| Varejista de perfumaria, cosméticos e higiene pessoal                                                                     | 19              | 04,91     |
| Artigos farmacêuticos alopáticos                                                                                          | 15              | 03,88     |
| Materiais de construção                                                                                                   | 13              | 03,36     |
| Bebidas                                                                                                                   | 12              | 03,10     |
| Alimentícios                                                                                                              | 11              | 02,84     |
| Todas as outras atividades                                                                                                | 113             | 29,20     |
| TOTAL                                                                                                                     | 387             | 100,00    |

FONTE: JUCEMS

<sup>53</sup> Entrevista com Jamil Felix Naglis, realizada em 28/03/2001.

<sup>54</sup> Entrevista com Gabriel Spipe Calarge – o Gabura, realizada em 04/04/2001

A movimentação e estacionamento de carretas-de-bois, pelo centro da cidade, ocasionados pelo desenvolvimento daquele tipo de comércio, provocou novas medidas, por parte da intendência que, em 1921, proibiu a permanência de cocheiras na área mais central da cidade, chegando até mesmo a estabelecer um curto prazo, de 10 dias, para a retirada daquelas existentes<sup>55</sup>. Com isso, houve uma concentração das carretas, nas mediações das Ruas 26 de Agosto e Barão do Melgaço. Ainda, segundo o Sr. Jamil Naglis:

Tinha a Pensão... bom, tinha o Hotel Colombo, Hotel Central, Americano (que aliás ainda existe até hoje), o Hotel Central (que é lá na 15, perto da praça), e na rua 26 de Agosto que era o hotel dos fazendeiros, eles vinham das fazendas e se hospedavam ali com as carretas, com os cavalos e tudo. E largavam as carretas lá, na 26 de agosto, (Pensão Bentinho – lembrei) e vinham a cavalo até aqui na 14 de julho que era a única rua comercial que existia, para fazer as suas compras, para depois levar para as fazendas. E eles amarravam os cavalos, na frente das lojas e existiam umas correntes, chumbadas na calçadas, que era para amarrar os cavalos. Para não deixar os cavalos soltos existiam umas correntes chumbadas nas calçadas e eles aí amarravam os cavalos. Como que até hoje, ainda existe uma corrente dessa, aqui, cravada, ali na Brasimac, logo ali na primeira esquina à esquerda, pode olhar lá na calçada que tem uma argola chumbada, onde eles amarravam os cavalos, enquanto estavam fazendo compras, para depois ir lá pegar o cavalo. Eles iam numa loja, depois iam em outra e o cavalo ficava lá amarrado. Tem gente que não acredita aí vão lá para ver...

Todos esses aspectos apontados enfatizam a importância que Campo Grande adquiriu na região, assim como a rua 14 de Julho na cidade, após a chegada do trem. A população crescia, o comércio expandia e a sua importância econômica e política começou a tomar vulto em todo o Estado, a ponto de, em 1920, ela passar a abrigar a sede do Comando da Circunscrição Militar do Mato Grosso, com Quartel General construído na avenida Afonso Pena. Já em 1921, a intendência considerou de utilidade pública e passou para o Exército, uma grande área a oeste do núcleo central, que foi aproveitada para a construção do 11º Regimento de Artilharia Montada e do Hospital Militar Modelo. Essa área, que possibilitou a transposição da barreira natural estabelecida pelo Córrego Segredo ao longo do tempo, foi largamente

---

<sup>55</sup> Ato do Intendente de 21.01.1921, que estabelece a proibição do estabelecimento de cocheiras nas ruas: Santo Antônio (Calógeras), 14 de Julho, 13 de maio, 21 de Fevereiro (Rui Barbosa), 7 de Setembro, 15 de Novembro, Afonso Pena, Barão do Rio Branco, Dom Aquino, Cândido Mariano - subindo até a rua 24 de Fevereiro (Rui Barbosa), Maracaju, Antônio Maria Coelho, Mato Grosso – até a 13 de Maio. ARCA – livro52a, caixa 03.

ampliada e, durante muitas décadas, tornou-se, ela própria, um novo obstáculo para o crescimento da cidade no sentido oeste.

#### **4. A rua 14 de Julho e os planos estatais**

Chama a atenção, no processo de produção do espaço urbano de Campo Grande a constante preocupação de sucessivos governos municipais em ordenar o crescimento da cidade ou mesmo de promover o seu desenvolvimento, por meio de medidas que diziam respeito diretamente ao controle e gestão do território. Como consequência, o núcleo central da cidade, e conseqüentemente a rua 14 de Julho, sempre foi motivo de todo tipo de normatizações, obras e outras intervenções que buscavam, prover o local das infra-estruturas necessárias e, ao mesmo tempo, caracterizar Campo Grande como uma cidade nova e moderna.

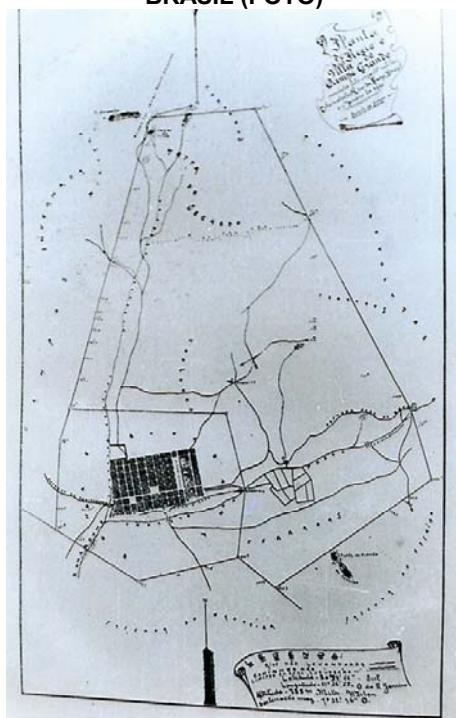
Essa preocupação com o controle e gestão do território já ficou evidenciada desde a terceira lei aprovada pela Câmara Municipal que, num Decreto de 30 de Janeiro de 1905, promulgou o primeiro Código de Posturas da Vila de Campo Grande, representando a primeira dessas medidas. Como já foi visto em capítulo anterior, naquele decreto foram estabelecidas uma porção de normas para aforamentos de terrenos, construções e reformas de prédios, além de tratar do trânsito e conservação das estradas. Dentre outras providências relativas às construções como: altura mínima de portas, janelas e frente das casas e proibição do uso de cachorros<sup>56</sup>, o Código instituiu a diferenciação entre prédios urbanos e prédios rústicos, sendo que para o primeiro determinava a concessão de terrenos com cinquenta metros de frente por cinquenta metros de fundos, *enquanto os lotes que forem concedidos para edificação de prédios rústicos, ou chácaras, nunca poderão exceder de 1.250 metros de circunferência, de conformidade com a planta citada no artigo antecedente* (Art. 24º do Capítulo 7º). Como o referido Código já previa a elaboração de uma planta *que será levantada por ordem d'esta Municipalidade* (Art. 23º do Capítulo 7º), observa-se nele o cuidado da diferenciação entre o urbano e não urbano.

---

<sup>56</sup> Peça em balanço, de madeira ou de pedra, que sustenta ou aparenta sustentar beirais de telhados e pisos de sacadas ou balcões, etc. FONTE: Novo Dicionário Aurélio.

É, portanto, com a indicação da necessidade do levantamento de uma planta para a estruturação da área urbana da vila, que o Código de Posturas já tratava da conservação, desobstrução e circulação das ruas e praças, quando Campo Grande ainda era formada por apenas uma única rua. Nesse caso, a elaboração e a implantação da planta do engenheiro Nilo Javari Barém (mapa 1), já analisada em item anterior, assim como a demarcação dos terrenos, em 1909, consolidaram a disposição da intendência de dar algum ordenamento ao esperado crescimento da vila. No mesmo ano, o engenheiro militar Tenente Themístocles Paes de Souza Brasil efetuou, a pedido da intendência, a medição do vilarejo e chácaras adjacentes, resultando na demarcação e mapeamento do seu rocio (mapas 3 e 4). Além de estabelecer as áreas urbana e suburbana, computando mais de 6.500 hectares, a planta deixava transparecer a preocupação com o abastecimento de água, pois delimitava as nascentes dos principais córregos que cruzavam e abasteciam a vila. No mesmo trabalho, foi contabilizado que *em dezembro de 1909 existiam na Villa e seu rocio 196 fogos com a população de 1.200 almas, sem entrar em linha de conta o pessoal adventício.*<sup>57</sup>

MAPA 3  
CAMPO GRANDE: PLANTA DO ROCIO DE 1909, ELABORADA PELO ENG. THEMÍSTOCLES BRASIL (FOTO)

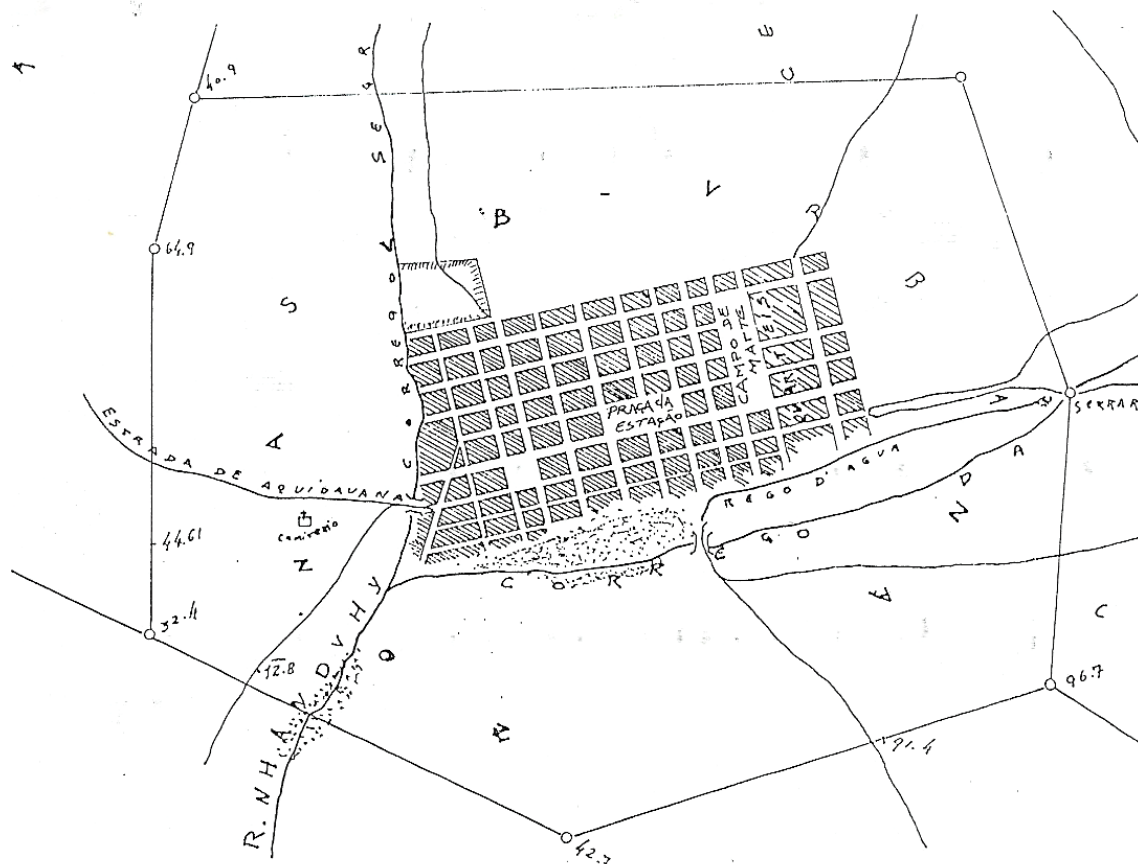


Fonte: ARCA

<sup>57</sup> MACHADO, Paulo Coelho. *A rua Velha...* p. 112



MAPA 4  
CAMPO GRANDE: PLANTA DO ROCIO DE 1909, ELABORADA PELO ENG. THEMÍSTOCLES  
BRASIL (REPRODUÇÃO)



Fonte: Reproduzida por Cleonice Gardin em *Campo Grande entre o sagrado e o profano...*

O Código de Posturas de 1905, a planta da cidade e o mapa do rocio de 1909 formavam um conjunto de instrumentos que possibilitou a estruturação e norteou o crescimento e a reestruturação do espaço urbano de Campo Grande justamente no período em que a 14 de Julho se consolidava como o mais importante espaço de relações econômicas e sociais da cidade, embora eles ainda apontassem a antiga rua única como o seu principal logradouro público, conforme pode ser observado no artigo 23º do capítulo 7º do Código de Posturas:

As Concessões deverão ser feitas, para predios urbanos, d'entro de sua arêa em lotes de cincoenta metros de frente por cincoenta metros de fundo **excepto na rua principal pelo lado de baixo, cujos fundos limitar-se-hão com o Corrego Prosa...** (grifei)

Esse conjunto de normativas prevaleceu pelo menos até 1921 quando foi aprovada a Resolução N.º 43, que instituíu um novo Código de Posturas e estabelecia novas diretrizes para o traçado urbano. No seu Artigo



7º, ela impunha a obrigatoriedade de prolongar as ruas existentes com 20 metros de largura e as avenidas com 40 metros, determinando a continuidade do traçado inicial do núcleo central da cidade e influenciando na configuração da formação dos bairros surgidos nas suas adjacências. A arquiteta Iris de Almeida Rezende Ebner, no seu livro *A cidade e seus vazios...* comenta, mesmo sem apresentar cópia, da existência de uma planta desse mesmo período, onde *pode-se observar a primazia dada à Avenida Afonso Pena como a principal, pela amplitude do seu traçado* (p. 40), embora a 14 de Julho já estivesse consolidada como a de maior importância comercial, como demonstrei no item anterior.

Na década de 1940, foi aprovado o primeiro Plano Diretor de Campo Grande, por meio da promulgação do Decreto-lei n.º 039, de 31 de janeiro de 1941. Elaborado pelo escritório Saturnino de Brito que, segundo o arquiteto Ângelo Marcos Vieira de Arruda, fora contratado em 1938 pelo prefeito Eduardo Olímpio Machado, *com a tarefa de elaborar o Plano de Saneamento e Drenagem da cidade e o projeto do sistema de abastecimento d'água da estação do Córrego Lageado. Naquela ocasião o escritório elabora a primeira Planta Urbana de Campo Grande com levantamento topográfico e a localização cadastral dos imóveis existentes.*<sup>58</sup>

Pela primeira vez, era determinada uma divisão da área urbana de Campo Grande, já que o Plano estabelecia cinco zonas com tipo de ocupação e usos bem definidos, conforme pode ser observado na tabela abaixo, elaborada por Ebner, no livro citado.

| QUADRO 6<br>CAMPO GRANDE: ZONAS POR TIPO DE OCUPAÇÃO E USOS – 1940 |                                                                     |                                            |                    |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------|
| ZONA                                                               | ÁREA DE CONSTRUÇÃO                                                  | RECUOS                                     | ALTURA             |
| Central ou Comercial                                               | Construção principal não podendo ocupar mais de 60% da área do lote | Frente = alinhamento da via<br>Fundos = 5m | Altura mínima = 5m |
| Industrial                                                         | Construção industrial não pode ocupar mais de 70% da área do lote   | Livre                                      |                    |
| Residencial                                                        | Construção principal não pode ocupar mais de 1/3 da área do lote    | Frente = 4m<br>Lateral = 1,5m              |                    |
| Mista de 1ª categoria                                              | Construção principal não pode ocupar mais de 50% da área do lote    | Frente = 3m<br>Fundos = 5m                 |                    |
| Mista de 2ª categoria                                              | Construção principal não pode ocupar mais de 50% da área do lote    | Frente = 3m<br>Fundos = 5m                 |                    |

FONTE: Decreto-lei n.º 39/41

<sup>58</sup> ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. *Campo Grande; arquitetura e urbanismo da década de 30...* p. 14  
essa informação consta também em EBNER, Iris de Almeida Rezende. *A cidade e seus vazios...* p 40

Foi somente nesse decreto de 1941 que ficou, oficialmente, consolidada a supremacia da rua 14 de Julho como a rua principal da cidade, pois nele estava definido o centro comercial entre essa rua, as suas paralelas Calógeras e 13 de Maio e suas transversais, desde a antiga rua velha até a estação ferroviária. Embora a rua Rui Barbosa estivesse incluída na Zona Mista de 1ª Categoria, ela recebeu uma normatização exclusiva, semelhante à da zona central, servindo assim como área de expansão para aquela. Com a nova norma, a antiga rua única, assim como aquelas nas suas proximidades ficaram destinadas a abrigar futuras indústrias, convertidas, desta forma, em zona industrial.

O Decreto-lei trazia ainda uma norma no mínimo curiosa, mas que reforça a argumentação defendida até aqui de que a elite campo-grandense sempre procurou valorizar o aspecto novo e de modernidade da cidade. No seu Artigo 48º, ele determina que os prédios da Zona Central ou Comercial, construídos anteriormente a ele e que não estivessem de acordo com as suas exigências, poderiam ser acrescidos, reformados, reconstruídos parcialmente, *desde que isso não contribua para aumentar a duração natural do edifício em questão*, indicando uma preocupação com a substituição dos antigos prédios da principal zona da cidade por outros novos e, obviamente, com características mais modernas.

Nesse período, a zona urbana de Campo Grande tinha uma população de 24479 pessoas, o que representava próximo de 50% dos 49629 habitantes do município. Levando-se em consideração as 1200 almas contabilizadas pelo engenheiro Themístocles Brasil em 1909, verifica-se que houve um crescimento populacional de mais de quarenta vezes em apenas três décadas, daí a preocupação dos governantes da época no planejamento da cidade. Ao analisar o quadro 7 é possível observar que o recenseamento de 1940 foi o último a apontar, em Campo Grande, população rural superior à urbana, chegando nos dias atuais a uma taxa de quase 99% de urbanização, demasiadamente alta para um município de mais de 8 mil km².

| QUADRO 7<br>CAMPO GRANDE: POPULAÇÃO TOTAL, URBANA E RURAL – 1909 A 2000 |        |            |           |
|-------------------------------------------------------------------------|--------|------------|-----------|
|                                                                         | Total  | Urbana (%) | Rural (%) |
| 1909                                                                    | 1200   |            |           |
| 1940                                                                    | 49629  | 49,32      | 50,68     |
| 1950                                                                    | 57033  | 58,31      | 41,69     |
| 1960                                                                    | 74249  | 87,45      | 12,55     |
| 1970                                                                    | 140233 | 93,49      | 6,51      |
| 1980                                                                    | 291777 | 97,22      | 2,78      |
| 1991                                                                    | 526126 | 98,59      | 1,41      |
| 1996                                                                    | 600069 | 98,66      | 1,34      |
| 2000                                                                    | 663621 | 98,84      | 1,16      |

FONTE: - 1909 – MACHADO, Paulo Coelho. *A Rua Velha...*  
- A partir de 1940 - IBGE

Mesmo com um crescimento espantoso de mais de 4000% na população do seu município entre 1909 e 1940, quando Campo Grande deixou de se configurar como uma porção de ranchos para tornar-se na mais importante cidade do Estado de Mato Grosso, deduz-se pela bibliografia consultada que a Planta de Expansão Urbana elaborada por Nilo Barém, conseguiu assimilar todo o novo contingente populacional sem grandes problemas, exceto aqueles relacionados com a violência, retratada nos trabalhos de diversos memorialistas. Atenta-se que a população de cerca de 25 mil habitantes da cidade não representava tantos problemas a serem administrados, mesmo para aquela época. Mas, observando o quadro 8 verifica-se que, após 1940, ao mesmo tempo em que a população geral do município de Campo Grande crescia, havia um esvaziamento da sua área rural e um inchaço da sua área urbana, representando, entre 1940 e 2000, o dobro do crescimento da cidade em relação ao campo, justificando as constantes tentativas dos governos municipais de ordenar a ocupação do espaço urbano.

| QUADRO 8<br>CAMPO GRANDE: EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO – 1940 A 2000 |                  |                    |
|---------------------------------------------------------------|------------------|--------------------|
| Período                                                       | No município (%) | Na área urbana (%) |
| 1940-1950                                                     | 14,92            | 35,85              |
| 1950-1960                                                     | 30,19            | 95,27              |
| 1960-1970                                                     | 88,87            | 101,91             |
| 1970-1980                                                     | 108,07           | 116,35             |
| 1980-1991                                                     | 80,32            | 82,86              |
| 1991-2000                                                     | 26,13            | 26,46              |
| 1940-2000                                                     | 1237,16          | 2579,50            |

Fonte: IBGE

É importante salientar que, ao longo da história do município de Campo Grande, houve alguns desmembramentos com a criação de outros

municípios como são os casos de Terenos e Rio Brilhante, dentre outros e que, atualmente, existem os distritos de Anhandui e Rochedinho, com populações de 3485 e 940 habitantes, respectivamente, pouco representativos e que, portanto, não interferem na análise que faço.

Nota-se que nas décadas de 1950 a 1980, a área urbana de Campo Grande praticamente dobrou de tamanho por quatro vezes seguidas, repercutindo diretamente na sua infra-estrutura e apontando a necessidade de normas que atendessem essa nova realidade. No intervalo entre 1960 e 1980, devido ao grande fluxo migratório proveniente da instalação da fronteira capitalista no sul do estado, surgiram vários loteamentos bastante afastados do centro, na sua grande maioria ligados ao núcleo central basicamente por uma única via, geralmente saída para alguma rodovia, o que resultou na estruturação urbana em forma radial, que será analisada no próximo item.

Por causa disso, nesse período, três novos instrumentos foram elaborados, sempre com a intenção de ordenar a verdadeira explosão do tecido urbano ocorrida naquelas décadas e que afetaram diretamente o centro da cidade e, lógico, também a rua 14 de Julho.

Em 1965, a Lei Legislativa n.º 26 estabeleceu definições detalhadas, até então inexistentes, sobre os aparelhos urbanos, tais como: logradouro público, largura de rua, meio-fio, passeio, via pública, etc. Mais abrangente e minuciosa que o Decreto-lei de 1941, a lei redefiniu as zonas e sub-zonas do perímetro urbano, estabelecendo a região central como Zona Comercial – ZC e subdividindo-a em Principal - ZC1 e Secundária - ZC2, ficando a rua 14 de julho na Zona Comercial Principal.

A normativa definia com clareza os tipos de ruas, tendo como referência a interligação das três funções: habitação, trabalho e lazer. Para isso, ela estabelecia para as vias de comunicação o caráter de principal, secundária, distribuição ou coleta, acesso e avenida-parque. A lei regulamentava ainda a ocupação das calçadas por bancas, mesas e cadeiras e determinava aos proprietários dos imóveis, edificados ou não, a construção dos passeios em toda a testada do terreno.

Encomendado pela prefeitura, a Hidroservice – empresa sediada em São Paulo, sob responsabilidade técnica de Henri Maksoud – elaborou, em 1970, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo

Grande – PDDI. Bastante volumoso, o Plano trazia um profundo diagnóstico nos aspectos econômico, populacional, estrutural, das infra-estruturas existentes e das características do município. Fazia projeções para os 15 anos seguintes, recomendando ações que visavam à concretização do modelo territorial de estrutura urbana, definido com base em três elementos: *Prognóstico sobre a extensão e morfologia da área urbanizada; A definição de zonas estruturais em termos de seu conteúdo funcional, dimensão física e localização no conjunto urbano; A definição do sistema viário capaz de responder à demanda de tráfego calculada* (2.3.1).

No diagnóstico realizado pela Hidroservice, é apontado o exagero na quantidade de novos loteamentos e na sua má distribuição territorial, *quase totalmente desligados da trama urbana e apresentando condições precárias de acesso* (2.1.1), contribuindo para o excessivo tamanho do perímetro urbano. O Plano estimou *em mais de 400 mil pessoas a capacidade da área loteada, sendo que a capacidade da zona inteira em processo de loteamento ultrapassa a espantosa cifra de 2 milhões de habitantes* (2.1.1), quando a área urbana tinha pouco mais de 130 mil moradores.

O Plano Hidroservice estabelecia como meta para 1985: 1) A definição da área de aglomeração e 2) A distribuição das funções por 6 Grandes Zonas Homogêneas: Centro Principal; Área predominantemente Atacadista; Área Comercial Mista; Zona predominantemente Industrial e Zonas Residenciais de média e baixa densidades. Eram estabelecidas também zonas de planejamento, definidas como: Centro principal de negócios e comércio; Zona residencial em geral; Zona comercial mista, de expansão do centro principal; Zona industrial e atacadista; e Zona de proteção paisagística.

Interessante que, mesmo com o diagnóstico do exagerado tamanho do tecido urbano, o plano descartava a possibilidade do surgimento de novos centros. Ao contrário, exaltava a importância de que as funções centrais não se diluíssem ou dispersassem territorialmente, buscando um maior aproveitamento da infra-estrutura, por meio da sua concentração. Na concepção do Plano, *mais importante do que prever uma remota e improvável saturação do centro, será organizar e estimular seu crescimento e modernização* (2.3.17). Com o objetivo de propiciar no centro da cidade o surgimento de uma paisagem urbana harmoniosa, com significado cultural e que se tornasse no principal lugar de frequência da população local e regional, a Hidroservice estabeleceu uma expectativa audaciosa para a zona central:

O partido de composição proposto para a Zona Central é o de constituir “blocos de comércio”, que poderão ocupar toda a área dos terrenos, mantendo, na fachada, a altura constante de 7 m; acima dessa altura serão exigidos recuos de maneira a se conseguir um conjunto de edifícios em altura, isto é, “torres”, que poderão ser destinados tanto a escritórios como a residências.

Desta forma, seriam sistematicamente compostos três espaços distintos:

- a) O espaço da rua, cuja harmonia e regularidade seriam asseguradas pelos planos das fachadas, todas no alinhamento de rua com a mesma altura. Serão conseguidos assim, espaços adequados à escala de percepção visual do transeunte. Esse espaço será o de uma rua-corredor, cuja altura não ultrapassará 7 m.
- b) O espaço da plataforma, que será conseguida nos recuos, acima dos 7 m; essa plataforma poderá ser utilizada como rua elevada ou jardins suspensos, que poderão ocupar as faixas de pelo menos 6 m de largura, ao longo das vias circundantes de cada quadra.
- c) O espaço entre as “torres”, os quais apresentarão uma composição diversificada e arejada de cheios e vazios, proporcionada pela diversidade de tamanhos, formas, texturas e afastamentos dos blocos elevados, cada um deles podendo ser apreendidos como objeto individualizado.

Observa-se um rasgo de devaneio, somente imaginado na conjuntura política e econômica em que estava mergulhado o país no final dos anos sessenta. Pois, somente num ambiente de falta de liberdades e forte apelo ao planejamento, como se encontrava o Brasil naquele momento, seria possível imaginar total reformulação, inclusive física, de uma estrutura urbana já sedimentada, como era o centro de Campo Grande naquela época. Esse tipo de proposição é a expressão do que poderia ser concebido em planos elaborados por técnicos que não vivenciavam a realidade da sociedade que produzia e se apropriava do lugar que estavam planejando.

Apesar dos excessos cometidos pelos técnicos responsáveis pela elaboração do Plano, o projeto previa uma porção de obras em diversas ruas e avenidas de Campo Grande, para a concretização de um plano viário. Esse conjunto de intervenções, inclusive com a pavimentação das vias, começou a ser executado na segunda administração do Prefeito Antônio Mendes Canale – 1970 a 1973 e foi, em boa parte, continuado na gestão do prefeito Levy Dias – 1973 a 1977, inclusive com a construção do Mini-anel rodoviário, que nos dias atuais representa a delimitação da zona central da cidade.

Foi também durante as gestões dos dois prefeitos, utilizando-se de recursos do PRODOESTE – Programa de Desenvolvimento do Oeste, de iniciativa do Governo Federal, importantes obras foram executadas em Campo

Grande. Na região central, aquela de maior vulto foi a canalização do canal da rua Maracaju, que era sinônimo de muitas dores de cabeça aos seus moradores e comerciantes. Com a conclusão das obras e a transformação da Maracaju numa rua de mais de 20 metros de largura e 14 metros de caixa, o centro da cidade ficou livre dos inconvenientes provocados pelas constantes inundações ocorridas a cada chuva forte que fazia o canal transbordar.

O escritório do urbanista Jaime Lerner foi contratado pelo então prefeito Marcelo Miranda Soares para o preparo de uma nova proposta de planejamento do espaço urbano de Campo Grande. Como resultado, foram concebidos os Plano de Estrutura Urbana de 1977 e Plano de Complementação Urbana de 1979, elaborados de acordo com as normas estabelecidas pelo Banco Nacional de Habitação - BNH<sup>59</sup>.

Dos dois Planos, o último dizia respeito ao projeto CURA e, ousadamente, pretendia beneficiar cerca de 66% da população urbana do município. No primeiro, foram formuladas várias medidas de curto prazo, visando *à necessidade de orientar o crescimento da cidade de Campo Grande definindo-lhe uma estrutura associada ao uso do solo, ao sistema viário e ao transporte de massa* (p. 02). Nele, eram propostas ações conjuntas dos poderes públicos, buscando direcionar o crescimento da cidade, definindo diretrizes para uma ocupação programada, através do estabelecimento de prioridades na instalação de equipamentos e infra-estruturas.

Procurando consolidar a estrutura urbana, fazendo, simultaneamente, a associação entre o trinômio trabalho/deslocamento/lazer, o Projeto Jaime Lerner de 1977 imaginava a definição de uma estrutura de crescimento para Campo Grande, *onde o uso do solo, o sistema viário e o transporte de massa foram concebidos segundo uma única diretriz* (p. 26).

De todos os planos e projetos desenvolvidos para Campo Grande, certamente o de Jaime Lerner era o que previa maior intervenção pública no seu espaço urbano. O plano de Lerner indicava a constituição de alguns corredores naturais de expansão urbana. Transformados em eixos estruturais básicos, esses corredores permitiriam a concentração de habitação e serviços,

---

<sup>59</sup> Milton Santos, no seu livro *A Urbanização Brasileira...* p. 112, afirma que apesar do discurso de criação do BNH concebê-lo como instrumento de melhoria da condição de moradia dos habitantes urbanos, na verdade ele se configurou como o banco da cidade, destinado a preparar as cidades brasileiras para melhor cumprir o seu papel na fase monopolista do capitalismo que se implantava.

definindo uma estrutura de adensamento, diminuindo de intensidade à medida que distanciava da rua principal do corredor.

Para o centro da cidade foi proposta a transformação em calçadas - vias a serem devolvidas ao pedestre – de quatro quadras na rua Barão do Rio Branco entre a rodoviária e a 13 de Maio, ficando uma pista para automóveis, de três quadras da avenida Afonso Pena, entre a Calógeras e a Rui Barbosa, ficando um dos sentidos de pista reservado para automóveis e mais quatro quadras da rua 14 de Julho, entre a Afonso Pena e a Maracaju (mapa 5) justificando:

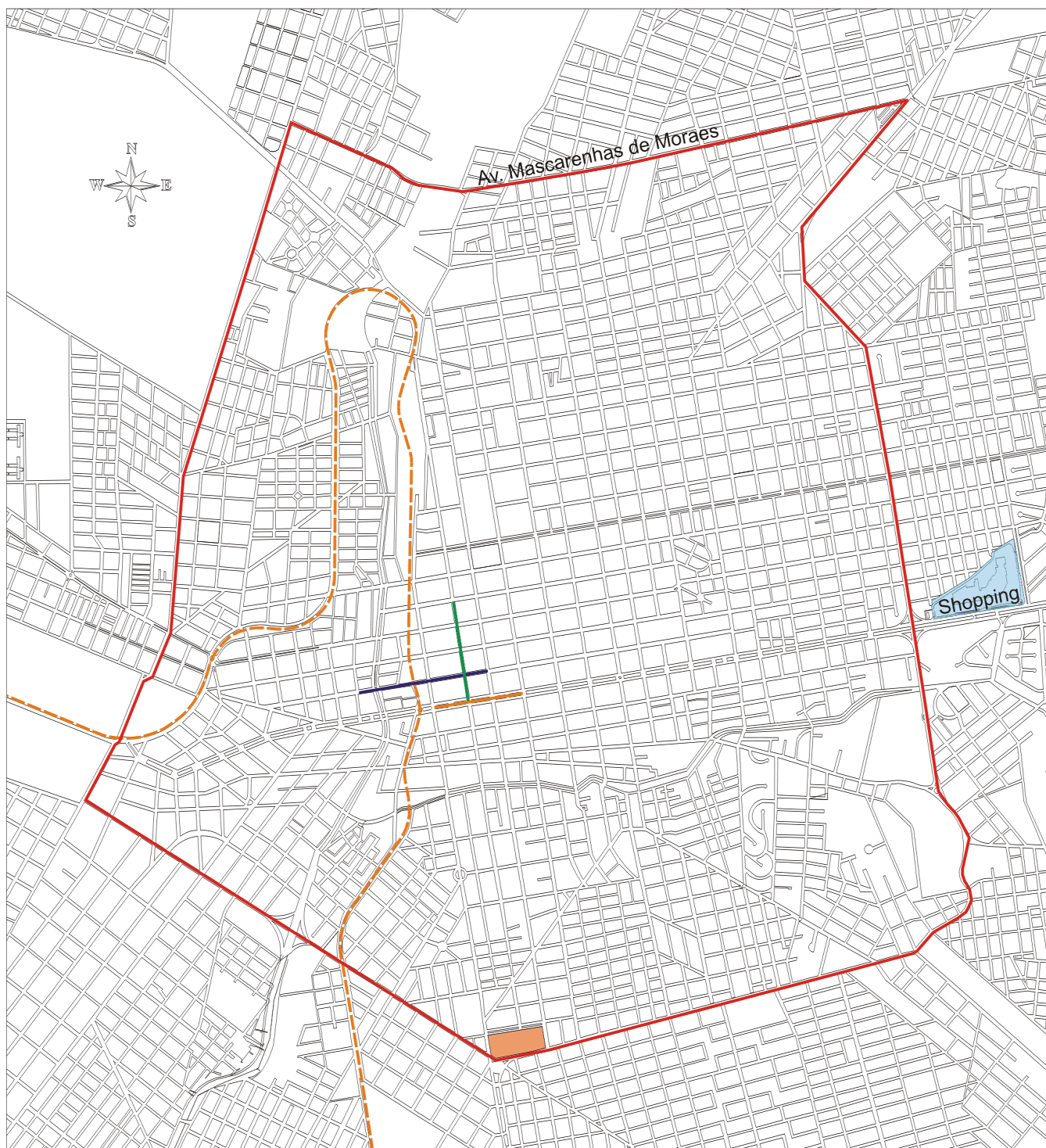
A primeira etapa de implantação dessa trama de lazer constituir-se-ia no aproveitamento de três quarteirões da Afonso Pena que, interligados com os trechos mais movimentados de atividades comerciais estabelecidas na 14 de Julho, possibilitariam criar uma animação própria, onde o comércio e o lazer se interligariam e se alimentariam, formando o grande ponto de encontro da cidade. (p. 32)

Observa-se, na justificativa dada, a importância comercial da 14 de Julho e a tentativa de transferir para a avenida Afonso Pena o local de realização dos encontros e de maior sociabilidade. Além disso, estava prevista radical mudança em outras ruas do centro, com alterações de sentido de mão, interdição para veículos leves e criação de vias exclusivas para ônibus. Tudo isso numa cidade de largas ruas e avenidas, onde não existiam problemas de escoamento do tráfego de automóveis. Mas, diferentemente do que aconteceu com a proposta da Hidroservice, de um centro harmonioso, que não foi implementada e nem sequer discutida pela sociedade local, o projeto de Jaime Lerner chegou a ser parcialmente executado, com a construção do corredor de ônibus da avenida Bandeirantes e do calçadão da rua Barão do Rio Branco. Os comerciantes das demais ruas do centro da cidade a serem afetadas se assustaram com a idéia e passaram a se mobilizar contra a continuidade das obras. Soma-se a isso, o fato do prefeito da época ter renunciado à prefeitura para assumir, em meados de 1979, o cargo de Governador do recém implantado Estado de Mato Grosso do Sul, assumindo em seu lugar o Presidente da Câmara de Vereadores, que abandonou por completo as proposições contidas no plano. Com o tempo, até mesmo as obras realizadas foram sendo desmontadas, não restando nem mesmo o calçadão da Barão do Rio Branco, que foi parcialmente retirado na primeira gestão do atual prefeito.



MAPA 5

**CAMPO GRANDE: RUAS DESTINADAS PARA OS CALÇADÕES  
NO PROJETO JAIME LERNER - 1977**



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

**LEGENDA**

- |                                                                                                                                                   |                                                                                                                                          |                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Região Urbana do Centro    | <span style="border-bottom: 2px solid blue; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Rua Barão do Rio Branco | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Linha Ferroviária |
| <span style="background-color: orange; display: inline-block; width: 20px; height: 10px; vertical-align: middle;"></span> Cemitério Santo Antônio | <span style="border-bottom: 2px solid green; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Rua 14 de Julho        |                                                                                                                                       |
| <span style="border-bottom: 2px solid gray; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Malha Urbana                     | <span style="border-bottom: 2px solid orange; display: inline-block; width: 20px; vertical-align: middle;"></span> Av. Afonso Pena       |                                                                                                                                       |

Em 1995, através da lei Complementar n.º 05, foi instituído o Plano Diretor de Campo Grande, em conformidade com a exigência da Constituição Federal de 1988. Pela primeira vez na história da cidade um projeto foi elaborado com ampla participação da sociedade, com a realização de reuniões setorizadas.

Apresentado como um conjunto de diretrizes e meios instituídos para implementação da Política Urbana do Município, visando fazer cumprir a função social da cidade e buscando *o pleno desenvolvimento do seu potencial econômico, reduzir as desigualdades sociais no acesso aos bens e serviços públicos essenciais e à melhoria da qualidade de vida e do meio ambiente*, o Plano Diretor estabeleceu quatorze diretrizes básicas. Dentre elas, destacava-se a preocupação em consolidar a condição de Campo Grande como pólo econômico e centro de distribuição da produção regional, que procurava reforçar o papel da cidade no processo de produção e circulação de mercadorias.

Por causa das preocupações ambientais, a lei instituiu a Política de Meio Ambiente e de Saneamento do Município, que buscava viabilizar, por meio de doze diretrizes, formas de desenvolvimento sustentável. O Plano procurou, ao mesmo tempo, a preservação do patrimônio cultural e ambiental com a criação de zonas e áreas de proteção e a educação ambiental.

O Sistema Municipal de Planejamento já havia sido criado, procurando uma gestão democrática do município, na tentativa de integrar o Poder Executivo e a comunidade, num processo permanente de planejamento. Para implementá-lo, foi criado no Plano Diretor o Instituto Municipal de Planejamento Urbano – PLANURB, que se tornou um importante órgão de difusão das informações sobre as diversas ações e discussões, possibilitando o controle pela sociedade campo-grandense.

Como resultado da própria forma como foi concebido, por meio da participação dos mais diferentes agentes da sociedade, procurou-se aumentar a possibilidade de exercício da cidadania. Nele, foram estabelecidos critérios que buscavam assegurar a função social da propriedade imobiliária urbana; foram instituídos instrumentos para a gestão do desenvolvimento urbano, como: urbanização negociada, urbanização consorciada e outorga onerosa de construção. Nele consta, ainda, o estabelecimento de meios de controle da

qualidade ambiental e a criação de instrumentos de descentralização administrativa.

Sem nenhuma proposição de intervenção desvairada no espaço urbano e procurando permitir uma descentralização das ações de planejamento e administração, as áreas urbanas do município foram divididas em nove regiões: Centro, Segredo, Prosa, Bandeira, Imbirussu, Anhanduizinho, Lagoa, Rochedinho e Anhandui.

Já como produto das exigências do Plano Diretor, foi elaborado e aprovado, em 1996, o Plano de Hierarquização das vias públicas, com a seguinte classificação: Via Perimetral, Via Arterial, Via Principal 1, Via Principal 2, Via Coletora, Via Local, Via de Pedestre e Ciclovia. A rua 14 de Julho foi enquadrada como Rua Principal 2, que tem a função de ligação entre as regiões da cidade e de ordenar o tráfego de transporte coletivo e veículos leves, provenientes das vias principais 1 e das vias coletoras.

## **5. A estrutura urbana de Campo Grande**

Pela própria situação de localização num entroncamento, já observada nesta tese, a expansão do sítio urbano de Campo Grande deu-se, a partir do seu núcleo central com traçado quadriculado, seguindo os caminhos que a ligavam com diversas localidades em todas as direções cardeais. Isso resultou numa estruturação radial, possibilitando a ligação da periferia com o centro, por meio de grandes avenidas, surgidas, inicialmente, como resultado da urbanização espontânea dos caminhos citados.

Desta forma, observa-se que as atuais saídas para as rodovias que ligam Campo Grande a São Paulo, ao sul, a Sidrolândia, também ao sul, a Três Lagoas, ao leste, a Cuiabá, ao norte e a Rochedo, ao noroeste, eram o início de estradas que se transformaram em grandes avenidas, todas largas e duplicadas, fazendo a ligação rápida dos bairros dessas regiões com o centro da cidade. Caso interessante é o da saída para Corumbá, ao oeste, que também faz ligação com o aeroporto internacional. Como essa é uma avenida que passa pela região dos quartéis, não havia como estabelecer outro tipo de ocupação ao seu curso, o que resultou no desenvolvimento de uma via

paralela, a avenida Júlio de Castilho, como o mais importante elo de ligação dos bairros da zona oeste da cidade com o seu núcleo central. Por este motivo, a avenida Duque de Caxias que, de fato, é o início da estrada para Corumbá, só consegue desempenhar o mesmo papel que as outras saídas desenvolvem, depois do aeroporto, onde já não existem áreas militares.

Nas quatro décadas, entre 1950 e 1990, Campo Grande teve um crescimento populacional espantoso, muito acima da média nacional, ocasionado pela instalação da fronteira capitalista no extremo sul do território mato-grossense, na região comumente chamada de Grande Dourados, como demonstra o quadro 9.

| QUADRO 9<br>CAMPO GRANDE, MUNICÍPIOS DA GRANDE DOURADOS, MATO GROSSO DO SUL E BRASIL:<br>CRESCIMENTO POPULACIONAL (%) – 1950 A 2000 |        |                    |                               |                     |                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------------|-------------------------------|---------------------|----------------|
| Período                                                                                                                             | Brasil | Mato Grosso do Sul | Municípios da Grande Dourados | Campo Grande        |                |
|                                                                                                                                     |        |                    |                               | Em todo o município | Na área Urbana |
| 1950-1960                                                                                                                           | 35,10  | 82,50              | 175,70                        | 30,19               | 95,27          |
| 1960-1970                                                                                                                           | 32,60  | 72,40              | 106,30                        | 88,87               | 101,91         |
| 1970-1980                                                                                                                           | 27,70  | 37,00              | 32,70                         | 108,07              | 116,35         |
| 1980-1991                                                                                                                           | 21,80  | 29,80              | 13,10                         | 80,32               | 82,86          |
| 1991-2000                                                                                                                           | 15,47  | 16,69              | 6,54                          | 26,13               | 26,46          |

FONTE: IBGE

Observa-se no referido quadro que, nos anos entre 1950 e 1970, mesmo não fazendo parte da região onde se instalara a fronteira agrícola, a área urbana de Campo Grande acompanhou, parcialmente, o intenso crescimento populacional do sul do estado. Mas, quando a análise é feita para os anos posteriores a 1970, verifica-se que o crescimento da população dos municípios da Grande Dourados declinou fortemente, ficando inferior ao registrado em Campo Grande. Isso se deveu, principalmente, pela entrada do capital monopolista no campo daquela região e a instalação de modernas empresas agrícolas, ocasionando uma rápida mecanização do processo produtivo agrícola e a conseqüente expulsão de trabalhadores rurais, em processo semelhante ao que foi diagnosticado por Emílio Pradilla, no seu artigo *Autoconstruccion, Explotacion de Fuerza de Trabajo y Política del Estado en América Latina*:

O desenvolvimento da grande agricultura capitalista vai acompanhado da expropriação violenta do pequeno camponês parcelário..., da compra encoberta ou fraudulenta de propriedades juridicamente inalienáveis... ou da dissolução pela força ou por via legal destas formas de propriedades. Assim no momento que se constituem ou ampliam, as grandes unidades capitalistas agrárias, se produz a expulsão dos antigos proprietários

convertidos agora em supérfluos para as novas formas de produção agrícola. (p. 04)<sup>60</sup>

Levando-se em consideração que, a partir de 1970, o crescimento populacional de Mato Grosso do Sul foi semelhante ao do Brasil e que da maioria dos demais municípios da Grande Dourados foi inclusive menor que o brasileiro, deduz-se que, nesse período, o processo migratório dava-se principalmente no interior do território sul-mato-grossense e que Campo Grande passou a servir, juntamente com a cidade de Dourados<sup>61</sup>, como pólo regional de atração para a grande massa de desempregados vindos do campo. Em virtude disso, os governos municipal e estadual passaram a executar obras na cidade, sempre com vistas a adaptá-la à nova realidade.

Certamente, a mais forte atuação dos governos estaduais na busca dessa adaptação aconteceu no setor habitacional, com a criação de inúmeros projetos, sempre com recursos do Sistema Financeiro de Habitação, que possibilitou o surgimento de diversos conjuntos habitacionais, para os segmentos de renda mais baixa, conforme pode ser verificado no quadro 10. Esses conjuntos foram construídos nas regiões periféricas, com grandes distâncias do centro da cidade e sempre localizados às margens de uma das saídas anteriormente mencionadas.

| QUADRO 10<br>CAMPO GRANDE: QUANTIDADE DE UNIDADES HABITACIONAIS CONSTRUÍDAS COM<br>FINANCIAMENTO PÚBLICO – 1966 A 1989 |                   |                         |                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------|------------------------|
| Início da construção                                                                                                   | Órgão financiador | Quantidade de conjuntos | Quantidade de unidades |
| 1966<br>a<br>1969                                                                                                      | COOPERATIVAS      | 02                      | 331                    |
|                                                                                                                        | COHAB             | 01                      | 308                    |
|                                                                                                                        | SUBTOTAL          | 03                      | 639                    |
| 1970<br>a<br>1979                                                                                                      | COOPERATIVAS      | 17                      | 7410                   |
|                                                                                                                        | COHAB             | 05                      | 6065                   |
|                                                                                                                        | SUBTOTAL          | 22                      | 13475                  |
| 1980<br>a<br>1989                                                                                                      | COHAB             | 07                      | 7154                   |
|                                                                                                                        | FICAM             | 02                      | 636                    |
|                                                                                                                        | INOCOOP           | 26                      | 8729                   |
|                                                                                                                        | CEF               | 21                      | 2189                   |
|                                                                                                                        | PREVISUL          | 09                      | 1160                   |
|                                                                                                                        | SUBTOTAL          | 65                      | 19868                  |

FONTE: SEPLAN/MS

No quadro 11, explicita-se melhor o tamanho e a localização de alguns desses conjuntos.

<sup>60</sup> Traduzi livremente.

<sup>61</sup> Entre 1970 e 2000 o município de Dourados teve um crescimento populacional de 105,95% e sua população urbana cresceu 366,70%, passando de 32.072 para 149.679 habitante.

| QUADRO 11<br>CAMPO GRANDE: CONJUNTOS HABITACIONAIS COM ACESSOS LOCALIZADOS NAS VÁRIAS<br>SAÍDAS DA CIDADE |                 |                                                                   |                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Conjunto                                                                                                  | N.º de unidades | Localização do acesso                                             | Distância aproximada do centro (em Km) |
| Moreninhas I, II e III                                                                                    | 3979            | Saída para São Paulo                                              | 15                                     |
| Universitária I e II                                                                                      | 1240            | Saída para São Paulo                                              | 10                                     |
| Novos Estados                                                                                             | 1544            | Saída para Cuiabá                                                 | 11                                     |
| Estrela do Sul                                                                                            | 1465            | Saída para Cuiabá                                                 | 09                                     |
| Mata do Jacinto                                                                                           | 1350            | Saída para Cuiabá                                                 | 09                                     |
| Maria A. Pedrossian                                                                                       | 1035            | Saída para Três Lagoas                                            | 08                                     |
| José Abrão                                                                                                | 814             | Saída para Rochedo                                                | 13                                     |
| Coophasul                                                                                                 | 680             | Saída para Rochedo                                                | 08                                     |
| Coophavila II                                                                                             | 1982            | Saída para Sidrolândia                                            | 12                                     |
| Aero Rancho                                                                                               | 2735            | Saída para Sidrolândia                                            | 09                                     |
| Afrânio F. de Figueiredo                                                                                  | 672             | Saída para Corumbá                                                | 07                                     |
| Lar do trabalhador; Ana Maria do Couto; Vila Alba, Parque dos Ipês, Jardim Petrópolis                     | 1289 somados    | Acesso pela Av. Júlio de Castilho – paralela à saída para Corumbá | Até 08                                 |

FONTE: Perfil Sócio-econômico de Campo Grande – 1988, PLANURB

Analisando o quadro 11, chamam atenção as grandes distâncias em relação ao centro, nas quais foram construídos os conjuntos, chegando, em alguns casos, até 15 km, provocando assim grandes áreas não ocupadas do ponto de vista urbano. Ao mesmo tempo em que facilitava a atuação dos especuladores imobiliários, o surgimento desses vazios urbanos encarecia os referidos projetos, pois era necessário levar os meios de consumo coletivo, como redes de água e de luz, linhas de ônibus, escolas, postos de saúde e policial e, em casos específicos, asfalto e rede de telefone, para áreas bastante distantes. Conseqüentemente, o poder público municipal beneficiava com esses investimentos aquelas áreas vazias intermediárias.

Desta forma, os inícios das estradas foram transformando-se em ligações entre esses conjuntos habitacionais e o centro da cidade. Com o tempo, os vazios urbanos deixados foram, inevitavelmente, preenchidos por todo tipo de ocupação, tornando os antigos caminhos em largas e urbanizadas avenidas e, em alguns casos, tem-se uma sequência de vias que, uma em continuação à outra, podem chegar até 20 quilômetros (mapa 6). Os técnicos do escritório do urbanista Jaime Lerner, contratado em 1977 para elaborar os planos de Estrutura e Complementação Urbana, já vistos no item anterior, entenderam essas avenidas como corredores naturais de expansão urbana e usaram-nas como eixos da proposta apresentada. Disso tudo, resultou uma estruturação urbana, segundo a qual a rede e vias se hierarquizavam sempre





Escala 1:100000

118

nos sentidos bairro-centro-bairro, dando-lhe uma forma radial. A contínua estruturação e reestruturação do espaço urbano campo-grandense, nesses moldes, aguçou a centralidade do seu núcleo central e, principalmente, da rua 14 de Julho.

Somente na década de 1990, esse tipo de estruturação começou a ser modificado, possibilitando uma complexização da rede de logradouros e criando alternativas viárias de ligação entre os bairros sem a necessidade de passagem pelo centro. Várias ações do governo municipal foram estabelecendo outra lógica na hierarquização dos fluxos, começando pelo anel rodoviário, ainda em construção que, atualmente, interligando a quase totalidade das entradas que dão acesso à Campo Grande, praticamente fechando os 360° do círculo, retirou da cidade uma grande quantidade de caminhões que transitavam pela sua área urbana apenas de passagem.

A implantação do Sistema de Transporte Integrado – SIT permitiu que aqueles que utilizam o transporte coletivo possam ir de uma região qualquer da cidade até outro bairro, independente da sua localização, apenas pagando uma única passagem e sem a necessidade de cruzar o centro da cidade. Isso implica na possibilidade da diminuição dos gastos com transporte para o usuário e em maior rapidez no percurso, embora o preço da passagem ainda seja muito elevado.

A nova lógica de distribuição dos fluxos de ônibus, implementada com o SIT, permitiu a diminuição do número de linhas e passageiros que circulam pelo núcleo central de Campo Grande. Em minha pesquisa de mestrado, feita em 1997, verifiquei que 66% das linhas de ônibus de Campo Grande circulavam pelo corredor central, formado pelas ruas 26 de Agosto, Rui Barbosa, Maracaju e Calógeras, transportando cerca de 68% dos passageiros. Conforme pode ser notado no quadro 12 a situação atual é bastante diferente, indicando uma diminuição para quase metade do número de linhas e passageiros que circulavam por esses logradouros.

| QUADRO 12<br>CAMPO GRANDE: TRÂNSITO DE ÔNIBUS PELO CORREDOR CENTRAL – 1997 E 2003 |         |          |       |        |          |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|-------|--------|----------|-------|
|                                                                                   | 1997    |          |       | 2003   |          |       |
|                                                                                   | Total   | Corredor | %     | Total  | Corredor | %     |
| N.º linhas                                                                        | 135     | 90       | 66,00 | 172    | 74       | 43,02 |
| N.º ônibus                                                                        | 337     |          |       | 435    | 195      | 44,83 |
| N.º passageiros (média dia útil)                                                  | 252.000 | 171.000  | 68,00 | 272596 | 97351    | 35,71 |

FONTE: Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.



Mesmo não implementado completamente<sup>62</sup>, o novo sistema de transporte coletivo já implica, para a população campo-grandense, numa nova forma de entender a cidade. É lógico que essa nova maneira de perceber a cidade é propiciada também pela mobilidade da sociedade moderna, assim como pelo espalhamento dos serviços e das estruturas e o conseqüente surgimento de novas centralidades e diminuição da importância do núcleo central.

Assim, dependendo do seu destino, o usuário de ônibus em Campo Grande pode escolher entre: a) Linhas convencionais, não integradas ao SIT que seguem do bairro para o centro – Esse sistema convencional serve aos bairros próximos ao centro, mas também permite, através de algumas linhas interligadas a um terminal central, localizado na rodoviária, que o indivíduo circule entre dois bairros com localização opostas, mesmo não utilizando linhas integradas ao SIT; b) Linhas que ligam os diversos terminais do SIT ao Shopping Campo Grande, passando pelo centro; c) Linhas expressas de ligação entre os terminais e o centro com poucas paradas; d) Linhas que fazem a ligação entre os terminais do SIT, sem passar pelo centro da cidade; e e) linhas executivas que ligam alguns bairros ao shopping, parando em qualquer lugar sem necessidade de ponto e com preço da passagem diferenciado, cujos deslocamentos são feitos por alguns microônibus com ar condicionado e TV.

| QUADRO 13<br>CAMPO GRANDE: DEMONSTRATIVO DO N.º DE LINHAS E PASSAGEIROS DOS ÔNIBUS – 2003 |               |               |                    |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|--------------------|------------------|
|                                                                                           | N.º de Linhas | N.º de Ônibus | N.º de Passageiros | % de Passageiros |
| Linhas interligadas ao SIT                                                                |               |               |                    |                  |
| Terminal a terminal passando pelo centro                                                  | 10            | 42            | 42971              | 15,76            |
| Terminal ao shopping passando pelo centro                                                 | 8             | 33            | 17321              | 6,35             |
| Terminal ao centro                                                                        | 7             | 26            | 5993               | 2,20             |
| Terminal a terminal sem passar pelo centro                                                | 8             | 46            | 26847              | 9,85             |
| Alimentadoras                                                                             | 53            | 121           | 87347              | 32,04            |
| Subtotal das linhas integradas                                                            | 86            | 268           | 180479             | 66,21            |
| Linhas não interligadas ao SIT                                                            |               |               |                    |                  |
| Interligadas ao terminal Central – Rodoviária (pelo centro)                               | 27            | 74            | 45561              | 16,71            |
| Não interligadas (pelo centro)                                                            | 40            | 82            | 43674              | 16,02            |
| Executivos – microônibus (pelo centro)                                                    | 19            | 11            | 2882               | 1,06             |
| Subtotal das linhas convencionais                                                         | 86            | 167           | 92117              | 33,79            |
| Total de Campo Grande                                                                     | 172           | 435           | 272596             | 100,00           |

FONTE: Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

<sup>62</sup> Atualmente, o Sistema Integrado de Transporte - SIT já funciona com 8 terminais de linhas integradas e 1 terminal de linhas convencionais, mas está prevista a construção de mais 2 terminais para as linhas integradas.

O quadro 13 mostra que quase 10% dos passageiros transitam pelo sistema de ônibus, integrado ou não, sem passar pelo centro da cidade. Mas, como o controle do número de passageiros é feito pela compra dos passes, faz-se necessário uma análise mais detalhada do referido quadro. Primeiramente, é importante considerar que cerca de 48% dos usuários do sistema integrado embarcam através das linhas alimentadoras que se destinam diretamente ao terminal do bairro; desse ponto, o passageiro pode seguir em qualquer uma das outras linhas, sem pagar nova passagem, o que, provavelmente, aumenta o índice de 10% citado acima. Trabalhando com a hipótese de que os 87347 passageiros que se servem das linhas alimentadoras sejam distribuídos de forma proporcional e simples, entre as outras linhas que partem dos terminais, é possível observar que o índice de usuários que não passariam pelo centro aumentaria para mais de 19%, representando um número significativo. No quadro 14 é demonstrado como ficam os percentuais de uso das linhas, com a distribuição dos passageiros vindos das linhas alimentadoras.

| QUADRO 14<br>CAMPO GRANDE: DEMONSTRATIVO DA DISTRIBUIÇÃO HIPOTÉTICA ENTRE OS USUÁRIOS DAS LINHAS INTEGRADAS QUE UTILIZAM AS LINHAS ALIMENTADORAS – 2003 |               |               |                    |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|--------------------|------------------|
|                                                                                                                                                         | N.º de Linhas | N.º de Ônibus | N.º de Passageiros | % de Passageiros |
| Linhas interligadas ao SIT                                                                                                                              |               |               |                    |                  |
| Terminal a terminal passando pelo centro                                                                                                                | 10            | 42            | 83273              | 30,55            |
| Terminal ao shopping passando pelo centro                                                                                                               | 8             | 33            | 33566              | 12,31            |
| Terminal ao centro                                                                                                                                      | 7             | 26            | 11614              | 4,26             |
| Terminal a terminal sem passar pelo centro                                                                                                              | 8             | 46            | 52026              | 19,09            |
| Alimentadoras                                                                                                                                           | 53            | 121           |                    |                  |
| Subtotal das linhas integradas                                                                                                                          | 86            | 268           | 180479             | 66,21            |
| Total de Campo Grande                                                                                                                                   | 172           | 435           | 272596             | 100,00           |

FONTE: hipótese minha a partir dos dados da Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito.

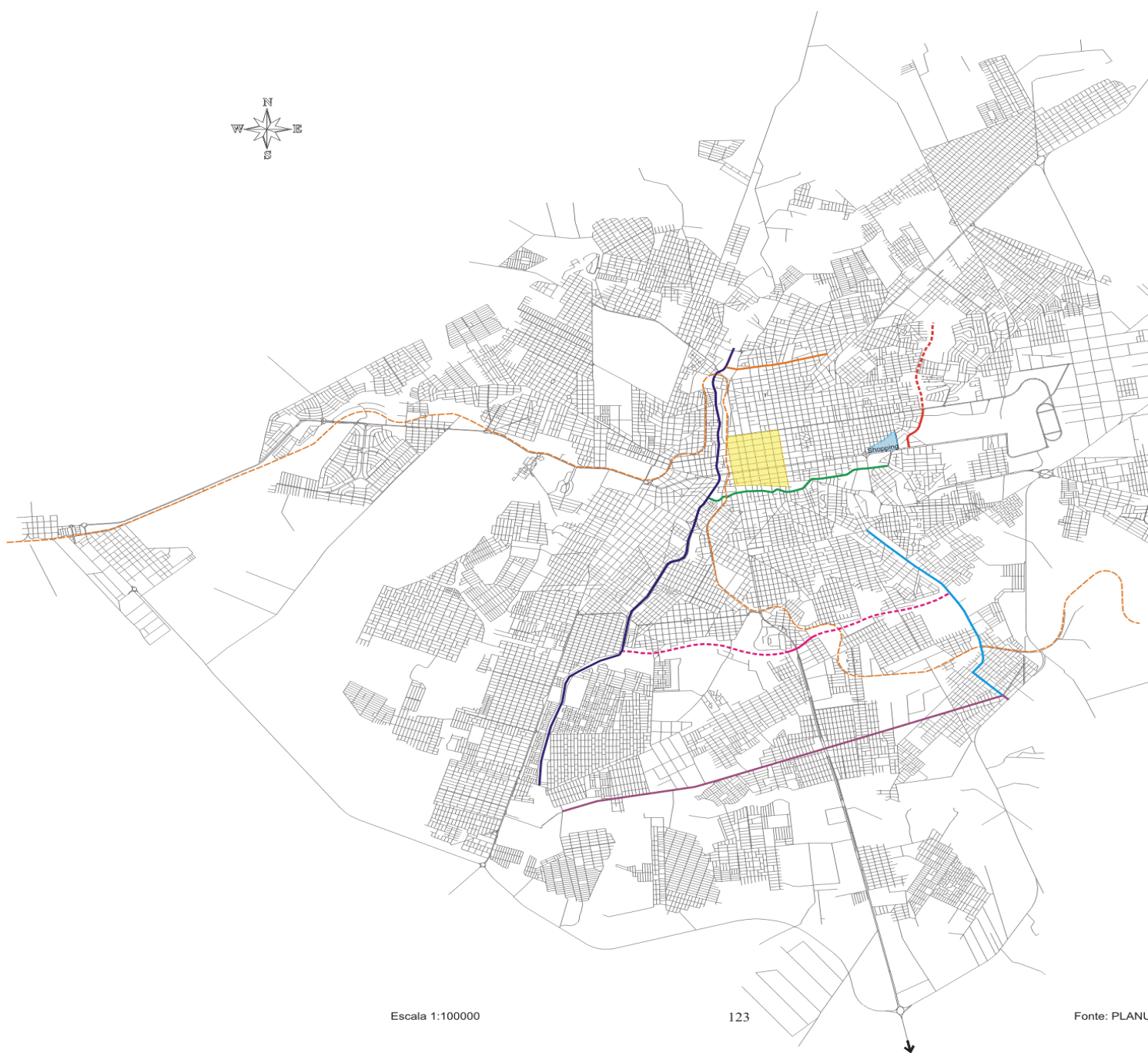
A existência de linhas que transportam mais de 12% dos passageiros entre os terminais de bairros e a região do shopping indica claramente a consolidação de uma nova centralidade naquela área, estabelecida com a construção do shopping Campo Grande e reforçada pela inauguração do shopping Pátio Avenida e pela instalação de um grande número de empresas prestadoras de serviços, profissionais liberais e clínicas médicas.

Outro importante ponto a ser observado no processo de reestruturação da hierarquia dos fluxos em andamento em Campo Grande é a

implementação de várias obras estruturais no sistema viário da cidade. A avenida Ernesto Geisel, mais conhecida como Norte-sul que, em constante ampliação, já alcança mais de 15 quilômetros e ligará o bairro do Aero Rancho, no extremo sul, até as proximidades da Universidade Católica Dom Bosco, no extremo norte da cidade, passando ao oeste do quadrilátero central, certamente constitui-se como uma das mais importantes obras que concretizam a nova lógica.

A avenida Fernando Corrêa do Costa que, encobrendo o histórico Córrego Prosa, entre oeste e leste, faz a ligação da Norte-sul, até a região do shopping, passando à margem sul do núcleo central, permitiu sensível diminuição dos fluxos pela avenida Afonso Pena, eixo central de ligação entre as regiões leste e oeste de Campo Grande. No mesmo sentido de ligação, entre as regiões leste e oeste, sem passagem pelo centro, pode-se citar a canalização do canal e construção da avenida Rachid Neder, ao norte, e a reforma da avenida Zahran, assim como a constante ampliação da avenida Guaicurus, pelo lado sul.

Fazendo uma ligação entre sul e norte, mas no lado oeste, passando pela região do shopping, a Via-parque, após concluída, será um importante elo de ligação das regiões ao norte e ao sul, com o shopping e com o Parque dos Poderes e possibilitará o fácil acesso aos parques das Nações Indígenas, do Prosa, dos Poderes e do Sóter, importantes áreas de lazer e turismo. Ainda em fase inicial de construção, encontra-se a futura avenida Leste-oeste, que também ligará a Norte-sul, ao leste, desta vez passando por uma região bem ao sul, até algumas grandes avenidas da região leste, ou seja, avenida Ceará e Três Barras que, por sua vez, permitirão a ligação final com norte, desta feita pelo lado leste, também próximo à região do shopping (mapa 7).



Escala 1:100000

123

Fonte: PLANU

Todas essas obras no sistema viário, assim como a implantação do SIT, confirmam a estruturação do espaço urbano de Campo Grande, em moldes diferentes do que vinha acontecendo até então. Conjuntamente, eles indicam uma tendência que indicam a possibilidade de superação da lógica fordista-taylorista, que resultou numa forma estandardizada e hierarquizada da produção do espaço, no sentido da periferia para o centro. Segundo esta lógica, que seguia a mesma estandardização das fábricas, a cidade era dividida em setores comercial, industrial, habitacional, de serviços, etc., sempre com as decisões partindo do centro para a periferia.

Na nova maneira de produção do espaço urbano, que pode ser considerada como pós-fordista, pois baseia-se, também, em uma nova concepção de produção industrial<sup>63</sup>, a forma urbana se espalha, diluindo as estruturas e infra-estruturas. Assim, em todas as regiões de Campo Grande é possível encontrar indústrias, comércios, bancos, habitações e todos os demais serviços e aparatos urbanos, possibilitando que a interação entre os sistemas de fixos e sistemas de fluxos, conceituados por Milton Santos<sup>64</sup>, possam dar-se em todos os cantos da cidade, criando condições para a sua apropriação e a verdadeira transformação em lugar. Bom exemplo disso é o do Banco Itaú que, mesmo fazendo intensa divulgação sobre o seu sistema via Internet, ao mesmo tempo ele faz ampla propaganda das suas agências, que estariam sempre localizadas próximas às residências dos seus clientes e do atendimento exclusivo dado pelos gerentes. Com isso, o banco indica, concomitantemente, o conforto de se fazer todas as transações bancárias de onde se estiver, de propiciar as relações pessoais entre instituição e cliente e de realçar a importância do lugar onde se mora.

Portanto, diferente do que acontecia anteriormente, quando as partes da cidade deveriam se comunicar principalmente com o centro, agora essas partes necessitam comunicar-se entre si. Esta nova forma de estruturar

---

<sup>63</sup> Manuel Castells, no seu livro *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura – Volume I: A sociedade em Rede...*, escreveu sobre o novo espaço industrial: *Esse espaço caracteriza-se pela capacidade organizacional e tecnológica de separar o processo produtivo em diferentes localizações, ao mesmo tempo em que reintegra sua unidade por meio de conexões de telecomunicações e da flexibilidade e precisão resultante da microeletrônica na fabricação de componentes. Além disso, devido à singularidade da força de trabalho necessária para cada estágio e às diferentes características sociais e ambientais próprias das condições de vida de segmentos profundamente distintos dessa força de trabalho, recomenda-se especificidade geográfica para cada fase do processo produtivo.* (p. 412)

<sup>64</sup> SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço...* p.52

o espaço urbano exige, ao mesmo tempo, a flexibilização e complexização das redes de vias de comunicação e transporte, eliminando a hierarquia verticalizada, entre centro e periferia e criando hierarquias horizontais, com centralidades diversas. Aumenta-se, com isso, a capacidade de mobilização cada vez mais crescente das pessoas, *exatamente devido à flexibilidade recém-conquistada pelos sistemas de trabalho e integração social em redes: como o tempo fica mais flexível, os lugares tornam-se mais singulares à medida que as pessoas circulam entre eles em um padrão cada vez mais móvel.*<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> CASTELLS, Manuel. *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. Volume I: A Sociedade em Rede...* p. 423

### III. A RUA 14 DE JULHO E A ECONOMIA

“Deixo em testamento  
Os vizinhos,  
As lojas de turco,  
As peças de seda,  
As panelas de alumínio,  
O armazém com rolos de fumo,  
O cheiro de quibe cru,  
Os luminosos de gás néon  
Colorindo de vermelho a casa da 14.”

*Casa da 14 – Raquel Naveira*

#### **1. A chegada do trem, a incorporação de Mato Grosso ao mercado paulista e a transformação de Campo Grande na principal cidade do Estado**

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi oficialmente inaugurada em 1914 quando, justamente em Campo Grande, aconteceu, após nove anos de obras, o encontro das duas frentes de trabalho, uma, no sentido leste-oeste, proveniente da cidade de Bauru, no estado de São Paulo, e a outra, no sentido oposto, vinda do Porto Esperança, às margens do rio Paraguai, dentro do território mato-grossense<sup>1</sup>. Mas esse acontecimento, mesmo sendo de grande monta para Campo Grande, tanto quanto representou para as cidades de Três Lagoas, Água Clara, Ribas do Rio Pardo, Aquidauana ou Miranda, todas elas, em território mato-grossense e localizadas às margens da nova ferrovia, representaria, apenas, uma ligação mais rápida com o centro mais desenvolvido do Brasil, se não fosse uma série de outros fatores que terminaram por transformá-la no principal entreposto comercial do Estado de Mato Grosso.

Em princípio, a cidade de Corumbá deveria ser a maior beneficiada com a construção da nova linha férrea, pois ela já havia consolidado a sua posição de mais movimentado porto do extremo oeste brasileiro, responsável em abastecer todos os municípios do vasto território do Estado de Mato Grosso, de mercadorias vindas, principalmente, da Europa e

---

<sup>1</sup> O trecho entre o Porto Esperança e Corumbá foi concluído somente em 1952, com a construção da ponte de 2009 metros sobre o rio Paraguai. O ramal ligando Campo Grande à Ponta Porã, na fronteira com o Paraguai, embora previsto desde 1908, somente teve sua obra iniciada em 1938 e sua conclusão em 1953.

dos Estados Unidos, ao mesmo tempo em que havia se tornado num importante mercado de capitais e de trabalho.

Com a internacionalização do Rio Paraguai, após findada a Guerra da Tríplice Aliança e o estabelecimento do livre trânsito fluvial pelos rios platinos, Mato Grosso e, mais especificamente, Corumbá concretizaram a sua integração ao capitalismo internacional, por meio de um dinâmico eixo internacional de comunicação e de trânsito de mercadorias, de capitais e de gente. A historiadora Lúcia Salsa Corrêa, afirmando que o livre acesso aos rios da bacia do Prata já era uma reivindicação das grandes potências capitalistas, desde o início do século XIX, impulsionadas pela expansão do livre comércio, escreveu:

As vias fluviais, no caso da grande Bacia do Prata, eram ideais a um trânsito mercantil de mão-dupla: uma via de entrada de mercadorias e capitais europeus e norte-americanos pelo interior do continente sul-americano, e uma via de escoamento de produtos primários baratos, destinados aos mercados de além-mar. E, dessa forma, abria-se na América do Sul um formidável mercado disputado através de acirrada concorrência entre as emergentes potências capitalistas: Inglaterra, França e Estados Unidos.<sup>2</sup>

A chegada da estrada de ferro deveria, portanto, coroar a situação de Corumbá, na medida em que ampliaria a sua posição de entreposto comercial, estabelecendo um ponto de interligação entre dois sistemas de comunicação e transportes. O trem ampliaria o abastecimento de toda a região, pois além das mercadorias vindas de países do outro lado do Atlântico, via fluvial, através dos centros platinos, também chegariam, por ele, as mercadorias vindas do eixo São Paulo-Santos. Lúcia Corrêa, analisando o *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*<sup>3</sup>, verificou que aquela publicação expressava os anseios e as expectativas dos principais comerciantes dos portos mato-grossenses, principalmente os de Corumbá que defendiam a manutenção e modernização da navegação fluvial através do Prata, *sobre a qual assentava-se toda a estrutura urbano-comercial e o movimento de comércio internacional do Porto corumbaense*. A autora argumenta também que aqueles comerciantes entendiam, ainda, que a linha ferroviária até Porto Esperança deveria ser atrelada à navegação

---

<sup>2</sup> CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e Fronteira: o sul de Mato Grosso, 1870-1920...* p. 126

<sup>3</sup> AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. *Album Gráfico do Estado de Matto-Grosso...* Esta obra faz vários relatos sobre os aspectos físicos, sociais, econômicos, além das condições de transportes e comunicações do Estado de Mato Grosso e de seus municípios, sempre com caráter publicitário. Ela tem sido muito utilizada por aqueles que estudam a região, principalmente, pelos historiadores.



*do rio Paraguai para formar um complexo de comunicações e transportes que não alijasse o estratégico Porto de Corumbá, expressando, assim, a sua força política no âmbito regional (p. 136).*

Essa situação seria reforçada pelo fato de que praticamente inexistia comunicação entre os municípios de Mato Grosso que não fosse pelos rios. Portanto, para que uma mercadoria, saindo de São Paulo, via ferrovia, chegasse até Cuiabá, ou qualquer outra cidade do norte de Mato Grosso, era necessário que ela fosse levada até Porto Esperança, para depois seguir em embarcações do sistema portuário corumbaense, rumo ao seu destino final. Isso acarretaria um maior volume de mercadorias, circulando por aquela cidade e o conseqüente aumento da movimentação de pessoas e capitais, reforçando, ainda mais, a sua importância econômica.

Mas toda essa expectativa gerada para Corumbá, em torno da chegada do trem, não se concretizou. Ainda na primeira década do século XX, a navegação, com destino ao Mato Grosso, já dava sinais de vulnerabilidade diante de quaisquer problemas que ocorressem na República vizinha do Paraguai. Além disso, a precariedade da economia mato-grossense, os problemas enfrentados pelos comerciantes com o Lloyd Brasileiro, como os altos preços, a monopolização dos serviços de frete e a grande quantidade de cargas extraviadas pelo caminho, sem direito à indenização, foram alguns dos fatores, apontados por Lúcia Corrêa, como responsáveis pela crise que a economia corumbaense enfrentou, desde o período que antecedeu à Primeira Grande Guerra Mundial e foi se aprofundando enquanto duraram os conflitos, até atingir um processo de franca decadência, após o fim da guerra:

Os anos subsequentes à grande crise de 1914-1918 corresponderam ao desenrolar da crise profunda, gradual e irreversível do processo de internacionalização das atividades comerciais e financeiras de Corumbá. Em 1919, os grandes comerciantes do Porto alimentavam ainda a expectativa de uma retomada de suas atividades anteriores e da supremacia de sua posição na banda sul do Estado, sem compreender as mudanças que operavam no eixo regional, voltando-se para Campo Grande numa nova articulação econômica.<sup>4</sup>

Ao contrário do que se poderia imaginar, a inauguração da ferrovia acabou por aprofundar a crise já instalada na economia corumbaense. A própria política de fretes, estabelecida pela Noroeste do Brasil, tornou-se

---

<sup>4</sup> CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e Fronteira: o sul de Mato Grosso, 1870-1920...* p. 138.

mais um dos elementos que levaria à total substituição de Corumbá por Campo Grande, na posição de mais importante centro comercial e político do sul do estado.

Gilberto Luiz Alves, no artigo anteriormente citado, afirma que a NOB estabelecia o preço dos seus fretes contrariando qualquer sentido de racionalização ou de planejamento, pois cobrava mais para transportar charque, do que para transportar o gado em pé, que ocupava mais espaço num vagão do que a carne salgada. Usando dos cálculos feitos pelo geógrafo Orlando Valverde<sup>5</sup>, que demonstrava que o boi morto pagava um frete cerca de 20 vezes mais caro que o boi vivo, já que num vagão onde se transportavam 18 rezes vivas, era possível transportar 80 rezes mortas e salgadas, Alves deduz que *nestas condições o planejamento administrativo apontaria para a imposição de fretes mais elevados à exportação do gado em pé, como forma de compensar a ociosidade do transporte, mas verifica que entretanto, colocou-se em prática exatamente o inverso*<sup>6</sup>. Essa atitude prejudicial da NOB para si mesma foi observada, também, por Fernando de Azevedo em *Um Trem corre para o Oeste*, para quem *o transporte de gado em pé, que tanto por ser de frete baixo quanto pelo fato de encher vagões em volume sem os lotar em pêso, sòmente acarreta prejuízos, e os de maior vulto, à estrada de ferro*<sup>7</sup>.

Mas, para Alves, essa aparente ausência de planejamento, por parte da companhia ferroviária, na verdade correspondia a mais um instrumento do capital monopolista, na atribuição de uma outra função, para Mato Grosso, dentro de uma nova divisão do trabalho, imposta para a região, segundo a qual, o estado deveria ser exportador de gado bovino em pé para São Paulo. Logo, para o autor, *impõe-se, não a conclusão de que haveria deficiência de planejamento no caso, mas a de que o não-planejamento é o modo mesmo de ser do capital* (p. 69).

Observa-se que Corumbá e os demais municípios ribeirinhos da Bacia do Paraguai eram tradicionais produtores de charque e de couro destinados à exportação. Neles havia diversos saladeiros instalados, como o da fazenda Descalvado, no município de Cáceres, que possuía instalações fabris de vulto, com máquinas modernas movidas a vapor, destinadas à

---

<sup>5</sup> O autor utiliza o artigo *Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá*, publicado na *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 34 (1), 1972.

<sup>6</sup> ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História: 1870 – 1929...* p. 69.

<sup>7</sup> AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste...* p. 115-116.

produção de carnes salgadas e demais subprodutos, como extrato de carne e caldo concentrado. Ao passo que Campo Grande, juntamente com as demais localidades, situadas no espigão da serra de Maracaju, eram produtoras, de longa data, de gado destinado ao abastecimento das invernadas mineiras e paulistas. Portanto, perseguindo o raciocínio de Gilberto Alves, nota-se que, para Campo Grande, a ferrovia estabeleceu novos ganhos, pois com a diminuição radical do tempo de viagem, propiciou a venda de gado gordo diretamente para as indústrias de São Paulo, enquanto que, para Corumbá, a política de fretes, estabelecida pela NOB, forçava a utilização do já decadente e deficitário transporte fluvial pela bacia do Prata, tornando os produtos corumbaenses sem condições de competir no mercado internacional.

No auge da importância econômica de Corumbá, dois elementos podem ser destacados como representativos daquele momento: as casas comerciais e o aparato militar. E, evidentemente, eles tornaram-se, também, a expressão da decadência da cidade.

As casas comerciais representavam uma estrutura bastante complexa para a época. Elas exerciam funções de compra, venda, importação, exportação, transporte fluvial, representavam companhias seguradoras, incorporavam indústrias e dispunham até de seção bancária, onde, como intermediárias de bancos nacionais e estrangeiros, forneciam crédito, possibilitando a diversificação da produção mato-grossense. No mesmo trabalho citado, Gilberto Luiz Alves fez um minucioso estudo sobre a importância desse tipo de estabelecimento comercial na economia de Mato Grosso, no final do século XIX e início do século XX, quando eles monopolizavam as relações comerciais e financeiras e controlavam as atividades de transporte, sendo inclusive proprietários da maior parte da frota de embarcações que transitavam pela região. Com as suas atividades, as casas comerciais terminaram por colocar todos os produtores da região sob o seu irrestrito controle:

Tem-se, enfim, uma idéia do que era a casa comercial mato-grossense no ocaso do século XIX: monopolizava a navegação e o comércio de importação e exportação de mercadorias; através do crédito, financiava a exploração de novas atividades econômicas em Mato Grosso ou a expansão das existentes, aproximando-se, em seu funcionamento, do próprio *banco*; finalmente, começava a participar diretamente da produção, arrendando e comprando terras para extrair a borracha e

explorar a pecuária extensiva. Esse arrolamento reflete, por si só, o alto grau de concentração do capital levado a cabo pela casa comercial na região.<sup>8</sup>

As atividades das casas comerciais tomaram tanto vulto, nesse período, que os seus proprietários passaram a atuar de forma mais ampla. Eles se correspondiam com outras casas de todo o mundo, mantinham contato com centros estrangeiros e empreendiam viagens pelos centros platinos, pelo Rio de Janeiro e, até mesmo, pelas principais cidades européias. Tudo isso criou condições para que o comerciante mato-grossense fosse se transformando *no homem cosmopolita que manteve contatos estreitos com os principais centros brasileiros, platinos e europeus*<sup>9</sup>, possibilitando a chegada de novas idéias, conforme argumentos que serão defendidos no próximo item deste capítulo.

A decadência do sistema de transporte fluvial, já visto até aqui, que decorreu na desativação progressiva da frota de embarcações, juntamente com a instalação, em Mato Grosso, de empresas auto-suficientes, diretamente vinculadas a grupos financeiros internacionais e a subordinação econômica da região ao eixo São Paulo-Santos, foram determinantes no esvaziamento das atividades exploradas pelas casas comerciais. Um outro golpe sofrido pela estrutura de funcionamento daqueles empreendimentos comerciais foi, sem dúvida, a instalação de bancos na região, que levaram à desativação automática das suas seções bancárias. Todos esse fatores somados levaram ao desaparecimento daquela estrutura, transformando os seus proprietários em simples comerciantes, ou fazendeiros de criação de gado bovino, sendo que muitos deles terminaram por migrar para Campo Grande. Os mesmos fatores são responsáveis, também, pela ruína em que se encontra o conjunto arquitetônico, em Corumbá, conhecido como *casario do porto*, onde funcionava todas as atividades econômicas da cidade.

Em relação ao segundo elemento, observa-se que, desde a década anterior ao início da guerra com o Paraguai, o aparato militar, deslocado para Corumbá, sempre caracterizou-se como um importante incremento ao comércio regional. No relatório apresentado por Augusto Leveger, então Vice-presidente da província, ao passar a administração da mesma para o novo Presidente, em 1863, consta que o Governo Imperial

---

<sup>8</sup> ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História: 1870 – 1929...* p. 31/32.

<sup>9</sup> ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História: 1870 – 1929...* p. 32.

tomou diversas providências no sentido de aumentar a capacidade de defesa da região, em função das conflituosas relações com o país vizinho. Para tanto, fez seguir para Corumbá *diversas expedições de munições e trem de guerra, contingentes de tropa de linha, numerosos operários para os Arsenaes de Guerra e de Marinha e posteriormente para as fabricas de polvora e ferro, que mandou fundar. Fez tambem grandes remessas de dinheiro*<sup>10</sup>. Segundo ainda o relatório, essas ações foram responsáveis por um vigoroso impulso nas obras públicas, aumento no preço da mão de obra e um extraordinário incentivo ao consumo.

A presença e atuação dos militares em Corumbá tornou-se uma constante, mesmo após o fim dos conflitos com os paraguaios. Houve sempre uma preocupação, inicialmente pelo governo imperial e, posteriormente, pelos governos republicanos, em manter um grande contingente de militares na cidade com objetivos de defesa e de incentivar o desenvolvimento, pois a presença do efetivo representava um envio regular de novos recursos. Retomando a citação da obra de Annibal Amorim, feita no primeiro capítulo, observa-se que, quando da sua passagem pela cidade, em 1912, ele estimou ali a presença de 1000 soldados, o que representava cerca de 10% da população<sup>11</sup>.

Os militares estão presentes em Corumbá até os dias de hoje. O antigo 17º Batalhão de Caçadores da antiga Guarda Nacional transformou-se no 17º Batalhão de Fronteira, subordinado à 18ª Brigada Ricardo Franco, do Exército e existe ainda uma guarnição da Marinha, denominada de Base Fluvial de Ladário, subordinada ao 6º Distrito Naval. Mas a importância econômica e política dos militares, para a cidade, foi diminuindo, desde a segunda década do século XX, culminando com a transferência do comando da Circunscrição Militar de Mato Grosso, em 1920, para Campo Grande.

Foi demonstrado até aqui, de forma sucinta é claro, um processo segundo o qual, ações econômicas, políticas e até mesmo de caráter militar, foram criando situações que terminaram por enfraquecer a parte da economia de Mato Grosso que tinha sua base nas relações de mercado internacional e

---

<sup>10</sup> Citado em: CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e Fronteira: o sul de Mato Grosso, 1870-1920...* p. 125

<sup>11</sup> AMORIM, Annibal. *VIAGENS PELO BRAZIL; Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia do Rio a Matto Grosso...* p. 446

no transporte fluvial<sup>12</sup>, ao mesmo tempo em que eram fortalecidas as atividades pecuárias com vistas à exportação do gado em pé, para o mercado nacional. Em outras palavras, houve um processo segundo o qual a produção mato-grossense deixou de atender às necessidades do mercado internacional, para atender às necessidades da emergente economia paulista. Nesse contexto, Campo Grande, como uma tradicional exportadora de gado, foi se transformando na opção natural, tanto para aqueles que desejassem investir na região, quanto para os corumbaenses que fugiam da situação de estagnação em que a sua cidade se encontrava.

Além dos fatores econômicos, alguns outros aspectos foram definitivos para que Campo Grande, e não qualquer outra daquelas cidades localizadas ao longo da ferrovia, se tornasse no local que substituiria Corumbá na posição de maior entreposto comercial do Estado de Mato Grosso. Um deles é, sem dúvida, a sua posição geográfica, pois ela está localizada no altiplano da serra de Maracaju, na região central do atual estado de Mato Grosso do Sul, com as mesmas distâncias das fronteiras, ao sul, ao norte, ao leste e ao oeste do território sul-mato-grossense ou bem no centro da região sul do antigo estado, ainda uno. Essa posição privilegiada propiciou-lhe a situação de encruzilhada, de onde, desde o tempo de sua fundação, saíam caminhos para Miranda, Aquidauana, Nioaque, Fazenda Camapuã e Santana do Paranaíba, sendo esta última a ligação para a já citada região de Uberaba no Triângulo Mineiro, de grande comércio de gado.

A construção de estradas ligando Campo Grande com praticamente todas as outras localidades do sul do Mato Grosso e a facilidade do transporte do gado para o centro consumidor, proporcionada pelo trem, fizeram com que Campo Grande fosse, cada vez mais, o local escolhido para a concentração e o embarque de rezes. Ao mesmo tempo, o trem também passou a ser o meio pelo qual os comerciantes da cidade passaram a importar as mercadorias produzidas no eixo São Paulo-Santos, em substituição às

---

<sup>12</sup> A única exceção de real importância em todo esse processo foi a da exploração da erva mate, produto em plena exploração ainda na década de 1930, quando a produção do charque e da borracha já estavam em situação agonizante. Mas as atividades erva-mateiras estavam situadas no extremo sul do estado e eram praticamente monopolizadas pela empresa Laranjeira, Mendes e Cia, que se transformou no maior grupo econômico regional, com uma receita que correspondia a cinco vezes a arrecadação estadual e no maior credor da dívida do governo mato-grossense.

mercadorias vindas de Corumbá. Isso facilitou, em muito, a situação dos fazendeiros produtores e dos comerciantes de gado da região que, aproveitando-se das viagens para Campo Grande, em que comercializavam os seus rebanhos, faziam as compras dos bens necessários ao abastecimento de suas propriedades.

Certamente, um dos principais elementos de todo esse processo tenha se dado em 1929, quando da construção da estrada que, chegando até Cuiabá, foi estabelecendo, aos poucos, a definitiva substituição dos rios pelas rodovias, na ligação com o norte do estado. Mesmo precária e longa, com 950 Km de percurso, feita sem tratores, niveladoras, caminhões basculantes ou outra máquina qualquer, apenas com picaretas, enxadas, pás e machado, suor e músculo, pertinácia e teimosia<sup>13</sup>, ela promoveu maior rapidez na comunicação da capital do estado com os centros político e econômico da República, ao mesmo tempo em que fez de Campo Grande a estação onde deveriam ser desembarcadas as mercadorias com destino à Coxim e Cuiabá.

Desta forma, Campo Grande transformou-se, a partir de então, no grande entreposto comercial de Mato Grosso, *capturando uma função que vinha sendo exercida por Corumbá desde a abertura dos rios da bacia do Prata à navegação. A ferrovia e as estradas de rodagem venceram os rios. Expressão material da vitória da ferrovia foi o desenvolvimento intenso de Campo Grande, enquanto a decadência em que se afundou Corumbá foi o reflexo dramático da derrota dos rios.*<sup>14</sup>

## **2. Novas mercadorias, novas idéias e novos conceitos**

Nas últimas décadas do século XIX, o Brasil estava em plena transformação, com o fim da escravidão, a proclamação da República e o surgimento de uma elite endinheirada pelo café que possibilitou o financiamento da industrialização de São Paulo e o surgimento do centro monopolista paulista. Nesse mesmo período, a Argentina vivia uma fase de muito dinamismo na sua economia, com um mercado que se expandia além das suas fronteiras, adentrando o território mato-grossense, através dos rios da

---

<sup>13</sup> SERRA, Ulysses. *Camalotes e Guavirais...* p.49

<sup>14</sup> ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História: 1870 – 1929...* p. 70.

Bacia do Prata e chegava até o Triângulo Mineiro, passando por Campo Grande<sup>15</sup>.

Nesse contexto, Mato Grosso foi incorporado ao mercado internacional, por intermédio das rotas de circulação de mercadorias, lideradas por Buenos Aires e Montevideu e havia os portos de Corumbá e Concepción como portas de entrada para o seu vasto território. Portanto, a virada do século XIX para o século XX foi marcada por uma conjunção de fatores que, interna ou externamente, levaria os habitantes dos pequenos lugarejos do oeste brasileiro, incluindo logicamente Campo Grande, a incorporarem novas formas de comportamentos, que acabariam por transformar as relações sociais entre eles e deles com o espaço em que viviam.

É compreensível que as novas atitudes, introduzidas no dia-a-dia dos moradores daqueles vilarejos, por meio da ampliação das relações de trocas, via aumento da circulação de mercadorias, os distanciassem dos seus antigos padrões campestres e os induzissem a vivenciar uma outra realidade, mais próxima daquela experimentada por aqueles que moravam em regiões já urbanizadas.

Em função dessa nova realidade de mudanças no comportamento social, o Decreto que instituiu o Código de Posturas de Campo Grande, em 1905, buscou dar aos habitantes do lugar, um corpo normativo às novas regras de convivência, conforme já analisado em capítulo anterior. Com ele, ao mesmo tempo, tentava-se acelerar o entendimento, por parte daquela população, da nova realidade a que estava sendo submetida e se procurava aprofundar e disseminar os novos usos e costumes.

Entendo que o aumento nas relações de trocas e na utilização do dinheiro, para mediar essas relações, acelerava a absorção de maneiras urbanas de se comportar e introduzia, conseqüentemente, na sociedade campo-grandense, uma série de novas necessidades. Necessidades essas que eram, até então, desconhecidas para aquele grupo de pessoas, mas que já faziam parte do dia-a-dia dos habitantes de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro, assim como das cidades européias, já com uma grande tradição de vida urbana.

---

<sup>15</sup> BOURLEGAT, Cleonice Alexandre Le. *MATO GROSSO DO SUL E CAMPO GRANDE: articulações espaço-temporais...*



As necessidades recém incorporadas suscitavam um aumento na oferta de mercadorias, também novas para o lugar, produzidas para satisfazer os mesmos anseios já existentes nos locais anteriormente integrados ao mercado de trocas e que eram inevitavelmente consumidas por aquela população. Por sua vez, essas novas mercadorias traziam consigo novas idéias, provocando novos comportamentos, inferindo novas necessidades, que levariam ao consumo de outras mercadorias, fechando assim um círculo vicioso, muito interessante para o modo capitalista de produção.

Esse raciocínio serve como base para o entendimento de que, nas sociedades em que prevaleçam relações capitalistas de trocas e produção, novas idéias assim como novos padrões de comportamento, inerentes aos interesses do capital, vão sendo transmitidos dos locais mais integrados para os menos integrados e que essa transmissão segue a mesma rota da comercialização de mercadorias. Seguindo essa hipótese, pode-se dizer que, quanto maior o volume de mercadorias que circulam por um lugar, maior a circulação e a conseqüente incorporação de idéias novas para o local, oriundas dos pontos de origens e de passagens dessas mercadorias. Eleva-se, também, na mesma proporção, a noção de progresso.

Para a região oeste do Brasil, essa relação entre a circulação de dinheiro e mercadorias e a noção de progresso podem ser detectadas no livro de Annibal Amorim, quando ele escreve que, na cidade de Corumbá, havia vários inconvenientes como: tiroteios, cantos de galos que duravam a noite inteira, latidos de cães, calor de mais de 30° C e *bicharocos* atraídos pela iluminação pública, mas:

Apezar desses inconvenientes, a cidade progride. Corre alli muito dinheiro. Os melhoramentos urbanos continuam. Depois da illuminação electrica, veio a rede telephonica, que acaba de ser installada.

Ao mesmo tempo, sobre a ausência de progresso na cidade de Cuiabá, fazendo o mesmo raciocínio, relacionando-a com a falta de proximidade com centros comerciais, o autor escreveu:

Uma das causas determinantes da ausência de progresso que se observa na capital do Estado, reside no seu afastamento dos grandes nucleos commerciaes do paiz.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> AMORIM, Annibal. *VIAGENS PELO BRAZIL: Do Rio ao Acre – Aspectos da Amazônia do Rio a Matto Grosso...* p. 451/477

Fernando de Azevedo, no livro anteriormente citado, busca enfatizar a importância para a humanidade da abertura de estradas e caminhos – sejam eles terrestres, fluviais ou marítimos – por onde corre a vida coletiva, projetando até os pontos mais distantes, o raio de ação dos centros que emana e distribui o poder político e econômico. Ele afirma que, pelas vias de comunicação de qualquer tipo ou natureza, não se realizam somente trocas comerciais e de negócios, mas também existe a propagação de idéias e de culturas diferentes.

No raciocínio de Azevedo, passa a existir uma fecundação de umas civilizações por outras<sup>17</sup>, realizando um alargamento progressivo dos horizontes das sociedades mais afastadas dos centros mais civilizados. Azevedo prossegue, escrevendo:

Não são, pois, somente as mercadorias, os artigos de comércio, os produtos, mas a língua, a cultura, as idéias e os costumes que circulam ao longo dos caminhos.<sup>18</sup>

Indo um pouco mais além, quero dizer que, no modo capitalista de produção, as trocas de mercadorias são as principais responsáveis pela criação de novas estradas e pela ampliação dos meios de comunicação. A incessante busca por novos mercados faz com que os bens produzidos sejam levados até as mais distantes localidades e, para tanto, é necessária a constante abertura de novos caminhos. Desse modo, procuro entender as mercadorias como os meios de condução que fariam a emanação e a distribuição das idéias predominantes nos centros dos poderes econômicos e políticos até as mais distantes periferias, seguindo os caminhos referidos por Azevedo.

É na contínua movimentação dos mercados de trocas, que as mercadorias, além de conduzirem valor e incorporarem parte desse valor nos locais por onde elas circulam, também carregam idéias e vão, ao longo do seu caminho, transmitindo-as e fazendo-as serem incorporadas pelas populações dos lugares que fazem parte da sua rota de circulação. Não é demais ressaltar que, embora todos os tipos de idéias acompanhem a circulação de

---

<sup>17</sup> Embora, na obra citada não haja uma discussão conceitual a respeito dos termos civilização e civilidade, entendo que a fecundação de uma civilização por outra civilização, nos moldes que Fernando de Azevedo deseja imputar, se dê de forma hierárquica, através do avanço técnico, que ele prefere interpretar como sendo do centro mais civilizado para o centro menos civilizado.

<sup>18</sup> AZEVEDO, Fernando. *Um trem corre para o oeste...* p. 15

mercadorias, são as idéias das classes dominantes, aquelas que predominam e que, evidentemente, serão as mais incorporadas.

Sobre predominância das idéias da classe dominante, Marx e Engels escreveram:

As idéias da classe dominante são, em cada época, as idéias dominantes; isto é, a classe que é a força material dominante da sociedade é, ao mesmo tempo, sua força espiritual dominante.(...). As idéias dominantes nada mais são do que a expressão ideal das relações materiais dominantes, as relações materiais dominantes concebidas como idéias; portanto, a expressão das relações que tornam uma classe a dominante; portanto, as idéias de sua dominação.<sup>19</sup>

Seguindo todo esse raciocínio, pode-se dizer que as mercadorias que chegavam, no início do século XX, até a vila de Campo Grande, como uma novidade, traziam consigo as idéias da elite dominante dos centros de poder econômico, que transformavam essas mercadorias em realidade e em necessidade. Essas idéias, após assimiladas, incluíam, ao curso de pouco tempo, nos moradores do lugarejo, a necessidade de consumo das mercadorias que, por isso mesmo, deixavam de ser novidade e passavam a fazer parte do cotidiano daquelas pessoas.

Campo Grande estava localizada no cruzamento de rotas distintas de comercialização de mercadorias. Por ela passavam produtos vindos do além-mar, por meio dos rios da Bacia do Prata, assim como outros vindos do Rio de Janeiro e São Paulo, via boiadeiros do Triângulo mineiro. De certa forma, ela representava, naquele momento, a ponta final da linha de transmissão das novas idéias, ou seja, o local de menor integração às novas tecnologias e de maior possibilidade de incorporação de novas idéias.

Seguindo essa trajetória, tinha-se uma situação em que os habitantes de Campo Grande incorporavam idéias originárias principalmente da Europa, mas que já continham elementos introduzidos nos pólos intermediários, no caso: Buenos Aires, Montevideu, Assunção, Corumbá, Concepción, Rio de Janeiro, São Paulo e Uberaba.

As novas idéias criavam a necessidade do consumo de mercadorias e revolucionavam as relações sociais, assim como as relações dos habitantes com o espaço que habitavam. No âmbito social,

---

<sup>19</sup> Marx, Karl & Engels, Friedrich. *A Ideologia Alemã...* p. 72

implementavam-se outros padrões de condutas morais, ao mesmo tempo, novas concepções de ocupação espacial tomavam conta do relacionamento entre o homem e meio. Num capítulo em que comenta as ações dos mascates e a presença de bolichos, que eram os responsáveis pela comercialização de mercadorias, Paulo Coelho Machado descreveu a chegada de novas idéias em Campo Grande:

Assim surgiram conhecimentos novos, concepções desconhecidas, práticas profissionais, religiosas, morais, fora dos padrões existentes. O novo estilo cristalizou-se gradativamente em costumes e tradições que não mais se modificaram. O progresso, em tempo algum, deixou que Campo Grande voltasse aquela posição de atraso e insularidade.<sup>20</sup>

Verifica-se, nos comentários do memorialista, a importância das transformações ocorridas na sociedade campo-grandense, após a efetiva inclusão do lugarejo no mercado de trocas. Como pecuarista, e legítimo representante da elite local, o autor relaciona a incorporação de novas idéias com o conceito que sua classe tem sobre progresso.

### **3. A mercadoria e a transformação da 14 de Julho na rua principal**

Antes de me reportar especificamente aos fatores que elevaram a 14 de Julho à situação de principal rua de Campo Grande, quero salientar o entendimento do espaço urbano como um processo em contínua construção, em que as forças econômicas e sociais se relacionam dialeticamente. Milton Santos escreveu em *Por uma economia política da cidade*, que o espaço geográfico é o resultado das articulações dialéticas entre o trabalho morto e o trabalho vivo. Seguindo o pensamento do autor, pode-se observar na cidade, de um lado, o trabalho acumulado que se torna visível na forma de infra-estruturas, prédios, ruas, praças, máquinas e equipamentos sobrepondo-se à natureza e, de outro lado, o trabalho presente que se distribui sobre aquelas formas provenientes do passado.

No modo capitalista de produção, a principal maneira de realização do trabalho, à qual se refere Milton Santos, dá-se na produção de mercadorias. Mas, no modo capitalista, a produção só se realiza

---

<sup>20</sup> MACHADO, Paulo Coelho. *Pelas ruas de Campo Grande: a Rua Velha...* p. 53

completamente após a chegada do seu produto, ou seja, a mercadoria, nas mãos do consumidor para que possa ser realizada a sua utilidade, que é a razão da existência do valor de troca<sup>21</sup>. Por conta disso, pode-se dizer que os meios de distribuição, de circulação e de comercialização de mercadorias fazem parte do processo produtivo capitalista e, em consequência, da realização do que Marx chamou de trabalho humano abstrato. Ao mesmo tempo, se for observado que o trabalho socialmente produzido é o responsável pela determinação do valor de uma mercadoria<sup>22</sup> e que parte desse valor é incorporado onde a mercadoria é realizada como tal, pode-se dizer que onde há maior circulação de mercadorias haverá maior incorporação de valor e, conseqüentemente, maior relação entre os trabalhos vivo e morto, referidos por Milton Santos.

A idéia da quantidade de mercadorias circulando por um local, assim como das articulações entre trabalho morto e trabalho vivo, como determinantes no papel a ser desenvolvido por esse local na produção do espaço ao qual ele está inserido, é, portanto, o referencial teórico aqui utilizado, para entender o processo que, em Campo Grande, alçou a 14 de julho ao posto de *rua principal*.

Em relação ao objeto de estudos em questão, isto é, a rua 14 de Julho, é necessário, primeiramente, esclarecer que, analisando a planta original, de 1909, do engenheiro Nilo Javari Barém, pode-se observar que não era ela, mas a avenida Afonso Pena, na época denominada de Marechal Hermes, aquela que fora projetada para ser o principal logradouro público da cidade. Como a única via da referida planta, idealizada como um bulevar, com amplas calçadas, canteiro central e vasta arborização, essa avenida formaria, juntamente com duas praças, localizadas ao longo do seu curso, com espaçamento de apenas dois quarteirões entre as duas, um conjunto que deveria tornar-se no principal elemento de sociabilização e irradiação dos fluxos da cidade.

---

<sup>21</sup> Marx afirma, em *O capital...* p. 170, que, para um produto se transformar em mercadoria é preciso que ele seja transferido, por meio de troca, a quem vai servir como valor de uso e que nenhuma coisa pode ser valor, sem ser objeto de uso.

<sup>22</sup> É, portanto, apenas o quantum de trabalho socialmente necessário ou o tempo de trabalho socialmente necessário para produção de um valor de uso o que determina a grandeza de seu valor. MARX, Karl. *O Capital...* p. 171

Cabe ressaltar a importância daquelas praças na concepção urbanística da planta de Nilo Barém e na incorporação do modo de vida urbano nos moradores de Campo Grande, pois com suas posições centrais, elas deveriam tornar-se o ponto principal de convergência dos movimentos dos habitantes da cidade, aumentando os encontros e trocas. Em uma delas, que passou a ser chamada de *Jardim Público* pela população do lugar, foram instalados alguns tipos de equipamentos de lazer que terminaram estabelecendo um comportamento diferenciado para a pequena elite local (mapa 1 do Capítulo II – pág. 73).

Hoje batizada e reconhecida pelo nome de Ari Coelho, mas de início denominada oficialmente de Praça da Independência, o *Jardim Público* representava o ponto central do passeio público local e, como forma de aumentar as possibilidades de sociabilidade, continha no seu conjunto um coreto e um prédio denominado de Pavilhão do Chá que, segundo Cleonice Gardin, tinha *a finalidade de diversificar as atividades de lazer e de encontro, sobretudo da elite em formação, visto se tratar de confeitaria e bar de fino trato*<sup>23</sup>. Ainda, segundo Gardin, havia uma predominância do pensamento republicano na elite local, que buscava uma forma bastante cerceada de sociabilidade, com caráter laico. Esse tipo de comportamento resultou em ações por parte da Intendência. Além de determinar os tipos de artigos que deveriam ser comercializados no Pavilhão do Chá, a intendência tornou obrigatório ao concessionário do estabelecimento montar uma orquestra e, determinou ainda, o fechamento, por muros, do jardim e a instituição de horários rígidos para o seu funcionamento. *Normas rígidas, música e chá, eis os novos ingredientes da vida elitizada da Campo Grande moderna* (p. 40), na concepção de Cleonice Gardin.

Larga e arborizada avenida entre duas praças centrais, sendo uma delas com coreto e fina lanchonete, eram esses os principais elementos que deveriam atrair os comerciantes que estavam, até a concretização do projeto da planta da cidade, localizados na velha e desalinhada rua única. Aqueles seriam os componentes que deveriam formar, naquela estrutura, em forma de tabuleiro de xadrez, o lugar de maior circulação de pessoas, dinheiro

---

<sup>23</sup> GARDIN, Cleonice. *Campo Grande: entre o sagrado e o profano...* p. 39

e mercadorias e, conseqüentemente, onde haveria maior incorporação de valor e maior concretização do trabalho abstrato, referido por Marx.

De início, os comerciantes foram, de fato, transferindo os seus estabelecimentos para as imediações daquela praça central, mas fica a pergunta: por que eles escolheram, para fixarem os seus negócios, preferencialmente, uma rua lateral do Jardim Público - a 14 de julho<sup>24</sup>, ao invés daquela que fora projetada e preparada para ser a avenida principal?

Ao analisar uma outra planta de Campo Grande, ou seja, a planta do rocio, elaborada pelo engenheiro militar Tenente Themístocles Paes de Souza Brasil (mapas 3 e 4 do Capítulo II – pág. 102), também em 1909, têm-se as pistas dos motivos que levaram os comerciantes a não se fixarem naquela que deveria ser a avenida principal e passarem a deslocar os seus estabelecimentos da rua velha para a rua 14 de julho.

Como na data da elaboração da planta do rocio, já se tinha a confirmação da inclusão de Campo Grande no trajeto definitivo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, observa-se no trabalho de Themístocles Brasil que a outra praça, que na proposta de Nilo Barém deveria compor com o Jardim Público e com a avenida o núcleo central da cidade, na verdade havia sido destinada para a construção da estação ferroviária. Como a área reservada não comportava toda a infra-estrutura necessária, ou seja, espaços para os trilhos de manobras, prédios da estação e oficinas, além da vila dos ferroviários, os responsáveis pela obra decidiram, em comum acordo com as autoridades locais, construí-la numa região mais ampla e ainda desocupada, ao norte do quadrado central.

Essa decisão foi facilitada pelo então vereador Amando de Oliveira, que apresentou na Câmara Municipal um projeto autorizando ao Intendente do município a conceder à Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sem qualquer ônus, os terrenos necessários para a construção da estação, armazéns e depósitos, assim como a vila dos ferroviários.

Com a mudança do local de construção da estação ferroviária, a 14 de Julho passou a ser a única rua que, ao mesmo tempo, passava pelo

---

<sup>24</sup> Além da avenida, ao norte, o Jardim Público era composto pelas ruas 13 de Maio, ao leste, 15 de Novembro, ao sul e 14 de julho, ao oeste, todas permanecendo com os mesmos nomes, até os dias atuais.

Jardim Público e ligaria a rua velha<sup>25</sup> ao novo ponto escolhido para a chegada e partida dos trens. Portanto, o comércio existente na antiga rua única, o Jardim Público com os seus atrativos de lazer e sociabilidade e o local de construção da estação ferroviária foram os três elementos principais que levaram os comerciantes da cidade, assim como outros comerciantes da região, atraídos pelos ventos do progresso, espalhados pela notícia da chegada da *Maria Fumaça*, a se fixarem na Rua 14 de Julho.

Mas só a análise de como essas estruturas físicas foram implantadas na cidade não é suficiente para explicar a importância que a rua 14 de julho assumiu ao longo do processo de desenvolvimento de Campo Grande. Faz-se necessário, também, o entendimento dos papéis desenvolvidos pela 14 de Julho e por Campo Grande, na divisão social do trabalho regional, assim como a importância da circulação de mercadorias em todo esse processo.

Campo Grande passou a ter alguma característica urbana somente no início do século XX, quando o território mato-grossense já estava efetivamente inserido ao mercado capitalista internacional e o emergente centro monopolista paulista buscava hegemonizar o mercado nacional, impondo uma nova função para Mato Grosso na divisão regional do trabalho. Portanto, foi sob o domínio da lógica de produção e consumo de mercadorias que Campo Grande começou a assimilar papéis urbanos e a tomar forma de cidade.

Marx, logo no início do primeiro capítulo de *O capital*, afirma que *a mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie*<sup>26</sup>, sejam essas necessidades fisiológicas ou criadas pela imaginação do homem. Mas, mesmo tendo a utilidade de satisfazer as necessidades do homem, a mercadoria tem em seu fim a produção de riquezas e, por conta disso, na sociedade capitalista, toda riqueza produzida toma a aparência de um imenso rol de mercadorias.

Mesmo parecendo uma coisa trivial, simples, evidente, a mercadoria, esconde, dentro de si, segredos que, após revelados, deixam

---

<sup>25</sup> Atual 26 de Agosto, foi a primeira rua de Campo Grande e concentrou todo o comércio da vila até o advento da planta de Nilo Barém. Durante muito tempo ficou conhecida como Rua Velha, embora fosse oficialmente batizada de Afonso Pena..

<sup>26</sup> MARX, Karl. *O capital...* p. 165



transparecer uma coisa complicada, ainda segundo Marx, cheia de *sutilezas metafísicas e manhas teológicas* (p. 197). Ela, enquanto forma, carrega o enigma do seu conteúdo, composto não só por matéria prima, técnica e trabalho, mas também por idéias. Este mistério, por sua vez, consiste no fato de que a forma mercadoria, reflete para os homens a relação social que eles têm com o produto do seu próprio trabalho, como se essa fosse uma relação externa aos dois, ou seja, como se fosse uma relação entre objetos. É por meio desse emaranhado de mistérios, enigmas e segredos que os produtos do trabalho do homem se tornam mercadorias, ao mesmo tempo em que são coisas físicas, metafísicas ou sociais.

A forma mercadoria não tem nada a ver com a natureza física da matéria que a originou. Na verdade, toma forma de relação entre coisas, uma relação que é social entre os próprios homens, na medida em que ela é a relação de valor dos produtos de trabalho.

Uma mercadoria se relaciona com outra mercadoria, tendo o seu valor como parâmetro. E como o seu valor é determinado pela quantidade de trabalho socialmente executado na sua realização, significa que, no fundo, aquilo que aparece como uma relação entre coisas, na verdade, é uma relação entre quantidade de trabalho humano realizado ou, melhor dizendo, entre homens.

Marx chama de fetichismo o fato de produtos realizados pelo trabalho do homem parecerem ser dotados de vida própria e se relacionarem entre si e com os homens. E é a socialização do trabalho, executado para realização da mercadoria, que dá a ela esse caráter fetichista.

Relacionando essa discussão com o objeto de estudos em questão, observa-se que, em Campo Grande, por muitas décadas, a rua 14 de Julho foi o lugar onde o fetiche da mercadoria tornou-se mais visível. De uma forma mais ampla, pode-se dizer que é nas ruas, nas suas vitrines, ou mesmo nos mostruários ambulantes em que se transformam as pessoas, com suas roupas, seus acessórios, seus automóveis, que as mercadorias conseguem exercer todo o seu fascínio sobre os homens, relacionando-se, desta forma, com eles e com as outras mercadorias. Henri Lefebvre afirma *que a rua oferece um espetáculo e é só espetáculo* e aquele que se apressa e se afoba para chegar a

algum lugar, *não vê este espetáculo, é um simples extra*<sup>27</sup>. Milton Santos, no último capítulo do livro *A Natureza do Espaço*, fez um raciocínio parecido com o de Lefebvre quando escreveu sobre o homem lento.

A rua passa a ser, assim, o principal local onde todas as mercadorias são oferecidas, para que possa haver a relação fetichista entre objetos.

Apesar de tudo isso, devo novamente mencionar que a mercadoria só é efetivamente realizada quando se efetua a troca e, para que isso possa acontecer, é necessário que os objetos de uso sejam produzidos pelos trabalhos privados, independentes uns dos outros. Isso tudo forma o trabalho social, que só pode ser considerado como tal, por intermédio das relações que a troca estabelece entre as mercadorias e, por meio delas, a relação entre os seus produtores. É quando o homem passa a procurar no mercado todos os bens para satisfazer as suas necessidades, ou dito de outra forma, é somente quando a troca toma importância suficiente, a tal ponto que as coisas úteis sejam fabricadas apenas para serem trocadas, que acontece a separação do produto do trabalho entre coisa útil e coisa de valor, isto é, mercadoria.

Somente dentro da troca, os produtos recebem uma objetividade de valor socialmente igual, separada da sua objetividade de uso, fisicamente diferenciada.<sup>28</sup>

É nesse contexto que a Rua 14 de Julho deve ser compreendida: como um importante elemento espacial de circulação para a efetivação da troca e para a realização do trabalho social total. Ela, assim como todas as outras coisas que compõem a estrutura urbana, está inserida dentro dos processos de produção e circulação de mercadorias, que devem ser entendidos como criação de mais-valia.

Ao mesmo tempo em que possibilita todo esse emaranhado de relações entre objetos e seres, a mercadoria, por ser portadora de valor, viabiliza, como já foi dito, a incorporação de uma parcela desse valor ao lugar onde ela se realiza. Assim, com o aumento do número de comerciantes e com a chegada do trem e o inevitável aumento da circulação de mercadoria pela 14

---

<sup>27</sup> LEFEBVRE, Henri. *De lo rural a lo urbano...* p. 94

<sup>28</sup> MARX, Karl. *O Capital...* p. 199

de Julho, maiores foram as possibilidades da valorização daquela parte da cidade e da criação de uma nova mercadoria, daquilo que Milton Santos chamou de espaço valor, escrevendo:

Estamos diante de um espaço-valor, mercadoria cuja aferição é a função de sua prestabilidade ao processo produtivo e da parte que toma na realização do capital. Por isso nas cidades (como, de resto, nos demais subespaços nacionais), as diversas frações do território não têm o mesmo valor e, igualmente, estão mudando de valor.<sup>29</sup>

A consequência disso foi que a Rua 14 de Julho passou a ser a mais procurada das ruas de Campo Grande, para a efetivação de trocas. Com lojas preparadas para o abastecimento de toda a região, pois *vendiam de tudo lá. Sal, querosene, gasolina... arame farpado, roupas, tudo que era interessante para Campo Grande e para as fazendas da redondeza... Dali saíam as carretas para a região, até Rio Brilhante, até Terenos, até essas outras cidades que compravam na Casa Calarge, que era dos meus tios*<sup>30</sup>. Ao mesmo tempo, ela passou a concentrar também a vida social, política e cultural da cidade, até os dias de hoje, como comenta Gabura um antigo comerciante da 14 de Julho, hoje estabelecido no shopping, mas nascido e criado naquela rua, onde afirma até ter jogado bola:

A rua 14 foi palco de quase todas as manifestações social e política de Campo Grande... a rua 14 foi um marco e continua até agora sendo uma rua privilegiada do comércio e dos movimentos... pode-se ver; os sem terras aparecem - rua 14, funcionários em greve - rua 14, os comícios - rua 14, então a rua 14 continua sendo o que era há 40, 50 anos atrás.

#### **4. A rua 14 de Julho nos dias atuais e as novas manifestações de centralidade**

O plano urbano ortogonal de Campo Grande, com ruas e calçadas largas e retas, permite um espalhamento das atividades comerciais, do trânsito de pessoas e automóveis e principalmente da circulação de mercadorias, pelos seus diversos logradouros, especialmente aqueles da área central. Mas, apesar desta característica, é possível identificar os três quarteirões da 14 de Julho, entre a avenida Afonso Pena e a rua Cândido Mariano, juntamente com o quarteirão da rua Dom Aquino, entre a 14 de Julho

---

<sup>29</sup> SANTOS, Milton. *Espaço e Método...* p. 61/62

<sup>30</sup> Gabriel Spipe Calarge – o Gabura, entrevista concedida em 04.04.2001.

e a avenida Calógeras, como os interstícios de maior movimentação de pedestres de todo o perímetro urbano campo-grandense (mapa 1).

Esse grande fluxo de pessoas, existente basicamente entre as 8 e 19 horas, indica a existência ainda hoje de uma centralização das atividades econômicas da cidade no seu quadrilátero central e a rua 14 de Julho é a via que melhor espelha esta concentração.

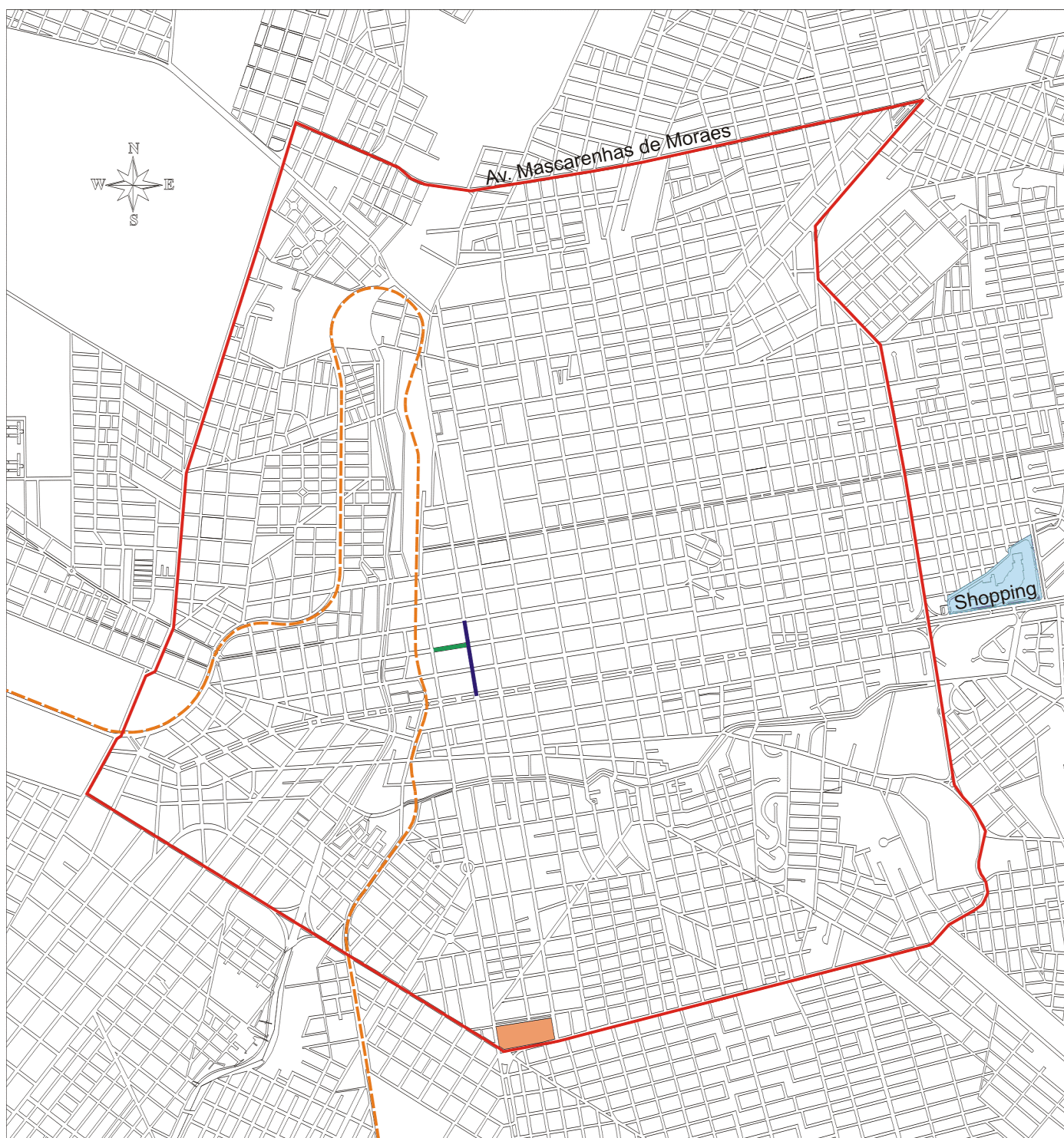
Retomando a já citada afirmação de Milton Santos de que o espaço geográfico é o resultado das articulações dialéticas entre o trabalho morto e o trabalho vivo, pode-se dizer que é nas cidades e nas suas áreas centrais, principalmente, que essas articulações acontecem com maior intensidade. Como já afirmei no item anterior, no modo capitalista de produção, a mercadoria, desde a sua produção até o seu consumo, passando pela circulação, é o principal elo das articulações entre os trabalhos referidos por Santos. Assim, nesse modo de produção, as ações do homem na transformação da natureza e conseqüente criação do espaço artificial, continuando com afirmações de Milton Santos<sup>31</sup>, são tão mais intensas quanto mais intensas forem a produção, a circulação e o consumo da mercadoria. Não existe, portanto, nenhuma heresia em afirmar que, numa cidade sem grande tradição em produzir mercadorias, como é o exemplo de Campo Grande, as maiores interações entre trabalho vivo e trabalho morto se dão nos locais onde acontece a maior concentração das atividades de consumo, no caso, o seu quadrilátero central.

Desta forma, a grande circulação de mercadorias provenientes da situação de entreposto comercial exercida por Campo Grande, após a chegada da ferrovia, estabeleceu uma dinâmica de fluxos de pessoas e dinheiro na região central da cidade que resultou numa valorização do lugar. Em outras palavras, a mercadoria carrega consigo uma quantidade de valor que, em parcelas, é incorporado aos lugares por onde circula. Por isso, onde houver maior circulação e consumo de mercadorias maior será a incorporação da parcela de valor que ela carrega, resultando na valorização do lugar. Em Campo Grande, isso acontece na sua área central e com mais intensidade na rua 14 de Julho.

---

<sup>31</sup> SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado...* p. 42

MAPA 1  
CAMPO GRANDE: ÁREA COM MAIOR PREÇO POR M² DOS IMÓVEIS TERRITORIAIS



Escala 1:32000

Fonte: PLANURB

# LEGENDA

- |                                                                                                    |                         |                                                                                             |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <span style="border: 2px solid red; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span>     | Região Urbana do Centro | <span style="border-bottom: 2px solid blue; display: inline-block; width: 20px;"></span>    | Rua 14 de Julho   |
| <span style="background-color: #f4a460; display: inline-block; width: 20px; height: 10px;"></span> | Cemitério Santo Antônio | <span style="border-bottom: 2px solid green; display: inline-block; width: 20px;"></span>   | Rua Dom Aquino    |
| <span style="border-bottom: 2px solid gray; display: inline-block; width: 20px;"></span>           | Malha Urbana            | <span style="border-bottom: 2px dashed orange; display: inline-block; width: 20px;"></span> | Linha Ferroviária |

Como foi demonstrado até aqui, ao longo da história de Campo Grande a 14 de Julho foi a rua que aglutinou as principais atividades sociais e econômicas da cidade, criando um ambiente propício à maior circulação de mercadorias e conseqüente realização do consumo. Por esse motivo, analisarei as características econômicas atuais da rua 14 de Julho, principalmente no que se refere aos tipos de atividades desenvolvidas e aos seus reflexos na valorização do espaço. Para tanto, farei as análises considerando a divisão da 14 de Julho em três trechos distintos, como apresentado no primeiro item desta tese, sendo que nos quadros demonstrativos que se seguirão levarão as seguintes denominações: *trecho inicial* – do Cemitério Santo Antônio até a rua 26 de Agosto; *trecho central* – da rua 26 de Agosto até a travessa Themístocles Brasil, que dá acesso à estação ferroviária e *trecho final* – da travessa Themístocles Brasil até a avenida Mascarenha de Moraes. Devo salientar que os pontos de divisão dos trechos foram escolhidos por motivos metodológicos para facilitar didaticamente as argumentações e foram levados em consideração, prioritariamente, os aspectos históricos, mas as divisões reais, em relação aos aspectos econômicos, não são tão rígidas, havendo trechos intermediários onde os aspectos analisados se misturam.

Em pesquisa empírica, quando foram observados cada um dos prédios e lotes em toda a extensão da 14 de Julho, foi constatada a presença de 112 ramos diferentes de atividades, sejam eles de comércio, serviço ou indústria, formando um mosaico representativo da atual dinâmica desenvolvida pela economia campo-grandense na sua região central. São identificados ramos tão diferentes que vão desde funerárias até pequena empresa especializada em manutenção de máquinas de escrever, em plena era da informática, passando por grandes lojas de departamentos e agências bancárias. Ao mesmo tempo, a pesquisa identificou a presença de poucos prédios residenciais, observando-se em todo o percurso da 14 de Julho, a existência de apenas meia dúzia de edifícios com mais de quatro andares. Embora no seu trecho central é que estejam localizados todos esses prédios, sendo dois deles os mais antigos da cidade, somente um tem mais de dez pavimentos.

Esses números, representados nos quadros 1 e 2, demonstram que a 14 de Julho, em praticamente todo o seu percurso, ainda exerce um grande atrativo para as atividades comerciais e que as residências, assim como os lotes vagos, estão limitadas basicamente ao seu trecho final. Este, por sua vez, também apresenta uma área razoável de lotes vagos, principalmente no local onde a 14 de Julho cruza com a avenida Rachid Neder, que está em obras para a ligação com a avenida Ernesto Geisel, mais conhecida como Norte-sul.

| QUADRO 1<br>CAMPO GRANDE: NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR TIPO DE ATIVIDADE DESENVOLVIDA<br>EM CADA TRECHO DA 14 DE JULHO – 2003 |                |                |              |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|--------------|-------|
| Tipo de atividade desenvolvida                                                                                                  | Trecho Inicial | Trecho Central | Trecho Final | Total |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de veículos automotores                                                                       | 31             | 3              | 17           | 51    |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de móveis e decorações                                                                        | 11             | 23             | 0            | 34    |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo da construção civil                                                                           | 5              | 0              | 1            | 6     |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de materiais de escritórios                                                                   | 8              | 0              | 0            | 8     |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de roupas, sapatos e acessórios                                                               | 0              | 83             | 0            | 83    |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de ótica, relógios e jóias                                                                    | 0              | 24             | 0            | 24    |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de fotos, celulares e eletrônicos em geral                                                    | 0              | 11             | 0            | 11    |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de lanchonetes. Restaurantes e lazer                                                          | 14             | 18             | 16           | 48    |
| Com. e serv. Direcionados ao atendimento de fazendas                                                                            | 0              | 0              | 11           | 11    |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de saúde e beleza                                                                             | 8              | 13             | 7            | 28    |
| Profissionais liberais, serviços públicos e prestadoras de serviços                                                             | 27             | 0              | 18           | 45    |
| Outros ramos de comércio                                                                                                        | 7              | 33             | 8            | 48    |
| Outros ramos de serviços e indústrias                                                                                           | 6              | 20             | 6            | 32    |
| Galerias com múltiplas atividades                                                                                               | 0              | 3              | 0            | 3     |
| Subtotal                                                                                                                        | 117            | 231            | 84           | 432   |
| Ambulantes                                                                                                                      | 3              | 5              | 4            | 12    |
| Bancas/barracas                                                                                                                 | 1              | 1              | 2            | 4     |
| Subtotal                                                                                                                        | 4              | 6              | 6            | 16    |
| Tipos de usos                                                                                                                   |                |                |              |       |
| Lotes vagos                                                                                                                     | 3              | 0              | 18           | 21    |
| Prédios desocupados                                                                                                             | 40             | 24             | 37           | 101   |
| Prédios residenciais                                                                                                            | 21             | 12             | 61           | 94    |
| Subtotal                                                                                                                        | 64             | 36             | 116          | 216   |
| Total                                                                                                                           | 185            | 273            | 206          | 664   |

FONTE: pesquisa no local

O quadro 2 representa melhor o volume de cada atividade em cada um dos trechos da rua 14 de Julho.

| <p style="text-align: center;">QUADRO 2<br/>CAMPO GRANDE: REPRESENTATIVIDADE DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS EM CADA<br/>TRECHO DA 14 DE JULHO – 2003</p> |                |                |              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|--------------|
| Tipo de atividade desenvolvida                                                                                                                         | Trecho Inicial | Trecho Central | Trecho Final |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de veículos automotores                                                                                              |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de móveis e decorações                                                                                               |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo da construção civil                                                                                                  |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de materiais de escritórios                                                                                          |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de roupas, sapatos e acessórios                                                                                      |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de ótica, relógios e jóias                                                                                           |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de fotos, celulares e eletrônicos em geral                                                                           |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de lanchonetes. Restaurantes e lazer                                                                                 |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao atendimento de fazendas                                                                                                   |                |                |              |
| Com. e serv. Direcionados ao ramo de saúde e beleza                                                                                                    |                |                |              |
| Profissionais liberais, serviços públicos e prestadoras de serviços                                                                                    |                |                |              |
| Outros ramos de comércios                                                                                                                              |                |                |              |
| Outros ramos de serviços e indústrias                                                                                                                  |                |                |              |
| Galerias com múltiplas atividades                                                                                                                      |                |                |              |
| Ambulantes                                                                                                                                             |                |                |              |
| Bancas/barracas                                                                                                                                        |                |                |              |
| Tipos de usos                                                                                                                                          |                |                |              |
| Lotes vagos                                                                                                                                            |                |                |              |
| Prédios desocupados                                                                                                                                    |                |                |              |
| Prédios residenciais                                                                                                                                   |                |                |              |

De 0% a 20% -  De 21% a 40% -  De 41% a 60% -   
De 61% a 80% -  De 81% a 100% - 

OBS: A soma dos três trechos da rua equivale o total de 100% de cada uma das atividades

Nos quadros 3 ao 5 é possível identificar as diferenças de ocupação nos três trechos da 14 de Julho. No trecho inicial, representado no quadro 3, verifica-se uma ligeira predominância de comércios e serviços voltados ao atendimento de consertos de veículos automotores – motocicletas, automóveis, tratores, etc., com cerca de 17%. Como a avenida Calógeras, no seu trecho paralelo a este da 14 de Julho, já está totalmente segmentada com esse mesmo tipo de atividade desde a década de 1970, o trecho inicial da 14 de julho apresenta-se assim como uma espécie de prolongamento daquela avenida. O mesmo acontecendo com o ramo de tintas e materiais de construção, que mesmo com uma pequena parcela, perto de 3% dos estabelecimentos, também serve como extensão do trecho paralelo da rua 13 de Maio, já bastante segmentado nesse tipo de atendimento.

Embora os comércios e serviços direcionados ao ramo de móveis e decorações representem apenas algo em torno de 6% e o de materiais de escritórios pouco mais de 4%, esses são ramos crescentes neste trecho da 14 de Julho, que pode representar uma possível tendência de segmentação, já que, nos últimos anos, surgiram novos estabelecimentos com esse direcionamento, conjuntamente com a 13 de maio.



Nesse primeiro interstício da 14 de Julho não existem prédios de apartamentos e as poucas residências existentes dividem com os escritórios de profissionais liberais, clínicas médicas e empresas prestadoras de serviços, algumas das muitas casas com bastante tempo de uso, representando um resquício do tempo em que as atividades econômicas em Campo Grande limitavam-se ao seu quadrilátero central e essa era uma área estritamente residencial, não existindo novas construções para esse fim. Como esse pedaço da 14 de Julho só recentemente começou a apresentar uma ocupação comercial mais intensa, ou seja, posterior aos trechos paralelos da avenida Calógeras e da rua 13 de Maio, existem vários prédios ainda desocupados ou que estão em reforma, somando cerca de 22%.

As atividades econômicas desenvolvidas nesse lanço da 14 de Julho, com ramos tão diferenciados e atendimentos específicos a profissionais, não estimulam aos consumidores a prática da entrada em várias lojas, consecutivamente, em busca de melhores preços e diferentes produtos. Como resultado, quando o recuo dos prédios permite, parte das calçadas são utilizadas como estacionamento para os automóveis e praticamente não existem atividades de calçadas, como bancas e ambulantes, representando ambos cerca de 2% dos registros.

| <b>QUADRO 3</b><br><b>CAMPO GRANDE: PORCENTAGEM DOS ESTABELECIMENTOS POR TIPO DE ATIVIDADE</b><br><b>DESENVOLVIDA NO TRECHO INICIAL DA 14 DE JULHO – 2003</b> |                |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|
| Tipo de atividade desenvolvida                                                                                                                                | Trecho Inicial | %      |
| Prédios desocupados                                                                                                                                           | 40             | 21,62  |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de veículos automotores                                                                                             | 31             | 16,76  |
| Profissionais liberais, serviços públicos e outros ramos de prestação de serviços                                                                             | 27             | 14,59  |
| Prédios residenciais                                                                                                                                          | 21             | 11,35  |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de lanchonetes, restaurantes e lazer                                                                                | 14             | 7,57   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de móveis e decorações                                                                                              | 11             | 5,95   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de materiais de escritórios                                                                                         | 8              | 4,32   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de saúde e beleza                                                                                                   | 8              | 4,32   |
| Outros ramos de comércios                                                                                                                                     | 7              | 3,78   |
| Outros ramos de serviços e indústrias                                                                                                                         | 6              | 3,24   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo da construção civil                                                                                                 | 5              | 2,70   |
| Lotes vagos                                                                                                                                                   | 3              | 1,62   |
| Ambulantes                                                                                                                                                    | 3              | 1,62   |
| Bancas/barracas                                                                                                                                               | 1              | 0,54   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo da moda                                                                                                             | 0              | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de ótica, relógios e jóias                                                                                          | 0              | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de fotos, celulares e eletrônicos em geral                                                                          | 0              | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao atendimento de fazendas                                                                                                  | 0              | 0,00   |
| Galerias com múltiplas atividades                                                                                                                             | 0              | 0,00   |
| Total                                                                                                                                                         | 185            | 100,00 |

FONTE: pesquisa no local

Os 1300 metros da 14 de Julho, entre a rua 26 de Agosto e a travessa Themístocles Brasil, que dá acesso à estação ferroviária, é o único dos três trechos analisados que existe desde a primeira planta da cidade de 1909. Como a parte mais antiga da rua, esses 10 quarteirões representam em suas fachadas todas as marcas de um passado grandioso deixadas na paisagem. São prédios antigos que, embora degradados ou quase totalmente desfigurados, ainda demonstram a imponência de outrora. O primeiro deles, na esquina com a rua Cândido Mariano teve a sua obra terminada em 1939, então como o maior e mais elegante prédio da cidade. Levando o nome do seu proprietário José Abraão, nos seus dois andares instalou-se o Hotel Americano, que apesar da precariedade, continua em funcionamento até os dias de hoje, ficando o térreo destinado a algumas lojas. No final da Segunda Guerra Mundial, na esquina com a avenida Afonso Pena, foi construído o primeiro prédio com elevador de Campo Grande. O edifício Olinda que, embora com o funcionamento de uma farmácia no seu nível térreo, encontra-se totalmente desocupado nos demais pisos, ainda mantém suas características originais com quatro pavimentos próprios para escritórios e cobertura, abrigou desde a sua inauguração o Bar Cinelândia, um dos mais importantes pontos de diversão e encontros da elite campo-grandense. O edifício Nakao, no cruzamento com a Dom Aquino, inicialmente tinha o nome de Santa Elisa e foi construído em 1948, exclusivamente para abrigar salas comerciais. Com os seus seis andares, tornou-se o mais alto prédio da cidade, superando o Olinda.

Embora ainda restem outros prédios, também imponentes, ao longo desse trecho da 14 de Julho, como o das Casas Pernambucanas ou o da Casa Said Name, ambos construídos em 1939, os três edifícios anteriormente citados traduzem dupla representação. Ao mesmo tempo em que representavam a riqueza proveniente do grande volume de mercadorias circulantes pela rua, já que eram os maiores e mais suntuosos prédios da cidade nas suas épocas, representam também a importância do trem. Após observações feitas por alguns comerciantes, é possível verificar que os três prédios em questão estão construídos em esquinas e têm a sua fachada principal voltada para o norte, em direção à estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, concretizando assim, em formas arquitetônicas, toda a expectativa que a população da cidade tinha com a chegada do trem.

Talvez a mais importante das marcas deixadas pelo dinamismo econômico, político e social da rua 14 de Julho na sua paisagem, não esteja em nenhum grandioso prédio, mas no chão, ou melhor dizendo, no seu asfalto. Ela começou a ser asfaltada pelo método macadame<sup>32</sup>, ainda em 1928, num rasgo de precocidade, se comparada com outras cidades brasileiras daquela época. Segundo Paulo Coelho Machado, o intendente Manoel Joaquim de Moraes, procurando externar toda a satisfação da população do lugar com o início das obras, exclamou:

Com a execução deste extraordinário melhoramento, que há longo tempo constituía uma das mais acariciadas aspirações do nosso povo, remove o último obstáculo que ainda entrava a marcha brilhante do seu desenvolvimento.<sup>33</sup>

Nos dias atuais, como pode ser observado no quadro 4, o trecho central da 14 de Julho apresenta uma forte concentração de comércios e serviços direcionados para o ramo da moda, representando mais de 30% dos itens registrados na pesquisa. Se forem adicionados às lojas de roupas, sapatos e acessórios, os estabelecimentos que vendem óculos, relógios e jóias, que também estão diretamente ligados à moda, esse percentual chega próximo aos 40%.

Os mais de 8% dos itens que representam os estabelecimentos, que estão direcionados ao ramo de móveis e decorações, diferem substancialmente daqueles apontados no trecho inicial, pois dizem respeito às lojas voltadas para venda de artigos populares – Casas Bahia por exemplo – com variadas formas de financiamentos, amplamente divulgadas nos meios de comunicação.

Se a esses três tipos de atividades econômicas, forem somados os bares, restaurantes e lanchonetes, típicos de centro de cidades e ainda os

---

<sup>32</sup> processo de pavimentação inventado na Inglaterra por Mac Adam, constituído de uma ou mais camadas de pedra britada, compactada por máquinas pesadas, adicionada de piche ou massa asfáltica.

<sup>33</sup> MACHADO, Paulo Coelho. *A Rua Principal...* p. 21/22

Cabe ressaltar que o asfalto chegou em Campo Grande, antes mesmo do paralelepípedo, que só foi utilizado em 1947 nas imediações da estação ferroviária, incluindo a travessa de acesso e a travessa da vila dos ferroviários, assim com na rua Y Juca Pirama (atual Cândido Mariano), do outro lado do córrego Segredo. Atualmente, esse tipo de calçamento resta apenas nas imediações da antiga estação do trem, sendo que na rua Cândido Mariano, durante a década de 1970, retiraram-se os paralelepípedos e o seu canteiro central, substituindo-os pelo calçamento asfáltico e uma faixa pintada ao centro, dando-se sempre a desculpa de que os mesmos atrapalhavam o trânsito. Interessante que no início da década de 1990, a prefeitura foi obrigada a reconstruir o canteiro central, desta vez já sem as frondosas árvores de outrora e novamente a desculpa foi a melhor circulação de veículos.

estabelecimentos voltados ao comércio de celulares, fotos e eletrônicos em geral, tem-se um percentual próximo de 60% de atividades que refletem diretamente nas calçadas do trecho central da rua 14 de Julho. Elas possibilitam uma intensa movimentação de pedestres, que entrando e saindo das lojas, em busca de variedades e preços menores, atraem vendedores ambulantes de pequenas peças vendidas nas próprias mãos e de entregadores de panfletos com todos os tipos de ofertas e promoções.

| <p style="text-align: center;">QUADRO 4</p> <p style="text-align: center;"><b>CAMPO GRANDE: PORCENTAGEM DOS ESTABELECIMENTOS POR TIPO DE ATIVIDADE DESENVOLVIDA NO TRECHO CENTRAL DA 14 DE JULHO – 2003</b></p> |                |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|
| Tipo de atividade desenvolvida                                                                                                                                                                                  | Trecho Central | %             |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo da moda (roupas, sapatos, acessórios, etc.)                                                                                                                           | 83             | 30,40         |
| Outros ramos de comércios                                                                                                                                                                                       | 33             | 12,09         |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de ótica, relógios e jóias                                                                                                                                            | 24             | 8,79          |
| Prédios desocupados                                                                                                                                                                                             | 24             | 8,79          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de móveis e decorações                                                                                                                                                | 23             | 8,42          |
| Outros ramos de serviços e indústrias                                                                                                                                                                           | 20             | 7,33          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de lanchonetes, restaurantes e lazer                                                                                                                                  | 18             | 6,59          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de saúde e beleza                                                                                                                                                     | 13             | 4,76          |
| Prédios residenciais                                                                                                                                                                                            | 12             | 4,40          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de fotos, celulares e eletrônicos em geral                                                                                                                            | 11             | 4,03          |
| Ambulantes                                                                                                                                                                                                      | 5              | 1,83          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de veículos automotores                                                                                                                                               | 3              | 1,10          |
| Galerias com múltiplas atividades                                                                                                                                                                               | 3              | 1,10          |
| Bancas/barracas                                                                                                                                                                                                 | 1              | 0,37          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo da construção civil                                                                                                                                                   | 0              | 0,00          |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de materiais de escritórios                                                                                                                                           | 0              | 0,00          |
| Comércios e serviços direcionados ao atendimento de fazendas                                                                                                                                                    | 0              | 0,00          |
| Profissionais liberais, serviços públicos e outros ramos de prestação de serviços                                                                                                                               | 0              | 0,00          |
| Lotes vagos                                                                                                                                                                                                     | 0              | 0,00          |
| <b>Total</b>                                                                                                                                                                                                    | <b>273</b>     | <b>100,00</b> |

FONTE: pesquisa no local

Na planta do rocio, elaborada em 1909, pelo engenheiro militar Tenente Themístocles Brasil, é possível identificar que o trecho final da 14 de Julho, a partir da estação do trem, surgiu como prolongamento da rua para o norte, através de uma das várias estradas boiadeiras que de Campo Grande seguiam em todas as direções rumo às fazendas de gado. Atualmente, servindo de acesso aos bairros da região norte da cidade, à Universidade Católica Dom Bosco e às saídas para as cidades de Rochedo, Corguinho e Rio Negro, esse lance está passando por grandes transformações devido às obras de prolongamento da avenida Ernesto Geisel. Com as obras, algumas chácaras estão sendo loteadas e novos condomínios de apartamentos estão preenchendo as áreas até então desocupadas. Mesmo assim, este é o trecho

da 14 de Julho que apresenta maior número de lotes vagos, com cerca de 9% dos itens relacionados, ou quase 86 % de todos os lotes vagos ao longo da 14 de Julho.

Como pode ser observado no quadro 5, as maiores incidências de itens da pesquisa referem-se aos prédios residenciais, que chegam próximo de 30%. Como esse trecho abrange uma grande área de propriedade da Rede Ferroviária Federal, contendo armazéns, oficinas e casas dos ferroviários, o número de prédios desocupados alcança um índice de quase 18%. Para isso, contribuem também alguns armazéns, antes destinados ao comércio atacadista que, depois da decadência ocorrida no transporte ferroviário da região, foram desativados.

Observa-se que escritórios de profissionais liberais e algumas empresas prestadoras de serviços são as atividades econômicas com maior índice de porcentagem apresentado na pesquisa, menos de 9%, mas os ramos direcionados ao atendimento de proprietários rurais, como: selarias, lojas de ferragens, fábricas de botinas e lojas de insumos agropecuários, que já representam pouco mais de 5% dos itens pesquisados, começam a despontar nessa área que apresenta uma facilidade de trânsito e estacionamento de camionetas e caminhões.

| <b>QUADRO 5</b><br><b>CAMPO GRANDE: PORCENTAGEM DOS ESTABELECIMENTOS POR TIPO DE ATIVIDADE</b><br><b>DESENVOLVIDA NO ÚLTIMO TRECHO DA 14 DE JULHO – 2003</b> |              |        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------|
| Tipo de atividade desenvolvida                                                                                                                               | Trecho Final | %      |
| Prédios residenciais                                                                                                                                         | 61           | 29,61  |
| Prédios desocupados                                                                                                                                          | 37           | 17,96  |
| Profissionais liberais, serviços públicos e outros ramos de prestação de serviços                                                                            | 18           | 8,74   |
| Lotes vagos                                                                                                                                                  | 18           | 8,74   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de veículos automotores                                                                                            | 17           | 8,25   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de lanchonetes, restaurantes e lazer                                                                               | 16           | 7,77   |
| Comércios e serviços direcionados ao atendimento de fazendas                                                                                                 | 11           | 5,34   |
| Outros ramos de comércios                                                                                                                                    | 8            | 3,88   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de saúde e beleza                                                                                                  | 7            | 3,40   |
| Outros ramos de serviços e indústrias                                                                                                                        | 6            | 2,91   |
| Ambulantes                                                                                                                                                   | 4            | 1,94   |
| Bancas/barracas                                                                                                                                              | 2            | 0,97   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo da construção civil                                                                                                | 1            | 0,49   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de móveis e decorações                                                                                             | 0            | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de materiais de escritórios                                                                                        | 0            | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo da moda                                                                                                            | 0            | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de ótica, relógios e jóias                                                                                         | 0            | 0,00   |
| Comércios e serviços direcionados ao ramo de fotos, celulares e eletrônicos em geral                                                                         | 0            | 0,00   |
| Galerias com múltiplas atividades                                                                                                                            | 0            | 0,00   |
| Total                                                                                                                                                        | 206          | 100,00 |

FONTE: pesquisa no local

Inicialmente o título deste item deveria ser: *A rua 14 de Julho nos dias atuais e a manifestação de novas centralidades*, no qual se abordaria a atual situação da economia na rua 14 de Julho, a sua perda de importância e o surgimento de novas centralidades em Campo Grande, principalmente após a inauguração do shopping Campo Grande. Mas, ao curso da pesquisa fui me convencendo de que deveria retratar a confirmação da importância econômica da rua 14 de Julho, mesmo com o surgimento de novas centralidades, daí a mudança do título.

Até agora, demonstrei apenas a concreta segmentação do trecho central da rua, em ramos relacionados com o cotidiano diário da população da cidade; uma tímida segmentação em estabelecimentos que atendem ao conserto de veículos automotores e uma tendência do crescimento de comércios e serviços relacionados com móveis e decorações no trecho inicial e uma situação ainda indefinida no trecho final que agora começa a passar por maiores transformações indicando uma tímida tendência ao ramo de produtos agropecuários e atendimento de fazendas.

No livro *Geografia Crítica: a valorização do espaço*, Antônio Carlos Robert de Moraes e Wanderley Messias da Costa, partindo do trabalho como categoria principal das suas análises, argumentam que o homem, por sua capacidade de trabalho, cria e transfere valor e *que a sociedade relaciona-se com o seu espaço material e todas as coisas que ele contém, através de um permanente processo de valorização* (p. 119). Para os autores, em qualquer época e em qualquer lugar, a própria existência da sociedade estabelece valorização no espaço e cada modo de produção tem a sua forma própria de valorização.

Venho utilizando até aqui a argumentação de que, no modo capitalista de produção, a circulação de mercadorias é o principal elemento na valorização do espaço geográfico, assim como, vice-versa, a espacialidade tem participação fundamental na realização da mercadoria. Ainda segundo Moraes e Costa:

No capitalismo, em particular, a produção de mercadorias está intimamente associada a uma intensificação da circulação, pois é nesta que aquela se realiza. Amplia-se a importância da espacialidade na definição do valor (p. 129).

A partir desta lógica, certamente, o preço dos imóveis passa a ser um bom referencial para medição da importância de uma determinada área na

realização da mercadoria, pois áreas com maior circulação de mercadorias incorporam em si parte da realização do valor dessas mercadorias e adquirem maior preço no mercado imobiliário, incentivando um uso maior com atividades comerciais, inibindo por sua vez, o uso residencial. Ao mesmo tempo, essa situação possibilita novos investimentos que se tornam responsáveis pela melhoria nas condições de circulação de mercadorias e no conseqüente aumento da incorporação de valor.

Utilizando dos preços médios dos imóveis usados pela Prefeitura Municipal de Campo Grande como referência para a cobrança do imposto territorial, os quadros seguintes demonstram a diferença entre rua 14 de Julho e os demais logradouros da cidade.

No quadro 6, é feita uma comparação do preço do m<sup>2</sup> territorial dos trechos da 14 de Julho com a avenida Calógeras e a rua 13 de Maio, suas principais paralelas. Nele, verifica-se que, em todo o trecho inicial, ela tem o preço do m<sup>2</sup> inferior às outras duas, isso se deve, principalmente, pelo fato dessa área ter uma ocupação econômica posterior, sem ainda ter uma clara definição de qual segmento será majoritário, enquanto aquelas já estão bastante segmentadas há algum tempo.

| <b>QUADRO 6</b><br><b>CAMPO GRANDE: PREÇO MÉDIO DO M<sup>2</sup> TERRITORIAL NOS TRECHOS DA 14 DE JULHO E RUAS PARALELAS – 2003</b> |             |            |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------|-----------|
| Trechos da 14 de Julho e ruas paralelas                                                                                             | 14 de Julho | 13 de Maio | Calógeras |
| Trecho inicial                                                                                                                      |             |            |           |
| Trav. Mário Corrêa até Avenida Fernando Corrêa da Costa (1)                                                                         | R\$ 95,00   | R\$110,00  | R\$100,00 |
| Trecho central                                                                                                                      |             |            |           |
| Avenida Fernando Corrêa da Costa até Rua 15 de Novembro                                                                             | R\$ 150,00  | R\$200,00  | R\$190,00 |
| Rua 15 de Novembro até Avenida Afonso Pena                                                                                          | R\$ 300,00  | R\$500,00  | R\$190,00 |
| Avenida Afonso Pena até Rua Cândido Mariano                                                                                         | R\$1.100,00 | R\$850,00  | R\$240,00 |
| Rua Cândido Mariano até Avenida Maracaju                                                                                            | R\$ 580,00  | R\$400,00  | R\$240,00 |
| Avenida Maracaju até Rua Antônio Maria Coelho                                                                                       | R\$ 320,00  | R\$270,00  | R\$240,00 |
| Rua Antônio Maria Coelho até Avenida Mato Grosso (1)                                                                                | R\$ 320,00  | R\$270,00  | R\$215,00 |
| Trecho final                                                                                                                        |             |            |           |
| Avenida Mato Grosso até Travessa Eduardo Gomes                                                                                      | R\$ 120,00  | R\$100,00  | (2)       |
| Travessa Eduardo Gomes até Travessa Guia Lopes                                                                                      | R\$ 80,00   | R\$ 70,00  | (2)       |
| Travessa Guia Lopes até Avenida Euler de Azevedo                                                                                    | R\$ 70,00   | R\$ 70,00  | (2)       |
| Avenida Euler de Azevedo até Avenida Mascarenha de Moraes                                                                           | R\$ 60,00   | (2)        | (2)       |

FONTE: SEMUR/Divisão de Fiscalização e Avaliação Imobiliária.

- (1) Como o cadastro da SEMUR não segue os mesmos pontos que selecionei para a divisão dos trechos da 14 de Julho, escolhi as avenidas Fernando Corrêa da Costa e Mato Grosso por serem as que melhor representam a divisão dos trechos citados.
- (2) Trechos não existentes.

Por outro lado, os quarteirões entre a avenida Afonso Pena e a rua Cândido Mariano são aqueles que apresentam o maior preço por metro quadrado da cidade, indicando um valor médio de R\$ 1.100,00, justamente onde a 14 de Julho apresenta-se mais segmentada no atendimento ao ramo da moda, de móveis populares e de algumas grandes lojas de departamentos, além de óticas, estúdios fotográficos, relojoarias e lojas de celulares.

No interstício central da 14 de julho, encontram-se todos os seis edifícios nela localizados, dos quais: um situa-se dentro das instalações do Colégio Dom Bosco e serve como moradia dos padres salesianos; três deles destinam-se a galerias ou escritórios e dois, dos quais o único com mais de dez andares, são de ocupação mista, com apartamentos após um determinado andar. Dos prédios citados, dois estão totalmente desocupados nos seus andares acima do térreo e outros dois apresentam sinais de decadência e má conservação. Para completar o quadro, é importante salientar que a última construção com mais de cinco andares feita na 14 de Julho é datada da década de 1970. Todas essas situações reforçam a idéia de Paulo Coelho Machado quando, comentando sobre a construção do edifício Nakao e a existência de poucos prédios altos na 14 de Julho, afirmou:

De lá para cá não surgiram mais que dois ou três prédios altos na rua 14. Constituída de lojas de elevado valor comercial, não compensa, por certo, a transformação, só para aumentar a parte aérea, quando o que vale mesmo é o chão.<sup>34</sup>

Faz-se necessário observar que, das ruas centrais, paralelas à 14 de Julho, embora a 13 de Maio já tenha um número significativo de edifícios, tanto comerciais, quanto residenciais, a avenida Calógeras e a rua Rui Barbosa apresentam números insignificantes dessas edificações, inferiores mesmo aos da 14 de Julho. O que se observa em Campo Grande é que, no seu quadrilátero central, as construções de prédios com mais de cinco andares são muito limitadas e estão, na sua maioria, situadas nas ruas que cruzam a 14 de Julho.

Ainda utilizando o preço médio dos imóveis territoriais, verifica-se, no quadro 7, que das ruas que cruzam a 14 de julho no seu trecho central, somente a Dom Aquino consegue ter um preço igual àquele praticado na 14 de

---

<sup>34</sup> MACHADO, Paulo Coelho. *A Rua Principal...* p. 64



Julho, mesmo assim em apenas dois quarteirões entre a avenida Calógeras e a rua 13 de Maio, ficando as quadras restantes com preços similares àqueles praticados nas outras ruas do centro.

A avenida Afonso Pena tem também o m<sup>2</sup> com preço diferenciado dos demais logradouros, mas essa avenida mereceria um estudo separado, pois com mais de nove quilômetros de extensão, ela atravessa toda a região central de Campo Grande, no seu sentido leste-oeste, tornando-se na mais importante via de ligação do centro com os bairros nestes dois sentidos. Além de servir como o mais importante acesso ao shopping Campo Grande, a avenida Afonso Pena torna-se passagem *obrigatória para todos aqueles que procuram algum tipo de divertimento noturno pois, ao mesmo tempo em que atravessa o núcleo central da cidade dividindo-o ao meio, oferece também uma grande variedade de opções*<sup>35</sup>. Essas características criaram áreas com preços do m<sup>2</sup> bastante distinto ao longo da Afonso Pena, que vão desde R\$ 100,00 no seu final, até os mais caros, R\$ 800,00 quando cruza com a 14 de Julho, reforçando a idéia de centralização das atividades econômicas da 14 de Julho.

| <p style="text-align: center;">QUADRO 7</p> <p style="text-align: center;"><b>CAMPO GRANDE: PREÇO MÉDIO DO M<sup>2</sup> TERITORIAL DAS RUAS QUE CRUZAM A 14 DE JULHO NA ÁREA CENTRAL – 2003</b></p> |                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                      | Trechos entre Av. Calógeras e Rua Pedro Celestino |
| Avenida Fernando Corrêa da Costa                                                                                                                                                                     | R\$ 125,00                                        |
| Rua 26 de Agosto                                                                                                                                                                                     | R\$ 200,00                                        |
| Rua 7 de Setembro                                                                                                                                                                                    | R\$ 200,00                                        |
| Rua 15 de Novembro                                                                                                                                                                                   | R\$ 200,00                                        |
| Avenida Afonso Pena                                                                                                                                                                                  | R\$ 800,00                                        |
| Rua Barão do Rio Branco                                                                                                                                                                              | R\$ 240,00                                        |
| Rua Dom Aquino (entre Calógeras e 13 de Maio)                                                                                                                                                        | R\$ 1.100,00                                      |
| Rua Dom Aquino (entre 13 de Maio e Pedro Celestino)                                                                                                                                                  | R\$ 300,00                                        |
| Rua Cândido Mariano                                                                                                                                                                                  | R\$ 280,00                                        |
| Rua Maracaju                                                                                                                                                                                         | R\$ 240,00                                        |
| Rua Antônio Maria Coelho                                                                                                                                                                             | R\$ 200,00                                        |
| Avenida Mato Grosso                                                                                                                                                                                  | R\$ 165,00                                        |

FONTE: SEMUR/Divisão de Fiscalização e Avaliação Imobiliária.

Outra área que tem características de centralidade, que é o caso do Shopping Campo Grande, também apresenta o preço do m<sup>2</sup> bem inferior àquele praticado no trecho central da 14 de Julho, conforme pode ser visto no

<sup>35</sup> OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Nas ruas da cidade...* p. 132

quadro 8. Observa-se que, das cinco áreas ao redor do shopping, apresentadas no quadro, o Bairro Cachoeira é aquele que apresenta o maior nível de ocupação comercial e, no entanto, tem o preço do m<sup>2</sup> de apenas R\$ 70,00, significando algo inferior a 10% daquele mais alto da 14 de Julho. Mesmo a avenida Afonso Pena que, na altura do shopping Campo Grande, apresenta fortes empreendimentos comerciais, como o shopping Pátio Avenida, tem o preço do m<sup>2</sup> inferior a 25% daquele apresentado nos principais quarteirões da 14 de Julho.

| QUADRO 8<br>CAMPO GRANDE: PREÇO MÉDIO DO M <sup>2</sup> TERRITORIAL DAS REGIÕES AO REDOR DO SHOPPING<br>CAMPO GRANDE COM MAIOR INCIDÊNCIA DE COMÉRCIO – 2003 |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Avenida Afonso Pena (entre Av. Ceará e Rua Paulo Coelho Machado)                                                                                             | R\$ 240,00 |
| Bairro Chácara Cachoeira                                                                                                                                     | R\$ 70,00  |
| Bairro Chácara Cachoeira II                                                                                                                                  | R\$ 75,00  |
| Bairro Miguel Couto                                                                                                                                          | R\$ 70,00  |
| Bairro Vivendas do Bosque                                                                                                                                    | R\$ 110,00 |

FONTE: SEMUR/Divisão de Fiscalização e Avaliação Imobiliária.

A análise das informações até aqui expostas indica a existência de uma forte centralização das atividades comerciais de Campo Grande no seu quadrilátero central, principalmente no lanço da rua 14 de Julho entre a avenida Afonso Pena e a rua Cândido Mariano, provocando uma aguçada centralidade no período comercial das 8 às 19 horas. A valorização do espaço, espelhada pelo preço dos imóveis no centro da cidade e, particularmente, no interstício citado, afugenta dessa área empreendimentos imobiliários com fins residenciais. Essa ausência de moradias, aliada às novas práticas cotidianas da população, provoca um total esvaziamento da 14 de Julho no período noturno, fazendo com que, depois das 19 horas, a sua expressão de centralidade seja transferida para outros locais, principalmente para a avenida Afonso Pena que, dentre outras coisas, abriga dois shoppings centers.

Outro importante indicador dessas centralidades é a movimentação de estabelecimentos comerciais entre o centro e o shopping. Logo na sua inauguração, houve grande incidência de abertura de filiais de lojas do centro no shopping Campo Grande; em alguns casos até mesmo o fechamento da unidade do centro. Mas, atualmente, acontece processo inverso, havendo lojas que originalmente nasceram no shopping e que foram

migrando ou abrindo filiais no centro, como são os casos das lojas de moda jovem Maffia, Jet Line, Bumerang, Levi's, dentre outras. Existem, também, lojas que abriram filiais no shopping e que depois fecharam, cujas Casas Bahia são o melhor exemplo ou ainda a situação das Lojas Americanas, que embora planejassem a abertura de uma grande filial no shopping desde a sua inauguração, somente agora concretiza o projeto, o que obrigou a direção do shopping a transformar em espaço de eventos, durante quase 15 anos, o local destinado a ela.

## CONCLUSÃO

“Deixo em testamento  
Estas últimas palavras sobre a casa da 14.  
Que a casa  
Foi-se no vento.”

*Casa da 14 – Raquel Naveira*

O local onde situa a cidade de Campo Grande, teve um forte incremento para o seu povoamento, quando da iniciativa de José Antônio Pereira que, da cidade de Monte Alegre, na província de Minas Gerais, após uma primeira viagem de reconhecimento, resolveu trazer sua família e mais um grupo de amigos para uma nova terra, em busca de melhores condições de vida. Inicialmente, da empreitada do mineiro, iniciada em 1872, resultou, por mais de três décadas, apenas uma porção de ranchos que, alinhados um ao lado do outro, tomavam o formato de uma única rua. Portanto, do período anterior a 1909, quando foi projetada e implantada a planta do engenheiro Nilo Javari Barém, é impossível escrever sobre a rua 14 de Julho, simplesmente pela sua inexistência.

Mas, dos estudos desse período, pude pinçar a gênese de um conjunto de fatores, conjunturas, acontecimentos e investimentos que, em escalas local, nacional e internacional, terminaram por alçar aquele pequeno assentamento quase familiar de ranchos, à situação de capital do atual Estado de Mato Grosso do Sul e de uma das mais importantes cidades do Centro-Oeste brasileiro. Assim, a inserção do imenso território de Mato Grosso, ainda uno, ao mercado internacional de trocas e a localização do pequeno povoado, num entroncamento ligando caminhos em todas as direções, aparecem, nos estudos aqui realizados, como dois importantes elementos do conjunto de fatores citado.

A inserção de Mato Grosso ao mercado internacional de trocas, ocorrido, inicialmente, por meio da navegabilidade do rio Paraguai, possibilitou

que os habitantes do extremo oeste do Brasil, até mesmo dos pequenos vilarejos, como era o caso de Campo Grande no início do século XX, pudessem, além de consumir mercadorias produzidas no além-mar, também exportar, principalmente para a Europa, os produtos dos seus saladeiros. Desta forma, os portos platinos das cidades de Concepción, na vizinha República do Paraguai, e Corumbá, no Brasil, tornaram-se as portas de entrada para as mercadorias vindas dos Estados Unidos e da Europa. Essas mercadorias, por sua vez, eram distribuídas em todo o território mato-grossense, por intermédio de duas rotas de circulação, provenientes de cada uma daquelas cidades que tinham hinterlândia em Campo Grande e podiam chegar até a região do Triângulo Mineiro.

Em outro momento, a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil permitiu a anexação do território mato-grossense ao emergente mercado paulista, desarticulando as ligações que Corumbá tinha com o mercado monopolista platino, com Buenos Aires e Montevideu à sua frente. A partir de 1914, com a inauguração da ferrovia, Campo Grande passou a substituir, paulatinamente, as cidades de Corumbá e Concepción, como porta de entrada das mercadorias que, desde então, passaram a vir pelo trem, tanto do estrangeiro, chegadas no porto de Santos, como do incipiente parque industrial de São Paulo.

Com foi visto ao longo desta tese, a urbanização de Campo Grande se deu, basicamente, pelas articulações advindas da comercialização e consumo de mercadorias, em localizações distantes dos locais onde se processavam a industrialização. Portanto, diferentemente da urbanização ocorrida na Europa, que se baseava na produção e exportação de mercadorias, a urbanização no Brasil ocorreu com base no mercado nacional. Assim, a produção do espaço urbano de Campo Grande estava consubstanciada na recepção, circulação e consumo de mercadorias. A partir dessa concepção, a análise da chegada da ferrovia indica que, criando novas vinculações do comércio campo-grandense com o mercado nacional, ela potencializou a capacidade das articulações entre o comércio e o consumo internamente a Campo Grande, assim como dessa cidade com as outras localizações ao sul do Mato Grosso, na medida em que aguçou o outro elemento citado, ou seja, a sua situação de entroncamento.

A posição de encruzilhada, que permitia a sua ligação com todas as localidades do sul do Mato Grosso, transformou Campo Grande num ponto de referência, tanto para as rotas de mercadorias vindas dos portos citados, assim como para os boiadeiros que pela região transitavam em busca de comprar gado e depois levá-lo para a região de Uberaba, no Triângulo Mineiro. Com a chegada do trem, o comércio campo-grandense se apoderou dessa situação e criou nova lógica de comercialização, desta vez, patrocinada pelo mercado paulista que estabeleceu um novo papel para Mato Grosso na divisão territorial do trabalho, com a formação do mercado nacional.

A localização privilegiada da cidade, a inauguração da estrada de ferro e a escolha do local de construção da estação ferroviária, ao norte do núcleo populacional, foram fatores decisivos para a transformação da 14 de Julho na rua principal de Campo Grande e no mais dinâmico centro comercial de todo o sul do Estado de Mato Grosso. Portanto, eles foram levados em consideração nos estudos da rua 14 de Julho, a partir dos seus aspectos econômicos, sociais e de infra-estrutura urbana, feitos nos três capítulos desta tese.

Embora separados, os aspectos devem ser entendidos como complementares, já que o cotidiano social, a estrutura urbana e a economia, aqui analisados não existem separadamente, pois não é possível entender as relações cotidianas de uma sociedade, sem que se analisem as características estruturais onde elas acontecem e as conjunturas econômicas que resultaram na produção do espaço geográfico e na conseqüente implantação das estruturas. Assim como o inverso também é verdadeiro, pois só se pode analisar a produção do espaço geográfico, levando-se em consideração os fatores sociais, políticos, culturais, econômicos, etc., da sociedade que com ele se relaciona.

Portanto, analisando-se os aspectos sociais contidos no primeiro capítulo, observa-se que a rua 14 de Julho concentrou, por um período superior a sessenta anos, a quase totalidade das principais atividades sociais, políticas e culturais de Campo Grande. Dos cursos carnavalescos do início do século, às grandes manifestações políticas e culturais do final da década de 1970, a população campo-grandense sempre identificou a 14 de Julho como aquela rua onde as coisas aconteciam. As paradas cívicas e militares, os grandes

comícios de campanhas políticas, o *footing* dos jovens nos finais de semana, os passeios, as compras, as procissões religiosas, tudo tinha lugar na 14 de Julho.

A construção do relógio no ponto mais central da cidade, no cruzamento da 14 de Julho com a avenida Afonso Pena, enquanto monumento à modernidade, criou para a sociedade do lugar, uma nova referência de local e hora para todos os tipos de encontros e eventos. Da mesma forma, os influentes comerciantes, reunidos juntamente com os mais importantes políticos da cidade e do estado, que na sua maioria eram comerciantes, pecuaristas ou ambos, nas portas dos seus estabelecimentos comerciais, criaram para a rua 14 de Julho, no imaginário da população campo-grandense, uma identidade de poder, riqueza e decisão.

A sociedade atual ditada por novos tempos, ritmos, anseios, paradigmas e simbolismos; o crescimento de Campo Grande e a conseqüente manifestação de novas centralidades; o surgimento e uso de novas técnicas, proporcionando mais mobilidade ao indivíduo e criando outras formas de sociabilidade, enfim, os novos comportamentos da população campo-grandense, definiram o esvaziamento das atividades sociais na rua 14 de Julho. Por causa dessa nova realidade, ela tornou-se uma rua quase que exclusivamente do consumo, onde as atividades sociais estão geralmente relacionadas com a troca de mercadorias. Nos dias atuais, os desfiles cívicos e militares ou das escolas de samba, são os únicos resquícios das muitas atividades sociais outrora desenvolvidas nas pistas da 14 de Julho.

Com as suas quatro faces transformadas em pontos de ônibus, a praça Ari Coelho, no ponto mais central da 14 de Julho, que já foi até denominada de Passeio Público devido a sua forte função de sociabilidade, hoje restringe-se à frequência de usuários do transporte coletivo e de alguns aposentados que ainda insistem em usá-la para os seus jogos de dominós, sendo obrigados a dividi-la com alguns tipos de desocupados. Nela, alguns shows de pagode, nos finais de tarde das sextas feiras, assim como a concentração para algumas manifestações de protesto ou afirmação política, como as recentes paradas *gay* ou pela paz, acontecem simbolizando as manifestações atuais, típicas dos centros das grandes cidades.

Portanto, as manifestações sociais na rua 14 de Julho mudaram, na mesma proporção em que mudou a forma como o indivíduo na sociedade contemporânea se relaciona com os outros indivíduos e com o espaço no qual está inserido.

Surgida para ser, apenas, mais uma das ruas que comporiam a planta de 1909, com a chegada do trem, a 14 de Julho transformou-se naquela rua para onde destinavam-se os mais importantes investimentos, quer públicos ou privados de Campo Grande. Conforme analisei no capítulo II, pelo menos até a década de 1980, a rua 14 de Julho foi, ao mesmo tempo, o local preferido para a instalação dos principais estabelecimentos comerciais da cidade e motivo permanente de preocupação para as administrações municipais que, constantemente, procuravam adequá-la às novas realidades.

A representação desse tempo ainda pode ser visualizada nas fachadas dos mais imponentes prédios antigos da cidade, todos construídos na 14 de Julho. Alguns deles, localizados em esquinas, têm a sua fachada principal voltada para o norte, demonstrando a importância do trem, pois é naquela direção que se localiza a estação ferroviária, local que, por muito tempo, foi o principal ponto de chegada dos viajantes na cidade.

No final da década de 1920, quando já era considerada a principal rua de Campo Grande, ela recebeu o primeiro asfaltamento da cidade. Desde então, todos os planos de desenvolvimento traziam, no seu bojo, diferentes projetos de intervenção na 14 de Julho, alguns deles, inclusive, completamente fora da realidade. Disso tudo, resultou uma concentração dos fluxos de pessoas, veículos e mercadorias que, conseqüentemente, trouxe maior valorização para a área.

Desde o início da década de 1990, a cidade de Campo Grande vem sofrendo forte mudança na maneira de estruturação do seu espaço urbano. Diversas obras viárias, assim como a implantação do Sistema Integrado de Transporte – SIT, vêm mudando a lógica de hierarquização dos fluxos, de uma forma radial do centro-periferia e periferia-centro, para uma nova hierarquia que busca a interligação das diversas regiões da cidade.

Além disso, a manifestação de novas centralidades, como é o caso da região no fim da avenida Afonso Pena, após a construção do Shopping Campo Grande, criou novos sentidos de fluxos, até mesmo para o SIT. Com



isso, verifica-se uma constante redução da circulação de veículos pela 14 de Julho e, proporcionalmente, a diminuição das tentativas de intervenções. Até mesmo reivindicações constantes dos comerciantes, como a uniformização das calçadas da 14 de Julho, vão sendo deixadas para depois pelos sucessivos governos municipais.

Em relação à economia, a rua 14 de Julho teve o seu apogeu quando os comerciantes nela fixados conseguiam estabelecer a relação de Campo Grande com o mercado de troca em todas as suas escalas. No capítulo III, foi verificada a importância da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tanto na definição de Campo Grande como o mais importante entreposto comercial do Estado de Mato Grosso, assim como na transformação da rua 14 de Julho na rua principal da cidade. A ferrovia estabeleceu a ligação do território mato-grossense com o mercado nacional, ao mesmo tempo em que permitiu que as mercadorias vindas do exterior, e desembarcadas no porto de Santos, chegassem até Campo Grande em substituição àquelas vindas pelo porto de Corumbá e Conceição.

Desse modo, a relação do comércio de Campo Grande com os mercados nacional e internacional, era feita pelos armazéns que, localizados na 14 de Julho, compravam de tudo e revendiam para fazendas e demais localidades da região. Da mesma forma, o comércio de gado que abastecia os mercados nacional e internacional de carne, estabelecia fortes ligações de Campo Grande com as outras localidades do sul do Mato Grosso. Por causa dele, era constante a presença de fazendeiros que buscavam a cidade para embarcar o gado com destino a São Paulo, possibilitando o fortalecimento do mercado local. A constante circulação de mercadorias pela 14 de Julho permitiu a incorporação de parcela do valor de cada uma delas ao espaço urbano campo-grandense e na 14 de Julho em particular, ocasionando a sua valorização e diferenciação em relação às demais ruas da cidade.

O crescimento do parque industrial brasileiro e a conseqüente ampliação do mercado nacional, assim como as ações dos governos brasileiros, principalmente após a década de 1960, que visavam dificultar as importações e facilitar as exportações, resultaram no estreitamento do comércio de Campo Grande. Atualmente, mesmo com a abertura do mercado brasileiro para produtos importados, ocorrida desde o início dos anos 1990, a

14 de Julho perdeu fôlego e viu a sua hegemonia comercial ser dividida com outras regiões da cidade.

O crescimento da cidade, os novos hábitos de consumo da população, assim como o alto grau de mobilidade, proporcionado pelo avanço no uso de novas técnicas, induziram o surgimento de novas centralidades e da setorização do comércio. Nesta nova conjuntura, a rua 14 de Julho representa apenas uma parcela, já bastante setorizada, do comércio de Campo Grande. Nela são comercializados, basicamente, produtos do mercado nacional, que dizem respeito ao cotidiano do indivíduo, como: roupas, sapatos, celulares, móveis, óculos, filmes, etc., destinados aos segmentos de renda mais baixa da população. Apesar disso, os dados apresentados no capítulo III demonstram que a rua 14 de Julho, no seu trecho central, ainda constitui a área mais valorizada da cidade.

Como a área de maior movimentação de pessoas, pelas suas calçadas passa, diariamente, um verdadeiro exército de consumidores, atraindo sempre novos investimentos particulares, inclusive com a migração de estabelecimentos comerciais surgidos no shopping Campo Grande. Isso reafirma a sua centralidade comercial, no horário entre as 8 e 19 horas, só que em padrões diferentes daqueles de outrora, agora ditados pelo comportamento da sociedade atual.

Pode-se, para sintetizar, afirmar que, aquela rua que concentrava a quase totalidade das atividades econômicas, políticas e sociais de Campo Grande e, conseqüentemente, dos investimentos públicos e privados – a rua 14 de Julho – perdeu a sua importância como principal irradiador de fluxos, de sociabilidade e de decisão política. Mas, em contrapartida, mesmo perdendo nos investimentos públicos, ela consegue manter uma relativa atração de investimentos privados, ainda como conseqüência da manutenção de uma centralidade econômica, reafirmada em novos padrões.

## **FONTES**

### **1. Entrevistas:**

Entrevista realizada em 28.03.2001, com o comerciante Jamil Félix Naglis, proprietário da loja Palace Royal, situada na 14 de Julho, desde 1924.

Entrevista realizada em 29.03.2001, com o comerciante José Mansur, proprietário da Mercearia Carioca, localizada na 14 de Julho.

Entrevista realizada em 04.04.2001, com o comerciante Gabriel Spipe Calarge - Gabura, proprietário da loja Gabura que funcionou durante várias décadas na 14 de Julho e atualmente localiza-se no shopping Campo Grande.

Entrevista realizada em 06.04.2001, com o comerciante aposentado Francisco Leal Júnior, proprietário de bicicletaria que funcionou na 14 de Julho, de 1929 até 1975.

Entrevista realizada em 15.07.2003, com o advogado aposentado Antônio Mendes Canale, prefeito de Campo Grande nos períodos de 1963 a 1967 e 1970 a 1973.

### **2. Arquivos**

Arquivo Histórico de Campo Grande – ARCA

Caixa 01 – Livros: 45a, 61a, 108a, 72a;

Caixa 02 – Livros: 97a, 36a;

Caixa 03 – Livros: 126b/a, 14a, 44a, 52a, 66a,

Caixa 04 – Livros: 51a, 47a, 64a.

Caixa 10 – Livro: 31a

Coleção de edições antigas dos jornais: Jornal do Comercio e O Matogrossense

Junta Comercial do Estado de Mato Grosso do Sul – JUCEMS

Estatística do Cadastro de empresas constituídas: período de 01.01.1910 até 31.12.1940.

### 3. Bibliografia consultada

ABREU, Maurício de Almeida. ***Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII***. Trabalho apresentado no Congresso Portugal-Brasil ano 2000, realizado em junho de 1999. Datilografado, 1999.

ABREU, Maurício de Almeida. ***O Estudo Geográfico da Cidade no Brasil: evolução e avaliação***. In CARLOS, Ana Fani A (org.). ***Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano***. São Paulo: Edusp, 1994

ALFREDO, Anselmo. ***A cidade capitalista: uma centralidade que impõe uma descentralização***. In DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, Ana Fani A. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). ***O Espaço no fim do século***. São Paulo: Contexto, 1999.

ALVES, Gilberto Luiz. ***Mato Grosso e a História: 1870-1929 (ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro)***. In ***Boletim Paulista de Geografia N.º 61***. São Paulo: AGB, 1984.2

ALVES, Glória da Anunciação. ***O uso do centro da cidade de São Paulo e sua possibilidade de apropriação***. São Paulo: USP/FFLCH, 1999, Tese de Doutorado.

AMORIM, Annibal. ***Viagens Pelo Brasil: do Rio ao Acre – aspectos da Amazônia do Rio a Matto Grosso***. Rio de Janeiro: Livraria Garnier, 1917.

ARANTES, Otília B. F. ***Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gerações urbanas***. In ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. ***A Cidade do Pensamento Único***. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

ARENDT, Hannah. ***A condição humana***. 7ª edição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. ***Campo Grande: arquitetura e urbanismo na década de 30***. Campo Grande: Ed. da UNIDERP, 2000.

AUGE, Marc. ***Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade***. Campinas: Papirus, 1994 (Trad. Maria Lúcia Pereira).

AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. ***Album Gráfico do Estado de Matto-Grosso***. Corumbá/Hamburgo, 1914.

AZEVEDO, Aroldo de. ***CUIABÁ: Estudo de Geografia Urbana***. Separata dos ***ANAIIS DA ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS, Volume VII, Tomo II – 1952-1953***. São Paulo, 1957.

AZEVEDO, Aroldo de. ***Embriões de Cidades Brasileiras***. In ***Boletim Paulista de Geografia N.º 25***. São Paulo: AGB, 1957.

AZEVEDO, Aroldo de. ***Vilas e cidades do Brasil colonial: ensaio de geografia urbana***, In ***Boletim n.º 208 – Geografia n.º 11***. São Paulo: USP/FFCL, 1956

AZEVEDO, Fernando de. ***Um trem corre para o oeste***. São Paulo: Edições Melhoramentos, s/d.

BARBOSA, Emílio Garcia. ***Esbôço Histórico e Divagações sobre Campo Grande***. Campo Grande: Editora, Livraria e Tipografia "Pindorama", 1964.

BARROS, Abílio Leite de. ***Crônicas de uma vila centenária***. In ***CAMPO GRANDE: 100 anos de construção***. Campo Grande: Matriz Editora, 1999. (pag. 13 a pag. 26)

BECKER, Berta. ***Geografia e meio ambiente no Brasil***. São Paulo: HUCITEC, 1995.

BENJAMIN, Walter. Obras Escolhidas II. ***Rua de Mão Única***. 4ª edição São Paulo: Brasiliense, 1994. (trad. Rubens Rodrigues Torres Filho e José Carlos Martins Barbosa).

BERMAN, Marshall. ***Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade***. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. (Trad. Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti)

BITTAR, Marisa. ***Geopolítica e Separatismo na elevação de Campo Grande a Capital***. Campo Grande: Editora da UFMS, 1999.

BODDY, Martin. ***Reestruturação industrial, pós-fordismo e novos espaços industriais: uma crítica***. In VALLADARES, Licia e PRETECEILLE, Edmond (coordenadores). ***Reestruturação Urbana – Tendências e Desafios***. São Paulo: Nobel; Rio de Janeiro: IUPERJ, 1990.

BOURLEGAT, Cleonice Alexandre Le. ***MATO GROSSO DO SUL E CAMPO GRANDE: Articulações Espaço-temporais***. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2000. (Tese de Doutorado).

CABRAL, Paulo Eduardo. ***Formação étnica e demográfica***. In ***CAMPO GRANDE: 100 anos de construção***. Campo Grande: Matriz Editora, 1999. (pag. 27 a pag 62).

CALVINO, Ítalo. ***As Cidades Invisíveis***. São Paulo: Companhia das Letras, 1999. (Trad. Diogo Mainardi)

CAMPO GRANDE, Prefeitura Municipal / Hidroservice. ***Plano de Desenvolvimento Integrado do Município de Campo Grande***. São Paulo: 1970.

CAMPO GRANDE, Prefeitura Municipal / Instituto Municipal de Planejamento Urbano e de Meio Ambiente – PLANURB. ***Perfil Sócio Econômico de Campo Grande – 2003***. Campo Grande: 2003.

CAMPO GRANDE, ***Resolução n.º 03***, de 30.01.1905 - ***1º Código de Posturas da Villa de Campo Grande – ano 1905***. Encarte Especial In ***ARCA – revista de divulgação do Arquivo Histórico de Campo Grande – MS n.º 05***. Campo Grande: ARCA, outubro de 1995.

CAMPO GRANDE, Secretaria Municipal de Planejamento. Instituto Municipal de Planejamento Urbano e Meio Ambiente - PLANURB. **Perfil de Campo Grande/PLANURB**. Campo Grande: PLANURB, 1988.

CAMPO GRANDE. **Decreto-lei n.º 39**, de 31.01.1941.

CAMPO GRANDE. **Lei n.º 26**, de 31.05.1965.

CAMPO GRANDE. **Resolução n.º 43** de 1921. Código de Posturas de Campo Grande.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos. O que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1992.

CARLOS, Ana Fani A (org.). **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo, Edusp, 1994.

CARLOS, Ana Fani A. **A (Re)Produção do Espaço Urbano**. São Paulo, Edusp, 1994.

CARLOS, Ana Fani A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Hucitec 1996.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade**. São Paulo: Editora Contexto, 1992.

CASÉ, Paulo. **A Cidade Desvendada: reflexões e polêmicas sobre o espaço urbano, seus mistérios e fascínios**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2000.

CASTELLS, Manuel. **A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura. Volume I: A Sociedade em Rede**. (3ª edição). São Paulo: Paz e Terra, 2000. (Trad. Roneide Venancio Majer)

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000, edição revisada (Trad. Arlene Caetano).

CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa e CORREIA, Roberto Lobato (organizadores). **GEOGRAFIA: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CORRÊA, Lúcia Salsa. **História e Fronteira: O Sul de Mato Grosso 1870-1920**. Campo Grande: UCDB, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 2ª edição. São Paulo: Editora Ática, 1993.

COSTA, Celso. **Evolução Urbana**. In **CAMPO GRANDE: 100 anos de construção**. Campo Grande: Matriz Editora, 1999. (pag. 71 a pag. 82)

COSTA, Elisângela Maria Holanda da. **O cotidiano social: Rua XIV de Julho nos anos 50. Campo Grande:** UCDB, 1997. (Trabalho de conclusão de Curso de História).

COSTA, Paulo César Gomes da. **A Condição Urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.

CUNHA, Euclides da. **À margem da história.** São Paulo: Cultrix; Brasília, INL, 1975. II Parte, Vários Estudos - Viação sul-americana.

DAMATTA, Roberto. **A Casa e a Rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil.** Rio de Janeiro: Editora Brasiliense, 1985.

DAMIANI, Amélia Luisa. **A Crise da Cidade: Os termos da urbanização.** In DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, Ana Fani A. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). **O Espaço no fim do século.** São Paulo: Contexto, 1999.

DAVIDOVICH, Fany R. **Considerações sobre a urbanização no Brasil.** In BECKER, Berta. **Geografia e meio ambiente no Brasil.** São Paulo: HUCITEC, 1995.

DELLE DONNE, Marcella. **Teorias sobre a cidade.** Rio de Janeiro: edições 70, (1979).

DIAS, Leila Christina. **Redes: Emergência e Organização.** In CASTRO, Iná Elias de, GOMES, Paulo César da Costa e CORRÊA, Roberto Lobato (Organizadores). **Geografia: Conceitos e Temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

EBNER, Iris de Almeida Rezende. **A Cidade e Seus Vazios: investigação e proposta para os vazios de Campo Grande.** Campo Grande: Editora da UFMS, 1999.

ESCRITÓRIO JAIME LERNER. **Cidade de Campo Grande: Estrutura Urbana.** Curitiba: 1977.

ESCRITÓRIO JAIME LERNER. **Cidade de Campo Grande: Plano de Complementação Urbana.** Campo Grande: 1979.

ESSELIN, Paulo Marcos. **A Gênese de Corumbá: confluência das frentes espanhola e portuguesa em Mato Grosso 1536-1778.** Campo Grande: Editora da UFMS, 2000.

ESSELIN, Paulo Marcos. **Artigas.** In **Revista Pantaneira/Centro Universitário de Aquidauana**, n.º 2 (2000). Aquidauana: Editora da UFMS, 2000 v.2.

FARRET, Ricardo L. (org.). **O espaço da cidade: uma contribuição à análise urbana.** São Paulo: Projeto, 1985.

FORTI, Reginaldo (org.). **Marxismo e urbanismo capitalista: textos críticos.** São Paulo: Livraria e Editora Ciências Humanas, 1979.

GARDIN, Cleonice. **Campo Grande: entre o sagrado e o profano**. Campo Grande: Editora da UFMS, 1999.

GEDDES, Patrick. **Cidades em Evolução**. Campinas: Papirus, 1994 (Trad. Maria José Ferreira de Castilho).

GOMES, Horieste. **A produção do espaço geográfico no capitalismo**. 2ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 1991.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993. (Trad. Geraldo Gerson de Souza)

GULLAR, Ferreira. **Poema Sujo: poesia** (9ª edição). Rio de Janeiro: José Olímpio, 2001.

HAROVÉL, Jean-Louis. **História do Urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990 (Trad. Ivone Salgado).

HARTSHORNE, Richard. **Propósitos e Natureza da Geografia**. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec, 1978 (Trad. Thomaz Newlands Neto)

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: HUCITEC, 1980, (trad. e Prefácio de Armando Corrêa da Silva).

HAUG, Wolfgang Fritz. **Crítica da Estética da Mercadoria**. São Paulo: Editora da Unesp, 1997. (Trad. Erlon José Paschoal.)

HELLER, Agnes. **O Cotidiano e a História**. 4ª edição. São Paulo: Paz e Terra, 1992. (Trad. Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder)

HUNTINGTON, Samuel P. *Le choc des civilisations?*. In **Commentaire, Numéro 66 / Éte 1994**.

ITO, Claudemira Azevedo. **Corumbá: A Formação e o Crescimento da cidade**. São Paulo: FFLCH/USP, 1992 (Dissertação de Mestrado)

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (Trad. Carlos S. Mendes Rosa).

LEFEBVRE, Henri. **A Cidade do Capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999. (Trad. Maria Helena Rauta Ramos e Marilena Jamur)

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999. (Trad. De Sérgio Martins).

LEFEBVRE, Henri. **A Vida Quotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991. (Trad. Alcides João de Barros)

LEFEBVRE, Henri. **De lo Rural a lo Urbano**. (Antologia preparada por Mário Garívia). 4ª edição. Barcelona: Ediciones Península, 1978. (Trad. Javier Gonzalez-Pueyo).



LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: editora Moraes, 1991. (Trad. Rubens Eduardo Frias).

LEITÃO, Benedito. **Álbum de Campo Grande MCMXXIX**. Campo Grande, 1939.

LIBANIO, João Batista. **As Lógicas da Cidade: o impacto sobre a fé e sob o impacto da fé**. São Paulo: Edições Loyola, 2001.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas Ruas de Campo Grande: a Grande Avenida**. Campo Grande: Prefeitura Municipal de Campo Grande, 2000.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas Ruas de Campo Grande: a Rua Alegre**. Campo Grande: Prefeitura Municipal de Campo Grande, 1997.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas Ruas de Campo Grande: a Rua Barão**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1991.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas Ruas de Campo Grande: a Rua Principal**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1991.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas Ruas de Campo Grande: a Rua Velha**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1990.

MAMIGONIAN, Armen. *Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e a Gênese de Corumbá*. In **Geosul n.º 1, ano I**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1986.

MAMIGONIAN, Armen. **Teorias sobre a industrialização brasileira e latino-americana**. In BECKER, Berta. **Geografia e meio ambiente no Brasil**. São Paulo: HUCITEC, 1995.

MARICATO, Ermínia. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil**. In ARANTES, Otília, VAINER, Carlos e MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, Cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARTINS, José de Souza (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996

MARTINS, Sérgio. **Crítica à economia política do espaço**. In DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, Ana Fani A. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). **O Espaço no fim do século**. São Paulo: Contexto, 1999.

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. **A Ideologia Alemã**. 5ª edição. São Paulo: Hucitec, 1986. (Trad. José Carlos Bruni e Marco Aurélio Nogueira).

MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. **Manifesto do Partido Comunista**. 6ª edição (Coleção universidade popular; v. 1). São Paulo: Global Editora, 1987.

MARX, Karl. **O Capital. Crítica da Economia Política. Volume I. Livro Primeiro.** Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996 (Trad. Regis Barbosa e Flávio R. Kothe).

MARX, Karl. **Para a Crítica da Economia Política.** Coleção Os Pensadores. São Paulo: Nova Cultural, 1996. (Trad. Edgard Malagodi)

MARX, Murillo. **Cidades no Brasil, terra de quem?** São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.

MÔNACO, Carlos Miguel. **A Ferrovia.** In **CAMPO GRANDE: 100 anos de construção.** Campo Grande: Matriz Editora, 1999. (pag. 95 a pag. 106)

MORAES NETO, Benedito Rodrigues. **Marx, Taylor, Ford: as forças produtivas em discussão.** São Paulo: Brasiliense, 1989.

MORAES, Antônio Carlos Robert e COSTA, Wanderley Messias da. **Geografia Crítica: A Valorização do Espaço.** 2ª edição. São Paulo: HUCITEC, 1987.

MOREIRA, Ruy. *Desregulação e remonte no espaço geográfico globalizado.* In **Ciência geográfica IV (10).** Bauru: maio/agosto, 1998. P 23 a 27.

NASCIMENTO, Luiz Miguel do. **As Charqueadas em Mato Grosso: subsídio para um estudo de história econômica.** Assis: UNESP/FCL, 1992. Dissertação de Mestrado.

NAVEIRA, Raquel. **Fonte Luminosa.** São Paulo: Massao Ohno Editor, 1990.

NEVES, Joana. **A Fundação de Aquidauana e a Ocupação do Pantanal: Civilização e Dependência.** São Paulo: FFLCH/USP – Dissertação de Mestrado, 1980.

NUNES, José Horta. **O Espaço Urbano: A “Rua” e o Sentido Público.** In ORLANI, Eni P. (org). **Cidade Atravessada: os sentidos públicos no Espaço Urbano.** Campinas: Pontes, 2001.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino e SOUZA, Claudete de Fátima Padilha de. *Ação do Estado na produção do espaço urbano de Campo Grande e o Projeto Jaime Lerner.* In **Revista Pantaneira/Centro Universitário de Aquidauana, n.º 2 v. 3 e n.º v. 4 (2001/2002).** Aquidauana: Editora da UFMS, v.3 e 4 (2002)

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *A rua, o fetiche da mercadoria e a produção da cidade.* In **Revista de Geografia/Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, ano VI, n.º 14.** Dourados: Editora da UFMS, 2001.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *A Vida Urbana: um estudo da obra de Henri Lefebvre, para melhor entendimento das ruas e calçadas de Campo Grande.* In **Revista Pantaneira/Centro Universitário de Aquidauana, n.º 1 (1999).** Aquidauana: Editora da UFMS, 1999 v.1.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *As Ruas de Geração em Geração: a formação do espaço geográfico de Campo Grande.* In **Revista**

**Pantaneira/Centro Universitário de Aquidauana, n.º 1 (2000).** Aquidauana: Editora da UFMS, 2000 v.2.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Campo Grande: A importância do trem e a transformação da 14 de Julho na rua principal.* In **DESAFIO: revista de Economia e Administração/UFMS n.º 1 (2000).** Campo Grande: Editora da UFMS, 2000 v.1.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *Nas Ruas da Cidade: um estudo geográfico sobre as ruas e calçadas de Campo Grande.* Campo Grande: Editora da UFMS, 1999.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino. *O Lugar do Ser Social: uma discussão sobre a rua e a cidadania.* In **REVISTA GEOPANTANAL**, Agosto/Dezembro 2000 n.º 6. Corumbá: AGB, 2000.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. *Espaço e Tempo: compreensão materialista dialética.* In SANTOS, Milton (Org.). *Novos Rumos da Geografia Brasileira.* São Paulo: Hucitec, 1982.

OLIVEIRA, Marco Aurélio Machado de. *O Mais Importante Era a Raça: Sírios e Libaneses na Política em Campo Grande – MS.* São Paulo: FFLCH/USP, 2001 (Tese de Doutorado).

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de e EBNER, Iris de Almeida Rezende. *Para o debate sobre política Urbana.* In **REVISTA GEOPANTANAL**, jul/ago/set/out 1997 n.º 2. Corumbá: AGB, 1997.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de. *Uma fronteira para o pôr do sol.* Campo Grande: Editora da UFMS, 1998.

ORLANI, Eni P. (org). *Cidade Atravessada: os sentidos públicos no Espaço Urbano.* Campinas: Pontes, 2001.

PALHANO, Raimundo Nonato Silva. *A produção da coisa pública; serviços e cidadania na Primeira República: República ludovicense.* São Luís: IPES, 1988.

PEREIRA, Eurípedes Barsanulfo. *História da Fundação de Campo Grande.* Campo Grande: edição do autor, 2001.

PINTAUDI, Silvana Maria. *A cidade e a crise.* In DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, Ana Fani A. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). *O Espaço no fim do século.* São Paulo: Contexto, 1999.

PRADILLA, Emilio. *Autoconstruccion, Explotacion de la Fuerza de Trabajo y Política del Estado en América Latina.* In **AGB – Seleção de Textos n.º 12 (O Urbano).** São Paulo: AGB, 1985.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.* Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.

RANGEL, Inácio. **Questão Agrária, Industrialização e Crise Urbana no Brasil**, organizado por Silva, José Graziano. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2000.

RÉMY, Jean & VOYÉ, Liliane. **A cidade: rumo a uma nova definição?**. Porto: Edições Afrontamento, 1994. (Trad. José Domingues de Almeida)

REZENDE, Djalma Ferreira e VASQUES, Antônio Carlos. **Infra-estrutura Urbana**. In **CAMPO GRANDE: 100 anos de construção**. Campo Grande: Matriz Editora, 1999. (pag. 121 a pag. 142)

RIBEIRO, Lélia Rita Estevão de Figueiredo. **Campo Grande – O Homem e a Terra**. Campo Grande: edição da autora, (pref. 1993)

RIO DE JANEIRO, Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Centro de Pesquisas Urbanas. **Quando a Rua vira Casa. A Apropriação de Espaços de Uso Coletivo em um Centro de Bairro**. Coord. Carlos Nelson Ferreira dos Santos e Arno Vogel. São Paulo: Projeto, 1985 - 3ª edição revi. e atualizada

ROCHEFORT, Michel. **Redes e Sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**. São Paulo: Hucitec, 1998, (trad. Antônio de Pádua Danesi)

RODRIGUES, J. Barbosa. **História de Campo Grande**. São Paulo: Editora Resenha Tributária Ltda., 1980.

ROSA, Maria da Glória Sá. **Deus quer, o homem sonha, a cidade nasce: Campo Grande, cem anos de história**. Campo Grande: FUNCESP, 1999.

SAKAMOTO, Arnado Y. **Contribuição ao Estudo do Espaço de Produção Capitalista de Mato Grosso: meados do século XIX até a década de 1930 do século XX**. São Paulo: FFLCH/USP, Dissertação de Mestrado.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI**. 2ª edição. Rio de Janeiro; Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 3ª edição. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. 2ª edição – 1982. Petrópolis: vozes, 1979.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. 2ª edição – 1989. São Paulo: Hucitec, 1980..

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade de Salvador: Estudo de Geografia Urbana**. Salvador: Livraria Progresso e Editora/Universidade da Bahia, 1958.

- SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 2ª edição. São Paulo: Nobel, 1993.
- SANTOS, Milton. **O Retorno do Território**. In SANTOS, Milton, SOUZA, Maria Adélia A. de, SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec – ANPUR, 1994.
- SANTOS, Milton. **Pensando o Espaço do Homem**. São Paulo: Hucitec, 1982.
- SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana**. 2ª edição – 1979. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade: O caso de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, Educ, 1994.
- SANTOS, Milton. **Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.
- SCHOR, Tatiana. **A apropriação do espaço e a lógica do automóvel**. In DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, Ana Fani A. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). **O Espaço no fim do século**. São Paulo: Contexto, 1999.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **A Insurreição do Uso**. In. MARTINS, José de Souza (org.). **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SERRA, Geraldo. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SERRA, Ulysses. **Camalotes e Guavirais**. São Paulo: Editora Clássico-científica, 1971.
- SILVA, Armando Corrêa da. **De quem é o pedaço?** São Paulo: Hucitec, 1986.
- SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. 6ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1979.
- SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: editora Ática, 1992.
- SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1988. (Trad. Eduardo de Almeida Navarro)
- SOUZA, Marcelo José Lopes de. **Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual**. São Paulo: Ática, 1996.
- SOUZA, Maria Adélia de. **Governo Urbano**. São Paulo: Nobel, 1988.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A análise urbana na obra de Milton Santos**. In **Caderno Prudentino de Geografia**. Presidente Prudente: AGB, nº. 21, 1999. p. 25 a 42.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. ***A Urbanização da Sociedade: Reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais***. In DAMIANI, Amélia Luisa, CARLOS, Ana Fani A. SEABRA, Odette Carvalho de Lima (organizadoras). ***O Espaço no fim do século***. São Paulo: Contexto, 1999.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. ***Capitalismo e urbanização***. 5ª edição. São Paulo: Editora Contexto, 1994.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. ***Espaços Urbanos: Territorialidades e Representações***. In SPOSITO, Eliseu Savério (org.) ***Dinâmica Econômica, Poder e Novas Territorialidades***. Presidente Prudente: UNESP/FCT:GAsPERR, 1999.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. ***O Centro e as Formas de Expressão da Centralidade Urbana***. In **REVISTA DE GEOGRAFIA**, São Paulo: Fundação para o Desenvolvimento da UNESP, 1982.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. ***O Chão em Presidente Prudente: A lógica da expansão territorial urbana***. Dissertação de Mestrado. Rio Claro: UNESP, 1983.

VEIGA, José Eli da. ***Cidades Imaginárias: O Brasil é menos urbano do que se calcula***. Campinas: Autores Associados, 2003.

VILLAÇA, Flávio. ***Espaço intra-urbano no Brasil***. São Paulo: Studio Nobel : FAPESP ; Lincoln Institute, 1998.

WEINGARTNER, Alisolete Antônia dos Santos. ***Campo Grande: O impulso do desenvolvimento nas rotas de gado, nos trilhos do trem e nos caminhos do Mercosul***, In **ARCA – revista de divulgação do Arquivo Histórico de Campo Grande – MS n.º 05**. Campo Grande: ARCA, outubro de 1995.

WEINGARTNER, Alisolete Antônia dos Santos. ***Movimento Divisionista em Mato Grosso do Sul (1889-1930)***. Porto Alegre: edições EST, 1995.