

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

ANANDA SOARES ROSA

**A FORMAÇÃO URBANA DE TRÊS LAGOAS (MS): O IDEÁRIO DE UMA “CIDADE
PORTAL” E OS CONFLITOS DA TERRA**

BAURU

2020

ANANDA SOARES ROSA

**A FORMAÇÃO URBANA DE TRÊS LAGOAS (MS): O IDEÁRIO DE UMA “CIDADE
PORTAL” E OS CONFLITOS DA TERRA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Bauru, como requisito final para a obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Nilson Ghirardello.

BAURU

2020

Rosa, Ananda Soares.

A formação urbana de Três Lagoas (MS): O ideário de uma "Cidade Portal" e os conflitos da terra / Ananda Soares Rosa, 2020
305 f. : il.

Orientador: Nilson Ghirardello

Dissertação (Mestrado)-Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2020

1. Três Lagoas (MS). 2. formação urbana. 3. implantação estratégica. 4. conflito da terra. 5. Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB)
I. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. II. Título.

ATA DA DEFESA PÚBLICA DA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DE ANANDA SOARES ROSA, DISCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, DA FACULDADE DE ARQUITETURA, ARTES E COMUNICAÇÃO.

Aos 04 dias do mês de março do ano de 2020, às 14:00 horas, no(a) Sala dos Órgãos Colegiados da FAAC, reuniu-se a Comissão Examinadora da Defesa Pública, composta pelos seguintes membros: Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO - Orientador(a) do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Profª. Drª. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO do(a) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / FAAC/UNESP/Bauru, Prof. Dr. ANDRÉ FIGUEIREDO RODRIGUES do(a) Programa de Pós-Graduação em História / FCL/UNESP/Assis, sob a presidência do primeiro, a fim de proceder a arguição pública da DISSERTAÇÃO DE MESTRADO de ANANDA SOARES ROSA, intitulada **A FORMAÇÃO URBANA DE TRÊS LAGOAS (MS): O IDEÁRIO DE UMA "CIDADE PORTAL" E OS CONFLITOS DA TERRA**. Após a exposição, a discente foi arguida oralmente pelos membros da Comissão Examinadora, tendo recebido o conceito final: 7,0. Nada mais havendo, foi lavrada a presente ata, que após lida e aprovada, foi assinada pelos membros da Comissão Examinadora.

Prof. Dr. NILSON GHIRARDELLO

Profª. Drª. ROSIO FERNANDEZ BACA SALCEDO

Prof. Dr. ANDRÉ FIGUEIREDO RODRIGUES

Aos meus pais Ronaldo e Renata, à
minha irmã Clarice e ao meu amigo Pedro
(*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi uma superação. Certamente é resultado de dois anos de pesquisas, leituras e empenho, mas foi redigido durante o ano de 2019, ano que levou companheiros de vida muito amados. Por isso, primeiramente agradeço a Deus e a Nossa Senhora, por terem me dado forças a escrever.

Agradeço ao Prof. Nilson pela paciência na orientação e no desenvolvimento da pesquisa. Obrigada pelas certas explicações teóricas, pelas aulas do Estágio Docência e das Disciplinas do Mestrado e pela presteza nas respostas aos e-mails. Agradeço às muitas palavras carinhosas e motivacionais, por acreditar em mim e me mostrar que os meus horizontes podem ser sempre ampliados. Agradeço pela dedicação dispendida e por ter tornado o caminho menos árduo com sua tranquilidade.

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e à Pró-reitoria de Pós-graduação (PROPG) da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP) pelos dois anos de financiamento, os quais me permitiram dedicação exclusiva à pesquisa.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC), a quem tenho profunda admiração: Prof. Nilson Ghirardello, Profa. Rosio Salcedo, Profa. Marta Enokibara, Profa. Norma Constantino e Prof. Eduardo Romero. A vocês, meu muito obrigada por todo o conhecimento transmitido. Durante as aulas, conversas ou até mesmo breves encontros pelo campus, vocês me inspiraram a sentir amor pelo ato de ensinar, mostraram-me que a função de um mestre é sempre fazer com que seu aprendiz o supere.

Agradeço aos funcionários da Seção Técnica de Pós-graduação da FAAC-UNESP: Silvío, Helder, Luís, Hélcio, Ana Paula, Elizângela e Camile, pelos chamados sempre atendidos com prestimosidade. Da mesma maneira, deixo meus agradecimentos ao Junior e à Mitsue, funcionários da Seção Técnica de Graduação, os quais muito me ajudaram durante minha primeira experiência enquanto docente, na disciplina de Planejamento Urbano e Regional I.

Agradeço ao companheiro e vereador Antônio Luiz Teixeira Empke Junior e a Otony Ávila Ornellas.

Agradeço aos funcionários e professores de todas as instituições onde fui pesquisar. Sinto por não os citar todos, pois, por serem muitos, corro o risco de esquecer de nomear alguém. Obrigada por permitirem que um pouco mais de Ciência fosse feita.

Agradeço, em especial, à Profa. Rosio Salcedo e ao Prof. André Figueiredo Rodrigues pela composição de minha banca de qualificação e por todos os apontamentos que tanto contribuíram para este caderno final.

Deixo meus agradecimentos à querida Profa. Terezinha Zanlochi pelo acolhimento no Núcleo de Pesquisa Histórica (NUPHIS) da Universidade do Sagrado Coração (USC) de Bauru e por dividir horas de pesquisa e de compartilhamento de histórias de vida. A senhora mora em meu coração.

Agradeço imensamente aos meus colegas de Pós-graduação: Rafaella, Daniel, Gabriela, Matheus e Marcos por todo apoio, por todas as horas de deliciosa convivência, pelas mãos estendidas para uma ajuda, corações quentinhos para acudir e ombros para chorar. À Karla Biernath, pelo pontapé nas pesquisas sobre Mato Grosso do Sul.

Agradeço ao Márcio Fontão pelas oportunidades em experienciar a Universidade sobre o outro ponto de vista.

Agradeço à Thamyris Bonato, à Débora Leão e aos meus sogros Márcia e Nilton, pelo incentivo.

Agradeço à Heidi, à Maria Cecília, João Roberto, Denis e tia Mina pelo acolhimento em vossos lares e por todo o carinho dispendido.

Agradeço ao Pedro Henrique Lopes (*in memoriam*) pelo companheirismo e pela intimidade desde o nosso primeiro dia de graduação. Obrigada por todos os momentos que passamos juntos e, principalmente, por compartilhar dos mesmos sonhos que eu, me dando as mãos para que pudéssemos alcançá-los juntos.

Agradeço à minha irmã Clarice e ao meu noivo Guilherme por toda a proteção que me dão, por confiarem em mim mais que em vocês mesmos e por me mostrarem que a existência é linda. É um prazer poder compartilhar a vida com vocês.

Finalmente agradeço aos meus pais, Ronaldo e Renata, pela sustentação, por serem meu alicerce, pelo amor incondicional, por terem fé no meu sucesso. Vocês são exemplos de perseverança, luta e superação, em quem me espelho para me tornar uma profissional com amor pleno pelo ato de ensinar; em quem me espelho na tentativa de me tornar um ser humano melhor a cada dia.

*“Há um gosto de vitória e encanto na
condição de ser simples. Não é preciso
muito para ser muito.”*

Lina Bo Bardi

RESUMO

Este trabalho visa estudar o município de Três Lagoas (MS) na tentativa de compreender sua formação urbana versando sobre os principais atores e características desse processo que, somado às peculiaridades espaço-territoriais, proporcionaram uma implantação e ocupação de caráter estratégico. Devido à também estratégica passagem da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) pelo território sul-mato-grossense no início do século XX, esta pesquisa tem o intuito de explorar a gênese da cidade de Três Lagoas e seu ordenamento sob o viés do Urbanismo bem como da Arquitetura. Localizada na região do Alto Paraná, Três Lagoas (MS) tem sua origem relacionada ao processo de ocupação da porção leste do sul do Estado de Mato Grosso, bem como à chegada da Estrada de Ferro e de seus engenheiros, os quais viram no então povoado, localizado a meio caminho entre Bauru (SP) e Campo Grande (MS), um sítio perfeito para a criação de uma cidade que se desenvolvesse conjuntamente à ferrovia Noroeste do Brasil. Estabelecida ao longo dessa estrada, Três Lagoas debuta o Estado ao fazer fronteira com São Paulo; seria a “cidade portal” e o “cartão de boas-vindas”, a partir de 1910 (data que a ferrovia chega a solo mato-grossense), ao opulento Oeste do país. Assim, tal município parece ter sido o único sul-mato-grossense para o qual a CEFNOB aprovou um Plano Urbanístico em 1911, mas que acabou não se concretizando em sua plena concepção. Ademais, a pesquisa que aqui se apresenta tem o intuito de abrir a frente de discussão da posse da terra em um momento de mudança de âmbito político, em que Estado e Igreja disputavam seu desfrute numa relação conflituosa. Essa dissertação revela uma realidade dual e ambígua onde coexistiam atrasos em virtude da doação de terras à santo para a constituição de um patrimônio religioso (em um período atípico para isso) e avanços ao se projetar uma “cidade capital” em terras sertanejas ainda praticamente inexploradas pelo homem branco. Ao buscar dados históricos pouco conhecidos até o momento, através da literatura e de documentos primários e secundários, esse trabalho tem a finalidade de preencher lacunas quanto aos diversos vieses do processo de alvorecer do núcleo urbano de Três Lagoas, numa abordagem, principalmente, espacial tendo em vista o olhar do arquiteto perante o sítio, mas também que busca emergir nos conflitos da questão da terra e nas estratégias para sua implantação premeditada.

Palavras-chave: Três Lagoas (MS); formação urbana; implantação estratégica; conflito da terra; Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB).

ABSTRACT

This review aims to study the municipality of Três Lagoas (MS) in an attempt to understand its urban formation addressing the main actors and characteristics of this process, which, along with spatial and territorial peculiarities, provided a strategic site implantation and occupation. Due to the also strategic passage of Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) through the territory of Mato Grosso do Sul in the early twentieth century, this research aims to explore Três Lagoas genesis and its ordering under Urbanism and also Architecture bias. Located in Alto Paraná region, Três Lagoas (MS) has its origin related to the process of occupation of the eastern portion of the south-of-Mato-Grosso State, as well as the arrival of the railroads and its engineers, who saw in the until-then-village, located halfway between Bauru (SP) and Campo Grande (MS), a perfect place to create a city that would be developed alongside Noroeste do Brasil Railroad. Established along this road, Três Lagoas debuts the State by bordering São Paulo; it would be the “gateway city” and the “welcome card”, from 1910 (when the railroad reaches the south-of-Mato-Grosso), to the opulent West of the country. Thus, this municipality seems to have been the only south of Mato Grosso’ city for which CEFNOB approved an Urban Plan in 1911, but which did not materialize in its full conception. Moreover, the research presented here is intended to open the front of discussion of land tenure at a time of political change, in which State and Church disputed their possession in a conflicted relationship. This work reveals a dual and ambiguous reality where delays coexisted due to land donation for a saint for the constitution of a religious patrimony (in an unusual period for this) and advances in designing a “capital city” in country lands still largely unexplored by white man. By seeking little known historical data so far, through literature and primary and secondary documents, this review aims to fill in the gaps in the various biases of the down process of Três Lagoas urban core, in an especially spatial approach by the architects view, but it also seeks to emerge into land conflicts and strategies for their premeditated implementation.

Key-words: Três Lagoas (MS); urban formation; strategic implantation; land conflict; Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB).

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil

CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

FAAC – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação

FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

FCT – Faculdade de Ciências e Tecnologia

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBILCE – Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas

IHGMS – Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul

NDH – Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”

NUPHIS/USC – Núcleo de Pesquisa e História da Universidade do Sagrado Coração
“Gabriel Ruiz Pelegrina”

PPGARQ – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo

SBM – Sistema Brasileiro de Museus

UFMS – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

UFMT – Universidade Federal de Mato Grosso

UNESP – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 - Os atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul unificados.....	20
FIGURA 2 - Etapas de uma pesquisa histórico-interpretativa.....	28
FIGURA 3 - Exemplo do fichamento de bibliografia relacionada ao grupo 2.....	33
FIGURA 4 – “Memória justificativa dos trabalhos de que foi encarregado à Província de Matto Grosso segundo as instruções do Ministério da Agricultura de 27 de maio de 1879” de Francisco Antônio Pimenta Bueno (1880).....	34
FIGURA 5 - “Planta parcial do Est. de Mato Grosso – Reproduzida da grande planta do Engenheiro E. Schnoor” (1908).....	35
FIGURA 6 - <i>Album Graphico do Estado de Matto Grosso</i>	36
FIGURA 7 - Livro de registro de títulos de concessão de terras (1915).....	38
FIGURA 8 - Escritura pública de doação que faz a Câmara Municipal de Três Lagoas à Mitra Episcopal (1920).....	39
FIGURA 9 – “O Baurú” (1907).....	40
FIGURA 10 - Foto aérea de Três Lagoas na década de 1940.....	42
FIGURA 11 - Projeto Urbano para o “Patrimônio da Cidade de Tres Lagôas – Estado de Matto Grosso” (1928).....	43
FIGURA 12 - Uso de máscaras e luvas para manuseio da documentação.....	44
FIGURA 13 - Marcha de povoamento e urbanização do Século XVI.....	49
FIGURA 14 - Bacia do Prata, onde se situa as reduções jesuíticas nos atuais Estados do Paraná e Mato Grosso do Sul.....	51
FIGURA 15 - Marcha de povoamento e urbanização do século XVII.....	52
FIGURA 16 - Marcha de povoamento e urbanização do século XVIII.....	53
FIGURA 17 - Localização de Vila Bela, próxima à Bolívia, e Cuiabá.....	56
FIGURA 18 - Conjunto de marcas estratégicas implantadas por Portugal na tentativa de evitar a perda de terras para os espanhóis.....	59
FIGURA 19 - Trajeto Rio de Janeiro - Cuiabá no começo do século XX.....	62
FIGURA 20 - Rotas das monções e bandeiras do século XVII que atravessaram o território referente hoje ao Estado de Mato Grosso do Sul.....	64
FIGURA 21 - Rota da Vacaria.....	67

FIGURA 22 - Região aproximada da área que seria conhecida como Vacaria.....	68
FIGURA 23 - Mapa de 1778 da Capitania de Mato Grosso com o destaque para a região da Vacaria.....	69
FIGURA 24 - Mapa da Capitania de Mato Grosso em 1778, com evidência aos Campos da Vacaria.....	70
FIGURA 25 - Caminhos e estradas existentes no sul de Mato Grosso na primeira metade do século XIX.....	72
FIGURA 26 - O “leste do sul de Mato Grosso”, atual Bolsão sul-mato-grossense, região antigamente conhecida como o “Sertão dos Garcias” ou “vácuo”	75
FIGURA 27 - Estrada do Piquiri e seus pousos.....	79
FIGURA 28 - Um rodeio no município de Campo Grande, no princípio do século XX.....	86
FIGURA 29 - Bacias dos rios Paraguai e Paraná divididas pelas serras de Maracaju.....	96
FIGURA 30 - Esboço do Salto do Urubupungá na escala 1:20.000 (1906).....	97
FIGURA 31 - Rio Paraná e alguns de seus afluentes de sua margem direita, além da localização dos Saltos de Urubupungá e Sete Quedas.....	98
FIGURA 32 - Localização de Sant’Anna do Paranahyba e seus atuais limites municipais.....	101
FIGURA 33 - Localização de Três Lagoas e seus atuais limites municipais.....	105
FIGURA 34 - Plano da Comissão de 1890.....	113
FIGURA 35 - Carta parcial da América do Sul mostrando a Estrada de Ferro transcontinental do Atlântico ao Pacífico, projetada por Emílio Schnoor (1903).....	117
FIGURA 36 - “Plano Geral da E. F. Noroeste do Brasil” pelo Engenheiro Emílio Schnoor (1903).....	118
FIGURA 37 - “Planta parcial do Est. de Mato Grosso reduzida da grande planta do Engenheiro E. Schnoor com indicações relativas a geologia e com a delimitação dos campos da Vacaria” (1908).....	121
FIGURA 38 - Mapa do traçado da CEFNOB no ano de 1948.....	124

FIGURA 39 - <i>Ferry-boat</i>	125
FIGURA 40 - Croquis da travessia do Paraná por meio dos sistemas de <i>ferry-boat</i>	126
FIGURA 41 - Ponte Francisco de Sá sobre o rio Paraná.....	127
FIGURA 42 - Ponte Francisco de Sá sobre o rio Paraná.....	128
FIGURA 43 - Documento da “Planta da futura cidade de Três Lagôas” de 1911.....	159
FIGURA 44 - Detalhe do documento da “Planta da futura cidade de Três Lagôas” de 1911.....	160
FIGURA 45 - Detalhe da passagem do rio Paraná do documento da “Planta da futura cidade de Três Lagôas” de 1911.....	162
FIGURA 46 - Georreferenciamento da “Planta da futura cidade de Três Lagôas” de 1911 ao terreno original.....	165
FIGURA 47 - Reprodução da “Planta da futura cidade de Três Lagôas” de 1911.....	169
FIGURA 48 - Planta geral de Belo Horizonte (1895).....	172
FIGURA 49 - Projeto de La Plata elaborado por Benoit.....	173
FIGURA 50 - Núcleo inicial de Três Lagoas denominado “Formigueiro”, entre os anos de 1909 e 1911.....	186
FIGURA 51 - Localização do núcleo de Três Lagoas a 8 km do rio Paraná e sua situação enquanto região polarizada.....	189
FIGURA 52 - Três Lagoas pelo <i>Album Graphico</i> , 1914.....	191
FIGURA 53 - O doador, Antônio Trajano dos Santos.....	201
FIGURA 54 - Joaquim Machado de Mello.....	206
FIGURA 55 - Planta anexa ao título de doação de 3.659 hectares.....	214
FIGURA 56 - Reprodução da planta anexa ao título de doação de 3659 hectares.....	215
FIGURA 57 - Capela de Santo Antônio de Pádua, sem data.....	219
FIGURA 58 - Altar da Capela de Santo Antônio, sem data.....	220
FIGURA 59 - Localização e extensão do patrimônio das três lagoas a partir da doação de 20 alqueires a Santo Antônio.....	221
FIGURA 60 - Traçado implantado em Três Lagoas no ano de 1915.....	228

FIGURA 61 - Vista aérea de Três Lagoas com visão parcial da lagoa e mirando ao traçado. Sem data.....	230
FIGURA 62 - O traçado em fase ainda inicial. Nota-se a topografia e a largura das vias. Sem data.....	230
FIGURA 63 - À esquerda da imagem, curva dos trilhos da CEFNOB e em último plano a lagoa maior. Sem data.....	231
FIGURA 64 - Acima, na figura, a estação ferroviária e os trilhos; a avenida João Pessoa com seu canteiro central nasce exatamente da plataforma da estação. Sem data.	232
FIGURA 65 - Antiga Avenida João Pessoa culminando na estação ferroviária, ao fundo da perspectiva.	233
FIGURA 66 - Praça da Capela de Santo Antônio. Sem data.....	234
FIGURA 67 - A esplanada da ferrovia em primeiro plano. Tem-se a visão das duas praças, a com a Capela Santo Antônio e a da Bandeira, à frente. Sem data.....	234
FIGURA 68 - Em primeiro plano a Praça da Bandeira; no canto superior esquerdo a Praça da Capela Santo Antônio, já tomada por edificações. Sem data.....	235
FIGURA 69 - Imagem mais recente da antiga Praça da Capela Santo Antônio e Praça da Bandeira reformada. Sem data.....	235
FIGURA 70 - Divisão das quadras em lotes com a demarcação do traçado inicial. Planta sem data.....	237
FIGURA 71 - Vista da antiga Avenida João Pessoa e ao fundo a Igreja Matriz, interceptando a via. Sem data.....	241
FIGURA 72 - Imagem mais atual da antiga Avenida João Pessoa. Nota-se a Igreja Matriz já reformada. Sem data.....	241
FIGURA 73 - Outro ângulo onde se pode perceber a Igreja Matriz interceptando a avenida ao fundo. Sem data.....	242
FIGURA 74 - Comparação entre o projeto apresentado ao final do documento de 1922 e o traçado real da cidade de Três Lagoas.....	243
FIGURA 75 - Imagem aérea de Três Lagoas na década de 1940.....	244
FIGURA 76 - Foto aérea do núcleo urbano de Três Lagoas em 1965.....	245

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	17
Objetivos.....	25
Metodologia.....	27
1 CAPÍTULO I: O PROCESSO DE ASSENHOREAMENTO E OCUPAÇÃO DA PORÇÃO LESTE DAS TERRAS DO SUL DE MATO GROSSO.....	46
1.1 AS TERRAS DE MATO GROSSO.....	47
1.2 AS TERRAS DO SUL DE MATO GROSSO.....	63
1.2.1 A pecuária, o sistema sesmarial e a Lei de Terras (1850).....	80
1.2.2 Os Caiapós.....	91
1.2.3 A paisagem natural do sertão mato-grossense.....	94
1.3 A OCUPAÇÃO DOS TERRITÓRIOS DE PARANAÍBA E DE TRÊS LAGOAS.....	100
2 CAPÍTULO II: UMA IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA: A CEFNOB, O PROJETO PARA UMA “CIDADE PORTAL” E SUA INSERÇÃO NO CONTEXTO DOS PROJETOS URBANOS DA VIRADA DE SÉCULO.....	106
2.1 A CRIAÇÃO DA CEFNOB E SUA ESTRATÉGICA PASSAGEM PELO SUL DO TERRITÓRIO MATO-GROSSENSE.....	107
2.1.1 A CEFNOB dá nova feição ao território: o paralelo entre as formações urbanas paulistas e Três Lagoas.....	129
2.2 TRÊS LAGOAS PREMEDITADA: OS ENGENHEIROS E O PROGRESSO.....	134
2.3 O IDEÁRIO DE UMA “CIDADE PORTAL”: O PROJETO URBANO PARA A “FUTURA CIDADE DE TREZ LAGÔAS” E O CONTEXTO DOS PROJETOS URBANOS DA VIRADA DO SÉCULO XIX PAR AO XX.....	149
3 CAPÍTULO III: O CONFLITO DA TERRA: A GÊNESE DE TRÊS LAGOAS...	179
3.1 A CONSTITUIÇÃO DO ESPAÇO: DA ORIGEM DOS CHÃOS À FORMAÇÃO DO NÚCLEO URBANO.....	181
3.1.1 O Patrimônio Religioso.....	192
3.1.2 A mudança de contexto político.....	197

3.2 A DOAÇÃO DE TERRAS A SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA E O CONFLITO ENTRE CÂMARA E IGREJA.....	200
3.3 O TRAÇADO IMPLANTADO E O ORDENAMENTO TERRITORIAL DE TRÊS LAGOAS.....	223
3.3.1 Os Códigos de Posturas.....	245
3.3.2 A sobrepujança da cidade de Campo Grande perante Três Lagoas.....	249
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	254
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	257

INTRODUÇÃO

O primeiro impulso para principiar um estudo cujo foco se daria na história urbana surgiu ainda na graduação em Arquitetura e Urbanismo, em 2014, ao fazer parte de um projeto da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) de Iniciação Científica intitulado *Arquitetura Marginal – o desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista*, na Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT) da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), campus de Presidente Prudente. Assim, sob a orientação do Prof. Dr. Evandro Fiorin, desenvolveu-se o projeto de pesquisa *O desafio de radical experimentação em áreas urbanas de cidades do interior paulista – Levantamento e análise das estruturas abandonadas ou ocupadas por usos marginais ao longo da linha férrea de Birigui – SP*, o qual levou-nos a estudar o contexto da área central em contiguidade com o antigo leito férreo da cidade de Birigui (SP) – uma localidade surgida em razão da passagem da estrada de ferro da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) que ali implantou uma “chave” para parada de locomotivas.

Por meio dessa pesquisa defrontou-se com o livro *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista* de autoria do Prof. Dr. Nilson Ghirardello (2002), um estudo urbano que abarcou as cidades da região do Oeste Paulista cujas características de formação eram semelhantes entre si e as quais possuíam um aspecto em comum: todas foram criadas e se desenvolveram em virtude da CEFNOB. Os novos conhecimentos adquiridos sobre o surgimento de núcleos urbanos a partir da implantação de estações por uma ferrovia que almejava, estrategicamente, a ocupação e o povoamento de terras antes pouco conhecidas pelo homem branco, e não somente a busca incansável por novas localidades que permitissem a produção cafeeira, instigou-me a dar continuidade nos estudos e seguir, a partir de então, pelo viés da temática sobre as formações urbanas.

As recentes descobertas aliadas ao gosto pelas disciplinas voltadas às questões sociais e históricas da graduação, tais quais ‘História das Cidades’, ‘História do Brasil’, ‘Metrópoles e Cidades Médias’, fizeram-me ingressar no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ) da Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação (FAAC) UNESP, campus de Bauru, ainda como aluna especial no ano de 2017.

O primeiro contato com as disciplinas do Mestrado e com o Prof. Dr. Nilson Ghirardello afirmaram a veemência no desenvolvimento de um projeto que se ligasse às pesquisas já desenvolvidas pelo professor, ensejando questões que envolvessem desde os alvoreceres urbanos, seus ordenamentos territoriais, forma e traçados urbanos, até o eventual desenvolvimento e prosperidade dessas cidades. Ao expor a respeito do livro *À beira da linha* (2002), emergiu, nesse contexto das formações urbanas, sobretudo do interior paulista, a carência de estudos na área da Arquitetura e do Urbanismo acerca das cidades sul-mato-grossenses precedidas pelos trilhos da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Diferentemente do Estado de São Paulo, onde a CEFNOB “plantou” cidades a distâncias não maiores que dez quilômetros umas das outras, o Estado mato-grossense não contou com a mesma sorte: foram apenas quatro (Três Lagoas, Água Clara, Ribas do Rio Pardo e Terenos), separadas entre si por uma média de cem quilômetros de distância. Desta maneira, por sua exiguidade numérica, o enfoque no despontar dessas cidades do sul do Estado de Mato Grosso¹ é de grande relevância e conveniência e o trato de tal assunto deve ser levado com minúcia e grande esforço.

Assim, a presente dissertação busca explorar a gênese da cidade de Três Lagoas (MS) no tocante à realidade espacial-territorial, versando sobre os principais atores e características desse processo. O estímulo para a realização da pesquisa sobre Três Lagoas, especificamente, reside no fato de que, estabelecida ao longo da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, debuta o Estado ao fazer fronteira com São Paulo, trespassado o rio Paraná. Fora a primeira localidade tocada pelo “progresso” (ou ao menos o que se considerava “progresso” na época) que os trilhos da Noroeste levariam ao longínquo então Estado de “Matto Grosso”. Fora, ou melhor dizendo, seria a “cidade portal” e o “cartão de “boas-vindas” ao, a partir de 1910 – data que a ferrovia chega a solo mato-grossense –, opulento Oeste do país.

¹ Neste trabalho, ao se fazer referência ao Estado de Mato Grosso do Sul e/ou às suas cidades, utilizar-se-ão frequentemente as expressões “sul de Mato Grosso”, “sul do Estado” ou “sul-mato-grossense” ao invés da expressão “Mato Grosso do Sul”, pois é sabido que foi apenas em Outubro de 1977, pela Lei complementar nº 31, assinada pelo então presidente Ernesto Geisel, que o Estado de Mato Grosso dividiu-se em dois: o segmento Norte, que manteve a nomenclatura antiga, e a seção Sul, a qual passou a compor o Estado de Mato Grosso do Sul. Dispensável mencionar que o recorte temporal abrangido por essa dissertação é restrito ao período de formação urbana da cidade de Três Lagoas, ou seja, o começo do século XX. Fonte: CONCEIÇÃO, Emir. História de MS é marcada pela efervescência política e movimentos sociais. **Governo do Estado de Mato Grosso do Sul**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/a-historia-de-ms/>>.

Localizada na região do Alto Paraná e na fronteira com São Paulo, Três Lagoas (MS) teve uma implantação e uma ocupação de caráter singular e estratégico. Sua origem está atrelada ao processo de ocupação da porção leste do atual Estado de Mato Grosso do Sul – de modo específico, a região de Paranaíba² –, bem como à chegada da estrada de ferro da CEFNOB³, como já foi dito. O potencial espaço-territorial do local vai fazer com que surja a iniciativa para uma implantação estratégica: localizada a meio caminho entre Bauru (SP) e Campo Grande (MS), era o entreposto perfeito para a criação de uma cidade que se desenvolvesse conjuntamente à ferrovia. Por esse motivo, ao que parece, Três Lagoas foi a única cidade no Mato Grosso para a qual a CEFNOB aprovou um Plano Urbanístico elaborado em 1911, que acabou não sendo implantado em sua plena concepção, tendo ficado restrito ao papel.

Realizadas as pesquisas iniciais e definido o tema, de posse deste projeto urbano praticamente inexplorado, pois que é quase desconhecido, elaborou-se o projeto de pesquisa a princípio intitulado *Uma implantação estratégica: O processo de formação e expansão urbana de Três Lagoas (MS) (1910-1930)*, com o qual se deu o ingresso como aluna regular no PPGARQ da FAAC, UNESP, Campus de Bauru, no início de 2018. Aprofundadas as leituras sobre a temática e os levantamentos documentais, iconográficos e cartográficos, aprimorou-se o trabalho, o qual passou a se denominar *A formação urbana de Três Lagoas (MS): o ideário de uma “cidade portal” e os conflitos da terra*, trabalho este que aqui se apresenta em três capítulos:

Capítulo I:

O capítulo I trata, basicamente, da ocupação leste do sul do Estado de Mato Grosso, tema pouco discutido na história regional do sul do Estado como um todo, a qual se prende muito mais aos debates sobre a fronteira com os países platinos, ou

² A hoje denominada cidade de Paranaíba (MS) já teve outras denominações. Durante as pesquisas deparou-se com os termos: “Sant’Anna do Paranahyba”, “Sant’ana do Paranaíba”, “Santana do Paranaíba”, ou apenas “Paranaíba”, todas se referindo à mesma localidade.

³ Destaca-se que a linha férrea que seguia para oeste tentando o Estado de Mato Grosso, embora parte de um projeto único, dividia-se em duas: a primeira, Estrada de Ferro Bauru-Itapura, no Estado de São Paulo, sob a administração da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e a segunda, de Itapura a Corumbá, quase toda no Estado de Mato Grosso, sob a incumbência da Estrada de Ferro Itapura-Corumbá. Em 1917, o Decreto nº. 12.746 encampa o trecho Bauru-Itapura, ou seja, a CEFNOB. Após a encampação, as duas ferrovias – CEFNOB e Itapura a Corumbá se unem sob a denominação de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Por esse motivo, em virtude de trabalharmos a ferrovia, em grande medida, no período temporal anterior à encampação, adotamos a terminologia Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) para nos referirmos à mesma, em vista de ser a mais usualmente utilizada (GHIRARDELLO, 2002, p. 63-64).

seja, região oeste do sul mato-grossense. Este capítulo tem início com um apanhado histórico sobre Mato Grosso como um todo e depois discorre sobre o processo de ocupação da região da bacia do Alto Paraná⁴, o “bico” do Estado resultante da confluência com os Estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo (Figura 1). Nesse cenário, a pecuária, o sistema sesmarial e a Lei de Terras de 1850 são pontos importantes da discussão, dividindo o debate com a paisagem natural daquele espaço previamente ocupado pelos índios Caiapós. Logo depois, estreita-se o eixo de estudo à porção leste do território sulino, Paranaíba, e, finalmente, chega-se à Três Lagoas (MS) em busca de sua gênese urbana.

Figura 1: Os atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul unificados. Localização de Três Lagoas, Campo Grande e Paranaíba no contexto das terras sulinas



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019)

Ainda durante a primeira metade do século XIX, por volta de 1830, se deu a chegada de ocupantes não índios à região de Santana do Paranaíba. Foi no cenário

⁴ É sabido que a região da Bacia do Paraná abrange uma extensa área do centro-oeste, sudeste e sul brasileiro, onde o Rio Paraná é o seu principal curso d'água formado pela junção dos rios Paranaíba e Grande. O rio Tietê faz parte dessa mesma bacia e deságua no rio Paraná. A região trabalhada por essa presente dissertação é a região comumente conhecida por Alto Paraná.

entre a revogação da Lei de Sesmarias (1822) e a aprovação da Lei de Terras (1850), durante o período de posses livres, ou melhor, de ocupação de “terras devolutas não exploradas” (GHIRARDELLO, 2002), que a aquisição de terras pelos pioneiros ocupou extensas áreas do território em questão (CAMARGO, 2011). Essa pré-ocupação ocorreu, nesse primeiro momento, com a entrada de mineiros e paulistas que vinham ocupar o espaço dominado pelos índios Caiapós. De acordo com Camargo (2011), a vasta extensão dos domínios territoriais de Santana do Paranaíba deu a essas poucas famílias status e poder quando da ocupação dos “deslumbrantes campos promissores” sobre os quais nos fala Corrêa Filho (1944) para qualificar a expansão bandeirante após a criação da Capitania de Mato Grosso⁵.

Em *Episódios históricos da formação geográfica do Brasil*, Mário Monteiro de Almeida (1951) discorre sobre a trajetória desses pioneiros que se afazendaram na região e criaram o perfil de uma sociedade pastoril fundiária. Na obra *Como era lindo o meu Sertão*, Sá Carvalho (2005) trata do isolamento e da dispersão populacional que esse meio de ocupação propiciou e narra as expedições de grupos de fazendeiros para a manutenção do território. Nesse ínterim, acompanhando o curso de rios, encontraram a região das três lagoas onde fixaram parada para criação de gado.

Capítulo II:

É de competência do capítulo II dissertar sobre a estratégica passagem da CEFNOB pelo território mato-grossense. Em virtude de sua grande extensão territorial, até o século XIX o Brasil possuía muitos espaços ainda inexplorados pelo homem branco, como era o caso da Província de Mato Grosso. Nesse momento, os aglomerados urbanos concentravam-se, em sua maioria, nas áreas próximas ao litoral e a comunicação com essa porção tão distante do território ficava prejudicada, necessitando, de acordo com Neves (1958), utilizar-se de vias estrangeiras de acesso ou então de vias fluviais que ofereciam longas e penosas viagens. Por esse motivo, a Guerra do Paraguai (1864-1870), assentada sobretudo na questão territorial, eclodiu, fazendo com que, por um tempo, o Brasil perdesse parte dos territórios mato-grossenses para as tropas de Solano López, situação que, na época, trouxe grandes preocupações ao governo brasileiro.

⁵ A povoação de Santana do Paranaíba foi rota para as monções e bandeiras, então sua localização era muito relevante, além de rota de comércio de gado para a região de Barretos e Piracicaba no século XIX.

Propulsora para a tomada de consciência da necessidade de dar à região mato-grossense facilidades de comunicações comerciais, tanto por via fluvial quanto por via terrestre, a Guerra do Paraguai serviu para que se cogitasse a construção de uma estrada de ferro que atendesse à política de centralização do Governo Imperial e fosse capaz de estreitar relações entre o centro político do país e as províncias distantes como a de Mato Grosso (AZEVEDO, 1950). O objetivo seria alcançar o então sul do Estado por intermédio de uma ferrovia transcontinental, meio de atração dos vizinhos sem saída para o mar – “destinada, enfim, a fazer face, no extremo sudeste do Brasil, ao comércio associado aos rios e aos interesses argentinos” (QUEIROZ, 2004, p. 25).

Nesse contexto, o capítulo II explana sobre o surgimento da CEFNOB no ano de 1904, sua construção em duas frentes, Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em São Paulo, e Estrada de Ferro Itapura-Corumbá, no Mato Grosso; os trâmites e decretos pelos quais se determinou o seu traçado, partindo de Bauru (SP); bem como os vieses estratégicos de sua implantação no sul mato-grossense em 1910 – data que a Estrada atinge àquela região do “Sertão” .

O segundo capítulo também tem em foco trabalhar a implantação estratégica de Três Lagoas, localidade “inaugural” do Estado pelo viés da ferrovia que veio trazendo “progresso” ao agora desbravado Estado de Mato Grosso. O capítulo trata, nesse momento, sem entrar em muitos detalhes, do panorama urbano do século XX e como a Noroeste do Brasil deu uma nova feição ao território paulista ao avançar na dianteira rumo ao Oeste com o objetivo de abrir espaço à ocupação, o que consequentemente forjou uma fisionomia urbana e, mais tarde, desenvolveu a região. Se a função da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil era promover o povoamento e assegurar a colonização de áreas “selvagens” e inexploradas pelo homem branco, ela, partindo de Bauru em 1905, atingiu o território mato-grossense em 1910, onde, no ano seguinte elaboraria, por meio da “Empresa Constructora Machado de Mello”, um Projeto Urbano para a localidade. Trata-se do Plano para a “Futura Cidade de Trez Lagôas”.

Devemos ter em mente que o período era o da incipiente República e os engenheiros que estavam à frente da ferrovia, bem como técnicos e outros empreendedores ativos nas classes dominantes brasileiras, visavam conectar-se com uma paisagem cosmopolita (SILVA, 2010) e empreender o progresso e a modernidade. Em sua maioria formados em instituições europeias –, imbuídos das

premissas modernizantes, elaboraram inúmeros planos que continham ideais de cidades capitais, avançados para a época. Nesses modelos urbanos implicava-se a implantação de uma cidade que deveria se revelar como polo político, econômico, mercadológico e sociocultural (SALGUEIRO, 2001).

Acreditamos ser esse o caso do plano desenhado pela CEFNOB para Três Lagoas: um projeto urbano para a implantação estratégica de uma cidade moderna que, na metade do caminho entre Bauru (SP) e Campo Grande (MS), se desenvolvesse conjuntamente com a ferrovia. Projeto esse que traz características extremamente semelhantes a projetos urbanos desenvolvidos na virada do século XIX para o XX, como o de Belo Horizonte, La Plata e Barcelona, a citar exemplos.

Desta maneira, é intento do capítulo II apresentar o Projeto Urbano desenhado pela ferrovia para Três Lagoas e examinar quando, como, por que e por quem foi desenhado. Ademais, tem a finalidade de preencher lacunas quanto a esse projeto, levando em conta o período histórico, econômico e político. Não só a passagem da ferrovia pelo sul do Estado de Mato Grosso era estratégica. Também o era a implantação do Plano urbano para a “Futura” Três Lagoas, já que ela seria o limiar do Estado. Assim, a transposição do rio Paraná era essencial para que se fizesse cumprir o papel estratégico de ligação entre e os Estados e, no momento em que se firmou a passagem da ferrovia pelo rebojo do Jupiá – região cujo potencial espaço-territorial fora enaltecido tanto por engenheiros da ferrovia, como Emílio Schnoor e sua Comissão, quanto por Euclides da Cunha, ainda em 1908 – a posição do núcleo urbano de Três Lagoas começava a se delinear.

Capítulo III:

O capítulo III aborda o projeto/traçado implantado e a questão conflituosa da terra. Carregando a grande discussão e núcleo da pesquisa sobre a gênese urbana de Três Lagoas, a investigação dessa parte do trabalho pode ser resumida por uma pergunta: De quem eram as terras sobre as quais se estava projetando uma cidade moderna?

No ano de 1910, Antônio Trajano dos Santos, fazendeiro que tinha terras na região das três lagoas, doou parte de sua propriedade (a Fazenda Alagoas) para a formação do Patrimônio das Alagoas, em honra a Santo Antônio. Período atípico para doações de terras à Igreja Católica para a formação de patrimônios religiosos, essa situação esbarra com um edital do ano de 1912, publicado no Jornal da Gazeta Oficial do Estado de Mato Grosso, Cuiabá, que continha um desmembramento de terras feito

pelo Governador do Estado, do “excesso de área da fazenda denominada “Alagoas” sita no município de Sant’Anna do Paranahyba”. Esse documento expropria 3.600 hectares da referida fazenda para rossio da povoação de Três Lagoas, no entanto, ignora o fato de que, dentro desses 3.600 hectares havia uma porção de terra que era de propriedade da Igreja, tendo em vista a doação à Santo Antônio por Trajano dos Santos dois anos antes.

Para que o assunto não se esgote nesse item e o “ouro” do trabalho não seja aqui entregue prontamente, enquadrar-se-á as competências deste capítulo nessa questão conflituosa da terra: Igreja *versus* Câmara Municipal, sobre a qual teremos ainda muito a tratar. Ademais, essa parte não se esgota nessa discussão: o capítulo também aborda o projeto/traçado urbano implantado no lugar do “Plano para a futura cidade de Trez Lagoas” e o analisa. Para tanto também utilizou-se o Código de Posturas de Três Lagoas, de 1921, do qual se extraíram informações que contribuíram para o entendimento do projeto/traçado executado.

Sem muitas delongas, esse capítulo revela uma realidade dual onde coexistiam práticas ancestrais em virtude da doação tardia de terra e avanços na tentativa de implantação de uma cidade moderna em terras sertanejas do cerrado mato-grossense. Temos aqui uma certa ambiguidade, também, de período: um contexto de mudança política e de mudança de concepção de uso da terra.

Assim, é por meio desses três capítulos que a dissertação se compõe ao buscar estudar, sob o viés do Urbanismo e da Arquitetura, o processo de gênese urbana de Três Lagoas. Sobremaneira, destaca-se que existem diversas obras que explanam sobre a história do município. São livros de memorialistas, pesquisas de iniciação científica, dissertações de mestrado, teses de doutorado e outros estudos que certamente contribuem para o escopo de trabalhos que versam sobre Três Lagoas. São produções resultantes da curiosidade de apaixonados pela terra natal e, principalmente, fruto de pesquisas advindas da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), unidade de Três Lagoas.

Nessa relevante instituição de ensino há cursos de História e Geografia, além de uma pós-graduação em Geografia, de onde provém estudos, principalmente, relacionados a história social, política e econômica de Três Lagoas, além de trabalhos desenvolvidos por geógrafos que objetivam o conhecimento da expansão territorial de alguns bairros ou da cidade como um todo. No entanto, essa dissertação jaz na área

da história urbana e pretende anunciar o processo de formação do núcleo de Três Lagoas fazendo uma análise espacial que é de maestria na competência dos arquitetos e urbanistas. Para tornar o entendimento da urbanização desta parte do Estado mais completa, neste trabalho são proclamadas a descrição, caracterização e organização espacial da cidade de Três Lagoas pautadas em documentações primárias, fatos e ensaios sobre o urbano.

Através da revisão de literatura e tendo como base mapas, plantas, fotos, relatos, manuscritos, documentos cartoriais etc., ou seja, através da análise de documentos primários e secundários – metodologia que será trabalhada em tópico específico mais à frente – esta dissertação visa a compreensão do processo de formação urbana de Três Lagoas, numa abordagem, principalmente espacial, mas também que busca emergir nos conflitos da questão da terra e nas estratégias para a sua implantação premeditada.

Objetivos

a) Objetivo Geral

O objetivo geral é conhecer a história do município de Três Lagoas (MS) desde a sua gênese, estudando as particularidades desse processo formador do núcleo urbano ao versar sobre os seus principais atores e características no tocante à análise espaço-territorial sob o viés do Urbanismo e da Arquitetura, bem como da história urbana.

Ademais, é de competência do objetivo geral dessa dissertação abrir a frente de discussão da posse da terra em um momento de mudança de âmbito político. Assim, o trabalho tem o propósito de explanar sobre a questão conflituosa da terra, onde Estado e Igreja disputavam seu desfrute, e sobre as estratégias de implantação da cidade, revelando um imbróglio cuja base perpassa passado e futuro: a utopia de um futuro promissor com o desenho de uma “cidade capital” como portal para o sertão do Estado de Mato Grosso e a realidade – que expõe mais claramente a vivência de um lugar tão afastado e preso ao passado – a doação tardia de terras para a formação de um patrimônio religioso.

b) Objetivos Específicos

Os objetivos específicos desta pesquisa são:

- Compreender o processo de ocupação da porção leste do sul do Estado de Mato Grosso durante o século XIX (histórica, política e geograficamente);
- Apreender o contexto político de surgimento da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB);
- Perceber de que maneira a passagem da CEFNOB pelo sul do Estado de Mato Grosso foi estratégica;
- Entender o contexto social, político e econômico do processo de formação urbana de Três Lagoas e quais fatores contribuíram para sua ocupação e implantação de caráter estratégico, pelo viés da ferrovia e dos engenheiros planejadores;
- Analisar o Plano urbano para a implantação da “Futura Cidade de Três Lagoas”;
- Apreender como se deu o plano urbanístico através da visão dos planejadores e por que este não foi executado em sua plena concepção;
- Entender o conflito da posse da terra (Igreja *versus* Câmara) inserido no então momento histórico;
- Analisar como se deu a gênese do núcleo urbano a partir da doação de terras para formação do Patrimônio das Alagoas e da desapropriação de terras pelo Estado da Fazenda Alagoas para constituição do Patrimônio das Três Lagoas;
- Revelar de que maneira se constituiu o povoado: se em terras do Estado, se por meio de um patrimônio religioso, patrimônio laico ou loteamento urbano privado;
- Analisar o projeto/traçado implantado/executado da cidade de Três Lagoas na tentativa de compreender seu desenho e a relação de influência da ferrovia sobre o mesmo;
- Verificar em que medida a topografia e a paisagem natural (lagoas e o rio Paraná) influenciaram no desenho urbano da cidade;
- Entender o entrelaçamento das questões: a questão conflituosa da terra, a tentativa de implantação de um projeto para uma cidade capital e a sua não execução.

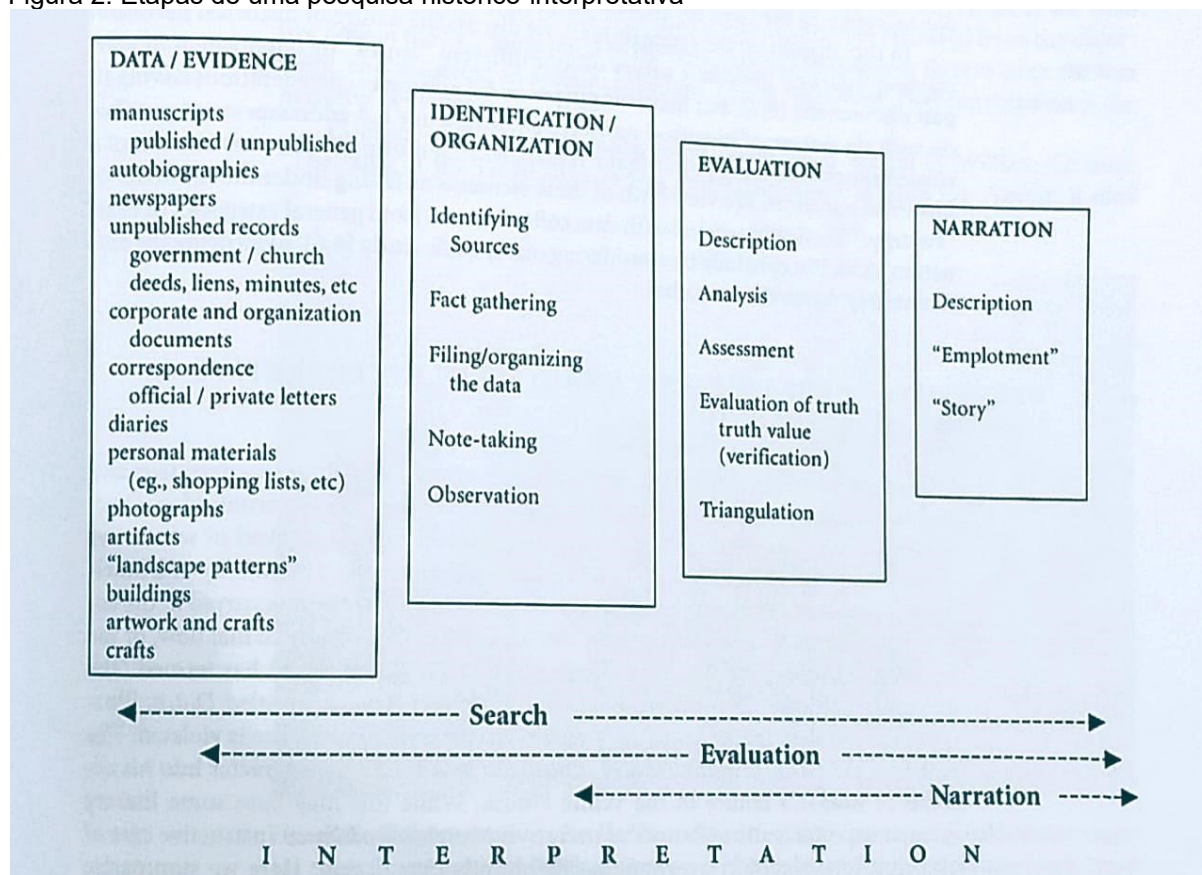
Metodologia

Para a elaboração deste trabalho utilizou-se a metodologia exposta por Groat; Wang (2002) no livro *Architectural Research Methods*. Dentre as propostas metodológicas apresentadas por tais autores foi adotada a que melhor qualifica o estudo em questão: a proposição acerca de uma pesquisa histórico-interpretativa. Eles definem a pesquisa histórico-interpretativa “*specifically as investigations into social-physical phenomena within complex contexts, with a view toward explaining those phenomena in a narrative form and a holistic fashion*”⁶ (GROAT; WANG, 2002, p. 136).

Assim, para a produção de um estudo focado na história, são prescritas quatro etapas fundamentais que, de acordo com os autores, não se sucedem, mantendo-se ativas durante todo o processo: a busca por evidências; a identificação e organização das mesmas; sua avaliação e análise; e a construção de uma narrativa a partir desses indícios que deverão ser verossímeis. Segundo Groat; Wang (2002, p. 137), a interpretação deve mediar todas as etapas do processo, se tornando a “chave” da pesquisa (Figura 2).

⁶ “especificamente como investigações de fenômenos sócio-físicos em contextos complexos, com vistas a explicar esses fenômenos na forma narrativa e holística” (GROAT; WANG, 2002, p. 136. Tradução nossa).

Figura 2: Etapas de uma pesquisa histórico-interpretativa



Fonte: GROAT; WANG (2002, p. 137).

Também se utilizou o texto *Uso e mau uso dos arquivos*, no qual Carlos Bacellar (2008) apresenta as fontes documentais que devem nortear a discussão histórica e auxiliar no processo de construção da narrativa. Bacellar (2008) fornece embasamento para a ordem das fontes, sua nomenclatura, a maneira como devem ser organizadas e analisadas.

Deste modo, na primeira etapa, sucedeu-se a busca por evidências bibliográficas, ou seja, cumpriu-se a revisão de literatura para responder, ou de alguma outra forma, contribuir para o conhecimento sobre o assunto tratado. Realizaram-se leituras sistemáticas e fichamentos de teses, dissertações, artigos e livros acerca da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de formações urbanas do interior paulista, da história do sul de Mato Grosso, de projetos realizados na virada do século XIX para o XX, da formação nas escolas de Engenharia na época, além de demais bibliografias pertinentes ao trabalho. Assim, para que não se desvie a "atenção" no interesse de outros assuntos que não cabem ao escopo teórico a ser abordado na dissertação, é necessário estabelecer parâmetros para que seja possível construir um contexto sobre o objeto de estudo (a cidade de Três Lagoas – MS) e o

período abarcado (1910, data que a ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil chega a solo mato-grossense, a 1915, ou basicamente o período de sua formação urbana).

Compõem-se de “*data/evidence*”, ou melhor, dados/evidências, além da revisão de literatura, a busca por documentos primários e secundários. Destarte, tenta-se coletar o máximo possível de dados a respeito do objeto de estudo em questão: a cidade de Três Lagoas. No entanto, o enfoque se detém em informações que forneçam uma explicação sobre a problemática na qual ele está inserido, ou seja, passa-se a construir um contexto histórico que aborde o motivo pelo qual se está estudando tal objeto: como se deu o seu processo de constituição enquanto núcleo urbano.

Trata-se de um processo praticamente arqueológico de “garimpagem” de documentos e literatura os quais deveriam ser encontrados em arquivos, bibliotecas, museus, acervos públicos, centros de memória, prefeituras e câmaras municipais, núcleos de pesquisa histórica e documentação, enfim, há uma infinidade de lugares onde se pode encontrar documentação e bibliografia cabível ao assunto trabalhado. “Cabe ao historiador desvendar onde se encontram os papéis que podem lhe servir, muitas vezes ultrapassando obstáculos burocráticos e a falta de informação organizada” (BACELLAR, 2008, p. 46). Por isso, a primeira etapa dos procedimentos metodológicos que aqui constam, sobretudo, da busca de documentos primários e secundários, são provindos de diversas localidades do país.

A princípio, muita bibliografia foi coletada no acervo da rede integrada de bibliotecas da UNESP, as quais estão distribuídas em 24 cidades do Estado de São Paulo. Arrecadou-se literatura no acervo da Biblioteca da FAAC, no acervo da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da UNESP de Franca, da FCT de Presidente Prudente e, principalmente, no acervo do Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas (IBILCE) da UNESP de São José do Rio Preto. A biblioteca de Rio Preto conta com um grande cabedal de literatura a respeito do Mato Grosso, os quais, por sua qualidade de antigos, muitos estão inseridos nas coleções de livros raros.

Foi buscado, inicialmente, material na cidade de Bauru (SP) em locais tais quais: Biblioteca Central “Cor Jesu”, da Universidade do Sagrado Coração (USC); Núcleo de Pesquisa e História “Gabriel Ruiz Pelegrina” (NUPHIS) desta mesma Universidade, cadastrado no Sistema Brasileiro de Museus (SBM) e até então, no decorrer das pesquisas, coordenado pela Profa. Dra. Terezinha Santarosa Zanlochi;

e no Museu Ferroviário Regional da mesma cidade, cuja pesquisa foi guiada pela Cythia Bombini e Irene Gavioli.

Faz-se um adendo de que o senhor Gabriel Ruiz Pelegrina, que dá nome ao núcleo de documentação da USC, era ex-ferroviário da CEFNOB e foi, durante alguns anos, morador da cidade de Três Lagoas (MS). Grande conhecedor da história e da formação desta cidade, deixou livros e artigos em jornais e revistas, além de uma grande quantidade de documentação primária por ele agregada durante sua vida. O acervo do senhor Gabriel foi doado ao NUPHIS e está inteiramente disponível para pesquisadores. Foi um dos lugares cruciais na busca de documentação para essa dissertação.

Da mesma maneira, deu-se especial atenção aos *Relatórios da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* localizados no Museu Ferroviário bem como ao *Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* (1933) escrito pelo engenheiro da ferrovia e responsável pelo projeto/traçado implantado de Três Lagoas, Oscar Teixeira Guimarães. Igualmente deu-se devido tento ao documento *Apontamentos sobre a “Comissão Schnoor” da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* (1908), elaborado por Emílio Schnoor.

Também foi coletada documentação na cidade de Três Lagoas. Os lugares pesquisados foram a Biblioteca Pública Municipal Rosário Congro, onde se conseguiu grande número de livros escritos por memorialistas, livros sobre os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; Câmara Municipal, onde não se obteve muito sucesso na busca por documentações; na Prefeitura Municipal de Três Lagoas, cuja documentação foi primordial para o trabalho que segue, constando de Atas da Câmara de Instalação do Município, primeiros livros de leis e resoluções, Código de Posturas, livros de registros de títulos de concessão de terras datados a partir de 1915, livros de títulos de aforamento a partir do número 01 e demais documentações extremamente relevantes à pesquisa.

Em Três Lagoas pesquisou-se, também, em arquivos da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia; Departamento de Turismo, sendo a busca instruída pelo responsável Mestre Otony Avila Ornellas; Secretaria de Administração, Departamento de Serviços, Patrimônio e Tecnologia da Informação; nos arquivos do Cadastro Imobiliário de Três Lagoas; Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas; e também no Núcleo de Documentação Histórica “Honório

de Souza Carneiro” (NDH) da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), campus de Três Lagoas.

Nesse momento, importante salientar a valia das documentações agregadas no arquivo do NDH e o zelo de seus responsáveis para com o mesmo, mantendo a documentação catalogada em fichas disponíveis *online* e a sala dos arquivos refrigerada 24h/dia. O Núcleo é coordenado pelo Prof. Dr. Vitor Wagner Neto de Oliveira e a pesquisadora foi recebida além deste, também pelos professores: Profa. Dra. Mariana Esteves de Oliveira e Prof. Dr. Fortunato Pastore. No arquivo deparou-se com documentação acerca da História local e regional constando de um amplo acervo fotográfico sobre os primórdios de Três Lagoas e a CEFNOB, além de pastas sobre a legislação antiga de Mato Grosso, jornais, plantas antigas da cidade, bem como dissertações, teses e revistas sobre o assunto “Três Lagoas”.

Ainda na cidade de Três Lagoas buscou-se documentação nos arquivos da Igreja Matriz da cidade, a Catedral Sagrado Coração de Jesus, administrada pelos Salesianos, no entanto, nada foi encontrado. O último lugar onde buscou-se documentação sobre os primórdios da Igreja em Três Lagoas foi na Cúria Diocesana, onde foi descoberto o grande propósito pelo qual se buscava documentação: nos arquivos da Cúria, cedidos à pesquisadora pela Irmã Rosa, foram encontradas escrituras públicas de permutas de terras, escrituras de compra e venda, doações de terras, jornais antigos, manuscritos que contam a história dos primórdios das terras urbanas de Três Lagoas, além de uma grande quantidade de documentos que abarcam o período de 1920 até os dias atuais. Acredita-se que a compilação desses documentos seja em razão de um processo judicial que se sucedeu entre Igreja e o Estado em algum momento da história.

Nesta primeira etapa de coleta de dados e evidências a pesquisadora foi à São Paulo (SP) buscar no Arquivo Público do Estado de São Paulo, setor iconográfico e na Biblioteca Mário de Andrade, nas seções de Obras Raras e Mapoteca. Coletou-se mapas antigos da CEFNOB além de mapas da Capitania e da Província de Mato Grosso datados desde o século XVIII.

Ademais, a pesquisadora foi à procura de documentos na cidade de Campo Grande (MS), onde foi visitado o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGMS). Neste lugar, instruída pela senhora Maria Madalena Dib Mareb Greco e pelo Professor Arnaldo Rodrigues Menecozi, deparou-se com livros digitalizados dentre os quais, *Memória justificativa dos trabalhos de que foi encarregado à Província*

de Matto Grosso segundo as instruções do Ministério da Agricultura de 27 de maio de 1879 de Francisco Antônio Pimenta Bueno (1880) e *Do Rio de Janeiro a Cuyabá* de Herbert Smith (1922), são destaques.

No IHGMS também se coletou o acervo de J. R. de Sá Carvalho, o qual produziu um memorial manuscrito resumido da Comarca de Três Lagoas em 1919, além de ter escrito sobre o povoamento do Sul de Mato Grosso, o Sertão dos Garcias e a descoberta de Mato Grosso, na mesma época, todos arquivos manuscritos já digitados pelo Instituto. Ademais, outros materiais recolhidos foram um CD-ROM com fotos de descendentes dos fundadores de Três Lagoas e fotos aéreas da cidade na década de 1940, e a revista *Almanaque Ilustrado – Propaganda de Matto Grosso e Zona Noroeste* nº 1 de 1928.

Isto posto, iniciaram-se as etapas subsequentes da metodologia, sobre as quais discorrer-se-á no item “Forma de análise das fontes”.

Fontes Secundárias

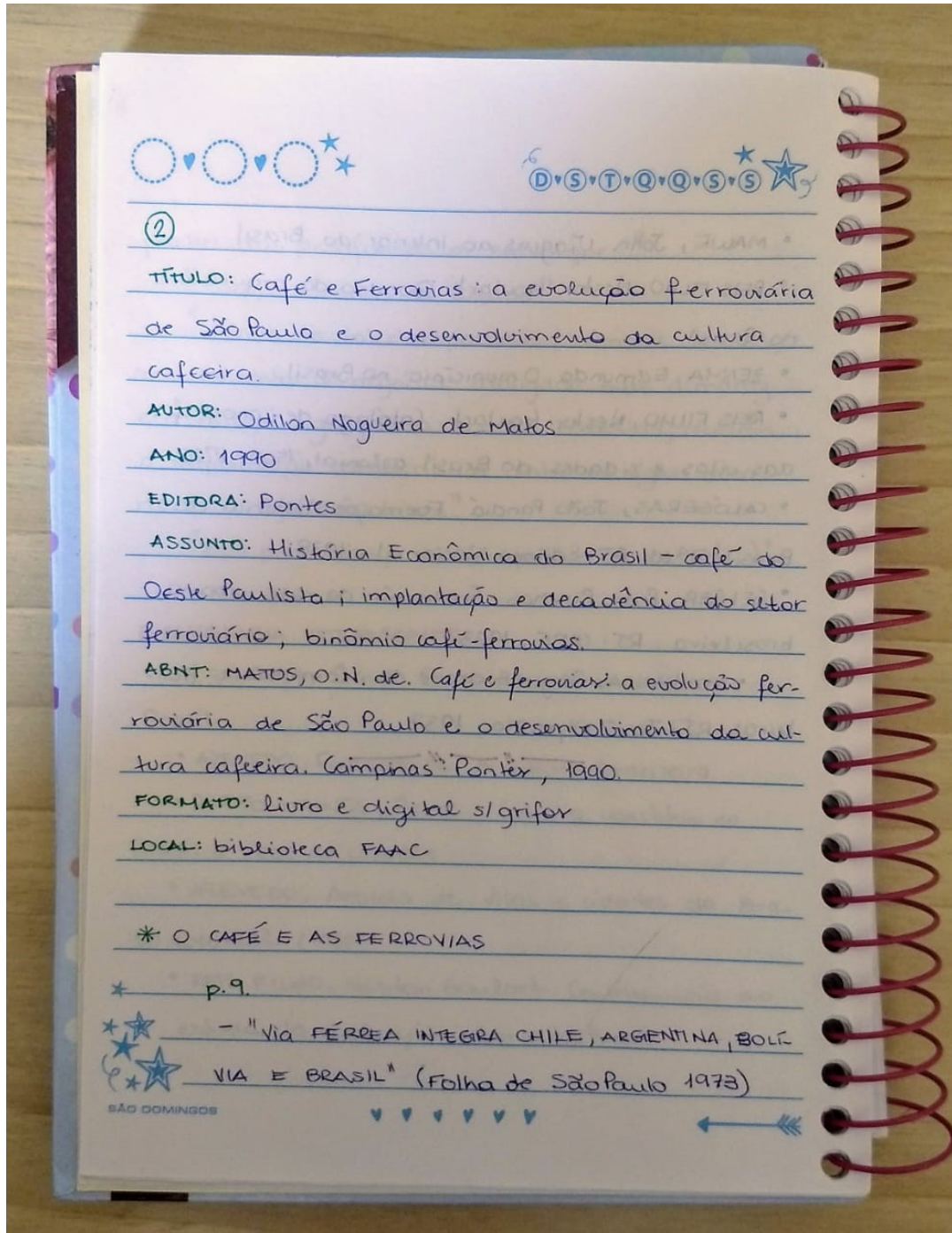
a) Fontes Bibliográficas

As fontes bibliográficas constam de **livros, publicações (revistas e artigos), teses e dissertações**. Organizou-se um pequeno caderno onde foram realizados fichamentos e anotações contendo informações tais quais título, autor, ano, editora, assunto, forma de citação, formato do material e onde foi encontrado (Figura 3). Dividiu-se a bibliografia em três grupos que praticamente equivalem aos capítulos dessa dissertação e os quais foram diferenciados por cor para facilitação da organização (Figura 4). São os grupos:

- Grupo 1 (cor roxa): Referências sobre a Província de Mato Grosso, sobre o sul do Estado de Mato Grosso, a ocupação do sul do Estado, legislação do Estado, sobre a formação urbana e a ocupação de Paranaíba, além de referências sobre a CEFNOB no geral e sua passagem pelo sul de Mato Grosso, entre outros assuntos similares.
- Grupo 2 (cor verde): Referências sobre o contexto histórico, História do Brasil (do recorte temporal estudado que são essenciais para a compreensão do contexto da época), República Velha, sobre a formação dos Engenheiros e escolas

de engenharia, sobre a formação das cidades do final do século XIX e início do XX (conceitos, urbanismo francês, traçados urbanos), etc.

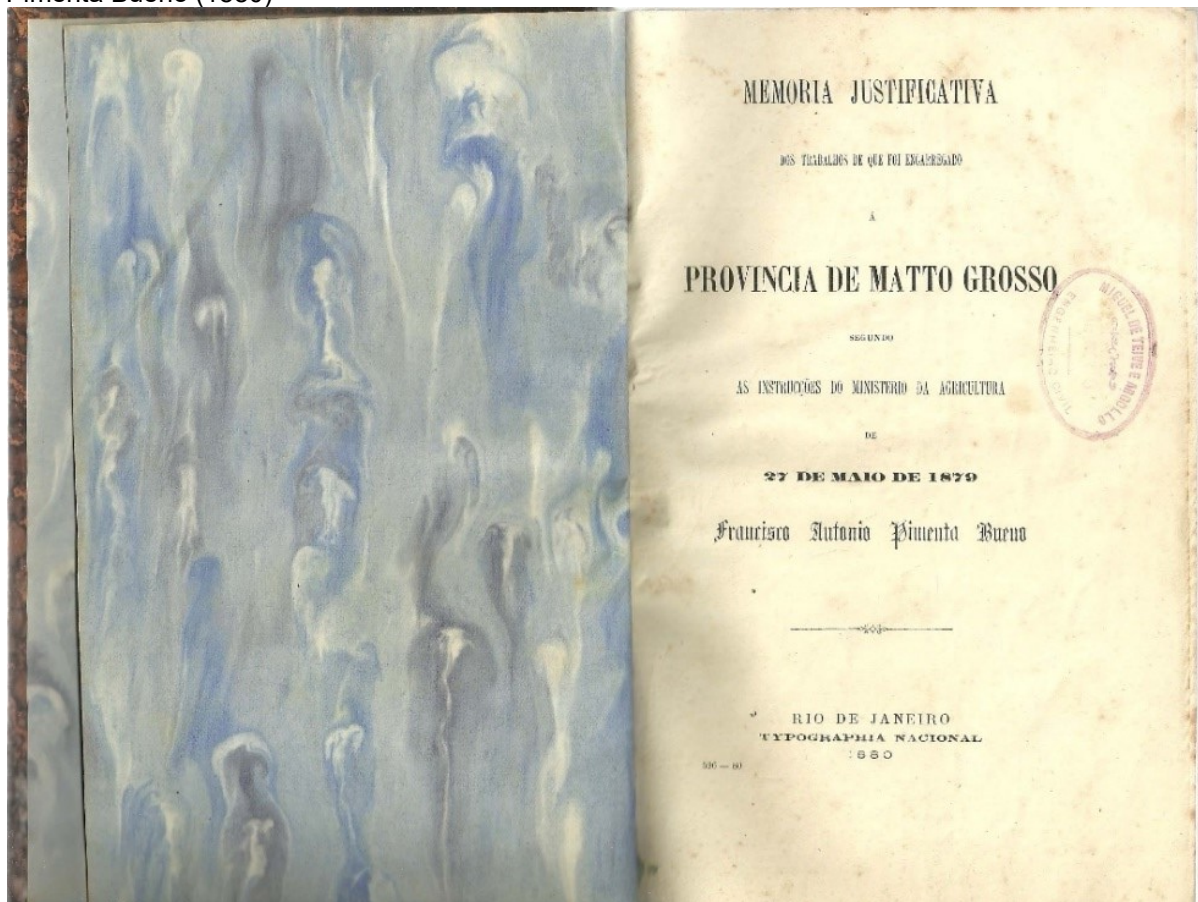
Figura 3: Exemplo do fichamento de bibliografia relacionada ao grupo 2. Caderno pessoal da pesquisadora



Fonte: Autora (2019).

- Grupo 3 (cor azul): Referências sobre a cidade de Três Lagoas no geral, sobre o processo de formação das cidades paulistas, sobre o processo de evolução urbana no Brasil, sobre patrimônios religiosos, etc.

Figura 4: “Memória justificativa dos trabalhos de que foi encarregado à Província de Matto Grosso segundo as instruções do Ministério da Agricultura de 27 de maio de 1879” de Francisco Antônio Pimenta Bueno (1880)



Fonte: Acervo do IHGMS, Campo Grande (2019).

De acordo com Groat; Wang (2002), um pesquisador deve se inteirar do que há escrito e/ou publicado porque o resultado da sua pesquisa expandirá esse corpo de literatura. Os resultados da coleta bibliográfica devem contribuir para um conjunto maior de informações relacionadas ao tópico da investigação. Assim, as diversas temáticas abordadas acima contribuem para subsidiar o trabalho ao abarcar, em sua generalidade, o contexto no qual o objeto de pesquisa está inserido, ajudando a responder genericamente a todos os objetivos específicos da dissertação. A revisão de literatura pode, da mesma maneira, servir para focar no objeto de investigação, uma vez que um indicador de a pesquisa estar muito abrangente ou muito restritiva é a inabilidade de se conseguir selecionar um corpo de literatura sobre o qual se quer fazer referência (GROAT; WANG, 2002). Além disso, novas vertentes da pesquisa poderão surgir da análise crítica a um trabalho já existente.

b) Arquivos Cartográficos

Os arquivos cartográficos de fonte secundária são, essencialmente, os **mapas** encontrados na Biblioteca Mário de Andrade referentes à “Província de Matto Grosso”, além dos **mapas** da CEFNOB. A autora busca, com a coleta dessas fontes, como era representada a região leste do sul do Estado de Mato Grosso, bem como quando apareceram as primeiras cartografias onde a cidade de Paranaíba e também a cidade de Três Lagoas apareciam. Além disso, a pesquisadora visava encontrar, nos mapas da ferrovia, algo que evidenciasse o caminho da mesma pelo sul do Estado, tendo encontrado mapas onde a passagem da CEFNOB pela localidade de Três Lagoas ainda se tratava de uma variante em estudo (Figura 5).

Figura 5: “Planta parcial do Est. de Mato Grosso – Reproduzida da grande planta do Engenheiro E. Schnoor” (1908)

em especial, justifica-se tendo em vista ser um documento de época e singular em abordar as cidades mato-grossenses incluindo Três Lagoas. O *Album* foi elaborado em 1914, contendo informações até mesmo anteriores a esta data. Assim, informações valiosas para o trabalho podem ser extraídas, como por exemplo: quantidade de habitantes nas cidades, relações comerciais entre elas, economia da época, etc. É um documento riquíssimo: há indícios de que a foto de Três Lagoas trazida no *Album* é a primeira tirada naquela localidade.

Outra fonte primária importante é a **revista *Almanaque Ilustrado – Propaganda de Matto Grosso e Zona Noroeste***, nº 1, publicada na cidade de Três Lagoas em 1928. O Almanaque discorre sobre os primórdios da cidade e o papel da CEFNOB no desenvolvimento da mesma. Traz imagens da época de Três Lagoas e ilustra os principais comércios e serviços do município naquele tempo.

Figura 6: *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*. Exemplo de fonte primária bibliográfica



Fonte: Acervo do Museu Ferroviário Regional, Bauru (2017).

b) Arquivos do Poder Executivo, Legislativo, Judiciário e Arquivos privados

- **Decretos:** Decretos da *Collecção das Leis e Decretos* de 1914 a 1917 publicados no Diário Oficial. Estão disponíveis em endereço eletrônico – Câmara dos Deputados (www.camara.leg.br):

- BRASIL. Decreto nº. 5.266 de 30 de Julho de 1904.
- BRASIL. Decreto nº. 5.349, de 18 de Outubro de 1904.
- BRASIL. Decreto nº. 6.463 de 25 de Abril de 1907.
- BRASIL. Decreto nº. 6.899 de 24 de Março de 1908.

- BRASIL. Decreto nº. 7.585 de 7 de Outubro de 1909.

- BRASIL. Decreto nº. 12.746 de 12 de Dezembro de 1917.

- **Relatórios:** *Relatórios da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil* do ano 1906 a 1916. Cópias do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

- **Leis:**

- Livros de Leis e Resoluções nº 1. De 1915 a 1922. Disponíveis na Prefeitura Municipal de Três Lagoas (MS) – Departamento do Arquivo Municipal.

Exemplo: TRÊS LAGOAS. Lei nº 6 de 10 de Setembro de 1915. “Autoriza o desenvolvimento da planta topográfica da Vila.”

- Livros de Leis e Resoluções nº 2. De 1928 a 1930. Disponíveis na Prefeitura Municipal de Três Lagoas (MS) – Departamento do Arquivo Municipal.

- **Atas:**

- Livros de Atas da Câmara Municipal de Três Lagoas de 1915. Disponíveis na Prefeitura Municipal de Três Lagoas (MS) – Departamento do Arquivo Municipal.

- **Títulos:**

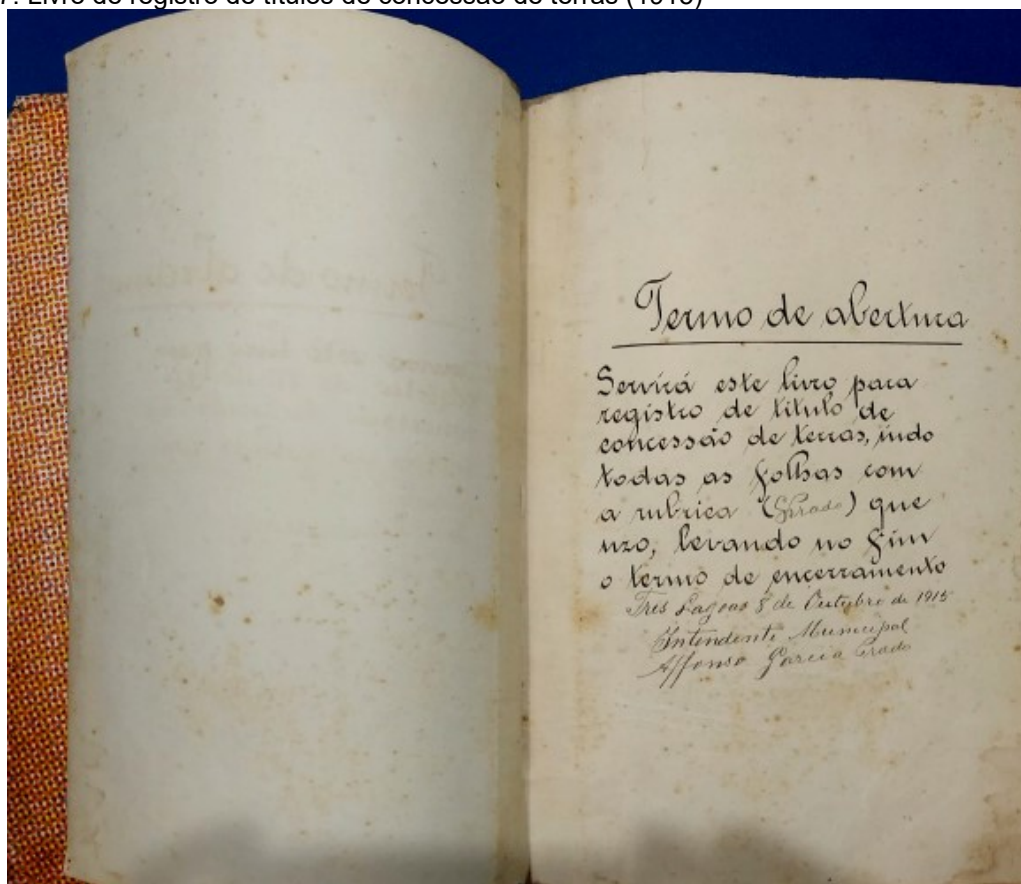
- Livros de “Títulos de concessão de terras” datados de 1915 a 1918. Disponíveis na Prefeitura Municipal de Três Lagoas (MS) – Departamento do Arquivo Municipal (Figura 7).

- Arquivos pessoais: Documentos disponíveis no Instituto Histórico e Geográfico do Estado de Mato Grosso do Sul referentes ao acervo de J. R. de Sá Carvalho.

Exemplo:

- **Manuscrito:** Memorial resumido sobre a Comarca de Três Lagoas Estado de Matto Grosso no anno de 1919 escrito por Sá Carvalho em 1919.

Figura 7: Livro de registro de títulos de concessão de terras (1915)



Fonte: Prefeitura Municipal de Três Lagoas, Departamento do Arquivo Municipal.

c) Arquivos Cartoriais

As fontes cartoriais fornecem informações muito específicas que são essenciais para a pesquisa, como por exemplo, só possuem Títulos de Aforamento, as localidades cuja formação urbana é relacionada a doações de terras à Igreja, ou seja, são originárias de um Patrimônio Religioso. Os cartórios foram os locais onde a pesquisadora encontrou maior resistência por parte dos funcionários em conseguir acesso ao acervo/arquivo⁷. Sabe-se, no entanto, que os Cartórios de Registros de Imóveis contêm informações valiosas para o tipo de pesquisa aqui desenvolvida, pois podem conter escrituras de compra, doações e venda de terras que ajudam a explicar pormenores da problemática trabalhada.

Exemplo de arquivo cartorial:

⁷ No cartório da cidade de Três Lagoas a pesquisadora não foi autorizada a tirar fotos, somente podendo fazer anotações das escrituras consultadas. Caso necessitasse, deveria dispendir uma quantidade em dinheiro para retirar uma cópia autorizada/autenticada do documento.

- **Escritura:** TRÊS LAGOAS. Transcrição registrada no Livro 3-A, f.33 nº. de ordem 462 de 22 de Junho de 1922. Circunscrição: Município de Três Lagoas-MS. Documento consultado no Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas – MS.

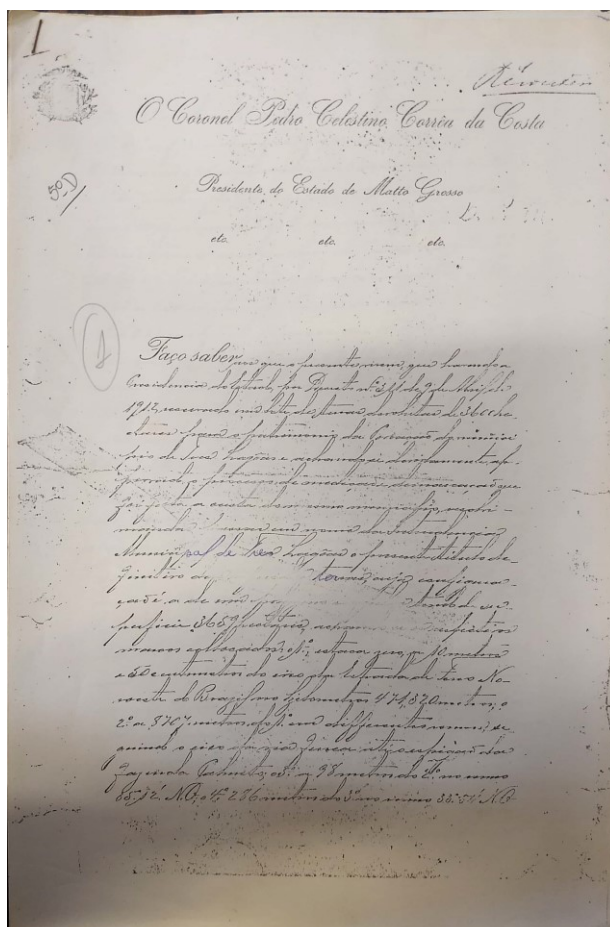
d) Arquivos Eclesiásticos

Documentos pertencentes à Cúria Diocesana da cidade de Três Lagoas. Ao que tudo indica, essa documentação faz parte de um processo judicial acontecido entre Igreja e Câmara Municipal. Constam de **manuscritos, escrituras, cartas, jornais**, dentre outros compilados em uma pasta.

Exemplo:

- **Escritura:** TRÊS LAGOAS. “Escritura pública de doação que faz a Câmara Municipal de Tres Lagôas à Mitra Episcopal”. 1922. (Figura 8).

Figura 8: Escritura pública de doação que faz a Câmara Municipal de Três Lagoas à Mitra Episcopal (1920)



Fonte: Cúria Diocesana de Três Lagoas (2019).

e) Arquivos Jornalísticos

A pesquisa em Jornais pode ser útil para que se descubra um fato ocorrido em determinado tempo ou para confrontar informações existentes em literatura previamente consultada. Por se tratar de um acervo amplo, a pesquisa em jornais foi realizada por busca de palavras-chave e datas (BACELLAR, 2008). Desta maneira, pode-se selecionar notícias específicas sobre o traçado a ser realizado pela CEFNOB, trechos de palestras realizadas por engenheiros da Ferrovia no Clube de Engenharia, narrações das expedições da Comissão Geográfica para implantação da Ferrovia, entre outras notícias e assuntos pertinentes a pesquisa.

- **Jornais:** Exemplos:

- *O Bauru* – Bauru (SP). Coleção do Núcleo de Pesquisas Históricas (NUPHIS) da USC. Bauru (SP). Período de 1907 – 1930. (Figura 9).
- *Jornal da Cidade* – Três Lagoas (MS), Acervo do senhor Gabriel Ruiz Pelegrina, Coleção Memórias de um Ferroviário do NUPHIS da USC. Bauru (SP).
- *Gazeta Oficial do Estado de Matto-Grosso* – Cuiabá (MT). Acervo do Núcleo de Documentação Histórica (NDH). Três Lagoas (MS). Período de 1910 - 1930.

Figura 9: “O Baurú” (1907)



Fonte: Acervo do NUPHIS/USC, Bauru (2018).

f) Arquivos Iconográficos

Deve-se trabalhar com fontes iconográficas porque elas ajudam a encontrar respostas a alguns objetivos específicos desta investigação, tal como analisar a formação do traçado da cidade de Três Lagoas na tentativa de compreender seu desenho e a relação de influência da ferrovia sobre o mesmo. As fontes visuais, especialmente as fotos aero oblíquas, ajudarão a verificar em que medida a topografia e a paisagem natural das lagoas influenciaram no desenho urbano da cidade.

Os arquivos iconográficos constam basicamente de **fotografias**:

- Fotografias pertencentes ao acervo do IBGE. Disponível em forma digital em endereço eletrônico (cidades.ibge.gov.br). 35 imagens, sem data.
- Fotografias pertencentes ao acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru. 48 imagens, algumas com data, outras sem data.
- Fotografias pertencentes ao acervo do Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro” – UFMS Três Lagoas: Três Lagoas - 47 imagens, sem data. Jupiá - 7 imagens, sem data.
- Fotografias pertencentes ao acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Disponível em forma digital em endereço eletrônico (treslagoas.ms.gov.br): 42 imagens, sem data.
- Fotografias pertencentes ao acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul (IHGMS), Campo Grande (MS). Disponível em CD-ROM. 79 imagens, algumas com data, outras sem data. (Figura 10).

Figura 10: Foto aérea de Três Lagoas na década de 1940. Exemplo de Fonte Iconográfica



Fonte: Acervo do IHGMS, Campo Grande (2019).

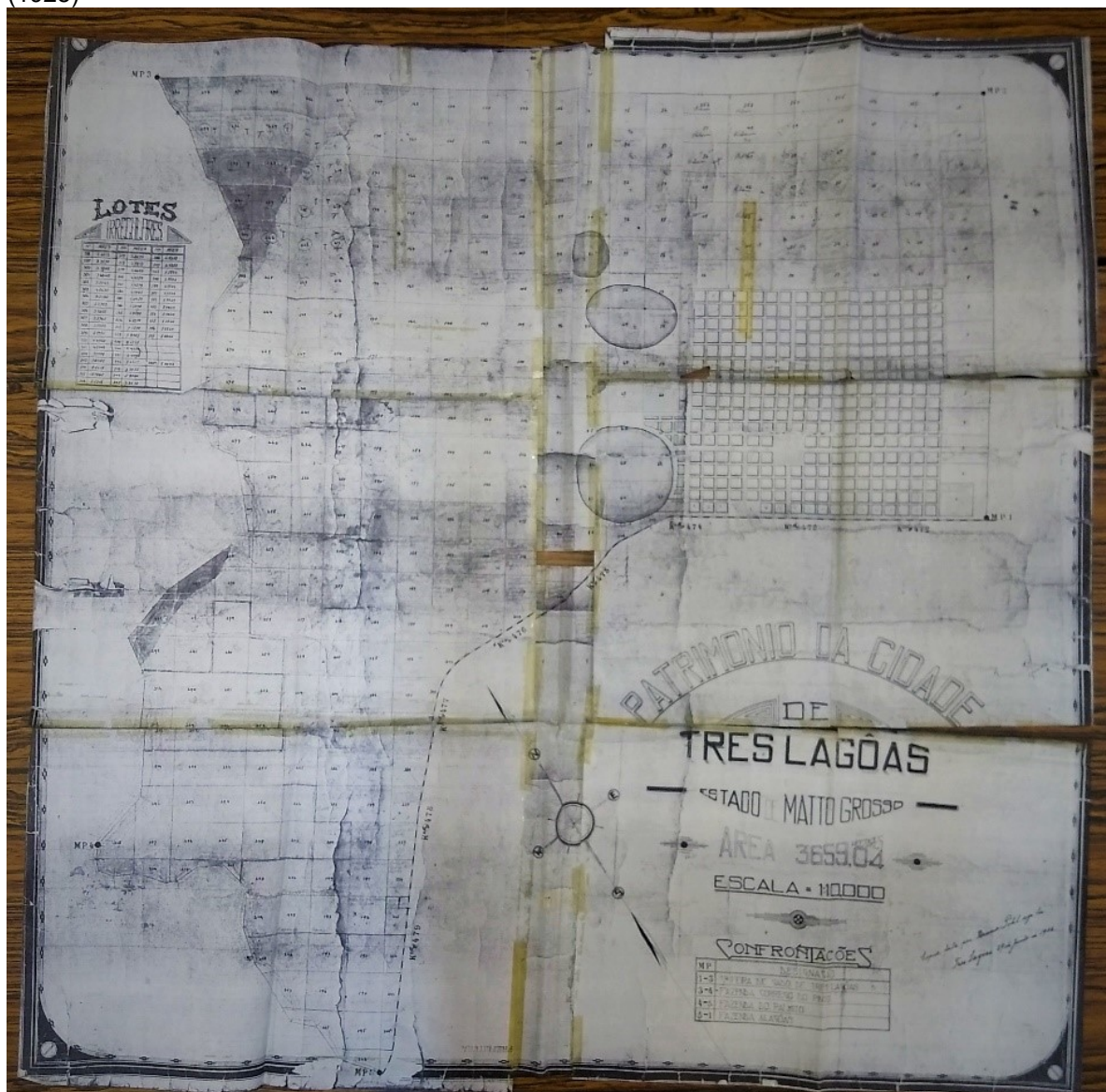
g) Arquivos Cartográficos

Tem-se poucos arquivos cartográficos taxados como fonte primária. São, em sua maioria **planos urbanos, plantas, mapas e desenhos técnicos** diretamente relacionados com a cidade de Três Lagoas. Citam-se dois exemplos:

- **Plantas:**

- Projeto Urbano para a “Futura Cidade de Tres Lagoas”, 1911. Disponível no Núcleo de Pesquisa Histórica da USC Bauru: Cadastro Imobiliário Físico – Medida: 0,88 x 0,61. Escala: 1:4000. PL/25.
- Projeto Urbano para do “Patrimonio da Cidade de Tres Lagôas – Estado de Matto Grosso”. Disponível no Núcleo de Documentação Histórica da UFMS Três Lagoas. (Figura 11).

Figura 11: Projeto Urbano para o “Patrimônio da Cidade de Três Lagôas – Estado de Mato Grosso” (1928)



Fonte: Acervo do NDH/UFMS, Três Lagoas (2019).

Forma de análise das fontes

Após coletadas, as informações devem receber um tratamento que, orientado pelo problema proposto, estabeleça táticas avaliativas na pesquisa histórico-interpretativa. Sucodem-se, assim, as etapas dois (identificação e organização das fontes), três (avaliação/análise das fontes) e quatro (construção da narrativa).

Adiantamos que as etapas de organização do material coletado e a análise dos mesmos são intrínsecas uma a outra. Isto posto, efetuou-se a organização do material, quando foi indispensável olhar para o conjunto de registros coletados de forma crítica. Após colhidos os dados e as evidências por meio da revisão de literatura

e da busca por documentos primários e secundários, o conjunto dos mesmos foi observado de forma analítica, buscando averiguar a melhor maneira de fazê-lo inteligível, de acordo com o objetivo de investigar a formação urbana de Três Lagoas. Assim, todas as informações foram compiladas por local onde foram encontradas, em seguida por tema e por data.

Alguns cuidados foram tomados ao fazer a coleta, a organização e a análise do material. Além do uso de luvas, máscara e óculos para o trato dos papéis antigos (Figura 12), pois “o manuseio, por si só, já é um motivo de preocupação (BACELLAR, 2008, p. 57), existiu a preocupação na criação de um banco de dados a partir da digitalização de documentos. Para isso utilizou-se do aplicativo *CamScanner*, o qual cria um banco de dados *online* e facilita o acesso dos documentos a qualquer momento e em qualquer lugar. Fora isso, a digitalização permite que o documento seja visto e revisto quantas vezes forem necessárias sem o manuseio do mesmo e, conseqüentemente, sem o dano que esse manejo pode causar a ele.

Figura 12: Uso de máscaras e luvas para manuseio da documentação



Fonte: Acervo pessoal da autora (2019).

Ademais, segundo Groat; Wang (2002), notas devem ser sempre tomadas na medida em que a pesquisadora vai se deparando com as fontes. De acordo com os autores, o ato de tomar notas, ou seja, escrever com as próprias palavras um fato ou uma informação, é um passo que se dá em direção ao primeiro rascunho da narrativa.

Finalmente, listados os dados em um banco de dados, organizados, e com notas tomadas, está-se realizando a análise das fontes. Peter Gay (1990, p. 171) diz: “A narrativa histórica sem análise é trivial, a análise histórica sem a narrativa é incompleta”. Assim, as orientações de análise para o estudo da formação urbana de Três Lagoas se basearão na linha teórica adotada pelo professor orientador desta pesquisa. Ghirardello (2010), ao se referir às cidades do interior paulista reflete que estas,

Se (...), isoladamente, contam com algum estudo sobre sua formação e seu crescimento, ainda que às vezes de tom factual e de cunho memorialístico (...), elas, em suas várias regiões e vistas sob forma de conjunto em um processo de urbanização, são quase inexploradas” (GHIRARDELLO, 2010, p. 18).

Assim, a proposição se faz pertinente ao explorar o campo das cidades do sul do Mato Grosso, por onde a ferrovia avançou, dando o enfoque à primeira delas trespassado o rio. A forma de análise se dará por meio da interpretação das fontes recolhidas e do confronto das mesmas de forma a chegar a uma narrativa holística e crível que responda aos objetivos da pesquisa no sentido de que uma pesquisa bem investigada e um diagnóstico bem documentado podem servir de prova para descrever eventos históricos sob o viés da Arquitetura e do Urbanismo.

1 CAPÍTULO I: O PROCESSO DE ASSENHOREAMENTO E OCUPAÇÃO DA PORÇÃO LESTE DAS TERRAS DO SUL DE MATO GROSSO

A ocupação leste do sul-mato-grossense é tema pouco discutido na história geral do país assim como o é na própria história regional de Mato Grosso do Sul, a qual se prende muito mais aos debates sobre a fronteira com os países platinos, ou seja, a região oeste do Estado. Carente por completo de estudos relacionados ao Urbanismo, à Arquitetura e à história urbana que abracem a questão espaço-territorial, esse trabalho se insere no contexto dos municípios surgidos por causa do processo de ocupação da porção leste do sul de Mato Grosso – de modo específico, a região de Paranaíba⁸.

Por esse viés, o trabalho principia com um apanhado histórico sobre o território de Mato Grosso como um todo, afunilando, posteriormente, o olhar para a parte do sul dessa imensa região, sempre na tentativa de explorar o decurso do assenhoreamento das terras deste “Sertão”. Nesse cenário, a pecuária, o sistema sesmarial e a Lei de Terras de 1850 são pontos importantes da discussão, dividindo o debate com a paisagem natural daquele espaço previamente ocupado pelos índios Caiapós. Logo depois estreita-se o eixo de estudo à porção leste do território sulino, Paranaíba, e finalmente chega-se à Três Lagoas (MS) em busca de sua gênese urbana.

Antes de iniciar é importante discorrer sobre o significado da palavra “Sertão”. Nesta dissertação, a utilização do termo ‘Sertão’ refere-se ao “outro” geográfico, qualificado como um tipo empírico de lugar, ou seja, não diz respeito a uma paisagem típica, como clima, relevo ou vegetação. O intuito da utilização deste termo é referir-se a regiões afastadas, áreas “desocupadas”, áreas a serem ocupadas, o interior, neste caso o “Sertão” sul-mato-grossense. Oliveira (1998) carrega a ideia de que não há um “Sertão”, mas muitos que devem ser tomados como metáfora do Brasil. Para Amado (1995), o termo “Sertão” adquiriu, de acordo com o passar dos séculos e sob pontos de vistas diferenciados, conotações diversas. No século XV significou “espaços vastos, interiores, situados dentro das possessões recém-conquistadas ou contíguo a elas, sobre os quais pouco ou nada sabiam” (AMADO, 1995, p. 147).

⁸ Sobre a nomenclatura acerca a cidade de Paranaíba, ver nota de rodapé número 2.

Segundo a mesma autora, a partir do início do século XVII e do XVIII, nem mesmo a descoberta do ouro em Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais e a consequente acumulação de riquezas e fundações de núcleos urbanos alteraram o significado anteriormente empregado pelos colonizadores portugueses; para o bandeirante, significava o interior perigoso e rico. No século XIX designava “área perdida, escondida”, “áreas despovoadas no interior do Brasil”, “terras sem fé, lei ou rei”, afastadas do litoral e habitadas por índios e animais, sobre as quais os colonizadores portugueses nada sabiam ou controlavam; “espaços vastos, desconhecidos, longínquos e pouco habitados” (AMADO, 1995, p. 148). Assim, no Brasil colonial, “Sertão” designava quaisquer espaços amplos, mas possuía a significação vinculada ao ponto de vista do observador quando ao emitir o conceito, fazendo com que o termo “litoral” passasse a representar seu oposto (AMADO, 1995, p. 148).

Segundo Cassiano Ricardo (1959, p. 77), o “Sertão” chamou o homem, a montanha empurrou-o e o rio conduziu-o nos ombros “para que ele fosse saber o que o sertão queria”. Assim, neste capítulo inicial, tentaremos demonstrar o processo de ocupação do “Sertão” mato-grossense.

1.1 AS TERRAS DE MATO GROSSO

Divisa entre colônias pertencentes a coroas distintas – portuguesa e espanhola – o imenso território mato-grossense foi alvo, desde o seu princípio, de disputas por terras e riquezas naturais. Fronteira com o Paraguai, Bolívia e com os Estados do Amazonas, Pará, Goiás, Minas Gerais e São Paulo, até o ano de 1977 o Estado de Mato Grosso abrangia, de acordo com Ayala; Simon (1914), uma área de 1.500.000 quilômetros quadrados, correspondendo, em superfície, aos países da Alemanha, França, Inglaterra e Itália, juntos. Somente em 1977, pela Lei complementar nº. 31, assinada pelo então Presidente Ernesto Geisel, que o extenso Estado de Mato Grosso dividiu-se em dois: o segmento norte, que manteve a nomenclatura antiga, e a seção sul, a qual passou a compor o Estado de Mato Grosso do Sul.

É por esta razão que, nessa dissertação, é frequente tratarmos a região correspondente hoje ao Estado de Mato Grosso do Sul pela expressão “sul de Mato Grosso”, já que o recorte temporal abrangido pelo trabalho é restrito ao período de

formação urbana da cidade de Três Lagoas (MS), ou seja, o começo do século XX (CONCEIÇÃO, Governo do Estado de Mato Grosso do Sul)⁹.

Neste subcapítulo trataremos das terras de Mato Grosso “uno”, expressão utilizada por Hidelbrando Campestrini (2016, p. 26) para designar o espaço relativo aos atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul juntos, cuja denominação concerne à paisagem daqueles chãos. Devemos lembrar que até princípios do século XVIII essas duas áreas eram pertencentes ao território de São Paulo, o qual abrangia, da mesma maneira, o território de Goiás, Tocantins, Paraná, Santa Catarina e parte do Rio Grande do Sul.

Faremos aqui uma muito breve contextualização histórica ao apontar acontecimentos e traços que a historiografia registra e os quais julgamos relevantes para essa dissertação. Temos como foco abrir o trabalho na tentativa de demonstrar como a extensão dessa superfície fora baluarte de fronteira, ainda em pleno século XVIII, nas relações entre a Metrópole e a Espanha. Perpassaremos, neste subcapítulo, bem rapidamente, sobre como e por que se deu a ocupação deste vasto território.

No início do século XVI, nos primeiros tempos da colonização do Brasil, o mapa do território brasileiro, segundo Marx (1980), apresentava um notável desequilíbrio em razão de suas aglomerações urbanas se concentrarem ao longo da costa e seu gigantesco interior, “misterioso e desafiante” (MARX, 1980, p. 15), estar, nesse momento, quase vazio em sua maior parte (Figura 13). Dispersos sobre o litoral e ainda “mal plantados na terra” (HOLANDA, 1986, p. 25), os locais das fundações eram eleitos em função da sua latitude, de possibilidades de abrigo aos navegantes, voltados para o outro lado do oceano, para proteger o espaço contra interesses espanhóis, franceses e holandeses “que se interpuseram e ameaçaram os de Portugal” (MARX, 1980, p. 15). Suscitavam, assim, ambientes adequados à conveniência mercantil dos portugueses, os quais, primeiramente, desenvolveram intensa exploração do pau-brasil, madeira abundante no território e vastamente valorizada na Europa (HOLANDA, 1986).

Partindo do litoral, os colonos foram aos poucos incorporando o território da América portuguesa ao âmbito do Império: mundo sempre em movimento onde as hierarquias sociais se superpunham com maior flexibilidade e rapidez; onde os limites geográficos foram, até

⁹ Vide nota de rodapé número 1.

meados do século XVIII, fluidos e indefinidos; onde os homens inventavam arranjos familiares e relações interpessoais ao sabor de circunstâncias e contingências; onde aldeias e vilarejos se erguiam de um dia para o outro, nada garantindo que durassem mais do que alguns anos ou que crescessem com a feição e o ritmo das aglomerações urbanas de além-mar (SOUZA, 1997, p. 42).

Figura 13: Marcha de povoamento e urbanização do Século XVI



Fonte: SOUZA (1997, p. 18).

Em razão de sua localização periférica no espaço geográfico brasileiro com relação ao litoral, o território mato-grossense situa-se bem ao centro da América do Sul e, refletindo a prioridade então dada pela Coroa na ocupação do litoral e no interesse comercial mercantil, a exploração e a conquista, não só deste território, mas de todo o “Sertão” do país, se deram de maneira bastante lenta. De acordo com Holanda (1986), este processo será acelerado principalmente com a construção da lavoura açucareira. Desta maneira, o povoamento, de fato, do território brasileiro só teve início com a exploração da cana-de-açúcar e dos engenhos, sobretudo no Nordeste.

Em contrapartida, de acordo com Holanda (1986), em *O Extremo Oeste*, o cenário em São Paulo é pintado com outras cores: provocada largamente pela insuficiência de recursos que proporcionassem estabilidade, apartados das grandes linhas de comunicação com o Reino e sem condições de desenvolver um tipo de economia que compensasse a introdução de escravos, “os de São Paulo” tiveram uma mobilidade maior. Para o autor, a vocação dos paulistas “está no caminho, que convida ao movimento, não na grande lavoura, que cria indivíduos sedentários” (HOLANDA, 1986, p. 26).

Segundo Marx (1980, p. 15), essa região foi apontada pela proximidade e incertezas quanto ao correto uso da linha de Tordesilhas (1494) e pelo interesse pelo rio da Prata, sendo as qualidades deste espaço a borda do campo interiorano e as cabeceiras do rio Paraná. Entretanto, na expansão luso-brasileira nos sertões ocidentais, o mais importante fora a posse de uma extensa área que lhe escapara na demarcação de Tordesilhas, visto que o território relativo aos atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul já fora pertencente à Espanha, quando, em 1494, foi assinado o Tratado de Tordesilhas, tendo sua superfície ficado ao ocidente da linha “imaginária” por ele delimitada.

Holanda (1986, p. 89) traz que este Tratado (Figura 14), quando caduco, fez com que os reinos de Portugal e o castelhano – que nunca se mostraram solícitos em cumpri-lo à risca – propusessem o argumento do *uti possidetis*, pelo qual as duas Coroas, ainda quando divergissem em pontos no tocante à aplicação, tinham o direito adquirido sobre as terras já conquistadas – foi nesse contexto que o território mato-grossense passou aos domínios portugueses. Dessa maneira, o *uti possidetis* foi “provocado” durante mais de um século pela ação do Conselho Ultramarino, o qual “guiara os passos dos sertanistas sobre os caminhos que atendiam ao interesse do Reino” (HOLANDA, 1986, p. 90).

Para Novais (1997), em *Condições da Privacidade na Colônia*, em uma paisagem social como a de São Paulo, com um povoamento rarefeito e em permanente mobilidade, foram as bandeiras, caracterizadas como uma “sociedade em movimento”, que abriram caminhos para se atingir as fronteiras.

Lenta ou impetuosamente, em distintos momentos da nossa história enormes áreas foram reconhecidas, ocupadas ou urbanizadas a partir da paisagem dominada pelo pico do Jaraguá. Voltando as costas para o mar e irrompendo para o sertão, a exemplo do rio Tietê,

À vista disso, as primeiras ocupações do espaço mato-grossense remontam aos jesuítas, os quais, de acordo com Ghirardello (2007), criaram núcleos missionários que foram destruídos pelos bandeirantes em 1680. Segundo Holanda (1986), acresce-se que, com a destruição das missões jesuíticas do Itatim, manadas de gado foram abandonadas, retornando ao estado selvagem, mais tarde tendo sido encontradas pelos povoadores da região da Vacaria na década de 1840, tema que abordaremos mais à frente, nessa dissertação. Somente como reflexo das expedições do século XVII, rumo ao interior, é que a região central da América Portuguesa é integrada ao mapa do Estado do Brasil (Figura 15); e, apenas no decorrer do século XVIII o território mato-grossense aparecerá como espaço de cobiça por parte dos portugueses e espanhóis (Figura 16).

Figura 15: Marcha de povoamento e urbanização do século XVII



Fonte: SOUZA (1997, p. 19).

Figura 16: Marcha de povoamento e urbanização do século XVIII



Fonte: SOUZA (1997, p. 19).

Algumas dessas bandeiras, especialmente as que utilizavam de vias fluviais, ficaram conhecidas como “monções”, pois seus integrantes aproveitavam da época mais favorável do ano para navegação e caminhos de acesso, impulsionados pelos ventos monçoeiros (CAMPESTRINI, 2016)¹⁰. Para atingir o “sertão” mato-grossense, os primeiros colonizadores portugueses partiam de São Paulo utilizando-se da navegação dos rios Tietê, Paraná e invernando pelos rios Pardo, Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e por fim Cuiabá, enfrentando obstáculos naturais e até mesmo constantes ataques indígenas (RODRIGUES, 2008).

De acordo Rodrigues (2008), os conflitos com os indígenas foram recorrentes desde quando os primeiros luso-brasileiros adentraram a região mato-grossense.

¹⁰ Segundo o mesmo autor, mais tarde, qualquer expedição fluvial, inclusive a de comerciantes, ficou conhecida por monção.

Para Holanda (1986, p. 59), antes de inaugurada a era das monções de povoado, quando as antigas bandeiras, que costumavam fazer-se por terra, ainda estavam cedendo lugar às viagens fluviais, o uso de canoas não era corriqueiro, sendo o próprio primitivismo do viver o que protegia-os dos constantes ataques indígenas. A falta de mão-de-obra nos engenhos e a busca por metais preciosos levaram os bandeirantes paulistas a adentrarem os sertões em busca de índios para serem escravizados e vendidos aos senhores de engenho como mão-de-obra cativa. “Embrenhando-se pelas matas, esses primeiros colonizadores iam vencendo as distâncias e traçando novas rotas de acesso ao centro-oeste brasileiro, o que ajudou a expandir as fronteiras (...) da Monarquia portuguesa” (RODRIGUES, 2008, p. 67).

Caio Prado Junior (1961, p. 31) em *Formação do Brasil Contemporâneo*, assinala que foi o “bandeirismo preador de índios e prospector de metais e pedras preciosas, que abriu caminho, explorou a terra e repeliu as vanguardas da colonização espanhola concorrente (...)”. Conforme aborda este autor (1961), mais tarde, a exploração das minas, descobertas sucessivamente a partir dos últimos anos do século XVII, fixou núcleos estáveis e definitivos no coração do continente: em Minas Gerais, Goiás e também no território de Mato Grosso. Destarte, segundo Amorim (2004, p. 18), o movimento migratório e de conquistas realizado pelos paulistas rumo aos sertões resultou na caça ao nativo, na descoberta do “Segundo Eldorado Brasileiro”, que seria a exploração de Mato Grosso, além da ampliação do território e da navegação tanto terrestre quanto fluvial – episódios que contribuíram para as raízes do atual contorno geográfico mato-grossense e, também, brasileiro.

Além disso, é interessante assinalar que a expansão proporcionada pelos caminhos abertos pelos apresadores de índios e mineradores fora facilitada pela União Ibérica (1580-1640), momento no qual as coroas de Portugal e Espanha estavam unidas, o que possibilitou a ocupação do Oeste pelos bandeirantes. No entanto, a partir de 1640, com o fim dessa União, os conflitos continuaram.

Numa dessas incursões pelo rio Cuiabá em busca de índios para serem escravizados e de riquezas, encontrou-se ouro em abundância, provocando uma corrida sem precedentes à região e atraindo não só a atenção da administração colonial, mas também grande número de paulistas e outros colonos portugueses. Através dos rios e por terem entrado nos sertões, esses paulistas apropriaram-se de terras ao buscar enriquecer na “cata” aos metais preciosos; assim, o dinamismo econômico produzido pela mineração intensificou o processo de ocupação da região

centro-oeste (RODRIGUES, 2008, p.70). Tratou-se do chamado “Ciclo do Ouro de Cuiabá”, o qual se revelou de curta duração, tendo em vista o tipo aluvião do metal encontrado e, por causa disso, o esgotamento das lavras (CORRÊA, 1999, p. 18).

Fundou-se, assim, em 1719, a primeira povoação não-índia em terras mato-grossenses: o arraial da Forquilha – origem de Cuiabá –, “iniciando a corrida do ouro e a história de Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, despertando o interesse da coroa portuguesa” (CAMPESTRINI, 2016, p. 35-36). Este povoado foi elevado à categoria de vila no ano de 1727 com a denominação de Villa Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá (AYALA; SIMON, 1914). Foi o movimento minerador o grande estímulo para o surgimento de pequenos povoados nas circunvizinhanças das minas, os quais em pouco tempo transformavam-se em vilas abastecidas pelo comércio e pela produção de alimentos cultivados por pequenos lavradores e roceiros (CORREA FILHO, 1969).

Com a decadência do ouro em Cuiabá e o arrocho fiscal, descobriu-se novas lavras ao norte, dando sequência ao Ciclo guaporeano, onde, “em vista de se encontrarem em plena floresta amazônica e extasiados pela exuberância da mata espessa e selvagem, deram ao local o nome de Mato Grosso” (CAMPESTRINI, 2016, p. 61). Abriu-se, então, um caminho terrestre, em 1737, por Goiás (SILVA, 2004).

Por causa do esgotamento das lavras, parcelas da população partiram em busca de novos meios de vida; muitos deixaram a vila de Cuiabá e o seu entorno, indo se estabelecer em núcleos rurais

onde a concorrência pela posse das terras e oportunidades de negócio ocorria em escala reduzida. Os mais dotados de capitais logo se lançaram ao cultivo da cana de açúcar, a exploração de engenhos e a criação de bovinos, caprinos e muare, enquanto que para os homens livres pobres restou a opção de investir nas pequenas lavouras de subsistência, onde se produzia arroz, milho, feijão, mandioca, algodão, entre outras culturas (RODRIGUES, 2008, p. 73)

Conforme traz Corrêa (1999), criou-se, em 1748, a Capitania de Mato Grosso, desmembrada da Capitania de São Paulo. Em verdade, nesse momento, a Capitania mato-grossense não tinha limites muito precisos (CAMPESTRINI, 2016), tendo sua elevação sido resultado do rápido desenvolvimento daquelas terras, cujo desmembramento marcou o último dos cortes sofridos pelo território paulista no século

XVIII, reduzindo-o a pouco mais que as proporções atuais, depois de haver englobado Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e parte do sul do país (MATOS, 1950).

O primeiro Capitão-General da Capitania de Mato Grosso foi D. Antônio Rolim de Moura Tavares, o qual, em 1752, partindo de Cuiabá e percorrendo 34 dias de marcha atingiu o rio Guaporé, onde fundou às suas margens, a Vila Bela da Santíssima Trindade de Mato Grosso (Figura 17) (CAMPESTRINI, 2016). Embora nunca tenha se desenvolvido apreciavelmente, nesse momento essa localidade se tornou sede do governo da Capitania quando foi elevada a vila, graças a sua posição estratégica nas margens do Guaporé, onde passou a dominar as fronteiras com as posses castelhanas (PRADO JUNIOR, 1961).

Figura 17: Localização de Vila Bela, próxima à Bolívia, e Cuiabá. Pontua-se Campo Grande e Três Lagoas para se ter um parâmetro da localização das mesmas no território ainda pertencente à São Paulo no séc. XVIII



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019).

Segundo Campestrini (2016) “Os governadores de Mato Grosso priorizaram a defesa do oeste (ameaçado pelos espanhóis); as terras do sul eram inicialmente vigiadas pela capitania de São Paulo” (CAMPESTRINI, 2016, p. 63). Assim, a partir de 1775, criou-se um sistema defensivo ao longo da margem esquerda do rio Paraguai para liquidação da ameaça espanhola (HOLANDA, 1986). Considerava-se, então, que

o governador cumprisse a importante tarefa de avançar rumo ao oeste para que “ocupasse mediante a necessária cautela e dexteridade todo o terreno que pudesse, ao Poente”, de acordo com o parágrafo 23 de suas *Instruções de 19 de Janeiro de 1749* (AYALA; SIMON, 1914, p. 363). Assim, estabeleceu-se uma rota fluvial entre a então capital da Capitania mato-grossense, Vila Bela, e o porto de Belém do Pará, em que os rios alto-paraguaios eram a via natural de comunicação e comércio entre Mato Grosso e São Paulo, e daí para outras localidades (SILVA, 2004)¹¹.

Com o feito, o governador cumpria ordens expressas pela coroa portuguesa de estabelecer-se em terras conhecidas por Mato Grosso – sem localização e divisas precisas – e próximas à fronteira com os espanhóis (CAMPESTRINI, 2016). Corrêa (1999, p.18) trata dessa questão: “A instalação de Vila Bela correspondeu a um caso incomum em áreas coloniais de mineração, resultante de uma decisão da Coroa portuguesa de planejar e fixar colonos de forma permanente e relativamente segura na fronteira com as posses espanholas”.

De acordo com Campestrini (2016), o governador de São Paulo, D. Luís Antônio de Sousa Botelho e Mourão, mais conhecido como Morgado de Mateus¹², também recebeu ordens da corte para que se consolidasse a expansão portuguesa e se assegurasse as terras de seu domínio ao ocupar a região sul até o rio Iguatemi. Ali, em 1766 criou, na margem direita daquele rio, a Povoação e Praça de Armas Nossa Senhora dos Prazeres e São Fernando de Paula. Levantou, assim, o primeiro marco balizador das fronteiras, a Colônia do Iguatemi, no extremo sul da Capitania (GUIMARÃES, 1999). No ano seguinte, uma monção enviada por ele iniciou no local a construção de um presídio.

É oportuno registrar que o morgado de Mateus chefiou o processo de criação de um bloco de ao menos vinte cidades, traçando um desenho das regiões Sul e Sudeste do Brasil que permanece até a atualidade. A última dessas cidades criadas, consolidando o projeto esboçado por Portugal, é Campinas, inicialmente Freguesia de Nossa Senhora da

¹¹ De acordo com Silva (2004), esse caminho, apesar de ter o Paraguai no percurso, não tinha este rio como principal rota. Para os monçoeiros, eram as acidentadas águas do Tietê, Paraná, Pardo, Taquari, São Lourenço e Cuiabá, que deveriam ser transpostas. O rio Paraguai, embora não ofereça acidentes significativos, não foi usado como rota no período colonial, pois grande parte de seu curso pertencia à América espanhola, sendo, portanto, vedado aos portugueses.

¹² Durante o seu governo (1765-1775), Morgado de Mateus adotou uma política de expansão sobre a qual Ghirardello (2010, p. 41) trata: “O governador da província cumpriu as ordens e formou Campinas, Piracicaba, Itapetininga e Itapeva, entre outras, num esforço de colonização centralizado, ao mesmo tempo que melhorou o acesso a elas”.

Conceição das Campinas do Mato Grosso (CAMPESTRINI, 2016, p. 66).

A Coroa portuguesa adotou, então, medidas de povoamento e proteção de suas fronteiras. Nesse ínterim, o governador de Mato Grosso que ganhou notoriedade pelo “criterioso e inteligente plano de ocupação das fronteiras para legitimar as posses portuguesas” foi Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, quem fundou, entre os anos de 1772 e 1778, vilas e fortes no território mato-grossense¹³ (CORRÊA, 1999, p. 18). Dentre seus feitos constam o Forte de Coimbra (1775), no Baixo Paraguai; as obras do Forte Príncipe da Beira (1776), às margens do rio Guaporé, na divisa entre Brasil e Bolívia; as povoações de Albuquerque (que deu origem à cidade de Corumbá) e Vila Maria (Cáceres), ambas em 1778; e Poconé (1781).

Sobre o Forte Coimbra e a localização de Albuquerque, Campestrini alega:

Importava era a ocupação da margem direita do rio Paraguai (...) para assegurar o completo domínio daquelas terras (e águas), servindo de verdadeira retaguarda (...) e de apoio a viajantes que passavam por ali, em monções de São Paulo para Cuiabá (CAMPESTRINI, 2016, p. 77).

Souza (1997, p. 66), traz que o pouso de Albuquerque era constituído por um grande pátio fechado, cujas casas ao redor formavam quatro lances e um portão em frente ao rio, além de roças de milho e feijão. Segundo a autora (1997, p. 66), “muitos pousos destinados originalmente a agasalhar tropas vindas do Sul também depois se tornaram vilas”.

Completando o conjunto de marcas estratégicas que asseguravam o controle da navegação das vias fluviais que eventualmente poderiam servir de entrada e ocupação dos castelhanos em terras mato-grossenses (Figura 18), fundou-se, em 1797, o Presídio de Miranda, às margens do rio Mondego (Miranda), no governo do Capitão-General Caetano Pinto (CORRÊA, 1999). Com isso a Metrópole visava o resguardo de seus domínios ao

manter os espanhóis em seu território, impedindo sua expansão. Além de ocupar a terra e conter os inimigos, esses novos núcleos propiciaram o avanço da colonização, pois os fazendeiros, que até

¹³ Frisamos que se almejava a garantia dos territórios e das fronteiras, então, para isso, a localização desses fortes e vilas era pensada estrategicamente, sempre à beira de rios ou buscando territórios que dificultassem a chegada de inimigos.

então assentavam propriedades apenas nas proximidades de Cuiabá, passaram a se estabelecer nas terras adjacentes às fortalezas, dedicando-se então à agricultura, pecuária e exploração dos recursos naturais” (ESSELIN, 1994, p. 143).

Figura 18: Conjunto de marcas estratégicas implantadas por Portugal na tentativa de evitar a perda de terras para os espanhóis



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019).

De acordo com Prado Junior (1961, p. 52-53), “Afora isto, nada mais havia na capitania que os fortes e praças armados, com suas guarnições e dependências que protegiam as fronteiras da colônia”. Tais medidas, de acordo com Ghirardello (2007), efetuadas em período pombalino (1750-1777), diziam respeito à preocupação da coroa portuguesa com as constantes invasões espanholas em território colonial português já que, em função desses assentamentos serem em pequena quantidade e espalhados no extenso território, os conflitos entre espanhóis e portugueses tornaram-se constantes e seus episódios marcantes. A real intenção da Coroa de Portugal era ocupar e tomar para si essa porção fronteira do território brasileiro, ampliando seus domínios. No entanto, a reação espanhola não tardava a dar sinais.

Um dos episódios foi a tentativa dos portugueses de manter a Praça Iguatemi (1767), que duraria um período de dez anos, com grandes sacrifícios de sua gente (CORRÊA, 1999). Mais tarde, sem conseguirem resultado por vias diplomáticas, os

espanhóis do Paraguai liderados por D. Lázaro de Rivera, em 1801, tentaram pôr fim ao avanço dos portugueses atacando o Forte Coimbra, contudo, sem sucesso militar (CAMPESTRINI, 2016).

Corrêa (1999) em *História e Fronteira: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*, traz que em 1821, com o processo de ruptura dos elos coloniais com a Metrópole, Mato Grosso foi gerido por uma Junta Governativa. Em 1822 ocorreu a Independência do Brasil, notícia que chegou a Cuiabá apenas no ano seguinte (CAMPESTRINI, 2016). O Brasil deixa, então, de ser possessão portuguesa (fora colônia até 1815, passando a Reino Unido ao de Portugal e Algarve), fundando-se, assim, o Império do Brasil, quando as capitanias passam a ser províncias (GUIMARÃES, 1999). Em 1825, assumiu o primeiro presidente da Província de Mato Grosso, o Tenente-Coronel José Saturnino da Costa Pereira. Esse período – do Primeiro Reinado até as Regências – caracterizou-se por grande instabilidade em Mato Grosso, ocorrendo grandes incidentes em Cuiabá e em outras regiões¹⁴ (CORRÊA, 1999).

Segundo a mesma autora (1999), em meados do século XIX teve início uma nova fase de desenvolvimento da Província quando foi estabelecido entre o Império Brasileiro e o Paraguai a abertura da livre navegação do rio de mesmo nome, mediante a assinatura, em 1856, de um tratado de comércio, navegação e amizade, que permitia acesso direto à Cuiabá pela foz do Prata e pelo Atlântico. Por esse motivo, novos núcleos de povoamento se formaram às margens do rio Paraguai. A partir de 1857, em virtude do tratado firmado com a República do Paraguai, tal rio passou a ser a principal via de comunicação e de transporte com o exterior e a imensa extensão do território e a grande quantidade de rios navegáveis favoreceu essa utilização. Nesse sentido, criou-se, então, a Companhia de Navegação à Vapor do Alto-Paraguay (AYALA; SIMON, 1914).

De fato, afastados os obstáculos à livre concorrência e franqueada a navegação fluvial para Mato Grosso, houve um maior incremento comercial nessa Província com uma intensa circulação de mercadorias inglesas na bacia do Prata, ultrapassando as fronteiras do Paraguai e alargando seus limites para o interior mato-grossense. Com isso foram reduzidas as dificuldades de acesso a essa Província brasileira, até então restrito ao caminho terrestre por Goiás (ALVES, 1984). Todavia, as relações conflituosas entre os países do Prata – o que culminou com a Guerra do

¹⁴ Período conhecido na Historiografia de Mato Grosso como “Rusga”. Sobre esse assunto ver: MENDONÇA, Rubens. **História das revoluções em Mato Grosso**. Goiânia: Editora Rio Bonito, 1970.

Paraguai (1864-1870) – impediram a exploração de todo o potencial da nova rota, que foi definitivamente reaberta em 1870, o que possibilitou a comunicação entre Mato Grosso e o Atlântico, tendo a região sido colocada em contato com o litoral brasileiro e com o exterior (SILVA, 2004).

Acresce-se a isso a dificuldade de locomoção, no início do século XX, entre o Rio de Janeiro e Cuiabá. Bueno (1880), em *Memoria justificativa dos trabalhos de que foi encarregado á Província de Matto Grosso*, relata que o Governo Imperial contratou a Casa Conceição & Companhia “a navegação entre esta Côrte e a cidade de Cuyabá” (BUENO, 1880, p. 31). Segundo narra, o serviço era realizado por três ordens de paquetes (embarcações); a primeira, do Rio de Janeiro a Montevideú, com duração de 10 dias; a segunda de Montevideú a Corumbá, com duração média de 15 dias; e a terceira de Corumbá a Cuyabá, estendendo-se por mais 5 dias. A mesma viagem é descrita por Emílio Schnoor, no Relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil do ano de 1908 (Figura 19):

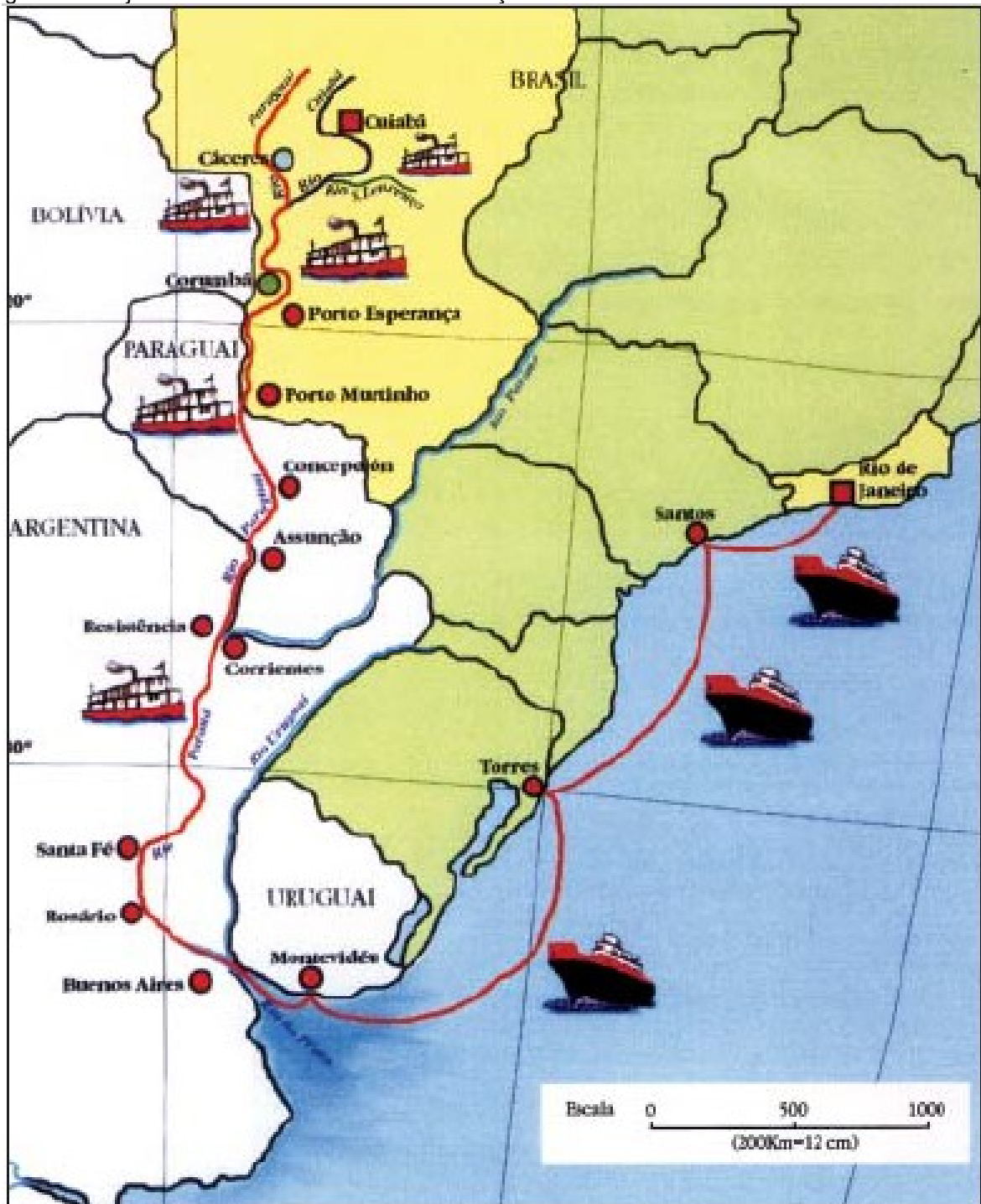
O unico meio de accesso rapido que tem tido o Brazil a esta sua enorme linha de fronteira com o Estrangeiro tem sido pela navegação maritima de Rio de Janeiro a Montevideó, pelo Rio da Prata, e depois pelo Rio Paraná, e pelo Rio Paraguay acima, por mais 2.674 kilometros de navegação fluvial, no meio das Republicas Argentina e de Paraguay, para assim alcançar depois de 4.444 kilometros de navegação o principio de seu territorio na foz do Rio Apa no Paraguay.

Com mai de 735 kilometro de navegação fluvial, se chega a Corumbá a 5.197 kilometros do Rio de Janeiro e mais 833 kilometros ou um total de 6.030 kilometros se attinge Cuyabá, capital do Estado de Matto Grosso.

A duração de uma viagem do Rio de Janeiro a Corumbá é de 25 a 30 dias, isto é o duplo de tempo necessario para ir do Rio de Janeiro a Europa (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 36-37).

Assim, de acordo com Ghirardello (2007), os rios, vias naturais, foram, por muitos séculos, os principais e difíceis caminhos de acesso que permitiram o alargamento das fronteiras coloniais da Província de Mato Grosso, tendo essas chegado aos limites junto aos rios Guaporé e Mamoré, hoje Estado de Rondônia e fronteira com a Bolívia. “O peso estratégico de Mato Grosso historicamente teve papel relevante, muito embora, devido à distância de suas primeiras cidades, formadas à beira de jazidas, num território tão central, tenha permanecido sem uma ligação regular com áreas de maior povoamento da colônia junto à costa” (GHIRARDELLO, 2007, n.p.).

Figura 19: Trajeto Rio de Janeiro - Cuiabá no começo do século XX



-  Trajeto Rio de Janeiro – Cuiabá/Cálceres
-  Rio Cuiabá
-  Rio São Lourenço
-  Corumbá
-  Cuiabá/Rio de Janeiro
-  Cálceres
-  Cidades do trajeto

Fonte: SILVA (2014, p. 26), editado pela autora (2019).

1.2 AS TERRAS DO SUL DE MATO GROSSO

Após 1810 os espanhóis foram esquecidos como os senhores das terras que faziam fronteira com o Brasil, pois estava agora em seu lugar, limitando-se com a Capitania de Mato Grosso, nas terras que hoje compõem Mato Grosso do Sul, a República do Paraguai (GUIMARÃES, 1999). De acordo com este autor (1999), a República paraguaia era governada desde 1814 por Gaspar Francia, quem, assediado pelos argentinos para comporem um só país, implantou como medida o isolamento de todos – portugueses do Brasil e demais lindeiros espanhóis. Tachado, por esse motivo, de a “China da América”, o isolamento do Paraguai foi uma medida boa para o Brasil, porque não provocou, até 1840, atritos sobre requerimento das terras sul-mato-grossenses com as quais fazia fronteira: “Não era visto, à essa época, qualquer empecilho que viesse empanar a vida pacífica do sul da capitania, motivo bastante para se ater, com afinco, ao extenso território, voltando suas vistas para ele, a fim de povoá-lo, ainda que lentamente” (GUIMARÃES, 1999, p. 66-67).

Após discorrermos, no subcapítulo anterior, acerca da ocupação de Mato Grosso uno e das investidas da Coroa portuguesa em implantar medidas de ocupação territorial nas terras meridionais do país visando a manutenção de suas fronteiras e na tentativa de evitar a aproximação espanhola, neste subcapítulo trataremos da ocupação do sul mato-grossense e da importância das terras a leste do sul da Província nesse processo. Discorreremos acerca da paisagem natural deste espaço preliminarmente ocupado pelos índios Caiapós e de que maneira ele foi sendo ocupado pelo homem branco, o qual afazendou-se por aquelas bandas no intuito de desenvolver a pecuária.

Dos caminhos que cruzaram o território do sul de Mato Grosso, o primeiro que se tem notícias, é o denominado Peabiru, trajeto com diversas ramificações aberto pelos indígenas. Havia, também, um segundo que, parte por água, parte por terra, saía do baixo Paraguai e atingia Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia. Os bandeirantes, por sua vez, abriram inúmeros que acabaram com o tempo desaparecendo. Os monçoeiros, no que lhes concerne, usavam a via fluvial que aproveitava o varadouro do Camapuã, nas terras hoje sul-mato-grossenses (Figura 20) (CAMPESTRINI, 2016).

A luta constante contra o elemento indígena, as privações, as incursões dos vizinhos paraguaios, animais bravios e a grande distância das regiões povoadas foram fundamentais para que se desenvolvesse uma economia agrária e pastoril voltada para a subsistência e expansão interna, pois obstáculos quase intransponíveis dificultavam naquele início de povoamento a economia voltada para a exportação (DOURADO, 2015, p. 2).

Para evidenciar a má qualidade dos caminhos do sul de Mato Grosso, já no final do século XIX, Francisco Antônio Pimenta Bueno fora encarregado de fazer uma expedição a fim de realizar um minucioso estudo sobre as comunicações da Província. Observando as péssimas condições dos caminhos tanto fluviais quanto por terra produziu o livro *Memoria justificativa dos trabalhos de que foi encarregado á Província de Matto Grosso* (1880), onde constatou:

As estradas da provincia, como em quasi todo o sertão do Imperio, não passam de simples caminhos com largura para a passagem de animais de carga, e nem sempre apropriados para rodagem. O terreno, entretanto, não apresenta grandes difficuldades para a abertura de estradas regulares.

(...)

Em muitos passos de rios e ribeirões torna-se indispensavel a construção de pontes e pontilhões, (...) e assim a passagem das cargas e dos viandantes dá um trabalho insano, com o unico recurso que lhes resta do nado e das pelotas.

(...)

É desnecessario encarecer a importancia das vias de comunicação para qualquer paiz, e portanto comprehende-se bem quanto concorrerão para o atraso do commercio e desanimo da lavoura essas interrupções de transito e difficuldades de transportes, devidas aos máos caminhos de que a provincia dispõe geralmente (BUENO, 1880, p. 15-16).

E adiante, ainda acrescentou:

A provincia, entretanto, não tem renda bastante para taes melhoramentos, e assim vai adiando os de que precisam as suas imperfeitas estradas, com grave prejuizo para a lavoura e commercio, e até para a administração publica.

(...)

As povoações da provincia podem-se considerar presentemente como destacamentos isolados pelo sertão e fronteiras, sem apoio e de difficilima retirada no caso de invasão (BUENO, 1880, p. 17).

De acordo com Campestrini (2016), na primeira metade do século XIX existiam diversos caminhos e estradas que perpassavam o território sul-mato-grossense desde o Brasil Colônia. No entanto, rotas que apresentavam reles condições, como foi observado a partir dos relatos de viajantes e registros de sertanistas os quais testemunharam essas conjunturas. Para ocupar o “Sertão” com fronteira internacional em litígio e indefinição de limites territoriais, esses entrantes luso-brasileiros penetravam no espaço tocando rebanhos na companhia de parentes e escravos e carregando objetos úteis à sobrevivência (DOURADO, 2015).

Na primeira metade do século XIX, nas terras sul-mato-grossenses, havia escassa concentração populacional, contudo, a partir da década de 1830, essa região foi palco de um processo de expansão interna no qual expropriações de terras indígenas eram frequentes e “pioneiros” disputavam glebas imensas sem limites definidos (DOURADO, 2015). Nesse meão de século já havia modesta concentração populacional nos arredores do presídio de Miranda (1797), em Corumbá, no Forte de Coimbra (1775), no povoado de Albuquerque, além da população indígena ao redor de alguns núcleos e na região entre o Ivinhema e o Iguatemi (1767), mas também havia uma ocupação em razão da rota da Vacaria, da Fazenda Camapuã, no destacamento do Piquiri e no Sertão dos Garcias (CAMPESTRINI, 2016) – estes últimos serão trabalhados brevemente neste subcapítulo. Estava, deste modo, firmemente caracterizada a superfície territorial do atual Estado de Mato Grosso do Sul (GUIMARÃES, 1999).

Assim, ao iniciar as explicações acerca das primeiras concentrações populacionais do sul de Mato Grosso sobre as quais ainda não tratamos nesse capítulo e na tentativa de discorrer sobre as rotas que ligavam essas poucas povoações desde os tempos em que portugueses e espanhóis requeriam a posse dessas terras, apresenta-se, a princípio, a Rota da Vacaria. Ainda no período das monções, através do caminho denominado Rota da Vacaria (Figura 21), sertanistas navegavam os rios Tietê, Grande, Pardo, Anhanduí, Aquidauana, Miranda, Paraguai e, finalmente o rio Cuiabá na intenção de aprisionar índios para serem utilizados como mão de obra cativa em São Paulo.

Figura 21: Rota da Vacaria



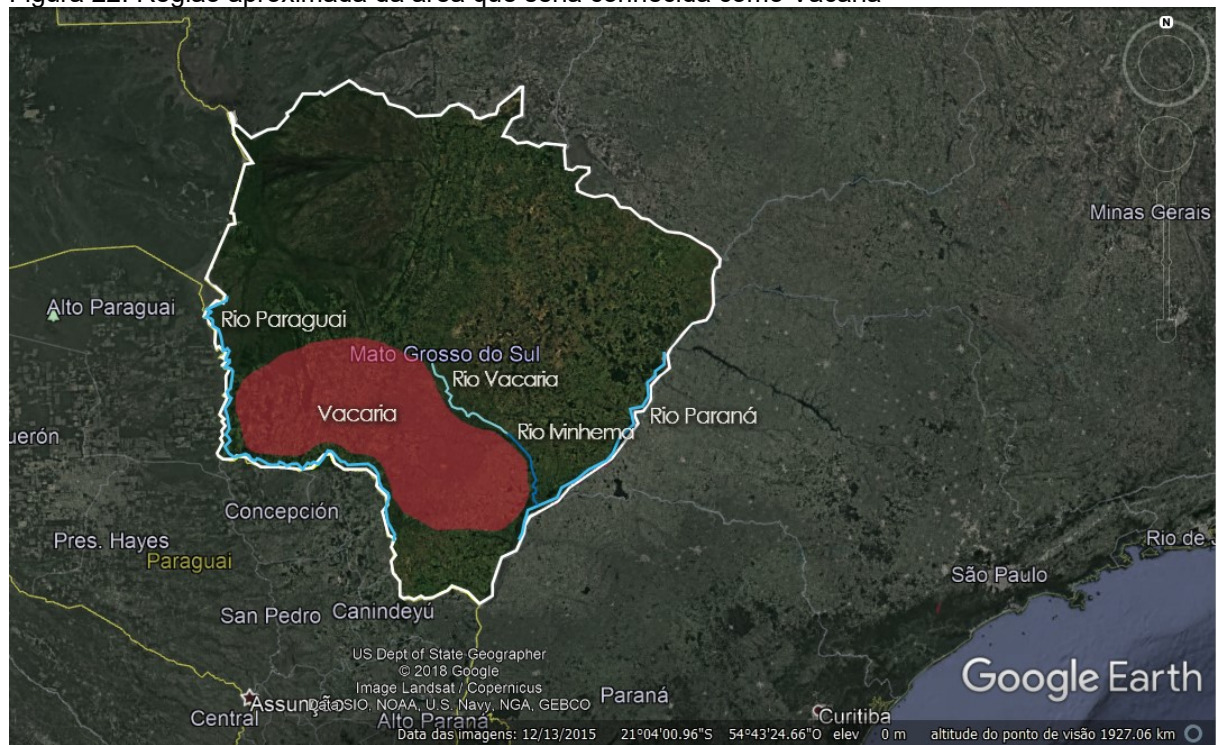
Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019) com informações retiradas de CAMPESTRINI (2016, p. 34).

De acordo com Campestrini (2016), o nome “Vacaria” teria surgido entre o final do século XVI e início do XVII, possivelmente por obra dos jesuítas espanhóis. Compreende o território que se estendia dos rios Vacaria e Ivinhema até o rio Paraguai¹⁵ (Figura 22). Nos mapas do século XVIII, a região aparece com o nome “Campanha da Vaccaria”, “Campanhas da Vaccaria” ou “Campos da Vacaria” (Figuras 23 e 24). Foi pela Rota da Vacaria que se descobriu ouro em Cuiabá:

Chamam Vacaria umas campanhas aonde anda infinito gado, o qual dizem os sertanistas, que lá o tem ido buscar, que fora ali posto pelos castelhanos, que ocuparam aquelas terras, que são as ficam entre o rio Grande e o rio Paraguai, onde eles tem missões (CAMPESTRINI, 2016, p. 45-46).

¹⁵ A partir da leitura de bibliografias e da análise de mapas coletados em arquivos, pode-se notar a imprecisão na demarcação das regiões, como é o caso, por exemplo, da região conhecida como Vacaria. Dessa maneira, a autora se utiliza das cartografias e de alguns estudos já realizados os quais estão compilados em bibliografias e confronta as informações para, assim, elaborar mapas aproximados do que se consideram as regiões tratadas nesse texto.

Figura 22: Região aproximada da área que seria conhecida como Vacaria



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019).

Figura 24: Mapa da Capitania de Mato Grosso em 1778, com evidência aos Campos da Vacaria



Fonte: Acervo da Biblioteca Mário de Andrade, editado pela autora (2019).

Em busca do recém descoberto ouro de Cuiabá através da monção da Rota da Vacaria, em 1719, partiram de Itu (SP), rio Tietê abaixo, quatro irmãos que, quando com pouco mantimento, fizeram parada em local próximo às nascentes do rio Pardo e estabeleceram roças no ponto do varadouro o qual denominaram de Camapuã¹⁶. Estavam, portanto, abrindo caminho para os próximos que varariam para as minas de Cuiabá. A fazenda prosperou em vista de os monçoeiros, desprovidos de mantimentos nas viagens para as minas, requererem sua produção roceira. Segundo Souza (1997, p. 63): “No sertão, após as jornadas longas de até seis léguas, quando havia água, e de vinte léguas quando esta faltava, parava-se pelos caminhos, onde se iam formando sítios e lavouras que, além do pouso, forneciam aos viandantes a sobra do que plantavam”.

Fundava-se, assim, aquela considerada a primeira propriedade agrícola do atual Estado de Mato Grosso do Sul: a Fazenda Camapuã (GUIMARÃES, 1999). Souza (1997, p. 65) descreve a fazenda onde renovava-se o estoque de víveres ao dizer que as casas eram sobrados muito eficientes “para a parte em que estão”, comportando uma capela contígua; o pátio interno às edificações comportaria até

¹⁶ Ditos da língua indígena, Camapuã, nome que deram ao lugar porque ali se levantavam dois morros provém de “cama” (seios) e “poã” (bonitos) ao fazerem uma analogia ao formato dos seios femininos (GUIMARÃES, 1999, p. 27).

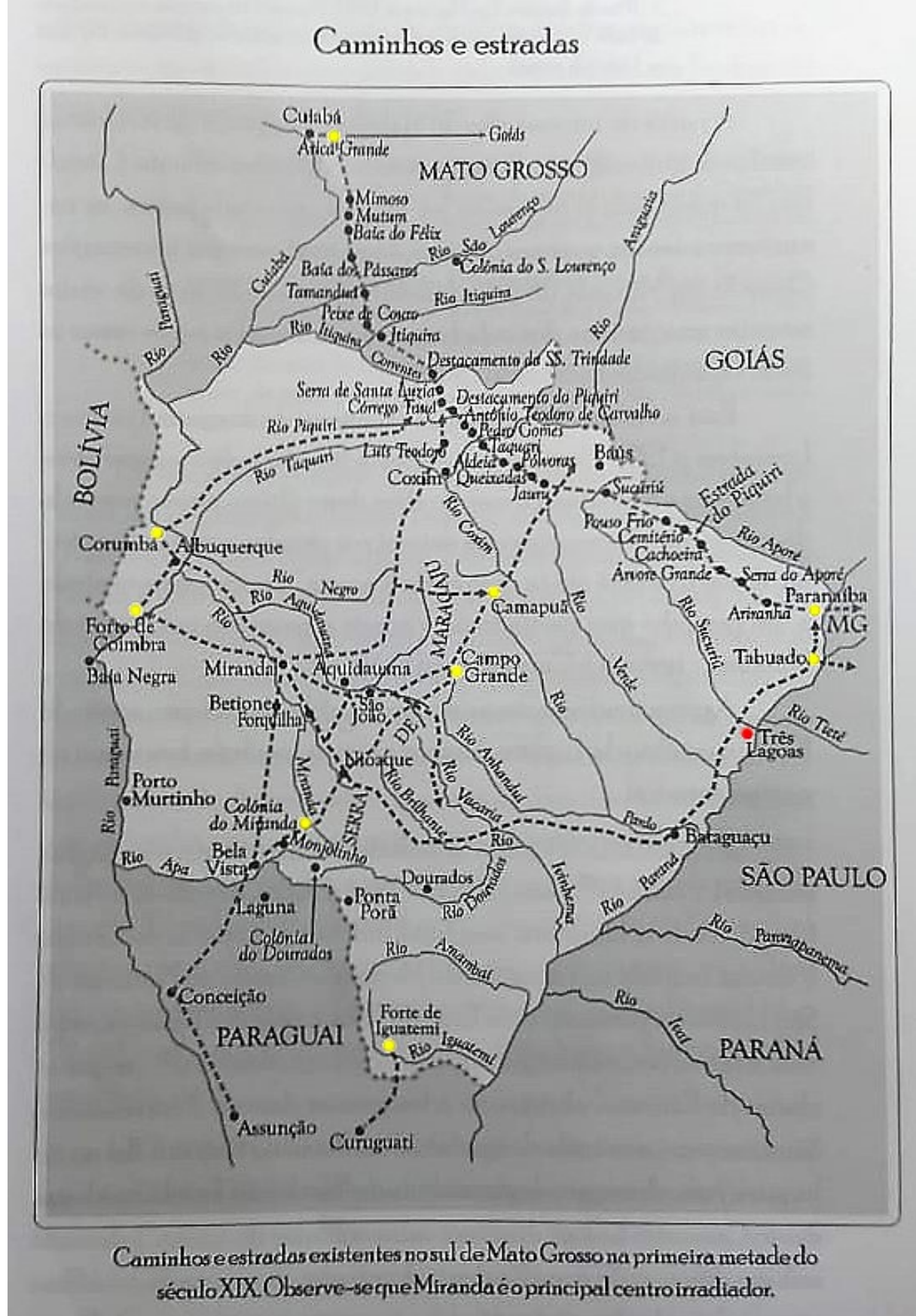
mesmo uma tourada. Segundo a mesma autora (1997, p. 65), “Camapuã nunca se tornou um centro dinâmico, mantendo um ritmo sonolento e rotineiro de velha fazenda sertaneja”, onde se criavam porcos e galinhas, fabricavam-se, para uso local, panos, redes e louças, o que articulava os elementos de uma vida privada.

Caio Prado Junior (1961, p. 53), o qual toca brevemente na questão do povoamento de Mato Grosso uno, traz que, além das povoações derivadas da mineração e dos fortes e praças, “Havia ainda na capitania os 213 moradores da fazenda Camapoã, onde se formou a cidade deste nome, e onde se fazia o transbôrdio por terra, do rio Pardo ao Camapoã, das canoas que serviam na navegação fluvial de S. Paulo a Cuiabá”.

A importância estratégica do sítio de Camapoã é evidenciada, também, por Queiroz (2009, p. 216) quando este a considera a chave da defesa das capitanias de Mato Grosso, Goiás e São Paulo devido à facilidade de acesso dos espanhóis que poderiam chegar àquele lugar “sem obstáculos” pelo rio Paraguai. Nesse contexto, segundo o mesmo autor (2009), vale assinalar as ideias de Morgado de Mateus sobre o sul de Mato Grosso, para quem este constituir-se-ia como que uma extensão do território paulista. Justifica ao dizer que em 1814 o governo de São Paulo havia incumbido de guarnecer militarmente a fazenda Camapuã por sugestão do governador de Mato Grosso, endossada pela Corte do Rio de Janeiro. Assim, o sul mato-grossense apareceria como a “plataforma de contatos” entre o planalto paulista e os vizinhos espanhóis ao que seus rios prestariam como meio para exportar o ferro produzido nas imediações de Sorocaba (SP) às “possessões espanholas” (QUEIROZ, 2009, p. 217).

Abaixo a imagem de Campestrini (2016) (Figura 25) evidencia esses caminhos e estradas existentes na parte sul da Província ainda na primeira metade do século XIX:

Figura 25: Caminhos e estradas existentes no sul de Mato Grosso na primeira metade do século XIX



Fonte: CAMPESTRINI (2016, p. 137), editado pela autora (2019).

Quando o país deixa de ser colônia de Portugal, os novos administradores passam a olhar com maior desvelo os seus territórios. Desde 1816 o governo da Província se empenhava na abertura de uma estrada que ligasse, por terra, Cuiabá a São Paulo (CAMPESTRINI, 2016). No ano de 1825, assume o primeiro presidente da província de Mato Grosso, o Tenente-Coronel José Saturnino da Costa Pereira, que determina que se proceda um estudo visando encurtar o caminho de Cuiabá para a Província de São Paulo já que o caminho por água, das monções, e o caminho por terra, de Goiás, eram “assaz dificultosos e longos, encarecendo as viagens para o litoral”, pois o pagamento de tributos pelas passagens dos rios encontrados era medida recorrente praticada na época (GUIMARÃES, 1999, p. 68). Para isso, o governante, com vista voltada para o novo caminho por terra, contrata o sertanista Joaquim Francisco Lopes para abrir a futura estrada do Piquiri, em território paulista além-Paraná e fazer as explorações por terra, cortando caminho a facão e machado. O interesse era atingir a vila de Constituição, atual cidade de Piracicaba (SP), partindo de Cuiabá (MT) (GUIMARÃES, 1999).

Abre-se, aqui, um parêntese para fazer uma digressão acerca do sertanejo Joaquim Francisco Lopes, o qual fez quatro viagens de exploração pelo sul-mato-grossense, registrando-as em relatórios, uma espécie de diário de viagem carregado de conotações regionalistas com expressões de origem indígena, negra e espanhola. Essas narrativas foram compiladas em uma obra denominada *Derrotas*, organizada pelo Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGMS) em 2010. Joaquim Francisco Lopes fazia parte de um grupo de itinerantes que vagou pelas terras do planalto sul de Mato Grosso para abrir e fundar posses tanto para si quanto para seus parentes ou a serviço de outros; abriu estradas carreteiras pelos cerrados e campos e inaugurou várias rotas terrestres e de navegação (DOURADO, 2015).

De acordo com *Derrotas* (2010), a primeira exploração de Joaquim Francisco Lopes, a partir de 1829, foi no sertão do Paranaíba – termo que aqui faz referência ao rio, formador, com o Grande, do rio Paraná; e não à atual cidade de Paranaíba – com a finalidade de transpor o rio Paraná no lugar que julgasse mais conveniente, iniciando uma picada onde pudesse passar um cargueiro até a vila de Piracicaba e fazer posses. É, sobremaneira, essa primeira exploração que muito nos interessa no decurso dessa dissertação. A segunda exploração, compreendendo várias entradas, por volta de 1847, tinha por objetivo abrir uma comunicação fluvial do Paraná até o baixo Paraguai. A terceira “derrota”, em 1848-49, tinha o intuito de conhecer e adquirir

terras para o Barão de Antonina. A quarta, por sua vez, em 1857, teve como escopo o reconhecimento dos rios Amambai e Iguatemi, bem como seus afluentes. Joaquim Francisco Lopes, natural de Piumhi, em Minas Gerais, foi peça fundamental para a ocupação do atual território compreendido por Mato Grosso do Sul, e é, por isso, protagonista das situações as quais serão abordadas a seguir.

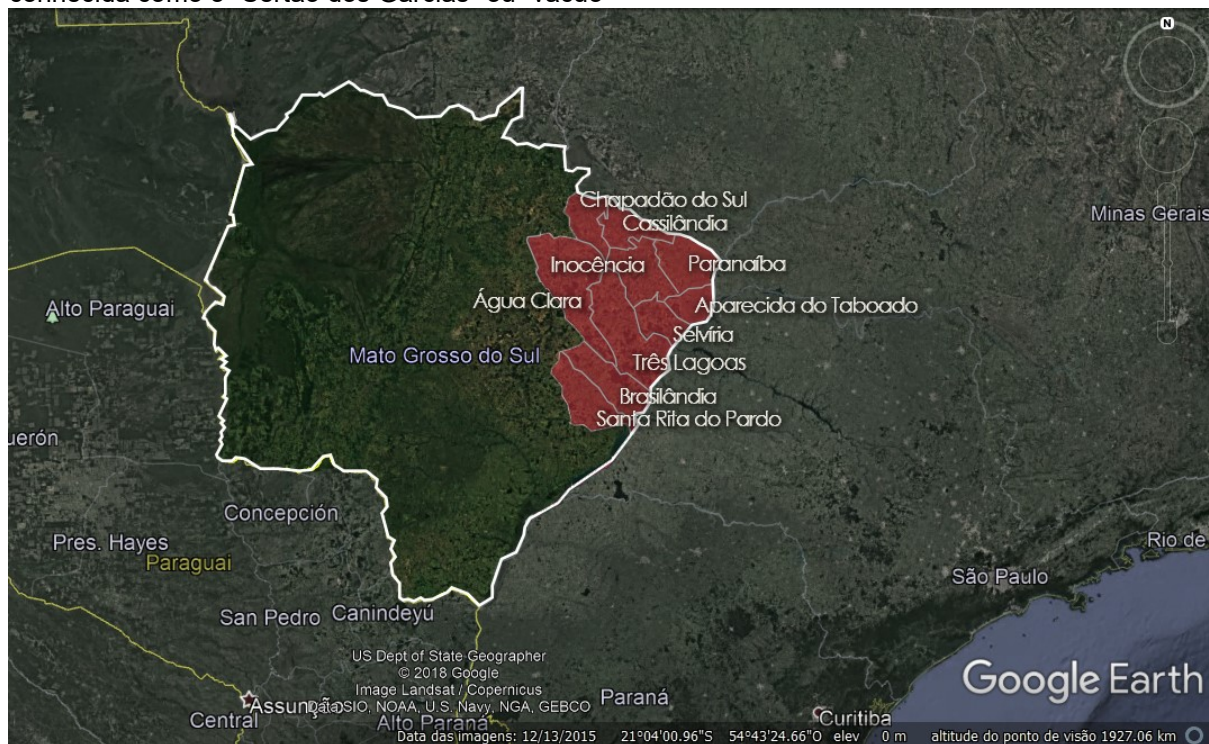
Dessa maneira, em 1829 tem início a primeira exploração de Joaquim Francisco Lopes no sertão do rio Paranaíba, em terras “recém-descobertas” pelos irmãos Garcia Leal, moradores do pontal do Triângulo Mineiro (CAMPESTRINI, 2016). Os Garcia Leal eram compostos por quatro irmãos (José, Januário, João Pedro e Joaquim), os quais exploraram (e ali se estabeleceram) a região que mais tarde ficou conhecida por “Sertão dos Garcias” ou região habitualmente chamada de “vácuo”, “deserto” ou “despovoado”, compreendida pelos rios Aporé, Paranaíba, Paraná e Pardo – o atual bolsão sul-mato-grossense¹⁷, região que, nessa dissertação, é frequentemente abordada como o “leste do sul de Mato Grosso” (DERROTAS, 2010).

Atingido o “vácuo” (Figura 26), Joaquim Francisco Lopes encontrou fazendeiros ali estabelecidos a partir de 1829, vindos de Minas Gerais, trazidos, de acordo com Campestrini (2016), por José Garcia Leal, líder regional provindo de Monte Alto (MG), da fazenda de mesmo nome, à margem direita do rio Grande, onde abrira um porto para fazer a travessia para a vila de Franca do Imperador (SP)¹⁸. O capitão José Garcia Leal era natural de Aiuruoca, no sul de Minas Gerais, onde obtivera uma sesmaria de terras. De acordo com Sá Carvalho no manuscrito *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, no começo do século XIX, já casado com dona Anna, o casal havia morado sucessivamente em Casa Branca, Batatais e Franca antes de adentrar o Triângulo Mineiro e afazendar-se no Monte Alto (MG).

¹⁷ De acordo com o site Wikipedia, o Bolsão sul-mato-grossense é uma região que diz respeito ao nordeste do atual Estado de Mato Grosso do Sul, cujas características são próprias por sua proximidade geográfica com os Estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás; inserida na região hidrográfica do Paraná. É constituído por dez municípios, sendo eles Água Clara, Aparecida do Taboado, Brasilândia, Cassilândia, Chapadão do Sul, Inocência, Paranaíba, Santa Rita do Pardo, Selvíria e Três Lagoas. Bolsão Sul-matrogrossense. **Wikipedia**, 2019. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bols%C3%A3o_Sul-Matogrossense>.

¹⁸ Atual cidade de Franca.

Figura 26: O “leste do sul de Mato Grosso”, atual Bolsão sul-mato-grossense, região antigamente conhecida como o “Sertão dos Garcias” ou “vácuo”



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019) com informações contidas no site Wikipedia.

Em 1828, José Garcia Leal teria organizado uma caravana para, primeiro atravessar o rio Paranaíba acima de sua confluência com o rio Grande, e depois, estabelecer-se pelos campos. De acordo com Acyr Vaz Guimarães (1999), ainda no ano de 1818, o engenheiro militar d'Alincourt havia preconizado a importância estratégica daquela região, pois quando saía de Santos e se dirigia a Cuiabá via estrada de Goiás, percebeu, durante a viagem, que se a ligação com São Paulo não passasse pela estrada de Goiás, mas fosse direta com Cuiabá, se pouparia muito tempo, haja vista que São Paulo, Goiás e Cuiabá representam vértices de um triângulo.

Sá Carvalho, no manuscrito encontrado no IHGMS intitulado *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, traz que, nessa primeira viagem de entrada, atravessaram o rio Paranaíba onde ele

ali corria manso, largura de cerca de vinte metros, com matos e cerrados em ambas as margens. Tudo pronto, fizeram a travessia dia 29 de julho do ano de 1829 (...). Atravessaram a mata marginal do lado direito do rio fazendo picada estreita, com 2 ½ léguas atingiram campos limpos, escolhendo lugar à margem de um córrego de águas límpidas, batizaram de Santana (...). Essa primeira posse estava

assim feita para ele, José Garcia Leal; e o marco foi um grande cruzeiro lavrado em aroeira, pelos empregados que levaram (SÁ CARVALHO, *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, s.n.t.).

Segundo o mesmo autor, depois das rudimentares instalações dessa “posse chave da expedição”, os entrantes dividiram-se em três bandeiras: a primeira, do capitão José Garcia Leal, no rumo norte, em busca do rio do Peixe (hoje rio Aporé); a segunda chefiada por Januário Garcia Leal, rumo a oeste, procurando a cabeceira do rio o qual haviam batizado de Santana, onde fincaram a primeira posse; e a terceira, chefiada por Joaquim Francisco Lopes, o qual procurou o rio Sucuriú e a serra dos Caiapós.

No ano de 1830 José Garcia Leal havia regressado de viagem nos sertões do rio Paranaíba, tendo feito diversas posses, fundando moradas para iniciar nelas retiros de gado de cria, com currais e roças. Dentre essas posses fizera uma à margem do rio Paraná em nome de Lopes¹⁹, em lugar apropriado para um porto de travessia para São Bento de Araraquara, atual cidade de Araraquara (SP) (SÁ CARVALHO, *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, s.n.t.).

Em 1831, José Garcia Leal acompanhado de outras famílias, se reuniram junto ao rio Paranaíba e deram continuidade às posses, responsabilizando-se pela conclusão da estrada do Piquiri, que atingiu, naquele momento, as barrancas do rio Paranaíba e não do rio Paraná, “porque, sendo mineiros os moradores, bastava-lhes atravessar aquele rio para atingir a província mãe, com a qual mantinham permanente contato. E, por ela, alcançar a de São Paulo” (CAMPESTRINI, 2016, p. 103).

Neste mesmo ano de 1831, no mês de abril, Joaquim Francisco Lopes mudou-se com a família, levando criações e aviamentos necessários à subsistência e ao aparelhamento da posse que ganhara de Garcia Leal. De acordo com Sá Carvalho, nessa empreitada Lopes levou, também, gente para as novas explorações dos sertões dos Caiapós, num plano comum com o capitão José Garcia Leal. Em junho, Joaquim Francisco Lopes partiu de sua posse para novas viagens, dessa vez acompanhado dos primeiros Barbosa, vindos de Franca (SP), os irmãos Alexandre, Inácio e Antônio Gonçalves Barbosa. Rumo ao sul da Província esses entrantes fixaram-se em um afluente do rio Pardo, onde iniciaram a “fundação de moradas, com açudes de água

¹⁹ Nesse momento Joaquim Francisco Lopes era residente na Vila de Franca (SÁ CARVALHO, *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, s.n.t.).

e roçadas de matos para roças, ranchos e currais” (SÁ CARVALHO, *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, s.n.t.).

Durante as explorações, ao conhecer a região da Vacaria, onde, segundo o mesmo manuscrito de Sá Carvalho, “havia muito gado alçado, dos tempos dos jesuítas que dominaram o Paraguai” os Barbosas narraram aos parentes o fato, o que fez com que surgisse um grande interesse pelas terras, “que deslocou de imediato todos os Barbosas para a Vacaria, Região fantástica de campos gramados e... com muito gado sem dono” (SÁ CARVALHO, *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, s.n.t.). Mineiros e francanos os quais tiveram notícias dessa avançada dos Barbosas, começaram a tomar posses naquele espaço, “pois que a região entre os rios Pardo e Ivinhema era um país” (SÁ CARVALHO, *Os Garcias, os Lopes e os Pereira*, s.n.t.). Os irmãos Barbosa, entrados em 1831 no Paranaíba com Joaquim Francisco Lopes, representam, nos dizeres de Sá Carvalho, “dois vultos titãs no povoamento do Sul de Mato Grosso”, em especial, da região da Vacaria.

Nos fins desse mesmo ano de 1831, Lopes partiu de Franca rumo às fazendas sua e de seu pai nos sertões descobertos, levando, de acordo com Sá Carvalho (*Os Garcias, os Lopes e os Pereira*), com enormes dificuldades, carros de bois carregados de recursos e mantimentos e um plantel de gado vacuum e cavalos. Ficou assim fundada sua fazenda denominada Monte Alegre, bem ao sul da futura Santana do Paranaíba, região hoje próxima a Aparecida do Taboado.

O livro *Derrotas* (2010), que traz os relatos de Joaquim Francisco Lopes, descreve que, ainda no ano de 1831, muitas posses foram feitas por ele, seu pai e seus irmãos, acompanhados de escravos. As narrativas ainda indicam a passagem pela região do salto de Urubupungá e a possível gênese do povoado de Santana do Paranaíba. Constata-se, no entanto, segundo Campestrini (2016), que somente em 1833 principia-se o povoado de Santana do Paranaíba.

subimos pelo ribeirão de Santa Quitéria a ver uma fazenda que o dito Garcia deu a meu pai; fizemos roça e voltemos; rodamos; no Arapungá²⁰ (...) seguimos; abaixo do Sucuriú no lado direito demos princípio a fazer posses.

(...)

Em dezembro passei o meu carro para Santana, carregado de mantimento e plantações para se fundar a nova situação de Santa

²⁰ Acima, “Arapungá”, hoje conhecida por Urubupungá, era um salto no rio Paraná (duas léguas acima da foz do Tietê), hoje inundado pela represa da hidrelétrica de Jupia (DERROTAS, 2010, p. 22).

Ana²¹; passou-se gados e porcos do dito Garcia. No ano de 32 fiz uma canoa no Monte Alto, na roça do referido Garcia (*DERROTAS*, 2010, p. 22-23).

É do ano de 1834 os primeiros relatos sobre as ocupações feitas pelos Pereira na região, de acordo com *Derrotas* (2010). Sá Carvalho (*Os Garcias, os Lopes e os Pereira*), traz que os mais antigos Pereira foram Manuel, João, Leurentino e José, os quais obtiveram fazendas próximas ao rio Piquiri e Anhanduí.

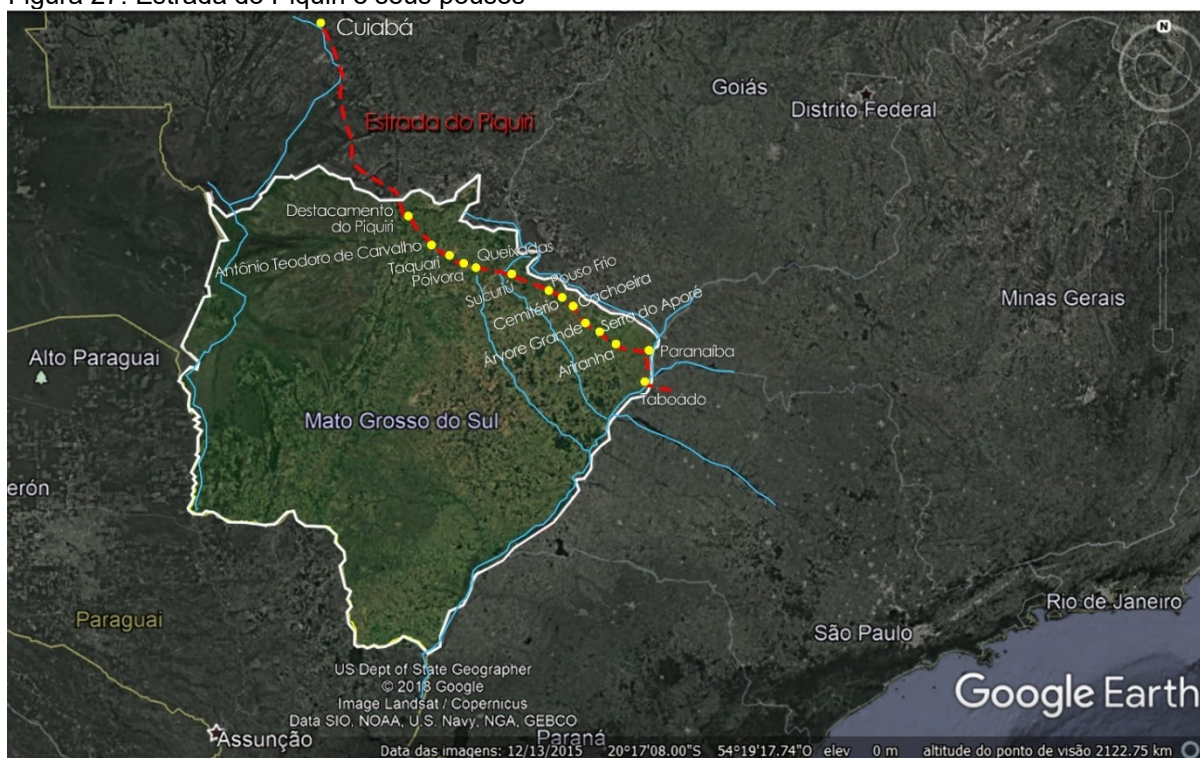
Conforme retrata Guimarães (1999), em 1835, Lopes desceu o Paraná e aportou junto ao rio Palmito, abaixo da atual Três Lagoas, e fez posses com roças para Januário Garcia Leal, irmão de José Garcia Leal. Em 1836, Joaquim Francisco Lopes recebeu, do governo imperial, a incumbência de abrir um caminho por terra até Cuiabá. Fora comissionado, para esse fim, pelo capitão José Garcia Leal e pelo o padre Francisco de Sales Fleury²², levando credenciais ao presidente da Província (CAMPESTRINI, 2016).

A estrada do Piquiri, por sua vez, concluiu-se seguindo o seguinte caminho: de Cuiabá atingiu o destacamento do Piquiri, passou pela fazenda de Antônio Teodoro de Carvalho e alcançou, adiante, o rio Taquari; seguiu para os córregos Pólvora e Queixada até atingir o Sucuriú; seis léguas adiante atingiu Pouso Frio e o córrego Cemitério; quinze léguas adiante a Árvore Grande, de onde, atravessando a serra do Aporé, atingiu o rio Ariranha para entrar, quatro léguas a frente, na vila de Santana do Paranaíba, onde a estrada se bifurcava: sentido leste seguiu a Minas Gerais, sentido sul levava ao porto de Taboado, de onde era possível chegar a Piracicaba (Figura 27) (CAMPESTRINI, 2016).

²¹ Aqui, Santana diz respeito ao rio batizado pelos Garcia Leal. “Santa Ana”, por sua vez, é acreditado se tratar de o povoado formado pelas mesmas pessoas já citadas.

²² O Padre Francisco de Sales Fleury teve um papel relevante no processo de ocupação e desenvolvimento de Paranaíba. Sobre ele trataremos mais à frente.

Figura 27: Estrada do Piquiri e seus pousos



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019) com informações contidas em CAMPESTRINI (2016, p. 137).

O surgimento do Sertão dos Garcia gerou oportunidades para o povoamento de uma extensa área ribeirinha do Paraná, do rio Verde e do rio Sucuriú. Com o tempo, os descendentes desses primeiros fazendeiros foram ocupando terras à margem, também, do rio Pardo e de outros ribeirões da região. Povoar a região até então conhecida por “vácuo”, situada no leste sulino era uma maneira de fazer valer o direito “de fato” das terras e impedir que a Província de Goiás continuasse a reivindicar àquele espaço, conforme vinha fazendo (GUIMARÃES, 1999). A estrada do Piquiri cruzava uma região disputada por Goiás e, por isso, os moradores do vácuo pediram “proteção e auxílio” à Província goiana que, por fim, não se manifestou; diante disso José Garcia Leal encaminhou um pedido ao presidente de Mato Grosso solicitando a anexação da área²³: se Goiás nada havia feito, Mato Grosso concretizaria a estrada do Piquiri (CAMPESTRINI, 2016).

²³ A questão fronteiriça de Mato Grosso com Goiás foi, por longas décadas, discutida pelos governos. A questão girava em torno de Paranaíba e se o município pertencia à Mato Grosso ou à Goiás. O problema resolveu-se somente em 1984 com o acordo firmado entre os três Estados da União, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. “A classe política mato-grossense comprovou através de documentos que Paranaíba desde seu surgimento sempre teve a assistência, ainda que precária, do governo de Mato Grosso e, portanto, justificava-se a solicitação de seus moradores já na época da colonização de pertencer a Província mato-grossense e não a Goiás” (RODRIGUES, 2008, p. 91).

Era o início do povoamento do atual Estado de Mato Grosso do Sul e, especialmente, o princípio do assenhoreamento das terras que interessam para essa dissertação: o leste do sul do Estado mato-grossense no começo do século XIX.

1.2.1 A pecuária, o sistema sesmarial e a Lei de Terras (1850)

O processo de ocupação da região sul de Mato Grosso, de acordo com Trubiliano (2014), pode ser compreendido através de três pontos: o primeiro – de natureza migracional –, onde paulistas, em especial oriundos de Franca, e mineiros advindos do Triângulo Mineiro, além de outras correntes, penetraram e se fixaram nos sertões em busca de terras; o segundo – de vias de comunicação –, com a abertura da navegação na bacia platina, no século XIX, e com a construção de estradas e caminhos que ligavam a região à Província de São Paulo; e o terceiro – de desenvolvimento econômico –, pautado na produção agropastoril, com particular atenção para a criação de gado, favorecida pelos imensos campos. Essa região mato-grossense era, no século XIX, um ponto referencial de passagem entre as Províncias de São Paulo, Minas Gerais e Goiás e foi, por esse motivo, se tornando conhecida, passando a ser objeto de interesse dos colonizadores expansionistas. Ao seguir as trilhas abertas pelos índios e as rotas descritas pelos primeiros bandeirantes, esses entrantes luso-brasileiros esperavam conquistar terras novas com pastagens ricas e verdejantes, vastos territórios que continham gado nativo a ser aprisionado para, desta maneira, formar fazendas de gado (DOURADO, 2015).

Ao longo das primeiras décadas do século XIX, a economia de Mato Grosso uno vivia, basicamente, da extração do ouro e da criação de gado, sendo que o que se produzia era, em sua maioria, destinado ao consumo interno para suprir as necessidades da sociedade local. A localização geográfica do território mato-grossense, nos confins do Império, agravava essa situação, haja vista que as vias de comunicação aumentavam a sensação de isolamento e dificultavam o intercâmbio comercial com outras localidades do Brasil, fazendo com que a economia de Mato Grosso passasse por um período de estagnação. Havia algum comércio com os países vizinhos do Prata, no entanto, insuficiente para a manutenção da vida econômica da Província, que passou, com o tempo, a se diversificar. Pouco antes da Guerra do Paraguai o governo fomentou o comércio com a região platina através do rio Paraguai, fato que atraiu muitos comerciantes, sobretudo uruguaios e argentinos,

ao porto de Corumbá com objetivo de abrir negócios que, posteriormente, se transformariam em casas comerciais²⁴. Nesse contexto, Corumbá (MS), até então uma vila às margens do rio Paraguai, se desenvolveria e se tornaria um ponto de referência dentre as casas comerciais (FRANCO; MELO, 2015, p. 4-5).

O fim da Guerra do Paraguai expandiu os limites fronteiriços e garantiu a internacionalização da navegação pelo rio Paraguai, dinamizando as comunicações e o transporte de mercadorias e pessoas. O término da guerra propiciou, também, o desenvolvimento de novas atividades econômicas como o comércio da borracha, explorado na região norte mato-grossense (FRANCO; MELO, 2015).

No sul, em fins do século XIX, começou a ser explorada a erva mate. O início dessa atividade remonta à concessão de monopólio de exploração dos ervais nativos do sul da Província a Thomáz Larangeira, quem, por meio Decreto nº. 8.799 de dezembro de 1882, adquiriu o direito de “colher herva-matte na Provincia do Mato-Grosso” (BRASIL, DECRETO Nº. 8799 de 7 de outubro de 1882). Na mesma região sul onde os ervais foram explorados por Larangeira, outra atividade que vigorou foi a pecuária; o gado, além da parte que se dirigia para Minas Gerais e São Paulo, era comercializado em pequena escala com o Paraguai (ALVES, 1984). A criação de gado era secular nessas áreas, remontando, conforme já explicitado, à época da presença jesuíta espanhola na região.

Assim, a partir da década de 1820 os migrantes francanos e mineiros adentraram Mato Grosso para ocupar o espaço entre os rios Sucuriú, Paraná e Aporé, atraídos pela possibilidade de ocupação de terras devolutas no sul da Província (TRUBILIANO, 2014). Embora o espaço já fosse habitado por indígenas da etnia Caiapó²⁵, a esses entrantes, os Lopes, os Garcia Leal, os Barbosa e os Pereira, foi atribuída a posição de desbravadores, de primeiros ocupantes, ou pioneiros, que

²⁴ Sobre este assunto ver Gilberto Luiz Alves (1984), *Mato Grosso e a História: 1870-1929 (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro)*. Segundo este autor (1984, p. 37), “as casas comerciais eram, nesse momento, os mais notórios exemplos de concentração do capital em Mato Grosso, correspondendo a estruturas extremamente complexas, jamais conhecidas em qualquer época anterior. Exerciam o monopólio do comércio de importação; controlavam boa parte do comércio de exportação e da navegação; dispunham de “secções bancárias” que, além de empreenderem operações próprias, funcionavam como intermediárias de bancos nacionais e estrangeiros; representavam companhias seguradoras; incorporavam indústrias; e apropriavam-se de terras para explorar a pecuária, a agricultura e a extração de produtos vegetais e minerais”.

O *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914) traz anúncios de inúmeras casas comerciais que ali se instalaram durante o século XIX.

²⁵ Sobre os Caiapós trataremos logo em item a parte.

chegavam de carreta, a cavalo, ou mesmo a pé, para ocupar o espaço visto como “desabitado” com o objetivo de desenvolver plantações, engenho e, sobretudo, cultura pastoril (CAMARGO, 2011). Naquele momento, segundo Nelson Werneck Sodré (1941, p. 68), “O regime pastoril foi o grande fator de civilização, de desbravamento e de expansão geográfica dessas terras a oeste do Brasil”. Segundo Ayala; Simon (1914), a introdução das primeiras rezes na região mato-grossense data de 1730 e fez-se pelos portugueses que da Capitania de São Paulo adentraram aquele espaço.

De acordo com Mário Monteiro de Almeida (1951, p. 269) em *Episódios históricos da formação geográfica do Brasil*, a formação dessas primeiras fazendas consistia em “fazer posse e demarcar gleba a olho e assinalamento respectivo por meio de estacas”. Pode-se notar este fato pelos relatos de Joaquim Francisco Lopes em *Derrotas* (2010):

Fiz roças nas margens do rio Paraná, retirado três quartos de légua, e plantamos.

(...)

em fevereiro [de 33] chegaram na minha morada doze famílias de índios caiapós; (...) justei com os ditos para ajudarem-me tirar um rego-d'água, levantar casas no mencionado lugar *demarcado de olho* pelo dito Garcia; pus o nome – Fazenda Monte Alegre.

(...)

em abril [de 1834] o dito Garcia enviou-me a *fazer-lhe fazendas* no Sucuriú, que fiz cinco para o dito e duas para dois companheiros; gastei nesta viagem de ida e volta quarenta e três dias (DERROTAS, 2010, p. 22-24. Grifo da autora).

Silva (2016, p. 18) faz considerações sobre a ocupação da terra na região de Santana do Paranaíba, onde traz que o “fazer fazendas” era um ato prático e livre de grandes burocracias, feito, inclusive, por Lopes em nome de terceiros, como as cinco fazendas que “fez” para José Garcia Leal, como se pode perceber pelos fragmentos acima destacados. Note-se que as fazendas, como também explicita Almeida (1951), eram demarcadas “a olho” e tinham como limites os cursos d’água, tanto que a designação das mesmas em geral fazia referência aos cursos d’água da região – fato que o próprio nome “Sant’Anna do Paranahyba” confirma: “Anna” era o nome da esposa de José Garcia Leal e “Paranahyba” do rio que margeava àquele espaço.

As posses eram firmadas pela abertura de roças e pela implantação de animais de criação, além das famílias que viriam, possivelmente, residir no local. O ato de “fazer roças” representava, segundo Silva (2016, p. 19), um “ato possessório”,

tornando-se um indicativo de que aquelas terras já tinham dono. Ademais, nas leituras das narrativas de Lopes pode-se influir que, nas incursões para a abertura de picadas e tomadas de posses, os lugares propícios ao estabelecimento de lavouras ou de “campos de criar” eram identificados e referidos junto com sua devida localização, tal qual o relato que segue: “A 7 de setembro subi pelo *rio Verde retificando posses, roças, e casas*; gastei vinte e nove dias de subida e descida, *té sua foz e revertendo pelo Paraná acima, pousamos no primeiro dia fronteiro a umas ilhas*; matei uma mateira e pesquei muito peixe” (DERROTAS, 2010, p. 26. Grifo da autora).

Dourado (2015) aborda que um dos sérios problemas enfrentados pelos entrantes durante essas viagens exploratórias era o abastecimento de alimentos, pois a expedição partia com provisões suficientes apenas para chegar à próxima vila ou ao ponto de parada e encontro, já que não tinham condições de levar todo o necessário e em razão de os povoamentos serem muito afastados uns dos outros e as viagens durarem dias, quiçá meses. Segundo a autora (2015), os alimentos nas viagens eram, em sua maioria, perecíveis, sendo o grosso das provisões obtido durante a própria jornada, constituindo-se basicamente da caça, pesca, coleta de frutos e mel.

Para escolherem uma área que servisse para a instalação da casa de morada, as providências imediatas eram utilizar-se de materiais disponíveis na região; os ranchos que serviam de abrigo até que madeiras fossem derrubadas e serradas para virarem esteios e paredes de uma casa, eram, a princípio, de taipa cobertos de palha. Os locais escolhidos eram sempre próximos a água, elemento fundamental para as roças, hortas, pomares, lavouras de subsistência, para os bebedouros dos currais e para o assento do moinho e do monjolo²⁶. Nessas roças, os produtos cultivados eram abóbora, cana para a produção de aguardente ou rapadura, mandioca, feijão e milho e eram utilizados para consumo próprio nas unidades produtivas ou para venda aos viajantes. Também se criavam porcos e galinhas (DOURADO, 2015). Monbeig (1984), em seu livro, coloca que o mineiro fazia roça, criava porcos e se instalava para a manutenção da posse; a estratégia em São Paulo e no Mato Grosso era a mesma: reservava-se a terra para os seus descendentes venderem ou mesmo dela se utilizarem.

De acordo com Silva (2016), como já explicitado, para assegurar uma posse recém feita eram necessários o cultivo de roças, a colocação de rebanhos ou mesmo

²⁶ Monjolo, de acordo com Dourado (2015), é um engenho tosco, movido a água, usado para pilar milho e primitivamente também utilizado para descascar o café.

meios para que essas posses fossem efetivadas nas terras apossadas. A vasta extensão dos domínios territoriais nas mãos de poucas famílias determinava o isolamento e a dispersão populacional, fato que gerava no fazendeiro a preocupação com a segurança e manutenção da propriedade (CAMARGO, 2011). Logo, quem não dispusesse de recursos, de trabalhadores sob seu mando ou de rebanhos, dificilmente teria condições, segundo as práticas de então, de assegurar posses para si (SILVA, 2016).

Assim, segundo Camargo (2011), a unidade de produção passava a requerer determinados grupos de trabalhadores, escravizados e livres, e também “camaradas”, os quais, pertencentes ao grupo de homens livres e pobres, viviam fora dos limites da casa senhorial, mas também não partilhavam das senzalas. Apesar dos nomes mais conhecidos serem o do mineiro José Garcial Leal e do sertanista Joaquim Francisco Lopes, eles vieram acompanhados de agregados, escravos e camaradas, além de familiares, o que ajudou a compor toda uma estrutura política e social que constituía o cenário social daquela região no século XIX (SILVA, 2016).

O Major Justiniano Augusto de Salles Fleury²⁷, em artigos do final de 1895 para o jornal *Republicano* da cidade de Cuiabá, compilados na *Revista do Instituto Histórico de Matto-Grosso* (1925, p. 30-31), escreve especificamente sobre os primeiros ocupantes da região onde se formará Santana do Paranaíba:

homens laboriosos e intrepidos sertanistas, mais ou menos abastados, pois nelle entraram com numerosos carros de bois, conduzindo grande carregamento de viveres, ferramentas para o trabalho, escravos, animaes cavalaes e vacum, afim de se dedicarem á lavoura e á criação (FLEURY, 1925, p. 30).

Nelson Sodré (1941) fez considerações apreciáveis sobre o processo de assenhoreamento das terras do sul de Mato Grosso e enfatiza que, embora donos de latifúndios extensos, viviam num padrão de existência muito pobre, ligado, indefectivelmente, ao regime pastoril, buscando a construção de moradas rudimentares e providências de cultivo. No final do século XIX, mesmo com a formação de imensas fazendas no sul-mato-grossense, o processo de criação bovina era rudimentar, com o gado sendo criado à solta. Para esses pecuaristas, os criatórios eram negócios de baixo custo, demandando poucos investimentos no manejo da terra

²⁷ Ao que as leituras dos manuscritos indicam, Justiniano Augusto de Salles Fleury era filho do padre Francisco de Sales Fleury, vigário de Santana do Paranaíba.

(TRUBILIANO, 2014): “a industria pastoril da província é ainda a dos tempos primitivos. O gado é criado a lei da natureza, solto nos campos, sujeito a intempérie, confiado a fé pública, não há estabulação; o alimento adquire-o nos campos, qualquer que seja a estação” (FERREIRA, 1887. Apud. TRUBILIANO, 2014, p. 177)²⁸.

O *Album Graphico de Matto Grosso*²⁹, de 1914, confirma:

Nas nossas fazendas, o gado vive livremente em grandes manadas nos extensos campos, onde encontra elementos para a sua subsistencia, fugindo por si ás intemperies ou soffrendo-as do melhor modo, tornando-se, por isso mesmo, robusto e resistente, qualidades estas necessarias á existencia n’esses logares. (...) Em algumas fazendas de campos firmes, no Sul do Estado (...) a industria pastoril tem-se desenvolvido muito por causa das suas ricas pastagens e da proximidade de grandes mercados consumidores (AYALA; SIMON, 1914, p. 289).

Segundo Trubiliano (2014), em meados do século XIX, a consolidação da pecuária extensiva nas terras sulinas da Província fora consequência do baixo custo da produção, em razão da disponibilidade de pastagens, saladeiros³⁰, da adaptação do gado *vacum* encontrado vagando selvagememente pelas terras e também da privilegiada logística para o escoamento da produção via rio Paraguai. Até o início do século XX, o gado criado no sul de Mato Grosso destinava-se a poucas alternativas de comércio, servindo, em geral, para o abastecimento interno de carne verde³¹, salgada e seca, e, embora em escala mais reduzida, para a exportação de gado em

²⁸ É interessante destacar que em São Paulo, por sua vez, os mineiros não plantavam café já que não podiam transportá-lo. Mesmo que houvesse transporte, eles não teriam capital para o plantio, pois o café dependia de recursos e muita mão-de-obra. No Mato Grosso, em contrapartida, a atividade pecuária era mais rudimentar, demandando menos gastos e sendo facilitada pelos amplos campos ali presentes.

²⁹ Segundo Arruda (2000, p. 82-84), o *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*, de 1914, foi publicado por um grupo de comerciantes de Corumbá na tentativa de tentar reverter o quadro de “atraso” e também para impulsionar o desenvolvimento do Estado, até então visto como um lugar de natureza pródiga e exuberante, despovoado e pouco desenvolvimento econômico. “Impresso em Hamburgo, em papel couchê de alta qualidade, no tamanho 29x41 cm, com 532 páginas, das quais 69 com anúncios de empresas do Estado (...). Nele, os editores (...) pretendiam apresentar o Estado de Mato Grosso moderno, propiciando um guia de informações aos que se interessassem por sua vida econômica. Entretanto, estava explícito o seu objetivo: fazer propaganda do Estado com o fim de incrementar-lhe a economia. (...) transformar o Estado de Mato Grosso em uma imagem-mercadoria para ser vendida a quem pudesse se interessar pelos seus recursos naturais e o de anunciar a obra do homem, ou da civilização imperava sobre a natureza. (...). O Estado de Mato Grosso poderia ser longínquo, mas não era “incivilizado”, poderia ser despovoado, mas não era desconhecido. Se ainda não entrara na almejada era de progresso, tinha tudo para fazê-lo em breve. Sua natureza anunciava um futuro promissor” (ARRUDA, 2000, p. 82-84).

³⁰ Lugar onde se salga a carne na preparação do charque.

³¹ Trubiliano (2014) informa que “carne verde” significa carne de animal criado exclusivamente em pasto.

pé para o leste brasileiro, a bacia platina, via rio Paraguai. *O Album Graphico de Matto Grosso*, de 1914, aborda a questão do comércio do gado no princípio do século XX:

É geral entre nacionaes e estrangeiros o interesse pelos campos de criação, com preferencia no Sul do Estado. (...). Como bem pouca gente sabe, o gado bovino de Matto-Grosso é o que abastece com maior contingente a Capital Federal e o Estado de São Paulo, vindo as rêzes sertanejas com escala pelo Estado de Minas, um dos pontos intermediarios d'essa transacção mercantil, sem duvida a mais importante que se faz anualmente no Brasil Central (AYALA; SIMON, 1914, p. 292).

Nesse ínterim, o desenvolvimento da pecuária levou Nelson Sodré (1941) a classificar o sul de Mato Grosso como a “Civilização do Couro”, sintetizando a organização social e econômica do território em virtude de, nesse decurso de tempo, núcleos populacionais terem surgido atrelados à economia do gado, a exemplo de Campo Grande (MS), fundada como pouso de boiadeiros em 1872 (Figura 28). Também nessa conjuntura, as primeiras charqueadas³² foram instaladas na região, no final do século XIX (TRUBILIANO, 2014).

Figura 28: Um rodeio no município de Campo Grande, no princípio do século XX



Fonte: AYALA; SIMON (1914, p. 412).

De acordo com Trubiliano (2014, p. 186), durante o que abordamos até então – a chamada “fase heroica” da ocupação das terras as quais atualmente compõem o Estado de Mato Grosso do Sul (1870-1920) –, a posse de grandes extensões de área

³² “Xarque é a forma industrial da carne, que a adapta á resistir longo tempo á decomposição; ele se distingue das carnes seccas (carne de vento, carne de sol) pela maior quantidade de sal que leva, e pelo processo especial do secamento” (AYALA; SIMON, 1914, p. 292).

se dava com o caminhar da boiada que adensava as matas virgens, ampliando o patrimônio do fazendeiro que vinha ocupando as terras devolutas daquele espaço. Sobre a formação dessas extensas fazendas e o regime de posse das terras, Virgílio Correa Filho (1955) informa que a formação dos latifúndios, afeiçoada às peculiaridades regionais, equivaliam, sem dúvida, à prova de força e poderio dos seus mantenedores, pois os limites vagamente abrangiam área muitas vezes maior que a devida, em razão das facilidades na aquisição, por título gratuito, de glebas imensas, cujos vizinhos longínquos respeitavam, também pelo fato de não lhes faltar terreno bruto.

No período da chegada das primeiras famílias migrantes à região, os novos ocupantes, com o objetivo de viabilizar a ocupação, o povoamento e a produção do espaço, utilizam-se do estatuto jurídico sesmarial implantado no Brasil desde os primórdios do período colonial. O Major Justiniano Augusto de Salles Fleury relata sobre o apossamento de sesmarias na região de Paranaíba:

José Garcia (...) internou-se desde logo para o vasto sertão descobrindo campos de criar e mattas de culturas, assignalando treze posses, uma para cada um dos treze filhos que o acompanhavam.

Imitando-o seus tres irmãos que igualmente trouxeram filhos, internarão-se do mesmo modo, descobrindo e *tomando posse de algumas sesmarias*.

Estes denodados campeões do deserto, homens de idéas liberaes, projectavam o povoamento daquela região e não queriam as terras somente para si e seus filhos, pois que foram logo cedendo partes dellas aos seus convidados, aos novos emigrantes mineiros e paulistas *que os adquiriam por infimo preço*.

Houve então, e até muitos anos depois, *sesmarias que foram permutadas por um cavalo, por um burro, um carro, uma espingarda de dous canos, etc.* (FLEURY, 1925, p. 30-31. Grifo da autora).

O regime de Sesmarias constitui-se, no caráter da colonização brasileira, como sendo uma estrutura de dominação e de defesa do latifúndio, cuja apropriação das terras, constituídas por glebas imensas e de limites imprecisos, é característica da região por este estudo abordada e gerou intensos conflitos ao longo da história brasileira³³ (CAMARGO, 2011). Silva (2016) discorre sobre o “privilegio de afazendar-se” pelas bandas sulinas da província no século XIX, período de indefinição da

³³ “A demarcação das terras ainda hoje permanece como problema insolúvel, bastando ficarmos atentos aos conflitos de terras não demarcadas, sejam de indígenas, de comunidades afro-descendentes ou ocupadas por posseiros” (CAMARGO, 2011, p. 53).

legislação agrária no Brasil, entre a independência – com o consequente fim do regime de Sesmarias e a instauração da Lei de Terras, de 1850³⁴.

De acordo com Monbeig (1984), o sistema de Sesmarias ocorreu durante todo o período colonial e também durante o Império brasileiro, nos quais a terra era outorgada pelo governo português, possibilitando o usufruto da mesma embora a propriedade seguisse pertencente à Coroa. A Lei de Sesmarias perdurou até o Primeiro Reinado, quando foi revogada pela resolução 76 de Consulta da Mesa de Desembargo do Paço, de 17 de julho de 1822, a qual mandou suspender a concessão de Sesmarias futuras até a convocação da Assembleia Geral Constituinte (CAMARGO, 2011). Segundo a mesma autora (2011), depois de revogada esta lei, a posse com cultura efetiva se impregnou do espírito latifundiário e as posses passaram a abranger fazendas inteiras constando de léguas a fio. Com a abolição da Lei de Sesmarias nada foi criado para substituí-la, o que gerou um vazio jurídico pela posse da terra (CAMARGO, 2011). Nesse período não seria possível um estabelecimento legal da propriedade sobre a terra, somente a ocupação de terras devolutas por posseiros: “no período entre 1822 e 1850, a posse tornou-se a única forma de aquisição de domínio sobre as terras, ainda que apenas de fato” (SILVA, 2016, p. 18).

Em 18 de setembro de 1850 foi promulgada a Lei nº. 601, a chamada “Lei Imperial de Terras”, que dispunha das terras devolutas do Império a quem comprovasse seu usucapião. Segundo Silva (1996, p. 15), esta Lei “visava promover o ordenamento jurídico da propriedade da terra que a situação confusa herdada do período colonial tornava indispensável”. A mesma autora (1996, p. 355) traz que durante o Brasil Colônia uma nova forma de apropriação, **a posse**, desenvolveu-se sobre o reconhecimento das autoridades; essa nova forma tornou-se a principal maneira de apropriação territorial sendo mais adaptada à agricultura móvel, predatória e rudimentar que se praticava. “Posseiros foram os grandes fazendeiros do café, do algodão, da maniçoba, do cacau, os criadores de gado, etc.” (SILVA, 1996, p. 360).

A adoção da lei de 1850 (...) deveria representar um papel fundamental no processo de transição do trabalho escravo para o trabalho livre, aberto com a cessação do tráfico e, ao mesmo tempo, dar ao Estado imperial o controle sobre as terras devolutas que desde o fim do regime de concessão de sesmarias vinham passando de forma livre e desordenada ao patrimônio particular (SILVA, 1996, p. 356).

³⁴ Para aprofundamento sobre a questão da Lei de Terras ver: SILVA, Lúcia Maria Osório. **Terras devolutas e latifúndios**: efeitos da Lei de 1850. Campinas: Ed. Da UNICAMP, 1996.

O *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914, p. 167) considera

terras publicas devolutas todas aquellas que não estão applicadas á algum uso publico federal, estadual ou municipal; e as que não se acham no domínio particular por titulo legitimo.

Estas terras devolutas podem ser adquiridas por compra, por concessão gratuita – a immigrants conforme as leis ao respeito –, e por arrendamento.

Ghirardello (2002, p. 68) discorre sobre a Lei de Terras de 1850:

Embora a lei tivesse sido criada, em parte, para estancar a ocupação de terras devolutas por posseiros, acabou por incentivá-la. Os prazos dados para o registro de terras ocupadas anteriormente à lei, por posse ou concessão governamental (sesmarias), e a impossibilidade de ocupação de terras devolutas posteriormente a ela, a não ser por compra direta do Estado, acabaram por estabelecer um espaço de tempo àqueles que desejassem ocupar ilegalmente terras devolutas. O governo, por sua vez, conforme a própria lei, deveria demarcar as terras devolutas de sua propriedade, reservando as que lhe interessasse e vendendo as demais.

Segundo Moreno (1999), através desse documento reconheceu-se o pleno direito de propriedade sobre as terras devolutas do Estado e sua aquisição foi decretada mediante título oneroso. Esta lei, no entanto, foi adaptada aos interesses dos “proprietários”, haja vista que se deram condições para o reconhecimento das sesmarias havidas sem o preenchimento de formalidades legais e de posses “mansas e pacíficas”, desde que as terras estivessem ocupadas e cultivadas. Ademais, prazos maiores foram estabelecidos para a regularização de terras situadas na jurisdição do Estado, considerando que grande parte delas estava ocupada e em situação irregular. Sobre isso Monbeig, aborda:

A todos os que tivessem começado a cultivar o solo e pudessem justificar seu direito de primeiro ocupante, permitia essa lei que registrassem seus títulos e posse, num prazo de quatro anos. Em 1854, foram generosamente precisadas as condições, pois que se prescrevia que podiam ser legitimadas as posses efetuadas pacificamente, por quem se tivesse instalado nelas em primeiro lugar; e desde que as terras estivessem cultivadas ou nelas houvesse um indício de cultivo, e que o ocupante ou quem o representasse, nessas terras habitasse permanentemente (MONBEIG, 1984, p. 144).

Moreno (1999), ao tratar do processo histórico de acesso à terra em Mato Grosso, expõe que desde 1892 os diversos governos de Mato Grosso vinham estimulando e favorecendo o acesso a grandes porções do território por latifundiários, capitalistas individuais ou grupos econômicos e empresas agropecuárias e de colonização. Por força da Constituição Republicana de 1891, quando as terras públicas/devolutas do Estado passaram ao domínio mato-grossense, todo um aparato jurídico-político foi sendo montado para mediar e legitimar os diferentes interesses das classes sociais envolvidas no processo de acesso à terra para dar sustentação à política fundiária de regularização e venda dessas terras devolutas. Segundo a autora (1999) a primeira Lei de Terras de Mato Grosso, a Lei nº. 20 de 1892, regulamentada pelo Decreto nº. 38 de 1893, deu garantias à regularização das ocupações “consolidadas”, sesmarias e posses até 1889, e alterou a data limite de 1854 estabelecida pela Lei de Terras de 1850. Ademais, a Lei de Terras do Estado de Mato Grosso (1892) assegurou o direito de preferência para compra das terras devolutas que estavam sob o domínio particular e cujos títulos não preenchiam os requisitos exigidos para legitimação:

Como essas ocupações ocorriam em grandes áreas, favorecidas pela economia do Estado que se baseava na agricultura, no pastoreio e na exploração extrativa vegetal (erva-mate, borracha, poaia), a Lei estava beneficiando, essencialmente, os grandes proprietários (posseiros). Portanto, mesmo tendo assegurado o direito de preferência para compra das terras devolutas ocupadas, a Lei excluía os pequenos posseiros desse benefício, vez que estes não podiam efetuar a sua compra, nem fazer face ao sistema de produção vigente na época (MORENO, 1999, p. 68-69).

Conforme Alves (1984) expõe, os proprietários de terras mato-grossense se aproveitaram disso para estabelecer, segundo suas conveniências, a regulamentação de venda, arrendamento e doação de terras. “Foi sensível, então, a formulação de uma política fundiária que se desenvolveu sob a égide da concentração” (ALVES, 1984, p. 30). Tal qual aborda este autor (1984), o Estado, cujo recenseamento de 1890 possuía uma população de 92.827 habitantes distribuídos sobre os 1.500.000 km², passou a doar a colonos gratuitamente áreas de, no máximo, 50 hectares, quando destinadas à agricultura, e de 200 hectares quando destinadas à pecuária. Porém, a compra e arrendamento, livres de quaisquer ameaças, incidiam sobre áreas gigantescas.

Foi nesse cenário, durante o período de posses livres, entre a revogação da Lei de Sesmarias (1822) e a Lei de Terras (1850), que os Lopes, os Garcia, os Barbosa e os Pereira penetraram o território sul-mato-grossense para ocupar as extensas áreas devolutas da região (CAMARGO, 2011). A vasta extensão dos domínios territoriais desse espaço deu a essas poucas famílias *status* e poder (CAMARGO, 2011) quando da ocupação dos “deslumbrantes campos promissores” sobre os quais nos fala Correa Filho (1944) para qualificar a expansão bandeirante após a criação da Capitania de Mato Grosso.

1.2.2 Os Caiapós

À época da chegada de desbravadores no espaço geográfico do sul de Mato Grosso, ali habitavam diversos povos nativos de nações diferentes, os quais, embora muitas vezes “ignorados” pelos homens brancos, estiveram presentes no espaço e foram protagonistas em inúmeras situações. O espaço denominado pelo homem branco como “vácuo”, “deserto” ou “despovoado”, era, desde os tempos dos quais quase não se tem notícias³⁵, habitado por indígenas que ora eram vistos como inimigos, atacando famílias invasoras de seus domínios, queimando e destruindo edificações e plantações, ora como camaradas, sendo fundamentais para o processo de ocupação daquele território. Dentre essas tribos, os Caiapós (ou Cayapós), dominaram toda a área correspondente ao atual Estado de Mato Grosso do Sul, nos séculos XVII e XVIII (DOURADO, 2015).

De acordo com Campestrini (2016), os Caiapós ocupavam um vasto território denominado Caiapônia, que abarcava o leste do sul de Mato Grosso, o sul de Goiás e o Triângulo Mineiro. Nos mapas do século XVIII, a região compreendida pelos rios Araguaia, Pardo, Paraná, Grande e Corumbá (em Goiás, atual rio Paranaíba), aparece com a inscrição “País pouco conhecido e habitado do gentio Caiapó”³⁶.

Ao final, perseguidos e, em sua grande maioria, pacificados, permaneceram na região, tendo uma significativa maioria migrado para Goiás, atingindo o norte daquele Estado; os que ficaram, estabeleceram-se nas margens dos rios Paraná e Tietê, menos aguerridos, principalmente, pelos trabalhos de pacificação instaurados

³⁵ De acordo com Silva (2010), as primeiras ocupações humanas no espaço em que viria a se desenvolver a cidade de Paranaíba se deram há, pelo menos, 10.000 anos antes da data presente.

³⁶ Observar Figuras 23 e 24 desta dissertação.

por alguns governos (CAMPESTRINI, 2016). A história da instalação das primeiras ocupações do sul-mato-grossense e da formação das grandes fazendas e povoados no sul de Mato Grosso é, também, a história da luta e resistência indígena pela manutenção de seus sistemas de vida e, conseqüentemente, sua sobrevivência (DOURADO, 2015).

No decorrer dos séculos XVII e XVIII, muitas expedições foram efetuadas contra os Caiapós. A partir do rio Pardo, esses índios passaram a atacar as monções, procurando, nos locais de pouso, desamararr as canoas que rodavam água abaixo, quando não faziam ataque de morte. Holanda (1986, p. 65) comenta sobre o embaraço que os navegantes dos rios a leste e nordeste do Pardo passavam em virtude da presença dos Caiapó, chamando-os de “truculentos” e “traíçoeiros”.

Segundo Campestrini (2016), no varadouro do Camapuã, os nativos agrediam na espreita, sendo necessária a vigília dia e noite para a defesa das cargas. Em 1723 um relato bandeirante descreveu que os Caiapós viviam em aldeias e de suas lavouras de batatas, milho e outros legumes, andavam nus e usavam arcos, flechas e porretes quando atacavam, embora esse gentio não “usa pôr guerra, como fazem outros, tudo levam de traição e rapina”, sendo seu modo de agir traiçoeiro, atacando somente quando certos de sucesso (CAMPESTRINI, 2016, p. 49). É recorrente nos relatos monçoeiros a cautela com que tinham para com os Caiapós.

Em 1810 uma narrativa bandeirante relata que, “ao chegar à foz do Tietê, havia duas aldeias deles (...) acima do salto de Urubupungá, e três, de muita gente, no rio Sucuriú” e pondera: “Sempre ouvi da nação caiapó mil atrocidades injuriosas (...), depois que os comuniquei, formo deles um juízo bem diverso e bem vantajoso a estes selvagens, descobrindo neles um fundo de probidade, reconhecimento e confiança” (CAMPESTRINI, 2016, p. 146). Segundo este autor (2016), na década de 1820, d’Alincourt recomendava aproveitar o espaço da Caiapônia para o feitiço de estradas e abertura de caminhos terrestres, pois já não havia obstáculos por parte do gentio Caiapó, estando já “domesticados”, nas palavras do engenheiro militar. Informa, ainda, ter visitado uma aldeia daqueles índios a uma légua da margem direita do Paraná, defronte à foz do Tietê, ou seja, no lugar onde, quase um século depois, passaria a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil no povoado que se constituiria a cidade de Três Lagoas.

Hidelbrando Campestrini (2016, p. 147) versa: “Alguns anos depois, quando os Garcia Leal e outras famílias se apossaram daquela região ao leste do rio Pardo,

os caiapós (já bem reduzidos) não ofereceram qualquer resistência. Uns tantos se colocaram a serviço dos chegantes”. Já no início do século XIX, diversas aldeias estabelecidas ao longo do rio Paraná já tinham relações amistosas com os brancos, em vista de estarem aldeados, dispersos ou aculturados, embora alguns remanescentes ainda causassem destruições. Segundo Silva (2016), apesar de conviverem de modo conflituoso, muitos indígenas trabalharam na condição de camaradas, ajustados para serviços transitórios mediante recebimento de salário, em espécie ou não. Dourado (2015) afirma que a conquista de grupos indígenas foi fundamental devido ao desconhecimento, por parte dos homens brancos, do meio ambiente que almejavam ocupar. Os indígenas, então, assegurariam a sobrevivência nos primeiros tempos das chegadas dos “pioneiros” no processo de ocupação do leste do sul de Mato Grosso.

Os relatos de época constam de numerosas referências ao ajustamento de índios os quais serviam como guias, ajudantes em viagens e expedições, transmitindo práticas de cura, conhecimentos tais como amenizar a sede, a fome, o cansaço, abrindo estradas, construindo pontes, trabalhando em roças, ou até mesmo atuando na defesa contra outros grupos de índios mais belicosos que enfrentavam os entrantes que ali perscrutavam (DOURADO, 2015; SILVA, 2016). O *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914, p. 91) traz uma passagem sobre os “Cayapós” que corrobora as informações já elencadas nesse item e acrescenta: “Não nos hostilizão abertamente, posto que suspeite que tenham commettido na estrada de Goyaz algumas das depredações que geralmente se atribuem aos Coroados”.

Joaquim Francisco Lopes nas suas *Derrotas* (2010) dá notícias da presença Caiapó no espaço em questão no período em que entraram os mineiros e paulistas por aquelas bandas. Além dele, fontes como Fleury (1925) tratam de que houve aldeamentos nas imediações de Santana do Paranaíba e do fato de os índios já estarem se adaptando aos costumes do homem branco.

As aldeas dos indios Cayapós do Urubupungá e Monte Alto fundiram-se em um só aldeamento, um optimo terreno a 2 kilometros do porto do rio Paranahyba e a 9 ditos da freguesia.

Estes indios eram aproveitados nos trabalhos dos mineiros para Piracicaba, no serviço de transporte de gado exportado por aquelle porto, no trafego effectivo da barca de passagem e até mesmo no trabalho da roça.

Não chegava a duzentos e cincoenta o numero de indios aldeiados; além da caça e da pesca em seu aldeamento criavam

porcos e galinhas, e plantavam canna, milho, feijão, mandioca e batata; mas por que a colheita nunca os abastecia para passar o anno, de quando em vez saham em magotes a mendigar pelas fazendas, sempre mansa e pacificamente, sem que jamais praticassem roubo ou devastações. A medida que foram se habituando aos nossos costumes foram abandonando o aldeamento, hoje reduzido a uns 60 indios de ambos os sexos, os quaes procuravam a igreja para o baptizamento de seus filhos e para o casamento; ouvem missa e apreciam as festas (FLEURY, 1925, p. 35-36).

Junto com as primeiras famílias que vieram para ocupar o espaço do sul-mato-grossense, os indígenas da etnia Caiapó constituíam o cenário social de Santana do Paranaíba nos seus primórdios. Não se pode negar a importância das famílias proprietárias de grandes extensões de terras no processo de expansão das fronteiras, aspecto evidenciado nos documentos e relatos regionais de época, na medida em que neles constam detalhes essenciais sobre a ocupação e o povoamento daquelas terras, no entanto, esse processo se deu em detrimento da presença das comunidades indígenas da região, os índios Caiapós, primeiros habitantes daquele espaço (CAMARGO, 2011).

1.2.2 A paisagem natural do sertão mato-grossense

A paisagem do “sertão desconhecido” habitado pelos indígenas da etnia Caiapó para onde se dirigiram os Lopes, os Garcia Leal, os Pereira e os Barbosa nos primeiros anos do século XIX pode ser considerada, segundo Besse (2014, p. 12), como “uma representação cultural (...), como um território produzido pelas sociedades na sua história, como um complexo sistêmico articulando os elementos naturais e culturais numa totalidade objetiva (...)”. Assim, do ponto de vista físico, pode-se dizer, em resumo, que o sul de Mato Grosso é dividido naturalmente em duas zonas, a saber: a primeira, dos campos de planalto (parte do planalto sedimentar da Bacia do Paraná), com áreas de cerrado, de mata tropical e de campos limpos (onde inclui-se os campos da Vacaria e o Sertão dos Garcia); e a segunda zona, a baixada do Paraguai (o Vale do rio Paraguai), compreendendo o Pantanal e os maciços montanhosos como Urucum e a Bodoquena (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 37). A linha divisória entre essas duas partes seria uma linha de *cuestas*, localmente chamada de “serras”, dentre as quais se destaca a Serra de Maracaju e a Serra dos

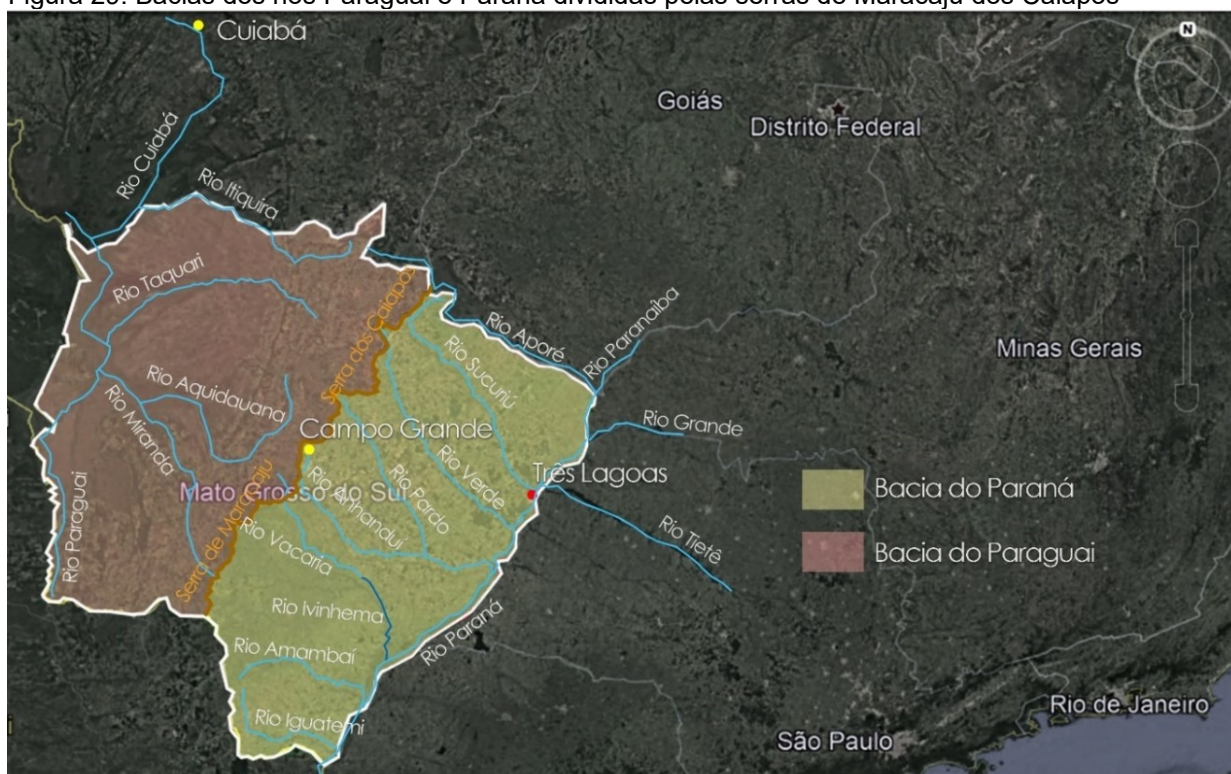
Caiapós, cortando o território praticamente ao meio no sentido norte-sul (QUEIROZ, 2004, p. 53).

O *Relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* do ano de 1908 diferencia as duas zonas. A zona da grande baixada, grandemente conhecida como o Pantanal mato-grossense tem cerca de 100.000 quilômetros quadrados e é formada pelos alagadiços que margeiam o rio Paraguai e seus afluentes. “Pantanal significa simplesmente uma superfície de terreno baixo, plano, com pouco ou nenhum declive e sujeito em parte as inundações periodicas do Rio Paraguay ou de seus fluentes” (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 39).

Segundo o mesmo documento, a outra zona – a que mais nos interessa no contexto dessa dissertação – é chamada de zona dos campos de planalto e é formada, em sua maior parte, por águas vertentes do Paraná, que a limita em cerca de 600 quilômetros ao oriente, achando-se Campo Grande em seu extremo ocidental. O terreno do planalto é ondulado sendo cortado por abundantes cursos d’água perenes, que constituem os grandes afluentes da margem direita do Paraná, dentre eles o Sucuriú, o rio Verde, o rio Pardo e o Ivinhema possuem grande relevância, além de seus numerosos afluentes e nascentes secundárias e terciárias (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 38).

A imagem a seguir (Figura 29) apresenta as bacias hidrográficas dos rios Paraguai e Paraná presentes no sul de Mato Grosso, onde há a divisão física marcada pela Serra de Maracaju, ao centro do atual Estado, separando as duas formações principais:

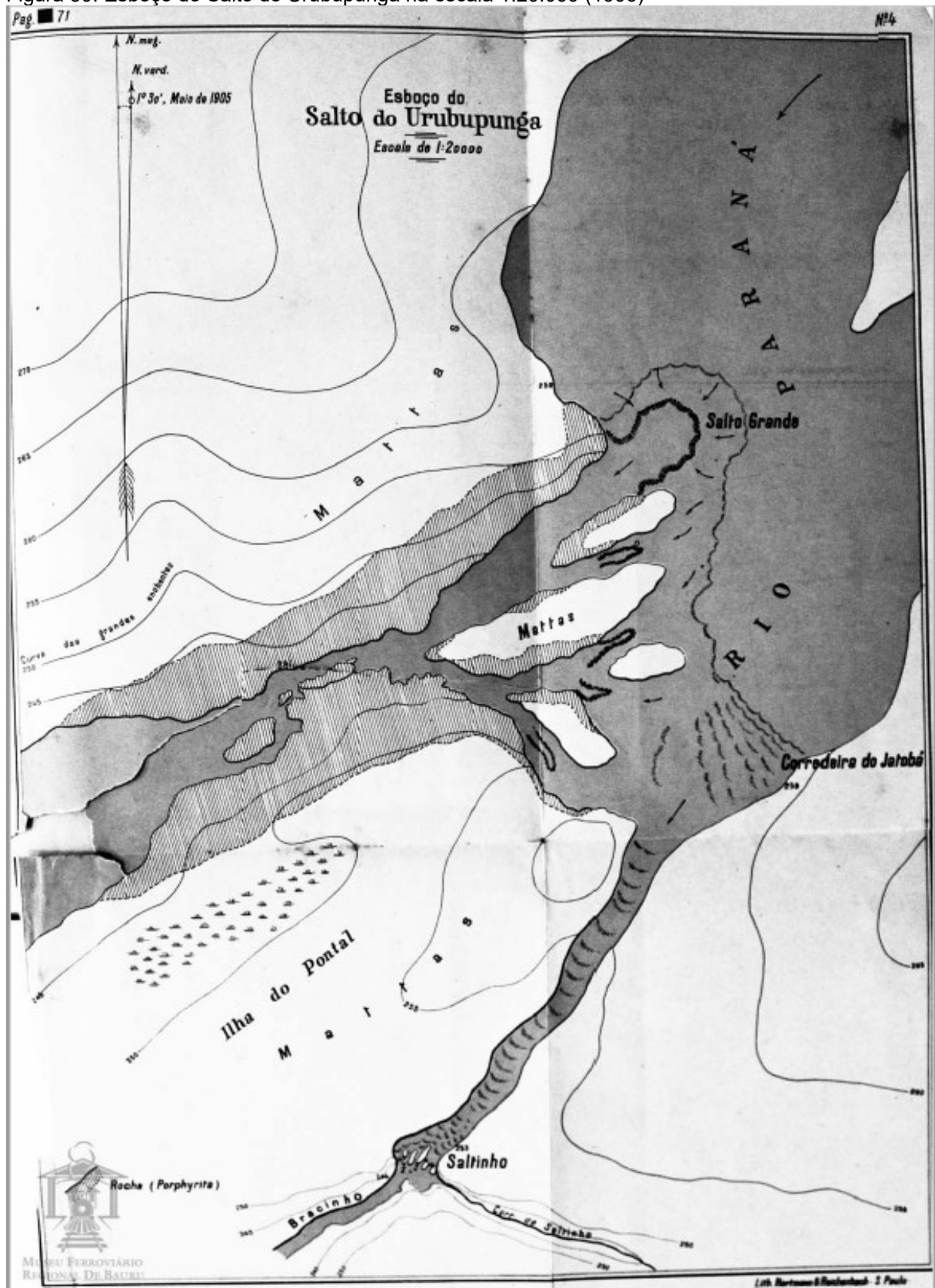
Figura 29: Bacias dos rios Paraguai e Paraná divididas pelas serras de Maracaju dos Caiapós



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019) com informações contidas em BERNATH (2018, p. 69).

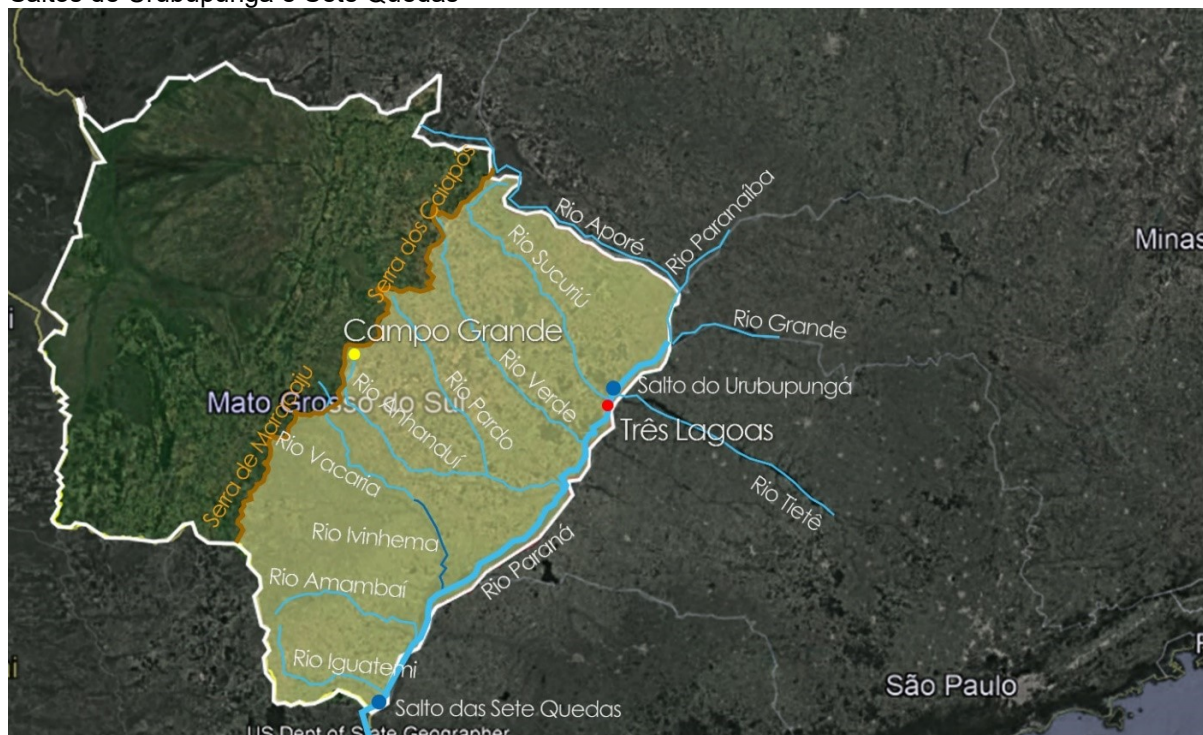
Em artigo ao *Jornal O Estado de S. Paulo* de 14 de maio de 1940, José Ribeiro de Sá Carvalho escreve sobre *A Navegação do Alto Paraná* e sobre este rio destaca alguns pontos de relevo ao estudo em questão. De acordo com ele, o rio Paraná, um dos mais importantes e pitorescos da América do Sul, tem sua bacia hidrográfica compreendendo grande parte do Brasil Central, banhando, também, as repúblicas argentina e paraguaia. Seus formadores são os rios Grande e Paranaíba, dois caudais que se unem para formá-lo, o qual consta de uma extensão de 528 quilômetros (AYALA; SIMON, 1914) e de quedas d'água importantes, além de ilhas e praias que formam variadas paisagens. No seu curso, tem dois patamares notáveis, formados pelos Saltos do Urubupungá (Figura 30) e das Sete Quedas (Figura 31), sendo pouco navegável na sua descida até a corredeira do Urubupungá, francamente navegável do Jupiá até Guairá, á montante da corredeira das Sete Quedas. Por fim, é navegável das Sete Quedas até o rio da Prata. O rio Paraná foi um importante personagem no caminho às missões jesuítas e aos bandeirantes.

Figura 30: Esboço do Salto do Urubupungá na escala 1:20.000 (1906)



Fonte: Relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil do ano de 1906 localizado do Museu Ferroviário Regional da cidade de Bauru (SP), p. 71.

Figura 31: Rio Paraná e alguns de seus afluentes de sua margem direita, além da localização dos Saltos de Urubupungá e Sete Quedas



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019) com informações contidas em SÁ CARVALHO, Jornal O Estado de S. Paulo (1940, n.p.).

É um fato que a rede hidrográfica do Mato Grosso consta de muitos rios caudalosos e a quantidade de riachos e córregos perenes é de uma abundância presente em raras nações: “Poucos são os paizes que possuem tão opulenta distribuição de agua em seu solo como o Estado de Matto-Grosso” (AYALA; SIMON, 1914, p. 45). Segundo o *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*, pode-se assegurar, sem receio de erro, que, em virtude dos elementos naturais de que dispõe o território mato-grossense, a indústria pastoril é uma das maiores riquezas do espaço:

Ella abrange uma imensa zona, situada entre os rios Paraguay (...) e Paraná, onde encontra elementos os mais favoráveis para o seu desenvolvimento: *campos cobertos por verdejantes pastagens naturaes, entrecortados por cordilheiras de mattas e regados por inúmeros rios, riachos e lagoas*, onde manadas de muitas centenas de mil rêzes encontram alimento para a sua subsistencia.

Os campos de criar são de duas especies bem distinctas: uma, situada em regiões elevadas, fôra do alcance das inundações produzidas pelas enchentes periodicas do rio Paraguay e seus afluentes (...); a outra, constituída pelos campos chamados de pantanal (...).

Eis as duas especies de campos existentes em Matto-Grosso. Tanto n’uma como n’outra, a industria pastoril encontra elementos

próprios para o seu desenvolvimento, e difícil julgar-se qual seja a mais vantajosa á referida industria (AYALA; SIMON, 1914, p. 285. Grifo da autora).

O Relatório da CEFNOB de 1906 expõe o reconhecimento da margem direita do Paraná, onde diz que a orla de mato é estreita, e prevalece os cerrados e os campos limpos. Nas fazendas sul-mato-grossenses, o gado vive livremente, conforme já explicitado, nesses extensos campos onde encontra elementos para sobreviver sem muito cuidado humano, fugindo por si só das intempéries (AYALA; SIMON, 1914). Segundo os autores, em algumas fazendas de campos firmes no sul do Estado a pecuária se desenvolveu por causa das suas ricas pastagens e da proximidade de grandes mercados consumidores.

Nota-se que nos relatórios das ferrovias bem como no *Album Graphico*, a vegetação dessa faixa do Mato Grosso começa a marcar presença, quando as terminologias “cerrado”, “cerradão”, “campos limpos”, “capim mimoso”, etc., aparecem³⁷. O *Album* (1914) explica que o cerrado compõe-se de plantas lenhosas, arvorezinhas, arbustos, ervas e grama e que nunca toma o caráter de mata, sendo um arvoredo o qual guarda sinais do campo: a vegetação é pouco densa, insuficiente para assombrar o solo e, por consequência, o chão quente e seco fica exposto à claridade do sol e à força dos ventos. Quando o cerrado fica com as plantas lenhosas mais espaçadas ou quando estas desaparecem cedendo o lugar às gramíneas forrageiras, a formação chama-se um “campo limpo”, com diversas classes de “campim mimoso”, espécies tenras e nutritivas dos gêneros *Paspalum* e *Panicum*. (AYALA; SIMON, 1914, p. 299).

O Relatório da CEFNOB de 1908 evidencia:

Esta zona é caracterizada pela ausência de mattas grandes, existindo somente cerrados em alguns dos chapadões, e matto baixo nas margens dos cursos d’água, e pelos grandes campos de criação de gado (...) com pastos naturais de primeira ordem, em terra roxa em sua quasi totalidade (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 38).

Mais adiante, no entanto, acrescenta: “Mas no Matto Grosso os cerrados não são terrenos inutilisaveis, pois contem pasto e mesmo arvoredos baixos cujas folhas

³⁷ Holanda (1986) em *O Extremo Oeste* também faz uma descrição da geografia da parte sul de Mato Grosso e aborda a presença dos campos limpos, do cerrado, tal qual aqui o descrevemos. No entanto, pela relevância da documentação conseguida no Museu Ferroviário de Bauru e pela precisão da descrição da paisagem pelos Relatórios da CEFNOB, optamos por inserir estes últimos na escrita.

são muito apreciadas pelo gado, que ahi encontra tambem sombra nos grandes calores estivaes” (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 39).

1.3 A OCUPAÇÃO DOS TERRITÓRIOS DE PARANAÍBA E DE TRÊS LAGOAS

Conforme exposto anteriormente, o advento de ocupantes não índios à região de Santana do Paranaíba se deu por volta de 1830. No cenário entre a revogação da Lei de Sesmarias (1822) e a aprovação da Lei de Terras (1850), durante o período de posses livres, a apropriação de terras pelos “pioneiros” ocupou extensas áreas do território mato-grossense, em virtude da proximidade com a província mineira (CAMARGO, 2011). Nesse ínterim, ao longo do século XIX, esses posseiros afazendaram-se em terras nas quais a topografia plana, a dificuldade de entrada e transporte, pouca mata nativa, vegetação rala, além da abundância de água e dos campos a rigor (SILVA, 2010), conduziu-os ao desenvolvimento, sobretudo, da atividade pecuária.

Assim, os primeiros habitantes não indígenas da região, as famílias Garcia Leal, Rodrigues da Costa, Correia Neves, Barbosa e Lopes, na companhia de parentes, agregados e trabalhadores escravizados, vindos numa corrente migratória que avançava sobre o Rio Paranaíba e o Grande, estabeleceram-se com o objetivo de desenvolver plantio, engenho e, sobretudo, cultura pastoril (BRAZIL; CAMARGO, 2009). Essa leva migrante de francanos e mineiros fixou-se a três léguas de distância da localidade onde se desenvolveria Santana do Paranaíba³⁸. Em *Episódios históricos da formação geográfica do Brasil*, Mário Monteiro de Almeida (1951) discorre sobre a trajetória dos Garcia Leal, iniciada em Minas Gerais. Joaquim Francisco Lopes, José Garcia e Januário Garcia Leal tornaram-se líderes dessa frente de ocupação e fundaram as primeiras fazendas na região de Paranaíba, determinando o perfil de uma sociedade pastoril latifundiária (CAMARGO, 2011).

No ano de 1836, José Garcia Leal já havia se apossado de significativas extensões de terras e, também por esse motivo, foi conquistando espaço político na região, sendo nomeado “diretor de trinta fogos”, em virtude de a povoação contar,

³⁸ A hoje denominada cidade de Paranaíba (MS) já teve outras denominações. Durante as pesquisas deparou-se com os termos: “Sant’Anna do Paranahyba”, “Sant’ana do Paranaíba”, “Santana do Paranaíba”, ou apenas “Paranaíba”, todas querendo se referir à mesma localidade. Vide nota de rodapé número 2.

madeira roliça, coberta de palha, a qual foi dotada de uma imagem da Padroeira doada pela própria dona Anna, mulher de Garcia Leal. Fleury (1925, p. 32), no entanto, não trabalha com datas precisas; diz, por exemplo, ter sido por volta da década de 1840, “talvez anterior a 1840”, que os primeiros habitantes de Sant’Anna do Paranaíba recorreram ao governo de Goiás para que este concluísse a estrada do Piquiri, que ligaria o povoado de Piracicaba à Cuiabá, passando pela dita povoação. José Garcia Leal ficou responsável pela conclusão da estrada e seguiu a Cuiabá, de onde regressou investido do cargo de Delegado do Governo de Mato Grosso, com amplos poderes de administrar a localidade, promovendo abertura de estradas, construção de portos e passagens em determinados rios, com a colocação de canoas e a instalação de correio da capital à Sant’Anna.

Segundo Camargo (2011), em 1838 foi instalado o distrito administrativo subordinado à comarca de Mato Grosso, sediado em Cuiabá, tornando-se Freguesia. Em 1844 foi elevada a Distrito de Paz, quando foram tomadas as principais providências referentes às estruturas administrativas e eclesiásticas, envolvendo políticos, juízes e padres, os quais agiam como chefes políticos na localidade (FLEURY, 1925).

O padre Francisco de Sales Souza Fleury, oriundo de Franca, juntamente com os fazendeiros, detinha poder sobre as terras, além de possuir cativos, agregados e homens livres de poucas posses sob seu mando. De acordo com Sá Carvalho no artigo *Como era lindo o meu Sertão*, publicado na *Revista da Academia Sul Mato-grossense de Letras* em 2005, o vigário de Santana possuía uma fazenda na vila e fora casado com uma caseira, com quem tivera filhos, um deles, ao que parece, é Justiniano Augusto de Salles Fleury.

Camargo (2011) não mede seus termos ao tratar do padre:

Em outras palavras, o religioso era proprietário de terras e de escravizados, desempenhando papel social de grande importância para o segmento dominante, pois além de defender seus próprios interesses, os párocos (...) eram responsáveis pela realização de casamentos, batizados, rezas e missas, cerimônias religiosas que ensejavam relações inter-senhoriais, manifestações de poder e

existente para a edilidade, de cunho religioso, assim como, o que mais importa, estavam bem localizados geograficamente em relação aos demais, cuidadosamente atentos, desde que possível, às normas eclesiásticas. (...) Ainda que tal não ocorresse, mesmo um traçado de cidade mais geometrizado, ondulando no relevo, exibia logo, nas cristas do sítio urbano, marcos decididamente religiosos” (MARX, 1991, p. 89).

autoridade sobre os segmentos subalternizados (CAMARGO, 2011, p. 57).

De acordo com Rodrigues (2008), pela Lei de 4 de julho de 1857 foi elevada à categoria de Vila, constituída cabeça de Comarca em 1873 e elevada à condição de cidade pelo decreto n.º 79 de 13 de julho de 1894. Em 1938 passou a denominar-se somente como Paranaíba.

Até 1863, o povoado de Santana manteve um comércio ativo com Piracicaba. Segundo Sá Carvalho, em *Reminiscências dos Sertões dos Garcias*, desciam os “batelões de carga de 400 arrobas cada” em monções do rio Paraná até o Urubupungá, cujo salto era contornado por terra até o ribeirão Bebedouro; daí, por água, até o salto do Itapura, onde contornava-se a cachoeira para prosseguir a navegação. Assim, alternando entre águas e terra, seguia-se até Piracicaba (SP).

Durante muito tempo a família Garcia Leal permaneceu atuante na região, tanto que em 1884, Protázio Garcia Leal, neto de Januário e sobrinho-neto de José Garcia Leal participou de expedições aos sertões, “marcando seu papel no processo histórico regional como um dos fundadores de Três Lagoas” (CAMARGO, 2011, p. 57). Na obra *Como era lindo o meu Sertão*, Sá Carvalho (2005) publicou parte da entrevista cedida a ele por Protázio Garcia Leal em 1943, na qual o sertanista narrou suas explorações até atingir a região onde hoje se situa Três Lagoas.

No ano de 1884 o neto de Januário, Protázio, participou de uma expedição aos sertões da margem direita do Rio Sucuriú. Assim, de exploração em exploração alcançaram uma zona de capim-mimoso, já em águas do rio Verde, onde denominaram Piaba, no lugar próximo à encosta da Serrinha⁴¹, no divisor de águas entre os rios Sucuriú e Verde. Na vertente do rio Sucuriú encontrava-se uma posse antiga feita por Januário Garcia Leal há muitos anos, denominada Campo Triste, no entanto Protázio optou por demarcar posses na região da Piaba, pois as terras eram melhores e mais promissoras. Ali não se fixou, passando apenas a criar gado. No ano de 1887 viajou à Piaba junto a um camarada para derrubar o mato e firmar plantio de sua primeira roça de mantimentos, a fim de prevenir sua subsistência na mudança definitiva para o local e também firmar posse (SÁ CARVALHO, 2005).

⁴¹ Serrinha é o nome de um morro nas proximidades da atual Três Lagoas, único ponto de maior altitude naquelas terras cujo terreno é extremamente plano.

Mudou-se para a região de Piaba só em 1888, com sua mulher, seus enteados e filhos e camaradas, a cavalo e com carros de bois. Cuidou da morada fazendo seu próprio monjolo, necessário ao beneficiamento de arroz e milho (SÁ CARVALHO, 2005).

Algum tempo depois Protázio, conhecendo bem a porção dos mananciais e campos vizinhos, na tentativa de conseguir comércio⁴² com a Colônia Militar de Itapura, no Rio Tietê, partiu para outra expedição abrindo caminho da Piaba para a barra do Rio Sucuriú, pois “sempre ouvira falar de seus parentes do comércio que faziam com Itapura e com Piracicaba” (SÁ CARVALHO, 2005, p. 55). Saiu na companhia de um enteado de nove anos. Mais à frente atingiu as cabeceiras do ribeirão Campo Triste, o qual contornou, de onde foi ter até próximo de sua foz no Sucuriú, perto de uma cachoeira. Prosseguiu, desta maneira, rio abaixo até encontrar uma mata, “cerca de uma légua distante do Rio Paraná”, na qual estacionou para explorar a zona, “no que descobriu uns campos limpos e neles três lagos grandes, que desaguavam diretamente para o Paraná, onde hoje se localiza a cidade de Três Lagoas” (SÁ CARVALHO, 2005, p. 56).

Nesse momento seu enteado avistou porcos domésticos na borda da mata. Seguindo esse indício foram parar em um rancho dos irmãos Joaquim e João Elias, moradores do lado de São Paulo, mas que ali faziam roças e engordavam porcos todos os anos para suprimento da Colônia de Itapura (SÁ CARVALHO, 2005).

Simultaneamente começavam a vir para a região outras pessoas interessadas na posse de terras e na criação de gado:

O mineiro Antônio Trajano dos Santos afazendou-se nas Três Lagoas descobertas por Protázio; Delfino Antônio dos Santos, irmão deste, afazendou-se nos varjões do rio Sucuriú; Antônio Paulino, genro de Necésio Ferreira de Melo, afazendou-se no ribeirão Campo Triste; Manuel Garcia Leal fundou retiro no rio Pombo, afluente do rio Verde; e muitos mais (SÁ CARVALHO, 2005, p. 56-57).

Levorato (1999), ao tratar sobre o princípio do Município de Três Lagoas, destaca o entrante Antônio Trajano dos Santos, também mineiro natural de Ventania, município de Passos, e um dos primeiros a gozar de terras na referida região, onde

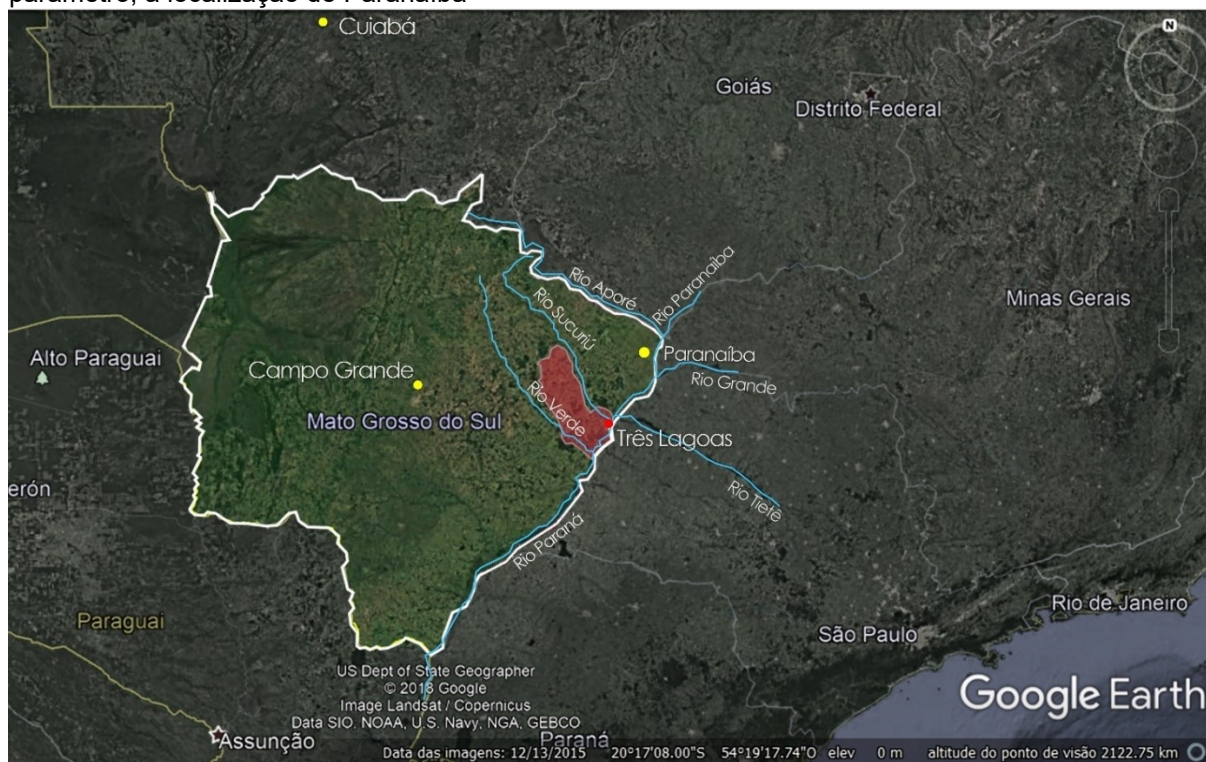
⁴² Cabe ressaltar que, no século XIX, as relações comerciais em Minas Gerais e Mato Grosso envolvendo a pecuária eram expressivas.

em 1893 ele adquire de João Elias e Cândido Roldão a posse da 'Fazenda das Alagoas', registrando-a em Santana do Paranaíba com os seguintes limites: por este abaixo até a barra do Palmito; por este acima até a mata do Palmito, dividindo-se com este até o Sucuriú e por este abaixo até o ponto de partida (LEVORATO, 1999, p. 21).

Segundo o mesmo autor (1999), Antônio Trajano dos Santos fixou-se primeiramente em Santana do Paranaíba, mudando-se depois para a região onde adquirira posses, região que viria a ser Três Lagoas, se tornando um dos fundadores e protagonistas da história desse município (Figura 33).

De acordo com Sá Carvalho (2005), mais tarde surgiram na Piaba os primeiros engenheiros responsáveis pela exploração do traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, assunto sobre o qual trabalharemos no segundo e terceiro capítulos.

Figura 33: Localização de Três Lagoas e seus atuais limites municipais. Pontua-se, como um parâmetro, a localização de Paranaíba



Fonte: Elaborado pela autora a partir de imagem do Google Earth (2019).

2 CAPÍTULO II: UMA IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA: A CEFNOB, O PROJETO PARA UMA “CIDADE PORTAL” E SUA INSERÇÃO NO CONTEXTO DOS PROJETOS URBANOS DA VIRADA DE SÉCULO

Conforme visto no capítulo anterior, a ocupação do território brasileiro teve início no litoral – por questões mercantis e de proteção – e foi lentamente avançando para o vasto “Sertão”. Segundo Arruda (2000, p. 13), “Caso saíssemos à procura da localização geográfica do dito “sertão” chegaríamos à conclusão de Guimarães Rosa: o “sertão” ou “os sertões” ou não existem ou estão em todas as partes”. Assim, até o século XIX, em virtude de sua extensão territorial, grande parte do território nacional, inclusive do Estado de São Paulo, era considerada “sertão”, representada, muitas vezes, em mapas, como “terrenos pouco explorados” ou “terrenos ocupados por índios”. Isto significa que estes espaços eram pouco conhecidos pelos habitantes das cidades.

Contrapondo “cidades” e “sertões”, Gilmar Arruda (2000), no livro que carrega no título apenas essas duas terminologias, adversa a “cidade” moderna, progressista, e o “sertão”, arcaico, local de atuação dos coronéis e do clientelismo político. Segundo este autor (2000, p. 17), é na virada do século XIX para o XX o ponto de inflexão entre essas duas realidades. Nesse momento há a transformação das representações com o surgimento das ferrovias, a proclamação da República, a expansão do café e da urbanização. “Neste período que se esgarça até algumas décadas anteriores e avança adentro do século XX, ocorreu a mudança do imaginário social que representava o Brasil como sendo só natureza, – ou só sertões –, para cidades e sertões” (ARRUDA, 2000, p. 17).

Nesse contexto, é competência deste capítulo dissertar sobre a estratégica criação da CEFNOB no ano de 1904, bem como sobre os vieses estratégicos de sua passagem pelo território sul-mato-grossense em 1910 – data que a Estrada atinge àquela região. Também trabalha a implantação estratégica de Três Lagoas, em um ponto engenhoso à beira da corredeira do Jupia, no rio Paraná; localidade para a qual a ferrovia aprovou, em 1911, um Projeto Urbano.

O capítulo trata, nesse momento, sobre a maneira como a Noroeste do Brasil deu uma nova feição ao território paulista ao avançar na dianteira rumo ao oeste com o objetivo de abrir espaço à ocupação, o que conseqüentemente forjou uma fisionomia urbana e, mais tarde, impulsionou o desenvolvimento da região; trata, também, do

pensamento dos engenheiros e demais profissionais envolvidos com as premissas republicanas e aborda sobre o panorama urbano do final do século XIX e início do XX.

2.1 A CRIAÇÃO DA CEFNOB E SUA ESTRATÉGICA PASSAGEM PELO SUL DO TERRITÓRIO MATO-GROSSENSE

Como visto anteriormente, a origem do município de Três Lagoas está diretamente atrelada ao processo de povoamento da porção leste do atual Estado de Mato Grosso do Sul. No entanto, não foi somente em razão do assenhoreamento das terras da região de Paranaíba que se deu a constituição da cidade. O epíteto “estratégico” é categórico no encadeamento de eventos que culminaram no estabelecimento do núcleo urbano de Três Lagoas: esta alcunha pode ser utilizada desde o momento que surgiu a CEFNOB – **estrategicamente**; ademais, foi **estratégica**, também, a passagem da ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB) pelo sul do território mato-grossense, fato de grande relevância para esse processo formador.

Veremos, neste subcapítulo, que já nos meados do século XIX o governo brasileiro estudava as possibilidades de dar à região mato-grossense facilidades de comunicações tanto por via fluvial quanto por via terrestre, pois o Brasil, em sua vasta região, para se comunicar, precisava utilizar-se de vias estrangeiras de acesso ou então de vias fluviais que ofereciam longas e penosas viagens, conforme exposto (NEVES, 1958). Ghirardello (2007) demonstra que durante muito tempo a região da Colônia relativa ao Mato Grosso teve o acesso difícil por monções e também em virtude dos precários e raros caminhos terrestres que possuía, como vimos.

Por esse motivo, somado à extensão da malha hidrográfica, a Província de Mato Grosso estabeleceu um grande intercâmbio com os países limítrofes, bem como o Uruguai e a Argentina, por onde passavam linhas de navegação. Essas últimas nações possuíam capitais que eram polos comerciais e culturais importantes para a população mato-grossense, a qual estabelecia uma troca comercial mais constante com esses países do que com as demais Províncias brasileiras ou até mesmo com a capital naquele momento, fato que gerou graves preocupações à Coroa, depois ao Império do Brasil (GHIRARDELLO, 2007), e que os republicanos se propuseram a solucionar.

Nesse contexto, o governo imperial, a partir de 1850, elaborou um plano de implantação de presídios e colônias militares por todo o território nacional, principalmente o mato-grossense, através da Lei Orçamentária do Império nº. 555 de 15 de junho de 1850, Artigo 15, Item 5, a qual deveria manter as fronteiras e aumentar a densidade de ocupação pela população brasileira. A criação de colônias militares dizia respeito, principalmente, à manutenção dos vastos territórios arduamente preservados durante o período colonial frente aos espanhóis, que amiúde ameaçavam de invasão as fronteiras (GHIRARDELLO, 2007).

Assim, de acordo com o mesmo autor (2007), no Mato Grosso foram propostas onze colônias militares sendo elas: Brilhante, Corixá, Coxim, Conceição do Albuquerque, Dourados, Itacaiy, Piquiri, Nioaque, Miranda, Taquari e São Lourenço, as quais deveriam ser, em princípio, não só guardiãs do território, mas também servir de pontos avançados de comunicação, “constituindo-se em bases para os estafetas dos correios; pólos de colonização territorial, a partir da distribuição dos lotes rurais ao seu redor, além de pontos avançados de defesa” (GHIRARDELLO, 2007, n.p.).

Segundo o *Relatório da CEFNOB* de 1906, já era de longa data a estrada de “Sant’Anna do Parahyba” a Piracicaba quando em março de 1858, através do Decreto nº. 2.123, criou-se a colônia militar do Avandava, passando por essa estrada (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1906, p. 79). De acordo com o mesmo relatório (1906, p. 79), em junho do mesmo ano fundava-se, também, a colônia militar do Itapura, com o intuito de manter forças no Alto Paraná.

Ghirardello (2002, p. 74) em *À beira da linha*, explica que a localização acertada das duas colônias, junto a saltos do rio Tietê que não podiam ser transpostos com embarcações, seriam sentinelas avançadas em zonas que poderiam ser facilmente invadidas por estrangeiros através do rio Paraná. Portanto, ambas representariam apoio militar e logístico, evitando o percurso por regiões também pertencentes a países limítrofes, até mesmo evitando um possível conflito com o Paraguai (GHIRARDELLO, 2002, p. 74). Segundo este autor (2007), grande parte dessas colônias militares dos territórios paulistas e mato-grossenses, no entanto, não avultou, tendo elas ficado restritas a um amontoado de palhoças, semiabandonadas e que dependiam dos poucos recursos da Província.

Diante disso, uma das questões que passou a ser objeto de preocupação daqueles que detinham o poder era o problema da integridade do território nacional (ARRUDA, 2000). Castro (1993), em sua dissertação de Mestrado intitulada *O preço*

do Progresso – A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914), traz que a distância que separava uma região da outra deixava muitas províncias praticamente isoladas durante longos períodos, fator ameaçador à unidade política, já que muitas delas, como era o caso de Mato Grosso, tinham dificuldades em conectar-se com a capital do país mediante terra firma e consequentemente estabeleciam estreitas relações com as nações cisplatinas através dos rios navegáveis.

Segundo a mesma autora (1993):

A consciência de um abismo entre as zonas rurais e os centros urbanos impunha-se com muita força e parecia essencial buscar os remédios capazes de estabelecer uma ponte entre ambos. As profundas transformações sociais e físicas sofridas pelas cidades patenteavam o grau de atraso em que se vivia na maior parte do Brasil.

(...)

era evidente a existência de duas realidades opostas em um mesmo território – o *litoral*, pólo gerador de riquezas e o *interior*, abrigo de recursos infindáveis, porém inaproveitados. Percebia-se com mais agudeza a distância entre o projeto de modernização e sua concretização, “entre a utopia do progresso e a realidade do atraso e o caos”. *As cidades*, encaradas como núcleos irradiadores de uma sociedade civilizada e em permanente movimento, contrapunham-se ao *campo*, visto como local de estagnação, pois mantido à margem da economia de mercado (CASTRO, 1993, p. 88-89. Grifo da autora).

Arruda (2000, p. 105) discorre sobre o mesmo assunto ao abordar que as distinções existentes entre as “áreas civilizadas” e os “sertões incultos” eram relacionadas às dificuldades de comunicações entre as diversas regiões e, principalmente, entre o **litoral** – as regiões urbanizadas – e os **interiores**. Segundo ele (2000, p. 105), penetrar no sertão e atuar diretamente nas áreas ainda fora do controle do governo central tornou-se uma “necessidade imperiosa” e passou a ocupar um significativo espaço nas preocupações das elites dirigentes. As dificuldades vivenciadas durante o Império para manter resguardada a unidade política e territorial, aliadas à preocupação em garantir o controle político sobre a totalidade da população brasileira reforçavam o desejo de estender o progresso além dos limites dos grandes centros urbanos e do litoral: “Um país com extensões tão vastas não poderia limitar seu desenvolvimento ao litoral e proximidades” (CASTRO, 1993, p. 89).

Segundo esta autora (1993), a solução para os entraves à comunicação entre as províncias partiria da construção, em todo o território, de estradas e vias pelas quais a circulação pudesse se efetuar sem embaraços. Assim, fazia parte do

imaginário de integração do território nacional e do fortalecimento de sua unidade para o “devassamento e reconhecimento” dos espaços nomeados “sertões” e para “atualizá-los” e “integrá-los à civilização”, a construção de ferrovias e telégrafos (ARRUDA, 2000, p. 105).

Por volta da metade do século XIX, já solidificada a ideia de que era necessário o desenvolvimento de vias de comunicação para que se atraíssem investimentos, dinamizasse a produção e incrementasse o comércio tanto interno quanto externo, proliferaram projetos de estradas de ferro em todo o Brasil (CASTRO, 1993). Antes mesmo de entrar em cena a primeira ferrovia no Brasil, “os trens eram considerados garantia de unidade para o país, verdadeiros “laços que hão de unir o Brasil”” (CASTRO, 1993, p. 69). Para Arruda (2000), a construção de ferrovias seria uma das formas que mais fortemente influenciariam a mudança de percepção dos espaços interiores da nação, não só economicamente, mas também simbolicamente. Para os defensores de suas construções, elas teriam importância na unidade territorial, em um país de proporções continentais como o Brasil, e possibilitariam a ocupação de espaços tidos como longínquos e inacessíveis naquele momento.

Com o intuito de ligar províncias e garantir a posse, a colonização e a ocupação econômica do extenso solo nacional, acaloradas discussões passaram a ser levantadas entre os meios políticos e militares do governo (AZEVEDO, 1950) culminando na elaboração de inúmeros Planos de Viação Nacional dentre os quais muitos ficaram restritos ao planejamento. Não só a construção de ferrovias era intencionada; esses Planos de Viação intentavam ligar diversas partes do país através de várias modalidades de transporte como o ferroviário, fluvial e, também, as estradas de rodagem (GHIRARDELLO, 2007). A necessidade de manutenção e/ou expansão das áreas da antiga colônia proporcionou um período de intensa urbanização por meio da ocupação física (GHIRARDELLO, 2010). A esses fatores acrescenta-se a Guerra do Paraguai: elemento crucial no incentivo à elaboração de tais Planos, “especialmente aqueles de sentido estratégico” (GHIRARDELLO, 2002, p. 20).

Além de todas essas preocupações, região de fronteira – por ser um território limítrofe entre colônias distintas –, e de centro, Mato Grosso era um espaço constantemente sujeito a ataques pelos países vizinhos e, desta maneira, suas áreas eram frequentemente ameaçadas de perda para o Paraguai, fato que culminou no confronto conhecido como a Guerra do Paraguai, travada entre os anos de 1864 e 1870, no qual as fronteiras brasileiras mostraram-se imprecisas e a fragilidade das

defesas emergiu (GHIRARDELLO, 2007). Abriremos um parêntese para expor resumidamente o conflito tão importante para o contexto histórico que aqui abordamos.

A Guerra do Paraguai é parte do capítulo que envolveu várias tensões entre os países que compreendem o sul da América do Sul; suas origens estão relacionadas, sobretudo, à ausência de um acordo que estabelecesse os limites fronteiriços entre Paraguai e Brasil – discussões que remontam ao período colonial. No ano de 1864, aproveitando-se do momento conturbado na região platina, o ditador Solano Lopes aprisionou um navio brasileiro denominado *Marquês de Olinda*, sendo este o estopim da guerra. O primeiro conflito foi marcado pela invasão de tropas paraguaias no sul de Mato Grosso. Nesse momento, a vila de Corumbá – principal reduto das forças invasoras – foi completamente tomada pelas tropas de Lopez; só foi novamente retomada em 1867, por meio de uma ação comandada pelo Coronel Antônio Maria Coelho. A Província mato-grossense foi muito afetada pela Guerra e teve suas parcas atividades econômicas comprometidas durante o conflito (FRANCO; MELO, 2015).

Com o término da Guerra do Paraguai, acendeu-se o debate que tinha Mato Grosso por centro e firmou-se a necessidade de criar condições mais efetivas de defender suas fronteiras. Ademais, outros fatores explicam por que, neste momento, o espaço mato-grossense passou a atrair, com maior vigor, a atenção dos dirigentes: além das preocupações de cunho estratégico-militar, centradas no princípio de que, para manter uma região tão vasta livre de invasões estrangeiras, era preciso dotá-la de meios de transporte mais eficazes; havia, também, a convicção de que se tratava de um território com abundantes riquezas e terras férteis a serem exploradas e povoadas (CASTRO, 1993, p. 97-98). A região mato-grossense “se caracterizava pela pobreza e estagnação, o que não impedia seus dirigentes políticos de manifestarem a crença em seu progresso. Mas este progresso aparecia como algo vago a ser reservado a um futuro longínquo” (CASTRO, 1993, p. 103).

A Guerra do Paraguai, assentada na questão territorial, foi o pretexto pelo qual os dirigentes políticos cogitaram a construção de uma ferrovia que servisse como instrumento para a garantia da unidade nacional e através da qual se levasse, com maior facilidade, tropas e recursos militares a Mato Grosso. Tendo-se originado dos conflitos decorrentes da comunicação da capital com as províncias do sul, por meio do rio da Prata, a Guerra do Paraguai veio como propulsora para a tomada de

consciência da necessidade da construção de uma estrada de ferro que atendesse à política de centralização do Governo Imperial e fosse capaz de estreitar as relações entre o centro político do país e as províncias distantes (AZEVEDO, 1950).

Além da Guerra, as primeiras ferrovias, construídas em outras partes do Brasil, começavam a demonstrar suas vantagens para o transporte em grande escala, sendo o trem visto como agente civilizatório. Assim, ao dar enfoque à necessidade de romper o isolamento da região, tornaram-se cada vez mais comuns os apelos “para que se decidisse com presteza a construção de vias férreas para a região [mato-grossense], cuja passagem representaria a possibilidade de aumentar a população criando e multiplicando de maneira incalculável a energia econômica do Estado” (CASTRO, 1993, p. 123).

Nesse contexto, em grande parte orientado pela preocupação em propiciar meios para “difundir a civilização” e integrar as diferentes regiões (CASTRO, 1993, p. 91), o governo instituiu, em 1890, uma comissão de Engenheiros a qual elaborou o primeiro plano que daria bases para a via férrea que tiraria o Estado de Mato Grosso de seu isolamento secular, trata-se do Plano da Comissão (Figura 34) (GHIRADELLO, 2010).

As intenções do Plano foram inovadoras em três aspectos: faria a ligação de zonas com potencial econômico aos principais portos do país; favoreceria a continuidade dos traçados existentes, já que a década de 1880 foi frutuaosa na construção e ampliação de linhas; e teria um forte sentido estratégico, induzindo a ocupação econômica e colonização às fronteiras com o Paraguai, o Uruguai, a Argentina e a Bolívia, prevendo a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico (GHIRADELLO, 2010).

Já no Governo Provisório Republicano de 1890 é criado um estratégico sistema de viação geral, ligando diversos Estados brasileiros com o Rio de Janeiro. Em direção ao Mato Grosso era proposta uma ferrovia, porém havia, conforme o projeto, diferentes alternativas de percurso. Diante do impasse de soluções, é chamado o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro para estudar e indicar o melhor trajeto. (...) escolhendo seu ponto mais avançado em relação ao Mato Grosso, na época, Agudos ou Bauru (GHIRADELLO, 1992, p. 88).

o exercício do poder central, colocando em contato as populações mais afastadas ao proporem a ligação de todos os Estados com a capital federal por via férrea ou fluvial.

Apelava-se sempre para a necessidade de se atender a todas as regiões, *rompendo com o domínio do litoral sobre o interior, deixado ao abandono*, mas que não podia ser esquecido como parte da nação que se pretendia instituir.

O Brasil, com sua vastidão continental, tinha abundância de recursos inexplorados e havia ainda muitos rincões distantes nos quais “só a falta absoluta de comunicações e de núcleos de civilização” relegava para o futuro a posse de riquezas imprescindíveis em uma sociedade que desejava caminhar sempre para a frente, guiada por princípios progressistas (CASTRO, 1993, P. 93. Grifo da autora).

De acordo com esta autora (1993), deste Plano Geral de Viação se originaram importantes decretos referentes à ligação de Mato Grosso com o litoral. Queiroz (2004) expõe que, por meio do Decreto nº. 862 de outubro de 1890, várias concessões de estradas de ferro e navegação fluvial foram feitas, dentre as quais foi outorgado ao Banco União do Estado de São Paulo o privilégio de zona e garantia de juros para abrir uma estrada de ferro que partisse de Uberaba, em Minas Geras, e seguisse à Vila de Coxim, no Mato Grosso. Essa estrada, segundo o autor (2004), não chegou a ser construída, mas “Tal concessão e suas subseqüentes alterações resultariam no traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (GHIRARDELLO, 2002, p. 23).

Conforme traz Queiroz (2004) em *Uma ferrovia entre dois mundos*, outros projetos de vias férreas dirigidas a Mato Grosso surgiram nesse meio tempo – cabendo destacar, dentre eles, o projeto apresentado em 1903 pelo engenheiro Emílio Schnoor: é interessante ressaltar que o engenheiro da ferrovia, Emílio Schnoor, publicou o *Memorial do Projeto de Estrada de Ferro a Mato Grosso e fronteira da Bolívia*, no qual aconselhava que o início do traçado se desse em São Paulo dos Agudos⁴³, passando por Itapura, ainda no Estado paulista e seguisse em direção a Miranda, já em território mato-grossense.

Baseado na “lógica dos algarismos” (CASTRO, 1993, p. 161), segundo Schnoor, no memorial ele analisa o traçado da futura ferrovia sob vários vieses, desde a posição militar estratégica, até o aproveitamento dos citados campos da Vacaria. Nele, ressaltou, ainda, o potencial das quedas d’água de Itapura e de Urubupungá,

⁴³ Atual Agudos (SP), nas imediações de Bauru.

que poderiam ser utilizadas futuramente, prevendo que naquela localidade se formaria um “grande centro comercial e industrial”, e assinalava, ainda, que a estrada, “atravessando os formosos campos da Vacaria, que alimentam milhões de cabeças de gado”, promoveria o desenvolvimento de todo o sul de Mato Grosso (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 39).

Além do mais, considerava que a estrada de ferro para Mato Grosso seria “parte integrante de uma futura via transcontinental do Rio de Janeiro ao Pacífico e, sendo assim, devia procurar a menor distância até a fronteira boliviana” (CASTRO, 1993, p. 162). Ainda, estrategicamente, a ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil “permitiria o rápido deslocamento de tropas e munições até a fronteira com a Bolívia e guarneceria todo o país contra invasões paraguaias” (CASTRO, 1993, p. 163).

Assim, a ligação transcontinental permitiria o aproveitamento de terras férteis situadas entre São Paulos dos Agudos e Itapura, estando a maior parte de sua extensão dentro do território brasileiro (CASTRO, 1993). “Estender os trilhos por todo o território sul-americano, unindo o Atlântico ao Pacífico, foi uma aspiração bastante forte neste período. (...) Enfatizavam o caráter de integração das ferrovias, aproximando os povos, articulando mercados distantes e criando uma identidade de interesses” (CASTRO, 1993, p. 144).

Cabe aqui fazer um adendo para ressaltar que a questão da união dos oceanos Atlântico ao Pacífico sempre foi uma ambição brasileira na qual o Estado de Mato Grosso interpunha-se como parte fundamental do processo de ligação desses extremos, bem como no trajeto a ser traçado. Fernando de Azevedo (1950), em seu livro *Um trem corre para o Oeste*, enfatiza por inúmeras vezes o fim da estrada de penetração que seria o Pacífico:

A Noroeste (E. F. Noroeste do Brasil) (...) em busca da fronteira com o Paraguai, e de Corumbá que deverá atingir brevemente, para se articular com o Brasil-Bolívia tem, mais do que qualquer outra, no sistema ferroviário de S. Paulo, a vocação do oeste, com que nasceu, no seu traçado primitivo, e que herdou das bandeiras na sua fascinação pelos espaços, imensos e vagos, e na sua investida obstinada para a conquista civilizadora dos sertões. (...) e pelos seus 1.540 km. de trilhos, processa-se e se consolida a articulação com o Paraguai e a Bolívia, e, portanto, atraves desse último país, com o Pacífico (AZEVEDO, 1950, p. 74).

Adiante, novamente tal ligação continental é enfatizada pelo autor (1950) ao dizer que a Noroeste do Brasil atendia “melhor o nosso convênio político com a Bolívia e ao plano continental de um ferro-carril do Atlântico ao Pacífico” (AZEVEDO, 1950, p. 109).

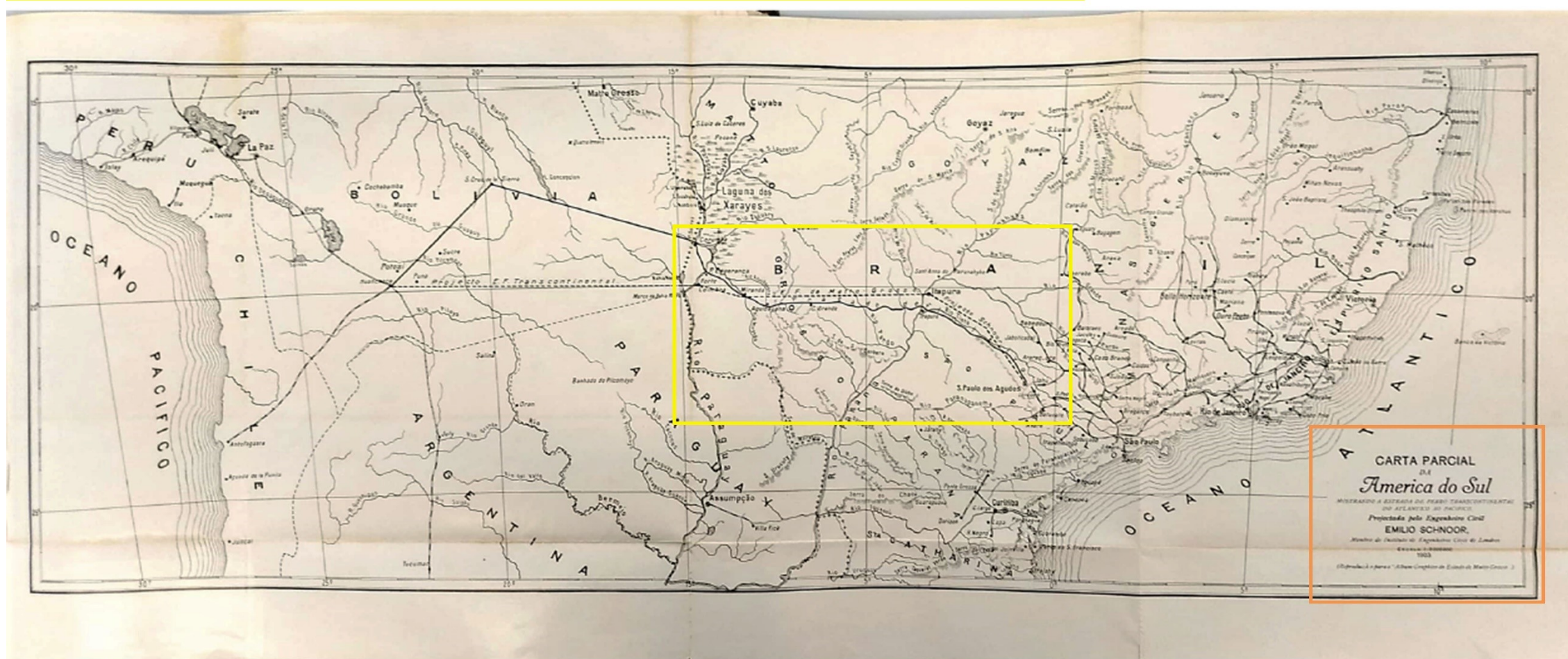
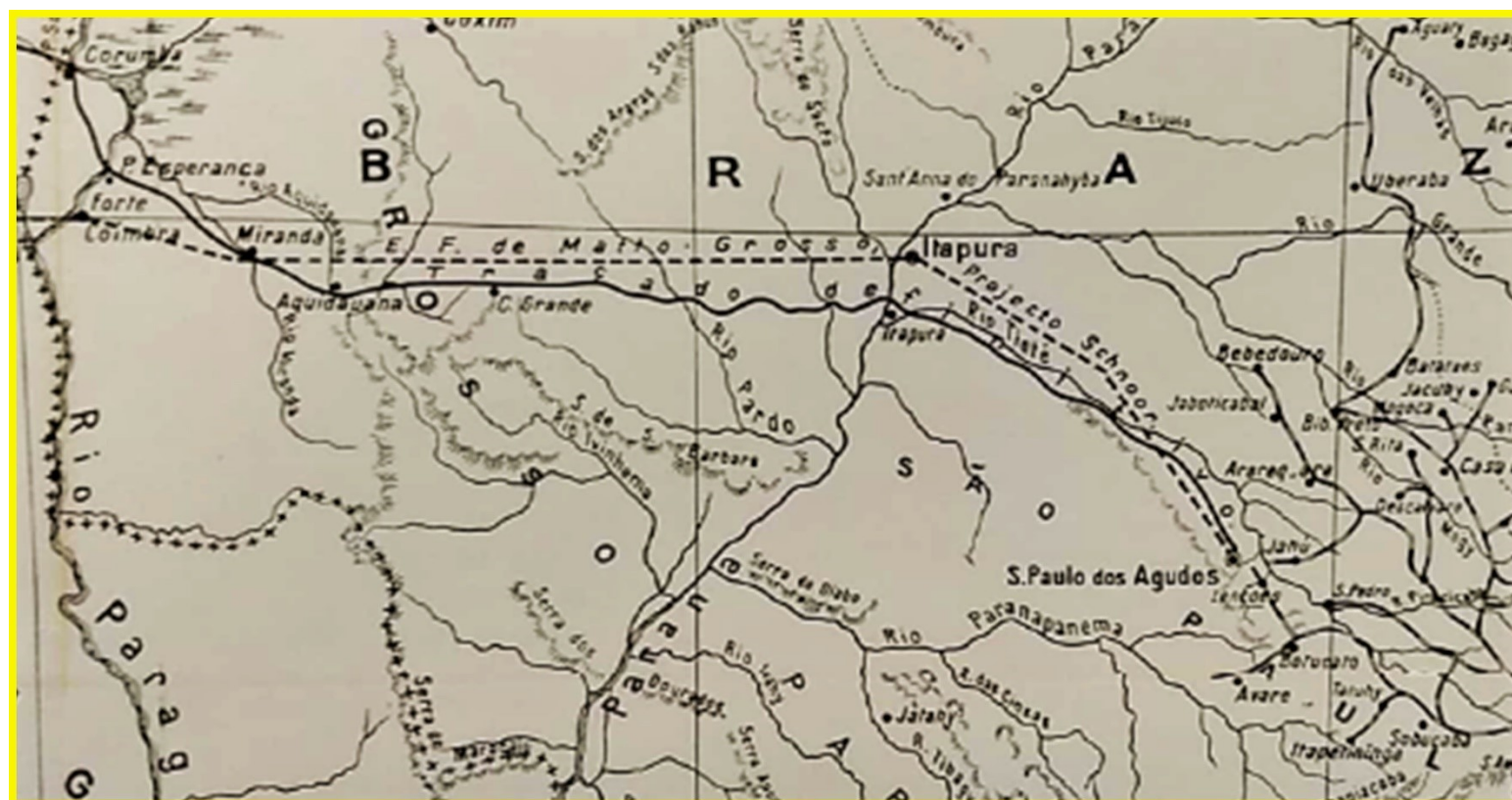
Segundo Castro (1993), é importante ressaltar que a expansão cafeeira e da economia paulista acabou sendo um dos pontos fundamentais na decisão do trajeto a ser seguido, já que ainda existiam em São Paulo terras que não podiam ser utilizadas em virtude das distâncias ao porto exportador e dos conflitos travados com os indígenas, como se verá melhor à frente.

À vista disso, a fundação da empresa Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil se deu no ano de 1904, no Rio de Janeiro, com o propósito de construir a via Uberaba-Coxim, no mesmo ano alterada para o traçado Bauru-Cuiabá através do Decreto nº. 5.349 de 18 de outubro, passando por Itapura (QUEIROZ, 2004). De acordo com esse documento a ferrovia deveria primeiro cruzar o rio Tietê, no Canal do Inferno, para então atravessar o rio Paraná.

O *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914) traz um mapa elaborado em 1903 por Emílio Schnoor mostrando a estrada de ferro transcontinental do Atlântico ao Pacífico. Neste mapa é possível perceber que o traçado desta ferrovia pelo “Projeto Schnoor” se dá acima da confluência entre os rios Tietê e Paraná, ou seja, adota o caminho por Itapura (SP), como se pode notar pelo detalhe da Figura 35 extraído do mapa maior.

Na Biblioteca Mário de Andrade está outro mapa com o traçado proposto por Emílio Schnoor (Figura 36). No detalhe, pode-se notar o traçado passando por Avanhandava, cruzando o Tietê no Canal do Inferno, seguindo para Itapura e atravessando o rio Paraná no Salto do Urubupungá.

Figura 35: Carta parcial da América do Sul mostrando a Estrada de Ferro transcontinental do Atlântico ao Pacífico, projetada por Emílio Schnoor (1903)



"Carta parcial da America do Sul mostrando a Estrada de Ferro Transcontinental do Atlantico ao Pacifico, Projectada pelo Engenheiro Civil EMILIO SCHNOOR, Membro do Instituto de Engenharia Civis de Londres"

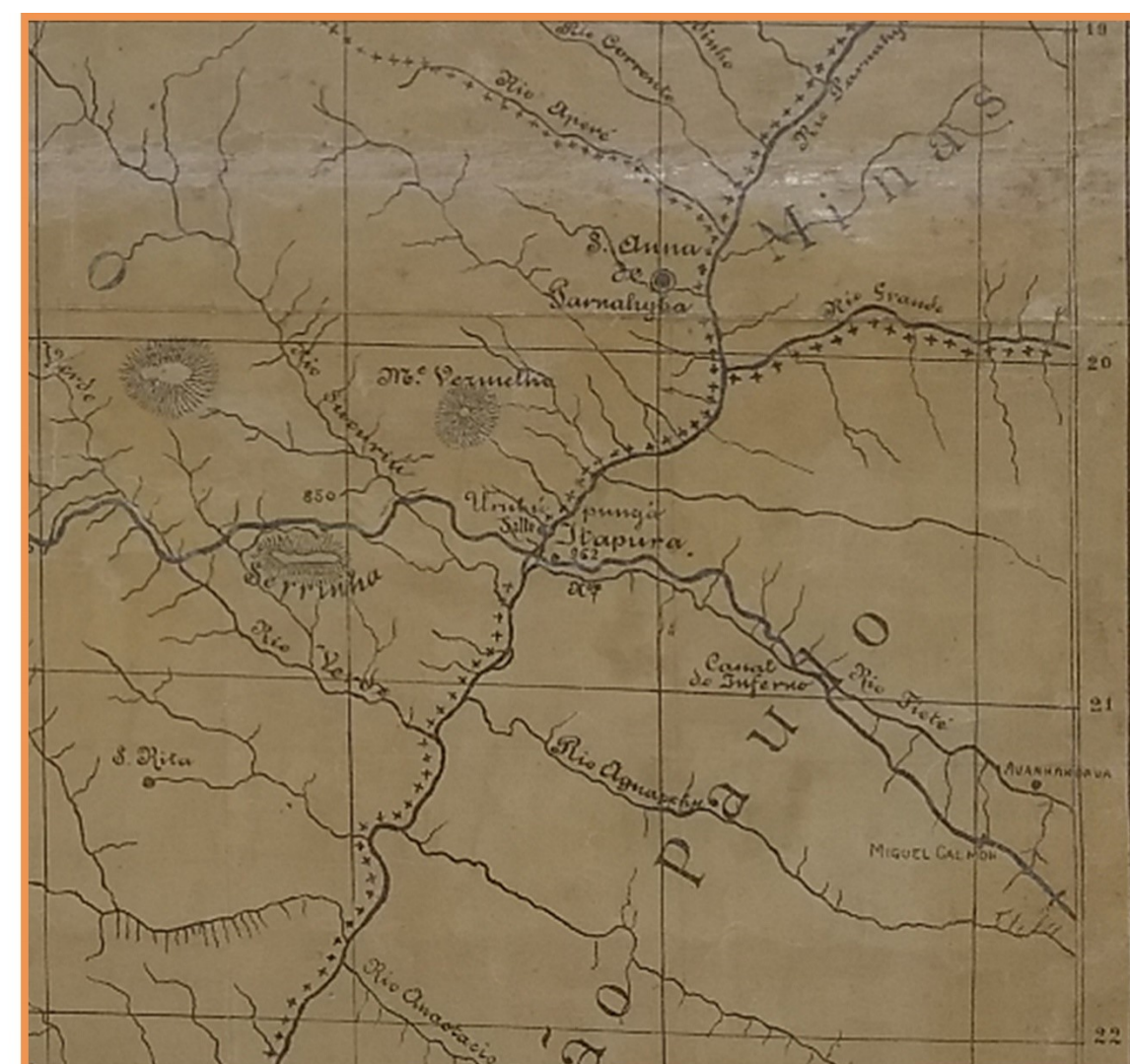
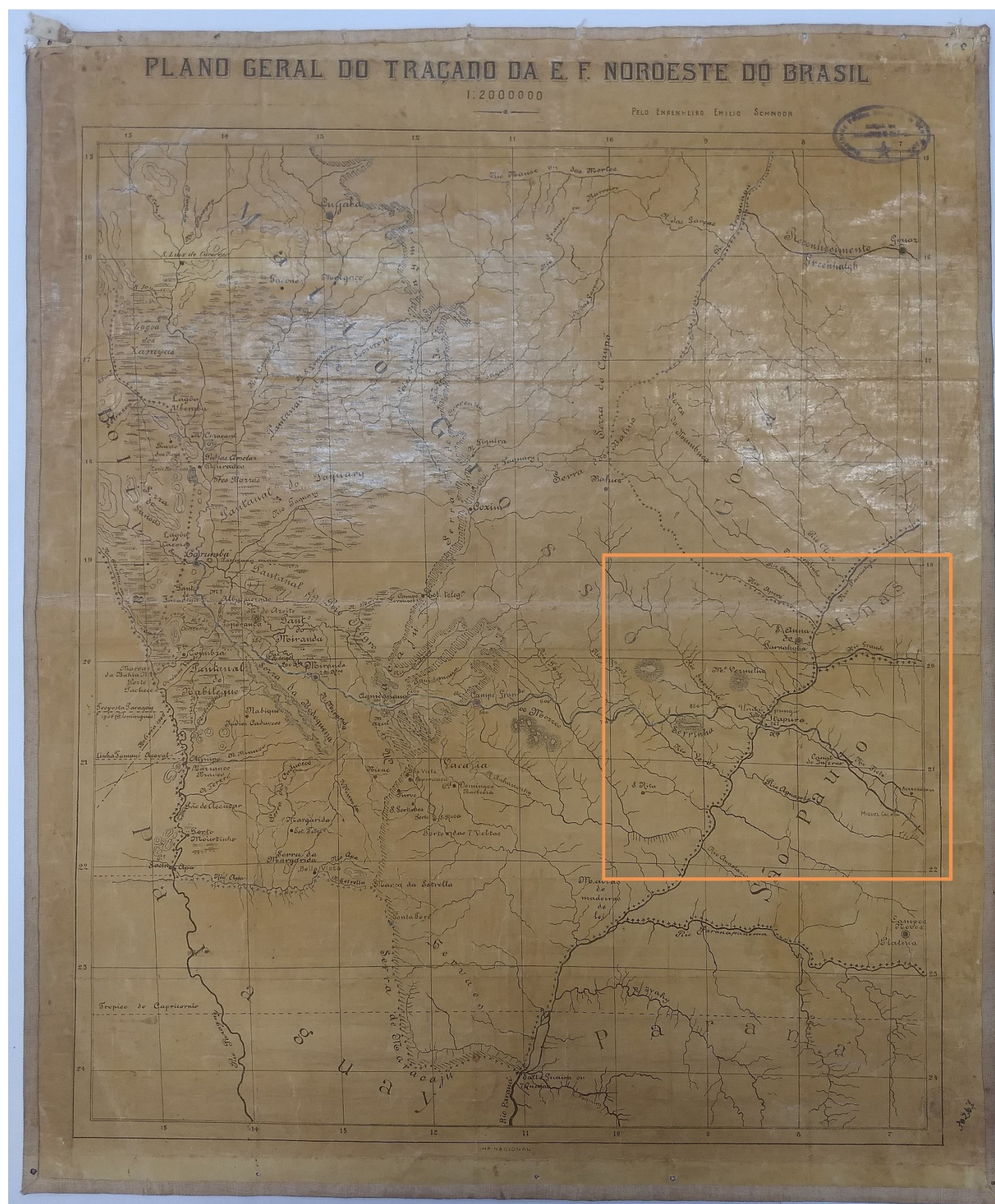
Escala 1:5.000.000

1903

(Reprodução para o "Album Graphico do Estado de Mato Grosso")

Museu Ferroviário Regional de Bauru (SP)

Figura 36: "Plano Geral da E. F. Noroeste do Brasil" pelo Engenheiro Emílio Schnoor (1903)



PLANO GERAL DO TRAÇADO DA E. F. NOROESTE DO BRASIL

Pelo Engenheiro Emílio Schnoor

Escala 1:2.000.000

1903

Biblioteca Mário de Andrade - São Paulo (SP)

Fonte: Acervo da Biblioteca Mário de Andrade, editado pela autora (2019).

Construída para a defesa das fronteiras, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil surgira, além de seus fins **estratégico** e internacional – de conservação do Estado –, para abrir a civilização e a colonização, novas extensões de território. “Nessa política de penetração e expansão econômica (...) o que se realizou foi um milagre da terra, pela força com que se expandiram e se povoaram pastagens, invernadas e currais e pela rapidez com que se transformavam estações e pequenas zonas agrárias em grandes centros urbanos” (AZEVEDO, 1950, p. 124).

No tocante à frente da CEFNOB responsável pelo sul do Estado de Mato Grosso, Trubiliano (2014, p. 77) diz que esta “caracterizou-se por ser uma ferrovia de penetração, em busca de ocupação de novas áreas, expansão agrícola e povoamento. Na sua versão sul-matogrossense, a ferrovia respondeu às vulnerabilidades da fronteira oeste, no sentido de defender o território ameaçado”.

As razões pelas quais a Noroeste do Brasil foi criada, situação que coroou décadas de discussões sobre a ligação ferroviária entre o Mato Grosso e o restante do país, são sintetizadas por Fernando de Azevedo (1950) no trecho que reitera a sagacidade da empreitada a qual imprimiu “um caracter francamente transcontinental (...) destinada a preencher o hiato e a completar a ligação entre o Pacífico e o Atlântico” (AZEVEDO, 1950, p. 144):

A importância da Noroeste não pode, pois, deixar de ser encarada sob essa tríplice face — *estratégica*, econômica e internacional, correspondente às três funções intimamente ligadas, desde sua origem, de uma estrada de penetração que se projetou para soldar províncias entre si e estas com a capital do país e, portanto, criar entre elas uma solidariedade mais profunda e consolidar a unidade nacional; organizar, por um sistema tutelar de viação, a defesa de fronteiras remotas; promover o povoamento e a colonização de terras quasi desertas, procurar escoadouro para produtos existentes e possíveis e po-los na circulação geral e deslocar para o porto de Santos, no Atlântico, o comércio dos dois países mediterrâneos da América do Sul. Acresce que o valor *estratégico* de uma estrada de ferro não se mede apenas pela sua capacidade de transporte de tropas e de seu abastecimento, mas pela função civilizadora (econômica, comercial, política e cultural) que exerce (AZEVEDO, 1950, p. 145-146. Grifo da autora).

Destaca-se que a linha férrea que seguia para oeste tentando o Estado de Mato Grosso, embora parte de um projeto único, dividia-se em duas: a primeira, Estrada de Ferro Bauru-Itapura, no Estado de São Paulo, sob a administração da *Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, e a segunda, de Itapura a Corumbá,

quase toda no Estado de Mato Grosso, sob a incumbência da *Estrada de Ferro Itapura-Corumbá*. Somente após a encampação da CEFNOB, em 1917, os trechos se uniram sob a mesma denominação: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, designação por nós adotada, sendo a mais usual (GHIRARDELLO, 2002).

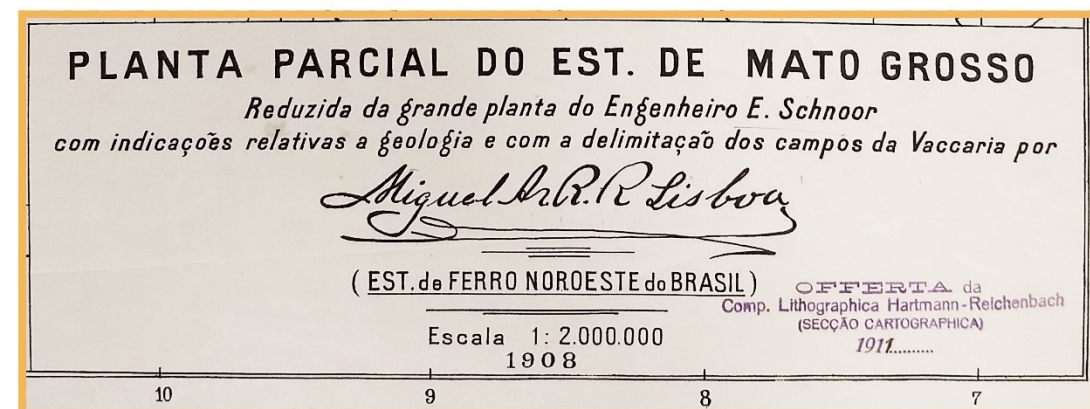
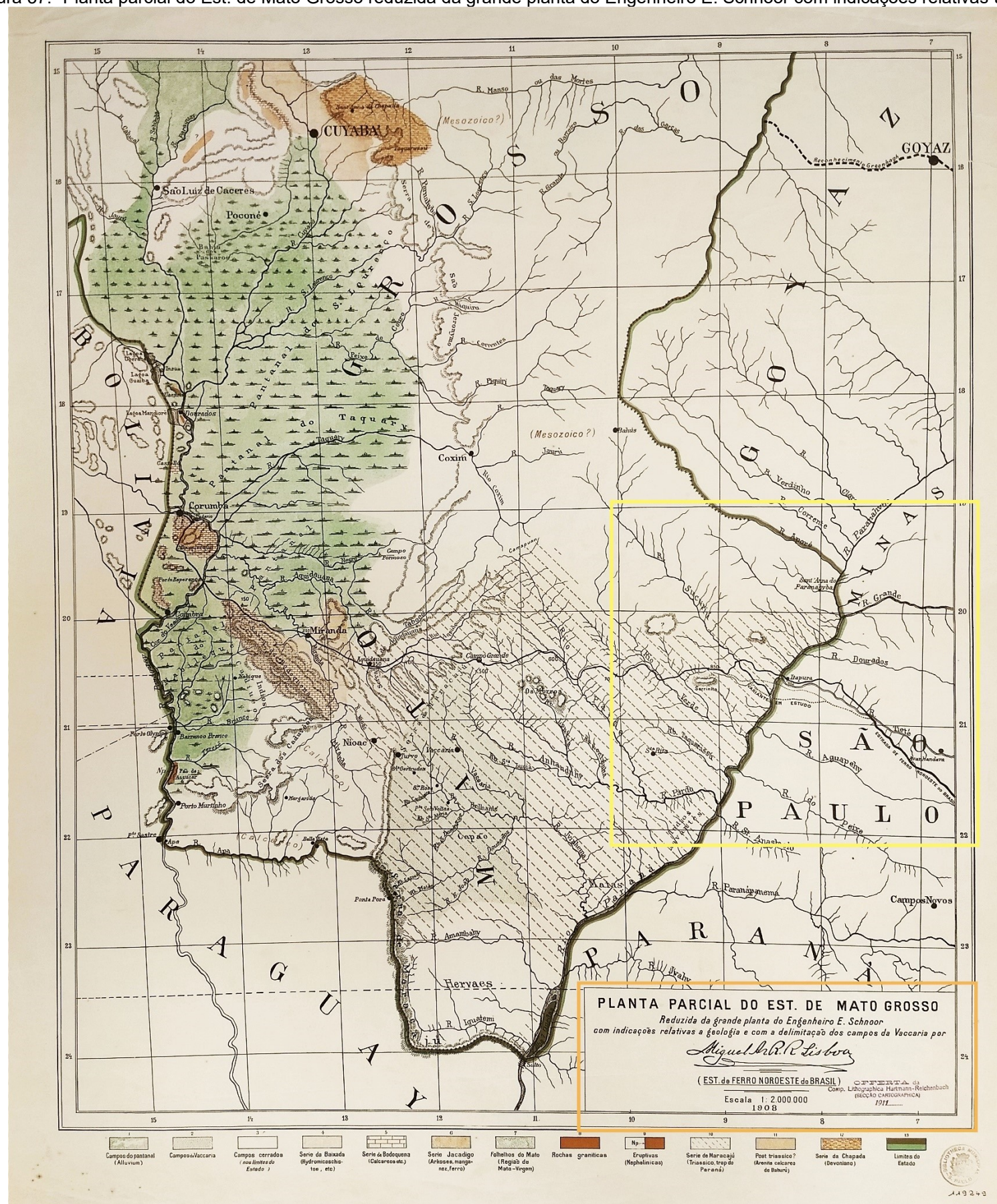
Eram, a rigor, duas obras distintas, uma no Mato Grosso e uma no Estado de São Paulo. Segundo Ghirardello (2002, p. 64), “após a encampação, o governo federal teve que praticamente reconstruir a ferrovia (...). Com ela, ainda, as duas ferrovias – CEFNOB e Itapura a Corumbá – voltariam a se unir, agora com a denominação de “Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, NOB”.

Os trabalhos de construção da Estrada tiveram início no ano de 1905, em Bauru (SP). No entanto, somente em abril de 1907, por meio do Decreto nº. 6.463, o governo federal determinou a mudança do ponto final a ser atingido, passando este a ser Corumbá (QUEIROZ, 1997). Contudo, esse decreto alterou a disposição que tratava do trespasse do Rio Paraná: ficou determinado “que se procurasse a travessia ‘nas imediações da corredeira do Jupia⁴⁴’” (QUEIROZ, 2004, p. 42), antes, portanto, que o Tietê fosse cruzado. Assim, a proposta original de atravessar o rio Tietê, transpondo a ferrovia para sua margem direita, no Canal do Inferno, é abandonada; isso torna a ferrovia mais barata, haja vista que dispensa a construção de uma sofisticada obra-de-arte que teria que ser executada apenas sobre o rio Paraná (GHIRARDELLO, 2002).

Na Biblioteca Mário de Andrade, um mapa de 1908 assinado pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil demonstra uma “variante em estudo”, cujo traçado não mais cruzaria o rio Tietê, sendo a passagem do rio Paraná efetuada abaixo da confluência deste com o outro rio, como se pode perceber pela imagem a seguir (Figura 37).

⁴⁴ Localizada à margem direita do rio Paraná, no estado sul-mato-grossense, 7 km a leste do atual núcleo urbano de Três Lagoas.

Figura 37: "Planta parcial do Est. de Mato Grosso reduzida da grande planta do Engenheiro E. Schnoor com indicações relativas a geologia e com a delimitação dos campos da Vacaria" (1908)



PLANTA PARCIAL DO EST. DE MATO GROSSO
 Reduzida da grande planta do Engenheiro E. Schnoor com indicações
 relativas a geologia e com a delimitação dos campos da Vaccaria por
 Miguel R. Lisboa
 Est. de FERRO NOROESTE do BRASIL
 Escala 1:2.000.000
 1908

Biblioteca Mário de Andrade - São Paulo (SP)

É de se notar que o decreto promulgado em 1907 correspondia, em partes, ao traçado apresentado pelo engenheiro Emílio Schnoor, diferenciando-se apenas no ponto de cruzamento do rio Paraná, razão pela qual foi incumbido, neste mesmo ano, de efetivar o reconhecimento da nova linha. Findos os estudos exploratórios, a proposta do decreto da travessia por Jupiá foi mantida pela Comissão de expedição, conjuntura que contradizia o que havia sido proposto pelo próprio Schnoor (QUEIROZ, 2004).

Maria Bernadeth Cattanio, em sua dissertação de mestrado apresentada em 1976, aborda que Três Lagoas, que não estava no trajeto original, entra como consequência da medida de se alterar a transposição do rio Paraná, que deveria ser feita entre o salto do Urubupungá e o porto do Tabuado, para abaixo do Urubupungá, na corredeira do Jupiá, onde o canal é mais estreito, permitindo um arco de apenas 100 metros (CATTANIO, 1976, p. 11).

Ressalva-se, não obstante, que no ano de 1908⁴⁵, Euclides da Cunha (1975) insistia na importância geográfica da região e percebia o potencial do território quando reiterava as previsões de Emílio Schnoor e sua Comissão sobre as quedas d'água de Itapura e Urubupungá, conforme já comentado em passagens anteriores. Queiroz (2004) explicita que Euclides da Cunha anteviu, ainda no começo do século, o crescimento dessa região num futuro não muito distante. Desta maneira, nem Schnoor nem Cunha foram atendidos quanto à posição da travessia do rio Paraná:

No sul de Mato Grosso, assinala Euclides, aquela Comissão havia identificado “uma área de 6 milhões de hectares de terra roxa igual à do Oeste Paulista, de fertilidade consagrada” – área que, uma vez atravessada pela Noroeste, “desvendaria” à colonização estrangeira “um dos mais opulentos recantos do Brasil”. Além disso, fascinado pelas promessas da eletricidade, o autor reitera a previsão de que a região dos saltos de Itapura e Urubupungá seria “a base vindoura do mais importante dos centros industriais da América do Sul”: naqueles lugares até então “desfrequentados”, Euclides vislumbrava, com efeito, “*uma cidade opulentíssima do futuro*” (QUEIROZ, 2004, p. 322. Grifo da autora).

Assim, em 1907 foram inaugurados mais de 110 quilômetros de Bauru, seu ponto inicial, até a estação de Lauro Müller (atual estação Miguel Calmon). Em 1908 mais 80 quilômetros são implantados e novas estações são inauguradas. É neste ano

⁴⁵ 1908, ou seja, depois que a Comissão Schnoor havia concluído o reconhecimento do trecho mato-grossense da ferrovia, ocorrido no ano de 1907 (QUEIROZ, 2004, p. 322).

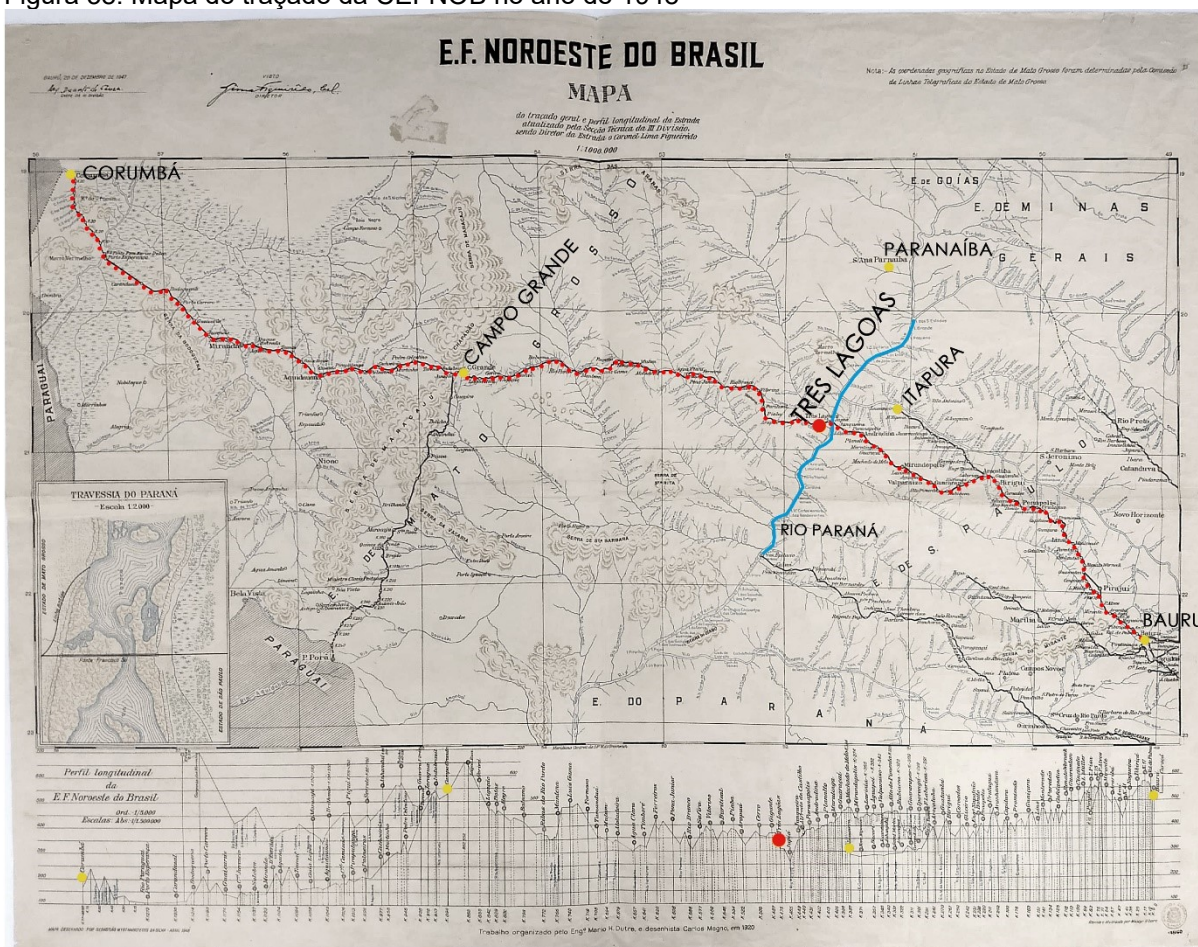
que se dá o início das obras no território mato-grossense, confiadas à Empresa Construtora Machado de Mello, sob a administração de Joaquim Machado de Mello. No entanto, a abertura dessa segunda frente de trabalhos não se deu no ponto final do projeto, mas na localidade de Porto Esperança (QUEIROZ, 2004). Segundo Castro (1993, p. 126), em 1908 tiveram início os trabalhos em Mato Grosso e já no ano seguinte as terras cortadas pela ferrovia sofreram uma sensível valorização, fator que, juntamente com a “colonização espontânea” promovida pela construção, era considerado como um elemento novo para a rápida prosperidade da região.

Na extremidade paulista, contudo, depois que Itapura, no início de 1910, foi atingida pela linha procedente de Bauru (SP), a construção prosseguiu para oeste viabilizada pela mesma construtora; “as duas pontas de trilhos, avançando uma ao encontro da outra, deveriam encontrar-se em algum ponto do território sul-mato-grossense – ficando estabelecido que somente depois dessa ligação seria providenciada a construção do trecho restante, de Porto Esperança a Corumbá” (QUEIROZ, 2004, p. 27).

Segundo Ghirardello (2002), as obras no Estado de Mato Grosso foram tocadas por trechos, em duas frentes, uma iniciando em Porto Esperança (MS) e outra às margens do rio Paraná. Em 1914 os dois trechos da ferrovia em solo mato-grossense são unidos na estação que ganhou o nome de Ligação, próxima a Campo Grande, após 8 anos, 10 meses e 27 dias de construção.

Estava, assim, completa a ferrovia que ligava Bauru a Corumbá (Figura 38), “sendo 459 quilômetros em solo paulista e 813 em solo mato-grossense, totalizando 1.272 quilômetros. Era possível ir do Rio de Janeiro a Corumbá por via férrea, em apenas três dias, vencendo 2.207 quilômetros a uma velocidade média de 35 km/h” (GHIRARDELLO, 2002, p. 63).

Figura 38: Mapa do traçado da CEFNOB no ano de 1948



LEGENDA:

- traçado da CEFNOB
- rio Paraná
- Três Lagoas
- demais cidades

Fonte: Acervo da Mapoteca da Biblioteca Mário de Andrade, editado pela autora (2019).

A transposição do rio Paraná era essencial para que se fizesse cumprir o papel **estratégico** de ligação entre os Estados, sendo um problema grande e custoso para a ferrovia que deveria ali construir uma extensa ponte (GHIRARDELLO, 2007). Somente com a construção da referida ponte sobre esse rio a conexão seria de fato efetivada. Todavia, previamente à edificação da mesma, a CEFNOB improvisou um precário sistema de balsas denominado *ferry-boat* (Figura 39), instalado no ano de 1910, concomitante à chegada dos trilhos até a Estação de Jupiá (Figura 40).

De acordo com o Relatório de Oscar Teixeira Guimarães (1933), o sistema *ferry-boat* foi instalado entre as margens esquerda e direita do rio Paraná, nas proximidades e à montante do rebojo do Jupiá, para que se fizesse a travessia dos

materiais necessários à construção da linha no Estado de Mato Grosso. Esse sistema serviu, da mesma maneira, para o tráfego de passageiros e mercadorias até a construção da ponte. O *ferry-boat* era composto de duas grandes lanchas de ferro conjugadas; para a travessia foram construídos dois portos de acesso, um em cada margem, ligados à linha principal por uma provisória. Duas locomotivas manobravam simultaneamente nas duas margens para colocar e retirar os vagões dos conjugados (RELATÓRIO DE OSCAR TEIXEIRA GUIMARÃES, 1933).

Ghirardello (2007, n.p.), trata sobre a dificultosa transposição do rio Paraná nesse período:

As composições transpunham o rio, bem como os passageiros, porém, a oscilação constante do nível da água fazia com que várias linhas de acesso às embarcações, com cotas diferentes, tivessem que ser construídas dos dois lados do rio, significando, devido à declividade máxima exigida por esse meio de transporte, centenas de metros de distância a serem constantemente re-arranjados.

Assim, esse lento e penoso processo obrigava o pernoite de passageiros em Três Lagoas, local onde foi construído por João Carrato o “Hotel dos Viajantes”, junto à estação da localidade, o que aumentava o movimento econômico do local, forçando gastos no comércio e serviços. Fato que será retomado mais à frente.

Figura 39: *Ferry-boat*

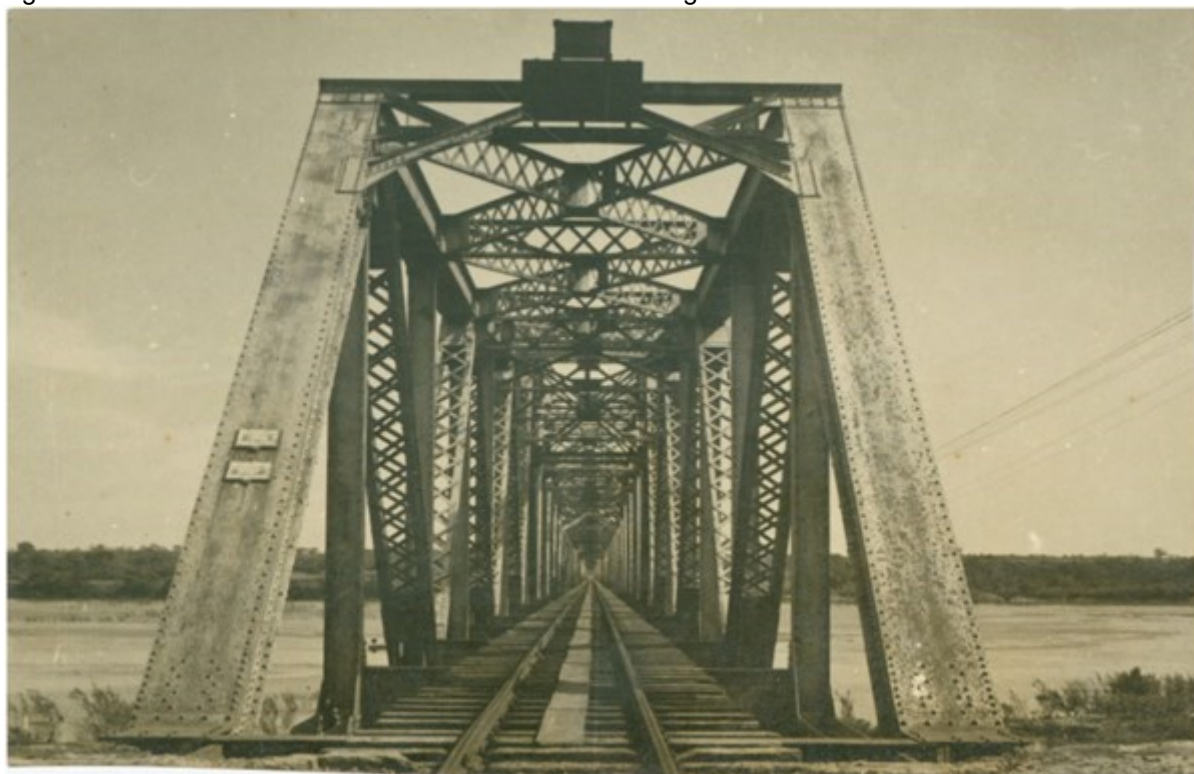


Fonte: Relatório de Oscar Teixeira Guimarães, Museu Ferroviário Regional de Bauru, 1933.

A efetivação da construção da ponte se deu pelo Decreto nº. 7.585, de 7 de outubro de 1909. Nele foram aprovados o orçamento de uma ponte de 950 metros sobre o rio Paraná, atravessando-o em Jupiá. A montagem desse grande projeto em estrutura metálica ficou a encargo da *American Bridge Company*⁴⁶ de Nova York, e só se iniciou em 1924, tendo sido concluída apenas em 1926, com a denominação de *Ponte Francisco de Sá* (Figuras 41 e 42) (QUEIROZ, 2004).

Ainda segundo este autor (2004), é importante salientar que, depois da conclusão a ponte, a estação denominada Jupiá, até então situada na margem paulista do rio Paraná foi transferida para a extremidade mato-grossense da ponte Francisco de Sá, passando a constituir a primeira estação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em território de Mato Grosso.

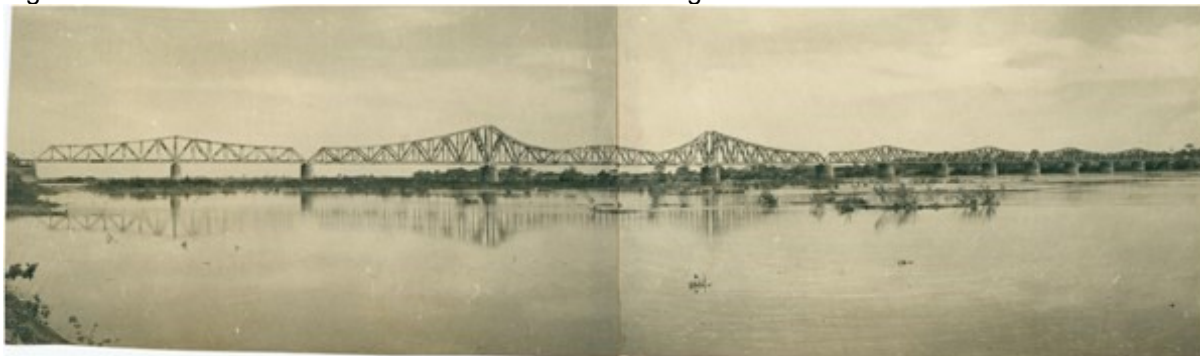
Figura 41: Ponte Francisco de Sá sobre o rio Paraná. Imagem sem data



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE cidades).

⁴⁶ Essa empresa era (e ainda é) uma grande fábrica de estruturas e pontes metálicas do mundo, tendo construído importantes “obras de arte” da arquitetura e da engenharia, como por exemplo, a Ponte 25 de Abril (*Golden Gate*) de Lisboa; a estrutura do Empire State Building de Nova York; a ponte Angostura, na Venezuela; Ercílio Luz em Florianópolis. **AMERICAN BRIDGE**. [S.l.], 2017. Disponível em: <<http://www.americanbridge.net/about/history/>>. Essas informações atestam que a obra da Ponte sobre o Rio Paraná não era pequena e irrelevante, mas possuía certa opulência para a época de sua construção, além de firmar a função social e econômica para a qual deveria ser implantada.

Figura 42: Ponte Francisco de Sá sobre o rio Paraná. Imagem sem data



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE cidades)

No momento que a proposta pela passagem do rio no rebojo do Jupiá foi firmada, a posição do núcleo urbano de Três Lagoas começava a se delinear, visto que a Noroeste do Brasil, genitora de toda transformação rumo ao Oeste, surgiu identitária e simbolicamente para consolidar os quase quatrocentos anos de necessidade do Brasil de integrar as fronteiras ocidentais ao resto do país. De acordo com Ghirardello (2002), “No Brasil, poucas serão as ferrovias de cunho estratégico com fins de povoamento ou para garantia de ocupação territorial” (GHIRARDELLO, 2002, p. 19), como foi o caso da CEFNOB. Nesse aspecto, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi a precursora. Tendo sido criada em 1904 com fundo estratégico de penetração, deveria avançar por “terras desconhecidas habitadas por índios” (MATOS, 1990, p. 50) para unir Estados do país e garantir fronteiras remotas ameaçadas de perda para os países vizinhos. A partir dela, surgiram vilas e povoados em função dessa mobilidade humana e também da hegemonização de uma parte da terra onde antes muito pouco era conhecido⁴⁷.

Correa Filho (1969, p. 600-602) escreve que antes da chegada da CEFNOB ao território de Mato Grosso, os “sertões desmedidos” contavam “raros moradores”; os “campos despovoados” não aparentavam “nenhum indício de prosperidade”. Assim, “como tocado por varinha de fada, o sertão começou a vibrar e florescer, articulado com os núcleos civilizados, cujos anseios de progresso acompanhou”. A “corrente povoadora” fomentada pela ferrovia constituiu o “agente poderoso da transformação da vida regional, a que imprimiu novas feições”. Queiroz (2004) em *Uma ferrovia entre dois mundos* trata do mesmo assunto:

⁴⁷ Lembrar que a famosa Madeira Mamoré Railway foi, também, outra ferrovia estratégica construída nesse mesmo período, em 1903, a partir de uma cláusula do Tratado de Petrópolis. Sobre ela ler Ayala; Simon, (1914), p. 160.

quando os trilhos da ferrovia atingiram a barranca do rio Paraná, do lado paulista, Mato Grosso do Sul estava praticamente desabitado, mas, com o avanço da ferrovia, repetiu-se, ainda que mais lentamente, o mesmo milagre verificado entre Bauru e o rio Paraná.

Desse modo, não chega a ser surpreendente que, no imaginário sul-mato-grossense, o advento da ferrovia apareça ainda hoje como um “divisor de águas” na história da região, sendo a NOB costumeiramente apontada, em livros, folhetos e artigos de revistas e jornais, como grande responsável pelo incremento do progresso material no SMT [sul de Mato Grosso] (QUEIROZ, 2004, p. 328).

Na perspectiva deste subcapítulo, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil revelou-se como uma vinculação entre “civilização” e “barbárie” (CASTRO, 1993); entre “cidades” e “sertões” (ARRUDA, 2000), estrategicamente voltando seus trilhos ao sul de Mato Grosso.

Numa mirada de mais de cem anos pode-se perceber que se alteraram as visões sobre o território brasileiro. De um país só natureza em meados do século XIX, para um país naturalmente rico em potencial, em meados do século XX. A transição, ou melhor, os elementos constituintes da mudança encontram-se nitidamente representados na virada do século, em ações tais como a construção da Noroeste do Brasil (ARRUDA, 2000, p. 97-98).

2.1.1 A CEFNOB dá nova feição ao território: o paralelo entre as formações urbanas paulistas e Três Lagoas

A região oeste de São Paulo, segundo Ghirardello (1992), foi a última área a ser explorada; sua ocupação intensa e definitiva pelo homem branco da Província de São Paulo só começou a partir de meados do século XIX. A virada do século XIX para o XX inaugurou um novo tempo no desenvolvimento das cidades paulistas, visto que a ferrovia, ao encetar uma dispersão de sua malha ao interior do país, “misterioso e desafiante” (MARX, 1980, p. 15), avançou em direção ao oeste.

Na “pré-história” dos municípios da ainda Província de São Paulo, os trilhos da ferrovia ensejaram a marcha para o poente: fora a estrada de ferro que, correndo pelo litoral e avançando pelo Vale do Paraíba, possibilitara a introdução do café na Província e o transporte do produto até o porto de exportação (GHIRARDELLO, 2010). Nessa fase, o povoamento do território nacional, num contexto caracterizado pelo “baixo potencial econômico e de desenvolvimento marcado pelo domínio da atividade

extrativista e agroexportadora”, tinha a particularidade de estabelecer pequenos núcleos dispostos de forma isolada ao longo da costa (SCHIAVON, 2017, p. 7).

Assim, na Província de São Paulo, à medida que as plantações iam se afastando do litoral e o volume da produção de café crescia, urgia a construção de estradas de ferro que alcançassem a região centro-oeste do território (MONBEIG, 1984). Logo, ao passo que produções eram incipientes, companhias ferroviárias iam sendo criadas para dispersar o café e, desse modo, comungar interesses com os grandes latifundiários. Depois dos senhores de engenho e dos mineradores, os cafeicultores de São Paulo, grandes latifundiários, foram a última grande aristocracia do país, tornando-se a elite política e social neste período. Caio Prado Junior (1949) trata do assunto:

O grande papel que São Paulo foi conquistando no cenário político do Brasil, até chegar à sua liderança efetiva, se fez à custa do café; e na vanguarda deste movimento de ascensão, e impulsionando-o, marcham os fazendeiros e seus interesses. Quase todos os maiores fatos econômicos, sociais e políticos do Brasil, desde meados do século passado até o terceiro decênio do atual, se desenrolam em função da lavoura cafeeira (...) a própria Federação e a República mergulham suas raízes profundas neste solo fecundo onde vicejou o último soberano, até data muito recente, do Brasil econômico: o rei café, destronador do açúcar, do ouro e diamantes, do algodão, que lhe tinham ocupado o lugar no passado (PRADO JUNIOR, 1949, p. 177).

Importante frisar que entre os séculos XIX e XX a “Franja Pioneira” retratada por Monbeig (1984) em *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*, foi determinante no processo de urbanização do Estado de São Paulo, processo esse resultado do interesse comum entre os latifundiários do café e empresas ferroviárias em dispersar a malha. Ainda segundo esse autor (1984), os instrumentos necessários à aceleração da dita marcha ao ocidente foram proporcionados aos fazendeiros pelas transformações técnicas e socioeconômicas que então se produziram. Sendo assim, “a expansão territorial paulista liderada por uma burguesia de mentalidade capitalista que buscou infraestruturar e interligar o território do Estado”, (GHIRARDELLO, 2010, p. 12) gerou uma nova cena urbana onde os povoados repetiam, a grosso modo, processos de formação e regularidades de desenho (MARX, 1980).

Todavia, o escoamento da produção e terras para a abertura de novas plantações eram alguns problemas enfrentados pelos fazendeiros que vinham tomando impulso no cenário brasileiro e paulista, em particular. Nesse momento, o

Brasil buscava a hegemonia política e a efetivação de trajetos dispostos horizontalmente no território para não apenas solucionar o problema da carência de transportes e a dificuldade das comunicações nacionais, como também possibilitar “uma nova saída para o Atlântico aos nossos vizinhos sul-americanos, dependentes de acordos alfandegários existentes na navegação da Bacia Cisplatina” (SCHIAVON, 2017, p. 10).

Rebento da cultura cafeeira, o curso das aglomerações urbanas a princípio concentradas ao longo da costa adentrou as terras paulistas expandindo-se para o ocidente, num “esforço lento e diversificado de interiorização ou, quando menos de ocupação” (MARX, 1980, p. 16). Nesse período de meados do século XIX, intensificado pela Lei de Terras de 1850, o processo de urbanização do interior cresceu como projeto de ocupação territorial e, atravessando o Império e avançando durante a República Velha, refletiu na expansão do cultivo do café, no povoamento, na multiplicação da formação de cidades e no alastramento da malha ferroviária (GHIRARDELLO, 2010).

Portanto, foi através da “Marcha para o Oeste” sobre a qual nos fala Monbeig (1984), que as vias férreas da Paulista, Sorocabana, Mogiana, e, enfim, da Noroeste do Brasil, ao promoverem o transporte de produtos e acesso fácil dos moradores a diversas partes do país (GHIRARDELLO, 2010), metamorfosearam a antiga paisagem dos sertões transformando-a em territórios pulverizados de cidades modernas, “como que brotadas do chão” (AZEVEDO, 1950, p. 121). Segundo Ghirardello (2010, p. 49), o caminho percorrido pelo café era acompanhado pelas ferrovias, as quais expandiam a produção de toda a região, ao mesmo tempo que desenvolvia ou formava novas plantações.

O café dará as condições propícias para o desenvolvimento de toda a província de São Paulo e para a retirada da letargia secular da região oeste.

Tratava-se agora de descobrir terras férteis para o cultivo, pois tudo que se produzisse seria consumido. A voracidade por áreas agricultáveis derrubará florestas, transporá rios e dizimará a população indígena. Logo atrás das plantações virá a ferrovia, na época o meio mais rápido e econômico para transportar grandes quantidades de mercadorias. É por ela que chegará ao porto toda produção cafeeira, mas também, por ela virá toda sorte de novidades importadas que mudarão a paisagem das cidades e o modo de vida das pessoas (GHIRARDELLO, 1992, p. 9).

No último decênio do século XIX, período fértil em planos viários, as ferrovias ficaram incumbidas da tarefa tão almejada pelo governo de atingir as regiões “inexploradas” do Oeste do país e vincular São Paulo e Mato Grosso, especialmente tendo em vista que as estradas de ferro que partiram da Capital em meados do século já haviam atingido a porção central do Estado (MATOS, 1990). “Será o café o responsável direto pelo desenvolvimento e enriquecimento, formando diversos povoados e cidades nessa inexplorada região” (GHIRADELLO, 1992, p. 8).

Foi a já citada “marcha do café” a responsável por alicerçar centenas de novas fundações no Paraná, em Minas Gerais e também em São Paulo (MARX, 1980), onde a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi agente pragmático nessa ação de gerar um novo panorama urbano no qual as matas virgens foram cedendo espaço à fazendas e povoados. Por um longo tempo ela foi a única ferrovia a ligar diretamente o território do antigo Mato Grosso ao sudeste brasileiro e assim concretizar seu sentido **estratégico** ligado à sua tarefa de promoção do desenvolvimento econômico e ocupação dos vazios interiores (QUEIROZ, 2004, p. 30). Azevedo (1950) expõe:

Em vez de unir centros fabris e agrícolas, de vida já intensa, e muito proximos uns dos outros, como na Europa, *o caminho de ferro foi, entre nós, um criador de cidades*; e, até que estas se desenvolvessem pela força de expansão das propriedades agrícolas, tiveram os trens de correr, para buscarem o café no interior, através de pequenos núcleos urbanos e de grandes extensões, inexploradas e solitárias (AZEVEDO, 1950, p. 255-256. Grifo da autora).

Nessa nova ocasião, no ano de 1906 zarpou o trem da Noroeste do Brasil do centro-oeste do Estado para atender ao interesse econômico da elite agrária cafeeira de São Paulo, para quem a criação de cidades significava a valorização das áreas apossadas, a oportunidade de exercício do coronelismo e a viabilização de parcelamentos rurais. Trata-se, antes de tudo, de uma estrada pioneira: diferentemente de suas predecessoras que vinham na “cata ao café”, a CEFNOB não pretendia acompanhar a produção cafeeira, e sim “abrir” territórios (GHIRADELLO, 2002, p. 11). Com efeito, ali, a ferrovia precedeu o povoamento (MATOS, 1990).

A posse das terras devolutas do “oeste paulista”, efetivada pelas elites cafeeiras de São Paulo, as custas dos investimentos públicos na ferrovia, através da garantia de juros e outros privilégios, passam a ter maior relevo, no período da construção da linha, do que a retirada do isolamento de um grande estado brasileiro, muito embora, seu

isolamento tenha se encerrado com a NOB (GHIRARDELLO, 2007, n.p.).

Rompeu-se o mato, as terras devolutas foram ocupadas, o gentio dizimado e as precárias estações da CEFNOB foram cedendo lugar a vilarejos e povoados, liberando todo um mercado de terras rurais e urbanas cujas ocupações se efetivaram, nos anos 1920, com o plantio de café (GHIRARDELLO, 2002). Foram 1273 quilômetros percorridos durante os nove 9 anos de conclusão da ferrovia, finda em 1914 (QUEIROZ, 2004). Nesse espaço de tempo formou-se uma importante linha de povoados, depois opulentas cidades, as quais tiveram início praticamente com a estação, marco inicial de um povoamento que as originou e desenvolveu, “ou até antes, com os barracões dos trabalhadores da estrada” (MATOS, 1990, p. 128).

Ghirardello (2007), ao trabalhar o processo das formações urbanas das cidades do oeste paulista traz que entre os anos de 1906 e 1910, quando se concluiu o trecho de São Paulo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a partir das pequenas estações construídas em meio à mata floresceram povoados vigorosos os quais se desenvolveram celeremente durante as primeiras décadas do século XX devido à especulação imobiliária da terra rural e urbana, e ao plantio de café. Ademais, o mesmo autor (2007, n.p.) caracteriza esse contexto de formação urbana como sendo uma “situação curiosa e particular no estado de São Paulo”, pois, até então, as cidades surgiam a partir da Igreja Católica e de sua capela, num patrimônio religioso – conjuntura que será melhor trabalhada especialmente no terceiro capítulo deste trabalho.

Foi, em contrapartida, discrepante a circunstância de concepção urbana entre as cidades do interior paulista tocadas pelos trilhos da CEFNOB abordadas até então, e Três Lagoas, cidade objeto de estudo deste trabalho. Estabelecida ao longo desta estrada, ela seria uma abertura para o então Estado de “Matto Grosso”, hoje Mato Grosso do Sul. A proximidade da localidade com o Estado de São Paulo, por sua vez, trazia a essa região uma nova esperança em termos econômicos em virtude da expansão das lavouras de café em direção à zona do noroeste paulista (GHIRARDELLO, 2007). Assim, acreditamos que a localização estratégica de Três Lagoas também contava, na concepção de seus idealizadores, com o avanço da cultura cafeeira ao Estado de Mato Grosso do Sul, e que, desta maneira, o povoado das três lagoas seria o primeiro receptor dessa plantação. Sabemos, em

contrapartida, que o café ficou estaque à margem paulista do rio Paraná, talvez pela conformação geográfica do espaço, a qual já trabalhamos, de cerrados e campos limpos propícios à criação de gado; talvez pelo próprio desinteresse dos grandes proprietários de terra do Estado mato-grossense, os quais já se firmavam como grandes pecuaristas. Quanto a esse assunto, cabe a nós apenas especular.

Desta maneira, localizada em posição estratégica, inaugurando o solo mato-grossense pela ferrovia, seu processo de concepção urbana divergiu das cidades do oeste paulista por onde a CEFNOB veio implantando seus trilhos. Não mais seguindo as etapas: trilhos – estação – povoado – cidade, como no oeste paulista, em Três Lagoas já havia o princípio de um povoamento como vimos no capítulo anterior. Ademais, houve a elaboração de um Projeto Urbano para a localidade, sobre o qual trabalharemos adiante. Assim, Três Lagoas pioneiramente se firmava no processo: povoado – trilhos – projeto urbano – cidade.

2.2 TRÊS LAGOAS PREMEDITADA: OS ENGENHEIROS E O PROGRESSO

Antes, todavia, de apresentar o Projeto Urbano para Três Lagoas é necessário que discorramos acerca do período – a incipiente República – e dos engenheiros que estavam à frente da ferrovia, além dos técnicos e outros empreendedores ativos nas classes dominantes brasileiras, os quais visavam conectar-se à uma paisagem cosmopolita (SILVA, 2010) e empreender o progresso e a modernidade.

Deve-se ter em mente que, no período em questão, a República já engatinhava pelas linhas da História e o ideário “progressista” era a bandeira levantada pelos republicanos desde antes de ascenderem ao poder em 1889. O século XIX foi marcado pelo governo de D. Pedro II, um “entusiasta do desenvolvimento” (SILVA, 2010, p. 573), e pelo golpe contra a Monarquia realizado pelos republicanos, que vieram empunhando um discurso de modernização a qual estaria sendo mantida no atraso pela ação da monarquia (ARRUDA, 2000).

O trabalho de Castro (1993), *O Preço do Progresso*, é fundamental para a compreensão do período e das principais ideias nele vigentes. Ela traz que o ideário progressista servia como arma para combater o regime monárquico – encarado como a personificação do atraso e do marasmo –, e seria eficaz na defesa dos projetos que atendiam ao desejo de instituir a sociedade burguesa, marcando fortemente o projeto

político dos republicanos, ansiosos por transformar as instituições políticas, a sociedade e a economia ao ideal que almejavam (CASTRO, 1993, p. 85).

Ghirardello (2010, p. 28) expõe que tais elites souberam fazer, com um aprimoramento sem igual na história do Brasil, “dos seus interesses de classe os interesses do país”. Para os republicanos, impunha-se a resolução dos problemas oriundos do retrógrado sistema anteriormente vigente, assim como daqueles surgidos a partir das transformações da sociedade brasileira (CASTRO, 1993). Portanto, para Castro (1993, p. 86), a ideia de modernização a partir de então conteria o desejo de eliminar os traços coloniais e desenraizar os elementos que seriam característicos de uma “sociedade basicamente agrária, tradicional e incapaz de atender aos novos imperativos da economia mundial”.

Devemos lembrar que nos anos anteriores à proclamação da República o Brasil passara por um período de transformações aceleradas dentre as quais citamos a abolição da escravidão, a imigração em massa e a construção da primeira ferrovia, para muitos o prenúncio do que seria um desenvolvimento ilimitado. Assim, as ideias de progresso e modernização penetraram na América recém saída do jugo colonial. Nesse ínterim, as elites políticas e intelectuais de quase todos os países se mostravam defensoras da introdução de novas técnicas e das recentes inovações europeias e norte-americanas que aparentavam ser o exemplo a ser seguido para que se elevasse a sociedade a um nível superior (CASTRO, 1993).

Segundo Arruda (2000), remontam ao período imperial as preocupações com a integridade do território nacional, com sua população e, também, com a utilização dos recursos, conforme já abordamos. No entanto, é na montagem do “Estado Nacional Moderno” que encontramos o momento de transformações dessas representações. A questão colocava-se como a necessidade de “civilizar sertões”, impondo aos “sertanejos” novas concepções de tempo, de trabalho, de propriedade, na tentativa de “homogeneizar” territórios e atualizar discursos: “Ferrovias, estradas, telégrafos, mapeamentos, urbanização, civilização, modernização são termos corolários deste processo” (ARRUDA, 2000, p. 99). O republicanismo acreditava no ideário do progresso e propunha atualizar o país combatendo o sistema que estava em descompasso com os tempos históricos: o progresso, estancado pela monarquia, era a chave para avançar no campo da modernidade (ARRUDA, 2000).

Sevcenko (1998) atribui a origem da dinâmica expansionista à Revolução Industrial a qual foi baseada em três elementos básicos: o ferro, o carvão e a máquina

a vapor. Este autor (1998) concorda em pensamento com Leonardo Benévolo (2001) em *História da Arquitetura Moderna*, o qual traz que, na Europa, o aumento de população é acompanhado por um desenvolvimento na produção jamais visto, tendo sido impulsionado pela Revolução Industrial: “a produção de ferro passa (...) entre 1760 e 1830, de vinte mil para setecentas mil toneladas; a produção de carvão, de quatro milhões e trezentos mil, a cento e quinze milhões” (BENÉVOLO, 2001, p. 21-22). Para este autor (2001), a arquitetura moderna nasce das modificações sociais, técnicas e culturais relacionadas com a Revolução Industrial.

Sobre isso, também, Hobsbawm (1982) em *a Era do Capital*, discute alguns pontos já abordados em seu livro prévio denominado *A Era das Revoluções* (1977), no qual o período entre os anos 1789 e 1848 foi marcado por uma dupla revolução: a Revolução Industrial, iniciada na Inglaterra e a transformação política associada e largamente confinada à França, ambas implicando o triunfo de uma nova sociedade – a sociedade do “capitalismo liberal triunfante” – proclamada por “burgueses conquistadores” (HOBSBAWM, 1982, p. 18). Assim, este autor se pauta na metáfora do “drama do progresso”, sendo **progresso** a palavra-chave da época: “maciço, iluminado, seguro de si mesmo, satisfeito mas, acima de tudo inevitável” (HOBSBAWM, 1982, p. 20).

Tratava-se da era da burguesia triunfante, ainda que a europeia hesitasse em assumir tal papel político público, cuja história é, primariamente, a do avanço do capitalismo industrial em escala mundial, da ordem social que o representa, das ideias e credos que legitimavam-no e ratificavam-no e cujos termos de ordem eram “razão, ciência, progresso e liberalismo” (HOBSBAWM, 1982, p. 18-19). Desta maneira, a burguesia, “esmagadoramente liberal”, o era não em sentido partidário (embora os partidos liberais prevalecessem), mas num sentido ideológico (HOBSBAWM, 1982, p. 251). Essa burguesia:

Acreditava no capitalismo, empresa privada competitiva, tecnologia, ciência e razão. Acreditava no progresso, numa certa forma de governo representativo, numa certa quantidade de liberdades e direitos civis, desde que estes fossem compatíveis com a regra da lei e com o tipo de ordem que mantivesse os pobres no seu lugar (HOBSBAWM, 1982, p. 251).

Desta maneira, era uma necessidade da burguesia se apoiar no ideário progressista e cientificista para concretizar seus desejos de expansão econômica e

política (CASTRO, 1993, p. 36-37). Essa elite travou sua batalha no campo da ideologia, buscando sua legitimação no progresso científico e tecnológico que seria a ponte para a civilização. Assim, adotou como expoentes a Inglaterra, berço da Revolução Industrial, e a França, especialmente Paris, que passaria a ser conhecida como “Cidade da Luz”: “É o período das várias invenções: pilha, locomotiva, telégrafo, o navio, as ferrovias. Os grandes símbolos do momento eram a luz e a velocidade” (SILVA, 2010, p. 572).

Ainda segundo Hobsbawm (1982, p. 20), o drama mais óbvio desse período do “progresso” foi o econômico e o tecnológico – o drama do poder europeu e norte-americano – os quais tinham o “mundo a seus pés”, já que o ferro derramava-se em milhões de toneladas, estradas de ferro cortavam continentes, submarinos atravessavam o Atlântico, o Canal de Suez era construído, grandes cidades como Chicago surgiam em solo virgem no meio-Oeste americano, junto com o grande fluxo migratório (HOBBSAWM, 1982, p. 20).

Castro (1993) realça a expansão ferroviária nesse contexto:

A criação do mundo pela burguesia “à sua imagem e semelhança” foi possível, em grande parte, graças à expansão ferroviária, que propiciou os meios de estender a dominação capitalista a todos os continentes. Os trens foram eleitos símbolos da sociedade dirigida pelo progresso. Eram o meio de transporte mais veloz, chegavam a todos os lugares e podiam conduzir os mais variados tipos de carga. Pela primeira vez na história um sistema de transporte não dependia do terreno a ser percorrido e dos acidentes geográficos em seu percurso (CASTRO, 1993, p. 22-23).

Adiante, sobre as ferrovias, acrescenta:

as ferrovias (...) eram as artérias do sistema circulatório do organismo nacional, pelo qual circulariam a *cultura* e a *prosperidade*. Por elas se irradiariam para todos os recantos do país os valores que sustentavam a civilização, especialmente o espírito de iniciativa, a dedicação ao trabalho e a ordem (CASTRO, 1993, p. 79-80. Grifo da autora).

Nesse ínterim, o progresso era, a esse tempo, geograficamente mais espalhado, embora desigual. A presença das estradas de ferro significava o poder mecânico presente não só nos países industrializados, como também nos não industrializados. A chegada da ferrovia era em si mesma um símbolo revolucionário já que o planeta se construía como uma economia única e este era o aspecto mais

espetacular e de maior alcance da industrialização (HOBSEBAWM, 1982, p. 55-56). Para este autor (1982, p. 261), portanto, o mundo da ciência andava para a frente nos “trilhos intelectuais”, ao fazer uma analogia aos trilhos ferroviários, os quais, quanto em maior quantidade fossem colocados em novos territórios, mais ofereciam a perspectiva do aumento do seu progresso interior.

Como vimos, a implantação e a disseminação das linhas ferroviárias pelo Brasil tiveram como objetivo elementar agilizar os transportes em virtude do alastramento das lavouras de café. Em São Paulo, a iniciativa privada financiou as grandes ferrovias, as quais desenvolvem seus traçados durante a Velha República, expandindo suas linhas sob a jurisdição das oligarquias que, segundo Silva (2010, p. 575), “fizeram da política de valorização do café uma forma de governar”.

Segundo a autora (2010), no século XIX, no jogo de interesses entre a elite cafeeira e o aparelho estatal, a malha ferroviária de São Paulo se compôs contribuindo para a implantação do sistema agroexportador, bem como para o avanço em direção às áreas ainda “não civilizadas” do oeste deste espaço. O alastramento das linhas das companhias ferroviárias paulistas, – embora suas formações enquanto empresa, construção e implantação passassem por concessões estatais –, atenderam basicamente às necessidades da elite empresarial, que se torna hegemônica no aparelho do Estado até a década de 1930 (SILVA, 2010).

Também vimos que, conforme o avanço dos trilhos, muitas cidades foram criadas e as existentes valorizaram-se ou modificaram-se. Para Nestor Goulart Reis Filho (1970), os latifundiários deste período afirmavam-se como **agentes da civilização** nos trópicos, camada que irá promover o crescimento das ferrovias enquanto os interesses da agricultura de exportação, além de promover em maior grau a urbanização das cidades, bem como proporcionar uma arquitetura tipicamente urbana. Assim, em razão das transformações socioeconômicas e tecnológicas ocorridas no país neste período, a arquitetura brasileira acompanhou as modificações e também passou por mudanças; as cidades perderam as características de povoados rurais, já que os trens alteraram a concepção de tempo e distância, possibilitando a comunicação entre as várias regiões do país transportando gentes e produtos (SILVA, 2010).

Sobre isso Castro (1993), discorre que ao longo de quase meio século de Império as ferrovias conduziram o progresso ao interior do país, pois tinham no apito do trem o sinal da chegada das riquezas que ele trazia; “apostava-se na chegada dos

trens para aproximar a região da civilização e do *progresso, que se pensava vir mediado pela técnica*” (CASTRO, 1993, p. 9. Grifo da autora), assim, o grau de civilização de um país podia ser aferido em função do desenvolvimento de suas vias de comunicação.

Era difícil aceitar a incorporação do Brasil ao patamar das nações progressistas se ele ainda contava com tantas disparidades em seu interior, com áreas distintas quanto à produção, ao modo de vida e ao grau de ocupação populacional (CASTRO, 1993). Para a autora (1993, p. 87), “Impunha-se homogeneizar o país e diminuir as distâncias espaciais, econômicas e sociais, que dividiam o país e o tornavam tão desigual”.

As ferrovias, além de proporcionar o acesso a várias regiões do país através de um emaranhado de linhas, não se restringiram às trocas comerciais; neste período ainda possuíam um papel socializante. Era o início da era das comunicações – “como vias de comunicações que sirvam de veículo ao progresso” (CASTRO, 1993, 152) –, é o momento em que a imprensa e os jornais passam a ter uma função social ainda maior. A sociedade burguesa como um todo estava confiante e orgulhosa de seu sucesso já que em nenhum outro campo da vida o êxito era tão evidente quanto no avanço do conhecimento, da “ciência”: “Homens cultos deste período não estavam apenas orgulhosos de suas ciências, mas preparados para subordinar todas as outras formas de atividade intelectual a elas” (HOBBSAWM, 1982, p. 257).

Nessa época, no Brasil, crescem os núcleos intelectuais e políticos preocupados com a modernidade, visando conectar-se a uma paisagem cosmopolita e para quem a construção de uma nova ordem social era o desafio lançado a “técnicos, engenheiros e outros empreendedores ativos nas classes dominantes brasileiras na segunda metade do séc. XIX” (SILVA, 2010, p. 573). A esse tempo ninguém duvidava do progresso fosse este material ou intelectual; ele era, sem dúvida, o conceito dominante da época. Além disso, segundo Hobsbawm (1982, p. 258-259), com tal confiança nos métodos da ciência, “não é de surpreender que os homens instruídos da segunda metade do século XIX estivessem tão impressionados com suas conquistas”.

Arruda (2000, p. 77) sobre o ponto de vista da dicotomia cidade-progresso/campo-atraso expõe: “Da geração de homens imbuídos na crença da ciência, devemos destacar os engenheiros como o grupo sócio-profissional mais atuante”. A associação entre a ciência e a técnica, para ele (2000), fez sobressair o

profissional portador de conhecimentos especializados, portanto, médicos, engenheiros, sanitaristas, geógrafos, geólogos, botânicos, jornalistas, os quais, sendo os engenheiros os mais atuantes, saíam em busca do imaginário republicano ao proporem soluções práticas que levariam o país à modernidade. Arruda (2000) ainda aborda que os engenheiros, principalmente, tiveram grande participação na construção desse novo mundo, onde a natureza seria conquistada.

Benévolo (2001, p. 38), por sua vez, destaca que as tarefas sempre mais extensas e complexas colocam a exigência de formar um pessoal técnico especializado. Assim, pela primeira vez, estabelece-se o dualismo entre “engenheiros” e “arquitetos”; o progresso da ciência, não obstante, agindo de modo a ampliar as tarefas dos primeiros e a restringir a dos segundos.

Ainda sobre esse assunto, Castro também destaca a mesma classe de profissionais – os engenheiros – engajados na ciência e na técnica:

Elegendo a razão, a ciência e a técnica como instrumentos infalíveis para se caminhar rumo ao progresso e ao desenvolvimento, passou-se a valorizar os portadores de conhecimentos especializados, como os técnicos, os médicos, os sanitaristas e, especialmente, os *engenheiros* (CASTRO, 1993, p. 18. Grifo da autora).

E adiante, acrescenta:

Ao engenheiro, detentor das habilidades e dos conhecimentos técnicos, caberia, juntamente com o empresário, a tarefa de dirigir e coordenar este imenso trabalho de fomentar o desenvolvimento, manter sob domínio as enormes forças produtivas liberadas a partir da reunião de todas as energias em um só ponto (CASTRO, 1993, p. 21).

Durante o século XIX, os engenheiros sofreram significativa influência das ideias que vigoravam na Europa: o positivismo, o evolucionismo e o liberalismo adaptado às circunstâncias locais eram as ideias que pairavam na atmosfera intelectual e moral da época. O liberalismo permaneceu no poder por razões práticas, pois representava a política econômica que fazia sentido para o desenvolvimento, sendo ele acreditado ser o representante da ciência, da razão, da história e do progresso para aqueles que tivessem qualquer ideia sobre esses assuntos (HOBBSAWM, 1982, p. 119).

Assim, fornecendo-lhes o instrumental teórico com o qual pretendiam transformar a sociedade dotando o país de modernizações, riquezas e poder, os

engenheiros valorizavam a ciência e a técnica (CASTRO, 1993, p. 77). Portanto, segundo esta autora (1993), foram personagens que gozaram de grande prestígio na sociedade brasileira da segunda metade do século XIX, valorizados por serem responsáveis pela edificação de uma nova paisagem. Dotados de espírito prático, os engenheiros constituíam peças fundamentais para a inserção do país na ordem mundial que se esboçava, por não apenas arquitetarem, mas, sobretudo, fazerem (CASTRO, 1993).

“Entusiastas do desenvolvimento industrial e científico europeu” (SILVA, 2010, p. 573), esses engenheiros, muitas vezes formados em instituições europeias, como a Politécnica Francesa, tinham em Haussmann e nas grandes reformas urbanísticas parisienses, o arquétipo urbano para a época. Nesse sentido, a partir da metade do século XIX, o desenvolvimento do capitalismo industrial ligado a crescente vinculação da ciência com o terreno da infraestrutura de produção (ARRUDA, 2000), culminou, no Brasil, na criação de novas escolas, na adequação das existentes às novas exigências do mercado e na criação de instituições de pesquisa.

Para Silva (2010, p. 574), é criado em 1862 o Instituto Politécnico Brasileiro, primeira instituição científica e de engenharia fundada no Brasil e a qual se configurou como centro de estudos e debates por mais de sessenta anos. Ademais, a Escola Central desvincula-se totalmente de sua origem militar e passa a ser um estabelecimento inteiramente civil, transformando-se na Escola Politécnica em 1874 e passando a ter um ensino pouco exigente, mas objetivo, tendo os engenheiros recebido uma formação do tipo “enciclopédica”⁴⁸. Arruda (2000) ainda acrescenta novas instituições à lista: cita a criação, em 1875, da Comissão Geológica do Império; da Escola de Minas de Ouro Preto, em 1876; da Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, em 1886; da Imperial Estação Agronômica de Campinas⁴⁹, em 1887; ou seja, estavam sendo criadas inúmeras instituições de caráter científico que são reveladoras do incentivo à produção de conhecimento que poderia ser utilizado pela dinâmica do governo.

Além dessas, Silva (2010, p. 574) cita a inauguração, em 1894, da Escola Politécnica de São Paulo, cuja expansão foi consequência dos lucros obtidos com o

⁴⁸ Silva (2010, p. 573) explica que havia uma separação nos tipos de formação profissional dos engenheiros da época: aqueles especializados e aqueles habilitados para atuarem em diferentes áreas, os “enciclopédicos”. Segundo a autora, o início dessa especialização teria ocorrido com a criação da Escola de Minas de Ouro Preto.

⁴⁹ Essa instituição deu origem ao Instituto Agrônomo.

café e da descentralização político-administrativa do governo, na tentativa de enfrentar o desafio da educação técnico-científica. A escola teria seu ensino baseado na industrialização, no progresso e na modernidade, modelo defendido por Paula Souza, representando o ensino da Politécnica de Zurich, ao contrário da Escola de Minas de Ouro Preto e da Politécnica do Rio de Janeiro, ambos de orientação francesa.

Durante os primeiros anos da República, o ideal do progresso assume seu ponto alto e, junto com ele, a engenharia também vive seu grande momento. É o período das obras de remodelação e construções públicas onde médicos, sanitaristas, higienistas e engenheiros juntavam esforços para impor determinações técnicas e científicas que organizariam e regularizariam a sociedade de acordo com os interesses da burguesia. O desejo, para os homens públicos, era redesenhar o perfil do país e de seus habitantes ao afastar a imagem de “atraso”. Isso significou a necessidade de alterar não só as velhas estruturas jurídico-políticas, mas também “das malhas urbanas, dos portos, do comportamento social e dos modos de vestir e de comportar-se em público”, ou seja, era necessária uma ampla modificação em vários aspectos da vida brasileira (ARRUDA, 2000, p. 102-103).

Tratava-se, segundo Maria Cristina da Silva Leme (1999), do primeiro período do Urbanismo no Brasil, de 1895 a 1930: o período dos melhoramentos realizados em partes das cidades pela primeira geração de profissionais formados nas escolas as quais trabalhamos anteriormente – ou no exterior. Segundo a autora (1999), os principais campos de trabalho foram a construção das ferrovias e as obras de infraestrutura das cidades e, principalmente, dos centros das mesmas: saneamento, abertura e regularização do sistema viário. Ainda de acordo com ela (1999), engenheiros eram chamados para chefiar comissões para a implantação de sistemas de água e esgoto, pressionados pelas epidemias que assolavam o urbano e que urgiam medidas de implantação de saneamento. A circulação era outra questão importante que entrava na pauta dos profissionais e que mobilizava as cidades a transformarem suas estruturas urbanas herdadas do período colonial em que a circulação se fazia, em sua maior parte, entre as cidades e os polos produtores (LEME, 1999).

Foi o período das reformas urbanas baseadas nas cidades europeias do século XIX, especialmente Paris e Viena, cuja ênfase deu-se à técnica. Benévolo (2001, p. 82) trabalha o começo das reformas com o tempo em que se iniciam os

problemas de organização, emersos da Revolução Industrial, onde ficou evidente a impossibilidade de conservar as velhas regras de conduta ao mesmo tempo em que, na arquitetura, pareceu impossível conservar a continuidade fictícia com a tradição clássica. Foi o momento em que a urbanística moderna deu seus primeiros passos a partir da experiência dos defeitos da cidade industrial e por mérito dos técnicos e higienistas que se esforçaram para remediá-los (BENÉVOLO, 2001, p. 91).

Pode-se dizer que os métodos da urbanística moderna partem destes dois fatos: a natureza vinculante das novas realizações técnicas – *especialmente as ferrovias* – e as medidas pleiteadas pelos higienistas a fim de serem remediadas as carências sanitárias das instalações paleoindustriais (BENÉVOLO, 2001, p. 73. Grifo da autora).

Foi o período das reformas urbanas e arquitetônicas impressas ao Rio de Janeiro, então capital da República. Para Sevcenko (1983, p. 28), era preciso “alinhar-se com os padrões e o ritmo de desdobramento da economia europeia. A imagem de progresso (...) transforma-se na obsessão coletiva da nova burguesia”, para quem ficou evidente que o Rio de Janeiro havia estancado diante das demandas dos novos tempos.

O antigo cais não permitia que atracassem os navios (...). As ruelas estreitas, recurvas e em declive (...) dificultavam a conexão entre terminal portuário, troncos ferroviários e rede de armazéns (...). Era preciso findar com a imagem da cidade insalubre e insegura (...). Somente oferecendo ao mundo uma imagem de plena credibilidade era possível drenar para o Brasil uma parcela proporcional da fartura, conforto e prosperidade em que já chafurdava o mundo civilizado (SEVCENKO, 1983, p. 29).

Assim, ao mesmo tempo que havia uma elevação da posição desses profissionais frente à sociedade, crescia-se a participação dos mesmos no setor ferroviário. Calcados nos exemplos de países que adotaram as estradas de ferro desde seus primórdios e com fé irrestrita no progresso, foram os engenheiros e técnicos brasileiros que imprimiram um maior vigor ao debate sobre as ferrovias, defendendo-as “com unhas e dentes” em debates entusiasmados (CASTRO, 1993). As grandes escolas de engenharia, segundo Silva (2010), já estavam formadas e, apesar da escassez de profissionais brasileiros, no Estado alguns cargos de relevância passaram a ser ocupados. As instituições como o Clube de Engenharia contribuíram para dar coesão e força para a classe cujo discurso de modernidade

difundia-se na sociedade e virara a principal bandeira defendida pelos republicanos que tinham como referência o positivismo a consolidar sua influência (SILVA, 2010).

Foi, inclusive, do Clube de Engenharia situ no Rio de Janeiro que partiu o impulso para a ligação do Estado de São Paulo ao de Mato Grosso. Assim, nesse contexto, surgiu a CEFNOB para concretizar o sonho de ligar o Oeste ao litoral e “estar de acordo com o tempo presente, quando se pretendia medir o progresso e o grau de civilização de um país pelo número de quilômetros de seus trilhos” (CASTRO, 1993, p. 151). Nesse momento, é relevante para essa dissertação apresentar o Engenheiro Joaquim Machado de Mello, que, à frente da Construtora Machado de Mello, acionista e empreiteiro geral da ferrovia (MORATELLI, 2013) é quem acreditamos ser o responsável pelo Projeto Urbano sobre o qual discorreremos em item a seguir; assim, além destes, os motivos para se alongar na apresentação deste personagem serão compreendidos no decorrer deste trabalho.

Segundo Neves (1958, p. 40), Joaquim Machado de Mello nasceu em 3 de maio de 1856. Em 1871, aos quinze anos de idade, foi estudar na Bélgica, no Colégio Deperich, em Bruxelas. Em 1874 matriculou-se na Escola de Gand, também na Bélgica onde diplomou-se engenheiro – escola sob forte influência francesa (ERCILLA; PINHEIRO, 1928, p. 152). Em 1880 regressou ao Brasil iniciando sua carreira na construção do Engenho Central, em Angra dos Reis. No ano de 1882 ingressou ao quadro de engenheiros da E. F. Leopoldina, no ramal Alto Muriaé, onde trabalhou por dois anos. Antes do início da construção da CEFNOB, Machado de Mello foi convidado por Pereira Passos, prefeito do Distrito Federal, no governo de Rodrigues Alves, para a construção do cais de Botafogo na qualidade de empreiteiro geral; obra que foi concluída sob sua direção. Durante essa administração efetuou todas as demolições para a remodelação da cidade do Rio de Janeiro, tendo organizado uma sociedade para a construção da avenida Beira Mar. Além disso, construiu mais de cem quilômetros de linhas férreas em Goiás, além de ter efetuado trabalhos em Minas Gerais e no Ceará. Sob sua supervisão foi construído o prolongamento da Sorocabana de Cerqueira Cesar a Manduri (NEVES, 1958, p. 40).

No início do século XX, Machado de Mello envolveu-se nos trabalhos de construção da CEFNOB, onde teve papel fundamental na viabilização dos recursos, pois, com o objetivo de ligar as linhas da CEFNOB já em construção, conseguiu junto ao governo federal licença para que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro

prolongasse os seus trilhos de Pederneiras a Bauru, trecho que foi executado em poucos meses (NEVES, 1958, p. 40).

De acordo com o Relatório da CEFNOB de 1906:

foram feitos os estudos definitivos dos primeiros 100 kilometros, estudos que foram approvados por decreto N. 5719 de 10 de Outubro de 1905.

A Companhia confiou a constucção da linha e seu aparelhamento á *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics* que, por sua vez, contractou os trabalhos no Brazil, com o Snr. J. Machado de Mello (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1906, p. 7).

Ghirardello (2002, p. 37) ainda acrescenta que Machado de Mello, “por sua vez, subempreitou partes específicas da obra para terceiros: a derrubada das matas, a abertura dos dormentes, cortes e aterros, a implantação dos trilhos”, etc. Em 1913, o governo federal dispensou a Construtora Machado de Mello das obras da CEFNOB, em cumprimento ao parecer da Inspetoria Federal de Estradas de Ferro, a qual constatou graves problemas com relação às mesmas no trecho sul-mato-grossense. Ademais, no Museu Ferroviário Regional de Bauru deparou-se com um jornal operário de 1909, que “pintou” Machado de Mello como um ávido agenciador de trabalhadores e “escravocrata”: “Operarios’! Na Estrada de Ferro Noroeste espera-vos a miseria, a febre, a fome e o calote – O escravocrata ‘Machado de Mello’ deve ser boicotado (A VOZ DO TRABALHADOR, Rio de Janeiro, 1 de Junho de 1909, p. 4. Edição fac-símile) (Anexo 1).

Na data de 5 de dezembro 1914, ano em que aconteceu a ligação da Estrada de Ferro Bauru-Itapura com a Itapura-Corumbá, Machado de Mello ministrou uma conferência no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, onde reverenciou a imagem dos engenheiros, “do progresso e da civilização” pela qual a sociedade deveria avançar pelo século XX, firmando sua posição enquanto implacável capitalista. Abaixo, transcreve-se alguns trechos do discurso do engenheiro⁵⁰:

Penso cumprir um dever patriótico e perante o Club de Engenharia a mais agradável obrigação em vir mostrar ao país, ao Governo e ao Club o que foi a obra grandiosa da construção da Estrada de Ferro

⁵⁰ O discurso do engenheiro Machado de Mello foi conseguido no acervo no NUPHIS/USC, em Bauru, em uma série ao *Jornal da Cidade* escrita por Gabriel Ruiz Pelegrina. Constam oito artigos referentes ao *Jornal da Cidade* de Bauru, das datas de 11 de fevereiro de 1990 a 15 de abril de 1990, nos quais Gabriel transcreve o discurso do engenheiro.

Noroeste do Brasil que, já agora concluída, veio libertar, pode-se dizer, a nossa nacionalidade de uma reverência forçada às nossas vizinhas e amigas Repúblicas platinas, a Argentina, o Paraguai e o Uruguai.

(...)

Permiti (...) que saliente os intuitos nobres, úteis e elevados que determinam a criação desta notável instituição nacional e, que por mais de uma vez e por tantas ocasiões, tem tratado de problemas com tanta vitalidade para o nosso país.

(...)

E assim que o Brasil deve as suas riquezas que fazer o seu patrimônio, em grande parte, ao concurso da engenharia nacional.

Sem ela não teríamos aparelhados os nossos invejáveis portos, as nossas estradas de ferro e de rodagem e os nossos monumentos, que constituem o melhor da nossa fortuna.

(...)

um dos governos mais fecundos da República, deixando em sua passagem traços indelévels e inesquecíveis de melhoramentos materiais que marcarão para sempre na nossa história *uma época de trabalho e de brilhante prosperidade.*

(...)

Comecei, pois, o estudo dos 100 primeiros quilômetros que tinham sido precedidos de um reconhecimento rápido, porque o terror dos selvagens não me permitia estabelecer reconhecimentos positivos e definitivos nesses sertões, designados nessa época na carta geográfica e oficial do Estado de S. Paulo, como terreno desconhecido e ainda não penetrado (MELLO, 1914. Grifo da autora).

Ainda, neste discurso, Machado de Mello enfatizou a transposição do Rio Paraná:

Resultou ainda do mesmo reconhecimento que a travessia do Paraná seria no Salto de Urubupungá, queda importante de 17 metros com uma descarga de aproximadamente 4.500 m.c., capaz de produzir uma força virtual de 1.000.000 de cavalos-vapor.

A ponte sobre o rio Paraná teria 1.000 metros de extensão, com uma altura de cerca de 14 metros, decrescendo até cinco metros nos encontros sobre o canal principal, com vãos de 40 a 50 metros, sendo um maior de 100 metros.

Antes da grande ponte de 1.000 metros seriam necessárias uma outra de 200 com sete de altura, no bracinho dividida em vãos de 20 a 30 metros onde forma o rio uma ilha.

Grandes trabalhos de movimento de terra seriam necessários antes da ponte de 200 metros e da de mil dois aterros de um quilômetro cada um (MELLO, 1914).

E seguiu destacando, após uma viagem à Europa, a tendência das “cidades capitais” sobre as quais trabalharemos a seguir: “Dez anos depois, em 1903, de volta de uma viagem a Europa, *onde vi a tendência de capitais a emigrar*, pude reviver a idéia da construção dessa Estrada” (MELLO, 1914. Grifo da autora).

Adiante, no mesmo discurso, tocou na questão econômica brasileira ao referir-se, entre linhas, ao café: “Tenhamos confiança no futuro, porque ao Brasil estão reservadas grandes surpresas agradáveis com o terminar da guerra européia, se *soubermos desenvolver as nossas fontes de renda nas margens das nossas estradas*” (MELLO, 1914. Grifo da autora). Em sua fala, Machado de Mello também cita o memorial de 1903 elaborado por Schnoor, sobre o qual já tratamos e segue discorrendo sobre a travessia do rio Paraná:

Jupia é o lugar escolhido para a construção da ponte.

Para essa escolha grandes discussões se levantaram havendo opiniões divergentes. O ilustre engenheiro Emilio Schnoor apresentava duas soluções: lançar a ponte em Urubupungá e esta solução obrigava uma outra ponte sobre o rio Sucuriú, grande afluente do Paraná, ou atravessar o Paraná entre a foz do Sucuriú e Jupia.

(...)

determinou a passagem do Paraná no lugar denominado Rebojo do Jupia, que ficou aceita definitivamente.

(...)

Realmente, *parece que a natureza preparou aquele lugar para a ponte que se vai construir*, o que é urgente. Ela terá 950 metros, com um vão principal de 150m, 2 de 100m, 15 de 40, onde todo o Paraná se lança em um canal de 100 metros de largura, cuja profundidade se desconhece (MELLO, 1914. Grifo da autora).

E segue enaltecendo a CEFNOB:

A zona da Noroeste será o grande celeiro do Mato Grosso, de São Paulo e do Rio de Janeiro, pela uberdade de suas terras e pelo seu rápido povoamento.

(...)

A Noroeste, além das vantagens que trouxe para o país, é uma linha necessária ao Brasil, sob o ponto de vista político e estratégico. Ela civilizou centenas de selvagens que infestavam aquela região.

(...)

Com a construção da Noroeste não foram, meus senhores, atendidas somente as exigências estratégicas de há muito reclamadas pela Nação, e as fáceis comunicações com os países vizinhos; comunicações que dentro em pouco se estenderão até o Pacífico, através da Bolívia.

Não. Foram abertos ao nosso país e, principalmente ao Estado de S. Paulo, novos e grandiosos horizontes.

(...)

E além do mais, senhores é a via larga que nos põe em contato com o mais rico dos Estados do Brasil, o Estado de Mato Grosso, ainda desconhecido e inexplorado.

(...)

Mas, senhores, as lavouras de café, como já tive ocasião de afirmar, vão surgindo *como se obedecessem ao impulso de uma vara mágica* (MELLO, 1914. Grifo da autora).

A seguir o trecho final do discurso de Machado de Mello no Clube clarifica a tarefa dos republicanos e a importância da construção da NOB, agora concluída:

Assim, pois, meus senhores, concluindo, faço ardentes votos para que a Noroeste preencha os seus grandes destinos. (...) Desde 1870, ao terminar a campanha do Paraguai nos Governos monárquicos, os nossos estadistas pensavam na realização deste problema que julgavam sem solução, e que, apesar da clara evidência da execução deste trabalho patriótico, não tiveram a necessária coragem de abordá-lo, dando o exemplo de que devemos marchar para a frente na senda do progresso.

Todos aqueles que se interessam pelo progresso da Pátria e conhecem as dificuldades que assoberbaram a execução desta grande obra, farão a devida justiça dando a glória dela, não aos seus executores, não àqueles que nela empregaram os seus capitais, mas sim à República, aos seus governantes que, a par dos motivos tropeços e dificuldades, e assoberbados por lutas sucessivas, têm, não obstante, sabido compreender o progresso e a felicidade da Pátria. E, meus senhores, não há negá-lo, a Noroeste é um exemplo frisante do que afirmo. Tenho concluído (MELLO, 1914).

Dessa maneira, o progresso era tão natural quanto o capitalismo; se os obstáculos do passado fossem removidos, se produziria de modo inevitável e era evidente que o progresso da produção era consequência do progresso das artes, das ciências e da civilização em geral. Os homens que tinham tais opiniões eram “meros advogados dos consumados interesses dos homens de negócios. Eram homens que acreditavam, com considerável justificativa histórica neste período, que o caminho para o avanço da humanidade passava pelo capitalismo” (HOBBSBAWM, 1977, p. 259). Assim, a crença no progresso alicerçou grande parte das propostas dos republicanos que visavam imprimir uma nova direção e um ritmo mais ágil às mudanças (CASTRO, 1993).

A região Oeste aguardava pela “civilização” que a apartaria dos “sertões” (ARRUDA, 2000) e, para isso, somente os detentores do saber técnico fariam a ponte entre as “cidades” e os “sertões” trazendo o progresso também através da implantação da ferrovia. Para Castro (1993, p. 152) “O engenheiro aparecia substituindo o bandeirante, como o desbravador de áreas desconhecidas e aquele que permitia a ocupação e incorporação destes lugares ao corpo da nação”.

O modo como os engenheiros se auto representavam nos discursos expressa a conjuntura em que a concepção técnica e racionalizante de mundo emergiu no Brasil, relacionada a uma mudança estrutural da sociedade e que refletiu, da mesma maneira, na construção da CEFNOB (SILVA, 2010). Deste modo, Três Lagoas fora premeditada pela CEFNOB tal qual essa fora traçada pelos engenheiros, pela elite latifundiária e pelo aparelho estatal: com o objetivo estratégico de se lançar rumo ao sertão mato-grossense trazendo progresso, civilização e desenvolvimento a um Estado tão acometido por atrasos, como era acreditado na época⁵¹.

2.3 O IDEÁRIO DE UMA “CIDADE PORTAL”: O PROJETO URBANO PARA A “FUTURA CIDADE DE TREZ LAGÔAS” E O CONTEXTO DOS PROJETOS URBANOS DA VIRADA DO SÉCULO XIX PARA O XX

Prima povoação instalada no Mato Grosso, Três Lagoas era uma promessa em termos de localização ao figurar como um Eldorado com perspectivas a um futuro grandioso, com amplas possibilidades de crescimento. Este é o viés que adotamos nessa dissertação: Três Lagoas, em muitos textos sul-mato-grossenses, delineia-se como o “término do Estado”; aqui, ao adotarmos a perspectiva de seu surgimento a partir do traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, qualificamo-la como a localidade inaugural do Estado, a “Cidade Portal” que principiaria Mato Grosso a quem ali se dirigisse vindo de um Estado em avançado processo civilizatório como o de São Paulo. Assim, com fim de recapitulação, elencaremos os motivos pelos quais acreditamos que o povoado das três lagoas tinha o potencial para ser o portal de ocupação do Estado pela CEFNOB, pontos que fariam com que esta fosse a paragem certa para a implantação de uma cidade que se desenvolvesse ao toque da ferrovia:

- Sita à beira da divisa de São Paulo e figurando como ponto de passagem obrigatório ao oeste do país é a primeira localidade do sul de Mato Grosso tocada pelos trilhos da CEFNOB; tal localidade poderia trazer para o sul do Estado uma importância urbana até então inexistente;

⁵¹ Frisa-se que o discurso de que Mato Grosso seria um Estado atrasado e de que a ferrovia traria o “desenvolvimento” e a “civilização” àquele espaço é a expressão elaborada na época tanto pelos dirigentes do país, quanto pela ferrovia, pelos engenheiros, pela elite latifundiária, etc., não cabendo a nós tal fala.

- O rio Paraná, que margeia o espaço, possuía grandes capacidades energéticas. Capacidades que poderiam vir a ser utilizadas ao se prever, mesmo que para muito tempo adiante, uma hidrelétrica. Apenas em caráter especulativo, a localidade, ou melhor, a cidade que ali se desenvolveria, poderia viabilizar uma futura grande usina;
- Três Lagoas poderia ser um ponto importante para a ferrovia da CEFNOB no Estado;
- Ademais, o povoado tinha facilidades de comunicação com a Colônia Militar de Itapura e, desta, com o ramal de Araçatuba, o que favorecia as trocas comerciais;
- Três Lagoas seria o ponto de saída de toda a produção a ser exportada ou importada ao Estado, visto que invertia para o lado leste a antiga relação comercial que acontecia entre o Mato Grosso e países como o Paraguai, a Bolívia, Uruguai e Argentina;
- Além disso, havia a possibilidade de suas terras serem as primeiras mato-grossenses a receberem as lavouras de café;
- O fato de não haver, até 1926, uma ponte sobre o rio Paraná obrigava os viajantes a pernoitarem na localidade, o que aumentava o movimento econômico local, forçando gastos no comércio e serviços.

Desta maneira, o potencial espaço-territorial, aliado às ambições de engenheiros, governantes e da própria ferrovia de trazer o desenvolvimento, a colonização e o progresso a paragens tão longínquas resultou, em 1911, no Projeto Urbano para Três Lagoas – a “Planta da Futura Cidade de Trez Lagôas” –, o projeto para uma “Cidade Portal” elaborado pela “Empresa Constructora Machado de Mello”, ao que parece, sob as incumbências do próprio engenheiro Joaquim Machado de Mello. Irrompia uma “metrópole” estratégica e inovadoramente implantada e **projetada**, que se apresentaria a quem ali se dirigisse como um núcleo intelectual e político que expressaria modernidade científica e progresso tecnológico.

Por esses motivos considera-se que havia no meio atuante uma certa consciência da importância estratégica daquele vilarejo para o Estado de Mato Grosso, visto que inaugurava-se a partir dela uma nova relação com o restante do país. Isto em tal grau que no ano de 1911, elaborou-se um Plano Urbanístico para a localidade. Salienta-se, assim, a magnitude da elaboração de um Projeto Urbano,

tridimensional, constituído de malha viária e edificações, ao invés dos arruamentos que caracterizavam as ocupações do Oeste Paulista, compostos unicamente de um traçado urbano bidimensional, como vinha sendo implantado até então por onde a ferrovia avançava.

A análise desse projeto urbano é a competência deste subcapítulo. Tentaremos compreendê-lo na perspectiva de avaliar de que maneira ele representa os interesses da ferrovia e dos engenheiros planejadores na criação de uma cidade moderna – com claras preocupações estéticas, funcionais e formais – interesses que refletem algumas propostas para cidades novas as quais estavam à face das discussões da virada do século. Aqui discorreremos sobre o contexto dos projetos urbanos da virada do século XIX para o XX, inscritos numa história sociocultural e urbana sobre a importação de modelos ideais franceses, assunto abordado por Heliana Angotti Salgueiro no livro *Cidades Capitais do Século XIX* (2001), e também no texto *Revisando Haussmann* (1995). Temos o intuito de comparar o projeto para a futura Três Lagoas a alguns pontos dos projetos para as cidades de Belo Horizonte (MG) e La Plata, capital da então Província da Argentina. No entanto, enfatizamos que este trabalho é sobre a dita cidade mato-grossense, projeto sobre o qual nos debruçaremos com afinco; os demais projetos entram apenas para realçar o discurso de elaboração e ilustrar as similitudes entre eles, já que estão inseridos no mesmo contexto. Assim, para já alertar o leitor, nas laudas que se seguem, Belo Horizonte e La Plata serão citadas apenas para exemplificar uma certa analogia entre elas e os pormenores observados na planta para Três Lagoas.

Neste contexto, o Projeto Urbano para Três Lagoas se insere no primeiro período do Urbanismo analisado por Leme (1999) (1893-1930), na temática central dos planos e das intervenções urbanas que consagraram o ideal de controle do homem sobre a natureza. Nesse período, de acordo com Silva (2010), somente os detentores do saber técnico, ao fazerem uso da prática e do discurso poderiam aplicar uma mudança estrutural na sociedade. O culto à engenharia tinha em mira a criação de uma sociedade industrial universal, cujos empreendimentos a serem realizados durante o século XIX – canais, estradas de ferro, navegação e financiamento de diferentes obras, inclusive de remodelação urbana –, visavam apresentar ao mundo e à burguesia uma imagem progressista, livre dos entraves impostos pelo antigo sistema vigente, capaz de acompanhar o movimento geral da sociedade ocidental (CASTRO, 1993).

Assim, de acordo com Salgueiro (2001, p. 136), a partir de meados do século XIX, engenheiros e médicos reformadores (e não só eles, como vimos anteriormente), impulsionados pelo mito do progresso, partilhavam o desejo universal de **modernizar as cidades**. Nesse momento, tomavam a consciência própria do tempo, de que era preciso romper com o passado e fazer transformações como as que ocorriam por toda parte, adotando medidas modernas de urbanismo como aquelas que vinham sendo realizadas pelos países do “mundo civilizado” (SALGUEIRO, 2001, p. 136). As referências eram as grandes reformas das cidades europeias, em especial Paris e Viena, no século XIX, quando a ênfase estava na técnica e a estética era presente em alguns projetos, sobretudo naqueles para as áreas centrais da cidade (LEME, 1999).

Na França, em Paris, particularmente, a necessidade do Estado era a reorganização do território, apoiando-se, portanto, na crença de que a arquitetura e o urbanismo eram dois instrumentos poderosos de reforma social (SALGUEIRO, 2001). Assim, segundo esta autora (2001), foram as transformações empreendidas em Paris entre os anos de 1853 e 1870, sob a liderança do Barão de Haussmann, na época prefeito da cidade, a origem de um modelo. As realizações de Haussmann em Paris constituem, de acordo com Benévolo (2001), o protótipo da urbanística neoconservadora, transformada em praxe comum de todas as cidades europeias e com a qual relaciona-se uma série de iniciativas na França e em outras partes, orientadas da mesma maneira. Era um modelo a ser difundido e exportado, como trata Salgueiro (2001, p. 21), tendo em vista a “supremacia” e a “universalidade” da “nova Paris” haussmanniana: “a capital da Europa, o centro do mundo inteiro, a metrópole moderna da civilização”.

Incidindo fundamentalmente no casco velho da cidade, as transformações que culminaram na criação de um modelo que a Europa, via França, criou, implantou e exportou (SALGUEIRO, 2001, p. 10), intervíram, basicamente, no tecido urbano com assento num modelo funcional de cidade (PINHEIRO, 2011). Previam renovações com novos traçados, reestruturação fundiária, construção de infraestrutura, equipamentos e espaços livres e obedeciam a um triplo objetivo: circulação, salubridade e embelezamento (LAMAS, 2004). “Haussmann considera as questões da grande cidade como problemas técnicos, cujos pontos essenciais são sanear, transportar e equipar. A estrutura urbana adapta-se para receber os novos equipamentos, e Haussmann apoia-se nos engenheiros para realizar sua proposta” (PINHEIRO, 2011, p. 78). Ele reordena os serviços técnicos segundo critérios

modernos, chamando para dirigi-los alguns engenheiros de primeira linha (BENÉVOLO, 2001, p. 98)

É Pinheiro (2011, p. 69) quem indaga: “Finalmente, existe um modelo haussmanniano? Se existe, supõe-se que se componha de ideias gerais, de métodos e ações específicas e que haja a possibilidade de sua exportação”. E ela mesma responde:

Hausmannização é uma expressão que comporta diversas acepções. Originalmente, refere-se às intervenções realizadas em Paris, no Segundo Império, por ordem de Napoleão III e sob a direção de seu prefeito, Haussmann. Entretanto, mesmo mantendo seu sentido original, o uso dessa expressão expande-se, para referir-se a uma *forma de atuação, um estilo urbano, um episódio histórico, um modelo de intervenção urbana numa cidade*, inclusive, em momento anterior, às reformas parisienses (PINHEIRO, 2011, p. 67. Grifo da autora).

As mesmas indagações são feitas por Salgueiro (2011):

Qual a natureza, funções, ingredientes e eficácia de um modelo urbano, como aquele associado ao nome do Barão Haussmann e à Paris do Segundo Império? E, além dos condicionantes históricos do modelo, que propriedades não específicas tinha ele, que o tornaram de absorção quase imediata em várias cidades, não só da Europa, mas também além Atlântico? (SALGUEIRO, 2001, p. 9).

Segundo Pinheiro (2011, p. 83), a imagem estereotipada de Paris é a haussmanniana, pois quando se pensa em Paris, a imagem que vem à tona é a de uma cidade com grandes eixos, belas perspectivas e grandes cruzamentos em estrela. Para ela (2011), algumas cidades tem a capacidade de converterem-se em exemplo e passarem a influenciar outras, que as tomam como modelo a ser seguido. É o caso da Paris do século XIX, um exemplo de modernidade que, diferente das outras urbes por ser a primeira que passa pelas intensas reformas que a adapta às novas condições econômicas e sociais a que vinha sendo submetida a sociedade europeia, constrói um novo espaço urbano, mais compatível com os novos tempos e com a nova sociedade burguesa (PINHEIRO, 2011).

Eloísa Pinheiro ainda aborda que é o leitor quem buscará inferir o método e os princípios gerais adotados por Haussmann na organização ou reorganização do espaço urbano que culminaram na sua transformação enquanto método que influenciou muitas capitais europeias e fora da Europa. Ainda expõe suas ideias e

preferências sobre a expressão “tipo haussmanniano”, que se idealiza, ao invés de um “modelo haussmanniano”, que se reproduz, já que devemos considerar as especificidades das operações a serem realizadas (PINHEIRO, 2011, p. 84)

Paris, sabe-se, assumiu definitivamente seu “destino” e sua imagem de cidade capital nesse século de cosmopolitismo, sendo palco, após a Revolução, de políticas sucessivas de obras de novo urbanismo e nova arquitetura, que culminariam, sob Napoleão III, com a haussmannização, capaz de transformá-la no grande modelo ideal, cujo alcance se estendeu na longa duração (SALGUEIRO, 2001, p. 23).

É neste ínterim, também, que Heliana Angotti Salgueiro (2011) propõe uma discussão acerca da problemática das “cidades capitais” e da circulação, migração e apropriação dos modelos urbanísticos elaborados no século XIX na Europa, especialmente o haussmanniano. De acordo com suas ideias, o modelo haussmanniano marca o surgimento da concepção utilitária de cidade, e a flexibilidade desse modelo é um dos fatores que lhe facilitaram a exportabilidade. Independentemente do caso, o que a autora (2001, p. 14-15) concluiu foi que a produção do espaço é social e a forma é um dos componentes dessa produção e, por isso as tentativas de homogeneização estética nas importações do modelo.

Assim como Pinheiro, Salgueiro (2001) enuncia que há distâncias consideráveis entre os modelos importados da Paris haussmanniana e as metrópoles contemporâneas importadoras do modelo, ainda mais as do terceiro mundo. Também para ela (2001, p. 20) cabe ao leitor fazer o exercício comparativo que busca outras trajetórias na multiplicidade de espaços e tempo da história urbana: “Todo modelo pressupõe essa dinâmica da invenção ou adaptação sobre a reprodução. A apropriação, sendo uma resposta conjuntural e parcial, faz com o resultado não seja o mesmo, de um caso a outro” (SALGUEIRO, 2001, p. 31). Assim, para ela, a importação/exportação de modelos “supõe uma reflexão atenta às modalidades e aos graus diversos de apropriação em cada país, especialmente no caso do modelo haussmanniano” (SALGUEIRO, 2001, p. 23), pois a disjunção cronológica dos modelos não significa se tratar de um “fenômeno tardio”, já que as estruturas temporais e as condições de possibilidade históricas variam (SALGUEIRO, 2001, p. 28).

importante é a reflexão de que as apropriações não apresentam o mesmo nível, ritmo e evolução, reescrevendo-se no tempo próprio de cada cidade, no cenário particular de uma modernidade que se impõe mas que é, ao mesmo tempo, almejada e acolhida, modernidade que se diversifica historicamente, embora conservando pontos comuns inscritos em sedimentação longa e complexa (SALGUEIRO, 2001, p. 26).

Além disso, para Benévolo (2001, p. 115), as reordenações urbanísticas feitas em imitação à Paris são muito inferiores ao modelo, já que o plano de Haussmann é importante, sobretudo, pela coerência e integridade com que foi executado e que nenhuma outra tentativa reproduziria o encontro de circunstâncias favoráveis que permitiu a ação simultânea em muito setores, conservando a direção a ser seguida. Para este autor (2001), é por isso que quase todos os planos que tentaram importar o modelo parisiense foram abandonados pela metade, arruinando as cidades antigas sem que no lugar delas tenha se obtido cidades modernas.

Não se pode, porém, esquecer que embora o olhar sempre recaia, na maioria das vezes, sobre Paris, visto ter sido a primeira, não devemos deixar de atentar-nos sobre os exemplos criados a partir dela e que muito contribuem para o entendimento do contexto da importação de modelos urbanos. É o caso das cidades italianas apontadas por Benévolo (2001, p. 113), as quais abriram uma linha reta entre o centro da urbe e a estação ferroviária, que era um elemento novo no século XIX: Vila Nazionale em Roma, Via Indipendenza em Bolonha, a rua de Nápoles, Via Roma em Turim. Foram experiências urbanísticas que, influenciadas pelos trabalhos de Haussmann, muito tem a ver com o plano para Três Lagoas, mas que ficam em segundo plano no estudo apresentado já que o discurso aqui elaborado paira, primordialmente, sobre as cidades capitais, sendo Paris, o “exemplo mãe”.

Salgueiro (2001) ainda expõe acerca do cosmopolitismo dos modelos independentemente do nível de apropriação dos mesmos e de suas possibilidades de materialização. Assim, o ideário da “Cidade Capital” exposto por ela no livro em questão, insere-se numa história cultural sem fronteiras, na qual descansa a busca de racionalidade técnica e construtiva pelos engenheiros e arquitetos e a difusão dos modelos urbanísticos e arquiteturais do século XIX. Nessa história cultural do urbano as trajetórias individuais de pensamento e a ação profissional dos atores sociais

envolvidos devem ser consideradas para as reflexões sobre as situações urbanas similares, seus modelos e a circulação de representações⁵².

Para Salgueiro (2001, p. 21) a Cidade Capital “pode ser tomada, incontestavelmente, como a capital do mundo”. Seria, na realidade, uma capital no sentido de área que exerce uma influência política, econômica e mercadológica sobre outras e que importou modelos urbanos. Segundo a autora, “planejar a cidade (especialmente a cidade capital), assim, é tanto planejar o território, quanto *planejar a sociedade*” (SALGUEIRO, 2001, p. 10. Grifo da autora). Portanto, além das funções governamentais, fiscais e judiciárias, o conceito de cidade capital apoia-se em representações que se constroem ao assumirem-se como centros de informação e difusão cultural, destacando-se na educação e oferecendo possibilidades de consumo e lazer.

Paris será a capital, a metrópole intelectual e espiritual da sociedade internacional, lugar onde a Humanidade toma consciência de si própria. Da mesma forma, toda região ou nacionalidade deve se organizar em torno de uma grande cidade principal, lugar de trocas, de circulação dos sentidos, verdadeiro cérebro desse corpo que é o território ou a região; o *chef-lieu* será uma grande cidade que permitirá igualmente a comunicação com outras cidades, outras regiões e nações (GRANGE, 1996, p. 77-78. Apud. SALGUEIRO, 2001, p. 26).

À vista disso, foram criados inúmeros planos os quais, adotando a França como expoente, apropriaram-se de modelos urbanos “ideais” que foram transferidos para o mundo inteiro. Tais modelos, importados para além das fronteiras dos mais diversos países, embora apresentem características semelhantes como a quadrícula, foram feitos cada qual a sua maneira, visto se diferirem no período de elaboração, na posição geográfica, na topografia e na origem (SALGUEIRO, 2001).

Acreditamos ser esse o caso do plano desenhado pela CEFNOB e pela Construtora Machado de Mello para Três Lagoas: um projeto urbano para a implantação de uma cidade capital, moderna, nó de comunicação com outras cidades, regiões e nações. Capital no sentido de que atuaria como agente de polarização, se tornando articuladora política, cultural, social, econômica e mercadológica sobre outras. Essa reflexão é pertinente à região mato-grossense, cujas cidades eram muito

⁵² Foi por esse motivo que nos alongamos na biografia de Joaquim Machado de Mello. Ele, ao que parece, era quem estava à frente da Construtora Machado de Mello no ano de 1911, ano de elaboração do Projeto Urbano o qual nos aprofundaremos neste subcapítulo.

distantes entre si. Assim, levantamos a hipótese de que Três Lagoas seria capaz de polarizar interesses tanto da região mato-grossense, quanto do oeste de São Paulo, se portando, mesmo em região fronteiriça, como uma centralidade capaz de formar um plano de circulação e de transporte, facilitando o comércio e o abastecimento de produtos, no intuito de integrar a localidade – futura capital – à uma rede global de comunicações (SALGUEIRO, 2001, p. 148).

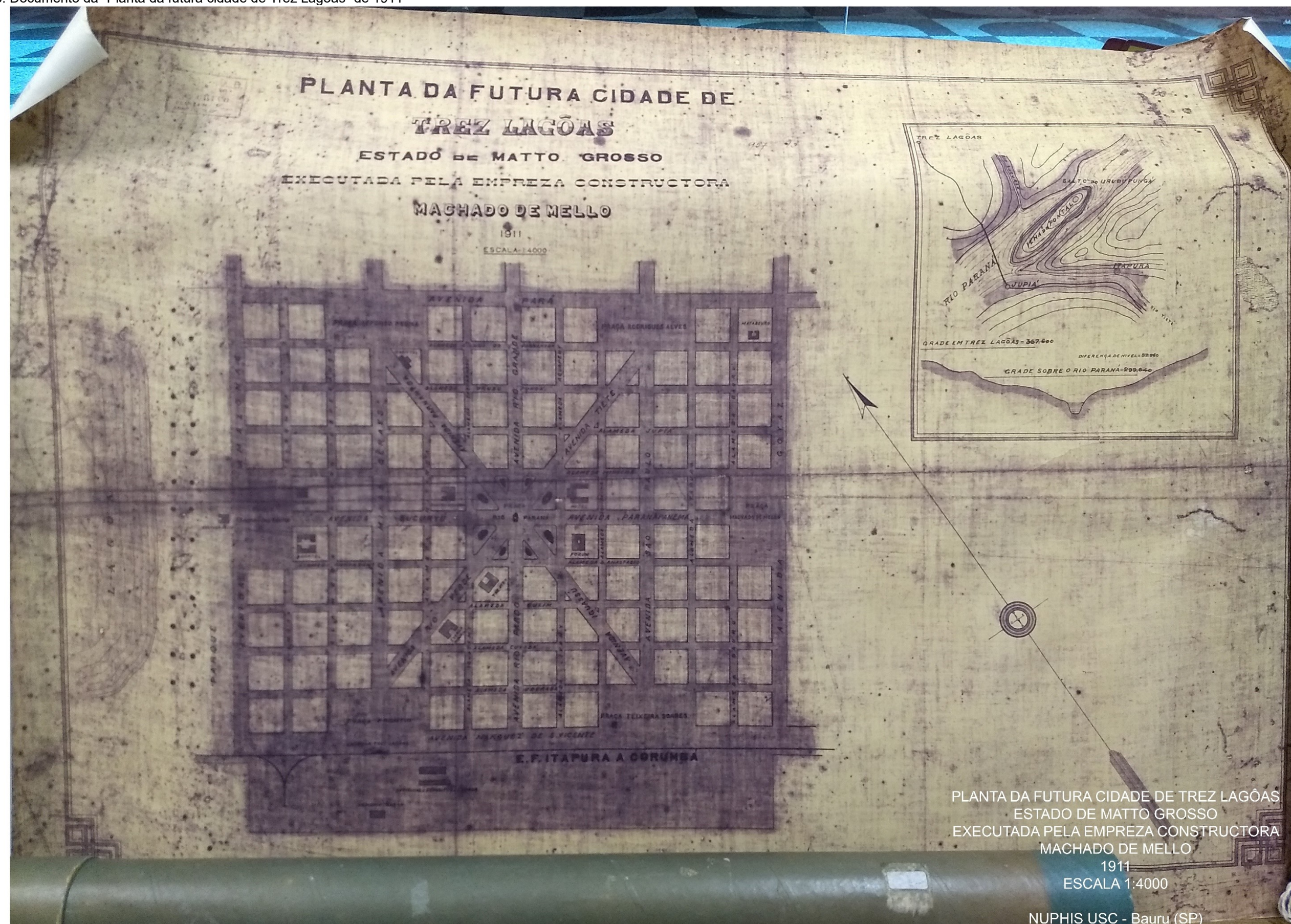
É, também, o caso dos projetos urbanos para as cidades de Belo Horizonte (MG) e La Plata, na Argentina – planos com características extremamente semelhantes entre si e ao projeto de Três Lagoas (embora este em uma escala reduzida) com relação “às *acepções de racionalidade e racionalismo*”, à “história da profissão de engenheiros”, à “epistemologia dos saberes técnicos e às formas de organização e planificação do território e das cidades pelas infra-estruturas de transporte e implantação de outros equipamentos” (SALGUEIRO, 2001, p. 27. Grifo da autora).

Assim, passaremos agora a adentrar a caracterização do Plano Urbanístico para a futura cidade, mas antes fazemos uma analogia ao livro *As Cidades Invisíveis* de Ítalo Calvino (2003). Nesta obra o viajante veneziano Marco Polo narra ao Imperador Kublai Kahn as cidades que visitou quando de suas andanças pelo Império Mongol. Polo descreve detalhadamente as 55 cidades que percorreu – as Cidades Invisíveis. Aqui, ao descrevermos o Projeto Urbano para Três Lagoas, que não veio a ser implantado em sua plena concepção, como veremos, também narramos uma cidade invisível que cabe ao leitor imaginar. Ela existe sim, enquanto plano. No entanto, é uma cidade invisível enquanto projeto que não saiu do papel.

Devemos, pois, concordar com o personagem viajante quanto ele diz: “Você sabe melhor do que ninguém, sábio Kublai, que jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve” (CALVINO, 2003, p. 27). Assim, não se deve confundir o discurso de elaboração de uma cidade capital – discurso esse que montamos neste trabalho –, o mesmo que coabita com o de uma cidade progressista como foi o de quando formularam o Projeto Urbano para Três Lagoas, com o discurso de uma cidade real. A cidade real nem chegou a existir, já que o projeto proposto não foi inteiramente executado. Desta maneira, sejam quais fossem as ambições que os engenheiros planejadores tinham para aquela “Futura Cidade”, e que tentamos esmiuçar neste trabalho, falharam.

O documento sobre o qual nos debruçaremos a partir de agora foi encontrado no Núcleo de Pesquisa Histórica (NUPHIS) da Universidade do Sagrado Coração (USC) em Bauru no acervo do cadastro imobiliário físico e constava de duas plantas (dois documentos) em cópias heliográficas. Ambas são compostas pela **“Planta da Futura Cidade de Trez Lagôas”** no **“Estado de Matto Grosso”**, no entanto, uma delas tem sua visibilidade comprometida já que o desenho estava muito fraco. Ambas possuem exatamente o mesmo conteúdo, diferenciando-se apenas pelo fato de que, no documento cujo desenho estava fraco a lagoa não aparecia. Por esse motivo, a **“Planta da futura cidade de Trez Lagôas”** que será por nós analisada é a com o exemplar da lagoa (Figura 43), já que é este elemento que nos permite georreferenciar o traçado proposto. O documento traz as seguintes inscrições: **“Planta da futura cidade de Trez Lagôas”**, no **“Estado de Matto Grosso”**, **“Executada pela Empreza Constructora Machado de Mello”**, no ano de **“1911”**, com **“Escala 1:4000”**.

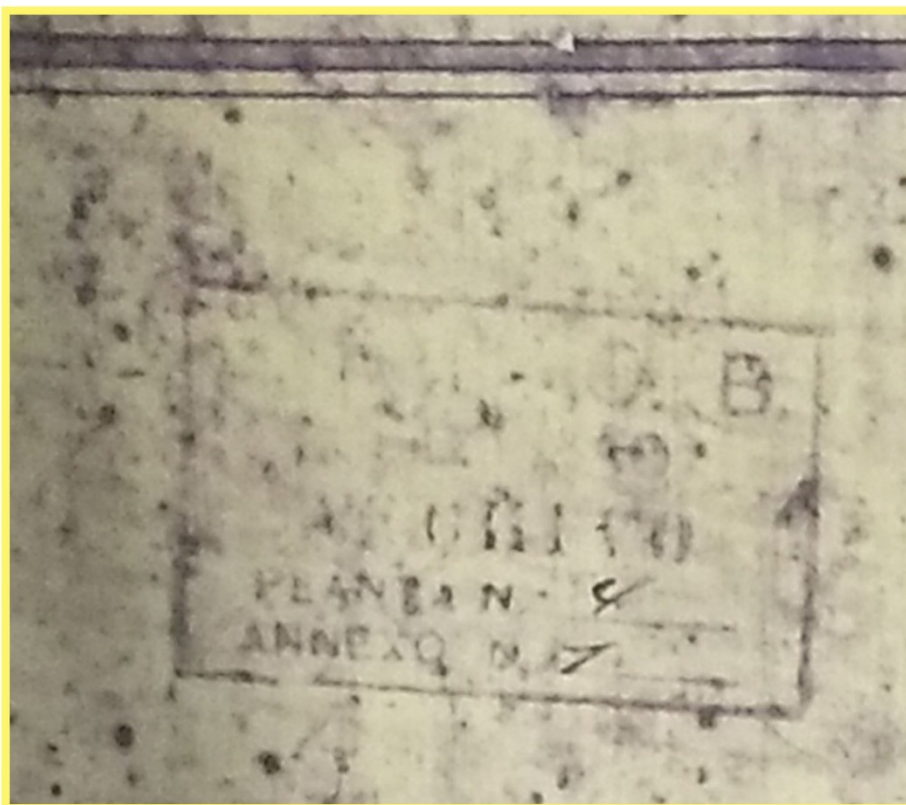
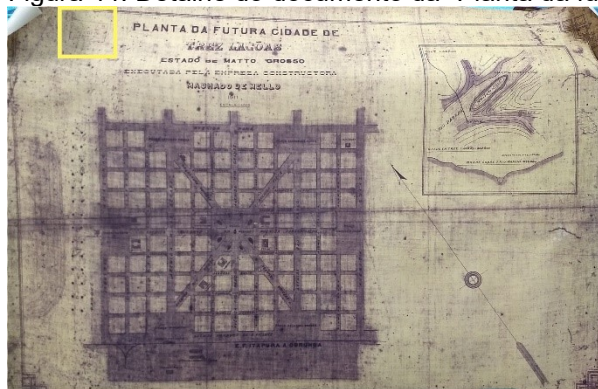
Figura 43: Documento da “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” de 1911



Fonte: Acervo do NUPHIS/USC, editado pela autora (2019).

No canto superior esquerdo do documento há um carimbo cujos dizeres são quase imperceptíveis – conseguimos enxergar apenas as letras “O.B.”, mas acreditamos se tratar de um carimbo com a sigla “E.F.N.O.B”, “Planta nº 4”, “Anexo 7”, como se pode perceber pelo detalhe da figura 44.

Figura 44: Detalhe do documento da “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” de 1911



Fonte: Acervo do NUPHIS/USC, editado pela autora (2019).

Desta maneira, independentemente de quem foi o planejador/projetista que elaborou o projeto, sabemos que ele comungava interesses com a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e também com a “Empresa Constructora Machado de Mello”, executora da planta. O planejador, ao formular o projeto tomando para si a sentença republicana de avanço e o desejo de criar uma cidade

contemporânea, deixou-nos um desenho urbano a ser lido cujo discurso é elaborado neste trabalho sob o viés do Urbanismo e da Arquitetura. Salienta-se o fato de que não se localizou nos arquivos pesquisados um memorial descritivo do projeto que pudesse narrar maiores informações a respeito do mesmo. No entanto, conforme já explicitado, pretende-se descrevê-lo de acordo com interpretações especulativas e não enquanto espacialidade concretizada.

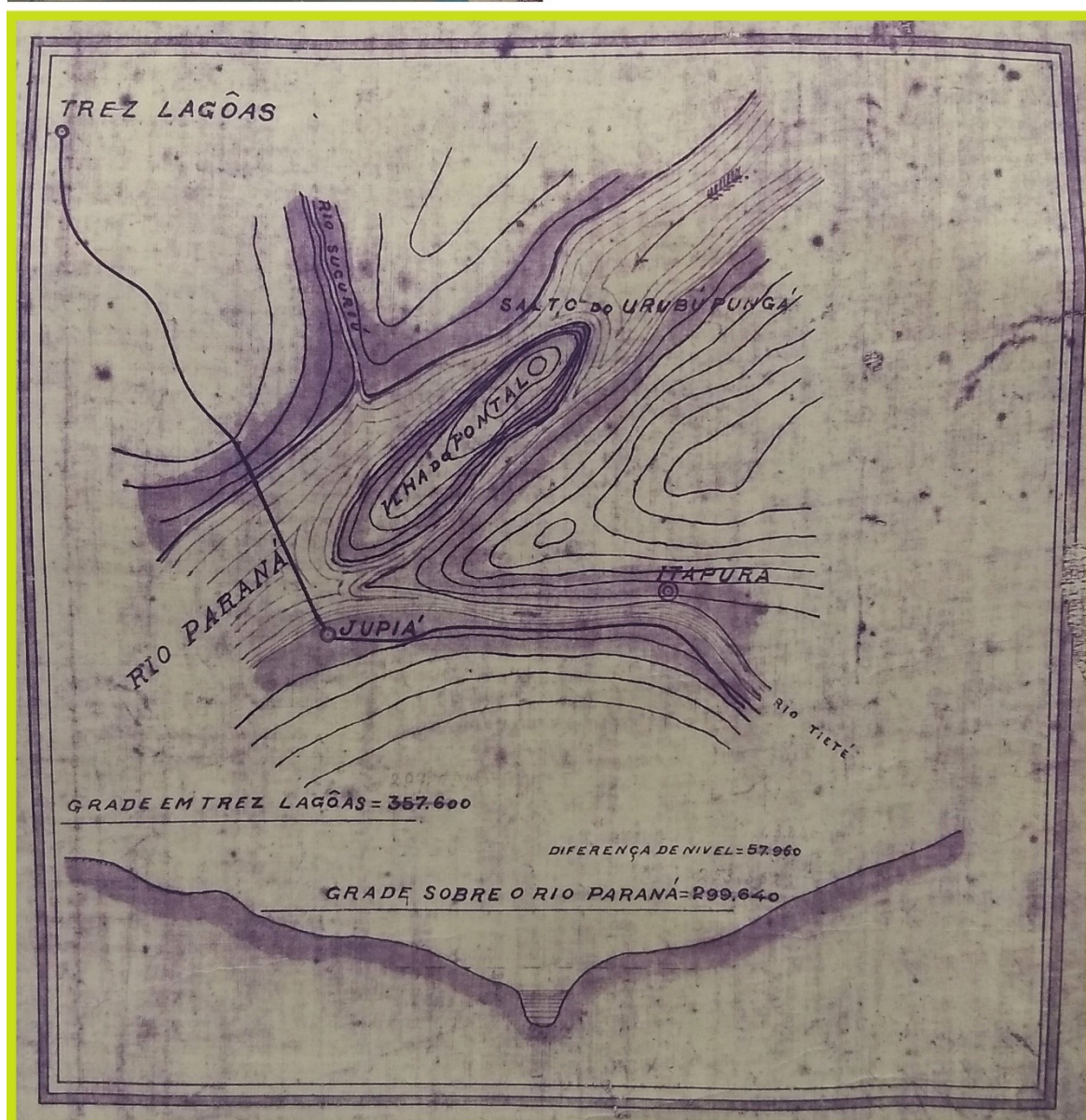
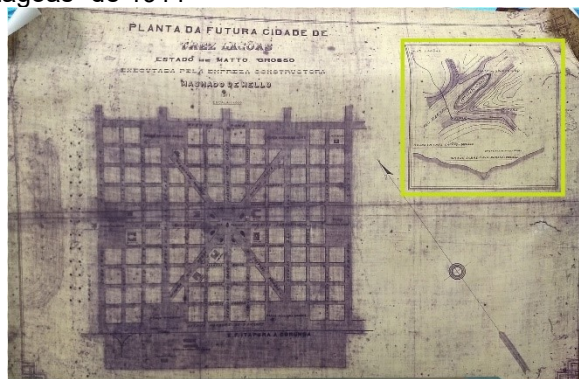
O nome de seu idealizador não está claro no exemplar estudado, já que este não é assinado; acredita-se, em contrapartida, que o Engenheiro Joaquim Machado de Mello, de onde vem o nome da construtora citada nos dizeres da planta, tenha tido uma relevância senão primordial, de grande mérito para o feito, já que estava à frente do empreendimento. Anunciamos, desse modo, nossa tendência a adotá-lo como o responsável pelo plano. Foi por esse motivo que nos alongamos na biografia de Joaquim Machado de Mello, formado em Gand, uma escola com forte influência francesa. Ele, ao que parece, era quem estava à frente da Construtora Machado de Mello no ano de 1911, ano de elaboração do Projeto Urbano em questão.

Assim, cobertos pelas vestes do “progresso e do desenvolvimento”, os engenheiros à frente da CEFNOB, em comunhão de interesses com a Construtora Machado de Mello, formularam o projeto para a “futura cidade”. Portanto, o projeto para Três Lagoas não partiu do Estado, como foi o caso de Belo Horizonte, cidade capital criada por decreto (SALGUEIRO, 2001). Nasceu, antes, da iniciativa privada, em um momento que a ferrovia era parcela do capital privado, fato explicado pelas razões de a República ser adepta do Liberalismo econômico, como trabalhamos em itens anteriores.

Além dos dizeres, o documento consta de um primeiro desenho, um Projeto Urbano para uma cidade especial que previa, além da malha urbana com fins específicos, edificações públicas e privadas, praças, parques, etc., demonstrando um cuidado particular no seu planejamento. Ademais, ao lado esquerdo da planta há um segundo desenho, menor, que representa, em planta e em corte, a passagem da ferrovia sobre o “rio Paraná” no “Salto do Urubupungá”, formador da “Ilha do Pontal”. Mostra também, partes dos rios Tietê e Sucuriú, que desaguam no grande Paraná. Além disso, a figura indica o “grade” do curso d’água e o percurso da linha férrea entre Itapura, Jupiá e Três Lagoas. Traz a informação, também, da diferença de nível a ser vencida pela travessia do rio Paraná: 57.960 metros, sendo o grade em Três Lagoas

de 367.600 e sobre o rio Paraná 299.640, como se pode perceber pela imagem da figura 45. Neste desenho não há indicação de escala gráfica ou numérica.

Figura 45: Detalhe da passagem do rio Paraná do documento da “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” de 1911



Fonte: Acervo do NUPHIS/USC, editado pela autora (2019).

Uma das especulações pela qual é acreditado esse desenho menor constar no documento do Projeto para a “futura cidade” é a maneira como se acessaria essa localidade, o que reitera os pontos elencados acima: seria a cidade portal, pois o que importava era o caminho da estrada de ferro vinda de São Paulo; enunciaria, mesmo que para o futuro, uma possível utilização da queda d’água do Salto de Urubupungá; e poderia, ainda, destacar a grandiosidade da necessidade de construção de uma futura ponte – uma obra de arte na travessia do Paraná. Afinal, quais outros motivos trariam esse desenho ao lado do Projeto se não para valorizá-lo ainda mais?

Outrossim, o engenheiro planejador tirou vantagem de um segundo ponto para engrandecer o plano: a paisagem natural. A natureza circundante foi um fator determinante na concepção do Projeto Urbano sob o olhar de quem o elaborou. Ela influenciou não só o desenho – o traçado ordenado e regular – como sua implantação e também as futuras expansões urbanas – características típicas da necessidade de se implementar um controle socioambiental no projeto, como nos modelos importados.

O rio Paraná, grandioso por suas quedas d’águas, a sudoeste de orientação solar, está localizado a menos de dez quilômetros do local para onde o plano fora traçado. A noroeste, uma das lagoas, a maior das três, não só limita a possibilidade de crescimento urbano, como dá nome ao projeto, sendo um elemento natural fortemente abraçado pelo planejador, conforme explicaremos mais a frente, embora possa parecer meio de lado no desenho. O próprio nome escolhido à futura cidade – “Trez Lagôas” –, era um forte demonstrativo das condições naturais de salubridade do terreno, o que reforçava a boa escolha para o assentamento humano: a existência abundante de água potável pela proximidade com os rios Paraná e Sucuriú e pelas lagoas; a declividade dos solos que permitiria o escoamento das águas pluviais; os campos limpos, ou seja, boas qualidades quanto ao panorama, à luminosidade e à aeração, o que favorecia as condições sanitárias e higiênicas da localidade já que a massa vegetal poderia ser considerada “barreira” a essas conveniências tanto almejadas.

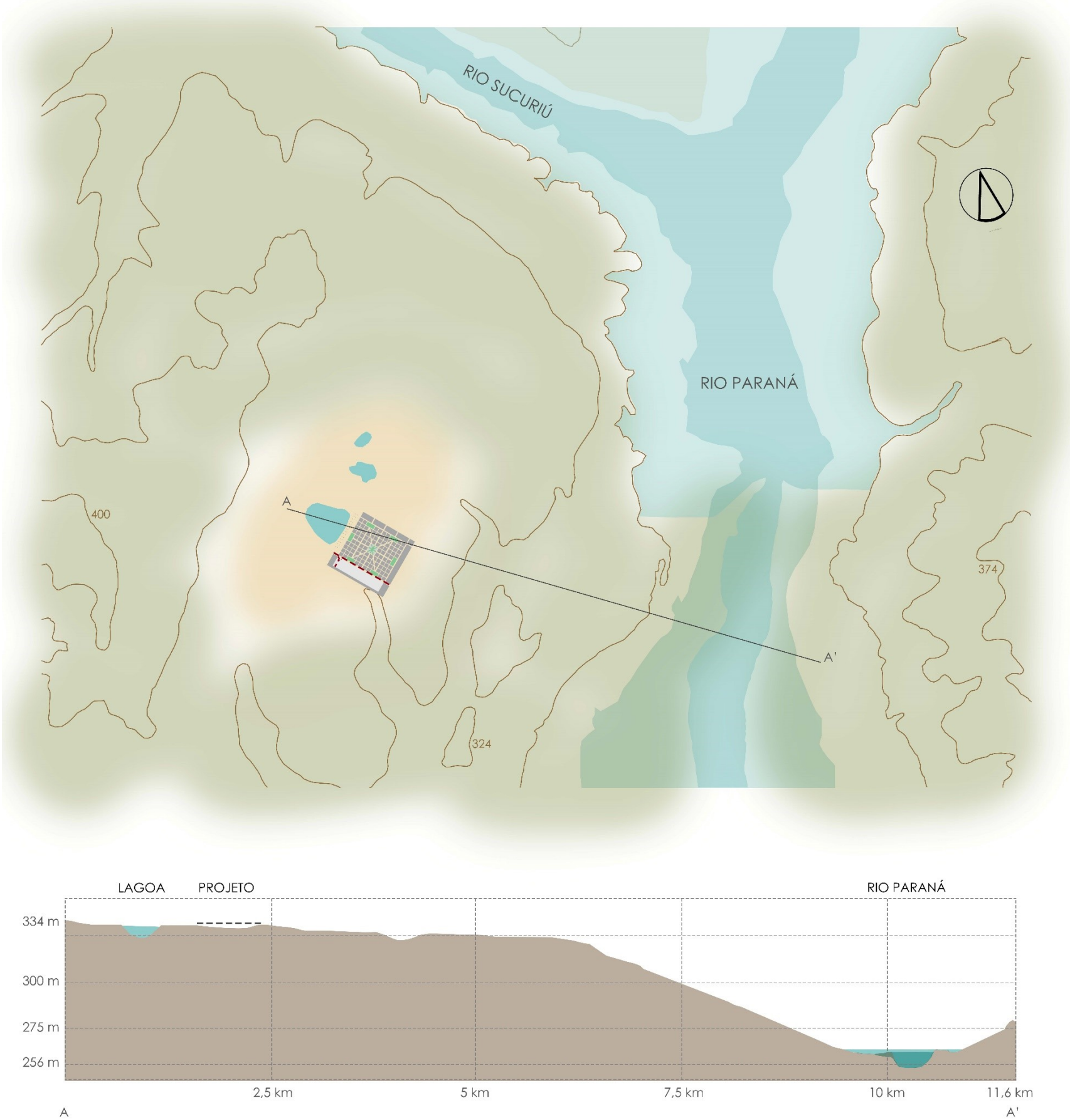
Assim ocorrera, também, com Belo Horizonte localidade “cujo nome, por si só, já é uma imagem” (SALGUEIRO, 2001, p. 152). Segundo a mesma autora (2001, p. 145), saneamento e embelezamento eram evocados juntos no discurso racionalista sobre as cidades capitais e analisados por meio dos escritos dos higienistas franceses, pois que as melhorias de higiene são trazidas pelas condições do sítio,

pelos recursos naturais e, também, pela distribuição dos equipamentos no espaço urbano, como veremos adiante.

O aproveitamento da paisagem natural, no qual grande destaque é dado às lagoas, é bastante louvável. Muitos casos similares desprezam rios ou córregos que margeariam os projetos urbanos, sendo vistos apenas de forma funcionalista como condutores do descarrego das águas servidas ou sendo praticamente desconsiderados na implantação da cidade, voltados aos fundos de lotes (GHIRARDELLO, 2007). É a existência da lagoa no projeto para a “futura cidade” que nos permite o georreferenciamento do traçado na paisagem; somente em virtude da lagoa pudemos “implantar” o traçado no terreno original (Figura 46). A nordeste e sudeste os amplos campos limpos mato-grossenses permitiriam o livre desenvolvimento da malha, mesmo porque o traçado quadriculado facilitava essa expansão principalmente quando implantado sobre solo plano; dessa maneira, caso não houvessem empecilhos, a malha poderia se multiplicar *ad infinitum*. A topografia, extremamente aplainada e sem qualquer elemento natural marcante ou mais relevante a não ser as lagoas, permitia que o planejador trabalhasse livremente o modelo adotado como o traçado.

Observa-se, em contrapartida, que a topografia de Minas Gerais não apresenta nenhum local plano para a nova capital, mas Salgueiro (2001, p. 153) aponta que a palavra “topografia” aparece alguns pares de vezes nas páginas do relatório apresentado para a escolha do sítio. Assim, a autora (2001) não endossa as afirmações presentes na historiografia de que a planta de Belo Horizonte não leva em conta a configuração do sítio, embora seja nítido que o traçado quadriculado cortado por diagonais não é a melhor resposta a um terreno relativamente acidentado como o de Belo Horizonte para onde os formatos dos quarteirões e as vias deveriam acompanhar as curvas de nível. Dessa maneira, uma das evidentes diferenças entre a capital mineira e Três Lagoas é que se há uma localidade que condiz bem com o traçado reticulado, certamente trata-se do espaço das três lagoas por conta de ser uma grande planície; ali se aliam topografia, terreno e desenho em quadrícula.

Figura 46: Georreferenciamento da “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” de 1911 ao terreno original



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

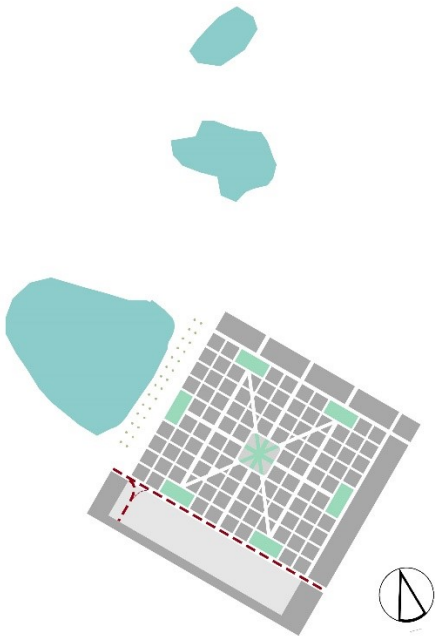


Ilustração baseada na Carta Topográfica de Três Lagoas elaborada pelo Exército brasileiro (s.d.) com o georreferenciamento da “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” de 1911. A carta faz parte do acervo do IHGMS - Campo Grande (MS). Sem escala.

Inserção da malha do Projeto em Imagem atual do Google Earth (2019), editada pela autora (2019). Sem escala.

Perfil topográfico baseado em perfil gerado pelo Google Earth (2019). Sem escala.

O modelo adotado como traçado é um desenho regular e simétrico que, dentro de um conceito clássico de Urbanismo, contém um eixo central e radial, porém adiciona diversas preocupações típicas das cidades do século XIX, dentre elas as do modelo haussmanniano: a circulação, o zoneamento, a salubridade, o sistema de áreas verdes (LAMAS, 2004) e a própria estrada de ferro. Um dos pontos de partida para todo o projeto, o traçado da linha férrea da CEFNOB, já existia e cortava a localidade, tendo em vista que a ferrovia, como vimos, chega ao Estado mato-grossense em 1910 e o documento é elaborado em 1911. Assim, certamente a pequena estação e o percurso dos trilhos tiveram um peso inquestionável frente ao resto da gleba “vazia”.

De acordo com Ghirardello (1992, p. 21), após o período colonial, durante o século XIX, lentamente com o Império e depois radicalmente com a República, a ortogonalidade vai começar a vigorar, pois os pressupostos econômicos, políticos e sociais definidores do espaço se alteraram. Nesse momento, intervenções urbanas em várias cidades, tanto na América, como em Belo Horizonte (MG) e La Plata, quanto na Europa, como nos casos de Paris e Barcelona, têm sua origem num ato criador *ex-nihilo*, ou seja, “ex-novo” (ARRAIS, 2009). Para uma cidade criada “ex-novo”, a retícula unida às ortogonais parecia bastante inovadora para o momento histórico que o país vivia (GHIRARDELLO, 2007). Assim, segundo ele (2007), tentava-se, nesse contexto, adequar a uma topografia plana, o desenho relativamente clássico, porém contendo inquietações de sua época.

O projeto de cidade ortogonal, segundo Arrais (2009, p. 64), tem suas raízes nas tradições remotas das formações urbanas da América espanhola, cujas formas obedeciam a severas normatizações das *Leys das Índias*, também conhecidas por *ordenanzas de población*. As “ordenanças” das cidades coloniais da América espanhola estabeleciam para a fundação de cidades o traçado quadriculado, rigidamente ortogonal, composto por quadras regulares e tendo ao centro um grande espaço retangular, a *Plaza Mayor*. Segundo Holanda (1995, p. 97), “A praça servia de base para o traçado das ruas: as quatro principais saíam do centro de cada face da praça. De cada ângulo saíam mais duas, havendo o cuidado de que os quatro ângulos olhassem para os quatro ventos”. Ao redor da *Plaza* ficavam os principais edifícios administrativos e religiosos, onde se concentravam as atividades comerciais, recreativas, cívicas e sacras (GHIRARDELLO, 1992, p. 22).

Assim, a povoação partia nitidamente de um centro; a praça maior representa aqui o mesmo papel do *cardo* e do *decumanus* nas cidades romanas – as duas linhas traçadas pelo *lituus* do fundador, de norte a sul e de leste a oeste, que serviam como referência para o plano futuro da rede urbana. Mas, ao passo que nestas o agrupamento ordenado pretende apenas reproduzir na terra a própria ordem cósmica, no plano das cidades hispano-americanas, o que se exprime é a ideia de que o homem pode intervir arbitrariamente, e com sucesso, no curso das coisas e de que a história não somente “acontece”, mas também pode ser dirigida e até fabricada (HOLANDA, 1995, p. 97-98).

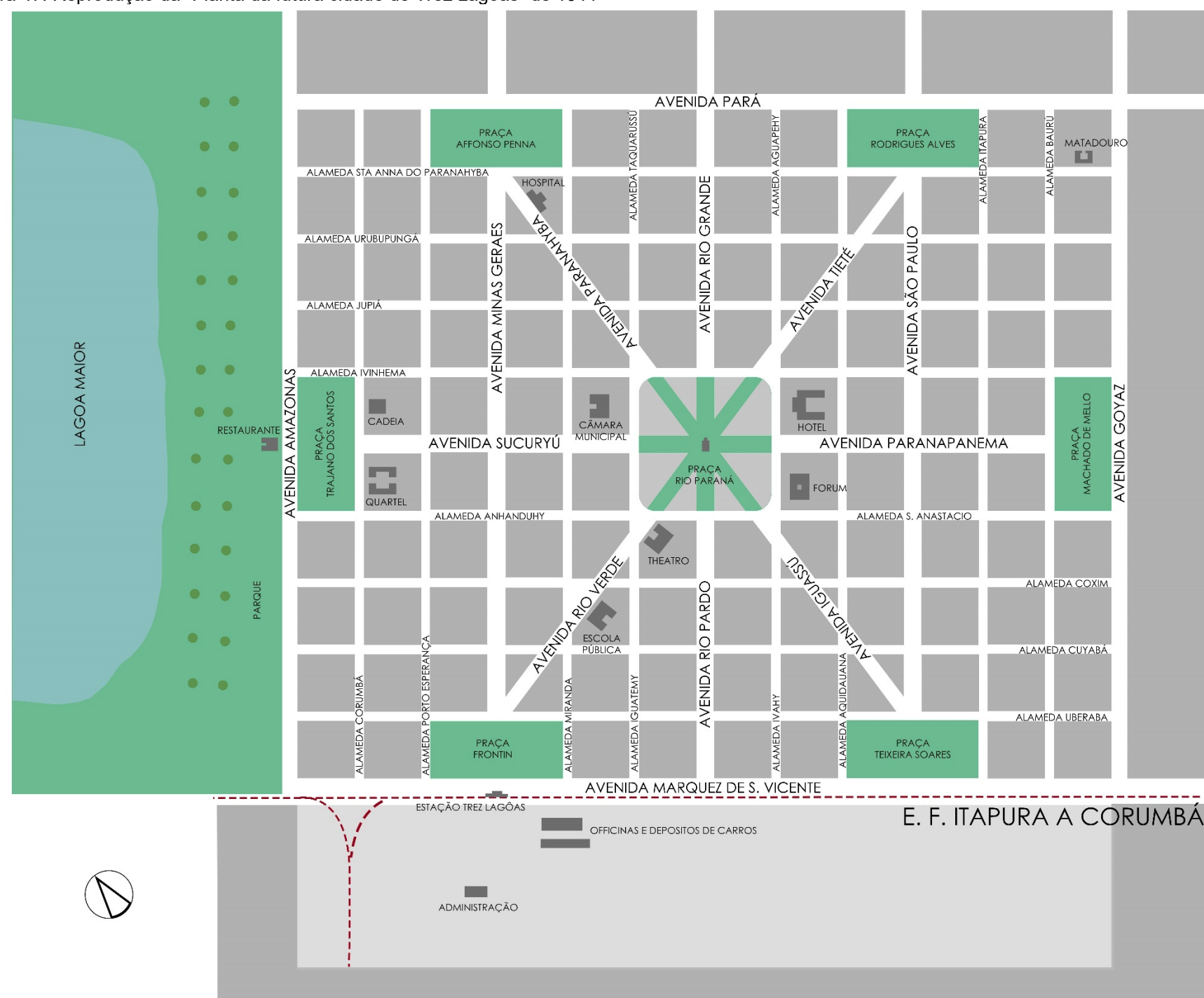
Uma das raízes desse desenho vem dos planos urbanos de Vitrúvio, chegando a obedecer, inclusive, indicações quanto ao sítio, implantação, defesa, abastecimento, acessibilidade, etc. Além disso, outra tradição na qual se assenta o estabelecimento de cidades advém do Renascimento, não pela forma em si, mas sobretudo pela racionalidade do traçado e pelas praças: “na Renascença houve uma valorização intensa e prática das praças da cidade e uma harmonização entre elas e os edifícios públicos” (SITTE, 1992, p. 30). Bernard Secchi (2016) em *Primeira lição de Urbanismo* trata do mesmo assunto:

a figura da continuidade construiu a imagem e a estética de um espaço urbano regular, isótropo e infinito, universal (...) tal como encontramos nas grandes cidades do século XIX, em Paris, em Viena, em Berlim (...). Assim como a figura da continuidade construiu uma ideia sinótica do projeto da cidade, tal qual se apresenta, de maneira radical, em algumas propostas de cidade ideal dos arquitetos do Renascimento, nas cidades fundadas como Palmanova ou São Petersburgo, no plano L’Enfant para Washington (1791) ou de Griffin para Canberra (1911) e, de maneira ainda mais radicalizada, no reticulado territorial americano (SECCHI, 2016, p. 34).

Para Arrais (2009, p. 65), a linguagem da geometria analítica cartesiana não era utilizada apenas como método para a instalação das urbes, mas também como modelo de organização social, tal qual ocorrera com a concepção racional-instrumentalizadora implícita nas propostas de modernização urbana empreendidas ao longo do século XIX em Nova York, Paris, Barcelona, Florença, Rio de Janeiro, Roma, etc. Assim, o “plano urbano e projeto sócio-político são capazes de se articular em torno de uma mesma narrativa acerca do que deveria ser, não somente a nova cidade, mas também a sociabilidade por ela determinada: ao mesmo tempo um exercício de geometria e uma lição de hierarquização social” (ARRAIS, 2009, p. 65).

Nessa conjuntura foi elaborada a “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” (Figura 47) com um quadriculado composto por 10 quadras (à frente da lagoa), por 12 quadras (à frente da linha férrea), superposto por outro quadriculado, em diagonal.

Figura 47: Reprodução da “Planta da futura cidade de Trez Lagôas” de 1911

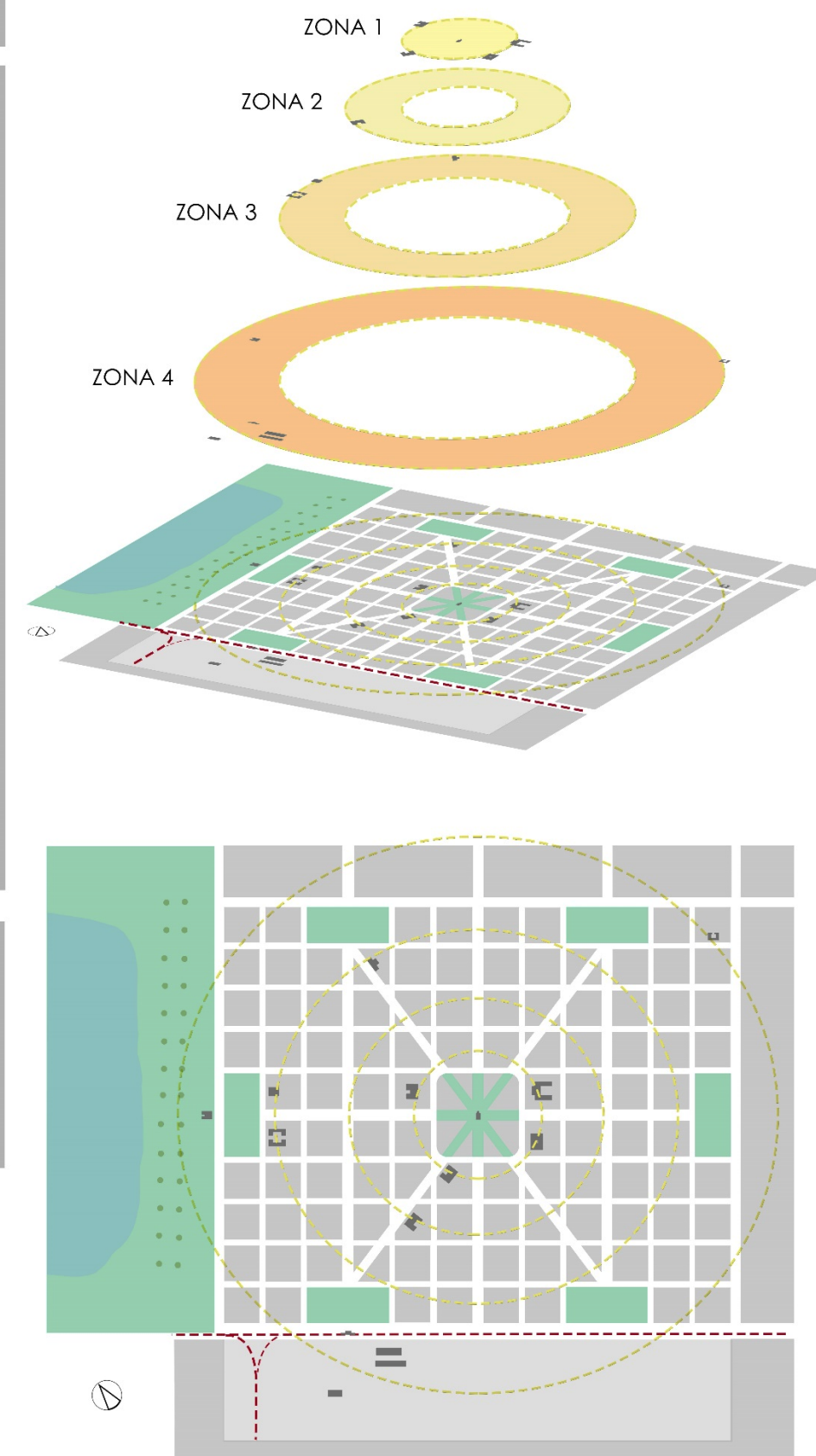


Reprodução da “PLANTA DA FUTURA CIDADE DE TREZ LAGÔAS ESTADO DE MATTO GROSSO, EXECUTADA PELA EMPREZA CONSTRUCTORA MACHADO DE MELLO em 1911”.
Sem escala.

Possível divisão da malha em Zonas - Zoneamento.

Elaborado pela autora (2019).

Fonte: Elaborado pela autora (2019).



O plano urbano foi concebido pelo engenheiro geômetra como uma rede quadriculada, tal qual um “tabuleiro de xadrez”, interceptada por um grande “X” de avenidas largas ao centro, ordenadas perfeitamente aos pontos cardeais nas direções Norte/Sul e Leste/Oeste. A racionalidade da malha refletia na estruturação dos quarteirões (10x12), os quais dão a sensação de terem sido localizados geograficamente a partir de dois elementos voluptuosos ao desenho onde a simplicidade gráfica é notória: a lagoa maior; e o traçado da ferrovia E.F. Itapura a Corumbá, “perpendicular” àquela na parte inferior do documento.

Por esse motivo, a princípio o desenho sugeriria um retângulo, no entanto, a esplanada “cresce” o quadrilátero fazendo-o parecer um quadrado cujas dimensões aproximadas seriam de 1600x1600 metros. Estima-se que o projeto foi concebido para abrigar uma população em torno de 20 mil habitantes, procurando atender às expectativas de época referentes ao saneamento, abastecimento de água, áreas verdes, lazer.

Sua estrutura compunha-se de quadras regulares com as medidas de 98x98 metros, totalizando 120 quarteirões, nem todos íntegros em virtude de o sistema ser entrecruzado por grandes avenidas na diagonal⁵³ as quais deixam “resquícios” de quadras que, grandes, deveriam ser loteados, e pequenos, formariam canteiros de áreas verdes. Ademais, o ponto de encontro de tais avenidas transversais seria constituído pela união de quatro quadras e comporia a praça principal da cidade, denominada “Praça Rio Paraná”. Outras seis praças secundárias se localizariam ao final dos grandes *boulevards* que partiam da praça mãe e eram compostas pela junção de dois quarteirões, acrescidas do tamanho das vias que nelas desembocavam.

O projeto previa uma hierarquização das vias. Para Salgueiro (1995, p. 197), quando se afirma que a transformação de Paris por Haussmann constituía um sistema hierárquico é em razão da correlação das partes que constituem esse sistema, isto é, a “rede de eixos estruturais” entre as vias, as praças, monumentos e espaços verdes, “inscritos num plano global de aeração, salubridade e equipamentos distribuídos na estrutura urbana”. Assim, a hierarquia das vias era composta da seguinte maneira:

⁵³ Formalmente pode-se dizer que o projeto Três-Lagoense era similar ao projeto de Burnham e Bennett para as reformas urbanas de Chicago, nos Estados Unidos em 1912, em suas intenções formais. Nas reformas, o antigo casco reticulado da cidade foi coberto por uma nova malha de vias ortogonais, que ampliam as antigas (GHIRARDELLO, 2007).

- Eram previstas avenidas de 42 metros de largura sendo elas: Avenida Minas Gerais, Avenida São Paulo, Avenida Sucuryú, Avenida Paranapanema, Avenida Rio Grande e Avenida Rio Pardo;
- As avenidas em diagonal são orientadas exatamente seguindo os pontos cardeais, na posição N/S, L/O e desembocam nas praças, tornando-as pontos de mira. São as avenidas: Avenida Paranahyba, Avenida Iguassú, Avenida Tietê e Avenida Rio Verde. Todas possuem 40 metros de largura, juntamente com as avenidas perimetrais, em número de quatro, que fecham todo o contorno da composição. São elas: Avenida Amazonas, Avenida Goyaz, Avenida Marquez de S. Vicente e Avenida Pará;
- Ademais, o projeto previa alamedas de 22 metros de largura orientadas nos sentidos NO/SE ou NE/SO.

Essas medidas, bastante generosas para as cidades brasileiras da época não eram vistas nem mesmo em Belo Horizonte. Eram verdadeiros *boulevards* que dividiam o conjunto sempre a partir de um eixo central. Não se pode dizer que essas eram as medidas do leito carroçável, contudo, supõe-se que nessas dimensões estão incluídas as calçadas que deveriam ser largas na tentativa de se remeter àquela sensação parisiense do flunar pela cidade – *flânerie* – o que trazia uma contemporaneidade ainda maior ao plano para Três Lagoas. Era uma nítida tentativa de adequar o desenho às preocupações da época e revelar uma cidade cuja circulação viária e salubridade, efetivada através das vias largas, áreas verdes e da proximidade de água, eram bem resolvidas.

O projeto urbano para Belo Horizonte (1894), por sua vez, também possui um duplo gradeamento ortogonal imposto forçosamente ao plano da cidade já que a topografia do local requeria algo que acompanhasse suas curvas de nível, conforme comentado anteriormente. Suas avenidas, orientadas N/S, L/O teriam 20 metros de largura, enquanto avenidas de 35 metros de largura, no sentido NO/SE, NE/SO, seriam as diagonais. Nesse projeto apenas uma larga avenida de 50 metros de largura rasgaria a cidade ligando bairros. Para Salgueiro (2001, p. 155), quando sobre o tabuleiro se superpõem avenidas na diagonal, o projetista o faz por vários motivos, dentre eles a quebra da monotonia; o faz, também, na tentativa de dar uma resposta à lógica de fluxos e às representações sobre a necessidade da aeração e das ligações. O projeto para La Plata (1882), no que lhe concerne, era composto por um quadriculado de 36 quadras de cada lado, e continha ruas ortogonais de 18 metros de

largura, além de um *boulevard* de 90 metros que contornaria todo o perímetro do plano (ARRAIS, 2009).

Não se pode deixar de perceber as similitudes entre os projetos de Belo Horizonte (Figura 48), La Plata (Figura 49) e Três Lagoas, mesmo que superficiais. A obsessão pela geometria, que implica em um plano ortogonal por onde se sobrepõe diagonais, é um aspecto a ser evidenciado. Outro sistema que se ressalta é o de praças que resolvem os entroncamentos principais, quase como rotatórias. Para Três Lagoas, particularmente, Machado de Mello optou por adotar uma regularidade geral no plano, apegando-se a praças retangulares ou quadrada, como a do centro, na intenção de trabalhar apenas com o módulo da quadra.

Essa combinação de malha reticulada com diagonais parecia, naquele momento, ser a resposta prática às cidades, tanto no Brasil, como na Argentina e também na Europa e na América do Norte. Esses planos, apesar de suas relativas simplicidades gráficas, são documentos privilegiados para fazermos a análise das possíveis transferências de modelos urbanos que refletiam a urbanística internacional, revelando temporalidades múltiplas de leituras que definem uma cidade ideal (SALGUEIRO, 1995).

Figura 48: Planta geral de Belo Horizonte (1895)

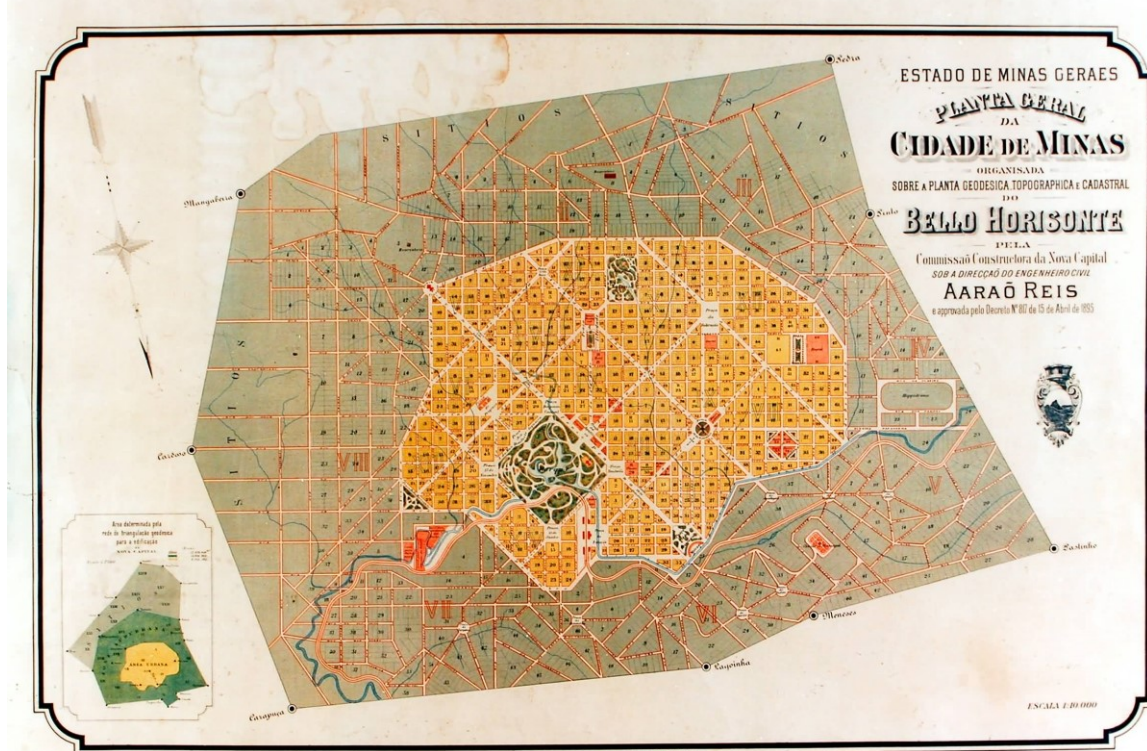
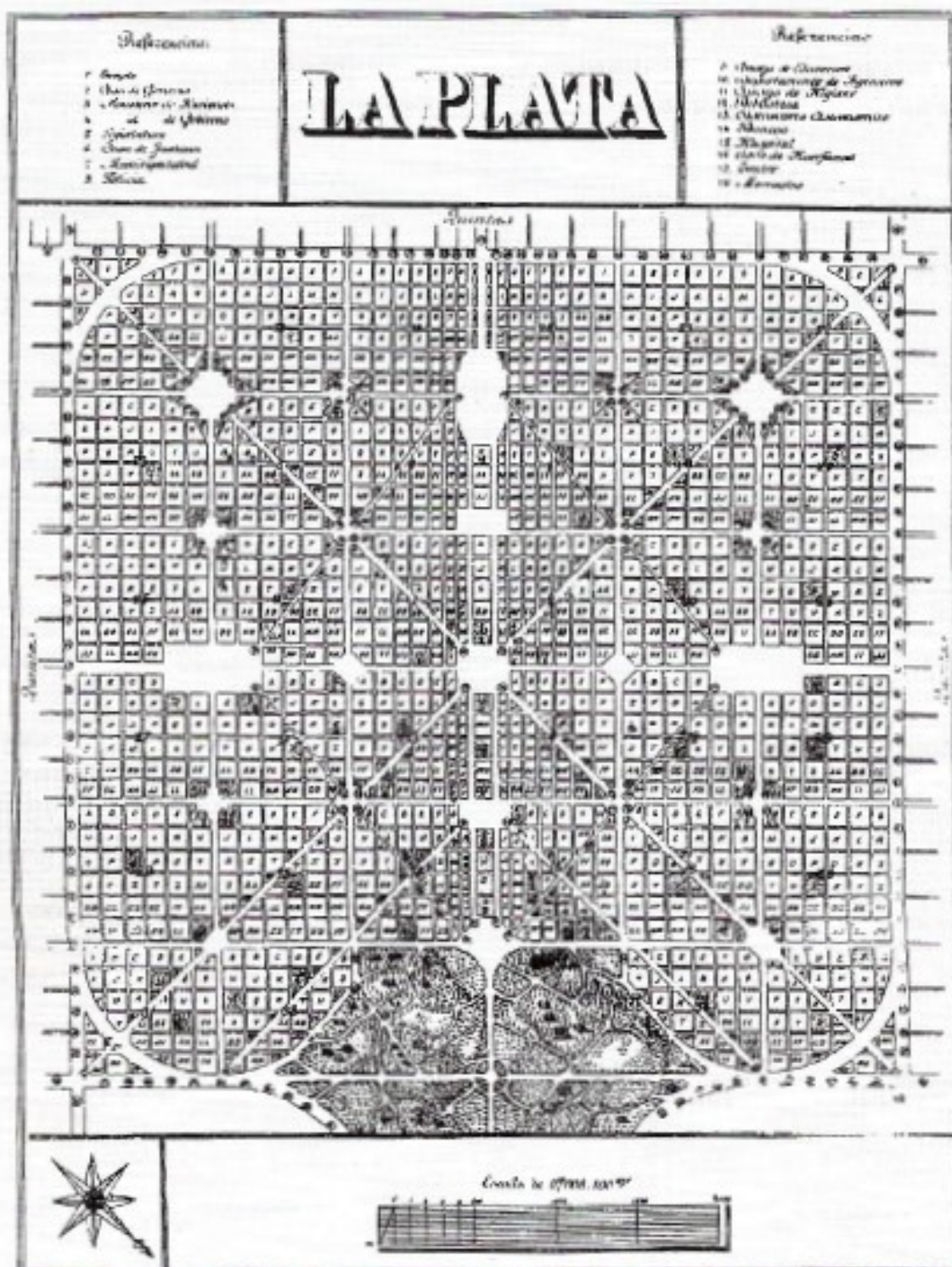


Figura 49: Projeto de La Plata elaborado por Benoit



Fonte: SALGUEIRO (1997, p. 162).

Além disso, é nítida a racionalidade e o caráter rígido dos projetos dos engenheiros formuladores os quais, contrários às disposições das cidades antigas,

almejavam a construção de cidades modernas e racionais. Tanto Machado de Mello, conforme já elucidamos, quanto Aarão Reis, engenheiro progressista formado pela Politécnica do Rio de Janeiro (SALGUEIRO, 1997) e responsável pelo desenho de Belo Horizonte, e também Benoit, responsável pelo plano de La Plata, impuseram aos seus traçados características de suas práticas profissionais e do pensamento de seu tempo.

Nesse contexto, outra medida implementada ao projeto de Três Lagoas tal qual em Belo Horizonte diz respeito à nomenclatura das ruas e praças e o posicionamento das edificações, o que realça ainda mais a ideia de ordem e hierarquização as quais já comentamos. As avenidas do eixo central foram nomeadas a partir de rios da região na tentativa de enobrecer a paisagem natural; as demais avenidas receberam nomes de Estados da federação; as alamedas, nomes de cidades ou de rios. As praças, com exceção da praça central, denominada “Rio Paraná”, receberam nomes de políticos importantes que recorriam ao universo simbólico da República brasileira, tais quais Rodrigues Alves, Afonso Penna, ou mesmo figuras respeitáveis para a própria localidade, como Machado de Mello e Antônio Trajano dos Santos. Poucas exceções contrariam essas regras.

O projeto urbano era também de arquitetura, pois previa além da malha, edificações – as mínimas necessárias para se fazer funcionar uma cidade: Câmara municipal, hotel, fórum, quartel e cadeia, hospital, matadouro, teatro, escola pública, Igreja, restaurante, além dos edifícios ligados à ferrovia, estação, administração e oficinas e depósitos de carros. A disposição das edificações dentro do plano obedece a uma setorização dos equipamentos na planta, seguindo uma ordenação programada, buscando repartir funcionalmente a cidade. Essa ordenação racional é um ensaio evidente de implantar o zoneamento. Em raios concêntricos a partir da praça principal, a Praça Rio Paraná, o zoneamento aparece na relação de distribuição dos edifícios.

O único desenho edilício não discriminado é o que se acredita, até pelo formato em abside da planta, ser a Igreja Matriz da cidade, bem ao centro – na dita praça Rio Paraná –, avistada por boa parte das avenidas. O fato de a Igreja ser “o centro de tudo” é muito interessante, pois o período republicano era anticlerical⁵⁴ e ela

⁵⁴ Apontamos que a República era anticlerical no sentido de possuírem certa aversão à figura dos padres, considerados, corruptos, por possuírem famílias e amantes e acumularem patrimônio, e não

viria como elemento central da trama urbana elaborada para uma urbe moderna, progressista, ou melhor, republicana. Seu tamanho ainda é singelo, pois naquele tempo as Igrejas eram, a princípio, despretensiosas, de madeira, sendo posteriormente demolidas para serem construídas outras mais modernas e monumentais. O mesmo acontecia com as estações ferroviárias, como é o caso da “Estação Trez Lagôas”. Nessa época, muito singela, a estação deveria ser ainda de madeira, num primeiro momento provisória e muito precária.

Conforme já elencamos, o engenheiro parece ter definido o traçado a partir da estrada de ferro. Esta, ainda denominada E. F. Itapura a Corumbá, delimitava o crescimento da trama a sudoeste de orientação solar, juntamente com a Estação, as oficinas e os depósitos de carros e o setor administrativo da ferrovia. À frente da mirrada estação, a “Praça Frontin” estava estrategicamente localizada para comportar as atividades inerentes ao transporte ferroviário como carga e descarga e embarque e desembarque de passageiros.

A partir da praça central, ao seu redor, o primeiro e menor círculo do zoneamento seria composto pelo centro cívico, comportando as edificações que representariam o poder público, sendo elas a Câmara municipal e o fórum. Ainda dentro da primeira zona urbana, vinham o hotel e o teatro, representantes da vida cultural urbana. O segundo círculo do zoneamento seria composto pela escola pública, elemento funcional e arquitetônico marcante nas cidades nesse momento; já um pouco afastada do centro cívico, mas ainda assim muito próxima a ele. O terceiro raio de circunferência a partir da praça abarcaria o hospital, a cadeia e o quartel. Bem afastado do centro urbano, no último círculo concêntrico, o engenheiro planejador locou o Matadouro. Suas intenções tinham em vista excluir o que é insalubre para fora dos domínios urbanos, obedecendo à lógica dos higienistas em função da tríade: salubridade, comodidade e embelezamento. Tudo isso devido às especificidades dessas edificações como ruídos, doenças ou demais riscos que poderiam trazer à população⁵⁵.

Ligada à esses estigmas, uma das características mais admiráveis do projeto do planejador é a grande quantidade de áreas verdes, onde tem destaque não só a

ao Catolicismo em si. Os republicanos, em boa parte eram católicos, tendo, muito deles, apoiado a Romanização do clero, pois achavam que esses precisavam ser controlados pelo Vaticano.

⁵⁵ Notamos que o projeto de Machado de Mello não inclui o cemitério municipal. Acreditamos que o mesmo, nesse momento, seria localizado bem distante dos domínios municipais, cerca de 4 ou 5 quilômetros afastado.

Praça Rio Paraná, com uma dimensão que soma quatro quadras às medidas exorbitantes das avenidas que nela desembocam, mas também o parque urbano municipal, o melhor exemplo de criação de espaços verdes na futura cidade. Contíguo à lagoa, no parque estaria inserido um restaurante, intento claro de associar essa localização ao lazer para a futura população três lagoense. Numa intenção evidente de qualificar a cidade para que esta pudesse ofertar turismo a quem ali visitasse, o projeto de Machado de Mello se aproveita da lagoa maior tornando um eixo de perspectiva a partir das avenidas e do panorama da praça da Igreja. Embora a lagoa maior possa parecer meio de lado no desenho, o projetista a considera como importante elemento paisagístico ao criar um eixo visual a ela, e ao celebrá-la com um parque, um restaurante e um extenso renque de árvores. O parque previa uma dupla e longa fileira de árvores que certamente qualificariam ainda mais esse setor, trazendo vida e modernidade ao espaço. Ousamos, ainda, arriscar que a vegetação seria composta por longas palmeiras imperiais, que fora o nome, nada tinham de antiquadas.

A cidade de Três Lagoas, como vimos, nasce da estação ferroviária – certamente o engenho humano, a alusão à Revolução Industrial e ao engenheiro –, assim como as cidades da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil surgidas em São Paulo, só que de forma mais espontânea. Assim, Três Lagoas é, sobretudo, uma cidade ferroviária, no entanto, seu projeto carrega um elemento inovador que é a área livre da lagoa para onde se “projetou” um parque. Ou seja, ela brota da ferrovia, o fator gerador da cidade que é a representação da técnica e do homem, mas tem como contraponto a natureza. Explica-se as aspas implicadas acima ao termo “projetou”: Machado de Mello, ao implantar um parque contíguo a lagoa, não o faz à maneira como foi feito em Belo Horizonte (ou tal qual as praças públicas do final do século XIX e começo do XX), o faz utilizando um elemento do próprio espaço natural do lugar: a lagoa. Belo Horizonte teve um parque projetado “do zero”, absolutamente criado, quase como uma fantasia de espaço verde elaborada para o plano da cidade. Três Lagoas, diferentemente, traz no seu plano um tributo realizado pelo planejador, à natureza do lugar, como que vendendo a paisagem de Mato Grosso a quem “comprasse” seu projeto. A própria nomenclatura das vias expressa essa interessante dualidade: rios e cidades.

Conforme já abordamos, nada existe além deste documento que descrevemos. Assim, todas as edificações, embora presentes no plano, não possuem

detalhamento, plantas, cortes ou mesmo elevações. Notamos, entretanto, que houve não só uma preocupação com suas implantações no desenho urbano, mas também uma diferenciação enquanto contornos de planta. Talvez esse fato pudesse supor a vontade futura do planejador em realizar, também, seus projetos arquitetônicos. Ademais, atentamo-nos a suas posições nos quarteirões, ou seja, houve o cuidado por parte do projetista em prover recuos a apenas algumas edificações. O hospital, por exemplo, foi situado contíguo à Avenida Paranahyba. A escola, por sua vez, foi locada bem ao centro de sua quadra, que, por não ser “inteira”, deveria ser tomada exclusivamente para o uso escolar. O restaurante, embora não adjacente à via, tinha uma relação muito forte com a rua e a Praça Trajano dos Santos à sua frente.

Isso também nos leva a questionar se o engenheiro planejador chegou a pensar na divisão das quadras em lotes. Não temos resposta a essa indagação pois nenhuma informação quanto ao número de lotes ou à sua maneira de distribuição nas quadras é dada, inclusive não temos meios de afirmar como o engenheiro resolveu a organização das datas nas “sobras de quadras”. Segundo Ghirardello (2007), nesse período os lotes passam a frontear todas as vias que contornam a quadra, diferentemente das cidades do século XIX que tinham suas datas voltadas apenas para as ruas principais, caracterização que nos cabe apenas especular.

Para mais nos aprofundarmos ao projeto, resta lembrar um último ponto: a futura expansão da malha urbana. A expansão da futura cidade é evidente pelo projetista já ter previsto no desenho a continuidade das grandes avenidas. Assim, a trama se alongaria no sentido nordeste e sudeste por causa das áreas livres e da inexistência de barreiras físicas, e estaria prejudicada pelo lado noroeste em função da lagoa e do parque, e também para o lado sudoeste, em virtude da esplanada da ferrovia.

Desta maneira, no que tange à urbanização e à arquitetura, a ação de modernização realizada com empenho e diligência articulou-se na elaboração de planos urbanísticos, mas também de arquitetura, inscritos numa história sociocultural e urbana sobre a importação de modelos ideais franceses. Os desenhos dessas cidades capitais, importados para a construção de cidades novas, como era o caso da “futura cidade de Trez Lagôas”, surgiam para polarizar uma região, estimulando-a a servir como nó de comunicação com outras cidades, regiões e até mesmo nações.

Para finalizar, evoca-se novamente o livro de Calvino (2003, p. 9-10), desta vez, quando o viajante Marco Polo descreve a cidade de Zora em *As cidades e a memória*:

Essa cidade que não se elimina da cabeça é como uma armadura ou um retículo em cujos espaços cada um pode colocar as coisas que deseja recordar: nomes de homens ilustres, virtudes, números, classificações vegetais e minerais, datas de batalhas, constelações, partes do discurso. Entre cada noção e cada ponto do itinerário pode-se estabelecer uma relação de afinidades ou de contrastes que sirva de evocação à memória. De modo que os homens mais sábios do mundo são os que conhecem Zora de cor. Mas foi inútil a minha viagem para visitar a cidade: obrigada a permanecer imóvel e imutável para facilitar a memorização, Zora definhou, desfez-se e sumiu. Foi esquecida pelo mundo.

O comparativo de Zora e de Três Lagoas se toca no ponto em que imutáveis e imóveis, definham, desfazem-se e somem, esquecidas pelo mundo. Zora, na sua existência de cidade imutável, definhou e morreu. Três Lagoas, na sua existência como futura cidade, ao não sair do papel ficando restrita ao Projeto Urbano, também morre e é esquecida pelo mundo, desfazendo-se todos os ideais que existiriam para o futuro para aquela localidade. Espera-se, em contrapartida, que nossa viagem discursiva para visitá-la tenha contribuído para mostrar a relativa similitude de representações que circularam, no século XIX, entre os países, as quais, inscritas e lidas sob uma mesma história cultural do Urbanismo clássico nascente, evidenciam a necessidade do diálogo entre elas para que a reflexão aprofunde e sirva às pesquisas locais, como o caso da pesquisa sobre o Plano Urbanístico para uma cidade capital no sertão mato-grossense: a “futura cidade de Trez Lagôas”.

3 CAPÍTULO III: O CONFLITO DA TERRA: A GÊNESE DE TRÊS LAGOAS

Ao carregar a grande discussão e núcleo da pesquisa sobre a gênese do solo urbano de Três Lagoas, a investigação dessa parte do trabalho pode ser resumida por uma pergunta: “De quem eram as terras sobre as quais se estava projetando uma cidade moderna?”. Ao ser estrategicamente localizada e desenhada, Três Lagoas deveria ter sido gloriosa: não fosse a não-implantação do plano em sua plena concepção, como veremos neste capítulo, consagrar-se-ia uma cidade capital no sentido de que atuaria como articuladora política, cultural, social, econômica e mercadológica sobre as outras, um verdadeiro “cérebro desse corpo que é o território” (SALGUEIRO, 2001, p. 26). Sem a intenção de abrir uma discussão sobre a terminologia, apenas com o propósito de introduzir as competências deste capítulo, para Arendt, “território”

é um conceito político e legal, e não simplesmente um termo geográfico. Diz respeito não tanto, e não primordialmente, a um pedaço de terra mas ao espaço entre indivíduos de um grupo cujos membros estão ligados e ao mesmo tempo separados e protegidos uns dos outros por todo tipo de relações, baseadas em língua comum, religião, história comum, costumes e leis. Tais relações se tornam especialmente manifestas na medida em que elas próprias constituem o espaço em que os diferentes membros de um grupo se relacionam e interagem entre si (ARENDT, 1999, p. 285. Grifo da autora).

Um dos objetivos dessa dissertação é averiguar qual foi o processo pelo qual se deu o surgimento de Três Lagoas e sua constituição enquanto povoado. Portanto, para que possamos compreender a formação urbana de Três Lagoas, é necessário nos determos às questões relativas à posse da **terra**, sua constituição jurídica e seu traçado. Para isso, faz-se primordial analisar as causas de surgimento e “vocação” da cidade, além de que é essencial que esclareçamos de que maneira ela se formou, em que solo, e como se deu sua transferência legal. “Não que necessariamente houvesse uma ordem cronológica clara entre o surgimento dos povoados e a posse da terra” (GHIRARDELLO, 1993, p. 12).

Segundo o mesmo autor (1993), é fundamental observar de que forma se dava a constituição do povoado e sob que meios legais isso acontecia, ou seja, de que maneira a posse da terra se transmitia e quais as partes envolvidas. Vimos, nos capítulos anteriores, que Três Lagoas teve suas bases fundamentadas no

apossamento de terras devolutas por mineiros e paulistas que após a Lei de Terras de 1850 adentraram o território mato-grossense. Vimos, também, que o interesse na criação de gado impulsionou a afeição pelas terras e a ocupação das mesmas, para as quais se voltaram posseiros que claramente contribuíram para o processo de ocupação territorial e desenvolvimento do núcleo urbano de Três Lagoas. Também foi abordado o fato de que, para as terras ocupadas pelos posseiros no decorrer do século XIX, foi elaborado um grandioso projeto urbano no ano de 1911.

No entanto, aquelas terras, a quem de fato pertenciam? Há, no discurso até então elaborado, um vazio temporal que pretendemos preencher ao responder a questões como: no momento da passagem da CEFNOB pela região das lagoas (1910) e da elaboração do projeto urbano pela Construtora Machado de Mello (1911), o território era, por lei, pertencente a quem? Há uma lacuna temporal ainda não trabalhada e sobre a qual nos debruçaremos neste capítulo derradeiro.

Murillo Marx (1991), em sua obra, *Cidade no Brasil, terra de quem?*, apresenta três modos básicos para o surgimento de povoados, o que comunga interesses com um dos objetivos dessa dissertação. Para Marx (1991), o povoado pode surgir através de aglomerações estabelecidas sobre terras públicas – do Estado; pode surgir como um patrimônio leigo, mais característico do século XIX e XX, ou seja, formação embasada na propriedade privada; e o povoado pode surgir como um patrimônio religioso, gerado a partir da doação de terras à Igreja Católica. Assim, um dos objetivos específicos dessa dissertação o qual intentamos abordar neste capítulo de encerramento do trabalho é se o processo de formação do núcleo urbano de Três Lagoas se deu em virtude de um patrimônio laico, religioso ou loteamento privado.

São as formações urbanas dos patrimônios religiosos as que mais nos interessam no decurso deste estudo, pois foi desse modo que avultou o povoado das três lagoas, como veremos. Assim, enquadrar-se-á as competências deste capítulo na doação de terras dos arredores das lagoas a um santo padroeiro, em período atípico e tardio para o feito, revelando uma realidade dual onde coexistiam práticas ancestrais em virtude da doação tardia de terra e avanços na tentativa de implantação de uma cidade moderna em terras sertanejas do cerrado mato-grossense. Temos aqui uma certa ambiguidade, também, de período: um contexto de mudança política e de mudança de concepção de uso da terra, tendo em vista que a passagem do Império à República agilizará uma nova base jurídica, mais adequada à nova ordem econômica (GHIRARDELLO, 1994, p. 69). Assim, também compete ao último capítulo,

abordar a questão conflituosa da terra em que Igreja e Estado, representado pela Câmara Municipal, disputavam seu desfrute, além de abordar e analisar o projeto/traçado urbano implantado no lugar do “Plano para a futura cidade de Três Lagoas”.

3.1 A CONSTITUIÇÃO DO ESPAÇO: DA ORIGEM DOS CHÃOS À FORMAÇÃO DO NÚCLEO URBANO

Neste subcapítulo tentaremos compreender a maneira como se constituiu o espaço, desde a origem dos chãos até o princípio de formação do núcleo urbano, pois assim como na Província de São Paulo, principalmente após os meados do século XIX em decorrência da Lei de Terras de 1850, estendeu-se uma ocupação rural incipiente no Mato Grosso, em particular na região de Santana do Paranaíba e, posteriormente, no espaço das três lagoas. Com o fim quase exclusivo de apossamento de terras para criação de gado, Protázio Garcia Leal avistou o campo limpo onde as lagoas achavam-se próximas ao rio Paraná e ali fez posses, atraindo para a região outras pessoas interessadas em adquirir chão. Dentre os entrantes veio um compadre e também concunhado⁵⁶ de Protázio, Antônio Trajano Pereira dos Santos acompanhado de sua mulher Maria Lucinda Garcia de Freitas (OLIVEIRA, 2009, p. 76).

Segundo Levorato (1999), Antônio Trajano dos Santos nasceu em 1854 em Ventania, município de Passos, no Estado de Minas Gerais. Mudou à Província de Mato Grosso em 1870, fixando-se inicialmente em Santana do Paranaíba, onde tomou posse de uma vasta área de terras a qual denominou “Rancho das Telhas” (OLIVEIRA, 2009, p. 76). Em 1893 instalou-se no local das três lagoas, cuja fazenda nomeou “Fazenda das Alagoas”, registrando-a em Santana do Paranaíba com os seguintes limites: “por este abaixo até a barra do Palmito; por este acima até a mata do Palmito, dividindo-se com este até o Sucuriú e por este abaixo até o ponto de partida” (LEVORATO, 1999, p. 21).

Cabe-nos fazer aqui um pequeno arrazoado quanto à atuação deste fazendeiro na região das lagoas. Diversos memorialistas e estudiosos sobre Três Lagoas trazem Trajano dos Santos como o grande fomentador da ocupação humana

⁵⁶ De acordo com Martin (2000, p. 48), suas esposas eram irmãs.

naquele espaço no princípio do século XX, ao passo que ele cedia uma pequena faixa de terra àqueles peregrinos dispostos a ali se estabelecerem. Ornellas (2013, p. 23), por exemplo, aponta que a atitude empreendida por Trajano dos Santos de doar terras à conhecidos, somada à criação de gado fez com que um povoado comesse a se desenvolver nas cercanias de sua propriedade. Para o mesmo autor (2013):

No início do século, entre 1902 e 1905, cerca de 700 pessoas se estabeleciam nos arredores da Lagoa Maior. Já existiam, inclusive, algumas casas comerciais. Diversas benfeitorias surgiam em função da venda de gado, considerado o primeiro ciclo econômico da região (...) (ORNELLAS, 2013, p. 23).

Oliveira (2009), adota o mesmo pensamento e traz que Trajano dos Santos,

Tempos depois, foi à busca de amigos, doando-lhes parte de suas áreas. Outros que aqui chegaram *ganham terras* para construir ranchos. O povoado começou a crescer em volta da lagoa maior. (...) Foi ele, Antonio Trajano, a trazer 400 vacas para a região (OLIVEIRA, 2009, p. 76. Grifo da autora).

Jesus Hernandez Martin (2000), por sua vez, em seu livro *A história de Três Lagoas*, o qual consta de mais de seiscentas páginas, também trata do assunto ao dizer que Antônio Trajano dos Santos

Resolveu ir em busca de pessoas amigas que o ajudassem a trabalhar, a povoar o enorme território, que ele conhecera e tomara posse (...).

De Paranaíba trouxera João Ferreira de Melo, Januário Ferreira de Melo que se apossaram à margem esquerda do Ribeirão Campo Triste e, mais tarde, em 1902, Tertuliano Ferreira de Melo (...).

Antonio Trajano tomou posse de uma grande parte de terras e lhe deu o nome de Fazenda das Alagoas.

O povoado foi crescendo, do lado da Lagoa Maior. *Deixou ele que cada peregrino se apossasse de dar lugar e nele fizesse o seu rancho* (MARTIN, 2000, p. 48. Grifo da autora).

Sem dúvida Antônio Trajano dos Santos atraiu para a região grande quantidade de conhecidos em virtude das facilidades de aquisição de terras naquele momento, conforme já trabalhado, além do fato de que era um período dificultoso àqueles que moravam isolados e certamente a proximidade física entre núcleos familiares asseguraria uma qualidade de vida superior aos habitantes daquelas terras sertanejas. Também é indubitável seu papel enquanto personagem relevante para a

história local e, por razões que veremos brevemente, Trajano dos Santos se tornou um dos fundadores da cidade e protagonista do surgimento do núcleo urbano três lagoense⁵⁷. É certo, também, que quando de sua fixação na região das lagoas, toda a área e seu entorno já contavam com uma população dispersa nas fazendas, a qual requeria certos serviços só possíveis de serem oferecidos por um núcleo de maior organicidade (CATTANIO, 1976). Segundo Ghirardello (1993, p. 14), deve-se salientar que, neste período, a força política estava no campo, mas eram nas vilas e cidades que jaziam as células básicas e aglutinadoras onde se apoiava toda a organização política.

Um documento encontrado no Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro” (NDH) situ na Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), campus de Três Lagoas e que trata do histórico de formação dessa urbe informa que no princípio do século XX Antônio Trajano dos Santos já teria residência fixa à margem esquerda do ribeirão Palmito,

no local que passou a denominar-se Coletoria, por ter sido instalado ali, um posto fiscal do Estado, para controle sobre impostos pecuaristas. Suas terras já devidamente legalizadas, foram cortadas em diagonal pela E.F.N.O.B., deixando uma área em forma de triângulo a sua margem direita (HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS, NDH/UFMS, s.n.t).

Acreditamos, no entanto, que o embrião da futura cidade de Três Lagoas só começou a existir quando a CEFNOB iniciou os estudos para a execução da obra de construção da ferrovia na região.

Virgílio Correa Filho (1969) aborda sobre a vinda da comissão de engenheiros encarregada para a empreita:

Em setembro de 1909, descendo o Tietê, aportou à margem do Rio Paraná, pouco abaixo da Barra do Sucuriú, a Comissão de Engenheiros, que se encarregara dos trabalhos de campo e construção do trecho da E. F. Noroeste, d'haí até Campo Grande. Atravessou a mata juxta fluvial, fugindo do impaludismo ahí reinante e, atraída pela beleza fascinante da paisagem, foi estacionar onde a campina se abria em lagoas de água límpida, ornadas de gramíneas esbeltas, em que começavam a ganhar tons de ouro, em contrastes

⁵⁷ Tanto que no projeto elaborado pela Construtora Machado de Mello em 1911, apresentado no capítulo anterior, uma das praças projetadas é denominada “Praça Trajano dos Santos”. Ver imagem página 165.

com o azul do céu, que se espelhava nas serenas placas líquidas (CORREA FILHO, 1969, p. 356).

Para Martin (2000, p. 48), após a chegada da comissão de engenheiros e dos trabalhadores incumbidos da construção da CEFNOB, “Já existia um pequeno povoado no oeste da Lagoa Maior, e outros esparsos moradores do lado Leste. Um pequeno comércio, e uma população de mais ou menos 500 pessoas”.

Em contrapartida, o trecho a seguir extraído do Relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil do ano de 1908, quando se inicia o reconhecimento da seção que iria de Itapura a Corumbá por Emílio Schnoor, assunto já trabalhado em capítulo anterior, faz-nos desacreditar na real existência de um vultoso povoado com 700 ou mesmo 500 almas, como trouxe Martin (2000), ao redor das lagoas nesse período, conforme os grifos ressaltam:

A 30 de Setembro atravessamos o rio Sucuriú, a 4 de Outubro, o rio do Pombo, a 7 de Outubro o rio Verde, a 21 de Outubro o rio Pardo, e chegamos no dia 28 de Outubro no Campo Grande, e grande centro commercial de criação de gado e o *primeiro nucleo de população que encontramos depois de 460 kilometros de percurso no Matto Grosso* (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1908, p. 7. Grifo da autora).

Lembremos que quando a travessia do rio Paraná é fixada abaixo do Salto de Urubupungá, nas corredeiras do Jupia, onde o canal é mais estreito, a posição do núcleo da futura urbe começa a se delinear. Para Maria Bernadeth Cattanio (1976), em seu trabalho *A dinâmica urbana e a estruturação espacial de Três Lagoas*, a cidade de Três Lagoas é “consequência dessa medida exterior” (CATTANIO, 1976, p. 11) e “surgiu apenas em razão de seu sítio estar próximo ao local mais indicado à construção da ponte sobre o rio Paraná” (CATTANIO, 1976, p. 16).

A situação limítrofe de Três Lagoas, firmada entre São Paulo e Mato Grosso, constituiu vantagem inegável para a sua fixação e posterior manutenção como núcleo urbano, possibilitando à região ser sempre um ponto obrigatório de passagem (CATTANIO, 1976, p. 16-18).

Para ela (1976), a formação do núcleo de Três Lagoas só começou a se delinear a partir da chegada, em 1909, dos trabalhadores deslocados para a construção da estrada de ferro os quais não ficaram logo à beira do rio Paraná já que temiam a malária. Afastando-se das margens deste rio montaram acampamento ao

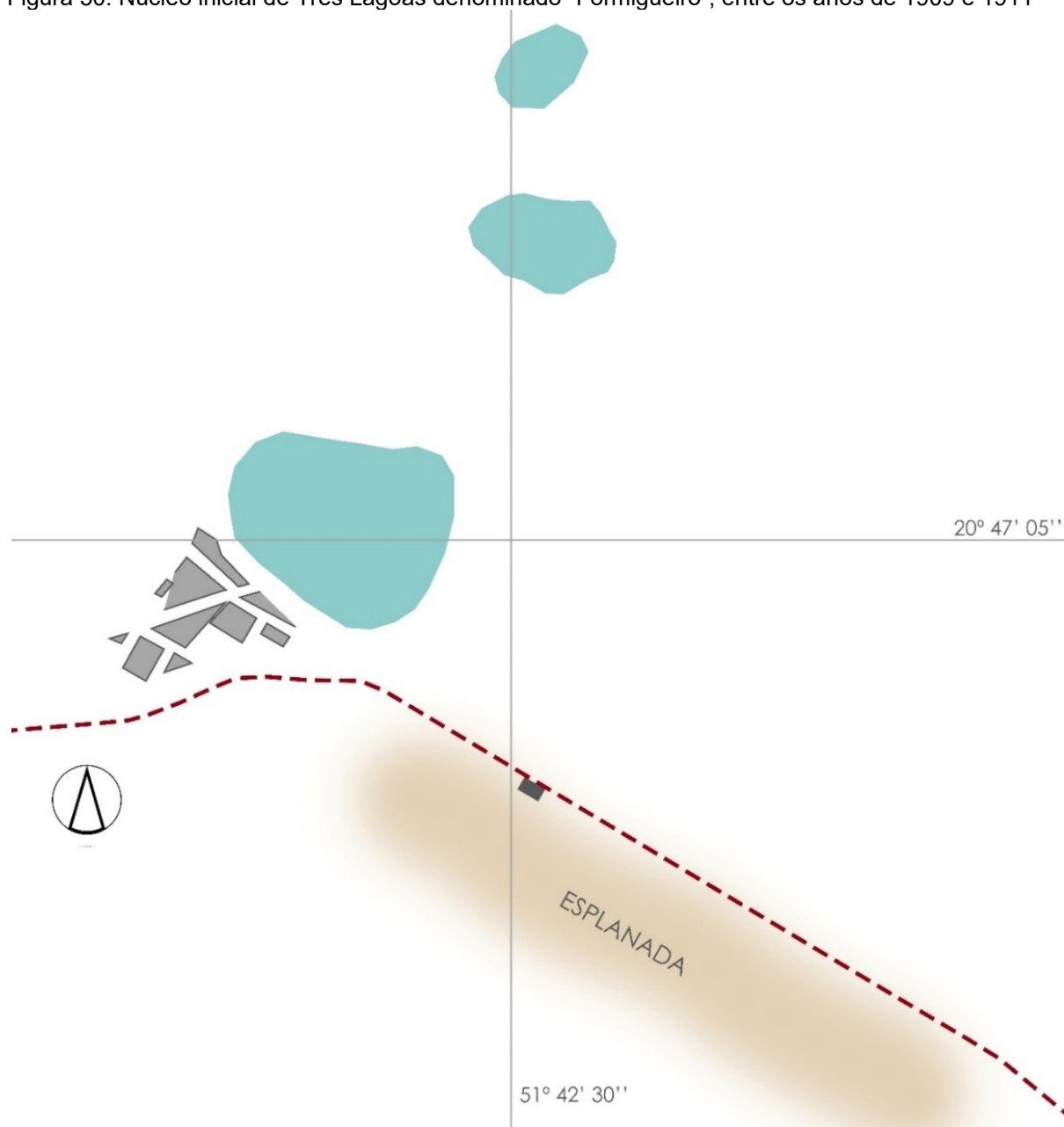
redor das lagoas, “onde o solo arenoso, a topografia plana, a ausência de forte vegetação e os ventos possibilitavam uma salubridade maior” (CATTANIO, 1976, p. 11). O local recebeu o nome de “Formigueiro”⁵⁸, devido à grande quantidade de formigas na região e foi efetivamente o princípio de uma ocupação com características de formação urbana (ORNELLAS, 2013, p. 33).

Não ultrapassando 30.000 metros quadrados, o traçado irregular do “bairro Formigueiro” (Figura 50⁵⁹), a ocupação dispersa e as precárias construções – sendo a maioria de barro – eram características de uma população que ali se instalara provisoriamente, “sem a intenção de formar um núcleo fixo”, apenas com o objetivo de construir a ferrovia (CATTANIO, 1976, p. 30). A improvisação do lugar era dado real visto que o núcleo se formara de maneira rápida entre a lagoa maior e os trilhos do trem, justamente na curva que levaria à extensa esplanada da CEFNOB, onde seria construída a estação.

⁵⁸ Trata-se do atual bairro de Santa Luzia.

⁵⁹ A Figura 50 foi elaborada a partir da Figura 8a da dissertação de Maria Bernadeth Cattanio (1976, p. 31). Não se sabe se o traçado irregular do bairro Formigueiro era realmente o apresentado pela autora e por nós reproduzido.

Figura 50: Núcleo inicial de Três Lagoas denominado “Formigueiro”, entre os anos de 1909 e 1911



Fonte: Elaborado pela autora (2019) a partir de imagem de CATTANIO (1976, p. 31).

Assim, a implantação do trecho mato-grossense da ferrovia tem início no ano de 1909, pela Estrada de Ferro Itapura a Corumbá cuja construção foi concedida à empresa Construtora Machado de Mello, formada para dar continuidade, no território de Mato Grosso, à Noroeste do Brasil, tendo seu ponto de partida em Itapura, logo na divisa com São Paulo (GHIRARDELLO, 2007). Destarte, vale frisar que é inquestionável a posição privilegiada que a futura cidade de Três Lagoas passa a ocupar, abrindo o Estado e acomodando sua primeira estação ferroviária, instalada no ano de 1910, sendo o primeiro agrupamento mato-grossense a ter uma via de

comunicação terrestre que serviu para ligar áreas distantes do país e também criar uma nova perspectiva para o Estado, voltando-o para leste.

É do ano de 1911 o Relatório da CEFNOB que traz a primeira anúncio de Três Lagoas ao tratar da implantação da estação nesta localidade:

Foi assentada a linha na provisoria do lado direito do rio Paraná no Estado de Matto Grosso, que, partindo do porto de embarque vae entroncar na linha definitiva (...). Os trilhos atingiram á estaca onde vae ser construida a estação de Tres Lagôas no dia 12 de Novembro de 1910 e no dia 31 de Dezembro de 1910 atingiram ao kilometro 53 ou 26 kilometros além da barranca do Paraná (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1911, p. 2).

E adiante: “Foi construido no lugar onde vae ser construida a estação de Tres Lagoas um desvio de extensão de trezentos metros” (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1911, p. 4).

Edifícios – Foi construida a estação de Tres Lagôas no kilometro 36+840, typo das estações de 2ª. classe de madeira.

(...)

Obras de arte – (...). Foi construida uma caixa d’agua de 10 metros cubicos de capacidade na estação de Tres Lagôas, kilometro 36+840 e uma caixa d’agua provisoria de 20 metros cubicos de capacidade no kilometro 108.

(...)

Assentamento da linha – (...). Na estação de Tres Lagôas, com 300 metros de extensão.

(...)

Linha telegráfica – A linha telegráfica ficou assentada até o kilometro 90 e foi collocado um aparelho inglez e um aparelho telephonico na estação de Tres Lagôas (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1911, p. 7).

Conforme já trabalhado nesta dissertação e também para Cattanio (1976, p. 18), a facilidade de comunicação fez de Três Lagoas, desde o princípio, um “simulacro de praça rotatória”. Dela partiriam vários eixos por terra em quatro principais direções: ao norte para Cuiabá; ao sul, para Dourados e Ponta-Porã; a oeste para Campo Grande e a leste para o Estado de São Paulo. “Essa distribuição radial das estradas denota seu caráter de lugar central, redistribuidor de bens” (CATTANIO, 1976, p. 18).

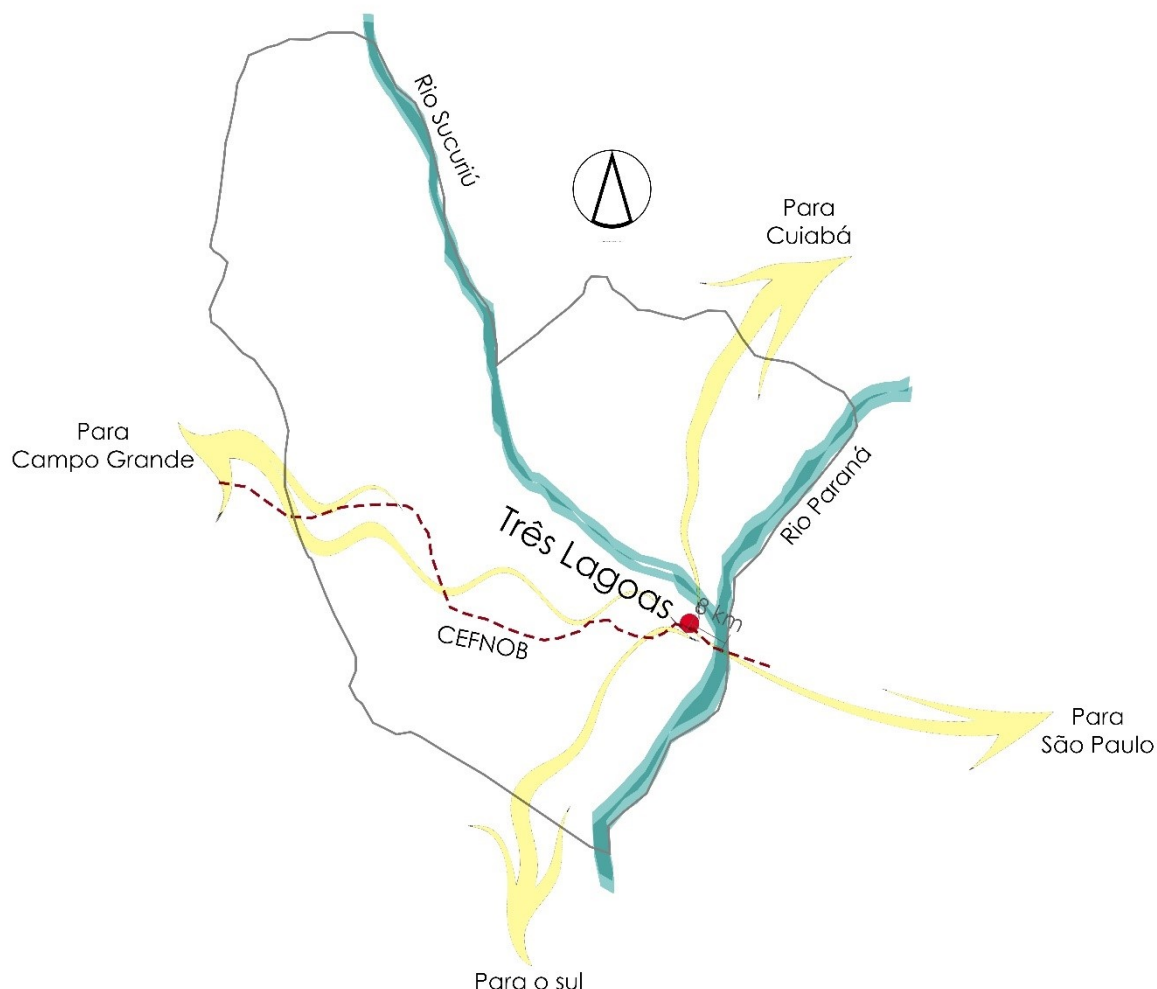
Assim, em 1910, findas as obras na região e inaugurada a estação ferroviária de Três Lagoas, o núcleo urbano, a princípio provisório, surgido apenas para abrigar os trabalhadores empenhados na construção da ferrovia, começava a avultar. Tendo

em vista a não existência da ponte sobre o rio Paraná e sua travessia pelo precário sistema de *ferry-boat*, os comboios eram forçados a pernoitarem no agrupamento das três lagoas para prosseguirem viagem no dia seguinte, com o sol já levantado. Tal situação trouxe para o povoado uma população flutuante considerável (CATTANIO, 1976, p. 13) e incentivou a abertura de casas comerciais, que passavam a situar-se nas cercanias da recém-instalada estação, além de fomentar o desenvolvimento do ramo hoteleiro.

No documento já acima citado do NDH/UFMS que trabalha o histórico de formação urbana de Três Lagoas, um pequeno trecho reitera o princípio de desenvolvimento do povoado com a instalação de casas comerciais: “Caldeiras, Queiroz e Fenelon, vindos de Uberaba instalaram um grande armazém o Bernardino & Cia., montam uma grande casa comercial” (HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS, NDH/UFMS, s.n.t.). Por essa razão, também, foi aberto por João Carrato o “Hotel dos Viajantes”, junto à estação da localidade, fazendo com que o movimento econômico do local aumentasse forçando gostos no emergente comércio e nos serviços.

Desta maneira, o núcleo urbano desenvolveu-se entre os anos de 1909 e 1911 ao lado direito do rio Paraná, a aproximadamente 8 km de seu leito, numa região plana que facilitaria a expansão da futura cidade (Figura 51) (CATTANIO, 1976).

Figura 51: Localização do núcleo de Três Lagoas a 8 km do rio Paraná e sua situação enquanto região polarizada



Fonte: Elaborado pela autora (2019) a partir de imagem de CATTANIO (1976, p. 19).

Isto posto, foi clara a importância que a ferrovia da CEFNOB teve para o desenvolvimento e o estabelecimento do núcleo urbano de Três Lagoas ao promover o “chão de passagem” (GHIRARDELLO, 2007, n.p.) e ao proporcionar a diversidade de pessoas à localidade. No *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914), encontram-se referências a Três Lagoas que afirmam singularmente, ao mesmo tempo, a precariedade de suas instalações e a prosperidade de um povoado que “vingou”. Acreditamos que em virtude do dilatado número de páginas do *Album*, a elaboração e a organização de seus textos devem ter principiado num período bem anterior ao ano de 1914. Assim, no texto intitulado “Breve Histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste”, escrito por Sylvio San Martin, Engenheiro Chefe da Construção da E. F. Noroeste, na página 155 encontramos o trecho que ressalta a inconsistência do povoamento:

No Km. 33 é a primeira Estação (em território do Estado de Mato-Grosso) *Tres Lagôas*, um agglomerado de construções ephemerias, predestinadas á desaparecerem com o acabamento da estrada). De Tres Lagôas o traçado segue francamente para o Oeste, procurando galgar o contra-forte que forma o divisor das águas entre o Sucuriú e o rio Verde (AYALA; SIMON, 1914, p. 155).

Neste trecho, na palavra “estrada” há uma nota de rodapé claramente inserida posteriormente ao texto já escrito a qual retifica os dizeres sobre a localidade e afirma que a povoação prosperou: “Tres Lagôas está desenvolvendo-se para uma povoação florescente de character permanente” (AYALA; SIMON, 1914, p. 155).

No mesmo *Album*, já em páginas adiantadas, há uma exposição acerca de todas as cidades mato-grossenses, e dentre elas Três Lagoas, cujo texto é assinado por “Dr. E.O.M.”, ou seja “Dr. Eduardo O. Machado”, morador de Campo Grande⁶⁰. No texto é evidente a debilidade inicial de suas instalações e o fato de que o povoado foi erguido em virtude da CEFNOB. É evidente, também, que, “vingado” o povoado, foi a CEFNOB quem trouxe “progresso” ao espaço e quem proporcionou à localidade edificações modernas e uma “vida agitada”. A isso, mais à frente, acrescentaremos novas questões a serem pensadas. Ademais, acredita-se que a foto a qual ilustra Três Lagoas no Álbum seja a primeira tirada no local, onde podemos perceber à esquerda a presença da lagoa maior e à direita os trilhos da estrada de ferro (Figura 52).

Tres Lagôas é o primeiro povoado que a E. de F. Noroeste levantou no Estado. Antes que a estrada attingiu o grande rio Paraná, a região onde está a assentada a nova povoação, era quasi desconhecida.

Tres Lagoas é um povoado essencialmente commercial. O seu nome deriva de tres formosas lagoas que ficam nas suas vizinhanças e lhe dão muita graça.

(...)

Lugar improvisado – no começo –, derrubou-se o matto, e foi se levantando casas ás pressas, para alojar as mercadorias importadas de São Paulo: d’ahi ser sua edificação ainda muito ligeira, de coberturas metallicas.

Tres Lagoas é simples Districto do município de Santa-Anna e as casas de commercio alli estabelecidas, em parte bem importantes, são umas filiaes das outras, monopolizando quase o commercio todo do município; a importação é feita do Rio de Janeiro e de São Paulo.

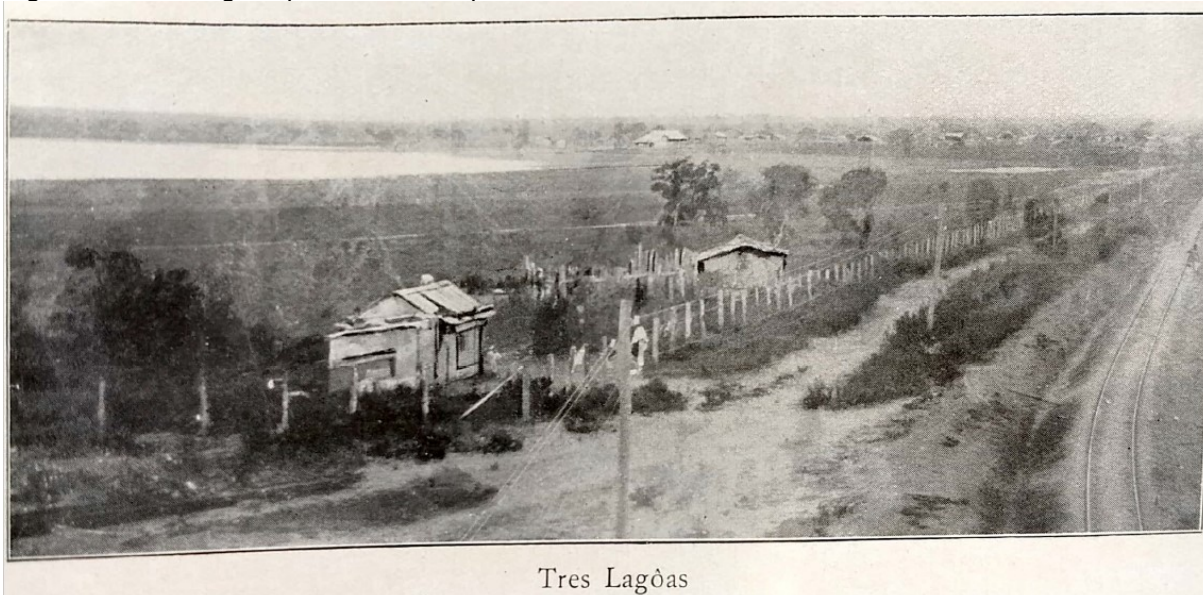
(...)

O telegrapho da E. de F. liga o povoado á São Paulo e Campo Grande; existe agencia do Correio e duas escolas publicas. O serviço

⁶⁰ Após realizadas pesquisas não conseguimos mais informações sobre essa personalidade campo-grandense.

da estrada dá-lhe actualmente uma vida agitada e adiantada, havendo theatro, hotéis, padarias, drogarias, achando-se em projecto a sua iluminação á luz electrica. Povoado novo, cuja população hoje será de 1000 almas, elle é extremamente cosmopolita (AYALA; SIMON, 1914, p. 421).

Figura 52: Três Lagoas pelo *Album Graphico*, 1914



Fonte: AYALA; SIMON (1914, p. 421).

É do ano de 1914, também, a conclusão do trecho Bauru-Porto Esperança, o que, a partir de então, permitiria uma viagem da capital do país a Corumbá inteiramente pelo trem. Recordemos que a ligação entre os Estados só seria considerada completa em 12 de Outubro de 1926, com o término da construção da Ponte Francisco de Sá sobre o rio Paraná. No Relatório da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil dos anos de 1914 e 1915, a importância da ferrovia para o Estado de Mato Grosso fica patente pelo trecho que exalta a conquista já que lhe trouxe facilidades de ordem econômica e administrativa ao juntar-se com “um fator de ordem mais elevada: a integração definitiva do grande Estado na vida geral do país” (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1914/1915, p. 5). No mesmo Relatório a descrição sobre a primeira seção evidencia que a sede da Itapura a Corumbá fora construída em Três Lagoas, ao lado da estação: “Em Tres Lagôas, *sede natural da administração*, existia apenas uma pequena casa, onde funcionavam sem a separação indispensável, os escriptorios da Linha, da Locomoção e do Trafego e Contadoria” (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1914/1915, p. 15. *Grifo da autora*).

Assim, escolhida como sede administrativa e operacional de uma das três Residências da ferrovia, Três Lagoas, além de ter sua estação como o portal para o

Estado de Mato Grosso, “vingou” a partir da passagem dos trilhos da CEFNOB pelo seu território, cujo espaço era, antes da vinda da ferrovia, polvilhado de fazendas e com uma população esparsa. Seu núcleo de povoamento principiou quando os engenheiros e trabalhadores incumbidos da construção do caminho de ferro assentaram acampamento ao redor da lagoa maior e avultou quando o pernoite na localidade se fizera obrigatório em virtude do precário sistema de trespasse do rio Paraná e da própria escolha da cidade como sede da então Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, o que reforçava a convicção no desenvolvimento urbano como havia acontecido com a sede da Noroeste do Brasil, em Bauru, fato que triplicou esta população e conseqüentemente sua riqueza (GHIRARDELLO, 2007).

No entanto, não foram somente os melhoramentos que naturalmente viriam com a chegada da ferrovia, como o posto telegráfico, por exemplo, os responsáveis pelo crescimento em importância do núcleo de povoamento das três lagoas. Além destes fatores citados, no ano de 1910, Antônio Trajano dos Santos e sua esposa doaram terras para a constituição do Patrimônio de Santo Antônio das Alagoas, como veremos a seguir. Desta maneira, passa-se a compreender as razões pelas quais foi elaborado, em 1911, um projeto urbano para a “futura cidade” de Três Lagoas e acresce-se um motivo àqueles pelos quais o núcleo de povoamento prosperou.

3.1.1 O Patrimônio Religioso

Para Pierre Deffontaines (1944, p. 141), “Muitas vezes paira uma atmosfera de mistério sobre a origem das cidades”, deixando-nos questionamentos sobre como uma região proveu-se de aglomerações urbanas ou como essas aglomerações progrediram. De acordo com o autor (1944) – um dos primeiros a tratar de patrimônios religiosos –, em seu estudo *Como se Constituiu no Brasil a Rede das Cidades* muitos foram os meios de surgimento de cidades no Brasil: por meio de reduções, aglomerações de origem militar, a partir de pousos nas estradas, cidades de navegação, cidades que se formaram a partir de estações ferroviárias, e também os patrimônios religiosos, entre tantos outros.

Após a proclamação da República foi comum a formação de patrimônios leigos ou oriundos de loteamentos privados. Neles as terras eram vendidas por fazendeiros que almejavam lucrar com elas a partir de quem ali estivesse interessado em morar (GHIRARDELLO, 1993, p. 16). Dessa forma, os povoados eram fundados

com a finalidade de valorizar o preço dos lotes rurais e, dado que as propriedades eram muito extensas, era mais lucrativo venderem as terras em partes, aumentando o preço do alqueire em vez de desfazerem-se da propriedade (COSTA, 2019, p. 46). De acordo com Monbeig (1984), essa era uma forma bastante rentável de investimento, pois as glebas eram divididas para uso urbano e rural. Não é o caso da formação urbana de Três Lagoas, portanto ficam fora do foco deste trabalho o estudo de patrimônios laicos, ou seja, criados e aforados por particulares e também aqueles derivados de loteamentos privados formados por empresas ou fazendeiros. Assim voltaremos o olhar aos patrimônios religiosos.

Murillo Marx (1991, p. 36) acreditava que eram poucas as formas de se organizar o núcleo inicial de um novo aglomerado e classificava o patrimônio como uma brecha no sistema de sesmarias, “sendo um prolongamento dele e servindo às suas necessidades”. Ghirardello (1993, p. 13) explica que em razão de o governo português não ter uma política própria de criação de cidades no Brasil como o tinha a América espanhola, era através do instituto do patrimônio, tendo a Igreja como intermediadora entre os sesmeiros e a população que ocorria o processo de distribuição de terras da coroa. Assim, a Igreja, de certa maneira, rompeu o centralismo imperial, tendo sido a responsável pela criação dos povoados e conquistando grandes domínios de terras “emprazadas” no Brasil (GHIRARDELLO, 2010, p. 74-75).

Patrimônio religioso, ou mais comumente denominado apenas “patrimônio” ou “capela” são terras rurais concedidas por particulares à Igreja Católica para a criação de um povoado (MONBEIG, 1984). Ghirardello (2010) em seu livro *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*⁶¹, trata basicamente deste assunto, sobre o qual nos explica que a expressão tornou-se sinônimo de povoado, vila ou pequeno aglomerado urbano até que fosse elevado à sede de municipalidade, quando passaria a ser conhecido por “cidade”. Para o autor (2002), formava-se um patrimônio religioso quando um fazendeiro ou um grupo deles doava terras rurais à Igreja a qual passaria a zelar pelo futuro povoado, sob a proteção de um santo da escolha do doador, o qual era visto como o intermediário pelo qual se fazia os pedidos a Deus.

⁶¹ Este autor é atualmente o principal estudioso dessa forma de formação urbana especialmente no Estado de São Paulo, por isso nossa insistência em citá-lo.

Por meio do patrimônio o proprietário de terras cedia à Igreja frações de sua gleba. Esta, por sua vez, repassava os terrenos aos interessados em ali se fixar através do aforamento; assim, as terras urbanas eram aforadas pelos enfiteutas, que não possuíam sua propriedade plena, apenas seu uso e gozo (GHIRARDELLO, 2002, p. 127). Segundo Joaquim Ferreira Alves (1897), em *Consolidação das leis relativas ao juízo de provedoria: testamentos, sucessões e associações religiosas*, quando a nova vila prosperava suas terras seriam administradas pela “Fábrica Paroquial”, corporação formada por leigos e clérigos responsáveis por dirigir os bens, direitos e rendimentos da Igreja Matriz. Assim, a Fábrica disporia dos bens sacros em datas urbanas, e estas é que eram cedidas por aforamento aos interessados em viver no patrimônio (ALVES, 1897, p. 563-564).

O contrato do aforamento era inalienável e perpétuo, conforme as antigas leis capitalistas que o regiam, ou seja, quem ocupasse as áreas do patrimônio – ou a área foreira – além de não ter a posse definitiva do bem, tinha que pagar o foro anual à Igreja Católica; mais ou menos como acontecia com as sesmarias até o início do século XIX (não eram propriedades privadas, mas concessões) (GHIRARDELLO, 2010, p. 16-17). Caso o imóvel fosse negociado com terceiros, pagar-se-ia uma porcentagem sobre os direitos ao domínio, denominada laudêmio (GHIRARDELLO, 2002, p. 127).

A ação mais usual nas cidades paulistas advindas de patrimônios religiosos era a doação de, em média, de 30 a 40 alqueires (GHIRARDELLO, 2010, p. 79), doação individual, formada por um pedaço de gleba de um único proprietário em nome seu e de sua mulher em razão de graças recebidas como, por exemplo, colheitas sem geadas, um filho, uma doença curada, ou no intuito de se obterem privilégios, como missas após a morte e repousos de alma (DEFFONATAINES, 1944, p. 300). Além disso, as terras ofertadas aos santos seriam como dotes e davam diretrizes físicas para o futuro povoado (GHIRARDELLO, 2010, p. 80), cuja finalidade principal era a ereção da capela que, instalada em local povoado, agregaria fiéis (GHIRARDELLO, 2002, p. 126). Antes de erguida a capela, havia o hábito de elevar uma cruz na clareira destinada à construção da mesma (MONBEIG, 1984)⁶². Deffontaines (1944) trata do assunto:

⁶² Lembremos que a cidade de Santana do Paranaíba, conhecida atualmente apenas como Paranaíba é resultado de uma doação de terras a Santa Ana e o princípio de sua povoação foi a ereção de um cruzeiro em madeira no local onde seria construída a capela. Retomar capítulo I.

Mas a fundação tem também um alcance social. O doador quer criar uma cidade, o ato prevê o plano da futura povoação, as dimensões e a localização da grande praça, a distribuição dos lotes ou datas a construir, reservando aí para si próprio e os seus algumas porções (DEFFONTAINES, 1944, p. 300).

Segundo Ghirardello (2010, p. 74), é interessante elencar que a nomenclatura desses patrimônios expressa a sua origem religiosa: “quase sempre se iniciava pelo nome do santo ou da santa padroeira, precedido do acidente geográfico que caracterizava a área”. Gradativamente, no entanto, as denominações iam sendo abandonadas em favor da final, quase sempre ligada a fatores geográficos, frequentemente coadunados à água (GHIRARDELLO, 2002, p. 128)⁶³.

Além disso, quando um fazendeiro doava área para a formação do patrimônio religioso era corriqueiro que escolhesse a fração de terras que oferecesse água corrente aos futuros moradores, “afinal, sem ela, nenhuma vila seria formada”; em muitos casos, “a posição do curso d’água definia a localização exata do patrimônio” (GHIRARDELLO, 2010, p. 87). O sítio privilegiado, sem acidentes geográficos ou córregos que cortassem a gleba doada, e a água, precisavam a situação do futuro patrimônio (GHIRARDELLO, 2010).

Além das graças alcançadas, os motivos para sua doação pairavam em torno da valorização imediata das terras vizinhas aos patrimônios que obtivessem sucesso, além do fato de que a proximidade de povoados garantia aos proprietários rurais – que teriam seus chãos valorizados –, maior segurança quanto ao abastecimento, mão-de-obra próxima para uso nas propriedades agrícolas, assistência médica, religiosa e educacional. Para mais, outro fator que não deve ser descartado é a motivação religiosa, já que as terras eram doadas em honrarias a santos protetores ou àqueles de quem os doadores eram grandes devotos (GHIRARDELLO, 1993, p. 14). Ghirardello (2010, p. 20), por sua vez, acrescenta que as doações mais que valorizavam as terras, também faziam com que os doadores ganhassem a simpatia da vizinhança dos bairros rurais, além de credenciá-los como chefes políticos locais.

Essas fundações de cidades, atos piedosos, atos sociais, tornaram-se muitas vezes também em atos lucrativos. Quando o patrimônio se desenvolvia, adquiria uma função comercial, além do seu papel de

⁶³ É este o caso de Três Lagoas, como veremos. O patrimônio foi doado sob a invocação de Santo Antônio de Pádua.

parada. Em volta dos palacetes dos fazendeiros, os lotes eram comprados por pequenos negociantes que abriam armazéns e vendas; operários se fixavam igualmente, assegurados por uma clientela pelo menos nos dias de festa (DEFFONTAINES, 1944, p. 301).

A criação de patrimônios religiosos foi o modo de formação urbana mais comum durante os últimos cinquenta anos do século XIX na Província de São Paulo. No livro já citado *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*, Ghirardello (2010) aponta características comuns no processo de formação e desenvolvimento do núcleo urbano de cidades paulistas originárias de patrimônios religiosos. No Estado de São Paulo, onde vigoram seus estudos, a abertura de patrimônios religiosos foi propiciada pelo avanço da lavoura do café, tocada por força de trabalho imigrante e as povoações surgiam, em um primeiro momento, adiante às plantações e depois tendo as lavouras ao seu redor, em áreas de terras devolutas (GHIRARDELLO, 2010, p. 16).

Para o autor (2010), semelhanças como a legislação urbana, o período da doação, o traçado, a maneira de implantação deste no sítio, a chegada da ferrovia, etc., são algumas características comuns a cidades com este tipo de formação urbana. Muitos desses patrimônios não vingaram e, de acordo com o estudioso (2010, p. 83), caso tivessem prosperado, o número de cidades do interior paulista seria muito maior, o que significa que o processo de doação era espontâneo, não havendo uma definição prévia do poder central quanto a quem deveria fazê-lo ou onde locá-lo. Disso, depreendemos que era de livre e franca vontade do doador constituir-lo, o que poderia implicar em doações “fora dos padrões”, por exemplo, fora do período típico de doação, afastados de fontes de água ou mesmo em localidades sem produção cafeeira.

Quando estabelecido o patrimônio seu encetar era precário e penoso e para o desenvolvimento deste a ferrovia exercia papel fundamental. Ela traria um verdadeiro aval para a expansão dos investimentos, criação de novos estabelecimentos, prestação de serviços, melhorias no solo urbano (infraestrutura básica, construções, jardim, alinhamento). “O ritmo da vida urbana se altera nessas cidades, em que o lugar privilegiado da estação e dos arredores expressa espacialmente a importância dessa presença” (GHIRARDELLO, 2010, p. 13). Sem a ferrovia as pequenas vilas corriam o risco de desaparecer – o que aconteceu muitas vezes –, ou mesmo sem ela os investimentos urbanos não seriam realizados.

3.1.2 A mudança de contexto político

Até a primeira Constituição republicana a Igreja era parte do Estado. O próprio interesse dos grandes proprietários rurais na doação do patrimônio dizia respeito à união dos poderes entre a Igreja e o Estado. Segundo Ghirardello (2002), até a República a Igreja Católica cumpria papéis que logo após 1889 serão de cunho reservado exclusivamente ao Estado, como por exemplo emissões de certidões de nascimento e óbito, casamento, registro de terras, etc. “Portanto, como braço do Estado, a Igreja Católica significava a presença deste nos lugares mais afastados” (GHIRARDELLO, 2002, p. 126). Até este período as doações de terras realizadas à Igreja para formação de capelas foram frequentes, principalmente no Estado de São Paulo (GHIRARDELLO, 2002). Nesse momento é a Igreja a grande encarregada de formar os patrimônios que garantirão o embrião de boa parte das cidades já que não haviam planos de colonização por parte do Estado em algumas regiões. Assim, a formação das cidades se daria em terras devolutas, fato não previsto nem mesmo pela Lei de Terras de 1850 (GHIRARDELLO, 1993, p. 15).

A Lei de Terras de 1850 instituiu a mercantilização do solo rural ao alterar o quadro fundiário obrigando a compra de terras devolutas e barrando sua simples tomada de posse; no entanto, mesmo após esse cenário, a doação de áreas por parte dos proprietários rurais para a criação de patrimônios foi frequente (GHIRARDELLO, 1993). Segundo o autor acima (2010), embora a Lei de Terras tenha alterado a situação da posse da terra rural liberando sua comercialização e desligando-a das amarras do Estado, seus reflexos tardarão a chegar a solo urbano. É interessante observar que o proprietário cedia à Igreja o encargo de criação do núcleo, mas era necessário um arcabouço legislativo e burocrático para fazer o arruamento das terras dos patrimônios religiosos, cabendo à Câmara este feito. Portanto, “o civil e o religioso entrelaçavam-se continuamente, parte das vezes com previsíveis conflitos” (GHIRARDELLO, 2010, p. 17).

Tal processo de doação de terras era desejável à Igreja pois representava ampliação do seu espectro de ação e também do patrimônio imobiliário e eclesiástico; para o Estado também era relevante tendo em vista que o encargo da formação urbana seria repassado à Igreja e mais tarde à iniciativa privada. “A Igreja até o império era parte do próprio Estado, portanto, agia dentro de sua esfera. Após a República,

essa instituição é substituída pela iniciativa privada, formada pelas mesmas elites que gerenciavam o governo” (GHIRARDELLO, 2010, p. 86).

Mesmo após a República os proprietários entregaram à Igreja vastas áreas ao invés de formar patrimônios leigos ou loteamentos privados. Em contrapartida, tais processos ficaram basicamente restritos aos anos 1800, não que não houvessem doações de terras já no século XX, haviam, porém eram menos usuais. Isto comprova o vínculo da comunidade e da cultura popular com o catolicismo, mesmo que a população estivesse a par de sua separação legal do Estado. Além disso, e mais uma vez, a pressão política e a valorização das terras circundantes seguiam importantes para que a doação se realizasse (GHIRARDELLO, 1993). Momento de ruptura fundamental nesse processo, as doações de terras ocorridas após a República se dão também por hábito, no início, por fé ou por quaisquer outros interesses particulares. A Constituição de 1891, portanto, preserva os direitos adquiridos pela Igreja nas terras aforadas, mas o Código Civil de 1916 modifica os vínculos da enfiteuse extinguindo essa forma de usufruto imobiliário (GHIRARDELLO, 2002).

O processo deve ter se dado de forma relativamente lenta, pois a Igreja, talvez por fé e devoção, tradição, ou mesmo pelas mãos de saudosos monarquistas continuará recebendo, após a república, e durante ainda alguns anos do século XIX⁶⁴, áreas patrimoniais onde serão formadas cidades. Porém, essas terras não mais serão distribuídas graciosamente ou aforadas, como era comum anteriormente, serão sim, vendidas da mesma forma que agia a iniciativa privada (GHIRARDELLO, 1993, p. 16).

Dessa maneira, por força da lei republicana, imediatamente se alteram as relações de troca entre a propriedade eclesiástica e a comunidade, já que a Igreja não mais doaria o solo urbano aos cidadãos despossuídos, mas passaria a vendê-lo. Esse novo ditame, porém, se estabelece aos poucos e caoticamente nesse momento de transformação política e social do país, em que a antiga ordem deixa de existir sem haver tempo suficiente para que outra ocupe seu lugar (GHIRARDELLO, 1993, p. 99). É um período de mudança do sistema político do Império para a República no qual surgirá uma nova base jurídica, mais adequada à nova ordem econômica e que vinha se instalando gradualmente ao almejar o desembaraço da propriedade privada;

⁶⁴ Acredita-se que o autor, ao invés de “século XIX” tenha querido dizer “século XX”.

“nessa mudança, tradição e “modernidade” se confundem e se mesclam” (GHIRARDELLO, 1994, p. 69-70).

Para Murillo Marx (1991), no início era a Igreja quem dava o rumo para a maioria das cidades e definia claramente a área dos patrimônios religiosos, sua forma urbana e seu traçado, como veremos adiante, pois exigia a melhor localização possível para a Igreja, “nas cristas dos sítios urbanos” e ainda estabelecia a diferenciação entre a posição do templo religioso e de seus espaços adicionais do entorno, especialmente o de sua frente, denominado adro. A doação da terra era feita com a condição de que se reservasse uma quadra junto à Matriz, espaço que, provavelmente, no futuro, seria o local mais valorizado da cidade (GHIRARDELO, 2002, p. 144).

Usualmente, uma vila – uma sede municipal – ostentava, independentemente das características de seu traçado viário, um conjunto articulado de Igreja Matriz e adro, com clara preponderância sobre outros eventuais conjuntos semelhantes de edifício e largo. (...). Exibia, ainda e tanto mais quanto maiores fossem, outros conjuntos constituídos de adros diante de capelas de irmandades ou casas religiosas. Todos constituíam pólos de aglomeração incomparáveis e, com exceção daquele porventura existente pra a edilidade, de cunho religioso, assim como o que mais importa, estavam bem localizados geograficamente em relação aos demais, cuidadosamente atentos, desde que possível, às normas eclesiásticas (MARX, 1991, p. 89).

Após a proclamação da República o poder de ingerência da Igreja no solo urbano diminui o que faz com que ela perca funções e importância relativa, mas não sua posição geográfica eminente e sua privilegiada localização urbana (MARX, 1991, p. 13). Para Ghirardello (1993, p. 33), sempre que possível os templos ocuparão quadras inteiras nos principais pontos das cidades, porém, depois da Constituição de 1891, isso só se dará “onde e quando as condições assim permitirem, não mais nos que a Igreja determinar”.

O mesmo autor (2002) trabalha sobre essas questões no livro *À beira da linha*, e traz que, se antes da República, quando os interesses da Igreja, representada pela Fábrica, e da Câmara, eram, em tese, os mesmos com relação ao solo urbano já haviam desentendimentos entre essas esferas de poder, após a proclamação os interesses se tornam frequentemente divergentes. Passavam a surgir questões como: “a quem pertenciam as ruas das cidades cujo patrimônio era religioso? As praças? E os edifícios públicos assentados em terrenos foreiros?” (GHIRARDELLO, 2002, p.

132). Essas questões permearão o debate que se abrirá no próximo item, onde trabalharemos a doação de terras realizada por Antônio Trajano dos Santos, o conflito da terra entre Câmara Municipal e Igreja desde o começo dos anos 20 do século XX, assuntos os quais, pelas circunstâncias das documentações coletadas, não podem ser tratados separadamente.

3.2 A DOAÇÃO DE TERRAS A SANTO ANTÔNIO DE PÁDUA E O CONFLITO ENTRE CÂMARA E IGREJA

Tendo a CEFNOB em 1909 assentado acampamento à beira da lagoa maior e cruzado as terras de Antônio Trajano dos Santos (Figura 53), separando-a em triângulo, como vimos acima, aos 17 dias de maio do ano de 1910, já avançado o período republicano instituído em 1889, Trajano dos Santos e sua mulher Maria Lucinda Garcia de Freitas doaram parte de sua Fazenda Alagoas à paróquia de Santana do Paranaíba para que no local fosse construída uma capela em honra de Santo Antônio de Pádua, santo padroeiro e xará do doador. A condição imposta pelos doadores era que fosse construída no dito Patrimônio de Santo Antônio das Alagoas a capela em honraria ao santo e que, antes, fosse fincado um cruzeiro como marco de posse para a Igreja, o que veio a ser concretizado pelo próprio doador.

Figura 53: O doador, Antônio Trajano dos Santos



Fonte: Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGMS), Campo Grande.

Sob essa perspectiva, no entanto, o documento original comprobatório da escritura lavrada por Trajano dos Santos em 1910 não foi localizado. Por sua vez, na Cúria Diocesana de Três Lagoas, sob os resguardos da Irmã Rosa, foi localizada uma pasta⁶⁵ cujo documento mais antigo que aborda a doação se trata de um manuscrito

⁶⁵ Nesta pasta constam 49 documentos dentre os quais manuscritos, cópias datilografadas de manuscritos, certidões de compra e venda de terras, registros imobiliários, escrituras públicas de doação de terras, transcrições de documentos, cartas, averbações de imóveis, relações de pessoas assentadas em terras específicas, resoluções públicas, jornais de época, alvarás de licença, etc. Acredita-se que essa pasta seja um compêndio de documentações juntadas pelo bispado de Três Lagoas para dar entrada a um pedido judicial para reaver terras. Esse fato não pôde ser comprovado, já que não tivemos acesso ao número do processo judicial em virtude de ter-nos faltado tempo hábil a isso. Também nada nos foi informado na Cúria Diocesana quando questionada sobre o assunto. Trataremos mais sobre isso brevemente à frente.

do ano de 1922 (Anexo 2), sem assinatura, com a comprovação da referida doação e a narração de como os conflitos da terra em Três Lagoas se desenrolaram a partir daquela. O documento, de 26 de julho de 1922 principia com os dizeres:

Ao anunciar-se, com a passagem da Estrada de ferro Noroeste do Brasil por terras da Fazenda Alagôas, o estabelecimento de uma estação da mesma estrada e *consequente provavel povoação em ditas terras*, os proprietarios da alludida Fazenda Alagôas doaram à parochia de Sant'Anna do Paranahyba, para patrimonio (patrimonio em Matto Grosso chama-se o logar da povoação) uma area de vinte alqueires de cincoenta litros de terras⁶⁶ de sua mencionada fazenda, como consta da escriptura de doação de dezesete de Maio de mil novecentos e dez (Doc. Nº 1) (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t.. Grifo da autora).

E termina com os dizeres:

a condição imposta pelos doadores de ser no dito patrimonio construída uma capella em honra de Santo Antonio de Padua, e que pelo doador foi fincado, como marco de posse para a Egreja, o Cruzeiro, que ainda se encontra em terras do mesmo Patrimonio. Tres Lagôas, 26 de Julho de 1922 (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t.).

Assim, ao mesmo tempo que fora do período típico de doações de terras à Igreja Católica para a constituição de povoados, Antônio Trajano dos Santos teve uma visão porvindoura sobre o próspero desenvolvimento de suas terras com a passagem da CEFNOB e tomou a atitude sensata de doar parte de sua fazenda para a constituição de um patrimônio, o que valorizaria seus chãos e o faria despontar ainda mais enquanto personalidade influente na região. Mais uma vez os dizeres em grifo do primeiro trecho retirado do documento – “consequente provável povoação em ditas terras” – corrobora nossas acepções sobre o núcleo urbano de Três Lagoas ter se constituído apenas a partir da chegada dos trabalhadores da Companhia, em 1909, e não em período anterior, como outros estudiosos da cidade anunciaram.

Desta maneira, acreditamos que a formação urbana da cidade de Três Lagoas tenha sido resultado de uma conjunção de fatores: a vinda da comissão de construção da estrada de ferro a qual assentara acampamento a partir de 1909 à beira da lagoa maior e a doação de terras implementada por Trajano dos Santos e sua esposa para

⁶⁶ Pelas pesquisas realizadas verificou-se que 1 litro de terra é equivalente à 605 metros quadrados.

a constituição do patrimônio, daí sua importância à localidade, tendo recebido homenagens como o nome de uma das praças do projeto de 1911 não implementado e elaborado pela Construtora Machado de Melo, e também tendo emprestado seu nome, posteriormente, à ruas que ali seriam traçadas.

Sobre os trechos acima acrescenta-se, ainda, que o referido manuscrito deveria constar de documentos anexos que comprovassem o que ali estava escrito, como o que se pode perceber pelo parêntese “(Doc. nº 1)” do trecho transcrito e também demais documentos citados no decorrer do texto até o de número 9 (nove). No entanto, na pasta consultada na Cúria Diocesana a qual contém o manuscrito em questão, não foram encontradas evidências de tais documentações.

Conforme já dito, não se obteve a doação em si das terras cedidas por Trajano dos Santos, apenas documentações posteriores do bispado que comprovam o feito. Nesse ínterim, depreende-se da análise de tais documentos a possível imprecisão da carta donativa provavelmente lavrada pelo próprio doador quanto à extensão do espaço. Aparentemente a doação de Trajano dos Santos e de sua esposa foi constituída por 58 hectares e 80 ares⁶⁷ desmembrada da Fazenda Alagoas. O manuscrito de 1922 trabalhado até então demonstra a falta de precisão da doação a qual infelizmente não tivemos acesso:

Ficando-lhe limites aliás desnecessários, porque *sendo o fim unico da doação o estabelecimento da povoação, onde esta se fixasse* seria aquella, *não lh'os deram como bom estavel*, pois tomaram por ponto de partida uma casa de função transitoria, qual o hospital provisorio da Estrada Noroeste, que viria a desaparecer, como aconteceu, preenchido o seu fim passageiro. Dados, porem, os poucos annos de existencia desta localidade, ainda é conhecido o ponto de colocação do referido hospital, como a provam os attestados juntos (Docs. nº 2 e 3) (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t.. Grifo da autora).

Esta citação, além de reiterar as afirmações anteriores de que o povoado ainda não havia sido estabelecido quando da doação ao santo através do trecho “sendo o fim unico da doação o estabelecimento da povoação”, demonstra a incerteza quanto à área doada, até mesmo para o período no qual o documento foi escrito (1922), período este próximo ao da concessão. Os dizeres “não lh'os deram como bom estavel” atesta a provável imprecisão da doação, já que os concessionários tomaram como ponto de referência uma edificação provisória da ferrovia – o hospital – e que

⁶⁷ 1 hectare = 100 ares = 10.000 m² = 0,4132 alqueires de SP.

posteriormente seria demolida, o que realmente aconteceu. Hipoteticamente e em razão da região ser muito plana, sem muitos aspectos de destaque em sua paisagem com exceção das lagoas, os doadores devem ter lavrado a escritura “desde o ponto em que vai do hospital até as margens da lagoa maior”, conjuntura que trouxe problemas quanto à extensão da doação quando o hospital veio a ser derrubado.

Outro manuscrito da pasta acima referida pertencente ao acervo da Cúria Diocesana de Três Lagoas é intitulado *Patrimonio da Capella de Sant’Anna do Parahyba, em Matto Grosso*, assinado por Theodoro Machado, no “Rio”, em 7 de maio de 1927. Tal documento (Anexo 3) também aborda a questão conflituosa da terra a partir da doação de Trajano dos Santos e corrobora muitas informações existentes no documento anteriormente mencionado, de 1922, como por exemplo a imprecisão da adjudicação como se pode perceber pelo trecho inicial abaixo transcrito do documento. Além disso o novo documento aqui apresentado acrescenta outras informações àquele de 1922.

Patrimonio da Capella de Sant’Anna do Parahyba, em Matto Grosso.

A aparente falta de precisão da escriptura de doação de 17 de Maio de 1910, justamente na parte descriptiva da area das terras desmembradas da Fazenda “Alagoas” pelo casal Antônio Trajano dos Santos para servir de patrimonio à Parochia de S. Anna do Parahyba, não nos parece estorvo para o Rev. diocesano, defensor natural e reconhecido dos bens eclesiásticos, reivindicar o pleno dominio sobre essas terras contra quem quer que n’ellas haja construido ou esteja empossado sem titulo e se recuse a reconhecer os direitos dominicaes que à Egreja assistem.

Essa doação, de valor inferior ao que pela Ord. _____ 62 pr. estava sujeita à insinuação, versou sobre uma area de 20 alqueires de terras da Fazenda “Alagoas”, então pertencente ao casal dos doadores e destinada à fundação da povoação de S. Anna do Parahyba, sob a condição de, no local indicado pelos doadores, que, foi signal o assignalarem com um marco de posse ou Cruzeiro, se construir uma Capella dedicada a S. Antonio de Padua (MACHADO, CÚRIA DIOCESANA, 1927, s.n.t. Grifo da autora).

A citação acima, por sua vez, confirma a aparente “falta de precisão da escriptura de doação” pelas razões anteriormente elencadas e corrobora a extensão de terras doadas de “20 alqueires de terras”, assim como a anterior havia mencionado “vinte alqueires de cincoenta litros de terras”. Este documento, no que lhe diz respeito, insinua o porquê de ter sido escrito ao sugerir uma possível reivindicação de

terras por parte da Igreja Católica “contra quem quer que n’ellas haja construido ou esteja empossado sem titulo e se recuse a reconhecer os direitos dominicaes que à Egreja assistem”. Cabe, portanto, apresentar o conflito.

Outro aspecto de extrema relevância e fato basilar para que se compreenda o “conflito da terra” presente até mesmo no título desta dissertação é o episódio em que em 9 de abril do ano de 1912, o Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do então Estado de “Matto-Grosso”, através do Decreto nº 311 publicado na *Gazeta Official do Estado de Matto-Grosso* define: “Do excesso de area da fazenda denominada “Alagoas”, sita no municipio de Sant’Anna do Paranahyba, fica reservada na povoação de Tres Lagoas uma area de 3.600 hectares, para rocio da mesma povoação, revogadas as disposições em contrario” (Anexo 4) (GAZETA OFFICIAL DO ESTADO DE MATTO-GROSSO, 1912).

Assim, em 1912, através da Câmara Municipal de Paranaíba, a Presidência do Estado de Mato Grosso desapropriou do “excesso” de área da Fazenda Alagoas, um vasto amontoado de terras no equivalente a 3600 hectares para rocio da povoação de Três Lagoas ao abstrair, dentro da área concedida, os 58 hectares e 80 ares (aproximadamente 20 alqueires) que haviam sido concedidos por Trajano dos Santos em 1910 à Igreja. Um documento de 1984 em papel timbrado da Diocese de Três Lagoas narra o acontecimento que foi o estopim dos conflitos sobre as terras urbanas da cidade de Três Lagoas (Anexo 5):

História da origem das terras urbanas da Diocese de Três Lagoas (...).

Aos 17 de maio de 1910, o Sr. Antonio Trajano dos Santos e sua mulher, doavam ao Patrimônio de Sta. Ana do Paranaíba (territorialmente a região de Três Lagoas pertencia à Paroquia de Sta. de Paranaíba existente desde 1835), uma área de 58 hectares e 80 ares, terras desmembradas da Fazenda “ALAGOAS”.

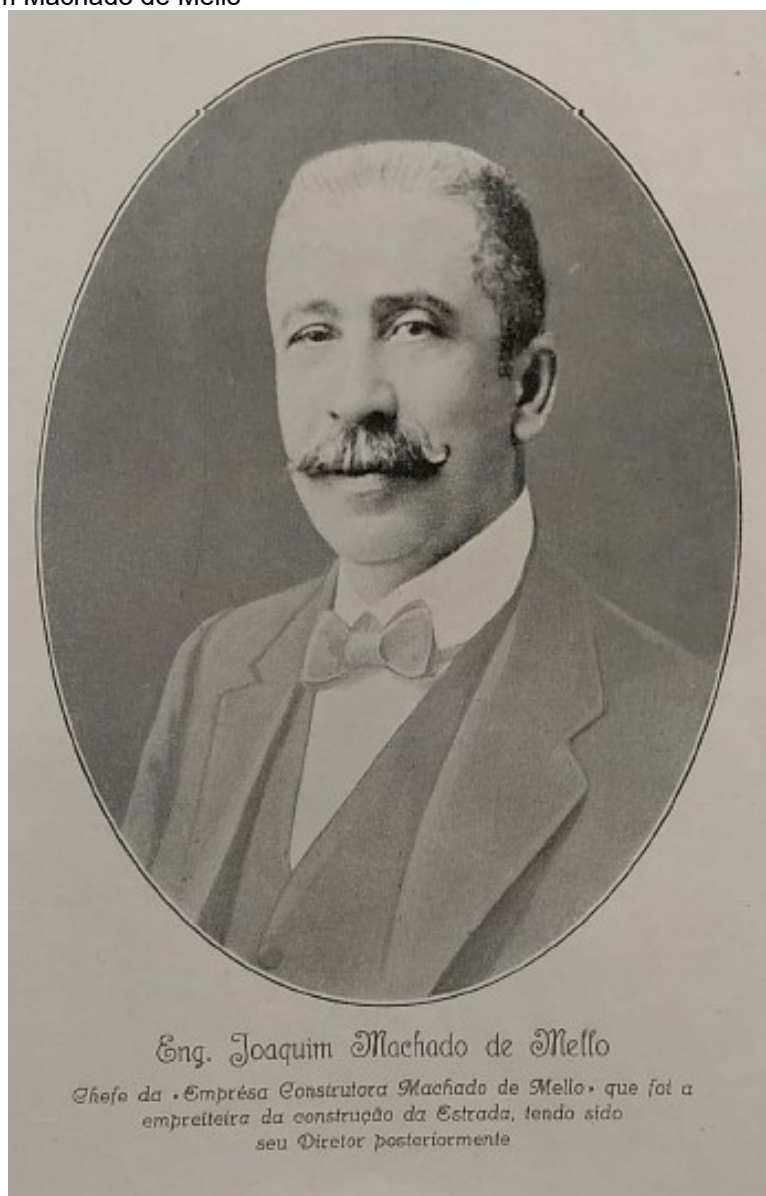
Este terreno foi doado para ser construída uma Igreja em honra de Sto. Antônio, o que foi concretizado a tempo.

Em 1912, o Governo do Estado de Mato Grosso, através da Câmara Municipal de Paranaíba, concedeu ao Município de Três Lagoas uma área enorme de 3.600 hectares, para fundação da cidade, ignorando a existência dentro da área concedida, dos 58 hectares e 80 ares escriturados para a Igreja em 1910 (HISTÓRIA DA ORIGEM DAS TERRAS URBANAS DA DIOCESE DE TRÊS LAGOAS, CÚRIA DIOCESANA, 1984).

Desta maneira, provado está o conflito da terra em que seus maiores interessados e envolvidos são a Igreja Católica, requerente de suas áreas de direito,

e a Câmara Municipal de Paranaíba, a qual teve o infortúnio de expropriar em 1912 do “excesso” de terras da Fazenda Alagoas uma gleba ainda maior, ignorando o fato de que ali existiam domínios que competiam à Igreja. Ademais, para aumentar ainda mais a complexidade desta história conflituosa das terras urbanas de Três Lagoas, entendemos, pela análise da documentação coletada, que no período que a expropriação de terras do excesso da Fazenda Alagoas foi efetivada pela Presidência do Estado, esta já não era mais de posse de Antônio Trajano dos Santos. Nesse momento entra em cena outro personagem por nós já conhecido: Joaquim Machado de Mello (Figura 54).

Figura 54: Joaquim Machado de Mello



Fonte: Relatório de Oscar Teixeira Guimarães (1933, p. 7).

Pela análise da documentação apurada, Joaquim Machado de Mello, aquele a quem atribuímos no capítulo 2 a autoria da “Planta da futura cidade de Três Lagoas”, elaborada em 1911 para a constituição de uma “cidade portal”, moderna para os parâmetros da época, adquiriu de Antônio Trajano dos Santos, na data de 29 de novembro de 1911, terras da aludida Fazenda Alagoas. Está claro, portanto, os interesses do engenheiro planejador na elaboração de um projeto urbano para uma cidade capital em terras sertanejas mato-grossenses: Três Lagoas, além de ponto obrigatório de passagem de São Paulo ao Mato Grosso; além de possuir grandes capacidades energéticas que poderiam ser utilizadas no futuro; além de ser possuidora de facilidades de comunicação com as cidades paulistas e de ser o ponto de saída de toda a produção importada e exportada; ao ter ali implantada uma cidade moderna em terras de Machado de Mello, o faria ganhar muito dinheiro com a venda dos lotes e o projetaria como o grande impulsionador do Mato Grosso aos tempos progressistas do século XX.

À vista disso, a Fazenda Alagoas quando no tempo de sua expropriação pela Câmara Municipal de Santana do Paranaíba, em 1912, já tivera sido vendida ano antes a Joaquim Machado de Melo e também a José Meirelles de Souza Freitas, como se pode depreender pelo trecho abaixo manuscrito de 1922 retirado da pasta da Cúria Diocesana. Portanto, no momento em que houve a desapropriação de terras pela citada Câmara Municipal, a Fazenda Alagoas já havia sido desmembrada em três, sendo os seus proprietários a Igreja, em virtude da doação realizada em honra ao Santo Antônio, Joaquim Machado de Mello e José Meirelles de Souza Freitas, por causa de escrituras de vendas:

Si porem, isso não bastasse, uma circunstancia providencial ocorreu pouco tempo depois da doação, a qual foi a venda feita pelos doadores do patrimônio a José Meirelles de Souza Freitas de dois alqueires de terras da mesma Fazenda, como consta da escriptura de vinte e tres de Janeiro de mil novecentos e onze, na qual se declara que os referidos dois alqueires de terras dividem com o patrimonio, que pela posição das terras de José Meirelle, só pode ser o actual local desta cidade (Doc. nº. 4 e 5). (...). Da escriptura de compra feita por Joaquim Machado de Mello de Mello e outros tantos a Antonio Trajano dos Santos e sua mulher, da Fazenda Alagoas consta que tres apenas são os proprietarios de terras na dita Fazenda, os seguintes: Joaquim Machado de Mello, José Meirelles de Souza Freitas e a Egreja (Doc. nº 6) (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t.).

O também já citado documento sobre o *Patrimonio da Capela de Sant'Anna do Parahyba, em Matto Grosso*, de 1927, assinado por Theodoro Machado traz os mesmos proprietários como sendo os legítimos donos das antigas terras da Fazenda Alagoas de Antônio Trajano dos Santos e sua esposa:

Isto mesmo confirmaram os doadores: a) quando, em 23 de Janeiro de 1911, venderam a José Meirelles de Souza Freitas 2 alqueires da sua sobredita Fazenda; b) quando, em 29 de Novembro de 1911, venderam ao Dr. Joaquim Machado de Mello e outros as restantes terras dessa mesma Fazenda. N'esta ultima transação os vendedores expressamente ressaltaram que, havendo possuído, por força da concessão do governo do Estado de Matto Grosso de 12 de Agosto de 1909, uma area total de 4.343 hectares, vendiam a Mello e outros 4284 hectares e 92 ares, porque a José Meirelles já haviam vendido 9 hectares e 68 ares e ao patrimonio de S. Anna do Parahyba doado 58 hectares e 80 ares, "Confirmando assim a identidade das duas alienações e portanto a localização das terras a que se referem".

(...)

Tres eram e unicos os titulares de terras que outr'ora constituíam a denominada Fazenda "Alagôas", a saber: a Parochia (donataria) de S. Anna do Parahyba, José Meirelles e Dr. Machado Mello (MACHADO, CÚRIA DIOCESANA, 1927, s.n.t.).

No Instituto Histórico e Geográfico do Estado de Mato Grosso do Sul (IHGMS), localizado na cidade de Campo Grande, deparamo-nos com uma reconstituição de uma extensa monografia sobre a Comarca de Três Lagoas "no ano do Senhôr de 1909" elaborada por José Ribeiro de Sá Carvalho (Anexo 6). Nesta documentação, também toda manuscrita, José Ribeiro de Sá Carvalho foi nomeado pela Lei Municipal nº. 24 de 29 de janeiro de 1919 para em comissão fazer o levantamento geográfico e cadastral da nova comarca, tendo tomado posse no dia 3 de fevereiro de 1919. Havendo estabelecido o estudo das confrontações gerais e começado pelo rio Paraná, Sá Carvalho coletou todo o sistema hidrográfico do município e comarca de Três Lagoas e, a partir dos estudos de cada afluente do Paraná, narrou a geografia e os nomes dos proprietários de terra de cada parte da comarca. Assim, para o ribeirão de número 16, Ribeirão do Trajano, Sá Carvalho em 1919 escreveu:

O Ribeirão do Trajano desagua no Paraná, cerca de 5 kilometros, depois da foz do Rio Sucuriú; e tem de curso, 11 kilometros, tendo sua nascente próximo da cidade de Tres Lagôas, cujas Lagôas antigamente nas aguas desciam para ele. Tem pequenos afluentes. *Antiga posse e retiro do sertanejo mineiro Sr. Trajano Antonio dos Santos, que a transferiu ao Dr. Joaquim Machado de Mello.* Este,

entregou-a ao zêlo de João Carrato⁶⁸, com uso e gozo, *até a legalização da propriedade* (MEMORIAL RESUMIDO DA COMARCA DE TRES LAGÔAS, SÁ CARVALHO, IHGMS, 1919, s.n.t. Grifo da autora).

Pelo trecho acima, escrito em 1919 cujo texto foi reconstituído pelo próprio autor em 1965, prova-se a legitimidade do que os manuscritos encontrados na Cúria Diocesana afirmavam sobre Joaquim Machado de Mello ter adquirido parte da Fazenda Alagoas antigamente pertencente a Antônio Trajano dos Santos. Assim, não só documentos da Igreja atestam que Machado de Mello foi proprietário de um grande amontoado de área na região das três lagoas, como também o afirma o documento acima, elaborado a pedido da municipalidade no ano de 1919.

Os grifos “até a legalização da propriedade” da citação anterior, ademais, sustentam o que até então era uma hipótese firmada através da análise da documentação: todos esses documentos, o de 1922, o de 1927, e também o de 1984 foram elaborados para alicerçar a Igreja como legítima proprietária de terras, e para, também, fundamentar os termos imprecisos da doação efetuada por Trajano, bem como sua extensão. Além disso, o documento de 1922 também cita João Carrato como aquele a quem ficaram entregues as terras de Machado de Mello para “uso e gozo” até que a propriedade fosse legalizada, o que, como vimos, não havia acontecido até 1922. João Carrato, como podemos depreender pela citação a seguir era, além de hoteleiro, procurador de Machado de Mello. O trecho abaixo ainda acrescenta que Joaquim Machado de Mello reconheceu a Igreja como a legítima proprietária das terras do patrimônio, excluindo-o, portanto, do conflito da terra, embora como comprador de parte da Fazenda, estivesse envolvido:

Ora Joaquim Machado de Mello não é o proprietario dos terrenos do patrimonio nem só porque a isso se oppõem a escriptura de sua compra, onde se declara a exclusão dos terrenos referidos, e a escriptura da compra doação, mas tambem porque, si fosse elle o proprietario de taes terrenos, assim como, ao comprar a Fazenda Alagôas, logo lhe tomar a direcção o governo, de mesmo modo teria agido com relação ao patrimonio, e que não fez, como é notorio. Nem só não lhe tomou a direcção, *mas reconheceu que o patrimonio é da Egreja, como se vê no atestado, a esta appema, firmado pelo Sr. João Carrato, cuja palavra é de grande valor no caso, por ser elle o actual procurador do mesmo Joaquim Machado de Mello* (Doc. nº 7) (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t.. Grifo da autora).

⁶⁸ João Carrato era o proprietário do Hotel dos Viajantes e uma personalidade importante para a localidade.

Fossem quais fossem os redatores dos manuscritos de 1922 e do de 1927, suas pretensões eram narrar os fatos como de fato aconteceram e comprová-los – tanto que havia, ao menos na carta de 1922, documentações anexas comprobatórias do que era escrito. Esses redatores, independentemente de suas identidades, deveriam ser pessoas ligadas à Igreja Católica pois, além de tentarem recriar o cenário de doação de terra à Igreja e posterior venda do restante destas à Joaquim e José, eram pessoas que estavam se sentindo lesadas pela Câmara Municipal de Paranaíba tendo em vista os termos, muitas vezes “duros”, empreendidos em suas cartas. O redator da carta de 1922, por exemplo, tenta provar o direito da Igreja sobre o patrimônio de Três Lagoas, “do qual, sem direito e sem titulo algum, se acha empossada esta Camara Municipal, o que passo a demonstrar”, ao se referir à Câmara Municipal da então Sant’Anna do Paranahyba.

Adiante, a mesma documentação traz sólidas palavras de repreensão para com a Câmara de Paranaíba como podemos depreender do trecho a seguir cujos grifos são notórios. O escritor enfatiza, ao seu ver, o absurdo que foi o episódio em que uma Câmara, que não detinha direito algum sobre terras que não eram suas, desapropria parte destas para a constituição de um patrimônio que seria gerado pelas mãos da Igreja já que para esta última houve a doação, dois anos antes, de áreas para a formação do povoado. Ainda exclui a culpa da Câmara Municipal de Três Lagoas, já que esta, nesse momento, não existia⁶⁹.

Sendo o restante proprietario de terras da alludida Fazenda Alagôas a Egreja, *a ella e a mais ninguem pertencem as terras do patrimonio*. Nem se pode dizer que a Camara Municipal de Tres Lagôas recebeu da Camara de Sant’Anna do Paranahyba o direito que está exercendo sobre o mesmo patrimonio, porque não fazendo a Camara de Sant’Anna parte dos tres unicos proprietarios de terras da Fazenda Alagôas acima referidos, não podia dal-os à Camara de Tres Lagoas, *pois ninguem dá o que não tem*, alem de que ao tempo da doação a Camara de Tres Lagôas não existia. Nem tambem recebeu a Camara detentora do patrimonio tal direito do governo do Estado, pela mesma razão de não ser o Estado ao tempo da doação proprietario de terras da Fazenda de Alagôas e tambem porque a doação de tres mil e seiscentos hectares que do excesso encontrado na Fazenda (Alagôas) alludida, fez o Estado ao Municipio de Tres Lagôas é da data de mil novecentos e doze, como o attesta o decreto do governo (Doc.

⁶⁹ A Câmara Municipal de Três Lagoas será instituída apenas em 1915, como veremos a seguir. Portanto, quando houve a desapropriação no ano de 1912 por parte da Câmara Municipal de Paranaíba, aquela realmente ainda não existia.

nº 8), posterior, portanto, à doação *não podendo ter efeito retroactivo, muito menos sobre propriedade alheia*. Demais, a doação do patrimonio feita por Antonio Trajano dos Santos á Igreja, nada tem que ver com o excesso da Fazenda, porque na venda que da Fazenda Alagôas fez elle a Joaquim Machado de Mello exceptuam-se os vinte alqueires doados a parochia de Sant'Anna do Paranahyba. Si o excesso verificado posteriormente na Fazenda Alagôas pudesse prejudicar a doação da Igreja, prejudicaria tambem a venda feita a José Meirelles no que ninguem seria capaz de pensar (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t.. Grifo da autora).

Desta maneira efetuou-se o indignado relato do redator do documento lavrado em 1922 assinado na cidade de Três Lagoas. Do mesmo modo, no atestado firmado em 1927, Theodoro Machado mostra-se estarecido com os fatos e também discorre acerca do excesso na quantidade de terras atribuído à Fazenda Alagoas ao justificar que esse excedente não atenta contra a validade da doação à Igreja, a qual já aceitara e cumprira a condição de locar ali a povoação para cujo patrimônio a recebera. Theodoro segue manifestando-se aturdido aos acontecimentos que se sucederam ao dizer não compreender como o Governo do Estado de Mato Grosso pudera conceder 3600 hectares das terras componentes da antiga Fazenda Alagoas à Câmara de Três Lagoas – desmembrada da Câmara Municipal de Paranaíba –, como o fez em 1912, já que em 1909, o próprio governo do Estado de Mato Grosso havia concedido à Antônio Trajano dos Santos uma área de mais de 4000 (quatro mil) hectares.

As palavras de Theodoro, são, assim como as do outro redator – já que não podem ser a mesma pessoa visto as caligrafias serem diferentes –, praticamente as mesmas palavras firmes: “A Camara Municipal de S. Anna do Paranahyba não era proprietária de parte alguma do sólo dessa Fazenda e assim não podia dar o que não tinha à Camara Municipal de Três Lagoas, que, ao tempo da doação, nem sequer fôra creada”.

Por fim, de acordo com o manuscrito de 1922 da pasta da Cúria Diocesana, aparentemente o próprio Governo do Estado de Mato Grosso reconhece neste mesmo ano o direito da Igreja sobre os referidos vinte alqueires de terras doados à Santo Antônio de Pádua dois anos antes por Trajano dos Santos porque, aprovando o ato que baixou em 9 de abril de 1912 doando os 3600 hectares, “nelle incluiu mais cinquenta e oito, que são os vinte alqueires da igreja e os dois de José Meirelles, como o prova o doc. nº 9, que sendo anterior à doação do governo são os que começou esta cidade”.

No Núcleo de Documentação Histórica (NDH) da UFMS de Três Lagoas deparou-se com uma transcrição de imóveis cujo título definitivo foi expedido em 22 de junho de 1922 no qual o “Estado de Matto Grosso” transmitia ao adquirente “o Municipio de Tres Lagôas” um “Lote de terras com a superfície de 3659 hectares, reservado para patrimonio da povoação de Tres Lagôas pelo Decreto da Presidencia do Estado nº 311 de 9 de Abril de 1912” (Anexo 7), o que corrobora as informações acima arroladas do documento da Cúria também de 1922. Ademais, esta transcrição de imóveis traz as confrontações e características resumidas do lote de terras que constituía a área urbana de Três Lagoas neste momento sendo:

ao Norte com propriedade da Companhia Feira de Gado de Tres Lagôas e com a fazenda “Varginha”, pertencente à herança de Delfino Pereira dos Santos; ao Poente com a fazenda “Córrego do Pinto”, pertencente a diversos; ao Sul com o leito da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e ao Nascente com a referida propriedade da Companhia Feira de Gado de Tres Lagôas, estando o perimetro demarcado com cincoenta (50) marcos, dispostos pela forma declarada no titulo (TRANSCRIÇÃO DE IMÓVEIS, NDH/UFMS, 1922, s.n.t.).

No mesmo acervo (NDH), outro documento de igual data, desta vez escriturado em cartório sob o número 486, página 84, registrado no Livro de Transcrição 3A, folha 33, em data de 22 de Junho de 1922 e lavrado pelo próprio Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa, então presidente do Estado de Mato Grosso, ostenta o título definitivo de um lote de terras devolutas de 3659 hectares, situado no município de Três Lagoas para patrimônio da povoação do referido (Anexo 8).

Este documento, por sua vez, descreve pormenorizadamente os limites do município, cuja medição e demarcação fora feita em nome da Intendência Municipal de Três Lagoas e cuja configuração é um polígono irregular de 3659 hectares. Aparentemente esta descrição detalhada bate com a descrição resumida acima exposta, achando-se os marcos colocados à Feira de Gado de Três Lagoas, à Fazenda Córrego do Pinto, à Fazenda do Palmito e à Fazenda Alagoas.

Os últimos dizeres da documentação ainda acrescentam que anexa ao final do título estaria a cópia da planta: “Titulo definitivo de um lote de terras devolutas de 3659 hectares, situado no municipio de Tres Lagôas, apreferido a Intendencia

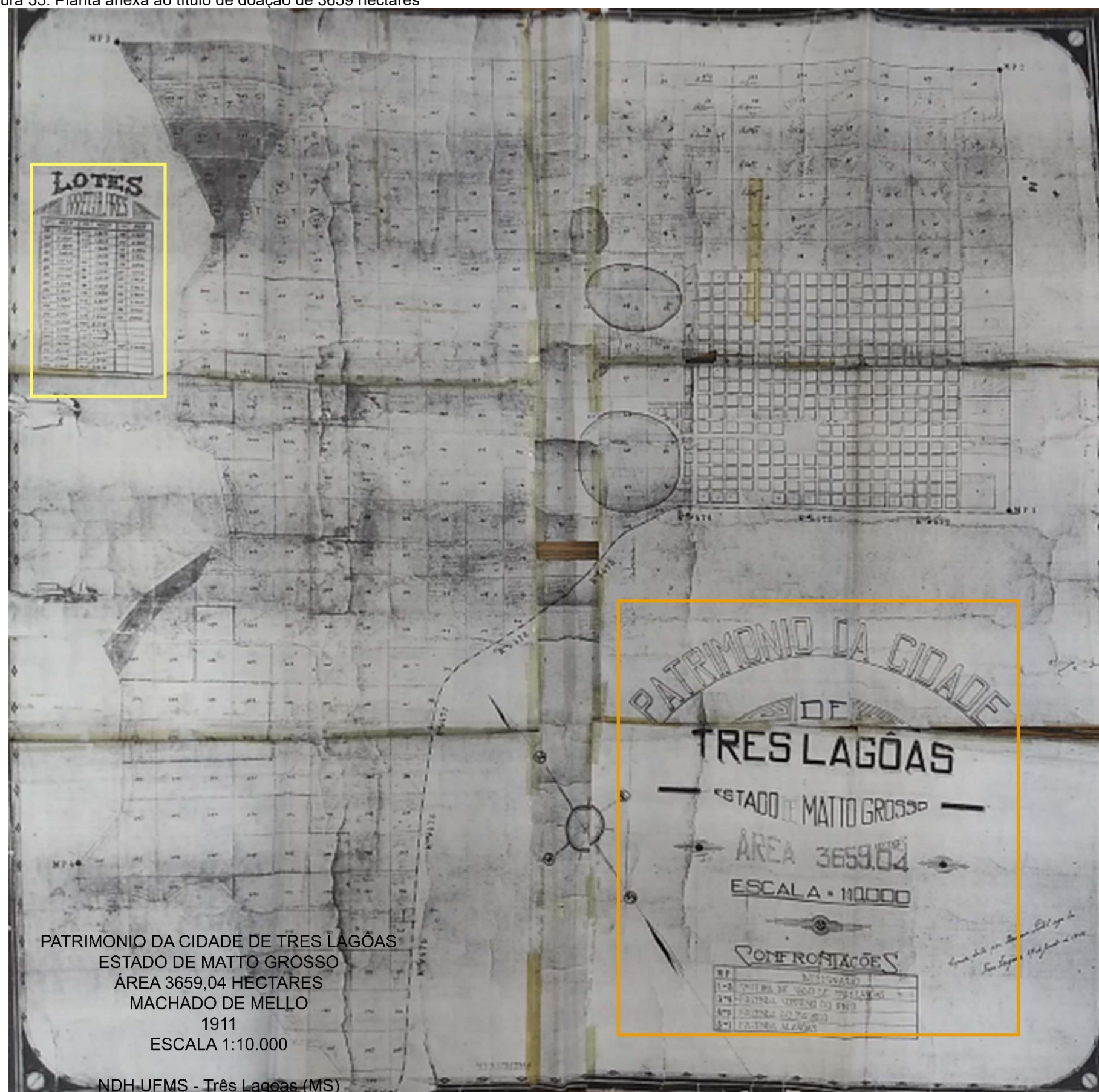
Municipal, para patrimonio da Povoação do referido municipio, como acima se declara. Acompanha a respectiva copia da planta” (Figuras 55 e 56).

A planta⁷⁰ referida pelo documento traz a inscrição “Patrimonio da cidade de Tres Lagôas – Estado de Matto Grosso – área 3659,04 hectares – Escala = 1:10.000” e as Confrontações com os marcos:

- MP: De 1-3: Cia. Feira de Gado de Três Lagôas
- MP: 3-4: Fazenda Corrego do Pinto
- MP: 4-5: Fazenda do Palmito
- MP: 5-1: Fazenda Alagôas

⁷⁰ Situação muito lamentável a planta anexa tem seu estado de conservação bem deteriorado. Além de ser uma cópia, seu xerox foi tirado por partes as quais foram coladas com fita adesiva. Sabe-se que com o tempo a fita adesiva perde sua cola e amarela. Já muito deteriorado, o manejo do documento foi difícil.

Figura 55: Planta anexa ao título de doação de 3659 hectares



Fonte: Acervo NDH UFMS, Três Lagoas, editado pela autora (2020).

LOTES IRREGULARES

MP	AREA	MP	AREA	MP	AREA
101	5.6515	319	3.8175	306	6.3530
102	8.3470	318	2.2110	305	6.4880
103	3.1988	317	1.4605	304	3.2594
104	7.4640	316	1.4350	303	3.0582
105	3.3145	315	1.4279	302	3.7592
106	4.0430	314	1.1985	301	1.1244
107	9.0190	313	1.6458	300	2.8839
108	2.2705	312	1.1830	299	2.9824
109	3.2635	311	1.0760	298	2.8824
110	3.8747	310	6.2310	297	2.1824
111	3.8101	309	1.1730	296	2.8824
112	2.7710	308	1.0505	295	2.0824
113	4.0740	307	9.1715		
114	4.8140	306	0.0124		
115	7.7120	305	1.4700		
116	7.8365	304	1.1715	300	1.0000
117	8.2415	303	2.1655		
118	1.1980	302	3.8490		
119	5.1010	301	2.5510		

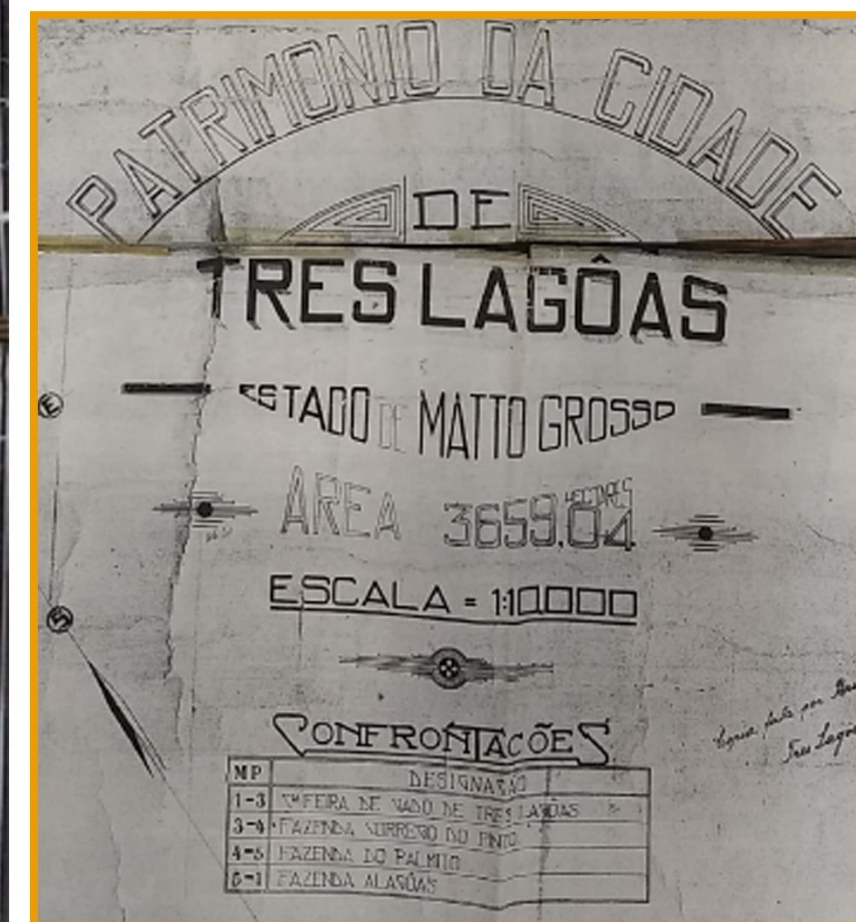
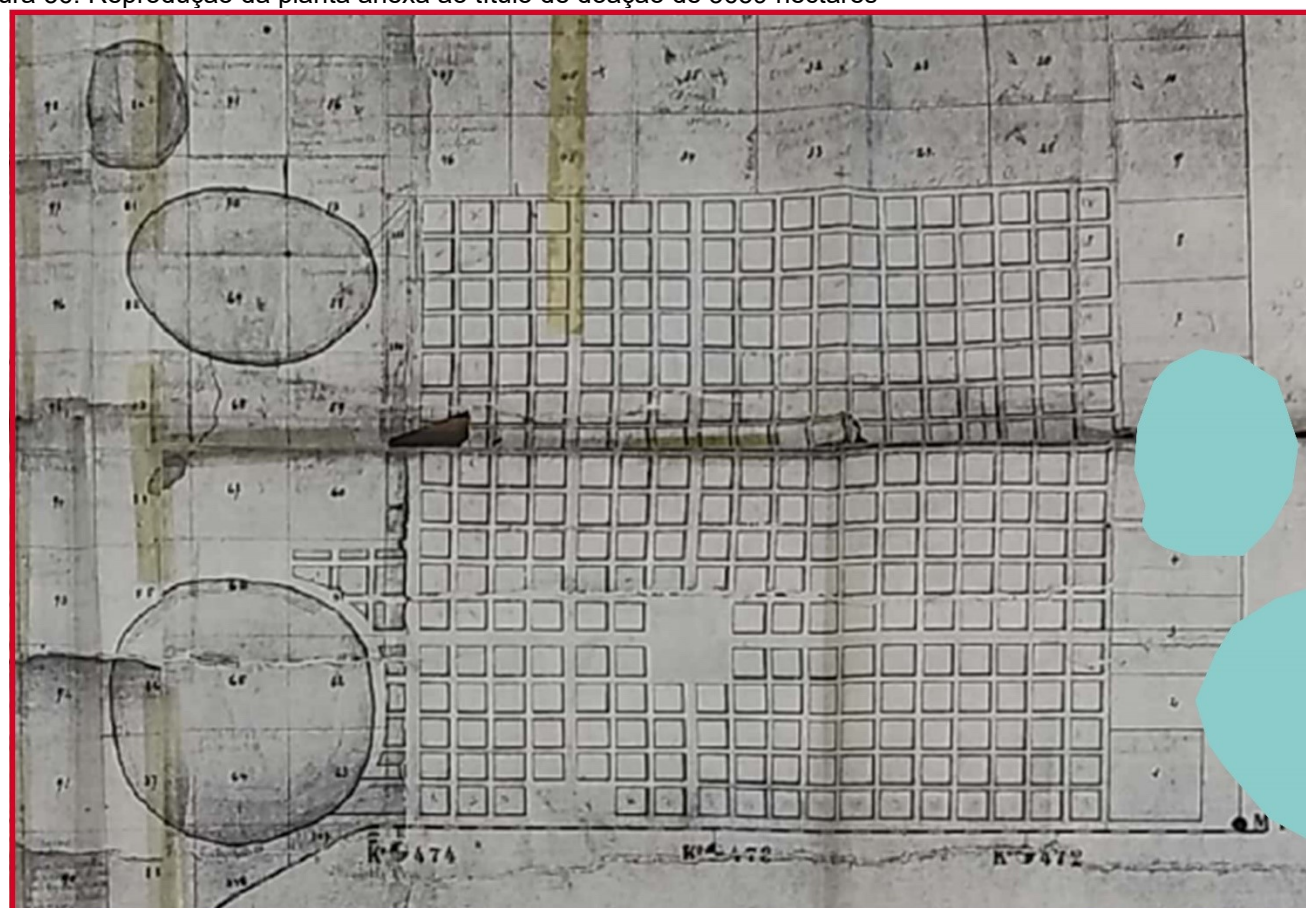


Figura 56: Reprodução da planta anexa ao título de doação de 3659 hectares



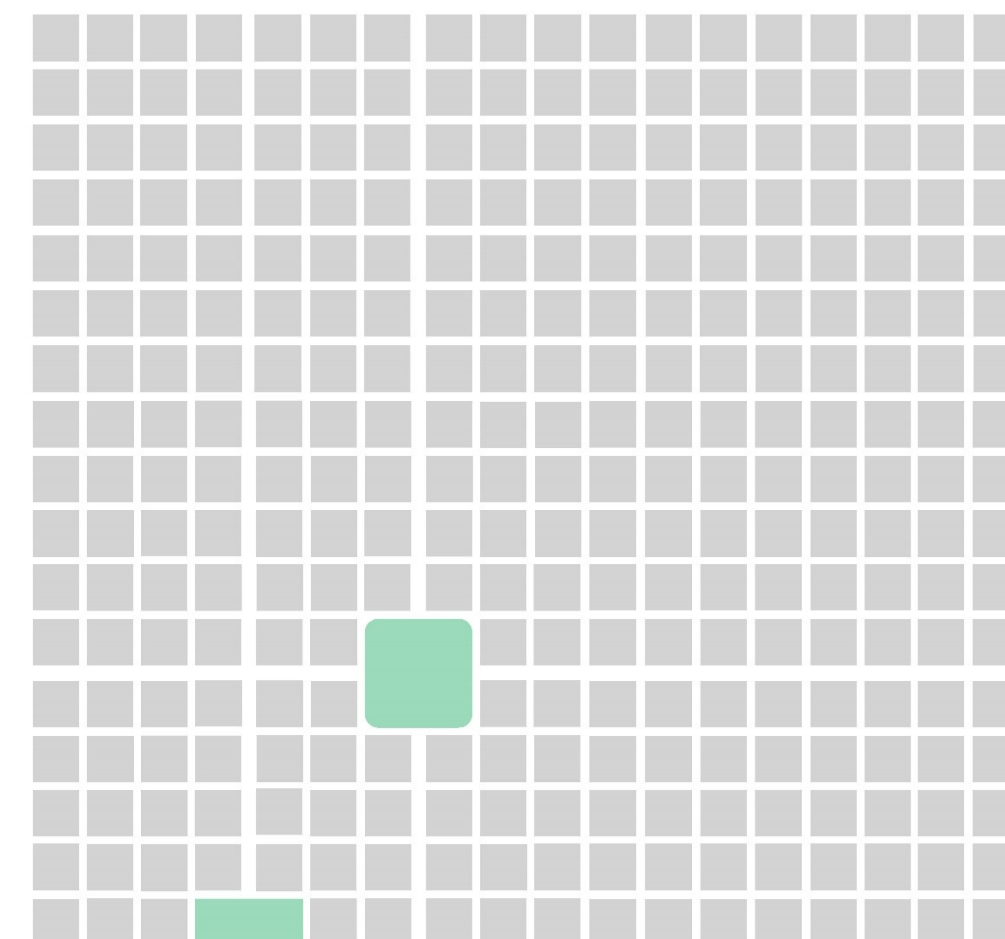
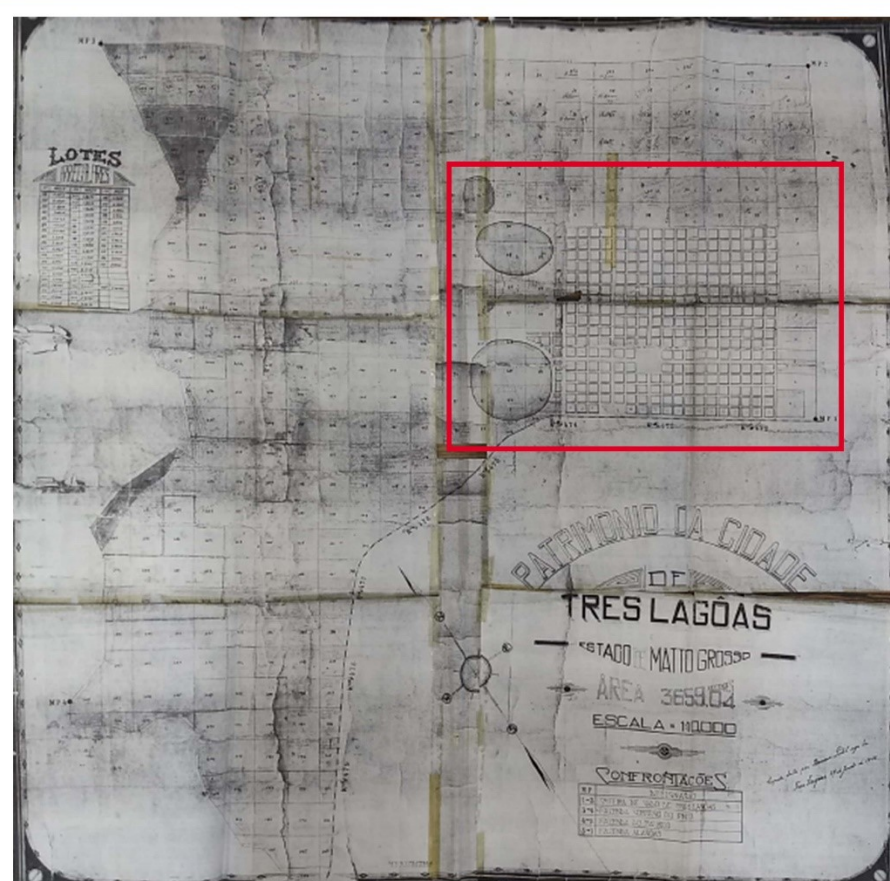
Reprodução do “PATRIMONIO DA CIDADE DE TREZ LAGÔAS ESTADO DE MATTO GROSSO, ÁREA 3659,04 HECTARES”.

Sem data.

Escala = 1:10.000.

NDH UFMS, Três Lagoas (MS), editado pela autora (2020).

Elaborado pela autora (2020).



Fonte: Acervo NDH UFMS, Três Lagoas, editado pela autora (2020).

Como se pôde perceber pela imagem acima, além das três lagoas e do traçado urbano sobre o qual trabalharemos em breve, o documento traz a repartição agrária do entorno do arruamento, ou seja, seu arruador faz também o parcelamento das glebas rurais, todas numeradas, as quais, muito provavelmente se tratariam de sítios que cultivariam produtos hortifrutigranjeiros e seriam os responsáveis pelo abastecimento do patrimônio de Três Lagoas. Muitas das cidades da Alta Paulista e da Alta Sorocabana foram formadas pela viabilização do parcelamento rural; nesses casos a cidade era apenas um apoio ao rural. As glebas rurais contíguas à malha quadriculada seriam loteadas à medida que a cidade se desenvolvesse. Sobre esse assunto, Ghirardello (1993) trabalha:

Outro aspecto fundamental para a configuração dos nossos núcleos urbanos é o parcelamento fundiário definidor do espaço inicial da maioria das cidades e especialmente de seu crescimento urbano através da absorção das propriedades agrícolas contíguas, transformadas em bairros (GHIRARDELLO, 1993, p. 21).

À esquerda do documento uma pequena tabela com os “Lotes irregulares” mostra o número dos mesmos e, à frente, sua área, medida em metros quadrados. O projeto também não é assinado e não possui data. Para mais explicar, concebe, ainda, o traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e exibe sua quilometragem, dos marcos um ao quinto, sendo ela o trecho que vai do quilômetro 471 ao quilômetro 480 da ferrovia.

O traçado, bidimensional desta vez, diferentemente do Projeto Urbano elaborado por Joaquim Machado de Mello em 1911, é claramente uma simplificação do mesmo, sem as grandes avenidas em diagonal e sem as edificações no outro plano previstas – o que o faz configurar-se, assim, como um simples arruamento. No mais, esse traçado urbano, por sua vez, prevê apenas um dos espaços anteriormente concebidos para serem as praças ao final das avenidas secundárias e uma delas, à direita da malha, desaparece. No entanto, ainda se vê a grande praça central formada pela junção de quatro quadras, para onde convergem (ou partem) largas avenidas. A hierarquização viária sobrevive do Projeto Urbano anterior: vê-se, ainda, avenidas perimetrais mais largas que as vias internas dos bairros (alamedas), e aquelas que convergem à praça central mais ainda. Outra diferenciação desta ao projeto de Machado de Mello é a inexistência do parque contíguo à lagoa maior, área que agora aparece loteada, com quadras irregulares, por seu turno.

Nessa nova malha urbana, simplificada da outra de 1911, têm-se um traçado de 18 quadras por 17, totalizando um polígono com 306 quadras, incluídas as praças. Estas aqui possuem as dimensões 100x100 metros, provavelmente adequando-se ao que vinha sendo traçado no espaço, conforme a ocupação avolumava e a partir da doação de Trajano dos Santos. Da mesma maneira que a anterior, a divisão das quadras em lotes não estava prevista.

Sem mais delongas, embora não um projeto urbano tridimensional como o era o de 1911 do engenheiro da ferrovia, este ainda assim se mostrava imponente. Veremos, à frente, que este traçado também não foi inteiramente o que acabou se desenvolvendo, embora já se aproxime mais que o outro à realidade implantada, com pequenas exceções. Como o título de terras ao qual esse documento veio anexo é datado de 1922, tomaremos esta como a data de sua elaboração. Presumivelmente o povoado, que começara a se desenvolver em 1909 com os construtores da ferrovia, e em razão da doação do patrimônio à Igreja em 1910, em 1922 já tinha seu núcleo fortalecido e ali já deveriam constar algumas vias e quadras iniciais para as quais este novo projeto se adaptara.

Desenrolado este cenário e tendo o Estado em 1922 reconhecido o direito de fato da Igreja sobre os domínios anteriormente atribulados, foi apenas em 11 de julho de 1927, pela resolução número 114, que a Câmara Municipal de Três Lagoas se reuniu em sessão ordinária e resolveu autorizar locar para a Mitra Diocesana 24 hectares e 40 ares de terras na área que o Estado reservou e mandou demarcar para o patrimônio do município. O documento intitulado *Parochia de Tres Lagoas – Patrimonio de Santo Antonio*, de 1927, assinado por João Miguel Spiridião (Anexo 9), é também da pasta da Cúria Diocesana. Feita a locação, a Intendência seria responsável por emitir à Mitra um título comprobatório com a origem da concessão. Junto a este documento um recorte do jornal *A Notícia*, de Três Lagoas, de 21 de julho de 1927 (Anexo 10) atesta a resolução nº 114.

No entanto, foi apenas em setembro do ano de 1928 que a Intendência Municipal de Três Lagoas emitiu esse título comprobatório. Através do Título de Concessão número 871 (Anexo 11), assinado por João M. Speridião, a Igreja recebeu a indenização em “aforamento perpetuo” das terras tomadas em 1912 pelo governo do Estado. No entanto, dos 58 hectares e 80 ares que eram de direito da Igreja Católica em vista da doação de Trajano dos Santos, a Mitra Diocesana só recebeu como indenização pelos terrenos ocupados pelo Município uma área de 24 hectares

e 40 ares, conforme acordado em sessão ordinária; área que estaria situada fora dos domínios centrais da cidade, ficando a Intendência Municipal com uma área de 34 hectares e 40 ares sem indenizar a Igreja.

De acordo com o documento de 1984 da pasta da Cúria Diocesana, “do total das 24 Quadras recebidas como indenização, 19 foram sendo vendidas para custear obras dentro e fora da cidade”, além dessas, três foram doadas a famílias carentes e as duas últimas foram reservadas a obras comunitárias.

Não se sabe, no entanto, se esses documentos da referida pasta encontrada na Cúria Diocesana foram ajuntados para que a Igreja entrasse na justiça contra a Câmara Municipal na intenção de reaver esses outros 34 hectares e 40 ares que até o ano de 1984 não o tinham conseguido de volta. Foram realizadas tentativas de apurar essa hipótese junto à Cúria Diocesana de Três Lagoas e também buscou-se o número do processo, caso este exista, mas não se obtiveram respostas e faltou tempo hábil para que se lograsse o processo judicial. Fica, portanto, a dúvida se a Igreja entrou na Justiça para tentar reaver as terras que lhes eram de direito em razão da doação e se também conseguiu readquiri-las.

Assim, decorridos os acontecimentos sobre o conflito da terra, resta-nos compreender, afinal, a extensão da doação realizada por Trajano dos Santos à Igreja em 1910 já que aparentemente os termos de sua doação foram imprecisos e certamente causaram discórdias e também já que fora a partir da doação que o patrimônio começara a se desenvolver. O documento da pasta da Cúria Diocesana de 1927 assinado por Theodoro Machado nos dá pistas sobre a localização do patrimônio o qual seria de direito da Igreja.

Segundo este documento, no ano de 1927 a área constituída da doação de 1910 estaria delimitada de modo regular, já que nesse momento a Capela em honra a Santo Antônio de Pádua já havia sido construída⁷¹. Assim, neste ano a área do patrimônio estaria delimitada regularmente pela localização da Capela (Figuras 57 e 58), erigida no “ponto indicado pelos próprios doadores, já pelo testemunho de todos os que conheceram o antigo local, já pelo que dizem as outras escripturas das duas unicas alienações de terras da antiga Fazenda Alagôas”. Destarte, Theodoro Machado em 1927 segue quase finalizando seu texto ao anunciar pela ereção da

⁷¹ A Capela de Santo Antônio foi concretizada no ano de 1914 e este santo designado padroeiro da cidade, recebendo muitos votos de louvor, promessas e manifestações de simpatia e apreço pelos moradores da região, em especial no mês de junho, cujo dia 13 comemora-se sua ocasião.

Capela de Santo Antônio de Pádua e pelos fatos acima por nós descritos, que o patrimônio é de direito da Igreja:

Evidentemente, portanto, o “chão” ou “sólo”, compreensivo dos 20 alqueires doado à Parochia de S. Anna do Parahyba e determinado, em sua área, por acto dos doadores, pela ereção alli da Capella de S. Antônio de Padua e pelos factos acima apontados, é de plena propriedade da Egreja (MACHADO, CÚRIA DIOCESANA, 1927, s.n.t.).

Figura 57: Capela de Santo Antônio de Pádua, sem data



Fonte: IBGE Cidades, Três Lagoas.

Figura 58: Altar da Capela de Santo Antônio, sem data



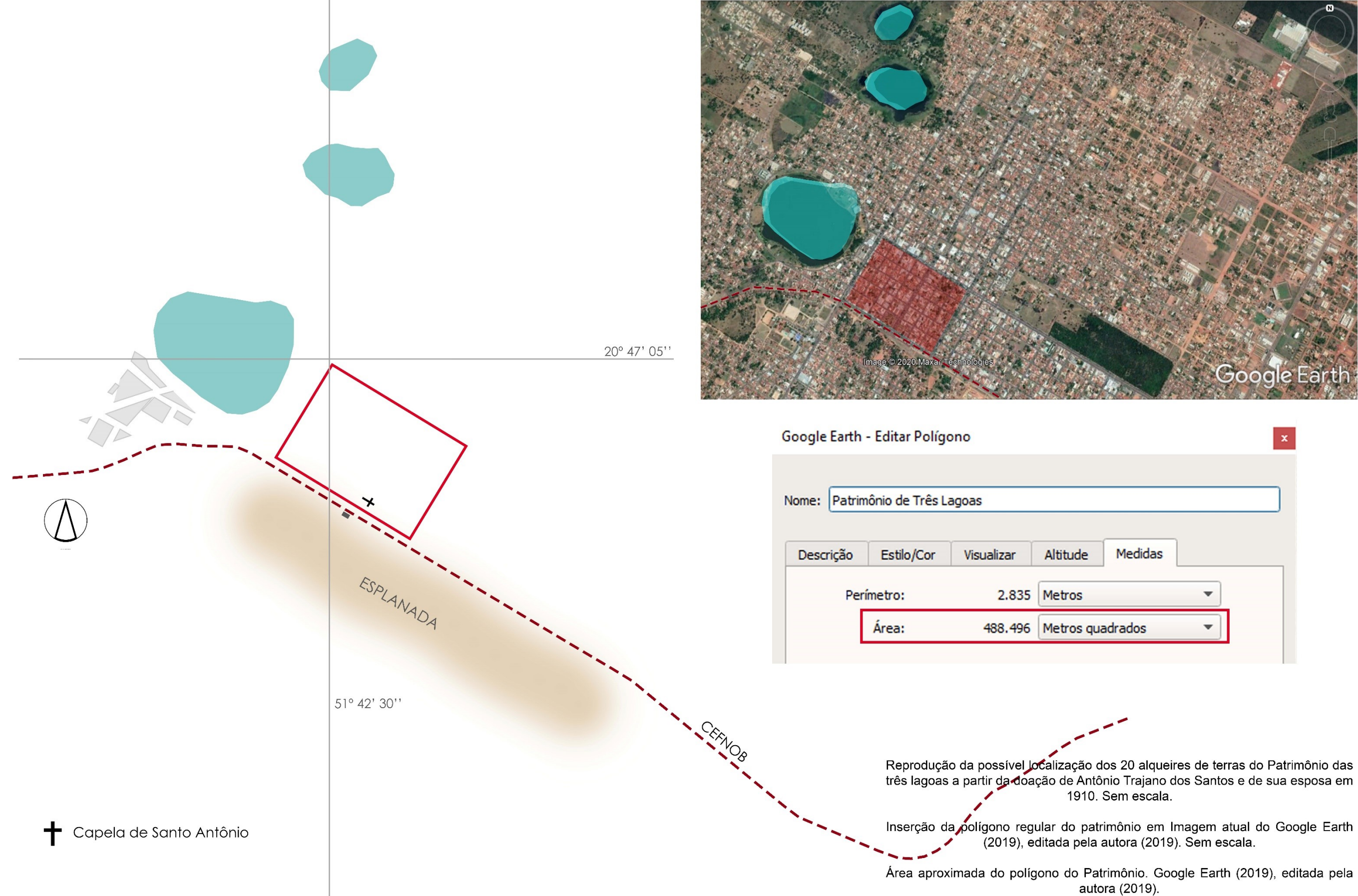
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Desta maneira, consegue-se atinar aproximadamente sobre a localização do patrimônio tendo em vista a posição da Capela firmada no lugar onde requereram os doadores. Conforme dito antes, a doação provavelmente foi estabelecida com os termos “a partir do hospital provisório da linha Noroeste do Brasil até as proximidades da lagoa maior” ou algo próximo a isso, já que a paisagem e o terreno plano não oferecem muitos pontos de destaque. Assim, a partir do momento de construção da Capela, um elemento fixo, pode-se supor, também pelos “20 alqueires doados”, o perímetro “regular” pelo qual se assentou o Patrimônio das três lagoas. Em área anexa ao lugar onde acampou a Comissão construtora da ferrovia – o Bairro “Formigueiro” – desenvolveu-se o patrimônio, cuja imagem abaixo (Figura 59)⁷² exhibe.

Pode-se perceber que o plano urbano de 1911 de Joaquim Machado de Mello e o traçado para o “Patrimônio da cidade de Três Lagoas”, sem data, apresentado anteriormente foram projetados no mesmo lugar geográfico em que começara a se desenvolver o patrimônio incitado pela doação de Trajano dos Santos.

⁷² Utilizando as medidas 0,4132 alqueires de São Paulo = 10.000 metros quadrados, concluímos que os 20 alqueires de terras doados por Trajano dos Santos são iguais a 484.027 metros quadrados. Assim, delimitamos uma área no Google Earth e utilizamos de uma ferramenta deste programa que, a partir de um polígono desenhado no chão, calcula sua área, chegando a um valor aproximado dos 484.027 metros quadrados.

Figura 59: Localização e extensão do patrimônio das três lagoas a partir da doação de 20 alqueires a Santo Antônio



Fonte: Elaborado pela autora (2019).

Em esquelha a isso, anexo ao manuscrito de 1922 da pasta da Cúria Diocesana estava um outro documento com a transcrição datilografada do mesmo, sem data e também sem assinatura, onde acrescentou-se, inadvertidamente, um último parágrafo “concluindo” os limites da área do patrimônio de Santo Antônio (Anexo 12). Vê-se, em contrapartida, que este adendo ao documento de 1922 nada conclui, visto que sua descrição também utiliza elementos subjetivos. No entanto, traz, da mesma maneira, a área do patrimônio como um “quadro de lados eguaes”, tal como segue:

Pelo exposto conclue-se que a area do patrimonio de Santo Antonio é um quadro de lados eguaes, começando parte do primeiro 1 lado, parallela á Lagoa Grande, do terreno em que está situada a casa de residencia de Domingos Firmo de Aguiar, á actual rua Matto Grosso numero dois, até encontrar a actual Avenida Noroeste, em aguas da mencionada lagoa, na beira da estrada Noroeste do Brasil, formando a mesma Avenida Noroeste em direcção á Feira de Gado, o segundo lado do quadro, que, percorrido, vae encontrar o quarto, que correrá parallello ao primeiro até encontrar o quarto, que correrá parallello ao segundo, e percorrido, vá encontrar a parte a completar do primeiro, que se completa descendo do seu encontro com o quarto e indo até ao terreno da casa de Domingos Firmo de Aguiar, acima alludido, onde então se fecha o quadro (TRANSCRIÇÃO MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, s.n.t.).

Como se pôde perceber foi um período de intensas disputas entre a Intendência e a Igreja, a qual exigia indenização não só pela área de 58 hectares e 80 ares que lhe foi tirada, mas também exigiu ressarcimento pelos imóveis construídos em seus terrenos, além do reconhecimento de seus direitos dominicais. Theodoro Machado, no documento assinado em 1927 adverte àqueles apossados das terras de domínio da Igreja que poderão sofrer processos judiciais por parte da mitra, a menos que a reconhecessem como legítima proprietária das terras e estivessem aptos a negociar. Ainda, àqueles dispostos a negociar instrui que a ação a ser feita é a “reivindicação”, e à Igreja aponta os meios de como cobrar por aquilo que é seu: locação; aforamento, tal qual apresentado em subitem anterior; etc. Lembremos o que já fora outrora trabalhado: quando da mudança de regimento político, houve um processo lento de transferência de domínios pela Igreja a qual continuou aceitando as doações de terras, mas passou a não só aforá-las, como também a locá-las ou vendê-las da mesma forma como agia a iniciativa privada (GHIRARDELLO, 1993).

Todos quantos n'elle edificaram ou n'elle estão como posseiros poderão ser judicialmente compellidos pela Igreja a restituírem-lhe o que indevidamente e contra o titulo da doação detêm, com as perdas e danos a que derem causa, salvo os acôrdos em que porventura preferirem entrar com a Igreja no sentido de reconhecerem os direitos dominicaes que a ella exclusivamente assistem sobre taes terrenos doados.

O meio proprio para esse effeito será a acção de reivindicação. Para os accordos varios serão os modos conforme as hypotheses: locação, aforamento, etc..

S.M.J.

Rio, 7-maio 1927

Theodoro Machado (MACHADO, CÚRIA DIOCESANA, 1927, s.n.t.).

Muito provavelmente a Igreja se dera conta do quanto saíra lesada no momento em que o núcleo urbano começara a se desenvolver e avultar em virtude das melhorias advindas com a ferrovia, piorando o relacionamento Câmara-Igreja após o súbito crescimento da cidade. Frisa-se que a Câmara dispunha de poderes legais para a intervenção no solo público já que era a encarregada do arruamento urbano, mas deve ter tido seus atos cingidos quando a Igreja exibiu-se proprietária do patrimônio⁷³.

Não só em Três Lagoas houve conflitos pela posse da terra urbana, também em outras cidades, como em Bauru, por exemplo, as disputas pelo território ensejaram batalhas judiciais que passaram até pela contestação da propriedade da terra por parte da Igreja, como neste caso. De acordo com Ghirardello (1993, p. 100), nesses processos o bispado apresenta uma série de documentos que comprovem a posse da terra, porém, “por muitos anos existirá sombra de suspeita sobre a autenticidade dos mesmos. A falsificação de papéis e escrituras era uma prática muito comum à época principalmente numa região onde a conquista da terra se deu por usucapião, burlando dispositivos imperiais de 1850”. Assim, a autonomia municipal durante a República somava-se, em muitos casos, à dificuldade ou impossibilidade de “administrar o próprio solo urbano livremente” (GHIRARDELLO, 2002, p. 136), daí o conflito da terra.

3.3 O TRAÇADO IMPLANTADO E O ORDENAMENTO TERRITORIAL DE TRÊS LAGOAS

⁷³ Em adicional a isso, na virada do século houve a Romanização do Clero, fato que interferiu sobremaneira na forma com que a Igreja conduzia todo o processo de suas posses.

Neste subcapítulo derradeiro finalmente trabalharemos o traçado implantado na cidade de Três Lagoas e sua ordenação geométrica. Tentaremos, também, discorrer sobre o motivo de a cidade não ter correspondido a algo que a CEFNOB e seus planejadores almejavam. Portanto, nesta parte, incitaremos o entrelaçamento do projeto para Três Lagoas ter se transformado em algo mais tradicional com a questão conflituosa da terra, além de outras situações as quais serão despertadas. Enfatizamos que aqui tem-se, apenas, especulações históricas, perspectivas de um estudo sob o viés, principalmente, do Urbanismo.

Assim, a partir de meados dos anos novecentos, especialmente a partir da lei de Terras de 1850, novas diretrizes são implantadas e as terras rurais, antes distribuídas através das sesmarias e as urbanas, doadas à formação dos patrimônios, passam a ter de serem compradas. “Daí em diante a terra se torna mais uma mercadoria como outras tantas dentro do sistema capitalista” (GHIRARDELLO, 1993, p. 31). O mesmo autor (2010, p. 98), dessa vez no livro *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*, fala que assim como acontecia com as glebas rurais – ao menos em seu princípio básico de desenho, pois, contraditoriamente, até a República o solo não estaria totalmente livre para compra e venda, como objeto de aforamento – a cidade teve (e tem) seu solo estabelecido como mercadoria.

Sobre isso Mumford (1998) em *A Cidade na História*, trabalha *A Planta Baixa Especulativa*, e diz que as terras urbanas também se tornaram “simples mercadoria, como o trabalho: seu valor no mercado era a expressão de seu único valor” (MUMFORD, 1998, p. 457). Para o autor (1998, p. 456) “o traçado ideal para o homem de negócios é aquele que pode ser mais prontamente reduzido a unidades monetárias padrão de compra e venda”. Assim, a partir de meados do século XIX as terras rurais passaram a ter contornos mais precisos fazendo com que a cidade fosse tratada não como uma instituição pública, mas como “uma aventura comercial privada, a ser afeiçoada de qualquer modo que pudesse aumentar a rotatividade e fazer subirem os valores dos terrenos” (MUMFORD, 1998, p. 461).

Desse modo, a quadrícula, cujo desenho é mais regular, passava a ser o método mais simples e rápido de demarcação urbana. A tendência era que os limites das terras tanto urbanas quanto rurais se tornassem geométricos e regulares de modo

a simplificar a posse, a quantificação, o desmembramento, o alinhamento e também os processos de compra e venda (GHIRARDELLO, 1993, p. 31).

Ainda, para Mumford (1998, p. 457), tais planos, que se aproximavam de formas geométricas, serviam para uma pronta divisão da terra, a qual convertia fazendas em terrenos de especulação e rápida venda. Aqui, o autor (1998, p. 458) critica as plantas em grade, “espetaculares na sua deficiência e desperdício”, as quais poderiam ser executadas até mesmo por práticos que não possuíam muitos conhecimentos formais, capacitando-os a “planejar” uma metrópole com lotes, quarteirões e larguras de ruas “padronizadas, comparáveis e substituíveis” (MUMFORD, 1998, p. 457). Camillo Sitte (1992, p. 100-101), em *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* fora outro crítico internacional dos traçados em xadrez, cujo parcelamento, do ponto de vista moderno, nega todas as reivindicações de arte já que não sendo apreendido em sua totalidade não pode ser apreendido pelos sentidos.

Dessa maneira, o traçado em quadrícula, “rápido e previsível” (GHIRARDELLO, 2010, p. 115), por ter seu desenho simples de ser concebido e também implantado, serviu bem à expansão acelerada da ocupação territorial não só no Brasil, mas em outros países com situações semelhantes tais quais Estados Unidos, Argentina e Austrália, onde a grelha, sem nenhum setor pensado especificamente, se dava junto à rápida ocupação territorial (GHIRARDELLO, 2010). Para Ghirardello (2010), a retícula, exata e ordenada, se tornou a marca registrada das cidades paulistas –, pois são essas o objeto dos estudos deste autor – formadas a partir de patrimônios religiosos.

Deffontaines (1944, p. 302) qualifica esses planos geométricos tais quais “tabuleiros de xadrez”. Assim, os planos em xadrez eram fáceis de serem estabelecidos onde o terreno não apresentava problemas; a área livre de empecilhos naturais, com pouca declividade era perfeita ao desenho em quadrícula, o que acabou por reforçar sua utilização, marca presente, essencialmente, nas cidades brasileiras: “Todas essas cidades-patrimônios, desde as mais antigas as mais recentes, se parecem e dão ao Brasil uma vestimenta urbana desesperadamente monótona” (DEFFONTAINES, 1944, p. 302).

Monbeig (1984), quem estuda a expansão das cidades paulistas numa frente pioneira, observa a repetição do plano geométrico já que é o que melhor satisfaz as exigências do loteador e as condições topográficas: “Se o patrimônio se desenvolve,

é fácil prolongar as ruas todas retas, em detrimento das terras de lavoura, que recuarão sem ônus, em face da valorização dos terrenos” (MONBEIG, 1984, p. 240). Ghirardello (1993), por sua vez, acrescenta que a retícula não só garantia facilidades no desenho e sua transposição ao sítio escolhido, mas facilitava sua expansão posterior sobre áreas privadas que obedecerão ao mesmo traçado, embora nem sempre acompanhando os mesmos ângulos, em função do aproveitamento melhor das glebas. Se o patrimônio “vingasse”, a quadrícula, especialmente assentada sobre terreno plano, como era o caso em Três Lagoas, poderia continuar a ser ocupada infinitamente, ao menos que empecilhos na paisagem viessem interrompê-la.

Ressalva-se que dentro da tradição do século XIX as novas diretrizes, que rompem com o modelo colonial, são notadas primeiramente pelo desenho mais geométrico das propriedades e a marcação de uma cidade em grelha era o caminho mais viável o qual, embora criticado pelos estudiosos urbanos, era uma tipologia apreciada pela maioria por ser o “padrão de hábito” (GHIRARDELLO, 2007, n.p.). Assim, o antigo projeto urbano moderno para os padrões da época como o foi o de 1911 elaborado pela Construtora Machado de Mello, após a questão conflituosa da terra em que muito provavelmente os terrenos urbanos ficaram sob situação de litígio, transformou-se em algo mais vulgar, mais corriqueiro: o traçado em xadrez.

Mais barato e mais prático de ser, o antigo e imponente Projeto Urbano simplifica-se e, através do plano inicial traçado pelo engenheiro civil e chefe da terceira divisão da ferrovia da CEFNOB, o qual também era morador de Três Lagoas, Oscar Teixeira Guimarães, se transforma em um simples arruamento reticulado.

o reticulado garantia o mínimo de civilidade e ordem ao espaço urbano. Porém, a bidimensionalidade do traçado deixava claro que se tratava de arruamento, jamais projeto urbano em que deveriam ser considerados outros fatores, como a tridimensionalidade de suas construções e da própria cidade.

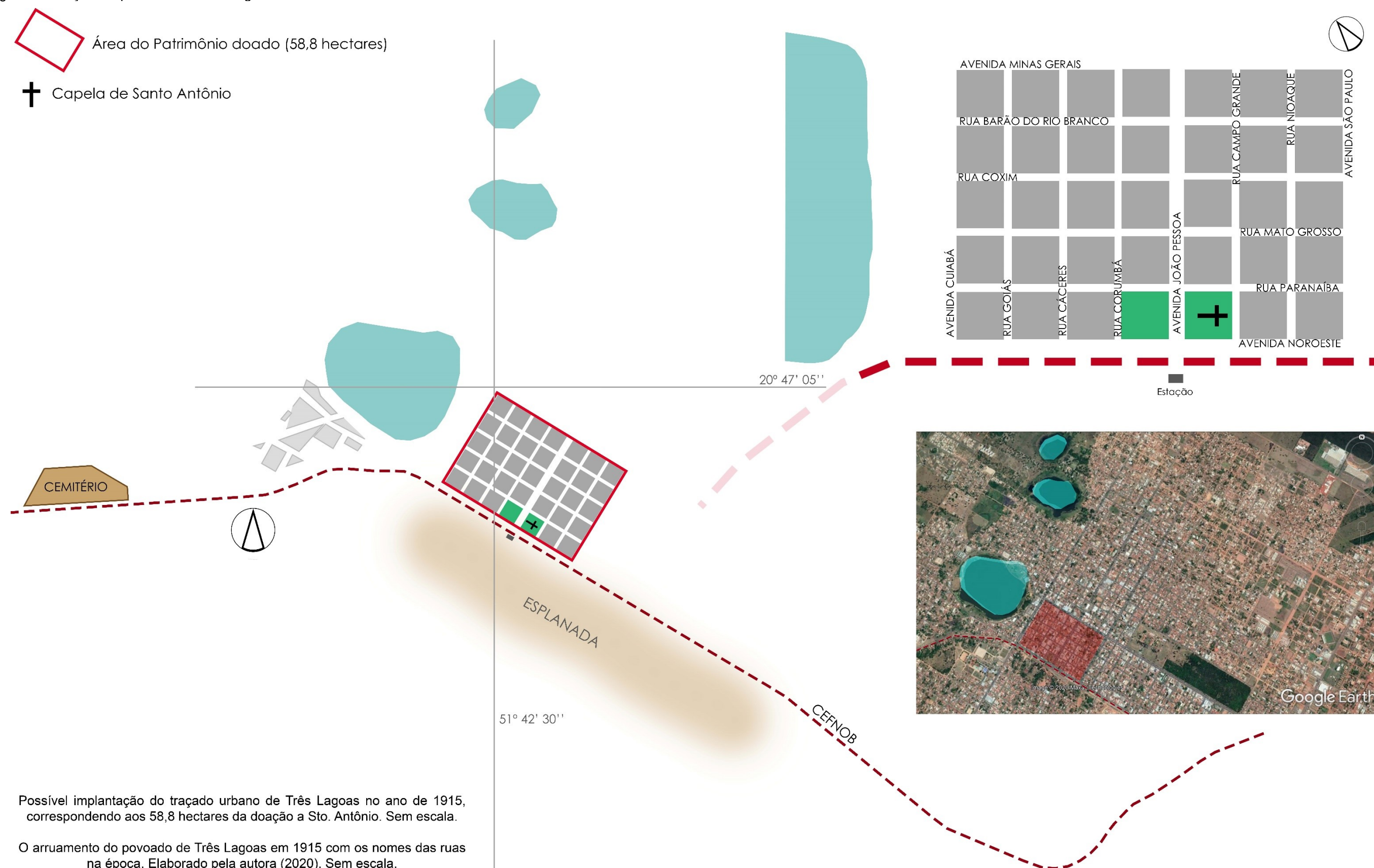
(...)

O projeto urbano seria algo muito mais sofisticado, pois exigiria estimativa de população, previsão de crescimento, zoneamento de setores, localização e projeto arquitetônico dos principais edifícios públicos, gabaritos, paisagismo, etc. (GHIRARDELLO, 2010, p. 115).

Depois de oferecida a terra para a formação do patrimônio das três lagoas, o traçado implantado no município foi desenhado por Oscar Teixeira Guimarães, quem orientou sua demarcação, a ser executada pelo agrimensor Justino Rangel de França.

Mesmo com suas ressalvas, o arruamento estabelecido era considerado pela ampla maioria “moderno, em forma de xadrez, de ruas largas e boas, bem alinhadas praças” (AYALA; SIMON, 1914, p. 421), tal qual traz a descrição do *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*. Acredita-se que no ano de 1915 o traçado empreendido na cidade de Três Lagoas configurava-se tal qual demonstra a figura abaixo (Figura 60):

Figura 60: Traçado implantado em Três Lagoas no ano de 1915



Possível implantação do traçado urbano de Três Lagoas no ano de 1915, correspondendo aos 58,8 hectares da doação a Sto. Antônio. Sem escala.

O arruamento do povoado de Três Lagoas em 1915 com os nomes das ruas na época. Elaborado pela autora (2020). Sem escala.

Área aproximada do polígono do Patrimônio. Google Earth (2020), editada pela autora (2020).

Fonte: Elaborado pela autora (2020).

O resultado proposto por Oscar Teixeira Guimarães foi um sistema ortogonal, o clássico tabuleiro de xadrez, comum à maioria das cidades paulistas do século XIX originárias de doações de patrimônios religiosos e foi implantado no mesmo lugar do sítio o qual foi doado a Santo Antônio para a constituição do povoado; que, por sua vez, é o mesmo espaço para onde se projetou, em 1911, um moderno plano tridimensional: a área à frente da estação ferroviária e anexa à lagoa maior. Dessa maneira, embora este traçado se trate de uma simplificação bidimensional daquele, não foi desenhado por um leigo, por isso algumas inovações em meio à malha reticulada, conforme veremos; o traçado implantado, por sua vez, continuou sendo um desenho advindo de um engenheiro da ferrovia.

Assim, reforçamos o que foi abordado quando da descrição do plano de 1911: Três Lagoas é, certamente, uma cidade ferroviária. Seu traçado quadriculado nasce a partir dos trilhos da CEFNOB, a qual é a representação da técnica, da ciência, do “progresso” dos “tempos modernos” sobre os quais tratamos em capítulo anterior. Bem como aconteceu na zona Noroeste do Estado de São Paulo, fora o trilho do trem e sua esplanada o fator gerador e ordenador do desenho urbano de Três Lagoas, elaborado a partir da estação. Seguramente, nesse plano executado, o engenheiro da própria ferrovia, Oscar Teixeira Guimarães, se aproveitou da importância da Companhia para a localidade na etapa da concepção, afinal, era o que havia ali naquele momento e era, sem dúvida, a razão pela qual o povoado despontara. Desse modo, veremos que os principais elementos urbanos, tal qual a praça, a capela, a mais importante e mais larga avenida, João Pessoa⁷⁴ – e sua importância jaz justamente por surgir frontalmente à plataforma – compõem-se no entorno imediato da estação.

Como se pode perceber pela imagem da Figura 60, em 1915 estavam implantados 35 quarteirões regulares de 10.000 metros quadrados, ou seja, uma malha de 7 quadras por 5 cujas medidas eram 100 x 100 metros. Dispostos por um sistema ortogonal, suas vias eram largas, certamente advindas do projeto de 1911. Nota-se, pela imagem aérea abaixo (Figura 61) o traçado reticulado que foi implantado na cidade. Nas figuras adiante, por sua vez, nota-se a localização de onde se iniciara o quadriculado, à frente dos trilhos da ferrovia (Figuras 62 e 63).

⁷⁴ Hoje a Avenida João Pessoa é a nomeada Antônio Trajano dos Santos.

Figura 61: Vista aérea de Três Lagoas com visão parcial da lagoa e mirando ao traçado. Sem data



Fonte: IBGE Cidades.

Figura 62: O traçado em fase ainda inicial. Nota-se a topografia e a largura das vias. Sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Figura 63: À esquerda da imagem, curva dos trilhos da CEFNOB e em último plano a lagoa maior. Sem data



Fonte: Acervo do *Jornal do Comércio* de Três Lagoas.

Reforça-se, também, que a topografia extremamente plana do local é uma característica que harmoniza bem com a quadrícula, a qual pode ser expandida sem limites desde que a paisagem não ofereça barreiras ao seu prolongamento. Essa particularidade de Três Lagoas pode ser muito bem observada pelas imagens que esse subcapítulo apresenta.

Assim, como numa toalha de xadrez, os elementos diferenciadores do traçado ortogonal implantado eram, dessa vez, quatro longas e largas avenidas com canteiros centrais que margeavam o patrimônio, são elas as antigas avenidas Cuiabá, Minas Gerais, São Paulo e Noroeste⁷⁵ (OLIVEIRA, 2009, p. 276). Avenidas tipo *boulevard*, constam 40 metros de largura, sendo versões simplificadas daquelas europeias, “sintonizadas às perspectivas higienistas presentes nas expansões ou reformas urbanas do velho continente. Nessa largura, ainda entrariam os passeios, algo que não fazia parte das ruas nas cidades mais antigas” (GHIRARDELLO, 2010, p. 111).

⁷⁵ De acordo com Oliveira (2009, p. 276) em *Três Lagoas, suas ruas, sua memória, sua história* apresenta os antigos nomes das ruas que compunham o patrimônio em 1915 contrapondo-as com os nomes atuais (2009). Assim, no caso, as Avenidas Cuiabá, Minas Gerais, São Paulo e Noroeste são hoje, respectivamente, as avenidas Filinto Muller, Capitão Olintho Mancini, Eloy de Miranda Chaves e Rosário Congro.

Os passeios públicos, nos seus turnos, também são largos, sendo deste modo por todo o quadriculado.

Assim como essas, a Avenida antigamente denominada João Pessoa possui, também, 40 metros de largura. Com um vasto canteiro central, nasce frontalmente à estação, ou, pelo menos, à área da plataforma de embarque da ferrovia e, por esse motivo é a avenida mais importante do povoado. Partindo da esplanada da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sua perspectiva culmina exatamente no local onde fora implantada a estação ferroviária da cidade, fator que enaltece a importância da ferrovia perante o tecido urbano.

Pelas imagens das Figuras 64 e 65, nota-se, além da planície do espaço, a largura da Avenida João Pessoa e a imponência de seus canteiros centrais. Percebe-se, da mesma maneira, a relevância da estação perante o desenho, ao redor de onde se aglomeravam, também, a praça e a capela.

Figura 64: Acima, na figura, a estação ferroviária e os trilhos; a avenida João Pessoa com seu canteiro central nasce exatamente da plataforma da estação. Sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Figura 65: Antiga Avenida João Pessoa culminando na estação ferroviária, ao fundo da perspectiva



Fonte: Acervo do NDH / UFMS, Três Lagoas.

Nos sentidos Nordeste/Sudoeste e Sudeste/Noroeste, tais imponentes avenidas certamente advinham do projeto de 1911 elaborado pela Construtora Machado de Mello tendo em vista suas amplitudes. As ruas secundárias, por sua vez, constam de 20 metros de largura, medidas ainda exorbitantes para um simples traçado reticulado.

Diferentemente do Projeto Urbano de 1911, aqui desaparecem as avenidas em diagonal, as praças, o parque contíguo à lagoa, o paisagismo e o projeto para a localização dos principais edifícios públicos, tornando a composição mais simplificada e menos equilibrada. No entanto, nota-se a insistência em tentar manter ao menos uma das praças secundárias antes formadas pela junção de duas quadras somadas à largura da avenida que na dita praça desembocava. Contíguas à esplanada da ferrovia, em frente à Praça da Capela de Santo Antônio agora estaria formada a Praça da Bandeira, a qual não se emendaria à primeira, ficando entre elas o espaço da avenida João Pessoa. Melhor dizendo: eram, infreqüentemente, duas praças distintas, uma à frente da outra⁷⁶ (Figuras 66, 67, 68 e 69).

⁷⁶ Atualmente a antiga praça onde localizava-se a Capela de Santo Antônio foi tomada por edificações, como o antigo prédio da Prefeitura Municipal e os Correios, tendo a capelinha ficado isolada e escondida no miolo da quadra, envolta por edifícios.

Figura 66: Praça da Capela de Santo Antônio. Sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Figura 67: A esplanada da ferrovia em primeiro plano. Tem-se a visão das duas praças, a com a Capela Santo Antônio e a da Bandeira, à frente. Sem data



Fonte: IBGE Cidades.

Figura 68: Em primeiro plano a Praça da Bandeira; no canto superior esquerdo a Praça da Capela Santo Antônio, já tomada por edificações. Sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Figura 69: Imagem mais recente da antiga Praça da Capela Santo Antônio e Praça da Bandeira reformada. Sem data



Fonte: Acervo do NDH / UFMS, Três Lagoas.

Nota-se que da mesma maneira que o projeto de 1911 a nomenclatura de algumas das ruas e avenidas remetiam a cidades importantes, em especial, as mato-grossenses: Avenida Cuiabá, Rua Cáceres, Rua Corumbá, Rua Campo Grande, Rua Nioaque, Rua Coxim, Rua Paranaíba. Ainda, a avenida à frente da estação e da esplanada seria a denominada Avenida Noroeste, por motivos evidentes, já que fora a CEFNOB o elemento gerador de todo o núcleo urbano. O traçado constaria, além disso, das ruas Goiás, São Paulo e Minas Gerais, Estados fronteiriços ao de Mato Grosso, o qual também seria um dos nomes de rua. Ademais, uma das alamedas seria tachada Barão do Rio Branco, personalidade que por um período foi deputado provincial de Mato Grosso (OLIVEIRA, 2009, p. 276)⁷⁷.

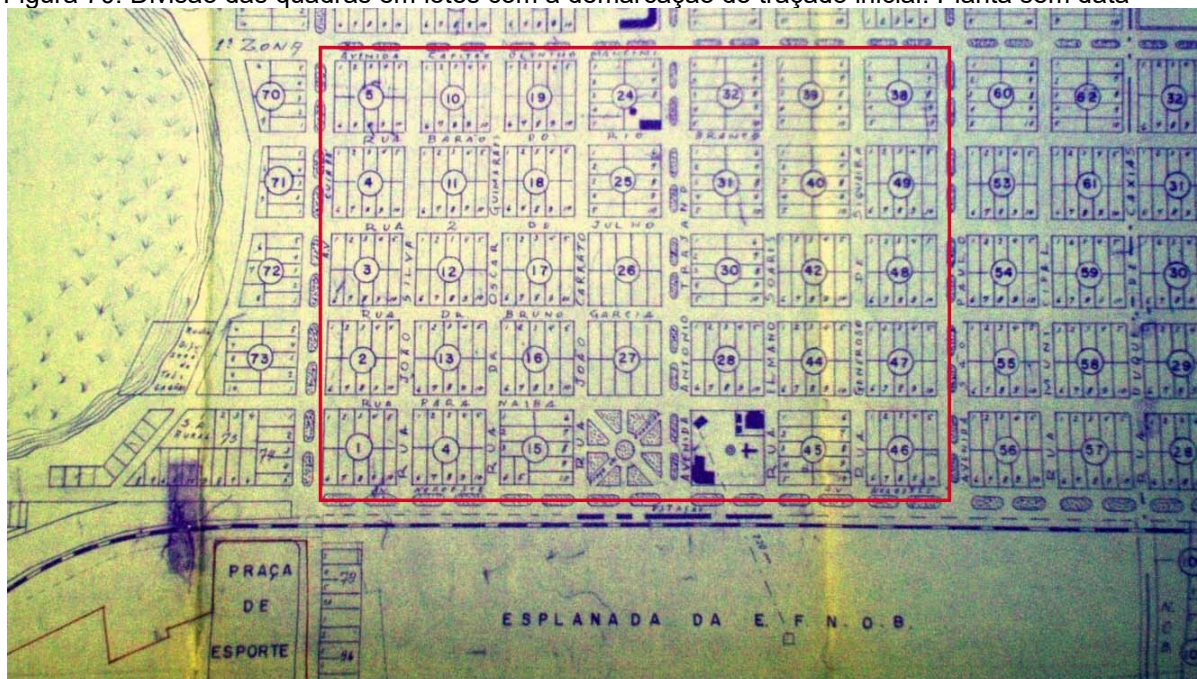
Outrossim, segundo Ghirardello (2010, p. 109), era corriqueiro que o arruador tomasse por ponto de partida para o desenho do traçado uma linha reta, integrante da divisa do patrimônio. “Dela, tomando-se outra reta imaginária ou de divisa, em noventa graus, determinava-se a quadrícula (...). Se a reta correspondesse à direção norte-sul, melhor, pois era essa a orientação considerada mais adequada em função dos ventos e do sol” (GHIRARDELLO, 2010, p. 109). Assim, Oscar Teixeira Guimarães e Justino Rangel de França tomaram como base a esplanada da CEFNOB, em particular seus trilhos, como o traço norteador. Além de incitar a povoação naquela localidade, a ferrovia tivera sua importância, também, quando o plano para Três Lagoas fora traçado. Frisa-se, ademais, que Oscar Teixeira Guimarães era engenheiro ferroviário e certamente gostaria de enaltecer o mérito da Companhia a qual fazia parte na constituição de Três Lagoas, impondo esse valor ao projeto que traçara.

⁷⁷ Segundo Oliveira (2009, p. 276) são as avenidas e ruas:

- Avenida Cuiabá = atual Avenida Filinto Muller;
- Rua Goiás = atual Rua João Silva;
- Rua Cáceres = atual Rua Oscar Guimarães;
- Rua Corumbá = atual Rua João Carrato;
- Avenida João Pessoa = atual Avenida Antônio Trajano dos Santos;
- Rua Campo Grande = atual Elmano Soares;
- Rua Nioaque = atual Rua Generso Siqueira;
- Avenida São Paulo = atual Avenida Eloy de Miranda Chaves;
- Avenida Minas Gerais = atual Avenida Capitão Olintho Mancini;
- Rua Barão do Rio Branco = atual Rua Orestes Prata Tibery;
- Rua Coxim = atual Rua Dr. Monir Thomé;
- Rua Mato Grosso = atual Rua Dr. Bruno Garcia;
- Rua Paranaíba = segue sendo Rua Paranaíba;
- Avenida Noroeste = atual Avenida Rosário Congro.

Diversamente do projeto de 1911, as quadras, sempre quadradas, ensejam lotes retangulares e ordinariamente de lados iguais, proporcionando um loteamento geométrico com quadras divididas em 10 lotes regulares com as medidas de 25x50 metros, não havendo mais a incerteza quando às divisões daqueles formados pelos resquícios de quadras do projeto urbano anterior. Destaca-se, ainda, que os terrenos regulares sempre foram mais apreciados pelo mercado devido à simplicidade de cálculos de área, de locação, bem como pela facilidade maior em projetar-se sobre eles (GHIARDELLO, 2007), ainda mais em um terreno completamente plano como o de Três Lagoas. Nota-se, pela imagem abaixo (Figura 70) que os lotes lindeiros às avenidas eram voltados a elas, dessa forma as avenidas eram consideradas principais e as ruas laterais não teriam testadas de lotes. Segundo Martin (2000, p. 56), as primeiras construções foram levantadas pela empresa “Caldeira, Queiroz e Fenelon”.

Figura 70: Divisão das quadras em lotes com a demarcação do traçado inicial. Planta sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Editada pela autora (2020).

A vila cresceu em importância e o distrito constituiu-se pela Lei Estadual nº. 656, de 12 de junho de 1914, tal qual demonstra o edital de 25 de junho do mesmo ano, da *Gazeta Oficial do Estado de Matto Grosso* (Anexo 13). Segundo a mesma lei o novo distrito teria os seguintes limites: “ao Norte, os rios “Pantanos”, “Murangos” e “Sucuriú”, até suas mais altas cachoeiras; ao Oeste as águas vertentes do “Sucuriú” e “Verde”; ao Sul, o rio “Verde” e a Leste, o rio “Paraná””.

A Lei Estadual nº. 706 de 15 de junho de 1915, também publicada na *Gazeta Oficial*, criou o município de Três Lagoas, “com sede na povoação do mesmo nome, que é elevada à categoria de villa” (Anexo 14) e desmembrada do então município de Santana do Paranaíba.

No acervo do Museu Ferroviário de Bauru deparou-se com uma nota no Jornal *O Commercio de Bauru*, nº20 da data de 27 de junho de 1915 a qual engrandecia a localidade de Três Lagoas, agora elevada à categoria de município, como sendo “o primeiro portal” do Estado e “importante centro comercial”:

Por lei de 19 do corrente, o Estado de Matto Grosso elevou à categoria de municipio a florescente e prospera villa de Tres Lagôas.

Dignos dos mais fracos encômios os poderes daquele Estado, pela justeza merecida da causa que acabam de promulgar, pois, pelo desenvolvimento que vem tendo o primeiro portal onde pisam os passageiros emigrantes de São Paulo.

Tres Lagôas se impunha à criação do municipio, para mais francamente progredir, como importante centro comercial que é. À operosa população de Tres Lagôas as nossas felicitações efusivas, e com ela congratulamo-nos com o seu progresso (O COMMERCIO DE BAURU, nº 20, de 27 de junho de 1915).

Na Prefeitura Municipal de Três Lagoas deparou-se com o primeiro livro constante das atas das sessões da Câmara Municipal de Três Lagoas a partir de 1915 vigente (Anexo 15). Neste livro, no dia 8 de agosto deste mesmo ano tem-se a “Acta de installação do Municipio de Tres Lagoas na Comarca de Sant’Anna do Paranyhyba no Estado de Matto Grosso”. Aqui, desta data até o dia 15 de dezembro do ano de 1921 são registradas as atas das sessões ordinárias da Câmara Municipal de Três Lagoas as quais contém relatos importantes da história da cidade. Um desses registros é a eleição para vereadores no qual Oscar Teixeira Guimarães, o responsável pelo traçado implantado, foi eleito.

Mais um ponto a ser comentado – e que tomamos consciência a partir da leitura das atas das sessões acima mencionadas – é a verificação da localização do cemitério que estranhamente no projeto de 1911 não aparece e o qual locamos agora na apresentação do traçado implantado. O cemitério fora localizado fora e bem distante da malha implantada, contíguo à linha da CEFNOB. Os cortejos e acessos aos velórios eram realizados por trem, já que quando da implantação da cidade o

intendente municipal regulamentou o cemitério público aproveitando o que já existia apartado dos limites urbanos⁷⁸.

Outra importante circunstância a se destacar é o fato de não se ter encontrado exemplar da primeira planta de Três Lagoas em nenhum acervo pesquisado, no entanto, não se sabe se o plano anexo ao título de 1922 apresentado em subcapítulo anterior é o arruamento traçado por Oscar Teixeira Guimarães apresentado acima. Contudo, nesse livro das atas das sessões da Câmara, deparou-se com indícios concretos de sua existência e apresentação, bem como nota-se a preocupação dos membros da reunião para que a mesma fosse aprovada. Isso pode ser demonstrado pela ata da terceira sessão ordinária aos dez dias do mês de setembro de 1915 pelo Projeto de Lei nº. 6 abaixo transcrito:

Projecto de Lei

Em seguida foi apresentado pelo vereador Oscar Guimarães o seguinte projeto de lei:

Art. 1º. Considerando que a planta topographica organizada para edificação desta villa, satisfaz a todas ás exigencias da hygiene moderna e demais condições necessarias ao seu desenvolvimento e bem estar da população, proponho que a mesma seja aprovada e adaptada para as edificações existentes e futuras, observando-se para esta as condições exigidas pela architectura e hygiene moderna que deverão ser regulamentadas.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario.

O projecto acima foi apresentado a Comissão de Obras Publicas para dar o seu parecer (TRÊS LAGOAS, Lei nº.6, 10 de setembro de 1915).

Como a população ia adensando gradativamente, em 1918, pela Lei nº 754 de 18 de junho aprovada pelo presidente do Estado de Mato Grosso, foi criada a Comarca de Três Lagoas, com sede na vila do mesmo nome (Anexo 16). No ano de 1920, pela Resolução Estadual nº. 820, de 19 de outubro de 1920, a vila de Três Lagoas foi elevada à categoria de cidade, mesma resolução que elevou a cidade de Ponta Porã a essa categoria (Anexo 17).

Conforme mencionado, o traçado de 1915 não foi encontrado e não há a certeza se o plano anexo ao título de 1922 é o arruamento traçado apresentado acima. Entretanto, de acordo com Ghirardello (2010, p. 108), após projetado, o traçado não era transposto integralmente ao solo, apenas parte dele era transportado ao sítio

⁷⁸ Nesse momento, os cemitérios, por lei, deveriam estar fora dos limites da cidade, já que deveriam obedecer à velha teoria dos “Miasmas”, nos quais os cemitérios poderiam “contaminar” as cidades.

original, particularmente nas áreas de provável ocupação, como aquelas à frente da esplanada da ferrovia. O restante do projeto seria implantado com o desenvolvimento do local e para tal fim, piquetes e as primeiras quadras e edificações estabelecidas garantiam o padrão e o rumo do futuro alinhamento (GHIRARDELLO, 2010, p. 108).

É por esse motivo que jaz a dúvida sobre se o projeto apresentado anexo ao documento de 1922 era o elaborado por Oscar Teixeira Guimarães. Digamos que até o ano de 1915, enquanto o traçado resumia-se à área de 58 hectares e 80 ares da doação de terras, cujo polígono da figura do desenho implantado exhibe, o traçado era o mesmo. Com o desenvolvimento do povoado, no entanto, os rumos do projeto poderiam ser desviados. Conforme exposto, embora não um projeto urbano tridimensional como o era o de 1911 do engenheiro Machado de Mello, o projeto anexo ao documento de 1922 não foi inteiramente o que acabou se desenvolvendo, mas este já se aproxima mais que o outro à realidade implantada. Ao menos até 1915, quando a planta estava condensada à área da doação, o traçado existente era o mesmo do projetado. Talvez ao avançar para a segunda zona urbana, a exceção tenha sido feita no local de implantação da futura Igreja Matriz⁷⁹.

Segundo Ornellas (2013, p. 40), posteriormente, a demarcação das 35 quadras implantadas foi ampliada e o traçado dividiu-se por zonas (1ª, 2ª, 3ª e 4ª zonas), cada uma delas correspondendo a uma faixa de quarteirões, todos numerados. A primeira zona representaria uma área um pouco além do patrimônio doado e se tornaria o centro da cidade. Assim, mais desenvolvida a malha urbana, com o prolongamento da Avenida João Pessoa, avançando sobre a segunda zona urbana, se instalaria a Igreja Matriz utilizando-se do espaço de apenas uma quadra e interceptando a citada avenida. Ao seu redor, duas nesgas de quadra para completar o “vazio” e a malha seguiria normalmente (Figuras 71, 72 e 73).

⁷⁹ Tocaremos nesse assunto sem aprofundamentos tendo em vista que o foco do trabalho não é estudar e apresentar a implantação da infraestrutura em Três Lagoas, mas abrir a frente de discussão da posse da terra e trabalhar a questão do traçado urbano implantado. Apresentamos, contudo, a questão da Igreja Matriz porque é aí que está a diferenciação do traçado implantado na realidade ao projeto anexo ao título de 1922 e por isso o despertar de nossas dúvidas acerca de serem os mesmos.

Figura 71: Vista da antiga Avenida João Pessoa e ao fundo a Igreja Matriz, interceptando a via. Sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Figura 72: Imagem mais atual da antiga Avenida João Pessoa. Nota-se a Igreja Matriz já reformada. Sem data



Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas.

Figura 73: Outro ângulo onde se pode perceber a Igreja Matriz interceptando a avenida ao fundo. Sem data



Fonte: Acervo do NDH / UFMS, Três Lagoas.

Nota-se que no projeto adjunto ao título de 1922 a Igreja Matriz não estava implantada no eixo da ferrovia. Claramente a Praça da Matriz no projeto de 1922 era grandiosa, devendo abarcar o terreno correspondente a quatro quadras. No entanto, talvez a força da ferrovia e da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em particular, em um vilarejo tão singelo quanto Três Lagoas, tenha sido tão grande a ponto de deslocar a Matriz de lugar, trazendo-a ao eixo para a estação ferroviária, que seria a antiga Avenida João Pessoa, mesmo que isso implicasse na diminuição das dimensões da praça de quatro para o espaço de uma quadra. Tal característica acaba se tornando mais uma confirmação de que, nesse momento, a ferrovia tem um papel fundamental para a localidade.

Foi a Instalação da nova Igreja Matriz o que diferenciou o traçado atual do traçado apresentado anexo ao documento de 1922 e daí nossas incertezas quanto aos projetos serem os mesmos, elaborado por Oscar Teixeira Guimarães. A imagem abaixo (Figura 74) traz o Projeto anexo ao título de 1922 apresentado anteriormente ao lado de uma imagem do traçado implantado na cidade. Nota-se que o desenho referente à área do patrimônio é o mesmo, diferenciando-se apenas ao avançar à segunda zona urbana, com a implantação da Igreja Matriz, agora instalada na Avenida João Pessoa, eixo de perspectiva para a plataforma da estação ferroviária da CEFNOB.

Figura 74: Comparação entre o projeto apresentado ao final do documento de 1922 e o traçado real da cidade de Três Lagoas



Fonte: Elaborado pela autora (2020).

Diferente do que foi corriqueiro na grande maioria das cidades formadas por patrimônios religiosos, no lugar onde era implantado o cruzeiro e depois a capela em honraria ao santo padroeiro, posteriormente era no mesmo sítio demolida a capela e instalada a Igreja Matriz da localidade. Em Três Lagoas, diversamente, a Capela de Santo Antônio, por um fortúnio, não foi derrubada e seguiu sendo, por muitos anos, a igreja mãe de Três Lagoas, tendo sido a atual Igreja Matriz Sagrado Coração de Jesus construída na década de 1930 em lugar outro, como apontado.

Segundo Cattanio (1976, p. 28), com a expansão da população sobre o espaço, os lotes suburbanos, primitivamente utilizados por chacareiros, passaram a ser divididos em quarteirões e loteados por seus proprietários, fazendo com que novas áreas passassem a ser ocupadas e o traçado quadriculado se multiplicasse e desenvolvesse (Figuras 75 e 76).

Figura 75: Imagem aérea de Três Lagoas na década de 1940



Fonte: Acervo do IHGMS, Campo Grande.

Figura 76: Foto aérea do núcleo urbano de Três Lagoas em 1965



Fonte: ORNELLAS (2013, p. 45).

Para Ghirardello (2010, p. 118):

A eficiência e o sucesso do traçado reticulado podem ser atestados pela manutenção de tais parâmetros para as cidades criadas durante o século XX, onde as quadras não sofrerão modificações relevantes em suas dimensões, apenas no posicionamento e fracionamento dos lotes.

Entretanto, se a bidimensionalidade implantada pelos agrimensores, transformados em arruadores, serve perfeitamente para a divisão da terra rural, para o arruamento urbano, sobretudo até a República, ainda mais sob a ótica estrita do mercado, era esterilizante e grosseiramente plana. Constituíam-se em traçado urbano, jamais projetos urbanos, que pressuporiam clara tridimensionalidade espacial (GHIRARDELLO, 2010, p. 118).

3.3.1 Os Códigos de Posturas

Até o final do século XIX o traçado e os procedimentos de retalhamento do solo urbano eram regidos por leis que os amparavam e os incentivavam. Tratava-se dos Códigos de Posturas. A Constituição do Império de 1824, através da lei complementar de 1º de outubro de 1828 instituiu a obrigatoriedade do Código de

Posturas que apontavam, em grande medida, “as ruas em esquadro ou direitura de vias” (GHIRARDELLO, 2010, p. 99), tratavam do alinhamento, limpeza, iluminação, praças, etc.; normas que os novos povoados deveriam obedecer ao estabelecerem seus traçados. Ainda no Império⁸⁰, tais Códigos adotavam, em sua maioria, a retilineidade nas vias e eram elaborados pelas câmaras municipais das principais cidades os quais, muitas vezes, eram sistematicamente copiados pelas menores (GHIRARDELLO, 1993).

Embutidos nos Códigos de Posturas estavam paradigmas urbanísticos que encapavam preocupações contemporâneas as quais eram discutidas por toda a cultura urbanística de meados do século XIX em diante, como o higienismo e salubridade trabalhados no capítulo 2. Assim, ruas largas, ventiladas, retílineas e ensolaradas se tornarão o paradigma para as novas cidades do novecentos, sobrepondo-se às antigas ruas estreitas, travessas sem insolação e ventilação, fazendo com que deixassem de existir os becos e os lotes exíguos que resultavam em edificações sem conforto térmico e luminoso (GHIRARDELLO, 2010).

Precedendo as intervenções republicanas na saúde pública, os Códigos de Posturas visavam um padrão urbano mais saudável estabelecendo diretrizes estéticas, administrativas, operacionais e também sanitárias para as cidades e as edificações. Além disso, muitas vezes, previam, também, um tímido zoneamento que estabelecia a posição das edificações consideradas não salubres como o matadouro, o cemitério, hospitais e estábulos (GHIRARDELLO, 2010). Diante disso, Mumford (1998, p. 456) fala que o lote de edificação individual, “favorece um retângulo com uma frente estreita e grande profundidade, que proporciona um mínimo de luz e ar aos edifícios, particularmente às moradias, que se acomodam a ele”.

Assim, no livro com as sessões das atas de Câmara de Três Lagoas, consta a 3ª reunião do dia 10 de setembro de 1915, na qual o vereador Alves de Figueira apresenta o projeto de Lei nº. 4, Art. 1º em que “Continuam vigorando, em tudo que forem aplicáveis em quanto esta câmara já legislar sobre o assumpto, o Regimento Interno, as *Posturas*, as Leis e Resoluções do Municipio de Sant’Anna do Paranahyba” (TRÊS LAGOAS, Lei nº 4, 10 de setembro de 1915. Grifo da autora). Deste modo, é

⁸⁰ No Impérios os Códigos de Posturas eram denominados “Códigos de Posturas Policiais”; a partir da República, porém, passam a ser denominados “Códigos de Posturas Municipais”, mas eram, da mesma forma, “normas objetivas de direito, emanado do legislativo municipal, que abrangia desde as dimensões da vias, à contratação de porteiro para a Câmara” (GHIRARDELLO, 1993, p. 69).

claro que, assim como muitas cidades pequenas, a princípio Três Lagoas adotou não só o Código de Posturas da cidade a quem pertencia, Santana do Paranaíba⁸¹, como também seu regimento interno, leis e resoluções. Portanto, a demarcação do traçado urbano inicial da cidade – aquele referente ao espaço do patrimônio doado – deve ter obedecido ao Código de Posturas da então cidade de “Sant’Anna do Paranahyba”.

Ademais, pelo mesmo livro acima referido, em reunião do dia 27 de novembro de 1915, o vereador Dr. Oscar Teixeira Guimarães apresentou o projeto de Lei nº. 13 no qual a Comarca Municipal de Três Lagoas decretou alguns regulamentos e parâmetros técnicos e científicos quanto às edificações a serem implantadas na nova vila; quanto ao alinhamento, às calçadas, até mesmo proibindo a edificação em terrenos por onde poderiam ser prolongadas as vias, dentre outras imposições. Seguem alguns trechos mais interessantes do projeto de lei que basicamente traz instruções sobre quaisquer assentamentos edilícios e urbanos no novo patrimônio:

Art. 1º. Ninguém poderá edificar ou redificar dentro do perímetro urbano, sem submeter a aprovação previa da Intendencia Municipal a planta ou esboço da edificação á construir ou reconstruir.

§ Unico As novas edificações serão ventiladas de modo que todos os compartimentos da habitação recebam ar e luz diretos.

Art. 2º. Para as edificações e redificações, construção de muros, cercas e calçadas, os interessados requisitarão da Intendencia o respectivo alinhamento e nivelamento.

§ Unico Ordenado o alinhamento ou nivelamento, ou ambos ao mesmo tempo, o secretario da Camara lavrará um termo, assignado pelo fiscal de obras e rubricado pelo Intendente.

(...)

Art. 3º. Não poderão edificar casas terreas ou assobradadas com muros de 4,00 m de altura, e sobrado com muros de 8,00 m cintados pondo do nivelamento até o frechal ou coruja ou coroamento.

(...)

§ 1º. O nivelamento será dado para as paredes exteriores, com frentes para as ruas e praças, ou para o interior dos terrenos.

§ 2º. Si o terreno for inclinado será elevado proporcionalmente o alicerce da parte mais baixa, de modo a ficar nivelado o chão sobre o qual tiver de ser feita a edificação.

(...)

Art. 5º. Não é permittido o aproveitamento dos muros feitos no alinhamento das ruas e praças para qualquer edificação ou reedificação visivel de fora.

§ 6º. É prohibido edificar ou reedificar em terrenos onde possam ser prolongadas as ruas de modo a impedir o seu livre prolongamento.

(...)

Art. 8º. As portas exteriores das casas que tiverem de ser edificadas ou reedificadas deverão ter de claro pelo menos dois

⁸¹ Após busca não conseguimos localizar o Código de Posturas da então Paranaíba.

metros e oitenta centímetros de altura por um metro e dez centímetros de largura e as janellas um metro e oitenta centímetros de altura por um metro de largura ou mais.

(...)

Art. 10º. O peitoril das janellas será collocado pelo menos a 2 metros acima do nivel dos passeios das ruas.

Art. 11º. Não são permittidos os telhados de uma só agua visiveis da rua e em edificações que tenham muros de trez metros e cincoenta centímetros de largura.

(...)

Art. 15º. Os fechos das portas e janellas abrirão sempre para o interior dos predios quando estiverem sobre o alinhamento das ruas ou praças.

(...)

Art. 17º. Os alicerces para edificações deverão ser de pedras ou tijolos e ter pelo menos cincoenta centímetros (...).

Art. 18º. Nas edificações serão empregados materiais sólidos e resistentes (TRÊS LAGOAS, Lei nº 13, 27 novembro de 1915).

Fica evidente, portanto, que um aspecto muito considerado pelo vereador neste projeto de lei era a salubridade do local. Ademais, na sessão ordinária do dia 5 de março de 1917 são lidos e aprovados dois projetos de lei apresentados pelos vereadores Dr. Generoso Siqueira, Bernardino Mendes e Dr. Oscar Guimarães, os quais foram concebidos proibindo “dentro do perimetro urbano estabelecimentos insalubres como sejam: cortumes, salgas de peixes, fabricas de sabão, de velas de sebo (...), de azeite”, e bem assim de “depósitos nocivos, como o de couros, estrume, lixo ou cavaco”, sob multa de 20 mil reis e obrigações de removê-los no prazo marcado pelo fiscal. Na mesma sessão, Oscar Teixeira Guimarães lê uma carta pedindo permissão para oferecer à Câmara a planta do projeto de ajardinamento, arborização e iluminação da praça à frente da estação da vila.

Adiante, pela sessão de 5 de dezembro do ano de 1921, tomou-se consciência da elaboração pela Câmara Municipal de Três Lagoas de um Código de Posturas próprio, elaborado por uma comissão específica; nesta reunião a nova lei fora aprovada. Inteiramente manuscrito, o documento com o Código de Posturas de Três Lagoas de 1921 está, na íntegra, presente no livro de Leis e Resoluções número 01 na Prefeitura Municipal desta cidade. No Código vários títulos e capítulos tratam não só sobre o edifício, mas também sobre o urbano propriamente dito: o Título III, por exemplo, traz o capítulo I que trata das “Avenidas, ruas e praças”; o capítulo II das “Construcções, reconstrucções e edificações em geral”, e trabalham a licença para construir, os emolumentos, até as condições dos projetos tais quais altura dos

edifícios, insolação, iluminação, ventilação, “architectura das fachadas”, condições particulares dos projetos como os pavimentos, porão, entrada, escadas, corredores, latrinas, galinheiros, trata, também, das condições das construções como os andaimes, os matérias, alicerces, pisos, etc.; o Título VI, por sua vez, aborda questões de segurança, asseio e comodidade pública; o Título V, “Hygiene municipal”; o Título VI, “Salubridade publica em geral”; o Título XI trata do cemitério; o XVII, das zonas suburbanas e rurais; etc. Os demais títulos e capítulos diziam respeito a outras atividades de funcionamento, legislativas, de abastecimento, limpeza pública e tratavam, até mesmo, dos “vehiculos”.

Tais normas e exigências a nível urbano e do edifício acompanhavam as características do próprio povoado e ajudam a revelar como se constituiu uma cidade naquele distante “sertão” mato-grossense. Certamente, através dos Códigos de Posturas, a República ofereceu parâmetros técnicos e científicos para embasamento da construção da edificação e da cidade para a qual o “tabuleiro de xadrez” foi uma resposta rápida e assertiva à expansão urbana, “passo adiante na ordenação geométrica (...) das cidades mais antigas, e significou ainda o atendimento a questões de ordem sanitária, presentes nas discussões daquele momento” (GHIRARDELLO, 2010, p. 119). Ademais, era também a resposta contemporânea à expansão capitalista que tudo transformava em mercadoria. Um modelo cujo “sucesso”, de acordo com Ghirardello (2010, p. 119), “unia simplicidade de locação, sanitarismo e mercado” permitindo que ele persistisse durante toda a República Velha e além.

3.3.2 A sobrepujança da cidade de Campo Grande perante Três Lagoas

O projeto/traçado implantado na cidade de Três Lagoas, no entanto, não correspondeu, devido a uma série de razões, às ambições da ferrovia e de seus engenheiros, dentre eles Joaquim Machado de Mello, em transformar essa localidade em uma “cidade portal” para o Estado de Mato Grosso munindo-a de “progresso”. Reforçamos, nesse íterim, que a possível sobrepujança de Campo Grande perante Três Lagoas é apenas especulação, suposições sobre os motivos pelos quais a cidade das lagoas não atendeu às demandas premeditadas a ela.

Assim, embora fosse estrategicamente localizada, Três Lagoas deveria ter sido célebre se ali fosse implantado o Plano para a “futura cidade de Trez Lagôas”, consagrando-se uma verdadeira cidade capital. Como foi visto, a não-implantação do

plano em sua plena concepção, tendo este sido transformado em algo tradicional como a malha reticulada, foi apenas um dentre os motivos apontados nas suposições para que Três Lagoas perdesse a oportunidade de se tornar grandiosa. O desenho viabilizado para a cidade, ainda que baseado no projeto de Machado de Mello de 1911, mas bastante simplificado, e apesar de apresentar diferenciações frente a um simples reticulado, tornou-se, mesmo assim, sob o olhar do Urbanismo, uma implantação mais óbvia, sem inovações formais.

Ao contrário do que teria se transformado se a execução da primeira proposta – que poderia ter sido uma experiência ímpar no Estado de Mato Grosso – fosse viabilizada, Três Lagoas acabou por se tornar apenas mais uma das implantações urbanas da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tais quais as paulistas. Talvez os motivos da não realização completa de Machado de Mello nunca venham à tona, contudo, cabe-nos especular.

Uma das razões pode ser o conflito da terra apresentado, em que a Igreja se indispôs com a Câmara de Paranaíba, a princípio, sobre a localização e legalidade das terras doadas por Antônio Trajano dos Santos ao padroeiro Santo Antônio de Pádua. Talvez tenha faltado ousadia por parte de Machado de Mello em imergir no conflito para defender e implantar sua proposta. Talvez seu plano tenha sido por demais inovador para a localidade e o rápido desenvolvimento do povoado em virtude do momento e das condições históricas favoráveis tenha ocasionado uma ocupação ligeira e assentada às pressas da maneira que melhor satisfizesse aos domiciliados.

Outra razão de Três Lagoas não ter se engrandecido pode ter sido a mudança, durante a segunda década do século XX, de sede da Itapura a Corumbá – que ficava em Três Lagoas – para Bauru. Após a já enunciada encampação pela União em 1917, as Companhias se unificam em Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a sede se transferiu permanentemente para Bauru. Embora em Três Lagoas ainda tenham ficado oficinas e escritórios, a cidade perdeu o posto de “sede” e sua importância para a ferrovia automaticamente diminuiu.

Outra questão que se coloca como um provável motivo de Três Lagoas ter ficado estancado é a da sobrepujança da cidade de Campo Grande. Conforme comentado brevemente em folhas passadas, Campo Grande se estabelece a partir de um pouso análogo a uma estrada boiadeira por volta de 1870. Rapidamente se avoluma através da vinda de migrante mineiros para a criação extensiva de gado. Também paulistas e fluminenses deslocaram-se para a região e passaram a criar

gado, atividade que se adaptou muito bem aos campos da região e fez com que o povoado de Campo Grande se desenvolvesse celeremente se transformando na maior cidade do sul de Mato Grosso e atraindo para si significativa parte da economia de um Estado relativamente pobre (GHIRARDELLO, 2007).

Pudemos notar o rápido desenvolvimento e ganho de importância de Campo Grande a partir de suas descrições pelo *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914):

A villa de Campo Grande está situada no planalto da Serra de Maracajú (...). Ha pouco mais de dois anno, era um villajo insignificante, contando apenas cento e tantas casas, em sua maioria de páo á pique, e uns 1200 habitantes: actualmente possui cerca de 500 fogos, notando-se já um certo gosto nas construcções, e contando com uma população fiza de nunca menos de 5000 almas (AYALA; SIMON, 1914, p. 410).

Pelas descrições percebe-se que a CEFNOB teve um efeito muito mais imponente nessa cidade que no povoado de Três Lagoas, mesmo esse sendo o primeiro do Estado onde os trilhos da ferrovia são assentados:

Logo que os trilhos da Noroeste transpuzeram o soberbo rio Paraná, agitou-se vertiginosamente o progresso n'este municipio, fadado pela uberidade do seu sólo, benignidade do seu clima e riqueza hydrographica aos mais brilhantes destinos. O preço das terras que não passava de 8-10 contos de reis por legua quadrada – de 3600 hectares –, tem se elevado á 30 á 40 contos de reis, dentro do perimetro urbano já tem sido vendido pequenos lotes para a construção de casas até 5, 6 e 7:000\$000.

Tudo vae se transformando, multiplicando-se o commercio, e por toda a parte surgem as pequenas industrias. Dentro da villa existem actualmente cerca de duzentas casas de negócios, compreendendo armazens de fazenda, mercearias, cafés e tavernas (AYALA; SIMON, 1914, p. 411).

Ainda de acordo com essa bibliografia (1914), a CEFNOB lançará nas cercanias de Campo Grande o ramal para a cidade de Ponta Porã, na divisa com o Paraguai. Ademais, a localidade de Campo Grande será fundamental para a conclusão da ferrovia até a fronteira com a Bolívia, já que sua posição central ao sul do Estado polarizava uma grande zona sem qualquer cidade expressiva, fazendo com que ela se tornasse um importante pólo do comércio internacional. Saiu de Campo

Grande o ramal que ia para Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, o que aumentou significativamente a relevância da cidade.

A instalação de quartéis do Exército em Campo Grande, no final da primeira década do século XX, fato também apontado por Arruda (2000, p. 101), faz parte do processo de transformação do regime político e das mudanças de comportamento e mentalidade sociais, representando a instalação da República e permitindo a criação e expansão de um mercado de mão-de-obra livre. Tal acontecimento será decisivo para a valorização das funções urbanas de Campo Grande frente a todo o Estado.

Segundo Trubiliano (2015, p. 225), com o passar do tempo e devido ao desenvolvimento local e ao crescente fluxo migratório impulsionado pela ferrovia, foram recorrentes a ida para Campo Grande de advogados, engenheiros, médicos, ou melhor, “doutores”, que passaram a ocupar cargos públicos e estreitar laços políticos com coronéis. Estes, por estarem intimamente identificados com os comportamentos urbanos já que possuíam formação acadêmica e vivência em grandes centros do país, formaram uma geração de políticos engajados na modernização de Campo Grande ao longo das décadas de 1920, 30 e 40.

Ademais, segundo Ghirardello (2007), a situação hegemônica de Campo Grande, afastada de qualquer outra cidade relevante, fizera da mesma foco de uma grande região de pastagens e centro não só econômico, mas político e cultural. Fora ali que se instauraram as primeiras lutas para desmembramento do Estado em norte e sul a partir das primeiras décadas do século XX. Assim, o peso político campo grandense em 1917, devido às insistentes e liderantes posições de separação e fragmentação do território mato-grossense, resultou em uma histórica intervenção do governo federal.

Ainda, e para finalizar, quando em 1926 é terminada a construção da ponte metálica Francisco de Sá sobre o rio Paraná, a importância de Três Lagoas decresce vigorosamente, pois já não era mais necessário o pernoite na cidade, podendo a viagem seguir normalmente seu caminho. Isso fez com que os lucros provenientes dos gastos dos passageiros quando em solo fossem eliminados de uma só vez, desfavorecendo a economia da cidade.

Toda essa conjuntura que se afigurava desfavorável para Três Lagoas, em especial no começo do século XX, foi decisiva para fazer com que o município não prosperasse da maneira como havia sido arquitetado para ele. Assim, Três Lagoas, que significou a entrada do Estado de Mato Grosso ao contato definitivo com o

restante do país, pôde seguir normalmente seu curso sem benefícios, regalias ou favoritismos, sem o apadrinhamento da CEFNOB e sem a égide da cidade capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposição desta pesquisa, simples e resumidamente, era estudar a formação urbana da cidade de Três Lagoas (MS). Contudo, o desafio era chegar a uma narrativa satisfatória a qual, através do resgate histórico e documental, apreendesse, também, aspectos de ocupação, de mudança de ciclo econômico e político, culturais, geográficos, etc., que servissem de prova para descrever de que maneira surgira e prosperara o povoado das três lagoas sob o viés, especialmente, do Urbanismo e também da Arquitetura.

Assim, obedecendo a temporalidade dos fatos, um dos grandes esforços empreendidos nessa pesquisa foi a tentativa de expor a narrativa cronologicamente, facilitando o entendimento do cenário em que se formou a cidade e surpreendendo o leitor com sobressaltos ao longo da descrição dos acontecimentos. Da mesma maneira que a autora (e também seu orientador) iam se espantando conforme os acervos eram vasculhados e a documentação apurada, já que a história demonstrou ter tomado rumos antes por nós desacreditados, a narrativa do surgimento do núcleo urbano de Três Lagoas mostrou-se única e cheia de estranhezas e peculiaridades. Antes, era incógnito a autora e a seu orientador o fato de Três Lagoas ter surgido em virtude da doação para a constituição de um patrimônio religioso, já que os anos da República estavam relativamente avançados para o feito. Assim, o decurso da história mostrou-se incalculado.

Deste modo, este trabalho foi pautado por um procedimento metodológico compreendido por quatro partes: a busca por evidências; a identificação e organização dessas evidências; sua avaliação e análise; e a construção de uma narrativa. Assim, a enunciação sobre o estudo de Três Lagoas se fez pertinente ao explorar o campo das cidades sul mato-grossenses por onde a ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil avançou, dando o enfoque à primeira delas trespassado o rio Paraná e alicerçando seu relato na apresentação, essencialmente, de documentos primários e secundários. Não se pode deixar de expressar as dificuldades na busca por tais documentações. Além dos enormes descasos com a história e os documentos por algumas instituições e órgãos públicos, as imensas distâncias entre as cidades onde a documentação deveria ser buscada foram entraves cujos quilômetros tiveram de ser vencidos pela pesquisadora não só fisicamente, mas também através da narrativa.

Assim, o trabalho partiu de o entendimento da vasta abrangência do território mato-grossense e foi afunilando o olhar, posteriormente, ao espaço do sul de Mato Grosso e, depois, leste do sul do mesmo Estado em particular voltando-se à região da antiga cidade de Santana do Paranaíba e, por fim, chegando-se ao território em questão: Três Lagoas.

Adiante, com o advento das ferrovias, as cidades, a princípio e em grande medida aglomeradas na costa, vão se desenvolver e tomar conta do território, desfazendo-se dos aspectos rurais que antes as caracterizavam. Com o trem, não somente as particularidades da urbanização e a formação de redes urbanas vão se modificar e evoluir, mas a relação tempo/deslocamento, e junto com isso os pormenores da sociedade por completo.

Dessa maneira, o trabalho também abordou desde o discurso relativo à construção de uma linha que partisse do interior de São Paulo e avançasse ao Oeste na intenção de possibilitar a comunicação entre as vastas regiões do país e o povoamento do “sertão” brasileiro, como tratou de assuntos como a classe exportadora, a elite cafeeira e os engenheiros ferroviários os quais, munidos de interesses comuns, apresentaram o “projeto para o progresso e a modernização do país”, representado não só pelo traçado e construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, mas pelo Plano urbano para a “futura cidade” de Três Lagoas (MS).

No que tange à urbanização e à arquitetura, essa ação de modernização realizada com empenho e diligência articulou-se na elaboração de Planos Urbanísticos, mas também de arquitetura, inscritos numa história sociocultural e urbana sobre a importação de modelos ideais franceses. Os desenhos dessas cidades capitais, importados para a construção de cidades novas surgiam para polarizar uma região e servir como nó de comunicação com outras cidades, regiões e até mesmo nações. Ao ser estrategicamente localizada e desenhada, Três Lagoas deveria ter sido gloriosa: não fosse a não-implantação do plano em sua plena concepção, consagrar-se-ia uma cidade capital.

Ao trazer à luz o exemplar do Projeto Urbano desenhado pela CEFNOB para Três Lagoas, tentou-se compreendê-lo na perspectiva de avaliar de que maneira ele representa os interesses da ferrovia e dos engenheiros planejadores na criação de uma cidade moderna – com claras preocupações estéticas, funcionais e formais – interesses que refletem algumas propostas para cidades novas as quais estavam à face das discussões da virada do século.

No entanto, o plano para uma imponente cidade no sertão mato-grossense não veio a ser executado em sua plena concepção, falhando todas as pretensões anteriormente criadas para a localidade a qual sofrera, além de tudo, com inúmeras situações desfavoráveis e conflituosas que fizeram de Três Lagoas uma cidade costumeira, com um traçado urbano em quadrícula. Nesse momento, um dos grandes diferenciais da pesquisa aqui implementada foi a leitura, a análise do espaço urbano sob o olhar do arquiteto e urbanista, seja através de projetos não implementados, seja por meio de plantas, da realidade implantada ou por fotografias.

Assim, o trabalho abriu a frente de discussão da posse da terra e da questão do traçado, entrelaçando essas duas conjunturas e lançando a hipótese de que uma é consequência da outra. Esse rico conflito apresentado é típico da Velha República e nos fez compreender o processo de formação urbana da cidade de Três Lagoas: num contexto ambíguo de período, com o fim do Império e início da República, e também com mudança de concepção de uso do solo, houve para a localidade uma doação tardia de terras para a constituição de um patrimônio religioso; ao mesmo tempo desenhava-se para o local um projeto urbano tridimensional e espetaculoso, além de que, concomitantemente, o Estado desapropriava um vasto amontoado de área também para a constituição do povoado, desencadeando um conflito de terras.

Esse imbróglio pantanoso com um pé no passado e outro no futuro representa, talvez mais claramente e num lugar tão afastado, como se deu a dificultosa mudança de âmbito político no Brasil. Dessa discussão da terra, quem sabe além do entendimento de como formou-se Três Lagoas, no Estado de Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul, não podemos depreender, também, o espírito de uma época.

Aqui, embora um trabalho acadêmico com foco na leitura do espaço urbano através do viés do Urbanismo, mas também da Arquitetura, ainda assim se conta uma história, apresentada ao leitor por capítulos, tal qual uma novela. Nesse ínterim, Paul Auster uma vez disse que *“Every novel is an equal collaboration between the writer and the reader and it is the only place in the world where two strangers can meet on terms of absolute intimacy”*⁸². Assim, acreditamos que a narrativa sobre a formação urbana de Três Lagoas tenha causado ao leitor, tanto quanto a nós, os mesmos regalos que antes eram inesperados.

⁸² “Todo romance é uma colaboração igual entre o escritor e o leitor e é o único lugar no mundo onde dois estranhos podem se encontrar em termos de intimidade absoluta” Paul Auster.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Mário Monteiro de. **Episódios históricos da formação geográfica do Brasil**: fixação das raíais com o Uruguai e o Paraguai. Rio de Janeiro: Pongetti, 1951.

ALVES, Gilberto Luiz. **Mato Grosso e a História**: 1870-1929 (Ensaio sobre a transição da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). São Paulo: Ed. Da AGB, 1984.

ALVES, Joaquim Augusto Ferreira. **Consolidação das leis relativas ao juízo de provedoria**: testamentos, sucessões e associações religiosas. Rio de Janeiro: Laemmert & Cia., 1897.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro: Editora da FGV, v. 8, n. 15, p. 145-152, 1995.

American Brigde. [S.l.], 2017. Disponível em: <<http://www.americanbridge.net/about/history/>>.

AMORIM, Marcos Lourenço de. **O “Segundo Eldorado” Brasileiro**: navegação fluvial e sociedade no território de ouro. De Araritaguaba a Cuiabá (1719-1838). Dourados: PPG/UFMS, 2004.

ARENDT, Hannah. **Eichmann em Jerusalém**: Um relato sobre a banalidade do mal. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

ARRAIS, Cristiano Alencar. Belo Horizonte, a La Plata brasileira: entre a política e o urbanismo moderno. **Revista UFG**, Goiânia, n. 6, p. 63-76, jun. 2009.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões**: Entre a História e a Memória. São Paulo: EDUSC, 2000.

AYALA, S. Cardoso; SIMON, Feliciano. **Album Graphico do Estado de Matto Grosso**. Corumbá-Hamburgo: s.n., 1914.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste**. São Paulo: Martins Editora, 1950.

BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In: PINSKY, Carla B. **Fontes Históricas**. São Paulo: Contexto, 2008. P. 23-81.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.

BESSE, Jean-Marc. **O gosto do mundo**: exercícios de paisagem. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2014.

BIERNATH, Karla Garcia. **A inserção da EFNOB na paisagem da cidade**: Bauru e Campo Grande. 2018. 222 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Bauru, 2018.

Bolsão Sul-matrogrossense. **Wikipedia**, 2019. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Bols%C3%A3o_Sul-Matogrossense>.

BRAZIL, Maria do Carmo; CAMARGO, Isabel Camilo de. Sant’Ana de Paranaíba no século XIX: aportes para o debate sobre latifúndio e escravidão. In: Simpósio Nacional de História e Ética. **Anais do XXV Simpósio Nacional de História e Ética**. Fortaleza: ANPUH, 2009. n.p.

BUENO, Francisco Antonio Pimenta. **Memória justificativa os trabalhos de que foi encarregado à Província de Matto Grosso segundo as instrucções do Ministério da Agricultura de 27 de maio de 1879**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1880.

CALVINO, Ítalo. **Cidades invisíveis**. Rio de Janeiro: Biblioteca Folha de S. Paulo, 2003.

CAMARGO, Isabel Camilo de. A ocupação de Paranaíba no século XIX e a gênese do latifúndio na região. **Revista Trilhas da História**, Três Lagoas: UFMS, v. 1, p. 52-63, jun./nov. 2011.

CAMPESTRINI, Hildebrando. **História de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: IHGMS, 2016.

CASTRO, Maria Ines Malta. **O preço do progresso**: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). 1993. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

CATTANIO, Maria Bernadeth. **A dinâmica urbana e a estruturação espacial de Três Lagoas**. 1976. 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade do Sagrado Coração de Jesus, Bauru, 1976.

CONCEIÇÃO, Emir. História de MS é marcada pela efervescência política e movimentos sociais. **Governo do Estado de Mato Grosso do Sul**. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/a-historia-de-ms/>>.

CORRÊA, Lucia Salsa. **História e Fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)**. Campo Grande: UCDB, 1999.

CORREA FILHO, Virgílio. **A propósito dos novos territórios** – comentários desprestiosos. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1944.

CORREA FILHO, Virgílio. **Fazendas de gado no Pantanal Mato-Grossense**. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura – Serviço de Informação Agrícola, 1955.

CORREA FILHO, Virgílio. **História de Mato Grosso**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

COSTA, Beatriz Emboaba da. **Os trilhos entre vilas: a gênese urbana de Presidente Prudente**. 2019. 208 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Bauru, 2019.

CUNHA, Euclides da. **À margem da história**. São Paulo: Martins Fontes, 1975.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constitui no Brasil a rede de cidades. **Boletim Geográfico**, São Paulo, v. 14, p. 141-148, v. 15, p. 229-308, 1944.

Derrotas. Joaquim Francisco Lopes. Campo Grande: IHGMS, 2010.

DOURADO, Maria Teresa Garritano. O cotidiano nos Campos de Vacaria (Mato Grosso Séc. XIX). In: XXVIII Simpósio Nacional de História: Lugares dos Historiadores – Velhos e novos desafios, 2015, Florianópolis, SC. **Anais Eletrônicos ANPUH 2015**. Florianópolis, 2015.

ERCILLA, A. M. de; PINHEIRO, B. **Zona Noroeste** – 1928. São Paulo: Sociedade Imprensa Paulista, 1928.

ESSELIN, Paulo Marcos. **A gênese de Corumbá: confluência das frentes espanholas e portuguesas em Mato Grosso (1536-1778)**. 1994. 170 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação da Universidade Católica do Rio Grande do Sul, PUC, Porto Alegre, 1994.

FLEURY, Justiniano Augusto Salles. Apontamentos – o descobrimento do sertão e fundação da povoação de Sant’Anna do Paranahyba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Matto-Grosso**, Cuiabá, anos 6/7, t. 13, p. 30-45, 1925. (Artigos extraídos do Republicano de Cuyabá, de 12 de Dezembro de 1895 e números subsequentes).

FRANCO, Gilmar Yoshihara; MELO, Wander Scalfoni. O Álbum Gráfico de Mato Grosso e o processo de modernização do Estado na década de 1910. **Revista Eletrônica História em Reflexão**, Dourados: UFGD, v. 9, p. 1-22, 2015.

GAY, Peter. **O estilo na História**. Gibbon, Ranke, Macauley, Burckhardt. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

GHIRARDELLO, Nilson. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. 1992. 196 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 1992.

GHIRARDELLO, Nilson. A disputa pela posse da terra urbana em Bauru: Igreja versus Câmara. **Revista Mimesis**, Bauru, v. 15, p. 65-85, 1994.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GHIRARDELLO, Nilson. A cidade de Três Lagoas (MS) num conceito estratégico de ocupação. In: XII SOL – Seminário de Arquitetura Latino-Americana. **Anais do XII SOL – Seminário de Arquitetura Latino-Americana**. Chile, 2007, n.p.

GHIRARDELLO, Nilson. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

GUIMARÃES, Acyr Vaz. **Mato Grosso do Sul: sua evolução histórica**. Campo Grande: UCDB, 1999.

GROAT, Linda; WANG, David. **Architectural Research Methods**. New York: John Wiley & Sons, 2002.

HOBSBAWM, Eric. **A Era das Revoluções: 1789-1848**. São Paulo: Paz e Terra, 1977.

HOBSBAWM, Eric. **A Era do Capital. 1848-1875**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Monções**. Rio de Janeiro: Casa do Estante do Brasil, 1945.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **O Extremo Oeste**. São Paulo: Brasiliense/Secretaria da Cultura, 1986.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

LEME, Maria Cristina da Silva. **O Urbanismo no Brasil: 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LEVORATO, Adão Valdemir. **Três Lagoas: dama em preto e branco (1918-1964)**. Três Lagoas: Graf.Set. LTDA., 1999.

MARTIN, Jesus Hernandez. **A história de Três Lagoas**. Bauru: Ed. do autor, 2000.

MARX, Murillo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Melhoramentos, Edusp, 1980.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo: Edusp, Nobel, 1991.

MATOS, Odilon Nogueira de. Notas sobre o caminho para Mato Grosso. **Revista de História**, São Paulo, n. 4, p. 551-557, 1950.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovia: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Pontes, 1990.

MENDONÇA, Rubens. **História das revoluções em Mato Grosso**. Goiânia: Editora Rio Bonito, 1970.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, Polis, 1984.

MORATELLI, Thiago. **Operários da empreitada: os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)**. Campinas: Ed. UNICAMP, 2013.

MORENO, Gislaine. **O processo histórico de acesso à terra em Mato Grosso**. Florianópolis: Geosul, 1999.

MUMFORD, Louis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEVES, Correia das. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

NOVAIS, Fernando A. Condições da privacidade na colônia. In: SOUZA, Laura de Mello e (Org.). **História da vida privada no Brasil**: cotidiano e vida privada na América portuguesa. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 13-39.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro. **História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, Rio de Janeiro, v. 5, p. 195-215, jul. 1998.

OLIVEIRA, Ovídeo Lopes de. **Três Lagoas**: suas ruas, sua memória, sua história. Três Lagoas: Gráfica Dom Bosco, 2009.

ORNELLAS, Otony Ávila. **Evolução urbana**: elaboração e aplicabilidade do Plano Diretor da cidade de Três Lagoas/MS. 2013. 124 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas, 2013.

PINHEIRO, Eloísa Petti. Haussmannização ou haussmannizações? In: **Europa, França e Bahia**: difusão e adaptação de modelos urbanos (Paris, Rio e Salvador). Salvador: EDUFBA, 2011, p. 67-87.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo : Brasiliense, 1949.

PRADO JUNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Gráfica Urupês S. A., 1961.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder**: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos**: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XIX. Bauru: EDUSC, 2004.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Uma esquina nos confins do Brasil: o sul do Mato Grosso colonial e suas vias de comunicação (projetos e realidades). **Fronteiras**, Campo Grande, v. 11, p. 197-227, 2009.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

RICARDO, Cassiano. **Marcha para Oeste: a influência da “bandeira” na formação social e política do Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970.

RODRIGUES, Marinete Aparecida Zacharias. **Criminalidade e relações de poder em Mato Grosso (1870-1910)**. 2008. 247 f. Dissertação (Mestrado em História e Sociedade) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Ciências e Letras de Assis – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Assis, dezembro de 2008.

SÁ CARVALHO, José Roberto de. Como era lindo o meu sertão. **Revista da Academia Sul-Matogrossense de Letras**, Campo grande, n. 9, p. 49-58, set. 2005.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. Revisando Haussmann, ou os limites da comparação. **Revista USP**, São Paulo, n. 26, p. 195-205, 1995.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Cidades capitais do século XIX**. São Paulo: Edusp, 2001.

SCHIAVON, Taís. Modernidade e Comunicações: Meios de Transporte e o Território Urbano. In: XVII ENANPUR. **Anais do XVII ENANPUR**. São Paulo: FAU/USP, 2017.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SEVCENKO, Nicolau. **História da vida privada no Brasil 3**. República: da Belle Époque à Era do Rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Cássia Queiroz da. Pobres livres em Sant’Anna do Parahyba: considerações sobre a ocupação da terra e os trabalhadores pobres. **Revista Trilhas da História**, Três Lagoas: UFMS, v. 6, n. 11, p. 14-25, jul./dez. 2016.

SILVA, Edil Pedroso da. **O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso: 1870-1930**. Cuiabá: Entrelinhas, 2004.

SILVA, Fernanda Aparecida Henrique da. Discursos de colonização: os engenheiros e a promoção do progresso. In: I Simpósio Internacional de História e XII Semana de História. **Anais eletrônicos do X Encontro de História de Mato Grosso do Sul**. Três Lagoas: UFMS/CPTL, 2010. n.p.

SILVA, Lígia Maria Osório. **Terras devolutas e latifúndio: efeitos da Lei de 1850**. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1996.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1992.

SMITH, Herbert Huntington. **Do Rio de Janeiro a Cuyabá**. São Paulo: Melhoramentos, 1922.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Oeste**. Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941.

SOUZA, Candice Vidal. **A pátria geográfica: sertão e litoral no pensamento social brasileiro**. Goiânia: Editora da UFG, 1997.

SOUZA, Laura de Mello e. Formas provisórias de existência: a vida cotidiana nos caminhos, nas fronteiras e nas fortificações. In: SOUZA, Laura de Mello e (Org.). **História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 41-81.

TRUBILIANO, Carlos Alexandre Barros. **A cidade em transformação: formação urbana, desenvolvimento e culturas políticas em Campo Grande (1905-1939)**. 2014. 253 f. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Franca, 2014.

TRUBILIANO, Carlos Alexandre Barros. A fundação do homem público nos primórdios do coronelismo em Campo Grande – MT/MS (1905-1917). **Revista Espacialidades**, online, v. 8, n. 1, p. 212-228, 2015.

RELATÓRIOS E ESTUDOS DA CEFNOB

Relatórios dos diretores das estradas de ferro Bauru-Itapura, Itapura-Corumbá e Noroeste do Brasil (Existentes no Museu Ferroviário Regional de Bauru)

APONTAMENTOS sobre a “Commissão Schnoor” da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Corumbá, Typographia do “Autonomista”, 1908.

GUIMARÃES, Oscar Teixeira. **Relatório com Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru: Comp. Melhoramentos de São Paulo, 1933.

RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado à Assembléa Geral Ordinária realizada em 11 de Junho de 1906. Rio de Janeiro: Typographia de Heitor Ribeiro, 1906.

RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado à Assembléa Geral Ordinária realizada em 22 de Setembro de 1908. Rio de Janeiro: Papelaria União – Rua do Ouvidor 43, 1908.

RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado à Assembléa Geral Ordinária realizada em 16 de Outubro de 1911. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1911.

RELATÓRIO da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra Ministro da Viação e Obras Públicas referente aos anos de 1914 e 1915. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914/1915.

CÓDIGOS, LEIS E DECRETOS

DECRETOS da **Collecção das Leis e Decretos** de 1882 a 1917 publicados no Diário Oficial. Estão disponíveis em endereço eletrônico. Câmara dos Deputados (www.camara.leg.br).

BRASIL. Decreto n. 8799 de 9 de Dezembro de 1882. Concede permissão a Thomaz Larangeira para colher herva-matte na Provincia do Mato-Grosso. **Colecção de Leis do Império**. 9 dez. 1882. v. 2. p. 530.

BRASIL. Decreto n. 5.266, de 30 de Julho de 1904. Transfere á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da estrada de ferro de Uberaba a Coxim, com algumas modificações das respectivas clausulas. **Diário Oficial da União**. 3 ago. 1904. p. 3555.

BRASIL. Decreto n. 5.349, de 18 de Outubro de 1904. Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. **Diário Oficial da União**. 6 dez. 1904. Seção 1, p. 5849.

BRASIL. Decreto n. 6463 de 25 de Abril de 1907. Approva as clausulas para a revisão do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e modificação do traçado Baturú-Cuyabá. **Diário Oficial da União**. 19 jun. 1907. p. 4739.

BRASIL. Decreto n. 6899, de 24 de Março de 1908. Approva a modificação do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e autoriza a contractar com a mesma companhia a construção e o arrendamento da Estrada de ferro do Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia. **Diário Oficial da União**. 15 abr. 1908. p. 2623.

BRASIL. Decreto n. 7585, de 7 de Outubro de 1909. Approva o projecto e respectivo orçamento da ponte sobre o rio Paraná, no Jupia, secção de Matto Grosso, de Corumbá ao Rio Paraná. **Diário Oficial da União**. 14 out. 1909. p. 7369.

CÓDIGO de **Posturas de Três Lagoas**, ano de 1921. Três Lagoas, 1921. Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Manuscrito.

LIVROS DE LEIS E RESOLUÇÕES n. 1, de 1915 a 1922. Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Departamento do Arquivo Municipal.

LIVROS DE LEIS E RESOLUÇÕES n. 2, de 1928 a 1930. Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Departamento do Arquivo Municipal.

TRÊS LAGOAS, Lei n. 4, de 10 de Setembro de 1915. Continuam vigorando, em tudo que forem aplicáveis em quanto esta câmara já legislar sobre o assumpto, o Regimento Interno, as *Posturas*, as Leis e Resoluções do Municipio de Sant'Anna do Parahyba. **Prefeitura Municipal de Três Lagoas**. Departamento do Arquivo Municipal. Manuscrito.

TRÊS LAGOAS, Lei n. 6, de 10 de Setembro de 1915. Considerando que a planta topographica organizada para edificação desta villa, satisfaz a todas ás exigencias da hygiene moderna e demais condições necessarias ao seu desenvolvimento e bem estar da população, proponho que a mesma seja aprovada e adaptada para as edificações existentes e futuras, observando-se para esta as condições exigidas pela architectura e hygiene moderna que deverão ser regulamentadas. **Prefeitura Municipal de Três Lagoas**. Departamento do Arquivo Municipal. Manuscrito.

TRÊS LAGOAS, Lei n. 13, de 27 de Novembro de 1915. Regulamentos e parâmetros técnicos e científicos quanto às edificações a serem implantadas na nova vila. **Prefeitura Municipal de Três Lagoas**. Departamento do Arquivo Municipal. Manuscrito.

ATA DE CÂMARA

ATAS da Câmara Municipal de Três Lagoas de 1915 e 1922. Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Departamento do Arquivo Municipal. Manuscrito.

ESCRITURAS

ESCRITURA para transcrição de imóveis. Freguesia do imóvel: Municipio de Tres Lagôas. 1922. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. UFMS, Três Lagoas. Manuscrito.

ESCRITURA de doação de um lote de terras devolutas de 3659 hectares. Transcrição n. 486, p. 84. De 22 de Junho de 1922. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. UFMS, Três Lagoas. Manuscrito.

ESCRITURA de Título de Concessão de Terras n. 871 de Setembro de 1928. Cúria Diocesana de Três Lagoas. Manuscrito.

Livros de **TÍTULOS DE CONCESSÃO DE TERRAS** datados de 1915 a 1918. Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Departamento do Arquivo Municipal. Manuscrito.

TRÊS LAGOAS. **Transcrição** registrada no Livro 3-A, f.33 nº. de ordem 462 de 22 de Junho de 1922. Circunscrição: Município de Três Lagoas. Documento consultado no Cartório do 1º Ofício de Registro de Imóveis de Três Lagoas.

PERIÓDICOS

Almanaque Ilustrado – Propaganda de Matto Grosso e Zona Noroeste. n. 1, 1928. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Campo Grande.

Resolução n. 114. **A Notícia**, Três Lagoas, 21 jul. 1927. Cúria Diocesana de Três Lagoas.

A Voz do Trabalhador, Rio de Janeiro, 1 jun. 1909, p. 4. Edição Fac-símile. Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

O Bauru. Período de 1907 a 1930. Coleção do Núcleo de Pesquisa Histórica da USC, Bauru.

O Comercio de Bauru. n. 20, 24 jun. 1915. Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Gazeta Oficial do Estado de Matto-Grosso. Cuiabá. Período de 1910 a 1930. Acervo do Núcleo de Documentação Histórica da UFMS, Três Lagoas (MS).

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Coleção Memórias de um Ferroviário. **Jornal da Cidade**, Três Lagoas, 11 fev. 1990 a 14 abr. 1990. Acervo do Núcleo de Pesquisa Histórica da USC, Bauru.

SÁ CARVALHO, José Ribeiro de. A navegação do Alto Paraná. **Jornal O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 14 mai. 1940. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Campo Grande.

DEMAIS DOCUMENTOS

História da origem das terras urbanas da Diocese de Três Lagoas. 1984. Cúria Diocesana de Três Lagoas.

Histórico do Município de Três Lagoas. s.n.t. Acervo do Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”, UFMS, Três Lagoas.

MACHADO, Theodoro. **Patrimônio da Capella de Sant’Anna do Paranahyba, em Matto Grosso.** 1927. Cúria Diocesana de Três Lagoas. Manuscrito.

MANUSCRITO de 1922 da Cúria Diocesana de Três Lagoas.

SÁ CARVALHO, José Ribeiro de. **Os Garcias, os Lopes e os Pereira.** s.n.t. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Campo Grande. Manuscrito.

SÁ CARVALHO, José Ribeiro de. **Reminiscências dos Sertões dos Garcias.** s.n.t. Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Campo Grande. Manuscrito.

SÁ CARVALHO, José Ribeiro de. **Reconstituição de uma monografia sobre a Comarca de Três Lagoas no ano do Senhor de 1919.** Acervo do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Campo Grande. Manuscrito.

SPIRIDIÃO, João Miguel. **Parochia de Tres Lagoas** – Patrimônio de Santo Antonio. 1927. Cúria Diocesana de Três Lagoas. Manuscrito.

Transcrição do Manuscrito de 1922. Cúria Diocesana de Três Lagoas.

ICONOGRAFIA

Fotografias pertencentes ao acervo do IBGE. Disponível em forma digital em endereço eletrônico (cidades.ibge.gov.br). 35 imagens, sem data.

Fotografias pertencentes ao acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru. 48 imagens, algumas com data, outras sem data.

Fotografias pertencentes ao acervo do Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”, UFMS Três Lagoas. Três Lagoas - 47 imagens, sem data. Jupiá - 7 imagens, sem data.

Fotografias pertencentes ao acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Disponível em forma digital em endereço eletrônico (treslagoas.ms.gov.br): 42 imagens, sem data.

Fotografias pertencentes ao acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul (IHGMS), Campo Grande (MS). Disponível em CD-ROM. 79 imagens, algumas com data, outras sem data.

Mapas pertencentes ao acervo da Biblioteca Mário de Andrade. Setor Obras Raras e Mapoteca. São Paulo, SP.

Plantas e mapas pertencentes ao acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Setor do Cadastro Imobiliário de Três Lagoas, Três Lagoas, MS.

Plantas e mapas pertencentes ao acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia, Três Lagoas, MS.

Plantas e mapas pertencentes ao acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Secretaria de Administração, Departamento de Serviços, Patrimônio e Tecnologia da Informação, Três Lagoas, MS.

Plantas e mapas pertencentes ao acervo da Prefeitura Municipal de Três Lagoas. Departamento de Turismo, Três Lagoas, MS.

Projeto Urbano para a “Futura Cidade de Três Lagoas”, 1911. Disponível no Núcleo de Pesquisa Histórica da USC Bauru: Cadastro Imobiliário Físico – Medida: 0,88 x 0,61. Escala: 1:4000. PL/25.

Projeto Urbano para do “Patrimônio da Cidade de Três Lagoas – Estado de Mato Grosso”. Disponível no Núcleo de Documentação Histórica da UFMS Três Lagoas.

A Voz do Trabalhador

4

dades operarias federadas e não federadas, mandando-se uma parte para *A Voz do Trabalhador* e guardando-se outra que foi distribuída no dia da comemoração;

oficiou-se á imprensa diaria pedindo a publicação do manifesto, pedido que só foi atendido por alguns jornaes;

oficiou-se ás associações não federadas, pedindo a sua incorporação á esta Federação, e só fomos atendidos pelos companheiros do Gaz, que se fizeram representar por uma comissão, fazendo as outras passetas á parte com bandas militares.

Séde da Federação, 4 de Maio de 1909.

Balanco do movimento economico da comissão executiva da comemoração do 1º de Maio de 1909, apresentado, discutido e aprovado na sessão federal realizada no dia 3 do mesmo mez.

RECEITA	
Dinheiro recebido do Sindicato dos Cozinheiros.....	20\$000
Dinheiro recebido do Sindicato dos Sapateiros.....	20\$000
Dinheiro recebido do Centro dos Marmoristas.....	20\$000
Dinheiro recebido do Sindicato dos Ladrilheiros.....	11\$000
Dinheiro recebido da Sociedade dos Chapeleiros.....	25\$000
Dinheiro recebido do Sindicato dos Canteiros.....	20\$000
Total.....	116\$000
DESPESAS	
10.000 manifestos.....	50\$000
Dinheiro para condução do Grupo Escolar de Vila Isabel.....	25\$000
5 metros de morim a \$500 o metro.....	2\$500
Dinheiro para setim.....	2\$000
3 ripas.....	2\$000
passagens da comissão.....	68\$000
Soma.....	88\$300
Saldo existente em poder da comissão.....	27\$700
Total.....	116\$000

A comissão: — Ulysses Martins — Natal Muratori — Pedro Villa — José Guardado Torres.

União dos Alfaiates.— A numerosa classe dos alfaiates, entre os quaes contam-se bastante camaradas, agita-se e trata de retomar o seu posto no campo da luta.

Aproveitando a agitação do 1º do maio, um grupo realizou uma reunião e resolveu convocar á classe por meio dum manifesto.

A primeira reunião esteve muito concorrida, ficando fundada a União dos Alfaiates, com perto de 200 socios.

No dia 17, á noite, realizou-se á segunda assembleia geral para a discussão dos estatutos e nomeação da comissão administrativa.

Carpinteiros e Pedreiros.— Um grupo de companheiros que ainda mantem o sindicato está trabalhando para a sua reorganização, tendo realizado já varias reuniões com esse fim.

Offícios Varios.— No dia 8 houve assembleia geral para a eleição do secretario e tesoureiro, sendo nomeados os companheiros Pedro Rangel e Luiz Magrassi. Na mesma ocasião foi aprovado o balancete trimestral

"FOLHA DO POVO"

Como anunciamos no numero anterior, iniciou a sua publicação diaria no dia 1º de maio, em S. Paulo, este antigo semanario.

E' um diario de combate, bem redigido e que não se curva perante a omnipotencia dos senhores do poder. Tem excelente colaboração e uma secção sobre o movimento operario.

Assinaturas: trimestre, 5\$000; mez, 2\$000; avulso, 100 réis.

Nesta capital acha-se á venda na nossa séde, no Teatro São Pedro de Alcantara, na esquina do Largo do Rocio e rua da Carioca e na rua do Ouvidor com o vendedor Braz Lauria, ao lado do Restaurante Ouvidor.

Aceitam-se assinaturas na nossa séde.

Reunião

Os companheiros e simpatizantes da propaganda sindicalista são convidados a intervir na reunião que se realizará quinta-feira, 20 do corrente, ás 7 1/2 da noite na séde da Federação, rua do Hospicio, 144, para tratar de assuntos importantes para a propaganda e das condições financeiras do nosso jornal — *A Voz do Trabalhador*.

Esperamos que os camaradas que se interessam pela nossa propaganda não faltarão á esta reunião.

O roubo do pobre ao rico, se fossemos á origem das couzas, não seria em ultima analize, senão uma reparação, quer dizer, uma mudança justa e reciproca duma moeda ou dum pedaço de pão que volta das mãos do ladrão para as do roubado.

NADIER.

Balancete da festa em beneficio de "A Voz do Trabalhador"

RECEITA	
203 ingressos.....	406\$000
53 vendidos á porta.....	106\$000
151 vendidos no local em leilão.....	47\$000
Produto do 2º premio (um leque).....	10\$000
Idem do 3º premio (um guarda-chuva).....	23\$000
Idem da kermesse.....	19\$300
Rifa duma almofada.....	13\$400
Folhetos vendidos na festa.....	35\$000
Total.....	628\$300

DESPESAS	
Orquestra.....	80\$000
Dama.....	30\$000
Luz.....	30\$000
1.000 circulares.....	14\$000
500 cartões.....	12.000
1º premio (um relógio).....	35.000
2º premio (um guarda-chuva).....	15.000
Limpeza da casa.....	10.000
Pianista.....	15.000
Aluguel de adereços e roupas.....	16.000
Selos.....	5.000
Envelopes.....	3.000
Passagens, porta-voz, gratificações, miudezas para o palco, etc.....	14\$300
Carretos.....	3\$000
Total.....	282\$300
Entradas.....	628\$300
Saldo.....	346\$000

Ha ainda por receber 82 ingressos. Aos camaradas responsaveis por eles

pedimos que prestem as suas contas com a maior brevidade, para podermos pagar á casa 10%, como auxilio para o aluguel, e para atender ás despesas do jornal enquanto não venham outros recursos ou possamos realizar outra festa.

O 2º premio que coube ao companheiro Germano Rodrigues foi pelo mesmo cedido em favor do jornal e igualmente o 3º por 4 companheiros. Rio de Janeiro, 3 de maio de 1909.

A COMISSÃO DA FESTA.

A farça eleitoral

E' evidente que a representação é, e não pode ser senão a negação completa da soberania individual, um roubo mais ou menos disfarçado da vontade nacional. Quem delega a outro sua soberania, despoja-se dela.

Não se pode confiar a ninguém a missão de fabricar leis como não se pode, ao mesmo tempo dar e conservar um objecto. Aquele que consente na nomeação de um mandatario com a missão de concluir-se com outros, afim de legislar, contrae de antemão o compromisso de submeter-se á vontade desses legisladores e abdica «ipso facto» do direito de rebelar-se.

Logo cessa de ser livre e de bom ou mau grado volta a ser escravo. A isto pode chamar-se a servidão procurada, buscada, consentida. Entre a soberania do povo e a representação dessa soberania existe incompatibilidade absoluta.

SEBASTIEN FAURE.

(La Douleur Universelle)

Balancete das entradas e saídas até o n. 8 de "A Voz do Trabalhador".

ENTRADAS

Listas extraviadas.....	9\$200
Lista da administração: dois cartões 18; E. Prabel, 18; A. Moraes, 500; L. Racco, 18, assinaturas de Moutinho, 88; Ricardo P., Pedro M., E. Wolt, 500 cada; Segundo G., 400; O. Pafeti, 18; França, 38; Raimonel, 3500; uma questão entre dois companheiros, 28; José A. e seus amigos, 48; quota dos carpinteiros, 48; E. Ribeiro, 58; num comicio, 38300; do beneficio realizado em setembro de 1908, 808; Carlos, Carmen e Moreira, 18 cada; Calderon, 58; J. Hamecek, 3500; Chapeleiros, 158; selos velhos, 58; de uma rifa, 258; Domingues, 18; qualquer e S. Almeida, 200 cada; Chapeus, 28; Soares, M. Blas, M. Vargas, C. Prieto, E. Marques, Rozario e A. Oliveira, 18 cada; A. Moraes, O. Gentil e A. Frões, 500 cada; Queiroz, 700; venda avulsa, 44\$600; folhetos, 18200.....	232\$800

Lista de José Rodrigues: L. M. S., T. A. L., 400 cada; P. H., M. Costa, T. Frugaro, E. Areias e G. Stephanio, 18 cada; J. Ambia, R. Margère, P. Ronando e A. C. B., 500 cada; Luiz B., 28 e J. Rodrigues, 200.....	10\$000
Lista de J. Brunoni: J. Brunoni, 500; B. Silva e E. Rodrigues, 200 cada.....	\$900
Lista de P. Martinez: Pedro, 28; (?), 200 e J. Luiz, 18000.....	3\$200

Soma..... 256.100

Transporte..... 256.100

Lista do França: Oito horas, \$700; Ele quer, J. Brásile e um anonymo, 18 cada; Januario e Oliva, \$500 cada..... 4\$700 |

Lista 121..... 4\$300

Lista de M. F. Moreira: Moreira, V. Santos e Pio, 500 cada; Luiz, Teixeira, Joaquim, Marques, Almeida, oito horas, Cadavid, Dantas, Couto, Cardoso e Moscoso, 200 cada; José L., Pafeti e P. Motta, 400 cada; M. P. e Las gafas 200..... 6\$400 |

Lista n. 100 (Sapopemba)..... 11\$300

Lista n. 110 de Mattarazzo: Mattarazzo, 28; Varela, Braz, Peres, Maciel, Sá, Viçtor, Daniel e Jorio, 18 cada; Bicil e Lacerda, \$500 cada..... 11\$000 |

Lista de J. Hamecek, Sabará: Azevedo, Avila, Cruz, Santos, Pereira, Lemos, Clemente, Vieira, Passos, Melchhiades, João L., Bernardo, T. Cruz e Pio, 18 cada; Zulmira, Rocha e Silva, 500 cada; Hamecek, 18500..... 17\$000 |

Lista de J. Assucena: Carrão, Marcelino, Fernandes, (?) Matias, Bastos, Sebastião, Rocha, Lucas, Maquinista e Gracolina, 28 cada; Cardoso e A. Fernandes, 18, cada; Baptista, 18500; (?) 500..... 25\$500 |

Total..... 336\$300

Listas publicadas nos ns. 2 e 3..... 501\$200

Publicadas no n. 4..... 117\$000

149 assinaturas trimestres..... 298\$000

2 semestres..... 88\$000

2 anuaes..... 14\$000

Total..... 1.274\$500

SAÍDAS

Pago á typografia pelo 1º numero 1508, 2º, 1508, 3º, 1508, 4º, 1708, 5º, 958, 6º, 908, 7º, 908, 8º, 908..... 985\$000 |

1.000 listas de subscrição..... 14\$000

Selos para expedição e correspondencia para os 8 numeros..... 438\$400

Passagens e outras miudezas..... 26\$200

Livros, papel e envelopes..... 108\$900

2.000 circulares..... 40\$000

Talones..... 24\$000

Carimbo..... 3\$000

Por cobrança de assignações..... 7\$000

Pago por 100 cartões para uma rifa..... 4\$000

Pago a um companheiro encarregado da redação, administração e expedição dos ns. 5, 6, 7 e 8..... 10\$000

Total..... 1.274\$500

Entradas..... 1.274\$500

Saldo..... 17\$300

As contas dos ns. publicados de 17 de abril até diante serão publicadas no proximo numero.

OPERARIOS!

Na Estrada de Ferro Noroeste espera-vos a miséria, a febre, a fome e o calote. — O escravo MACHADO DE MELLO deve ser boicotado.

Cooperativa da Associação de Classe Protectora dos Chapeleiros.

Rua General Caldwell, 47.

Nesta officina executa-se qualquer trabalho concernente ao ramo de chaparia a preços modicos.

Recomendamo-la aos operarios.

Sucursal: Chaparia: 1. de Maio

Rua Floriano Peixoto, 32

ANEXO 2

No annunciar-se, com a passagem da Estrada de ferro
 Noroeste do Brazil por terras da Fazenda Alagôas, e estabe-
 lecimento de uma estação da mesma estrada e consequente
 provavel povoação em ditas terras, os proprietarios da
 alludida Fazenda Alagôas Antonio Trajano dos Santos e sua
 Mulher doaram à parochia de Sant'Anna do Paranahyba,
 para patrimonio (patrimônio, em Matto Grosso chama-se o
 lugar da povoação) uma area de vinte alqueires de
 cincuenta litros de terras de sua mencionada fazenda,
 como consta da escriptura de doação de dezeseite de Maio
 de mil novecentos e dez (Doc. n.º 1). Ficando-lhe limites
 aliás desnecessarios, porque sendo o fim unico da doação
 o estabelecimento da povoação, onde esta se fixasse
 seria aquella, não lhos deram como bom estavel, pois
 tomaram por ponto de partida, uma casa de função transitoria,
 qual o hospital provisorio da Estrada Noroeste, que viria a
 desaparecer, como aconteceu, preenchido o seu fim passageiro.
 Tão, porém, os poucos annos de existencia desta localidade,
 ainda é conhecido o ponto de collocação do referido hospital,
 como a provam os attestados juntos (Docs n.º 2 e 3). Si porém,
 isso não bastasse, uma circumstancia providencial occorreu
 pouco tempo depois da doação, a qual foi a venda
 feita pelos donadores do patrimonio a José Meirelles de Souza
 Freitas de dois alqueires de terras da mesma Fazenda, como
 consta da escriptura de vinte e tres de Janeiro de mil
 novecentos e onze, na qual se declara que o referidos dois
 alqueires de terras dividem com o patrimonio, que pela
 posição das terras de José Meirelles, só pode ser o actual
 local desta cidade (Doc. n.º 4 e 5). Provado é pois o direito

da Igreja sobre o patrimonio de Tres Lagoas, do qual, sem direito e sem titulo algum, se acha apossada esta Camara Municipal, o que passo a demonstrar. Na escriptura da compra feita por Joaquim Machado de Mello de Mello e outros a Antonio Trajano dos Santos e sua mulher, da Fazenda Alagôas consta que tres apenas são os proprietarios de terras na dita Fazenda, os seguintes: Joaquim Machado de Mello, José Meirelles de Souza Freitas e a Igreja (Doc. n.º 6). Ora Joaquim Machado de Mello não é o proprietario dos terrenos do patrimonio, nem si porque a isso se oppõem a escriptura de sua compra, onde se declara a exclusão dos terrenos referidos, e a escriptura da compra doação, mas tambem porque, si fosse elle o proprietario de tais terrenos, assim como, ao comprar a Fazenda Alagôas, logo lhe tomar a direcção o governo, de mesmo modo teria agido com relação ao patrimonio, e que não fez, como é notorio. Nem si não lhe tomar a direcção, mas reconheceu que o patrimonio é da Igreja, como se vê do attestado, a esta appensa, firmado pelo Sr. João Carruto, cuja palavra é de grande valor no caso, por ser elle o actual procurador de mesmo Joaquim Machado de Mello (Doc. n.º 7). Não é proprietario do patrimonio José Meirelles de Souza Freitas, como se evidencia de sua escriptura de compra, da escriptura da doação etc. Sendo o restante proprietario de terras da alludida Fazenda Alagôas, a Igreja, a ella e a mais ninguem pertencem as terras do patrimonio. - Nem se pode dizer que a Camara Municipal de Tres Lagoas recebeu da Camara de Sant'Anna do Paranahyba o direito que está exercendo sobre o mesmo patrimonio, porque não fazendo a Camara de Sant'Anna parte dos tres unicos proprietarios de terras da Fazenda Alagôas acima referidos, não podia dal-as á Camara de Tres Lagoas, pois ninguem dá o que não tem, alem de que ao tempo da doação a Camara de Tres Lagoas não existia. Nem tambem recebeu a Camara detentora do patrimonio tal direito do governo do Estado, pela mesma razão de não ser o Estado, ao tempo da doação, proprietario de terras da Fazenda de Alagôas e tambem porque a doação

de tres mil e seiscentos hectares que de ~~excesso~~ encontrado na Fazenda (Alagôas) alludida, fez o Estado ao Municipio de Tres Lagoas é da data de mil novecentos e doze, como o attesta o decreto do governo (Doc. no 8), posterior, portanto, á doação não podendo ter effeito retroactivo, muito menos sobre propriedade alheia. Lemais, a doação do patrimonio feita por Antonio Trajano dos Santos á Igreja, nada tem que ver com o excesso da Fazenda, porque na venda que da Fazenda Alagôas fez elle a Joaquim Machado de Mello exceptuam-se os vinte alqueires doados a parochia de Sant' Anna do Paranahyba. Si o excesso verificado posteriormente na Fazenda Alagôas pudesse prejudicar a doação da Igreja, prejudicaria tambem a venda feita a José Meirelles, no que ninguém seria capaz de pensar. Por fim o proprio Estado reconhece o direito da Igreja sobre os referidos vinte alqueires de terras doados, porque approvando o acto que baixou, doando os referidos tres mil e seiscentos hectares, nelle incluiu mais cincoenta e oito, que são os vinte alqueires da igreja e os dois de José Meirelles, como o prova o doc. no 9, que sendo anterior á doação do governo são os em que começou esta cidade. Provado é, pois, com toda a clareza o direito da Igreja sobre o patrimonio de Tres Lagoas na extensão da doação, accrescendo ás provas alludidas que já foi observada a condição imposta pelos doadores de ser no dito patrimonio construida uma capella em honra de Santo Antonio de Padua, e que pelo doador foi fincado, como marco de posse para a Igreja, o Cruzeiro, que ainda se encontra em terras do mesmo patrimonio.

Tres Lagoas, 26 de Julho de 1922.

ANEXO 3

Patrimônio da Capella de Sant'Anne do Paranahyba, em Matto Grosso.

A apparente falta de precisão da escriptura de doação de 17 de Maio de 1910, mais frouxa na parte descriptiva da area das terras desmembradas da Fazenda "Alagoas" pelo casal Antonio Trajano dos Santos para servir de patrimonio a Parochia de S. Anna do Paranahyba, não nos parece estorvo para o Rev. diocesano, defensor natural e reconhecido dos bens ecclesiasticos, reivindicar o pleno dominio sobre essas terras contra quem quer que n'ellas haja construido ou esteja emporsado sem titulo e se recuse reconhecer os direitos dominicaes que a Igreja assiste.

Essa doação, de valor inferior ao que pela Ord. liv 1.ª tit 62 pr. estava sujeita a insinuação, versou sobre uma area de 20 alqueiros de terras da Fazenda "Alagoas", então pertencente ao casal dos doadores e destinada a fundação da povoação de S. Anna do Paranahyba, sob a condição de, no local indicado pelos doadores, que, por signal o arriqualatam com um marco de posse ou Cruzeiro, se construir uma Capella dedicada a S. Antonio de Pades.

Isto mesmo confirmaram os doadores: a) quando, em 23 de Janeiro de 1911, venderam a José Meirelles de Souza Freitas 2 alqueiros da sua sobredita Fazenda; b) quando, em 29 de Novembro de 1911, vende-

ram ao Sr. Joaquim Machado de Mello e outros as restantes terras dessa mesma Fazenda. N' esta ultima transacção os vendedores expressamente resolveram que, havendo porvidor por força de concessão do governo do Estado de Mato Grosso de 12 de Agosto de 1909, uma area total de 4.343 hectares, vendiam a Mello e outros 4.284 hectares e 92 ares, porque a José Meirelles já haviam vendido 9 hectares e 68 ares e ao patrimonio de S. Anna do Paranahyba doado 58 hectares e 8 ares, "Confirmando assim a identidade das duas alienações e portanto a localização das terras a que se referem", como muito bem observa o illustrado Sr. Dr. Lacerda de Almeida em seu Parecer de 22 de Setembro de 1922.

Nem attenta contra a validade dessa doação o facto de se ter verificado haver excesso na quantidade de terras atribuidas a Fazenda "Hagôas". Isto não prejudicaria a anterior doação a Igreja, que já a acceptara e cumpria a condição, localizando ali a povoação para cujo patrimonio a recebera.

Assim não se comprehende como a Cam. Municipal de Três Lagoas, desmembrada da de S. Anna do Paranahyba, o governo do Estado de Mato Grosso poderse conceder, como concedeu em 1912, 3600 hectares das terras componentes da antiga Fazenda "Hagôas", tres annos antes (1909) por elle concedida a Antonio Trajano do Santo, com a area de 4.284 hectares.

Tres eram e unicoz os Titulares de Terras que out'ora constituiram a denominada Fazenda "Itagôas", a saber: a Parochia (donatária) de S. Anna do Paranahyba, José Meitelles e M. Machado Mello. A Camara Municipal de S. Anna do Paranahyba não era proprietária de parte alguma do sólo dessa Fazenda e assim não podia dar o que não tinha a Camara Municipal de Três Lagoas, que, ao tempo da doação, nem sequer fôra creada.

A area constitutiva da doação de 1910 está hoje delimitada de modo regular, já pela localisação da Capella no ponto indicado pelos proprios doadores, já pelo testemunho de todos os que conheceram o antigo local, já pelo que dizem as outras escripturas das duas unicas alienações de terras da antiga Fazenda Itagôas.

Evidentemente, portanto, o "chão" ou "sólo", comprehensivo dos 20 alqueires doados a Parochia de S. Anna do Paranahyba e determinado, em sua area, por acto dos doadores, pela erecção alli da Capella del. Antonio de Padua e pelos factos acima apontados, é de plena propriedade da Igreja. Todos quantos n'elle edificaram ou n'elle estão como posseiros, poderão ser judicialmente compellidoz pela Igreja a restituirem-lhe o que indevidamente e contra o titulo da doação detêm, com as perdas e damnos a que devem causa, salvo os acôrtoz em que porventura preferirem entrar com a Igreja no sentido de reconhecerem os direitos dominicaes que a

ella exclusivamente assiste sobre Fides Ferre-
nos doados.

O meio proprio para esse effeito
será a acção de reivindicação. Para o ac-
certo, varios serão os modos conforme as
hypotheses: locação, aforamento etc..

S. M. J.

Rio, 7-maio 1927

Ucherson Machado.

ANEXO 4

Departamento de Terras e Colonização e Mato Grosso do Sul - TERASUL Rua Amador de Oliveira, 443 B. - Hambal Campo Grande - G. P. 71.925		
Republica dos Estados Unidos do Brazil GAZETA OFFICIAL DO Estado de Matto-Grosso		
ANO (222) Assinatura Capital Ano 1912 Dia 10 Num. de ordem 168	CUYABA' MANDADO, 10 DE ABRIL DE 1912.	ASSINATURA Fôrça da Capital Ano 1912 Dia 10 PAGAMENTO (DIANTADO) N. 2.122
GOVERNO DO ESTADO DECRETO N.º 311 O Doutor Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Matto-Grosso, usando da atribuição que lhe confere o art. 90 do Decreto n.º 131, de 4 de Junho de 1902. Decreta: Art. Único. Do excesso de área da fazenda denominada "Alagosa", sita no município de São Anna do Paraíso, fica reservada a porção de <u>Três Lactos</u> uma área de terras de 3.000 hectares, para uso da mesma povoação, revogadas as disposições em contrario. Palácio da Presidência do Estado em Cuyabá, 9 de Abril de 1912, 24.ª da República. JOAQUIM A. DA COSTA MARQUES. Manoel Pires de Oliveira.		
por seus procuradores Nicola Verlingieri e Filho, a quantia de 2278500, proveniente da povoação dada, por conta do fôrrão do Estado, a favor do valor "Bruto", de sua propriedade, de acordo com os documentos anexos, correndo a despeza pela verba constante dos § 9.º e 7.º dos arts. 13 e 23 da lei orçamentaria em vigor. Manoel Pires de Oliveira. Ordem n.º 157.—Cuyabá, 12 de Abril de 1912. O Secretário do Interior, Justiça e Fazenda, notoria e Sr. Inspector do Thesouro a mandar pagar pela verba constante do § 14, art. 13, do orçamento em vigor, os seguintes importâncias: 428000 a Felix Francisco Leite, 5208400 a Francisco Nunes Ferraz e 5208400 a D. Bráulio do Amaral, de acordo com os documentos anexos. Manoel Pires de Oliveira. Ordem n.º 158.—Cuyabá, 10 de Abril de 1912. mento da villa do Rosario e districto de Melgaço, area lat. 1:704\$400 referente aquella e 413\$600 a este. —Informe o Thesouro do Estado. —Officio n.º 45, da Chefatura da Policia, pedindo pagamento dos pretos civis contractados na cidade de Poconé, referentes aos meses de Janeiro a Março findos, na importância de 1:046\$500.—Informe o Thesouro do Estado. —Requerimento de Fênix Militer, pedindo releção de faltas.—Justifiquem-se as faltas que excederam ao numero das que podem ser abonadas. Ao Sr. Director da Escola Normal para communicar ao Thesouro. —Officio n.º 46, da Typographia Official, remettendo a relação dos		
vo matriculos da villa de D. nação. (2.º despacho).—Reje presente a junta de factos e observações a publicação final da contabilidade. —Carlos Henrique Carrilho, por sua procurador Antonio Manuel Moreira, pedindo pagamento da importância de 2278500 e quantia mil e 219 (219) e correspondente a matriculos da villa de sua propriedade ante de ter funcionado a escola publica do novo municipio de São Martinho, durante o anno findo.—A Directoria da Instrução Publica para solicitar as informações necessarias. —Joaquim Antonio de Oliveira, por sua procurador Figueiredo & Oliveira, pedindo abertura de credito para o pagamento do exco e contrato da escola publica da villa de D. nação em nome de Fereiro e Desembro de 1912. (2.º despacho).—A Secretaria da Policia para auctorizar a emissão de constancia. —Officio n.º 111, do commandante do Batalhão de Policia Tenente Coronel C.		

GOVERNO DO ESTADO

DECRETO N.º 311

O Doutor Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato-Grosso, usando da atribuição que lhe confere o art. 90 do Decreto n. 130, de 4 de Junho de 1902.

Decreta:

Art. Único. Do excesso de área da fazenda denominada "Alagoas", sita no município de Santa Anna do Paraíso, fica reservada na povoação de Tres Lagoas uma área de terras de 3.000 hectares, para rocio da mesma povoação, revogadas as disposições em contrario.

Palacio da Presidencia do Estado em Cuiabá, 9 de Abril de 1912, 24.º da Republica.

Joaquim A. da Costa Marques.

Manoel Luis de Oliveira.

ANEXO 5

**DIOCESE DE TRÊS LAGOAS**

Rua Oscar Guimarães, 1074

CX. P. 99 - Telefone (067) 521-2884

79.600 - TRES LAGOAS - MS.

História da origem das terras urbanas da Diocese de Três Lagoas, correspondente a 24 Quadras, totalizando 24 hectares e 40 ares, da 3ª Zona Urbana da cidade de Três Lagoas-Bairro de Vila Nova.

Aos 17 de maio de 1910, o Sr. Antonio Trajano dos Santos e sua mulher, doavam ao Patrimônio de Sta. Ana do Paranaíba (territorialmente a região de Três Lagoas pertencia à Paróquia de Sta. de Paranaíba, existente desde 1835), uma área de 58 hectares e 80 ares, terras desmembradas da Fazenda " ALAGOAS ".

Este terreno foi doado para ser construída uma Igreja em honra de Sto. Antônio, o que foi concretizado a tempo.

Em 1912, o Governo do Estado de Mato Grosso, através da Câmara Municipal de Paranaíba, concedeu ao Município de Três Lagoas uma área enorme de 3.600 hectares, para fundação da cidade, ignorando a existência dentro da área concedida, dos 58 hectares e 80 ares escriturados para a Igreja em 1910. Estas terras da Igreja localizavam-se desde o lugar onde hoje existe a Igreja Sto. Antonio, passando pela Praça da Bandeira até encontrar as margens da Lagoa Grande.

Apenas, em setembro de 1928, através do Título de Concessão da Prefeitura de Três Lagoas, de N.871, a Igreja recebeu como indenização pelos terrenos ocupados pelo Município, uma área de apenas 24 hectares e 40 ares, situada fora do centro da cidade, no atual bairro de Vila Nova, atrás do Quartel do Exército, ficando o Município com uma área de 34 hectares e 40 ares, sem indenizar a Igreja.

Do total das 24 Quadras recebidas como indenização, 19 foram sendo vendidas para custear obras dentro e fora da cidade de Três Lagoas.

Restaram apenas 05 Quadras (de 62 a 66), sendo que em junho de 1984, as Quadras 64, 65 e parte da Quadra 66, foram cedidas para 100 famílias pobres, após uma invasão programada por gente poderosa da cidade de Três Lagoas.

As Quadras 62 e 63 foram reservadas para obras comunitárias como: Igreja, Salão Paroquial, Casa para residência dos sacerdotes, Salas de catequese etc.; bem como área para lazer comunitário e horta comunitária.

Três Lagoas; 06 de julho de 1984

+ *[Assinatura]*

ANEXO 6

Reconstituição
de uma monografia
sobre
A Comarca de
Três Lagoas,
no ano do Senhor de
1919.
pelo autor, em 1965.
José Ribeiro de Sá Carvalho

44

- 32 - José Arriero casado, 1
filha, morador na vila,
com um lote, formando
chacara pomar.
- 33 - Jovellino Manuel Flores, ca-
sado, 4 filhos, 1 lote onde
morava e tinha olaria.

Segue-se, os afluen-
tes do Rio Paraná:

N.º 16 = 0

Ribeirão do Troyano

Desagua no Paraná, cer-
ca de 5 Kilômetros, depois
da foz do Rio Jucuruí, e
tem de curso, 11 Kilômetros, tem
de sua nascente próximo da
Cidade de Tres Lagoas, cujas
Lagoas antigamente, nas águas,
davam para ele. Tem pequenas
afluentes. Antiga posse e re-
tiro do sertanejo mineiro Sr.
Troyano Antônio dos Santos,
que a transferiu ao Sr. Joa-
quim Machado de Mello.
Este, entregou-a ao Sr. de
João Carrato, com uso e gozo,
até a legalização da proprie-
dade; e dito João Carrato, colocou
na Fazenda 500 réis, suas
a cargo de um zelador, e
arrendou campos ao Sr. Thomá-
sio Feijó, o qual ali mantinha
um retiro de 200 réis com seu

ANEXO 7

p. 9

Extrato das características do lote de terras
que constituem a área urbana de Três Lagoas

Para transcrição de imóveis.
Extracto.

Freguesia do imóvel - e Muni-
cipio de Três Lagoas.

Denominação do imóvel -
Três Lagoas.

Confrontações e característicos
do imóvel - Lote de terras com
a superfície de 3659 hectares, reser-
vado para patrimônio da povoação
de Três Lagoas pelo Decreto da Pre-
sidência do Estado nº 311 de 9 de
Abril de 1912, confinando ao Norte
com propriedade da Companhia
Feira de Gado de Três Lagoas e
com a fazenda "Varginha", pertencente à herança de Celso Pereira
dos Santos; ao Poente com a fazenda
da "Córrego do Pinto", pertencente
a diverteis; ao Sul com o leito da
Estrada de Ferro Noroeste do Bra-
sil, e ao Nascente com a referida
propriedade da Companhia Feira
de Gado de Três Lagoas, estando o
perímetro demarcado com cinquenta
(50) marcos, dispostos pela forma
declarada no título.

Nome e domicílio do adqui-
rente - O Município de Três La-
goas, do Estado de Mato Grosso,
com sede na cidade de Três Lagoas.

Nome e domicílio do trans-
mittente - O Estado de Mato Grosso.

16
176

com capital na cidade de Cuiabá.

Título - Concessão.

Forma do título e tabellião que
o fez - Título definitivo expedido em
13 de março de 1922 pela Reparti-
ção de Terras, Minas e Colonização
do Estado, subscripto pelo Director
interino da Repartição, agrimensor
Octavio de Marconcellos Neves, assigna-
do pelo Presidente do Estado, Coronel
Pedro Celestino Corrêa da Costa, e pe-
lo Secretario da Agricultura, Dr. Carlos
Porrallo.

Valor do contracto - Não tem.

Condições - Servir o lote conce-
dido de patrimonio à percação de
Tres Lagoas, que se formam ao tom-
bo da concessão.

22-6-22-6-
1922 1922

Tres Lagoas, 22 de junho de 1922.

496
84

22 Junho 22

22 12

Elipio de Aguiar

o 5.º a 398 metros e 60 centímetros do 4.º no rumo 8.º 24.
 N.O. o 6.º a 393 metros do 5.º no rumo 44.º 38' N.O. o 7.º a
 624 metros e 60 centímetros do 6.º no rumo 0.º 45' N.O.
 o 8.º 387 metros do 7.º no rumo 18.º 18' N.E. o 9.º 265 me-
 tros e 40 centímetros do 8.º no rumo 39.º 5' N.E. o 10.º a
 82 metros e 60 centímetros do 9.º no rumo 16.º 21.
 N.O. o 11.º 287 metros do 10.º no rumo 11.º 38' N.O.
 o 12.º a 280 metros do 11.º no rumo 61.º 56' N.O.
 o 13.º a 228 metros do 12.º no rumo 88.º 52' N.O. o 14.º a
 31 metros do 13.º no rumo 62.º 39' N.O. o 15.º a 265
 metros e 40 centímetros do 14.º no rumo 86.º 49' N.O.
 o 16.º a 197 metros do 15.º no rumo 65.º 26' N.O. o 17.º
 a 122 metros do 16.º no rumo 38.º 15' N.O. o 18.º a
 111 metros e 20 centímetros do 17.º no rumo 18.º 47.
 N.O. o 19.º a 123 metros do 18.º no rumo 35.º 57' N.E.
 este rumo 19.º é o ponto em que se espigam os rios a
 direita passa pela fazenda Calmito para a
 a fazenda Pauco de Vinto; o 20.º está a 94
 metros e 50 centímetros do 19.º no rumo 81.º 8' N.
 E. o 21.º a 157 metros do 20.º no rumo 76.º 31' N.E.
 o 22.º a 298 metros e 40 centímetros do 21.º no ru-
 mo 75.º 27' N.E. o 23.º a 400 metros e 40 centíme-
 tros do 22.º no rumo 38.º N.E. o 24.º a 78 metros
 e 20 centímetros do 23.º no rumo 39.º 44' N.E. o 25.º
 384 metros e 60 centímetros do 24.º no rumo 38.º 18'
 N.E. o 26.º a 366 metros e 50 centímetros do 25.º no
 rumo 37.º 51' N.E. o 27.º a 365 metros e 40 centí-
 metros do 26.º no rumo 11.º 49' N.E. o 28.º a 6.º

metros e 80 centímetros de 27° no rumo $70^{\circ} 58' N.E.$, 029°
 a 114 metros de 28° no rumo $70^{\circ} 49' N.E.$, 030° a 68 me-
 tros e 90 centímetros de 29° no rumo $89^{\circ} N.E.$, 031°
 a 176 metros de 30° no rumo $28^{\circ} 2' S.E.$, 032° a 24
 metros e 50 centímetros de 31° no rumo $47^{\circ} 26' N.$
 $E.$, 033° a 153 metros e 50 centímetros de 32° no
 rumo de $33^{\circ} 56' N.E.$, 034° a 458 metros e 60 centí-
 metros de 33° no rumo $26^{\circ} 42' N.E.$, 035° a 258
 metros de 34° no rumo $26^{\circ} 37' N.E.$, 036° a 209
 metros e 40 centímetros de 35° no rumo 29°
 $N.E.$, 037° a 146 metros e 40 centímetros de 36°
 no rumo $11^{\circ} 31' N.E.$, 038° a 88 metros e 60 centí-
 metros de 37° no rumo $9^{\circ} 48' N.E.$, 039° a 632 me-
 tros e 50 centímetros de 38° no rumo $38^{\circ} 44' N.E.$,
 040° a 220 metros de 39° no rumo $58^{\circ} 28' N.$
 $E.$, 041° a 204 metros de 40° no rumo $48^{\circ} 7' N.$
 $E.$, 042° a 49 metros e 20 centímetros de 41° no
 rumo $74^{\circ} 22' N.E.$, 043° a 105 metros e 60 centí-
 metros de 42° no rumo $20^{\circ} 8' N.E.$, 044° a 187
 metros e 20 centímetros de 43° no rumo
 $44^{\circ} 42' N.E.$, 045° a 584 metros e 30 centíme-
 tros de 44° no rumo $12^{\circ} 2' N.E.$, 046° a 128 -
 metros e 20 centímetros de 45° no rumo 36°
 $46' N.E.$, 047° a 484 metros e 90 centímetros
 de 46° no rumo $14^{\circ} 2' N.E.$, 048° a 261 metros
 e 50 centímetros de 47° no rumo $7^{\circ} 55' N.E.$, 0
 49° a 256 metros de 48° no rumo $8^{\circ} 22' N.E.$,
 050° a 7922 metros de 49° no rumo $53^{\circ} 43'$

Situa a 566 metros do 1.º ao n.º 36.º 17' S. O.
 direções as seguintes epticas a Com-
 panhia Terra de Jacó; e como tudo const-
 ta do memorialis seguinte que ficou
 arquivado na Diretoria de Terras.
 Dado e passado na Republica de Terras,
 Minas e Colonizações em 21 de Maio de
 1922, 34.º da Republica do
 Estado de Cammellias e Minas, Director
 intencional de Terras, Minas e Colonizações,
 e fiz escrever.



Pedro C. Correia da Costa.
 Carlos Borralho

Titulo definitivo do povoado de Terras
 de Jacó, de 566 hectares, situado no qu-
 intilho de Terras de Jacó, e referido a mu-
 nicipalidade Municipal, para o povoado
 no da Comarca de referido município, co-
 mo ois para se declarar. Supra, e para a
 respectiva copia da planta.

N.º 2 -

R\$ 24000.

Com vinte mil reais de emolumentos.

Collectoria em Jacó;

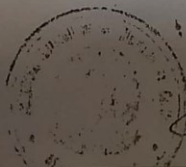
Março de 1922

Collector.

Escrivão.

José da Silva

Manoel de Almeida.



N. S. Monteiro

Revisado no livro competente por N. S. Monteiro
folhas 148 verso a 149 verso. Secretaria de
Teresopolis, 16 de Junho de 1922

Número 486

Página 84

Protocolo

Apresentado no dia 22 de Junho de
1922 das 12 às 18 horas.

O Off. do Reg. Hypothecario,

Alípio de Aguiar Monteiro

Registrado no Livro de Transcri-

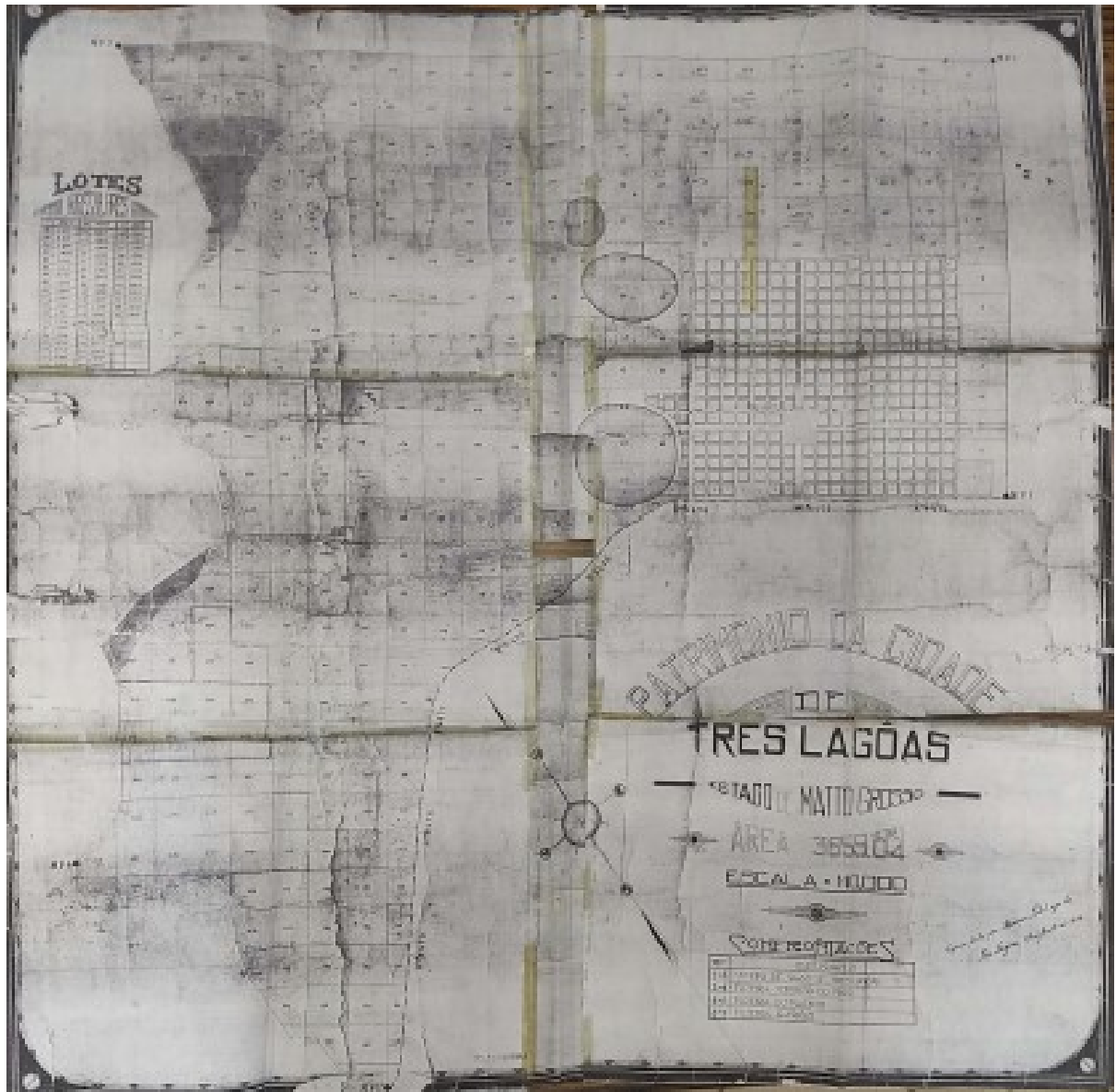
ção no 3.º de 33 em data de hoje

Tres Lagas, 22 de Junho de 1922.

O Off. do Reg. Hypothecario,

Alípio de Aguiar Monteiro





ANEXO 9

17

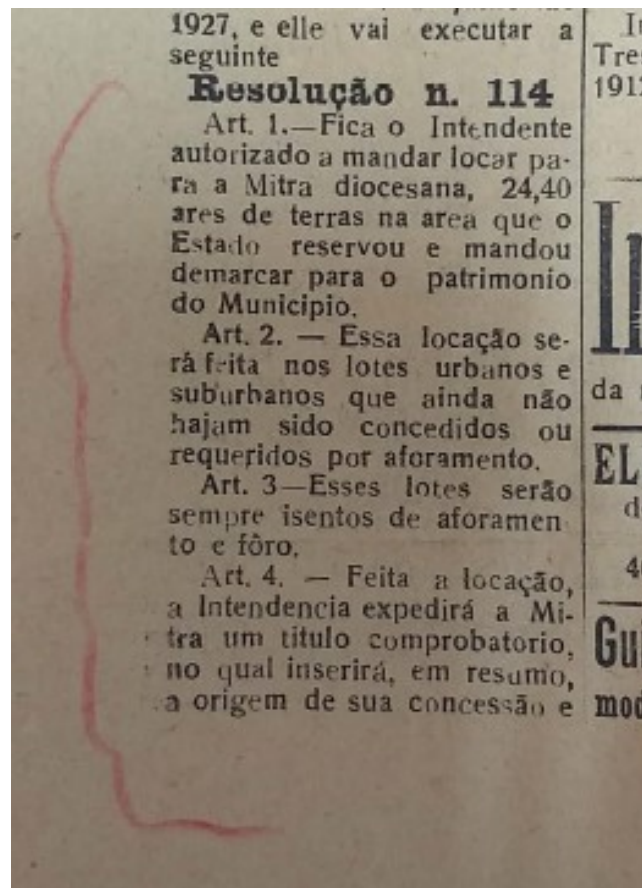
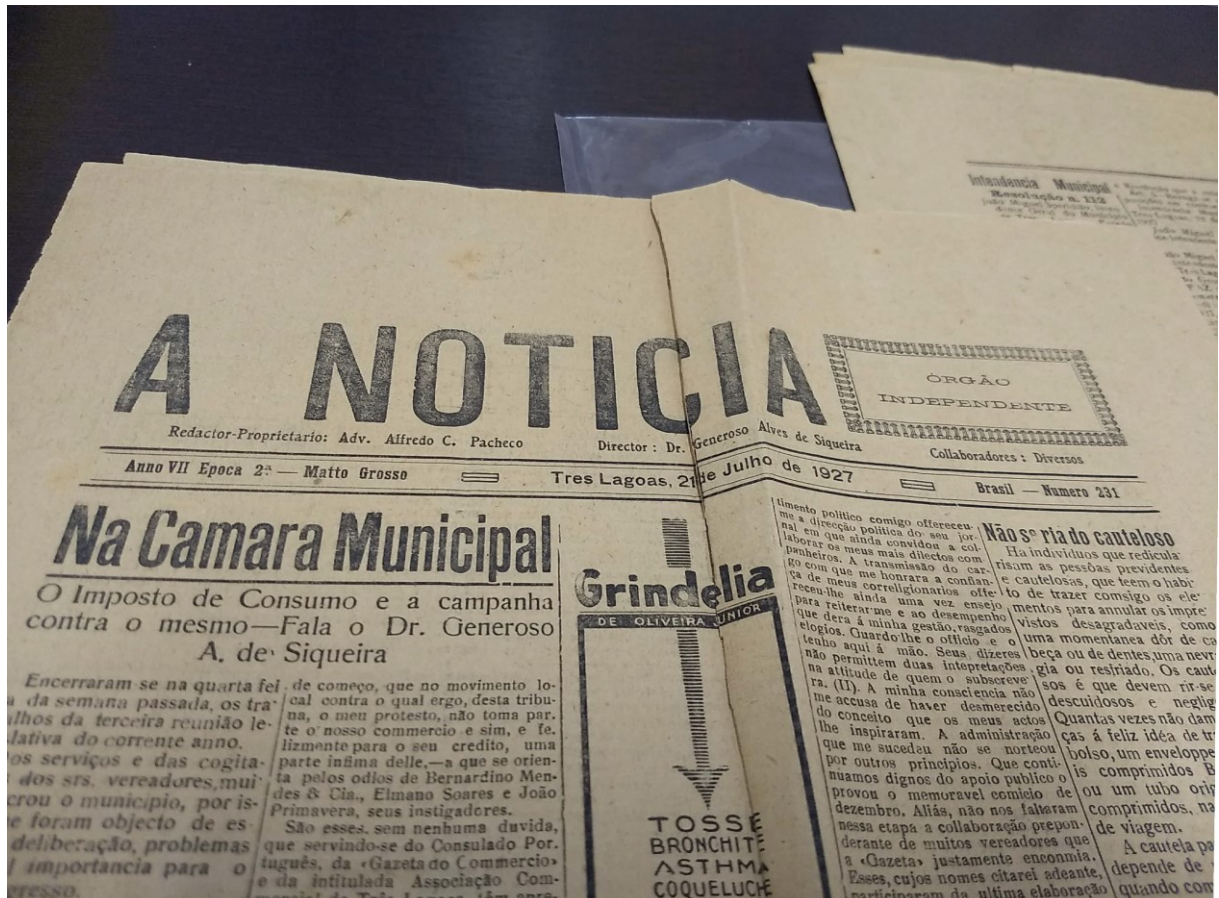
Parochia de Tres Lagoas -

(16)

Patrimônio de Santo Antonio

- Intendencia Municipal - Resolução N.º 114 -
 João Miguel Spiridião, Intendente Geral do Município de Tres Lagoas,
 Estado de Mato Grosso, Faz saber a todos que a Camara resolveu em
 sessão ordinaria de 11-7-1917 e elle vae executar a seguinte
 Resolução n.º 114 = Art. 1. Fica o Intendente autorizado a mandar
 locar para a Mitra diocesana, 2440 acres de terras na area que o
 Estado reservou e mandou demarcar para o patrimonio do Mu-
 nicipio - Art. 2. Essa locação sera feita nos lotes urbanos e
 suburbanos que ainda não hajam sido concedidos ou requeridos
 por aforamento - Art. 3. Esses lotes serão sempre isentos de afora-
 mento e foro - Art. 4. Feita a locação, a Intendencia expedirá a
 Mitra um titulo comprobatorio, no qual inserirá, em resumo,
 a origem da sua concessão e a Resolução que a autorizou -
 Art. 5. Revoga-se as disposições em contrario - Intendencia Muni-
 cipal de Tres Lagoas, 12 de Julho de 1917 - (ass.) João Miguel
 Spiridião. Vice-Intendente em exercicio.

ANEXO 10



ANEXO 11



ESTADO DE MATTO GROSSO

Intendencia Municipal de Tres Lagôas

0000

Título de Concessão
N.º 871

Usando das attribuições que a lei me confere e de accordo com a Resolução 114, de 1927, pelo presente título concedo em aforamento perpetuo a Mitra Diocesana local, 24,40 ares de terras na zona terccira, urbana desta cidade, abrangendo essa area os quarteirões n.ºs vinte e tres, vinte e cinco, e seis, e sete, e oito, trinta, trinta e um, e dois, e tres, e quatro, e cinco, e seis, e sete, e oito, e nove, quarenta, cincoenta e nove, sessenta, sessenta e um, e dois, e tres, e quatro, e cinco e seis (23,25,26,27,28,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,59,60,61,62,63,64,65 e 66), e os lotes um, dois, seis e sete, do quarteirão vinte e dois, também da 3ª zona urbana.

De accordo com o art.º 4º dessa Resolução referida, serão sempre isentões de aforamento e fo-

fôros, os terrenos concedidos pelo
presente título.

Intendencia Municipal
de Três Lagoas, 21 de Setembro de 1928

João M. Spenndião

Intendente Genl. em exercício

Registrado a fl.^o
35 do livro 41.



Bheituga - Secretário

ANEXO 12

Ao annunciar-se com a passagem da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil por terras da Fazenda Alagôas, o estabelecimento de uma estação da mesma estrada e consequente e provavel povoação em ditas terras, os proprietarios da alludida Fazenda, Antonio Trajano dos Santos e sua mulher doaram á parochia de -- Sant'Anna do Paranahyba --, para patrimonio (patrimonio em Matto Grosso chama-se ao lugar da povoação) uma area de vinte alqueires de cinquenta litros de terras da sua mencionada Fazenda, como consta da escriptura de doação de dezasete de Maio de mil novecentos e dez (Doc. n. 1). Fixando-lhe limites aliás desnecessarios, porque sendo o fim unico da doação o estabelecimento da povoação, onde esta se fixasse seria aquella, não lh'os deram como bem estavel, pois tomaram por ponto de partida uma capella digo uma casa de função tran --oria, qual o hospital provisorio da estrada Noroeste, que viria a desaparecer, como aconteceu, preenchido o seu fim passageiro. Dados, porém, os poucos annos de existencia desta localidade, ainda é conhecido o ponto de collocação do referido hospital, como o provam os attestados juntos)Docs. numeros 2 e 3). Si porém, isso não bastasse, uma circumstancia providencial occorreu pouco tempo depois da doação, a qual foi a venda feita pelos doadores do patrimonio a José Meirelles de Souza Freitas de dois alqueires de terras da mesma Fazenda, como consta da escriptura de vinte e tres de Janeiro de mil novecentos e onze, na qual se declara que os referidos dois alqueires de terras dividem com o patrimonio, que, pela posição das terras de José Meirelles, só pode ser o actual local desta cidade (Docs, numeros 4 e 5).

Provado é pois o direito da Igreja sobre o patrimonio de Tres Lagôas, do qual, sem direito e sem titulo algum, se acha aposada esta Camara Municipal, o que passo a demonstrar. Da escriptura da compra feita por Joaquim Machado de Mello e outros a Antonio

-2-

Trajano dos Santos e sua mulher, da Fazenda Alagôas, consta que apenas tres são os proprietarios de terras na dita Fazenda; os seguintes: Joaquim Machado de Mello, José Meirelles de Souza Freitas e a Igreja (Doc nº 6). Ora Joaquim Machado de Mello não é o proprietario dos terrenos do patrimonio, nem só porque a isso se oppõem a escriptura de sua compra, onde se declara a exclusão dos terrenos referidos, e a escriptura de doação, mas tambem porque, si fosse elle o proprietario de taes terrenos, assim como, ao comprar a Fazenda Alagôas, logo lhe tomou a direcção e governo, do mesmo modo teria agido com relação ao patrimonio, o que não fez, como é notorio. Nem só não lhe tomou a direcção, como reconhece que o patrimonio é da Igreja, como se vê do attestado a esta appenso, firmado pelo Sr. João Carrato, cuja palavra é de grande valor no caso, por ser elle o actual procurador do mesmo Joaquim Machado de Mello (Doc. nº 7). Não é proprietario do patrimonio José Meirelles de Souza Freitas como se evidencia da sua escriptura de compra, da escriptura de doação, etc. Sendo o restante proprietario de terras da alludida Fazenda Alagôas a Igreja, a ella e a mais ninguem pertencem as terras do patrimonio. Nem se pode dizer que a Camara Municipal de Tres Lagoas recebeu da Camara de Sant'Anna de Parahyba o direito que está exercendo sobre o mesmo patrimonio, por que, não fazendo a Camara de Sant'Anna parte dos tres unicos proprietarios de terras da Fazenda Alagôas acima referidos, não podia dal-os á Camara de Tres Lagoas, pois ninguem dá o que não tem, além de que ao tempo da doação a Camara de Tres Lagoas não existia. Nem tambem recebeu a Camara detentora do patrimonio tal direito do Governo do Estado, pela unica razão de não ser o Estado, ao tempo da doação, proprietario de terras da Fazenda de Alagôas, e tambem porque a doação de tres mil e seis centos hectares que, do excesso encontrado na Fazenda alludida, fez o Estado ao Municipio de Tres Lagoas é de data de mil novecentos e doze, como attesta o decreto do Governo (Doc. nº 8), posterior portanto, á doação, não podendo ter

-3-

efeito retroactivo, muito menos sobre propriedade alheia. Demais, a doação do patrimonio feita por Antonio Trajano dos Santos á Egreja, nada tem com o excesso da Fazenda, porque na venda que, da Fazenda Alagôas, fez elle a Joaquim Machado de Mello, exceptuou os vinte alqueires doados á Parochia de Sant'Anna do Paranahyba. Si o excesso verificado posteriormente na Fazenda Alagôas podesse prejudicar a doação da Egreja, prejudicaria a mesma feita a José Meirelles, no que ninguem seria capaz de pensar. Por fim o proprio Estado reconhece o direito da Egreja sobre os referidos vinte alqueires de terra doados, porque, approvando o acto que baixou, doando os referidos tres mil e seis hectares, nelle incluiu mais cincoenta e oito, que são os vinte alqueires da egreja e os dois de José Meirelles, como prova o doc. nº 9, que sendo anterior á doação do Governo são os em que começou esta cidade. Provado é pois, com toda a clareza o direito da Egreja sobre o patrimonio de Tres Lagôas na extensão da doação, accrescendo ás provas alludidas, que já foi observada a condição imposta pelos doadores de ser no dito patrimonio construida uma capella em honra de Santo Antonio de Padua, e que pelo doador foi fincado, como marco de posse para a Egreja, o Cruzei-ro, que se encontra ainda em terras do mesmo patrimonio.

Pelo exposto conclue-se que a area do patrimonio de Santo Antonio é um quadro de lados eguaes, começando parte do primeiro lado, parallela á Lagoa Grande, do terreno em que está situada a casa de residencia de Domingos Firmo de Aguiar, á actual rua Matto Grosso numero dois, até encontrar a actual Avenida Noroeste, em aguas da mencionada lagoa, na beira da estrada Noroeste do Brasil, formando a mesma Avenida Noroeste em direcção á Feira do Gado, o segundo lado do quadro, que, percorrido, vae encontrar o quarto, que correrá parallelo ao primeiro até encontrar o quarto, que correrá parallelo ao segundo, e percorrido, vá encontrar a parte a com-

-4-

pletar do primeiro, que se completa descendo do seu encontro com o quarto e indo até ao terreno da casa de Domingos Firmo de Aguiar, acima alludido, onde então se fecha o quadro.

ANEXO 14

2

GAZETA OFFICIAL

26 DE JUNHO DE 1915

de Mato Grosso do Sul - TERASUL

Rua Amendo do Oliveira, 443 B. manual

Campo Grande - M.S. C.P. 79.025

26 DE JUNHO DE 1915

SECRETARIA DE JUSTIÇA E FAZENDA

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa decretou e eu sancionei a seguinte lei:

Art. 1.º—Fica o Poder Executivo autorizado a mandar coatar ao Dr. Joaquim Ferreira Mendes, para o efeito de sua aposentadoria como Desembargador, o tempo que elle serviu como Director Geral da Instrução Publica neste Estado.

Art. 2.º—Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e a façam cumprir fielmente.

Palácio da Presidencia do Estado em Cuyabá, 15 de Junho de 1915, 27.ª da Republica.

Joaquim A. da Costa Marques.
Joaquim P. Ferreira Mendes.

Foi sellada e publicda a presente lei nesta Secretaria do Governo em Cuyabá, aos quinze dias do mez de Junho de mil novecentos e quinze.

O Director,
Jayme Joaquim de Carvalho.

introdução de imigrantes estrangeiros na zona da concessão ficam extensivos tambem á imigração nacional até um terço (1/3) sobre a d'agua lles;

d) A estrada do ferro poderá ir até a villa do Registro do Araguaia, ou outro ponto mais conveniente da margem esquerda do rio Araguaia.

Art. 2.º—Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e a façam cumprir fielmente.

Palácio da Presidencia do Estado em Cuyabá, 15 de Junho de 1915, 27.ª da Republica.

Joaquim A. da Costa Marques.
João da Costa Marques.

Foi sellada e publicda a presente lei nesta Secretaria do Governo em Cuyabá, aos quinze dias do mez de Junho de mil novecentos e quinze.

O Director,
Jayme Joaquim de Carvalho.

LEI N. 708, DE 15 DE JUNHO DE 1915

O Doutor Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato-Grosso.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa decretou e eu sancionei a seguinte lei:

Art. 1.º—Fica creado o municipio de "Tres Lagos", com sede na povoação do mesmo nome, que é elevada a categoria de villa.

Art. 2.º—Os seus limites serão os mesmos consignados na lei n.º 656, de 12 de Junho do anno passado.

Art. 3.º—Fica igualmente creada, na sede da referida villa, uma escola primaria para o sexo feminino, passando a escola mixta actualmente existente a ser do sexo masculino.

Art. 4.º—O Poder Executivo fica finalmente, autorizado a fazer as necessarias nomeações dos funcionarios de que dependa a instalação do municipio, e bem assim a marcar dia para a eleição, abridio o necessario credito para a instalação do municipio e da escola.

Art. 5.º—Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e a façam cumprir fielmente.

Palácio da Presidencia do Estado em Cuyabá, 15 de Junho de 1915, 27.ª da Republica.

Joaquim A. da Costa Marques.
Joaquim P. Ferreira Mendes.

Foi sellada e publicda a presente lei nesta Secretaria do Governo em Cuyabá, aos quinze dias do mez de Junho de mil novecentos e quinze.

O Director,
Jayme Joaquim de Carvalho.

LEI N. 709, DE 15 DE JUNHO DE 1915

O Doutor Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato-Grosso.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléa Legislativa decretou e eu sancionei a seguinte lei:

Art. 1.º—Fica o Poder Executivo autorizado a indenizar o Senhor Clementino Parant, que exerce o cargo de Tenente Coronel commandante do batalhão de policia militar, das vantagens do official do exercito que o mesmo tem deixado de perceber, pela Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional neste Estado, por elibito da lei organitaria federal do corrente anno, e a partir do primeiro de Janeiro ultimo.

Art. 2.º—Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e a façam cumprir fielmente.

Palácio da Presidencia do Estado em Cuyabá, 15 de Junho de 1915, 27.ª da Republica.

Joaquim A. da Costa Marques.
Joaquim P. Ferreira Mendes.

Foi sellada e publicda a presente lei nesta Secretaria do Governo em Cuyabá, aos quinze dias do mez de Junho de mil novecentos e quinze.

O Director,
Jayme Joaquim de Carvalho.

RESOLUÇÃO N. 700, DE 13 DE JUNHO DE 1915

O Coronel Joaquim Caracciolo Peixoto de Azevedo, Presidente da Assembléa Legislativa de Mato-Grosso.

Faço saber aos que a presente virem que a mesma Assembléa decretou e promulga a seguinte Resolução:

Art. Unico.—Ficam adiados para 12 de Agosto proximo os trabalhos da presente sessão legislativa ordinaria desta Assembléa, revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida resolução pertencer, que a cumpram e a façam cumprir fielmente.

Faço da Assembléa Legislativa do Estado em Cuyabá, 18 de Junho de 1915.

Joaquim Caracciolo Peixoto de Azevedo.
Presidente

Foi sellada e publicda a presente resolução nesta Secretaria do Governo em Cuyabá, aos quinze dias do mez de Junho de mil novecentos e quinze.

O Director,
Jayme Joaquim de Carvalho.

SECRETARIA DO GOVERNO

Expediente do mez de Junho.

Dia 2.

Ao Exm. Sr. Desembargador Presidente do Tribunal da Relação.

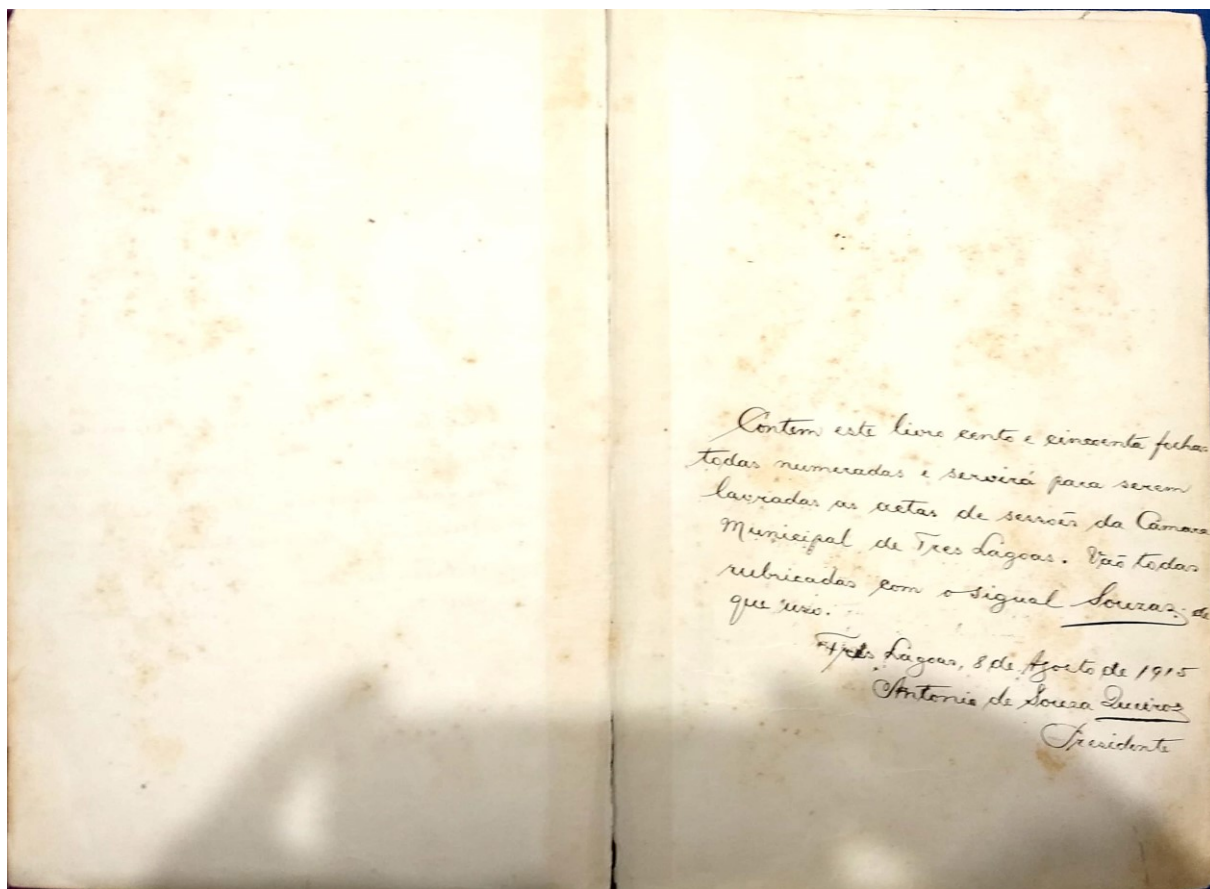
Comunica a V. Ex. de orden do Sr. Dr. Presidente do Estado, que por amentem, foi concedida ao Sr. Desembargador desse Tribunal, Dr. Custodio Alves de Moura, representador no ref. erg, com o ordenado que por lhe tir.

denico no Thesouro.

Ao Ilm. Sr. Dr. Juiz de Direito da 1.ª e 2.ª circumscripção capital.

Manda-me o Exm. Sr. Dr. Presidente do Estado remetter-vos, para as fias cientes, o Decreto n.º 389, de bentem, quanto ao proprio original, perdando ao enciado Domingos Pereira da Luz o a pena a que foi condemnado pelo Tribu do Jury de Corumbá.

ANEXO 15



ANEXO 16

Arquivo Público
do
Mato Grosso
Estado de Mato Grosso

Departamento de Terras e Colonização
de Mato Grosso do Sul - TERASUL
Rua Amador de Oliveira, 448 B. - mambai
Campo Grande - MS, C.P. 79.025

GAZETA OFFICIAL

Estado de Mato Grosso

Anno XXIX — N. 4.295

CIABA

Terça-feira 18 de Junho de 1918

ASSIGNATURAS

PARA A CAPITAL	
Anno	150.000
Demora	80.000
Extinção	42.000
PÓDA DA CAPITAL	
Anno	70.000
Demora	100.000
PAGAMENTO ADIANTADO	

SUMMARIO

Poder Legislativo: Lei e Resoluções. — Poder Exe-
cutivo: Decretos, Actos e Despachos. — Secretaria de
Interior: Ordens e Despachos. — Secretaria da Agri-
cultura: Contratos. — Títulos de Habitação. —
Assembleia Legislativa: Actos. — Faltas notórias. Edi-
ções, Actos e Documentos.

Poder Legislativo

LEI N. 762, DE 1918

D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de
Prusade, Presidente do Estado de Mato Grosso.
Foi saber a todos os seus habitantes que a
Assembleia Legislativa decretou e eu sancionei a
seguinte Lei:

Art. 1.º — E' lei do Estado, votada e promul-
gada pela Assembleia Legislativa quando funcio-
nou em Corumbá, no anno de 1916, unica-
mente a Resolução que extingue a 2.ª Vara de
Direito da Capital, a qual tomara o n.º 768 e
entrará em vigor na data de sua publicação na
"Gazeta Official".

Art. 2.º — A Assembleia Legislativa enviará a
sanção do Poder Executivo as leis referentes à
criação da comarca de Tres Lagoas, à criação
dos cargos de fiscaes de saladeiros e à interpre-
tação da alinea c do art. 4.º da Resolução n.
768, de 21 de Julho de 1916, e a interpretação
das sobreditas alíneas e epochas.

Art. 3.º — As leis n.ºs 746, de 31 de Agosto de
1917, de 21 de Agosto, ambas de 1911, e 781 e
782, de 31 de Janeiro de 1918, e 783 e 784, de
1.º de Junho, também de 1918, revogam-se as
anumerações 746, 747, 749, 750 e 751.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições em con-
trário.

Mando, portanto, a todas as autoridades a
quem o conhecimento e execução da referida
Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir
selemente.

Palácio da Presidência do Estado, em Coi-
umbá, 16 de Junho de 1918, 90.ª da Republica.
(L. S.) + FRANCISCO DE A. AQUINO CORRÊA, Bispo
DE PRUSADE.

Benito Esteves.
Henrique Florence.

Foi sellada e publicada a presente Lei nesta
Secretaria do Governo, aos quinze dias do mez
de Junho de mil novecentos e dezoito.

O Director,
José Barnabé de Mesquita.

RESOLUÇÃO N. 763, DE 1916

O Tenente Coronel Francisco Pinto de
Oliveira, Presidente da Assembleia Legisla-
tiva do Estado de Mato Grosso.

Foi saber a todos que a presente virem
que a Assembleia Legislativa decretou e promul-
ga a seguinte Resolução:

Art. 1.º — Fica suprimida, desde a da-
ta da publicação da presente, a 2.ª Vara de
Direito da Comarca da Capital, pas-
sando a ser a 1.ª Vara a exercer
jurisdição nas condições em que o fa-
ziam as Juizes do Direito das demais
Comarcas do Estado.

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em
contrário.

Mando, portanto, a todas as autorida-
des a quem o conhecimento e execução da
referida resolução pertencer, que a cum-
pram e façam cumprir fielmente.

O Director da Secretaria do Governo
estadual a fazer sellar, imprimir, publicar
e correr.

Foi da Assembleia Legislativa do Esta-
do de Mato Grosso, em Corumbá, 11 de
Dezembro de 1916.

(L. S.) + FRANCISCO PINTO DE OLIVEIRA,
Presidente.

Foi sellada e publicada a presente Reso-
lução, nesta Secretaria do Governo,
aos quinze dias do mez de Junho de mil
novecentos e dezoito.

O Director,
José Barnabé de Mesquita.

LEI N. 764, DE 1918

D. Francisco de Aquino Corrêa, Bis-
po de Prusade, Presidente do Estado de
Mato Grosso.

Foi saber a todos os seus habitantes
que a Assembleia Legislativa decretou e eu
sancionei a seguinte Lei:

Art. 1.º — Ficam criados os cargos
de fiscaes de saladeiros, devendo ser no-
meado um para cada saladeiro que funcio-
nava no Estado.

Art. 2.º — Os fiscaes deverão permane-
cer durante a época do trabalho dos sala-
deiros que lhes couberem para fiscalisar,
devendo apresentar relatório circunstau-

que a Assembleia Legislativa decretou e
eu sancionei a seguinte lei.

Art. 1.º — Fica desde já creada a co-
marca de Tres Lagoas, com sede na vil-
la do mesmo nome.

Art. 2.º — A comarca, bem como o mu-
nicipio do mesmo nome, se limitará com
a de Santa Anna do Paranahyba pelos
rios Pantano, Beltrão, Santa Rita, Sucu-
riú e pelo ribeirão Bahiú; com o mu-
nicipio de Coxim, pela serra das Araras;
com a comarca do Campo-Grande, pelo
ribeirão Vermelho e pelo rio Pardo; e a
Leste, pelo rio Paraná.

Art. 3.º — Fica o Poder Executivo au-
torizado a abrir o necessario credito pa-
ra a instalação da nova comarca.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições
em contrario.

Mando, portanto, a todas as autori-
dades a quem o conhecimento e execu-
ção da referida lei pertencer, que a cum-
pram e façam cumprir fielmente.

Palácio da Presidência do Estado, em
Guibá, 17 de Junho de 1918, 90.ª da
Republica.

(L. S.) + FRANCISCO DE A. AQUINO CORRÊA,
Bispo de Prusade.

Benito Esteves.
Foi sellada e publicada a presente Lei
nesta Secretaria do Governo, aos quinze
dias do mez de Junho de mil nove-
centos e dezoito.

O Director,
José Barnabé de Mesquita.

LEI N. 765, DE 1918

D. Francisco de Aquino Corrêa, Bis-
po de Prusade, Presidente do Estado
de Mato Grosso.

Foi saber a todos os seus habitantes
que a Assembleia Legislativa decretou e eu
sancionei a seguinte lei:

Art. 1.º — Ficam criados os cargos
de fiscaes de saladeiros, devendo ser no-
meado um para cada saladeiro que funcio-
nava no Estado.

Art. 2.º — Os fiscaes deverão permane-
cer durante a época do trabalho dos sala-
deiros que lhes couberem para fiscalisar,
devendo apresentar relatório circunstau-

ANEXO 17

Arquivo Público
do
Mato Grosso
Secretaria de Administração

Departamento de Terras e Colonização
de Mato Grosso do Sul • TERASUL
Rua Amador de Oliveira, 443 B. mambai
Cidade de Campo Grande, D. F. 7.050

GAZETA OFFICIAL

Estado de Mato-Grosso

Anno XXXI—N. 4.624

GUIABÁ

Sabbado, 23 de Outubro de 1920

SUMMARY

Poder Legislativo: Resoluções. — Poder Executivo: Actos e Decretos. — Secretaria do Interior: Decretos. — Justiça Militar: Telegrammas, Edições e Publicações.

PODER LEGISLATIVO

RESOLUÇÃO N. 820, DE 1920.

D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato Grosso.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa decretou e eu sancionei a seguinte Resolução:

Art. Único. — Ficam elevadas à categoria de cidade as villas de Tres Lagunas e Ponta Porã, e os seus municípios e comarcas dos seguintes nomes: rege-se das as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Resolução pertencer, que a cumpram e façam cumprir fielmente.

O Director da Secretaria do Governo a faça imprimir, publicar e correr.

Palácio da Presidência do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920, 32.ª da Republica.

(L. S.) + FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.

Foi sellada e publicada a presente Resolução nesta Secretaria do Governo, em Guaiabá, aos dezesseis dias do mez de Outubro de mil novecentos e vinte.

O Official, servindo do Director, José Dias da Barroza.

RESOLUÇÃO N. 821, DE 1920.

D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato Grosso.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa decretou e eu sancionei a seguinte Resolução:

Art. Único. — São concedidos ao Desembargador Luiz Alves da Silva Carvalho e aos Doutores Mario Neves e Ama-

rião Novis, Juizes de Direito, respectivamente, das comarcas do Diamantino e Pôrto, seis mezes de licença com os vencimentos integros do seus cargos, para tratamento de saúde, onde lhes convier; revogadas as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Resolução pertencer, que a cumpram e façam cumprir fielmente.

O Director da Secretaria do Governo a faça imprimir, publicar e correr.

Palácio da Presidência do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920, 32.ª da Republica.

(L. S.) + FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.

Foi sellada e publicada a presente Resolução nesta Secretaria do Governo, em Guaiabá, aos dezesseis dias do mez de Outubro de mil novecentos e vinte.

O Official, servindo do Director, José Dias da Barroza.

Poder Executivo

ACTOS

N. 1272. — D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato-Grosso, resolve exonerar, a bem do serviço publico, sob proposta do Sr. Inspector do Thesouro, o cidadão Antonio Henrique Leite, do cargo de Collector das Rendas Estaduales da villa de Livramento, municipio da Capital.

Cumpra-se e communique-se.

Palácio da Presidencia do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920.

+ FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.

N. 1273. — D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato Grosso, resolve transferir, sob proposta do Commando Geral da Força Publica, o Capitão Severino Ramos de Quei-

ros, do 2.º Esquadrão de Cavallaria, para a 2a. companhia do 1.º Batalhão de Infantaria.

Cumpra-se e communique-se.

Palácio da Presidencia do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920.

+ FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.

N. 1274. — D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato Grosso, resolve exonerar, sob proposta do Dr. Secretario da Agricultura, Industria, Commercio, Viação e Obras Publicas, o cidadão Justo de Toledo, do cargo de foguista da Hydraulica desta Capital.

Cumpra-se e communique-se.

Palácio da Presidencia do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920.

+ FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.

N. 1275. — D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato-Grosso, resolve nomear, sob proposta do Dr. Secretario da Agricultura, Industria, Commercio, Viação e Obras Publicas, o cidadão José Marques de Souza, para exercer o cargo de foguista da Hydraulica desta Capital.

Cumpra-se e communique-se.

Palácio da Presidencia do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920.

+ FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.

N. 1276. — D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusade, Presidente do Estado de Mato-Grosso, resolve nomear, sob proposta do Dr. Secretario da Agricultura, Industria, Commercio, Viação e Obras Publicas, o cidadão Antonio Rodrigues Leite, para exercer o cargo de foguista da Hydraulica desta Capital.

Cumpra-se e communique-se.

Palácio da Presidencia do Estado, em Guaiabá, 19 de Outubro de 1920.

+ FRANCISCO DE AQUINO CORRÊA, Bispo de Prusade.

Henrique Florence.