

DISCURSOS DE COLONIZAÇÃO: OS ENGENHEIROS E A PROMOÇÃO DO PROGRESSO*

SILVA, Fernanda A. H. **

Em meados do séc. XIX com o alastramento das linhas férreas causado pela cafeicultura tem início a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, interligando os estados de São Paulo e Mato Grosso. Do lado mato-grossense da linha, o pequeno povoado de Três Lagoas, é atingido pelos trilhos e a exemplo de muitas cidades, se desenvolve. O séc. XIX foi marcado pelo governo de Dom Pedro II e pelo golpe contra a monarquia realizado pelos “republicanos” como afirma Schwarcz.¹ Ciência e civilização eram as palavras de ordem; incorporar a imagem de progresso e modernidade era o desafio da nascente República. O progresso era a bandeira levantada em meio ao desenvolvimento de novas instituições e da passagem da Monarquia para a República: “a república surgia como um recurso a modernidade, a racionalidade nas relações, um sinal dos novos tempos”.² Entre a deposição de D. Pedro II e a tomada do governo pelos republicanos, o Brasil sofre diversas transformações: abolição da escravidão, imigração em massa e construção da primeira ferrovia; símbolo de progresso.

Carvalho nos mostra que a batalha simbólica travada buscou a legitimação da ideologia das elites; essa elite via no progresso científico e tecnológico a ponte para a civilização, e tinha como expoentes a França, que passaria a ser conhecida como a cidade da luz, e a Inglaterra. É o período das várias invenções: pilha, locomotiva, telégrafo, o navio e as ferrovias. Os grandes símbolos do momento eram a luz e a velocidade.³ Segundo Sevcenko, “a raiz dessa dinâmica expansionista pode ser vinculada à Revolução Industrial de meados do século que se baseou em três elementos básicos: o ferro, o carvão e a máquina a vapor”.⁴ A sociedade imperial era agraciada neste ponto, uma vez que D. Pedro II era

* Texto produzido durante pesquisa de iniciação científica, com atual desdobramento em mestrado

** Graduada em História pela Universidade Estadual Paulista_Faculdade de Ciências e Letras de Assis –UNESP. Aluna do mestrado na mesma instituição. E-mail: fer_tita@yahoo.com.br

¹ SCHWARCZ, L. M. *As barbas do Imperador: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos* – São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

² SCHWARCZ, L. M. *O nascimento dos museus brasileiros (1870-1910)*, In MICELI, Sérgio (org)- *História das ciências sociais no Brasil*. São Paulo: Vértice/Idesp, 1989 (Vol. I).

³ COSTA, A.M. SCHWARCZ, L. M. *No tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁴ SEVCENKO, N. (org). *História da vida privada no Brasil 3. República da belle époque a era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

entusiasta do desenvolvimento, curioso declarado por novos inventos, inaugurou o primeiro telégrafo e a primeira estrada de ferro.

Como exposto por Ianni, crescem os núcleos intelectuais e políticos preocupados com a tradição e a modernidade, procurando explicar o presente, exorcizar o passado e imaginar o futuro.⁵ Hardman, ao abordar o espetáculo moderno em meados do séc. XIX ilustra satisfatoriamente os impactos que as novas invenções do período causavam no cotidiano das populações, a exemplo da ferrovia.⁶ Em sua obra, alguns dos principais expoentes da construção ferroviária naquele séc. são lembrados pela função, ressaltada pelo autor, a que se propunha a engenharia e os profissionais da área, como André Rebouças.

Conectar-se com a nova paisagem do cosmopolitismo, segundo o autor, era o desafio lançado aos técnicos, engenheiros e outros empreendedores ativos das classes dominantes brasileiras na segunda metade do séc. XIX. Os engenheiros muitas vezes formados em instituições internacionais, como a Escola Politécnica Francesa, são entusiastas do desenvolvimento industrial e científico europeu. Partiu, inclusive, do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, o impulso para a ligação dos estados de São Paulo e Mato Grosso. Os jornais da época mostram um panorama sobre o quadro político. Não somente políticos, mas também empresários e fazendeiros, faziam questão através da imprensa de afirmar a construção da ferrovia como marco fundamental para fomentar o desenvolvimento da região. Nesse período, o desejo de transformar a sociedade, avançar ao longo do séc. XIX através da crença difusa no progresso transparece nas reportagens. Construir uma nação e superar a imagem e a memória do Império era a tarefa dos republicanos, além de incorporar a imagem de progresso e civilização.⁷ Foi nesse contexto que se deu a construção da E.F.NO.B.

Nesse sentido, foram de grande importância as escolas criadas e as que se adequaram às novas exigências do mercado. A Escola Politécnica, em 1874, desvincula-se totalmente de sua antiga origem militar, passando a ser um estabelecimento inteiramente civil. Com um ensino exigente, mas pouco objetivo, os engenheiros formados eram do tipo “enciclopédico”.⁸ O primeiro diretor a tomar posse na Escola em 1875 foi o Visconde do Rio Branco, que teria sido o autor dos primeiros estatutos da Escola. Houve também na Escola a penetração do pensamento positivista bastante difundido na intelectualidade da época. Por

⁵ IANNI, O. **A idéia de Brasil moderno**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

⁶ HARDMAN, F.F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das letras, 1988.

⁷ CARVALHO, J. M. **A formação das almas: O imaginário da República no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

⁸ Todos os autores elencados nesse trabalho e que abordam os diferentes tipos de profissionais separam os engenheiros habilitados para atuarem em diferentes áreas como enciclopédicos, e aqueles que se especializavam. O início dessa especialização teria ocorrido com a criação da Escola de Minas de Ouro Preto. Vide particularmente TELLES, 1984; CARVALHO, 1978; BARBOSA, 1993; TURAZZI, 1989.

preferirem o ensino prático e objetivo, os cursos científicos de Matemáticas, Ciências Físicas e Naturais foram suprimidos em 1890. É criado em 1862 o Instituto Politécnico Brasileiro, primeira instituição científica e de engenharia fundada no Brasil e que se configurou como centro de estudos e debates por mais de 60 anos. Ainda durante o Império inaugura-se em 1894, a Escola Politécnica de São Paulo. A expansão do ensino foi consequência dos lucros obtidos com o café e da descentralização político-administrativa do governo. Ao longo dos anos, diferentes escolas de engenharia foram surgindo em vários estados, como Bahia e Paraná. As discussões acerca da criação ou não da instituição tem início ano antes em 1892.

Uma vez que a única tradição de ensino superior existente em São Paulo era a dos cursos jurídicos, tornava-se preciso enfrentar o desafio da educação técnico-científica. O modelo defendido por Paula Souza, fundador da Escola, era representado pela Politécnica de Zurich, instituição Belga, ao contrário da Escola de Minas de Ouro Preto e da Politécnica do Rio de Janeiro, de orientação francesa. A Escola moldaria seu ensino baseada na industrialização, progresso e modernidade. Vale lembrar que Paula Souza estudou em Zurique de 1861 a 1863 e imprimiu sua marca pessoal a escola. Era representante da oligarquia, comprometido com a ordem burguesa. Através da fala do Dr. Luiz de Anhaia Melo (lente catedrático da 4 cadeira do 2 ano), mais uma vez afirma-se o encontro de interesses entre a burguesia e o projeto modernizante do Estado.

O objetivo primeiro da implantação das ferrovias no Brasil foi a necessidade de agilizar os transportes, devido ao crescente desenvolvimento da cafeicultura, como explicita Saes.⁹ Porém, além de propiciar a comunicação entre as várias regiões do país através de um emaranhado de linhas, a importância das ferrovias não se restringiu às trocas comerciais e econômicas, a ferrovia também possui para o período, papel socializante.¹⁰ A imprensa se desenvolve e os jornais passam a ter uma função social ainda maior. Era o início da era das comunicações, já que quase todo o território ao final do período ferroviário (1974) se encontrava recortado e integrado.¹¹ É na propagação das idéias, na mescla de culturas e no estabelecimento de uma memória que o trem se faz de valor. Castro, afirma que todas as ferrovias que ao longo de quase meio séc. de Império conduziram o progresso ao interior do país, tinham no apito do trem o sinal da chegada das riquezas que o trem trazia.¹²

⁹ SAES, op. cit., 1981.

¹⁰ TOLEDO, V. V. BRANCATELLI, H. L. LOPES, H. A **riqueza nos trilhos: história das ferrovias no Brasil**. São Paulo: Moderna, 1988.

¹¹ A data de 1940 é a escolhida como marco do fim da era das ferrovias por grande parte dos autores, como Mattos, Saes, Azevedo, Castro e Vilhena como marco do surgimento em massa das rodovias.

¹² CASTRO, B. **Na trilha das ferrovias**. Rio de Janeiro: Reler, 2005.

As grandes ferrovias em São Paulo nascem sob comando da iniciativa privada e desenvolvem seu traçado durante a República Velha. Através da análise de como essa expansão das linhas férreas foi feita, verificamos a forte presença das oligarquias que fizeram da política de valorização do café uma forma de governar. Não é difícil perceber a semelhança de interesses entre a elite cafeeira daquele período e o aparelho estatal. Nesse jogo de interesses a malha ferroviária paulista foi se compondo e contribuiu para a implantação do sistema de produção agro-exportador no século XIX e a expansão para o Oeste. Apesar de sua formação enquanto empresa, construção e implantação passar por concessão estatal, a expansão das linhas das companhias atende basicamente às necessidades dessa elite empresarial que se torna hegemônica no aparelho do estado até 1930. Desse modo, o crescimento e implantação das ferrovias em São Paulo se dá enquanto os interesses da agricultura de exportação predominam.

Com a chegada dos trilhos, muitas cidades são criadas, as que já existentes são modificadas e valorizadas. Pode-se afirmar que o trem marcou a fisionomia urbana e desenvolveu regiões, estimulando-se a implantação crescente dos trilhos, através do interesse dos fazendeiros e do governo que via nas ferrovias a primeira representante do progresso, como no seguinte trecho “(...) quando o vasto território do Brasil estiver bem cortado de estradas de ferro, há de forçosamente entrar a civilização por ai, e então haverá quem leia, compreenda a liberdade e a queira sinceramente praticada”.¹³ Como afirma Filho, os grandes proprietários do período afirmavam-se como agentes da “civilização” nos trópicos.¹⁴ Essa camada irá promover em maior grau a urbanização das cidades, bem como uma arquitetura tipicamente urbana. Segundo o mesmo autor, a arquitetura brasileira sofreu modificações advindas das transformações sócio-econômicas e tecnológicas ocorridas então na vida do país.

Com o início da era ferroviária, as cidades passaram a se desenvolver e perdem a característica de povoados rurais, já que os trilhos possibilitam a comunicação entre as várias regiões do país. Através da mudança da relação tempo x distância, vários aspectos da sociedade vão se modificar, inclusive no tangente à urbanização e à arquitetura, uma vez que se torna possível o deslocamento de todos os tipos de materiais para todas as áreas. Não somente as peças, mas muitas vezes edifícios inteiros, eram importados. As cidades formadas guardarão importantes características próprias, com relação aos traçados urbanos. Entre as da zona Noroeste se inclui Três Lagoas.

¹³ **A Província de São Paulo**. 8 de Janeiro de 1877. Vide também MATOS, Odilon Nogueira. **Café e Ferrovias. A evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da cultura Cafeeira**. 4^o ed. Campinas: Pontes, 1990.

¹⁴ FILHO, N. G. R. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

Assim como na província de São Paulo, desde o início do séc. XIX, e em particular, após 1850, em decorrência da lei de terras, houvera uma ocupação rural no Mato Grosso e em particular na região da atual cidade de Três Lagoas. Terras devolutas foram apossadas e devido à dificuldade de acesso e transporte, bem como em função da topografia plana, ausência de florestas e fartura de água, optou-se pela criação de gado. Verificamos que ao longo da história das ferrovias brasileiras poucas serão as de cunho estratégico, com fins no povoamento e proteção territorial. De maneira geral, elas serão construídas com objetivos econômicos. No caso do Estado do Mato Grosso, a Guerra do Paraguai traz como consequência a elaboração de planos de viação para regiões isoladas, como estratégia de defesa do território brasileiro. Todos os problemas advindos da falta de comunicação terrestre durante essa guerra, como a dificuldade no transporte de armamentos, entre outros, causaram reações perante o público e a ligação da corte com regiões do Oeste passou a ser debatida.

Problemas com a presença argentina na navegação fluvial do Mato Grosso, bem como empresas argentinas instaladas no Sul do Estado, preocupavam cada vez mais o governo. A partir do momento em que as plantações de café tomaram rumo ao oeste paulista, gradativamente ia se tornando imperioso conhecer e, principalmente, propiciar a ocupação de regiões até então relegadas ao desconhecimento.¹⁵ Nesse momento, Três Lagoas era uma promessa em termos de localização a beira da divisa de São Paulo e do Rio Paraná, e ponto de passagem obrigatório para o oeste do estado. A proximidade com o estado de São Paulo trazia a essa região uma nova esperança econômica em função das lavouras de café. A cidade figurava, portanto, como amplas possibilidades de crescimento, e para tanto era necessário um projeto especial, com vistas a um futuro grandioso.

Mesmo durante o Império muitos planos de viação que previam os traçados dos trilhos foram lançados, com expectativas animadoras. Neles, explicitava-se o desejo de dinamizar a economia regional e o mercado- brasileiro e (ou) internacional. Na elaboração de tais projetos estavam contidas longas análises da vida econômica, social e cultural da região, nas quais eram ressaltadas as causas da estagnação.¹⁶ Emílio Schnoor destacava, por exemplo, o potencial hidrelétrico das quedas Itapura e Urubupungá, junto às quais passaria a ferrovia. Schnoor foi o chefe da expedição de reconhecimento da região. Com a Proclamação da República formulou-se um plano inovador em relação aos anteriores, esse plano ficou conhecido como Plano da Comissão. Dentre os aspectos do plano que merecem destaque

¹⁵ CASTRO, M.I.M. **O preço do progresso. A construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Abril de 1993.

¹⁶ CASTRO, op. cit., 1993.

estavam o forte sentido estratégico, induzindo a ocupação econômica e colonização às fronteiras com Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia, prevendo, inclusive, a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico.¹⁷

Ainda segundo Ghirardello, embora esse plano não tenha sido viabilizado, influenciou o governo a baixar o decreto n. 862 em 16 de outubro de 1890 que oferecia a concessão de privilégio de zona ao Banco União do Estado de São Paulo. Tal concessão e as alterações posteriores resultariam no traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Em meio aos muitos planos e disputas entre os grupos, foi proposto ao Clube de Engenharia do Rio de Janeiro que elaborasse um parecer sobre qual seria a melhor solução para a estrada que sairia de São Paulo dirigindo-se para o Mato Grosso. O Banco União, que possuía a concessão inicial organiza a Companhia de Estradas de ferro Noroeste do Brasil. O trajeto que em um primeiro momento fora definido de Uberaba à Coxim, é alterado no final das discussões e passa a ser de Bauru à Cuiabá. Na parte paulista da ferrovia, as obras seriam feitas pela Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e no Mato Grosso pela Itapura à Corumba. A ligação com Corumbá será feita anos depois, de início a construção acaba em Porto Esperança. E a obra nos dois estados fica a cargo da N.O.B a partir de 1917. Segundo Cattanio, a travessia do rio Paraná que deveria fazer-se entre o salto do Urubupungá e o porto Tabuado é feita abaixo do salto do Urubupungá, na corredeira de Jupiá, onde o canal é mais estreito. Três Lagoas, que não estava no trajeto inicial, e é, nas palavras da autora, “conseqüência dessa medida exterior”.¹⁸

Na obra de Queiroz,¹⁹ verificamos importantes relatos de presidentes da província, engenheiros e autores que olhavam a construção da ferrovia como a propulsora do desenvolvimento na região sul do Mato Grosso, sempre enaltecendo a chegada do progresso e o grande desenvolvimento da economia nessas regiões. Corrêa das Neves esta entre as figuras que discursaram acerca dos benefícios da ferrovia, e o sertão de Mato Grosso: “como tocado por varinha de fada, o sertão começou a vibrar e florescer, articulado com núcleos civilizados cujos anseios de progresso acompanhou”.²⁰

Por volta de 1912, foram doados 3.659 hectares pelo Estado, para a constituição do patrimônio da povoação. Ruas e avenidas foram traçadas obedecendo a um plano xadrez.

¹⁷ GHIRARDELLO, Nilson. *Á beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. Bauru: UNESP, 2001.

¹⁸ CATTANIO, M. B. *A dinâmica urbana e a estruturação espacial de Três Lagoas*. Dissertação de Mestrado. Bauru, 1976.

¹⁹ QUEIROZ, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Edusc: Bauru, 2004.

²⁰ NEVES, C. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: tip. Brasil, 1958.

O município de Três Lagoas era composto por distritos, e a ferrovia propiciou o desenvolvimento populacional e também de toda a região. De modo a relacionar as ações históricas de grupos sociais, no caso os engenheiros, com alguma uma intervenção direta na sociedade, ou seja, a construção da ferrovia pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, na cidade de Três Lagoas, analisamos como o grupo dos engenheiros, ao formular o projeto para a cidade, tomou para si o discurso do progresso e desenvolvimento, então veiculado pelo governo.

Verificamos assim, através da bibliografia e das fontes coletadas a clara convergência entre o que era difundido no país, nas escolas de engenharia e a prática de fato da profissão, no exercício da construção não só da linha, mas também da cidade. Podemos notar essa relação pela ousadia do projeto (que não foi implantado): inovador, baseando-se em cidades como Belo Horizonte, a influência francesa, percebida pela racionalidade. Uma série de edificações é prevista no projeto, além da estação, oficinas, depósitos de carros e administração, como Igreja matriz, escola, matadouro e hospital. Ao redor da praça central, as construções que representam o poder público, como câmara e fórum. Mais afastados o quartel, a cadeia e o hospital, seguindo os Códigos Sanitários, principalmente o paulista de 1894, uma vez que inexistiam tais códigos no Mato Grosso.

Na importância dos edifícios representativos ou praças que certamente levariam monumentos, fica clara a influencia francesa.²¹ Três Lagoas parece não ter correspondido ao que seus engenheiros planejavam. Algumas hipóteses podem ser levantadas como causa da não implantação do projeto, como a excessiva importância atribuída à cidade de Campo Grande, que passa a ganhar mais espaço político e econômico. O projeto utilizado foi um simplificado e que se assemelha com o de algumas cidades do interior paulista, geradas a partir das estações da N.O.B. Esse traçado não trouxe inovação formal alguma, ao contrário da primeira proposta de Oscar Teixeira Guimarães.

Como já exposto anteriormente, em finais do séc. XIX o problema das comunicações colocava-se para o governo como inadiável. A sociedade esperava que alguma atitude fosse tomada, e economicamente a integração de novos territórios seria vantajosa. Ao mesmo tempo há um crescimento da participação dos engenheiros brasileiros no setor ferroviário, acompanhado pela elevação da posição desses profissionais na sociedade. As grandes escolas de engenharia já estavam formadas e apesar da escassez de profissionais brasileiros, no Estado alguns cargos de relevância passam a ser ocupados, apesar de ainda

²¹Cf. GHIRARDELLO, Nilson. **A cidade de Três Lagoas (MS) num conceito estratégico de ocupação.** Apresentado no XII SOL- seminário de Arquitetura Latino-Americana- Chile, 2007.

predominarem os bacharéis.²² As instituições como o Clube de Engenharia contribuíam para dar coesão e força para a classe. O discurso da modernidade que há anos era difundido na sociedade vira a principal “bandeira” defendida por esses profissionais, que tendo como referência o positivismo consolidam sua influência.²³ A análise das fontes mostra claramente a coincidência dos discursos do governo na construção da linha

“A Noroeste, além das vantagens que trouxe para o paiz, é uma linha necessária ao Brasil sob o ponto de vista político e estratégico. Ella civilizou centenas de selvagens que infestavam aquella região. (...) A zona da Noroeste será o grande celeiro do Mato Grosso, São Paulo e Rio de Janeiro, pela uberdade de suas terras e pelo seu rápido povoamento. Foram abertos ao nosso paiz e principalmente ao Estado de S. Paulo novos e grandiosos horizontes”²⁴

Foi no Governo do benemérito Conselheiro Rodrigues Alves, tendo por ministro da Viação o ilustre membro desta casa, o Dr. Lauro Muller, que no conselho de seu governo e neste mesmo Club prometeu só fazer engenharia e administração, libertando-se da política apaixonada, que apenas serve para atrophiar os paizes que se entregam a Ella exclusivamente. E foi por isso que tivemos naquele quatriennio um dos governos mais fecundos da Republica, deixando em sua passagem traços indeléveis e inesquecíveis de melhoramentos materiaes que marcarão para sempre na nossa historia um época de trabalho e de brilhante prosperidade. (...) E’ com o concurso de tão excellentes elementos de competência e de trabalho, cheios de ambição legitima, que a Noroeste será dentro de muito pouco tempo um dos maiores celeiros da Nação.²⁵

E da engenharia como empreendedora do desenvolvimento

O progresso contemporâneo (...) é o resultado da gigantesca elaboração so espírito humano através desses longos séculos de história (...). O homem do século 20 não se inclinará voluntario diante da força (...) mas guardará o respeito ao trabalho e dará sua confiança àquelles que, por uma vida laboriosa se revelaram os mais próprios para guia-lo com auctoridade.²⁶

Os engenheiros eram vistos na sociedade como donos do saber que proporcionaria a aproximação do país com os grandes centros da economia mundial, como Inglaterra e Estados Unidos e modelos também de “civilização”, como a França. Seguindo a tendência mundial de valorização do saber técnico, as possibilidades que foram abertas pelo contexto histórico garantiram-lhes oportunidades políticas para a implantação de um projeto de sociedade. Através da análise das fontes, comprovamos que o discurso relativo à construção da linha era parte e reflexo do discurso da engenharia na sociedade brasileira, não se

²² COELHO, Edmundo Campos. **As Profissões Imperiais: Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro (1822-1930)**. Rio de Janeiro: Record, 1999.

²³ TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX**. Marco Zero: São Paulo, 1989.

²⁴ Conferência realizada no Club de Engenharia do Rio de Janeiro, em 15 de dezembro de 1914 por Machado de Melo.

²⁵ MELO, op. Cit., 1914.

²⁶ Arthur Martins Franco, “Acta da Sessão Solemne de collação de grau em 20-6-1903” in annuario da Escola Potytechnica para o anno de 1903, PP. 156-157.

restringindo a Três Lagoas. Em pleno acordo com os interesses do Estado²⁷, a classe agroexportadora e a incipiente burguesia industrial, e fazendo uso da prática discursiva justificando-se perante a sociedade,²⁸ os engenheiros apresentam um projeto maior para o desenvolvimento e progresso material do país, que se refletiu também na construção da NOB, ligando São Paulo a Mato Grosso.

A região Oeste aguardava pela civilização. Somente os detentores do saber técnico poderiam fazer essa ponte e trazer os benefícios que até então se acreditava obter com a ferrovia, e que de fato ocorreu em Três Lagoas. Os engenheiros e o modo como se auto-representavam nos discursos, explicitam a conjuntura em que a concepção técnica e racionalizante de mundo emergiram no Brasil, relacionada a uma mudança estrutural da sociedade.

Referências

BITTAR, Maísa. **Mato Grosso do Sul: do Estado sonhado ao Estado construído (1822-1997)**. 1997. 2v. Tese (Doutorado em História) FFLCH-USP, São Paulo, 1997.

CASTRO, B. **Na trilha das ferrovias**. Rio de Janeiro: Reler, 2005.

Terra paulista: História, artes, costumes. A formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e usos da terra. Imprensa Oficial: São Paulo: 2004.

CARVALHO, J. M. **A formação das almas: O imaginário da República no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. 1993. Dissertação- IFCH- Unicamp: Campinas, 1993.

CATTANIO, Maria Bernadeth. **A dinâmica urbana e estruturação espacial de Três Lagoas**. Dissertação de mestrado- F.F.C.L do Sagrado Coração de Jesus. 1976.

COSTA, A.M. SCWARCZ, L. M. **No tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DOMINGUES, Nadir. **A (dês) construção das (dês) ordens: O poder e violência em Três Lagoas. 1915-1945**. São Paulo: USP, 1991.

²⁷KAWAMURA, Lili Katsuo. **Engenheiro: Trabalho e Ideologia**. São Paulo: Ed. Ática, 1979.

²⁸BARBOSA, Maria Lígia. **Reconstruindo as Minas e Planejando as Gerais: os engenheiros e a construção dos grupos sociais**. Tese de doutorado apresentado ao Departamento de Ciências Sociais da Unicamp, 1993.

FERREIRA, A. C. **A epopéia bandeirante: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940)**. São Paulo: UNESP, 2002.

FILHO, N. G. R. **Quadro da arquitetura no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1970.

FIGUEIRÊDO, Lima. **A Noroeste do Brasil e a Brasil- Bolívia. Conferência pronunciada no Instituto de Engenharia de São Paulo em dezembro de 1949**. José Olympio: São Paulo, 1950.

FIGUERÔA, Silvia. **As ciências geológicas no Brasil: uma história social e institucional, 1875-1935**. São Paulo: Hucitec, 1997.

GALLETI, Lylia, S.G. **Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso**. Tese de Doutorado- FFLCH-USP. São Paulo, 2000.

GHIRARDELLO, Nilson. **A cidade de Três Lagoas (MS) num conceito estratégico de ocupação**. Apresentado no XII SOL- seminário de Arquitetura Latino-Americana- Chile, 2007.

GHIRARDELLO, Nilson. **Á beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista**. Bauru: Unesp, 2001.

GUIMARÃES, Oscar Teixeira. **Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. São Paulo: Melhoramentos, 1933.

HARDMAN, F.F. **Trem fantasma: a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das letras, 1988.

IANNI, O. **A idéia de Brasil moderno**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NEVES, C. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru: tip. Brasil, 1958.

PALLAMIN, Vera L. P.F. **Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil: uma empresa de frente pioneira (1904-1918)**. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – FCL, Unesp, Araraquara, 2001.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX**. Edusc: Bauru, 2004.

SAES, F.A.M. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940)**. São Paulo: Hucitec, 1981.

SCHWARCZ, L. M. **As barbas do Imperador: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos** – São Paulo: Companhia das letras, 1998.

SCHWARCZ, L. M. **O nascimento dos museus brasileiros (1870-1910)**, In MICELI, Sérgio (org)- **História das ciências sociais no Brasil**. São Paulo: Vértice/Idesp, 1989 (Vol. I).

SEVCENKO, N. (org). **História da vida privada no Brasil 3. República da belle époque a era do rádio**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TOLEDO, V. V. BRANCATELLI, H. L. LOPES, H. **A riqueza nos trilhos: história das ferrovias no Brasil.** São Paulo: Moderna, 1988.