

CER-3: PAVIMENTANDO A IDENTIDADE BRASILEIRA NO SUL DO ENTÃO MATO GROSSO

Eduardo H. De Oliveira Lima¹
Elvis Dos S. Mattos²

RESUMO

Durante o século XIX se observa o surgimento dos Estados Nacionais platinos, um processo cheio de contradições. Até então já existia um histórico litígio fronteiriço entre as Coroas Portuguesa e Espanhola, herdado por Brasil e Paraguai. Nesta época, a solução bélica para questões geopolíticas era muito comum, conhecida como “diplomacia da canhoneira”. O acirramento das tensões entre os diversos interesses conflitantes em torno da Bacia do Prata acarreta na eclosão da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). O sul do então Mato Grosso é invadido, facilitado pelo esparso povoamento e total desinteresse do Império com a região. Já na década de 1940, no século XX, o estabelecimento da CER-3 (Comissão de Estradas de Rodagem nº3), foi fundamental para o estabelecimento do modal rodoviário na região, bem como para a pavimentação da identidade brasileira nos confins da Fronteira Oeste. Este artigo objetiva apresentar e discutir o papel da CER-3 na construção da identidade sociocultural no município de Jardim-MS, entre os anos de 1945 e 1983. Neste lapso temporal destacam-se três momentos políticos importantes: a Era Vargas (1930 – 1945), com a construção das primeiras estradas na região; o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), com a intensificação da construção de rodovias; além do Regime Militar (1964-1985) e sua política de integração nacional, vindo a consagrar o modal rodoviário como o principal meio de transporte.

Palavras-chave: CER-3; fronteira; território, educação; identidade.

ABSTRACT

During the nineteenth century it was seen the emergence of the platine's National States, a process full of contradictions. Before it, there was a historic border dispute between the Portuguese and Spanish Crowns. Brazil and Paraguay inherited these disputes. At that time, the military solution to geopolitical issues was very common, and it was known as "gunboat diplomacy". The intensification of tensions between the diverse conflicting interests

¹ Discente do curso de Geografia, Licenciatura, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Jardim-MS.

² Docente do curso de Geografia, Licenciatura, Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Jardim-MS.

around the Plata Basin led to the outbreak of the Triple Alliance War (1864-1870). The south of the province of Mato Grosso was invaded, and this was facilitated by the very low population and for the complete disinterest of the Empire when it came to that region. Years later, in the 1940's, the establishment of the CER-3 (Road Commission Number 03) was essential for the establishment of the road system in that region, as well as the paving of the Brazilian identity on the West border. This paper aims to present and discuss the CER-3's role on building the sociocultural identity in Jardim town, from 1983 to 1945. In this period of time three political moments deserve attention: Vargas Age (1930-1945), with the building of the first roads in the this region; Juscelino Kubitschek's government (1956-1961), with the intensification of building roads; and the military government, and its National Integration Politics, which turned the road system the main system of transport in Brazil.

Keywords: CER-3; border; territory, education; identity.

Introdução

O estabelecimento da CER-3 (Comissão de Estradas de Rodagem nº3), marcou a formação espacial do Sul do então Mato Grosso, sendo importante para a consolidação da fronteira Oeste, bem como para a construção de uma identidade regional (regionalidade) brasileira. Através da atuação do Exército, construíram a identidade brasileira em um recorte espacial que durante muito tempo manteve ligações muito fortes com o Paraguai. Isto devido ao fato desta porção territorial não estar integrada ao restante do Brasil, devido ao difícil acesso (havia apenas poucas estradas carreteiras, e em péssimas condições) e o desinteresse estatal na região. Era natural que acabasse por estreitar vínculos com os vizinhos, muito mais próximos geograficamente e com interesses em comum, como a erva-mate.

Na Bacia do Prata, durante o século XIX, ocorreu o surgimento dos Estados Nacionais após a independência conquistada junto a seus colonizadores: Paraguai, em 1811; Argentina, em 1816; Brasil, em 1822; Uruguai, em 1828. Outro fator que marcou esse século foram as inúmeras guerras ao longo do planeta, não sendo diferente no “barril de pólvora” sulamericano. Sendo assim eclode a Guerra da Tríplice Aliança, (Guerra de la Triple Alianza), ou Guerra Grande, (dezembro de 1864 a março de 1870) o maior conflito armado internacional ocorrido na América do Sul, travada entre o Paraguai e a Tríplice Aliança – Brasil, Argentina e Uruguai. O estopim foi a invasão da província brasileira de Mato Grosso pelo exército do Paraguai, sob ordens do presidente Francisco Solano López. Toda a evolução territorial a partir da beligerância pode ser verificado abaixo.

Imagem 1. Evolução territorial da Bacia do Prata durante da Guerra.



Fonte: www.fazendohistorianova.blogspot.com/2013/12/brasil-segundo-reinado-1840-1889.html.

O ataque paraguaio ocorreu após intervenção brasileira no Uruguai, em 1863, que pôs fim à guerra civil uruguaia ao depor o presidente Atanasio Aguirre, do Partido Blanco, e empossar seu rival colorado, Venancio Flores. Solano López buscava barganhar acesso ao Prata e empreende a agressão ao território brasileiro. Ele esperava ser apoiado pelos blancos e caudilhos argentinos. Acabou não acontecendo: os blancos foram depostos com o apoio argentino: se por um lado o Império buscava garantir os interesses de estancieiros gaúchos em território uruguaio, os argentinos tinham interesses comerciais não respeitados pelos blancos.

Lopes & Senhorinha: os pioneiros

No século XIX, o esparsa povoamento do sul do então Mato Grosso era majoritariamente composto por povos tradicionais, de caráter nômade (Guaicurus, Kinikinãos, Guanás, Terenas, etc). Além destes, haviam alguns pecuaristas extensivos, que recebiam do Estado a autorização para a exploração de grandes extensões de terra, sendo a única alternativa econômica à produção ervateira. Vale ressaltar que a Lei de Terras é criada apenas a partir de 1850.

Dentre estes agraciados, originário de Minas Gerais e neto de portugueses, José Francisco Lopes, o lendário Guia Lopes, ao lado de sua esposa, Dona Senhorinha Maria da Conceição Barbosa, tomam posse da Fazenda Jardim. Localizada às margens do Rio Miranda, foi cedida por Antônio Barbosa, sogro do guia. Esta propriedade acabou por dar nome ao vilarejo, então pertencente ao município de Bela Vista. Este sertanejo foi um dos pioneiros na região e muito colaborou no incentivo à vinda de famílias das Províncias de Goiás, Minas e São Paulo.

Na epopeia da Retirada da Laguna³, capítulo importante do embate sulamericano, a propriedade do Guia Lopes foi como que um oásis, a “Terra Prometida” dos coléricos em seu esforço hercúleo pela vida. E mais do que isso, originou o núcleo populacional que no século seguinte, obteve sua emancipação e elevou Jardim à condição de município.

Os contemporâneos de Lopes, os sobreviventes da guerra e seus descendentes, indiscutivelmente em decorrência dos fatos, passam a nutrir um forte sentimento patriótico. Reconhecer-se enquanto brasileiros, mais do que um vínculo jurídico com o Estado, transforma-se em um legado, marcado pelo sangue de seus iguais.

Vale ressaltar o litígio fronteiriço persistente com o Paraguai. Após Tordesilhas (1494), houve o período conhecido por União Ibérica (1580-1640), em que o trono português ficou vacante após a morte de Dom Sebastião na batalha de Alcácer Quibir. Ao longo de 60 anos, os portugueses avançaram indefinidamente, já que não havia mais a necessidade de divisões com os espanhóis, uma vez que estavam sob a mesma Coroa. Portugal restabelece sua autonomia após a subida ao trono de Dom João IV, no evento conhecido como Restauração.

³ A chamada Retirada da Laguna resultou de uma profunda negligência logística. Após o exaurimento do gado de José Francisco Lopes, este leva a coluna brasileira a avançar até Laguna no Paraguai, em busca de ressuprimento e para retribuir a agressão sofrida. Devido ao insucesso nessa empreitada, inicia-se a retirada.

Mesmo após a normalidade, eram corriqueiras as reincidências do Império em construir fortificações em áreas de litígio fronteiriço. Com o Tratado de Madrid (1750) buscou-se solucionar a questão por meio do princípio do *uti possidetis*. Mas os problemas continuaram e com isso, houve o Tratado de El Pardo (1761 e 1778), que tornou nulas todas as disposições e feitos decorrentes de Madri, consequência direta da contínua fortificação fronteiriça, que não cessou, havendo inclusive as seguintes construções: Forte do Príncipe da Beira (1775); Presídio (Forte) de Nova Coimbra (1775), Albuquerque (1778, atual Corumbá).

Um Estado dentro do Estado

No pós-guerra, ganha expressão a produção de Erva Mate, marcada pela fundação da Companhia Mate Laranjeira (CML) em 1891.

O extremo sul da antiga província, depois estado brasileiro de Mato Grosso, fazia parte da vasta área, correspondente à porção central da bacia platina, onde era nativa a árvore da erva-mate (*Ilex Paraguariensis*). O hábito de usar as folhas dessa árvore em uma bebida, como uma espécie de complemento alimentar, remonta aos antigos habitantes dessa região, sobretudo os Guarani” (...).

No SMT (sul do Mato Grosso), a exploração teve início, de forma mais consistente, após o final da Guerra da Tríplice Aliança (1870), quando se consolidou a abertura do rio Paraguai à navegação brasileira – favorecendo, desse modo, a ligação entre o SMT e a Argentina, o principal mercado consumidor da erva-mate. Esse desenvolvimento inicial da exploração ervateira decorreu da iniciativa do empresário brasileiro Tomás Laranjeira – quem, tendo iniciado suas atividades na República do Paraguai, ainda na década de 1870, logrou obter a partir de 1882, graças a suas vinculações com os poderes públicos brasileiros, um virtual monopólio do direito de explorar os ervais nativos do SMT (QUEIROZ, 2011, p. 1-2).

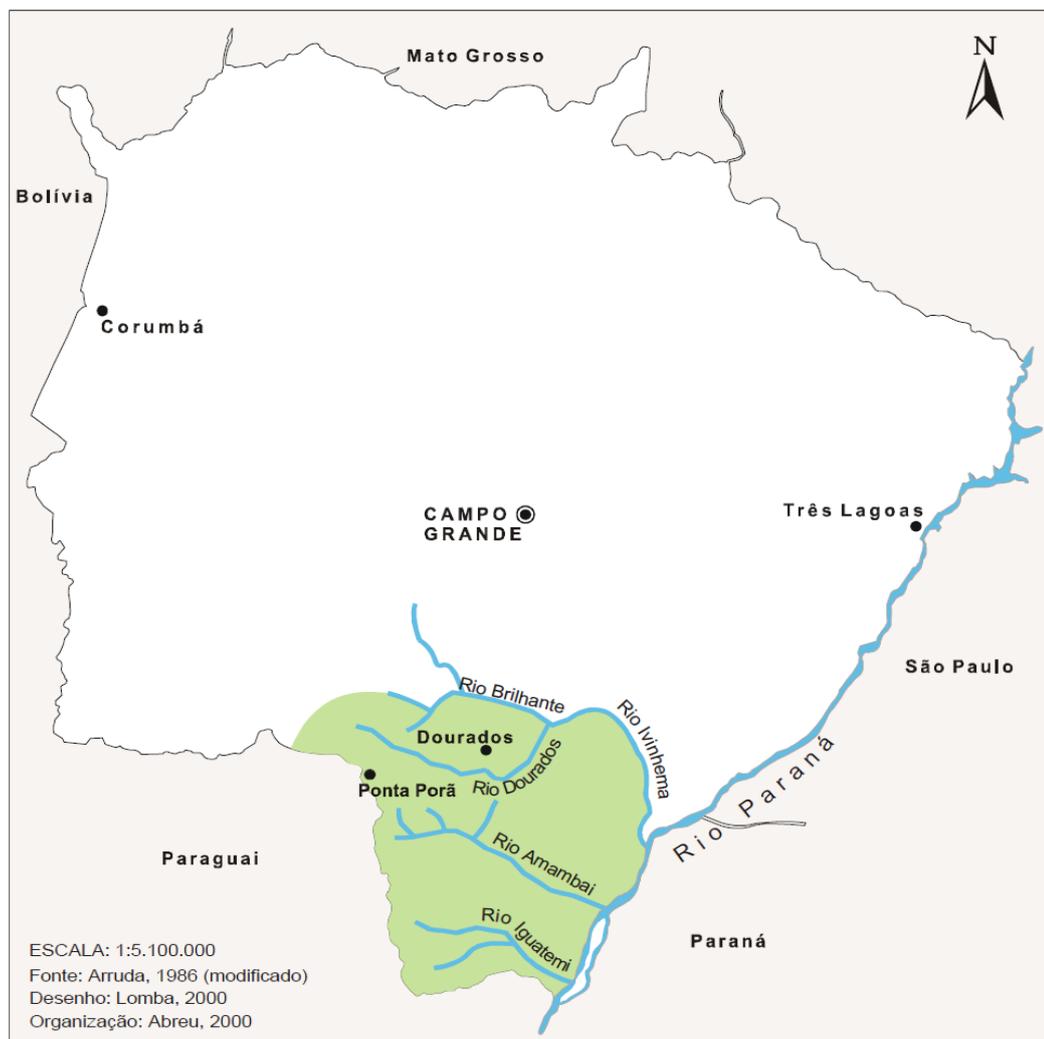
A CML teve grande participação na produção do espaço desta região.

Os roteiros, antigos ou novos, no escoamento da erva-mate, trouxeram alterações no aparecimento de núcleos populacionais e dos assentamentos humanos na região. Fomentaram o aparecimento de novos centros, bem como proporcionaram o desenvolvimento de outros, como Ponta-Porã, Campanário, Dourados, Maracaju, Entre-Rios, além de aldeias do tipo de portos lenheiros, entre as quais merece referência especial Porto Felicidade, sobre o Amambai. Propiciaram a abertura de estradas e caminhos pelos campos de erva-mate utilizando-se dos afluentes da margem direita do Rio Paraná, no sentido de sua calha, como por exemplo a

transversal Ponta-Porã / Campanário /Porto Felicidade, cujo transporte de Jupuí até Guaíra foi facilitado (SILVA, 1997, p.5).

Este monopólio alcançou privilégios a níveis tão altos, que a Matte Laranjeira passou a ser um “Estado dentro do Estado”. Chegou a arrecadar seis vezes mais que o próprio governo do Mato Grosso, tendo em uma de suas renovações de contrato emprestado dinheiro para este a juros 8% ao ano. Formando até mesmo uma milícia própria. Quando não atendida em seus anseios, chegava ao ponto de fomentar diversos movimentos (alguns separatistas), tais como: Legião Campos Sales (1899); destruição da Guarda Fiscal de Fronteira (1902); Coligação Ponce-Murtinho (1906); Revolução da Paz (1908); fundação do Estado de Maracaju (1932). Já fora do estado, houve a Revolução Constitucionalista, no mesmo ano.

Imagem 2. Mato Grosso do Sul: área arrendada pela Matte Laranjeira



Fonte: ABREU,2001, p.40.

Com os ervais se desdobrando pelo sul do Mato Grosso (conforme imagem acima), Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraguai e Argentina, a CML veio a se tornar um ente transnacional. Ao mesmo tempo que o empreendimento do português Tomás Laranjeira dinamizava economicamente a região, apropriava-se do aparelho estatal para atender seus interesses.

A agitação separatista era uma das formas de pressionar o Governo, e “desta forma avalizar suas requisitórias de posse e do monopólio de exploração da erva mate nativa. Este é um ponto” (ibidem, p.8). Além disso, todo esse transtorno causado permitiu que a “Empresa ficasse esquecida até que as revoltas fossem sufocadas” (ibidem). Sem uma solução definitiva, ela continuou a exercer sua atividade sem maiores problemas.

Em 1941, ocorreu a intervenção federal do Presidente Vargas que negou à empresa a continuação dos ervais sulistas mato-grossenses. A motivação ocorreu em virtude da campanha jornalística desencadeada pelo diário carioca "O Radical", que afirmou ser a ferrovia de Guaíra pertencente à empresa, servindo como uma ponta de lança estrangeira em território brasileiro onde os empregados eram paraguaios e a moeda dominante o peso argentino, além do que a empresa cobrava pedágios a quem quisesse utilizar-se das estradas vicinais que lhe serviam e de outras exclusividades, privilégios esses que, de fato, se constituíam uma vergonha para o nosso país. (...) Pelo que foi visto até aqui, esse jornal da capital federal, concretamente, não exagerou nem um pouco em suas observações (...) (SILVA, 1997, p.41).

A presença da empresa naqueles moldes era um grande empecilho para a política colonizadora para a integração nacional de Vargas. Qualquer ameaça aos interesses da companhia, era de um jeito ou de outro, subjugada. Por isso era necessária uma forte resistência a fim de garantir não apenas a continuidade, mas a expansão dos negócios.

A Mate Laranjeira manteve ainda "uma máquina bem montada que comerciava, desta ou daquela forma, com uma legião imensa de sulinos, fazendeiros, comerciantes, ervateiros, vendedores de custo, pequenos industriais e agricultores", o que lhe proporcionava um eleitorado obediente e disciplinado, que cumpria cegamente as suas ordens, "não traindo nunca". Eleitoralmente a Mate Laranjeira transformou-se em uma máquina que recebia toda a atenção dos políticos centro-nortistas e sulistas. Sem seu aval as campanhas políticas e as deliberações governamentais não encontravam o respaldo político necessário ao empreendimento. "Ela escolhia e elegia governador, vice, deputado estadual, deputado federal e senador. Removia e demitia funcionários, nomeava autoridades, determinava acertos" (SEREJO, apud SILVA, 1997, p.8).

Da mesma forma que vemos acontecer na política em pleno século XXI, temos a iniciativa privada como financiadora e principal interessada nos rumos políticos. Sendo assim, a empresa não mediu esforços para que seus interesses estivessem garantidos apesar de toda pressão sofrida pelo Governo Central.

Em que pese toda a articulação da CML, as medidas varguistas provocaram um declínio nas atividades da Matte Laranjeira, mas como tinha seu maior trunfo em sua ação supranacional (Brasil, Paraguai e Argentina), atravessou boa parte do século XX, tendo em suas terras uma autonomia impressionante, auferindo generosos rendimentos.

Outro aspecto importante é a mobilidade: de que forma os fluxos são concebidos e facilitados pela infraestrutura disponibilizada?

A mobilidade chega ao sul do então Mato Grosso

Até o fim do século XIX, os deslocamentos eram majoritariamente fluviais. Contudo, após as primeiras décadas do século seguinte, o sul do Mato Grosso já contava com 17 estações telegráficas e com a linha de ferro da companhia Noroeste do Brasil, trazendo desenvolvimento à região. Aliás, o lançamento das linhas telegráficas foi a primeira tentativa estatal de integrar a região ao restante do país: outro aspecto importante, a rede informacional, diminui as distâncias e estabelece as redes necessárias à circulação de bens, pessoas, dados e capitais.

Na primeira década, foram lançadas diversas estações telegráficas, como: Aquidauana (1903), Corumbá (1904), Nioaque (1904). Esta última, possibilitou uma visita ilustre ao lugar onde hoje se conhece por Cemitério dos Heróis da Retirada da Laguna (CHRL), durante sua revitalização, em 1905, em Jardim. Existe registro fotográfico onde Rondon está ao lado das lápides de Coronel Juvêncio e do José Francisco Lopes, o Guia Lopes, heróis da Retirada da Laguna⁴.

“Desse modo, no início do século XX veio finalmente a ser iniciada a construção da “ferrovia para Mato Grosso” (QUEIROZ, 2004a, apud QUEIROZ, 2011, p.130), que viria a ser conhecida como Noroeste do Brasil (NOB). Iniciada em Bauru, em 1905, e inicialmente dirigida a Cuiabá, essa ferrovia teve seu traçado alterado, em 1908, em direção a Corumbá (conforme imagem 3). Ela foi dada por concluída já em 1914, sem, contudo, haver chegado a essa última cidade: seus trilhos chegaram, por certo, até as barrancas do rio Paraguai, mas não em Corumbá e sim no local, situado a jusante, chamado Porto Esperança” (ibidem)

Queiroz afirma também que sempre houve interesse por parte do Estado brasileiro de integrar o litoral, historicamente mais desenvolvido socioeconomicamente, ao Extremo Oeste, por meio de uma estrada de ferro. A NOB, além de dinamizar sobremaneira a região, ligando

⁴Relatório dos trabalhos realizados de 1900 a 1906 – Major de Engenharia Cândido Mariano da Silva Rondon, Departamento de Imprensa Nacional, 1949-RJ.

Porto Esperança à Bauru, possibilitou a vinda de migrantes. Com a abolição da escravatura ainda recente (1888), trouxe mão-de-obra não absorvida no Sudeste, necessária para os ervais. Lembrando que no início do século XX, surge a urbanização de São Paulo, e com ela, a expansão das ferrovias. Este processo culminou com a desconcentração urbano-industrial, que alcançou várias cidades do interior, inclusive Bauru.

Imagem 3. Espaço Mato-Grossense - fatores de ocupação 1930-1970.



Fonte: Mapa adaptado (ABREU, 2001, p.57).

Considerada a importância da ferrovia, podemos definir que após o despertar da brasilidade com o sangue dos heróis da Retirada, o declínio do monopólio cultural paraguaio em terras sul-mato-grossenses foi consumado através do avanço da migração nordestina e a presença militar na construção socioespacial do território.

A ação militar na formação territorial do SMT

Durante a Era Vargas, no tocante à gestão territorial, o principal objetivo era ocupar a porção ocidental do território, ressaltando que o país havia se desenvolvido inicialmente ao

longo do seu litoral. O desenvolvimento austral mato-grossense traz novamente Jardim como baluarte da brasilidade por meio da ação estatal através do Exército.

Neste contexto, em 1933, o então 6º Batalhão de Engenharia se desloca para Nioaque e, em seguida, para Faz Jardim, abrindo novas estradas e ligando Aquidauana à Bela Vista.

Imagem 4. Primeira ponte lançada sobre o Rio Miranda, entre 1934 e 1935.



Fonte: Acervo Histórico da CER-3.

Em 1937, a mesma organização militar, agora com a alcunha de 4º Batalhão de Sapadores, instala sua 1ª Companhia em terras da Fazenda Jardim para dar continuidade à sua missão de construção das estradas que deveria ligar Aquidauana à Bela Vista e Porto Murtinho. Em 1939, o aquartelamento em questão, passou a se chamar 4º Batalhão Rodoviário, tendo sua sede transferida para a Fazenda Jardim.

Imagem 5. Imagem atual da “ponte velha⁵” .



Fonte: www.nossaterranossagentenossahistoriablogspot.com/2012/03/capitulo-31_10.html.

Esse movimento de construção do espaço, proporcionou o surgimento dos patrimônios de Guia Lopes da Laguna e Vila Jardim, originários dos municípios homônimos. Como consequência das crescentes demandas desse esforço pela integração territorial, o 4º Batalhão Rodoviário, transformou-se na CER-3 em março de 1945.

Como relatado até aqui, mais de meio século depois, o Governo Vargas tendo em vista o período instável da Segunda Guerra Mundial e temendo possíveis novas invasões na porção oeste do território nacional, empreende medidas em prol do povoamento, bem como diminuir as tensões e conflitos por terra no Nordeste.

Surge uma nova política de Estado: a chamada “Marcha para o Oeste”. Objetivava incentivar a migração, inicialmente de famílias nordestinas, para projetos de colonização. Então se fez necessária a criação das Comissões de Estradas de Rodagem, através do Decreto-lei nº 7.678, de 26 de junho de 1945:

Art. 1º Ficam feitas as seguintes alterações no anexo 12 do Decreto-lei n. 7.213, de 30 de dezembro de 1944, que orça a receita e fixa a despesa do "Plano de Obras e Equipamentos" para o exercício de 1945:

Consignação I - Obras

02 - Prosseguimento e conclusão de obras iniciadas em exercícios anteriores e sua fiscalização; instalações, aparelhamento e equipamento.

⁵ Em 1937, a 1ª Companhia do Batalhão de Sapadores supervisionou a construção da então moderna ponte de estrutura em arco sobre o Miranda.

01 - Prosseguimento e conclusão de obras iniciadas em exercícios anteriores e sua fiscalização.

10/01 - Passa de 1ª Companhia Rodoviária Independente para Comissão Construtora de Estradas de Rodagem nº 4 - (C. E. R. 4) .

10/02 - Passa de 3ª Companhia Rodoviária Independente para Comissão Construtora de Estradas de Rodagem nº 5 - (C. E. R. 5) .

10/05 - Passa de 4º Batalhão Rodoviário para Comissão Construtora de Estradas de Rodagem n. 3 - (C. E. R. 3) (grifo nosso).

13 - Passa de Comissão Construtora de Estradas de Rodagem nos Estados do Paraná e Santa Catarina para Comissão Construtora de Estradas de Rodagem nº 1 - (C. E. R. 1) .

43 - Passa de Comissão Construtora da Rodovia São Paulo – Cuiabá para Comissão Construtora de Estradas de Rodagem nº 2 - (C. E. R. 2) .

Art. 2º Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 26 de junho de 1945, 124º da Independência e 57º da República.

Sem dúvida essa política de intervenção no território (re) ordenou a produção socioespacial, já que a integração é a ferramenta mais efetiva para a ocupação.

Aproveitando-se do efetivo militar já existente na região, em Jardim foi implantada a CER-3, em 25/02/1945, com a missão de integrar o sul do então Mato Grosso ao restante do país por meio de rodovias. Entre os principais feitos pela comissão na construção da malha rodoviária foram as estradas: BR-262; BR-419; BR-267 (conforme destaca a imagem abaixo). Sua atuação foi dinamizadora do desenvolvimento regional.

Imagem 6. Verso de medalha comemorativa.



Fonte: Arquivo Histórico da CER-3.

Educação militar: ferramenta de construção identitária

Esta política colonizadora proporcionou adensamento populacional, e com ele entra em evidência outro fator importante na questão identitária: a questão educacional. Inicia-se com a implantação do Curso de Alfabetização de Adultos em Jardim (1951), encerrando-se com a estadualização do Educandário pelo Estado de Mato Grosso do Sul (1980), saindo da administração militar.

A participação dos militares na educação pública, um tema que tem estado em voga atualmente, não sendo algo novo, tendo sido regulamentada na década de 1940. Com a Lei do Ensino Militar de 1942, estabeleceu-se o amparo legal para a alfabetização como complemento dos deveres do militar. A partir deste marco legal, abriu-se a possibilidade de cooperação no nível estadual do magistério público.

O loteamento da Vila Jardim foi implantado no ano de 1946, sendo distrito do município de Bela Vista. Em seu memorial descritivo encontrou-se a reserva de uma quadra para a construção de uma escola, demonstrando a preocupação dos militares com a escolarização. No final deste memorial, o chefe da CER-3, autor do mesmo, relata que seu objetivo seria a vila no futuro se tornar uma cidade.

Temos um ponto de inflexão na questão cultural jardinense ocorreu à época da Comissão: inicialmente com o curso noturno de alfabetização em 1951, culminando com a ordem, em pleno governo de Kubitschek, para a construção do Educandário da CER-3, em 1956. Este, recebeu o nome de seu comandante neste período, grande incentivador da alfabetização: Coronel Felício (conforme imagem abaixo). Atendia aos filhos de militares, funcionários civis e seus filhos, além de crianças locais, recebiam aulas dentre outras disciplinas, de Português, noções de civismo e respeito aos símbolos nacionais.

Imagem 7. Fachada do Educandário Coronel Felício.



Fonte: Arquivo Histórico da CER-3.

Existia ainda uma parcela de servidores que ficavam em acampamentos montados ao longo das estradas em profusão pelo evento do rodoviarismo, para os trabalhos de construção ou manutenção das rodovias. A maior parte da força de trabalho permanecia destacada nos acampamentos, montados na beira das estradas ou apoiados em fazendas. Os trabalhadores casados levavam suas famílias e neles construía ranchos.

Eram os seguintes: na estrada Bela Vista – Aquidauana (Km 40, Km 42, Km 63, localidade de Quebra-galho); na estrada para Porto Murtinho -Bocaina; na estrada para Maracaju (localidade de Canindé). Nestes locais também eram mantidos cursos noturnos, que assim como os em funcionamento em Jardim, a aprovação dava a garantia do emprego e uma promoção.

Sendo assim, uma região historicamente e culturalmente ligada ao Paraguai, passa a assumir a brasilidade (identidade brasileira), mesmo que traços culturais paraguaios ainda sejam fortes (hibridismo cultural), aspecto comum em áreas fronteiriças.

Para melhor dimensionarmos a ação cultural castrense através da atividade de ensino, apresentamos um trecho da carta⁶ do General Nelson Felício dos Santos pelo educandário da CER-3, levar seu nome:

Bem sei que generosidade não aceitará o meu protesto quanto à demasia da homenagem a quem apenas pretendeu servir à causa, apaixonante e do mais elevado nacionalismo, que o Exército irradia onde vai se fixando por todo o território do Brasil interior. Não devemos, realmente, duvidar que somente pela educação poderemos saber utilizar nossos recursos e aceitar, sem fazer perigar nossa soberania, aos elementos estrangeiros, em capital e conhecimentos, para construir a sólida grandeza nacional (grifo nosso).

Claramente observamos que o a promoção da educação, por mais que tivesse uma finalidade social, não era um fim em si mesmo. Primeiramente destaca-se a Força Terrestre como uma instituição que leva aos pontos mais longínquos do território o sentimento nacionalista: de pertencer à uma Nação. Aspecto inegável e corroborado por tudo o que foi exposto até aqui.

O ato de educar sempre deve ser respaldado pela ética. É um pressuposto imprescindível, e mesmo na educação ética, isenta, ela não perde seu caráter político. Naturalmente, valores muito caros à caserna são transmitidos durante o processo educativo.

A partir daí, inicia-se a desconstrução de uma identificação com o Paraguai gestada em anos de abandono, esquecimento e desinteresse da Coroa por esta porção territorial. Os autóctones passam a se perceber como brasileiros. Enfim, sentem-se valorizados, importantes, protagonistas da construção de um projeto de Nação, algo muito em evidência durante a Era Vargas.

Logicamente, que a cultura paraguaia não deixou de estar presente até os dias atuais. O que aconteceu foi uma quebra da hegemonia cultural paraguaia na região. Os vizinhos exerciam um “uti possidetis” cultural: apesar do Tratado de Santo Idelfonso (1777) ter consagrado ao Império o direito de possuir esta porção territorial por tê-la ocupado, o Paraguai ainda era para os habitantes da porção meridional matogrossense, sua referência cultural, seu idioma, seu sangue, sua gente, sua Pátria.

A CER-3 fez parte daquilo que podemos chamar de processo civilizador (ELIAS, 1994a, p. 27) e que, numa perspectiva lablacheana, trouxe o “gênero de vida” brasileiro ao sul do Mato Grosso antigo, contribuindo, inclusive para a posterior divisão na década de 70 do século XX: com a expansão da fronteira econômica alcançando o espaço sulmatogrossense, este assume o

⁶ Publicada no Boletim Interno Número 268, da CER-3, folha 1078, de 15 de dezembro de 1963.

papel de mercado complementar à São Paulo, e por consequência, ascende uma nova elite econômica, que passa a rivalizar com a elite cuiabana. Uma decisão política buscou encerrar as contendas entre as oligarquias cuiabana e sulista.

Antes da Comissão, o espaço jardinense não possuía o mínimo de infraestrutura, de povoamento ínfimo, e isolado do restante do país. Além de toda a malha rodoviária, escolas, pontes e diversos outros fixos estabelecidos ao longo do sul do então Mato Grosso, em Jardim, a escola, o trabalho, a padaria, o cinema, o mercado, o entretenimento, etc., tudo funcionava pela ação castrense.

CER-3: agente civilizador

A Comissão possibilitou condições mínimas para uma vida digna aos locais, a partir da CER-3 houve o adensamento populacional de Jardim e região, em função da sua integração por meio das rodovias e o mínimo de qualidade de vida para a população. A identificação desta porção territorial enquanto brasileira é fundada no momento em que se vê ações concretas do Estado Brasileiro (ação civilizadora) em desenvolver esta região por meio das políticas implementadas.

Enquanto o conceito de civilização inclui a função de dar expressão a urna tendência continuamente expansionista de grupos colonizadores, o conceito de Kultur (cultura) reflete a consciência de si mesma de urna

Nação que teve de buscar e constituir incessante e novamente suas fronteiras, tanto no sentido político como espiritual, e repetidas vezes perguntar a si mesma: "Qual é, realmente, nossa identidade?" (ibidem, p.25).

É inegável a insaciedade do apetite expansionista imperial. Se a Fronteira Oeste chegasse até o Oceano Pacífico, não seria considerado absurdo diante do ímpeto lusitano em aumentar seu território. Uma explicação para este comportamento seria a busca por definir a sua identidade. No caso particular do Mato Grosso do Sul, nos dias atuais, até hoje se busca qual seria a sua identidade enquanto Estado, ou mesmo se existe uma identidade que sintetize a hibridez cultural característica deste recorte espacial.

Prosseguindo com a carta, o oficial afirma que somente a partir da educação garantiremos nossa soberania. Tratando-se de uma porção territorial fronteiriça, com fortes laços culturais com o Paraguai, algumas peculiaridades iminentes ao ensino sob a égide militar, indiscutivelmente forjam a identidade brasileira em seus instruendos, tais como: o ensino da

Língua Portuguesa, as noções de civismo e o culto aos símbolos nacionais (Bandeira Nacional, Hino Nacional, o Brasão da República e o Selo Nacional).

A atividade do ensino, além de qualificar a mão-de-obra, constrói todo este ideário na população com a veneração de tudo aquilo que remete à Pátria, à Nação, à ordem, ao progresso, fundamentado no Positivismo tão presente na caserna. Sendo assim, com o povo passando a se reconhecer brasileiro, por consequência passa a enxergar o paraguaio com seu antagonista, e a defender dele o solo pátrio.

A fim de condensar todo o exposto até aqui, a seguir é apresentado documento que explicita significativas perspectivas da atuação da CER-3 no espaço.

O General de Exército Arthur Hesketh Hall, comandante do II Exército, sediado em São Paulo, com o Ofício nº 68-E4 de 31 de dezembro de 1957, remetido ao Ministro da Guerra e ao Diretor de Vias de Transporte, ao relatar as impressões da visita realizada à CER-3, justificou a proposta de reconhecimento do tempo de serviço aos militares que serviam em Jardim como de Serviço Nacional Relevante, com os seguintes termos:

1. Este Comando, na recente visita que realizou à CER-3 em JARDIM, teve oportunidade de constatar a extensa e polimorfa assistência social que essa Comissão presta através do seu Serviço de Assistência e Obras Sociais (S A O S), não somente ao pessoal, mas também às entidades públicas e particulares existentes em toda a extensão abrangida pela rede rodoviária a seu cargo.
2. Embora com instalações mais modestas que as dos Batalhões sediados nos Estados do Sul do país e encarregados do T P S, a CER/3 no setor social cumpre integralmente suas finalidades e se não o faz em maior escala deve-se exclusivamente ao fato da mesma estar situada em uma região deserta e desprovida de recursos. [...]
4. A Obra social e educacional realizada pela CER/3, na cidade de Jardim, com a cooperação dos seus oficiais e respectivas esposas, tem sido de tal relevância que os costumes retrógrados e mesmo amorais, frutos d'uma faixa fronteiriça até então abandonada, estão sensivelmente diminuídos. É uma obra de sã brasilidade que está sendo executada sem alarde, mas com critério e eficiência. [...]
7. Este Comando, considerando o fato dessa Comissão Rodoviária estar situada em zona desprovida de recursos, realizar uma obra social inestimável, recuperando para a comunidade brasileira elementos nacionais absorvidos por culturas estranhas ao nosso meio familiar, em síntese, implantando a civilização e moralizando costumes onde até então só existia banditismo; considerando ainda que as estradas a seu cargo são toda de caráter estratégico, tendo em vista principalmente os altos interesses da Defesa Nacional, julga um dever de justiça sugerir a V Ex a, com a devida vênia, que todos aqueles que serviram e servem na CER/3, tenham o respectivo tempo de serviço ali exercido também considerado como de “Serviço Relevante”, a exemplo do que ocorre nas Unidades encarregadas do TPS. (B. I. nº 28, de 10 de fevereiro de 1958, p. 165 e 166, grifo nosso) (SOUZA, p. 96, 2012).

Este é um depoimento que enfatiza o exposto nesse trabalho, onde é possível destacarmos alguns trechos que sinalizam ideias que merecem destaque.

A “extensa e polimorfa assistência social que essa Comissão presta” mostra que antes de qualquer outro benefício trazido pela CER-3, a questão social é o primeiro impacto e o mais

importante, pois é a partir da sociedade que as atividades humanas são desenvolvidas, e nenhum progresso se justifica sem que haja ganhos sociais.

A “CER/3 no setor social cumpre integralmente suas finalidades e se não o faz em maior escala deve-se exclusivamente ao fato da mesma estar situada em uma região deserta e desprovida de recursos”. Durante muito tempo, a Comissão foi a única presença do Estado na região. Majoritariamente, toda a renda gerada na região estava ligada direta ou indiretamente às obras realizadas.

A ação social e “educacional realizada pela CER/3, na cidade de Jardim, com a cooperação dos seus oficiais e respectivas esposas, tem sido de tal relevância que os costumes retrógrados e mesmo amorais, frutos d’uma faixa fronteiriça até então abandonada, estão sensivelmente diminuídos”. Nesta declaração observa-se um forte viés determinista geográfico, dando a exata noção de como se enxergava o Paraguai, claramente de forma xenófoba.

“É uma obra de sadia brasilidade”. Aqui se verifica a questão da construção identitária brasileira, ressaltando este processo como o componente fundamental para o sucesso da Comissão.

Outro fato destacado é de estar “recuperando para a comunidade brasileira elementos nacionais absorvidos por culturas estranhas ao nosso meio familiar”, trazendo novamente como algo negativo a integração com os paraguaios que vivam na região.

E ratificando a ideia de superioridade brasileira temos a ação da CER-3 “implantando a civilização e moralizando costumes onde até então só existia banditismo”, remetemos à Vidal de La Blache e Norbert Elias, supracitados. O primeiro, pois, traz um tipo de pensamento que baseado na Geografia Francesa da época, justificou a famigerada “partilha da África”, entre 1880 e a Primeira Guerra Mundial (1914). O segundo por entender o processo civilizador como moralizador, já que nesta perspectiva a moral faz parte da cultura, e esta é a consciência de uma Nação.

O processo civilizador tem seu ápice durante o Regime Militar.

O processo "civilizador" visto a partir dos aspectos dos padrões de conduta e de controle de pulsões é a mesma tendência que, se considerada do ponto de vista das relações humanas, aparece como um processo de integração em andamento, um aumento na diferenciação de funções sociais e na interdependência e como a formação de unidades ainda maiores de integração, de cuja evolução e fortuna o indivíduo depende, saiba disso ou não (ELIAS, 1994b, p.79, grifo nosso).

Este conjunto de iniciativas em prol da integração visa viabilizar este ideário de progresso, de alcance deste ideal de civilização que uma país cujo território tão cheio de potencialidades naturais e humanas estaria predestinado a alcançar.

Evidencia-se então, que a nível regional, a Comissão, neste período, constituiu-se enquanto facilitador, fator de integração.

CER-3: fator de integração

Todo o período militar teve como principal modalidade de transporte a rodovia, com algumas poucas reestruturações no setor ferroviário, ampliações e manutenções de pouquíssimas hidrovias e incremento no modo dutoviário. Surgiam novos planos de viação. Seus idealizadores pretendiam interligar todo o território nacional, facilitar a integração intracontinental e acessar, com maior rapidez, os mercados intercontinentais (SILVEIRA, 2003, p.148, grifo nosso).

O Estado empreendeu, durante o Regime Militar, um esforço para democratizar o espaço industrial do país. Muito em função da incapacidade da elite industrial brasileira de empreender este papel.

Objetivou tornar o Brasil uma potência de primeiro mundo, dentro de uma teoria hegemônica para a América Latina. Inserido na bipolarização da Guerra Fria (EUA x URSS) ao lado dos americanos. Tendo o posicionamento geopolítico sofrido pequenas interrupções desde Vargas, convencido a apoiar os Aliados ao receber garantias de financiamento americano para a implantação de indústrias de base: mineração (Companhia Vale do Rio Doce) e siderurgia (Companhia Siderúrgica Nacional - CSN).

A grande preocupação era a integração nacional, fazendo com que áreas ocupadas por nações indígenas, por pequenos posseiros e por garimpeiros que viviam isolados, se integrassem ao Brasil econômico, povoado e, até certo ponto, dinâmico.

A questão da segurança nacional impulsionou para pesados investimentos públicos em setores estratégicos (aço, petróleo, fosfato, potássio, papel, petroquímica, carvão, mineração, titânio, cobre, petroquímica).

A integração (intracontinental) em um país de grandes dimensões é fundamental para a poder explorar ao máximo seu potencial natural e possibilitar o escoamento da produção do interior até o litoral.

Enfim, o esforço pela integração nacional pelo meio de transporte rodoviário foi incessante, onde se buscou conjugar os interesses do mercado externo e interno e a necessidade de garantir a circulação dos bens, serviços, pessoas, capitais, etc.

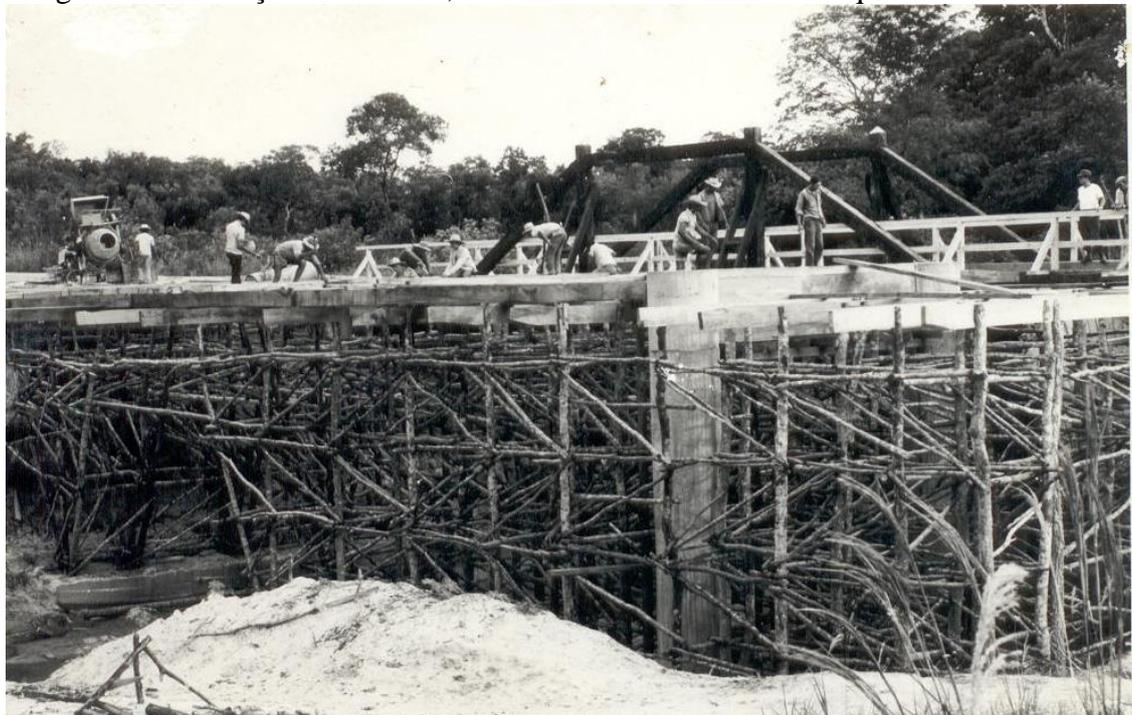
A CER-3 teve de enfrentar um espaço de natureza em grande parte ainda virgem, sendo necessário empreender grande dose de sacrifício para a construção de trechos rodoviários, por exemplo, dentro do solo encharcado do Pantanal, conforme as imagens a seguir.

Imagem 8. Construção da BR-262, em 1973. Trecho Miranda - Aquidauana.



Fonte: Arquivo Histórico da CER-3.

Imagem 9. Construção da BR-262, em 1973. Trecho Miranda - Aquidauana.



Fonte: Arquivo Histórico da CER-3. Fonte: Arquivo Histórico da CER-3.

Neste caso, era necessário desbarrancar elevações próximas para que, após sucessivos aterros, fosse possível elevar o nível da pista acima das águas, além da obtenção da firmeza necessária para a construção da estrada.

Considerações Finais

O papel da CER-3 na construção da identidade sociocultural no município de Jardim-MS é evidente: por aproximadamente quatro décadas esteve à frente da construção de toda infraestrutura que possibilitou o adensamento populacional tão sonhado pelo Governo Brasileiro.

A construção da riquíssima identidade sul-mato-grossense tem sua gênese nos eventos da Guerra da Tríplice Aliança. Sua hibridez cultural característica deve-se tanto à proximidade geográfica, quanto à diáspora paraguaia no pós-guerra, devido à calamidade social então instalada, havendo consideráveis contingentes migrando para o SMT.

Um fenômeno que merece destaque foi a atuação da CML. A empresa contribuiu decisivamente para a atual concentração fundiária. Um dentre tantos exemplos na história do Brasil de apropriação do público pelo privado (patrimonialismo).

Vale ressaltar também as 3 tentativas de integração do sul do então Mato Grosso (NOB; linhas telegráficas; CER-3), que constituíram ações estratégicas do Estado dentro de sua política de gestão territorial, tendo contribuído para que o Mato Grosso do Sul seja na atualidade mercado complementar do Estado de São Paulo.

A ação militar, várias vezes sendo a presença solitária do Estado, contribuiu para a formação do território sul-mato-grossense e a consolidação da fronteira Oeste. A CER-3 enquanto braço estatal consolidou a efetiva ocupação desta porção territorial a partir da sua integração ao restante do país.

Até mesmo nos primórdios da educação no SMT a atuação castrense foi fundamental na erradicação do analfabetismo. Um trabalho silente que contribuiu para a construção da brasilidade (identidade brasileira).

Diante de tudo exposto até aqui, observa-se que a temática apresenta várias possibilidades de pesquisa. Apesar de sua extinção há mais de três décadas, os desdobramentos da atuação de inúmeros homens e mulheres valorosos, anônimos sob o epíteto da CER-3, ainda tem desdobramentos em Jardim e região.

Enfim, após a análise realizada até aqui, evidenciamos que durante o século XX o Estado Brasileiro buscou integrar a porção meridional do Mato Grosso promovendo diversas ações intervencionistas no território. Lançou linhas telegráficas, construiu ferrovias, enfrentou o monopólio da Matte Laranjeira em prol do estabelecimento de colônias agrícolas, etc. Mas teve uma iniciativa que fez algo inédito: pela ação da CER-3, buscou garantir a soberania cultural brasileira na região. Em cada quilômetro de rodovia construído, a Comissão pavimentou a identidade brasileira no sul do então Mato Grosso.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acervo histórico da 4ª Companhia de Engenharia de Combate Mecanizada.

COSTA, Wanderley Messias da. O Estado e as políticas territoriais no Brasil. 11ª ed. São Paulo: Contexto, 2013.

ELIAS, Norbert. O processo civilizador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., vol. 1, 1994a.

ELIAS, Norbert. O processo civilizador. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., vol. 2, 1994b.

MAESTRI, Mario. Paraguai: a República Camponesa – 1810 – 1865. Porto Alegre: FCM Editora, 2014. 160 p. (Coleção Mar del Plata 2).

MIRANDA FILHO, Orlando. O Primeiro Tiro: a ocupação do sul de Mato Grosso na Guerra do Paraguai (1864-1870). Porto Alegre: FCM: Passo Fundo, PPGH UPF, 2014.

QUEIROZ, P.R.C. “Caminhos e fronteiras”: vias de transporte no extremo oeste do Brasil. In: Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil. São Paulo: FEA-USP, 2011.

SILVA, Jovam Vilela da. “Um truste encravado no sul de Mato Grosso (1882 a 1950): a multiface da Empresa Mate Laranjeira”. Coletâneas .do Nosso Tempo, Rondonópolis: UFMT, n. 1, 1997.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, p,454. 2003.

SOUZA, Fernando dos Anjos. Educandário Coronel Felício: a participação militar na educação pública da Fronteira Brasil - Paraguai (1951 - 1980). 2012. 141 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - UFGD, Dourados.

TAUNAY, Alfredo D'Escragnolle Taunay, Visconde de. A retirada da Laguna - episódio da Guerra do Paraguai. Tradução de Salvador de Mendonça. Rio de Janeiro Typographia – Americana. 1874.