
*Algumas considerações sobre a Ferrovia
Noroeste do Brasil: migração e ocupação em
Campo Grande MT/MS (1905-1940)*

*Few considerations about the Railway Noroeste do Brasil: migration
and occupation in Campo Grande MT/MS (1905-1940)*

*Carlos Alexandre Barros Trubiliano**

Resumo: A Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB) nasceu sob o signo da defesa do Estado Nacional e da expansão das relações capitalistas para a fronteira Oeste brasileira. Os trilhos ressignificaram a dinâmica política no sul de Mato Grosso e transformaram o espaço, provocando o aparecimento de cidades e impulsionando o crescimento de outras, como Campo Grande. Pelo trem não chegavam apenas mercadorias, mas idéias, informações e, principalmente, pessoas. Neste artigo, apresentamos alguns dados que ilustram a ocupação territorial do sul de Mato Grosso, mais especificamente de Campo Grande, durante o período de 1905 a 1940, marcado por intensos fluxos migratórios, com vistas a fornecer elementos para discussões/entendimentos sobre a “colcha de retalhos”¹ étnica que forma a região.

Abstract: The railway Noroeste do Brasil (NOB) was born under the sign of defense of the national state and the expansion of capitalist relations for the Brazilian western border. The rails altered the political dynamics in southern Mato Grosso and transformed the space, causing the appearance of cities and stimulated the growth of others, such as Campo Grande. By rail not only arrived merchandise but information, ideas, and especially people. In this article we present some data that illustrate the territorial occupation of southern Mato Grosso, more specifically of Campo Grande, in order to provide elements for discussion/understanding of a “patchwork” ethnic that make up the region.

Palavras-chave: Ferrovia. Migração. Cidades. Fronteiras.

Keyword: Railway. Migration. Cities. Frontiers.

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

1 Considerações iniciais

Após a guerra contra o Paraguai, a fronteira Oeste do Brasil tornou-se uma questão de segurança nacional.² Medidas foram tomadas para ocupar e demarcar os limites do Brasil. A construção das Linhas Telegráficas Estratégicas, de Mato Grosso ao Amazonas, das Ferrovias Noroeste do Brasil (NOB) e Madeira-Mamoré e a instalação de quartéis representaram não apenas instrumentos de modernização e presença do Estado, mas também impulsionaram a expansão de cidades, constituindo uma rede urbana densa e dinâmica que se interligava por estradas, caminhos e, posteriormente, trilhos. A rede de cidades assumiu, então, a função estratégica de defesa da fronteira.

Campo Grande sofreu a ação desses instrumentos de desenvolvimento, tornando-se parte integrante e importante peça na rede urbana da fronteira Oeste. Embora a cidade tenha surgido como pouso de boiadeiros, em 1872, ela cresceu rapidamente, impulsionada pela NOB. Com o trem, chegavam o desenvolvimento e o progresso. A distância de São Paulo se encurtava; a ligação da Estrada de Ferro, via Bauru, viabilizava a importação de mercadorias e possibilitava a chegada de imigrantes que vinham não apenas para trabalhar nas obras, mas para fixar residência e obter emprego. A cidade, que em 1905 – ano em que se inicia a construção da ferrovia – contava com cerca de 2 mil habitantes e, aproximadamente, 200 casas, passou, no final de 1914 (ano da inauguração da ferrovia), a ter 11.800 moradores no perímetro urbano e 345 construções. Em 1920, essa população subiu para 21 mil habitantes, saltando para 40 mil em 1935 e para 49.629 em 1942. (IBGE, 1996, s/p).

A ferrovia foi o catalizador migracional na fronteira Oeste, em especial no sul de Mato Grosso. Contudo, mesmo antes dos trilhos, a ocupação dessa região já contava com pequenos núcleos populacionais que tinham como principal atividade econômica a pecuária, como são os casos de Campo Grande, Miranda e Aquidauana. Essas localidades surgiram como entrepostos de comercialização e passagem de comitivas boiadeiras, mas tiveram acelerado o seu desenvolvimento na velocidade das locomotivas. Ali se formou uma elite pecuarista, constituída *a priori* de migrantes de diversas regiões do País, em especial do norte de Mato Grosso, do Triângulo Mineiro, gaúchos e paulistas. A partir do século XX, motivada pela abertura da navegação platina, pela construção da NOB e com os conflitos na Europa, a economia baseada no gado se ampliou e passou a receber capital internacional, sobretudo platino.

Em meio a essas transformações, Campo Grande se tornou, ainda no primeiro quartel do século XX, o principal centro econômico e político do sul de Mato Grosso, atraindo, além dos migrantes de outras localidades do Brasil, sírios, libaneses, palestinos – tratados, genericamente, como “turcos” –, portugueses, espanhóis, japoneses, italianos e alemães.

O objetivo deste artigo é apresentar dados que ilustram as transformações havidas no sul de Mato Grosso, especificamente em Campo Grande, impulsionadas pela vinda de migrantes para a região via ferrovia.

2 O processo de ocupação de Campo Grande (1872-1940)

Campo Grande nasceu como parada para comitivas boiadeira, mas no início do século XX, impulsionada pela construção da estrada de ferro, ocorreu o aprofundamento das relações capitalistas na região, redefinindo o processo de apropriação de terras.

No sul de Mato Grosso, a mão de obra empregada na construção da linha férrea veio de países vizinhos, principalmente do Paraguai e da Bolívia; de condenados por vadiagem e desocupação – especialmente os enquadrados na Lei Adolfo Gordo – em centros urbanos de cidades como São Paulo e Rio de Janeiro; de imigrantes cooptados diretamente no porto de Santos, e dos próprios índios da região.

Enquanto as obras da NOB se concretizavam, parcela substancial dos empregados na construção permaneceu na região, engrossando as fileiras dos habitantes locais. Oriundos de países vizinhos, do complexo cafeeiro (SP) e de outros estados da Federação, alguns trabalhadores empregavam-se diretamente na companhia, nas subestações ou em outros setores, acreditando que, na zona da ferrovia, encontrariam vida mais promissora, uma vez que o sul de Mato Grosso apresentava-se como a “Terra das Oportunidades”, o que fica exemplificado no conceito “Canaã do Oeste”, por meio do qual, em 1947, José de Mello e Silva se referiu à região, caberia então aos migrantes ocuparem esse imenso “espaço vazio”. (SILVA, 1989).

2.1 Discursos dos “espaços vazios”³ (?) no sul de Mato Grosso

Sobre a origem colonizatória de Campo Grande, existe significativa produção de intelectuais vinculados ao Instituto Histórico e Geográfico

de Mato Grosso do Sul. A exemplo de Acyr Vaz Guimarães e Hildebrando Campestrini, Eurípedes Barsanulfo Pereira, tataraneto de José Antônio Pereira (fundador oficial da cidade), afirma em seu livro *História da fundação de Campo Grande*:

Fica evidente, a par dos escritos destes eminentes historiadores, que estes sítios da então Província de Mato Grosso, ao tempo da chegada de José Antônio Pereira, **era solo de ninguém, área devoluta e sem habitantes**. Constituída de excelentes terras para o cultivo e vastas campinas para a criação, guardou as suas potencialidades para serem feridas, à hora aprazada, pelas mãos daquele mineiro idealista, e transformadas em leiras fecundas, que acabaram brindando seus primeiros cultivadores, com produções de ótima qualidade. (BARSANULFO, 2001, p. 21, grifo nosso).

Ao descrever o território como “terra de ninguém”, Eurípedes B. Pereira busca localizar e ressaltar o papel dos *pioneiros*, reforçando, portanto, a ideia de que Campo Grande era um imenso *espaço vazio*, inabitado. Essa construção discursiva tem como objetivo legitimar a posse da terra pelos chamados *pioneiros*, por meio da ideia de uma ocupação do espaço ordeira e sem conflitos. O *pioneirismo* servirá como elemento definidor para identificar os *estabelecidos*, ou seja, os fundadores, os *primeiros cultivadores*, aqueles que transformaram as potencialidades da terra em “produções de ótima qualidade” e os *outsiders*, termo empregado para identificar desde os indígenas subjugados até os que chegaram pelos trilhos da NOB.

A peça central dessa figuração é um equilíbrio instável de poder, com as tensões que lhe são inerentes. Essa é também a precondição decisiva de qualquer estigmatização eficaz de um grupo *outsider* por um grupo estabelecido. Um grupo só pode estigmatizar outro com eficácia quando está bem instalado em posições de poder das quais o grupo estigmatizado é excluído. [...] Afixar o rótulo de “valor humano inferior” a outro grupo é uma das armas usadas pelos grupos superiores nas disputas de poder, como meio de manter sua superioridade social. (ELIAS; SCOTSON, 2000, p. 23-24, grifos dos autores).

Embora os estabelecidos estivessem em Campo Grande há menos de 50 anos, o discurso adotado para depreciar a imagem do outro buscava uma estratificação calcada na hierarquização social. Isso lhes conferia *status* e facilitava o exercício de certo centralismo na propagação de regras, valores, normas e verdades; ou seja, a relação entre grupos *estabelecidos* e *outsiders* buscava definir quem eram os dominantes e os dominados.

No tocante aos *outsiders* indígenas, chamamos a atenção para o “encurrallamento” étnico promovido pela expansão rumo ao Oeste – processo que se intensificou no século XX, devido à construção da ferrovia e das estradas de rodagem, às políticas de colonização da “Marcha para o Oeste” estadonovista, à expansão da bovinocultura e mais recentemente, aos programas estatais de incentivo à instalação de usinas sucroalcooleiras no Pantanal e às plantações de soja no Cone Sul de Mato Grosso do Sul.

A “contingência histórica” levou as etnias sul-mato-grossenses, que antes se encontravam “por todas as partes, desde o extremo sul, onde estavam os cauiúas, até as divisas com as terras de Goiás, onde estavam os caiapós” (GUIMARÃES, 1999, p. 35), ao confinamento nas reservas indígenas – resultantes de um projeto “claro de colonização e civilização” que desconsiderou as especificidades (étnicas, culturais e históricas) dos indígenas e lhes negou “o direito à posse das terras que tradicionalmente ocupavam”. (TROQUEZ, 2006, p. 32).

Já os *outsiders* que chegavam, junto com o progresso, pelos trilhos da ferrovia eram estranhos aos olhos da elite local e tipificados como “paus-rodados”.⁴ Esses novos agentes sociais representados, de um lado, por empreendedores/ investidores, e, de outro, por personagens urbanos, a exemplo de trabalhadores, jogadores, prostitutas, etc. ameaçavam as elites dominantes locais, uma vez que os primeiros poderiam disputar cargos políticos tradicionalmente controlados por elas; os segundos, por se constituírem em membros das chamadas “classes perigosas”,⁵ cabendo às elites o controle e disciplina e dos quais deveriam se diferenciar.

2.2 A Ferrovia Noroeste do Brasil e a reorganização do território

O fato é que a NOB reorganizou o território, abriu “espaços vazios”, desmatou e dizimou tribos indígenas, o que possibilitou o aparecimento de novos núcleos urbanos e promoveu o aprimoramento dos já existentes, possibilitando o estabelecimento de uma rede de cidades na fronteira Oeste. No braço paulista, a Companhia de Terras, Madeiras e

Colonização São Paulo exerceu papel importante na expansão agrícola do oeste do Estado, dando origem a cidades como Birigui, Bilac e Coroados. No sul de Mato Grosso, à beira dos trilhos, surgiram municípios como Três Lagoas, Água Clara, Ribas do Rio Pardo e Terenos; a ferrovia também permitiu o desenvolvimento de cidades, como é o caso de Campo Grande.

A despeito das relações comerciais, há que se destacar que a NOB também teria contribuído para transferência do foco comercial no sul de Mato Grosso de Corumbá para Campo Grande. Explica-se: no século XIX, a bacia platina através do porto de Corumbá era a principal “porta” de abastecimento e escoamento de produtos da região. Com os trilhos Campo Grande foi atrelado aos polos mais dinâmicos do capitalismo do Sudeste brasileiro, atraindo para essa cidade as seguintes comunidades: libanesa, síria, armênia e turca, que se destacariam ao longo do século XX na ampliação do comércio campograndense. (ALVES, 1984).

Ainda no que tange à questão econômica, na medida em que os trilhos eram assentados, o sul de Mato Grosso, em especial Campo Grande, tornava-se o centro econômico do estado:

Although the positive impact of the railroad was slower in coming than expected, by 1920 it had opened up the state to development possibilities that had been unimaginable [...] Economic activity expanded proportionately. Exports of live cattle and cattle products increased and, although there was a slowdown immediately after the war, by the mid-1920s the south unquestionably drove the state economy. (WILCOX, 2013, p. 81-82).⁶

Após a construção da NOB, ocorre um alargamento de mercado: com as zonas pioneiras do oeste paulista, o frete torna-se mais acessível, estimulando o “desenvolvimento, junto aos trilhos, de pequenas indústrias de capitais locais”. (NASCIMENTO, 1992, p. 8).

Simultaneamente ao estímulo dado à cadeia produtiva de carne, registrou-se, também no sul de Mato Grosso, uma notável valorização das terras com a construção da ferrovia. Existem registros desse efeito antes mesmo da conclusão do ramal Porto Esperança-Campo Grande, como observou, em 1910, o então presidente do estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa:

Não me enganei quando há um anno, previ a influencia que exercia a estrada de ferro Noroeste no povoamento e na valorização dessas terras no Sul. Sobem a algumas centenas os pedidos em andamento de aquisição de terras publicas naquella zona, não só das que já eram abusivamente occupadas, como das propriamente devolutas. (COSTA, 1910, p. 11).

A busca por terras devolutas ou não regularizadas também foi registrada por Virgílio Corrêa Filho (1969, p. 601), assinalando que, com a vinda dos trilhos, “capitalistas recém-chegados ou seus prepostos” adquiriram terras e avolumaram as especulações imobiliárias. Exemplo disso pode-se observar em Campo Grande: “Logo que os trilhos da Noroeste transpuseram o soberbo rio Paraná”, houve a elevação dos preços dos lotes, que antes “não passavam de 8-10 contos de reis por légua quadrada”,⁷ e, em 1914, foram comercializados por “30 a 40 contos de reis”; dentro do perímetro urbano, pequenos terrenos destinados à construção de casas eram vendidos por até 5, 6, 7:000\$000”. (ÁLBUM/MT, 1914, p. 411).

Um efeito notável, ocasionado pelas correntes migratórias que vinham pelos trilhos, foi o incremento da produção agrícola na região. Nas palavras do presidente D. Aquino Corrêa, em 1919, “bastou o prolongamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brazil, que hoje atravessa todo o Sul do Estado [...] para que se iniciasse, como é sabido, um movimento de vida e progresso [...]. A lavoura que não produzia o bastante para o consumo, toma agora notável incremento”. Ainda segundo o presidente, a região passou a produzir “canna de assucar, feijão, arroz, milho, fumo, algodão, mandioca, café cação, castanhas, trigo, legumes e fructas”. (CORRÊA, 1919, p. 109). Esse desenvolvimento estava frequentemente associado à chegada dos imigrantes, em especial dos japoneses, cuja vinda também fora estimulada pela ferrovia. Em 1916, o presidente d estado, Caetano Manoel de Faria Albuquerque relatava que,

no município de Campo Grande, especialmente, o desenvolvimento de plantações de milho e feijão se tem accentuado de maneira apreciável. [...] Sabe-se que aquella Villa já é abastecida em gêneros alimentícios (cerais) pelos núcleos de colonos nacionais e japonezes, que se têm formado ao longo da via férrea. (ALBUQUERQUE, 1916, p. 18).

O estabelecimento dos núcleos de japoneses em Campo Grande ocorreu logo após o término da construção dos trilhos, em 1914. Os primeiros migrantes somaram 75 okinawanos,⁸ que chegaram à cidade como operários da NOB. Segundo bibliografia arrolada, todos eram provenientes do Kasato Maru (navio que transportou, em 1908, o primeiro grupo de japoneses para o Brasil) e, ao desembarcarem no porto de Santos, foram recrutados como mão de obra para o término da ferrovia no braço mato-grossense. (SAKURAI, 2008a). Em pouco tempo, o sul de Mato Grosso tornou-se um dos principais pontos de atração da migração japonesa. Segundo Célia Sakurai, entre 1908 e 1920, dos 27.976 migrantes japoneses que aportaram no Brasil, aproximadamente 10 mil se fixaram no sul desse estado, especialmente em Campo Grande. (SAKURAI, 2008b).

No intervalo entre 1914 e 1940, 14 núcleos coloniais japoneses foram fundados na zona rural de Campo Grande, com destaque à produção hortifrutigranjeira. Os locais escolhidos eram lotes próximos de linhas férreas e nas imediações de córregos, como em Prosa, Segredo e Bandeira (Tabela 1).⁹

Tabela 1 – Colônias japonesas em Campo Grande (1914-1940)

Fundação	Colônia	Principal atividade e/ ou produção
1914	Chacrinha	Hortaliças
1917	Mata do Segredo	Café
1918	Bandeira	Hortaliças e criação de porcos
1920	Imbirussu	Hortaliças, banana, criação de porcos
1924	Mata do Prosa	Hortaliças, criação de porcos, bebidas
1925	Cascudo	Hortaliças, criação de porcos
1926	Mata do Ceroula	Café, verduras
1927	Rincão	Café
1929	Buracão	Arroz
1939	Lagoinha	Arroz
1939	Salobra	Arroz, grãos
1940	Córrego da Anta	Café, grãos
1940	Patelinho	Café, grãos
1940	Rochedinho	Café, grãos

Fonte: Nishimoto, 2011.

Segundo Cláudia Regina de Brito (2000), essas colônias tornaram-se, na década de 1920, as principais fornecedoras de verduras e legumes para Campo Grande. A produção desses núcleos possibilitou a popularização do consumo de hortaliças na dieta dos campo-grandenses à época.

O consumo de produtos hortifrutigranjeiros foi praticamente introduzido em Campo Grande pelos japoneses. Anteriormente, esses produtos eram trazidos de outras localidades, chegando com preços altos e já bastante danificados por tratar-se de mercadoria perecível. As verduras produzidas pelos japoneses eram vendidas pelas mulheres que percorriam as ruas em carroças anunciando sua mercadoria. Comercializavam-nas também nas feiras livres aos domingos e quintas-feiras. [...] Além das verduras, foi muito comum também, entre os japoneses, a plantação de cana-de-açúcar para a produção de aguardente. (BRITO, 2000, p. 64-65).

Além dos japoneses, chegaram pelos trilhos da NOB levas de migrantes de outras nacionalidades. No sul de Mato Grosso, a associação entre ferrovia e migração, com vistas à ocupação e ao povoamento de brancos, foi estimulada pelo estado através da adoção de políticas de incentivo à fixação de colonos, por meio da concessão de terras e da formação de núcleos coloniais no entorno de estações ferroviárias – como ocorreu no caso da Colônia Agrícola de Terenos, fundada nas imediações da estação Terenos, distante, aproximadamente, 30km de Campo Grande.

Terenos foi a primeira colônia de povoamento conduzida pelo Estado de Mato Grosso. Para tanto, o governo contratou, pelo Decreto 532, de 28 de outubro de 1920, a “Sociedade Territorial Sul-Brasileira H. Hacker & Cia.”, que seria responsável por organizar o assentamento de colonos numa área de 500 mil hectares de terras devolutas, ao norte da linha férrea (no km 918), no então Distrito de Campo Grande. Nas cláusulas contratuais, ficaria a cargo da empresa colonizadora organizar, demarcar e vender os lotes, que foram dimensionados em 75 hectares cada um. Ainda como parte dos incentivos, o governo isentava de impostos a empresa e os futuros colonos. (MIRANDA, 2001).

Possivelmente, as articulações levaram o governo do Estado de Mato Grosso a escolher a empresa “Sociedade Territorial Sul-Brasileira H.

Hacker & Cia.” para conduzir o empreendimento, devendo a influência política a Percival Farquhar. A H. Hacker & Cia. fez parte do conglomerado econômico de Farquhar, sendo que essa companhia havia organizado núcleos coloniais no sudoeste paranaense e no oeste catarinense, às margens da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, na conflituosa região do Contestado. (RADIN, 2006).

Em 1920, a companhia anunciava, em jornais de Mato Grosso e nos do Sul do Brasil, bem como por meio de folhetos distribuídos nos consulados de países de língua *germânica*, a venda de lotes em Terenos, pelo preço de 25\$000 cada – valor abaixo do praticado no mercado. Como dado comparativo, o relatório do intendente Rosário Congro traz a informação de que, em 1918, os terrenos da zona rural de Campo Grande já eram avaliados a 3\$000 o hectare, ou seja, proporcionalmente, a área do lote vendido pela H. Hacker & Cia., de 75ha, teria seu valor estipulado em 225\$000. (CONGRO, 1919, p. 86).

Mesmo diante de cenário aparentemente favorável, o empreendimento da H. Hacker & Cia. em Terenos fracassou. Em 1924, a companhia havia assentado apenas duas famílias. Em fevereiro do mesmo ano, o governo estadual suspendeu o contrato, transferindo ao Município de Campo Grande a responsabilidade pela administração da Colônia de Terenos. A municipalidade redimensionou os lotes, que diminuíram: de 75ha para áreas entre 20ha e 35ha e que passaram a ser doados. À fixação dos colonos na terra somavam-se incentivos como o fornecimento de madeira e telhas para a construção das casas, ferramentas agrícolas e sementes por um período de dois anos. (COSTA, 2011).

As medidas tomadas pela Intendência surtiram o efeito esperado: em 1926, Terenos já havia se transformado em uma colônia multiétnica. Naquele ano, estavam assentadas 44 famílias de origem alemã, 21 brasileiras, sete búlgaras, cinco húngaras, cinco polonesas, três portuguesas, três espanholas, duas austríacas, duas russas, duas paraguaias, uma síria, uma japonesa e uma lituana. (IBGE, 1958, p. 301).

De fato, a política de doação de terrenos ocorreu em todo o sul de Mato Grosso, mesmo após a chegada da ferrovia e a consequente valorização das terras. Para o pesquisador Gilberto Luiz Alves, no “âmbito da política de terras, a concessão gratuita foi proposta como mecanismo que viabilizaria a atração de trabalhadores sem-terra de outras regiões e estrangeiros”. (ALVES, 1984, p. 46).

Impulsionada pelo crescimento populacional, e como parte da política para assentar os imigrantes e ocupar os “espaços vazios”, em Campo Grande, a gestão do intendente Dr. Arlindo de Andrade Gomes incentivou a criação de outras colônias agrícolas nos Distritos de Jaraguari e Rio Pardo. Para lá foram estimulados a se fixarem, através da doação de terras, pequenos agricultores, em especial, colonos europeus e japoneses egressos das lavouras cafeeiras de São Paulo, que chegaram a Campo Grande empregados na construção da linha férrea da NOB, e que passaram a se dedicar “nas redondezas da cidade, à pequena agricultura, abastecendo diariamente o mercado consumidor”. (CONGRO, 1919, p. 38).

A formação das colônias agrícolas não extinguiu a prática popular de cultivar, em suas propriedades, pomares e pequenas hortas. Contudo, como parte da urbanização e da criação de um “cinturão verde” nos arredores da cidade, cresce o comércio de gêneros alimentícios e a necessidade de se criar um espaço específico para comercializá-los. Desse modo, durante a Intendência do Dr. Arnaldo Estevão de Figueiredo (1924-1926), através do Ato 17, de 4 de abril de 1925, foi criada uma feira livre no pátio do atual Mercado Municipal de Campo Grande. Seu funcionamento às quintas-feiras e aos domingos, das 5h00min às 9h30min, tornou-se “ponto obrigatório da presença de meio Campo Grande [sic]”. (RIBEIRO, 1993, p. 305).

Em suas memórias, Dr. Arnaldo de Figueiredo fornece pistas do esforço do Poder Público para dar estabilidade à feira e aos colonos:

Demos total assistência técnica para a produção, os colonos traziam, nos fins-de-semana, carroças e mais carroças para a cidade com os produtos plantados, a fim de serem comercializados na feira livre, que foi inaugurada em minha administração municipal. A princípio não havia, para ela, lugar certo. Funcionava em ruas, avenidas até que se fixou no lugar do atual Mercado Municipal e o prestimoso Antônio Valente a administrava gratuitamente. (RIBEIRO, 1993, p. 305).

A formação de colônias agrícolas fez parte do esforço político de reorganização do território, estando articulada com o processo de desapropriação de pequenos produtores em áreas próximas do perímetro urbano de Campo Grande. Desse modo, as colônias acomodaram, no entorno da cidade, os desapropriados, assim como parte das levas de migrantes que chegavam pelos trilhos.

Ao que tudo indica, a ferrovia impulsionou políticas de colonização no sul de Mato Grosso, acarretando um processo de dinamização da produção, em especial, pelo incremento das atividades agrícolas e o crescimento populacional. Segundo Robert Wilcox (2013), a população da região saltou de 74 mil habitantes, em 1912, para 130 mil em 1920. Vinte anos mais tarde, em 1940, praticamente dobrou, chegando a 239 mil habitantes.

3.3 Relativizações sobre os efeitos positivos dos trilhos

Existem fontes que relativizam os impactos positivos da ferrovia apresentados até esse ponto do artigo. Em 1926, em mensagem à Assembleia Legislativa, o presidente de Mato Grosso, Mário Corrêa da Costa, questionava: “Nem o suficiente produzimos para nosso consumo, recebendo de fora gêneros de primeira necessidade”. (COSTA, 1926, p. 79-80).

Em 1934, o ex-intendente de Campo Grande, Arlindo de Andrade Gomes, avaliava que, mesmo com as mudanças advindas com a estrada de ferro, o Estado de Mato Grosso não conseguiu organizar sua agricultura, a ponto de não atender às necessidades da população, em virtude da “carência absoluta de braços para a lavoura”. O autor ainda informa que “arroz, feijão e café” eram comprados de São Paulo a “mais de 6.00 contos de réis”. (GOMES, 1934, p. 123-125).

O antropólogo Claude Lévi-Strauss (1981, p. 209), de passagem por Corumbá, em 1935, relatou que a comida disponível era “execrável”, de tal modo que o campo “pobre ou inexplorado não produzia o suficiente para atender às necessidades básicas dos habitantes, atestando: “Tudo custa caríssimo”.

Em relatório administrativo para a ferrovia NOB, publicado em 1941, o funcionário Júlio Cesar Covello (1941, p. 44-45) expôs que mesmo Campo Grande, que já possuía um expressivo número de habitantes e colônias, não foi capaz de organizar a “exploração agrícola”, sendo necessário, para o abastecimento da cidade, “comprar fora os mais primários gêneros para sua manutenção”.

Essas relativizações sobre os efeitos positivos dos trilhos ajudam a vislumbrar a precariedade em que se encontrava o sul de Mato Grosso nas primeiras décadas do século XX. Existem três fatores que podem esclarecer a crise de abastecimento: o primeiro, possivelmente, é que o

crescimento da produção de gêneros alimentícios não tenha acompanhado a evolução demográfica; o segundo fator pode ser o redirecionamento da mão de obra para outras atividades, conforme explica Arlindo de Andrade Gomes (1934, p. 127): “Serviços mais rendosos, melhor compensados, atraem os trabalhadores vindos da Bahia, S. Paulo, Minas, Rio Grande e Paraguai”, que foram se empregando na “construção das cidades, obras públicas federais, cercas e divisões de terras”. Soma-se, ainda, a esse fator, o ciclo da extração diamantífera durante as décadas de 20 e 30 (séc. XX), em que muitos trabalhadores se empregaram na “tarefa esperançosa das minas de diamantes” (GOMES, 1934, p. 139), no vale do Alto Rio Aquidauana, “entre Campo Grande e Aquidauana, [onde] uma fratura mais profunda mostra os penhascos reluzentes da Serra do Maracaju, cujas gargantas já abrigam um garimpo”. (Lévi-Strauss, 1981, p. 209). O terceiro tem relação com o aprofundamento das relações capitalistas na região.

Com os trilhos formavam-se os *Parkings industries* da carne que se ocorreram por meio da aquisição de terras de grandes proprietários, seduzidos pela alta dos preços, bem como por políticas de incentivo adotadas pelo Estado de Mato Grosso, que disponibilizou a venda de grandes glebas de terras devolutas na região sul para a instalação dessas companhias. Segundo Cezar Benevides e Leonzo (1999, p. 25), “com a benevolência das autoridades locais e a aquiescência do governo federal, proliferaram no Estado de Mato Grosso diversos empreendimentos pecuários estrangeiros”. Entre 1910 e 1930, foram adquiridos, somente por companhias estrangeiras ligadas à indústria da pecuária, cerca de “5.463.673 hectares” de terras no sul de Mato Grosso. (BENEVIDES; LEONZO, 1999, p. 25).

Contudo, a instalação dessas empresas enfrentou a resistência dos pequenos posseiros. O registro de propriedade da terra nos órgãos oficiais não era prática entre os pequenos produtores no sul de Mato Grosso; para esses, os encargos com a medição, o cercamento e o registro eram inviáveis economicamente. Soma-se a isso, ainda, uma questão de mentalidade: na cosmovisão desses roceiros, a sua permanência naquela terra, até então “sem dono”, era legítima, uma vez que, por anos, às vezes por gerações, residiram naquele espaço.

Era essa então a realidade das terras em Mato Grosso: terras devolutas disponíveis, à espera de compra; grande número de posseiros ocupando terras, sem condições objetivas de regularizar as posses. No futuro serão estes posseiros os mais vulneráveis à expropriação. (BANDEIRA, 1998, p. 2).

A resistência dos pequenos posseiros gerou um clima de beligerância na região. Exemplo disso foi o litígio envolvendo posseiros e a Companhia britânica *Brasil Land and Cattle Packing Company*, no início da década de 1920. A companhia era uma empresa subsidiária do grupo controlado por Percival Farquhar, o mesmo grupo que, entre 1912 e 1916, se envolveu em conflitos com posseiros na região fronteira entre os Estados do Paraná e de Santa Catarina, no episódio que entrou para a historiografia brasileira como “Guerra do Contestado”.

No sul de Mato Grosso, a *Brasil Land and Cattle Packing Company* adquiriu 200 mil hectares na região de Vacaria, zona rural de Campo Grande. O início do processo de demarcação das terras resultou no aumento das tensões sociais na região. Os posseiros que ali estavam se negaram a deixar a propriedade. Por seu turno, a companhia, através da embaixada da Grã-Bretanha, fez pressão no governo federal, que interveio e desapropriou os posseiros, garantindo a integração de posse àquela Companhia. (CORRÊA, 1997).

Sob a ótica da administração pública, a defesa das grandes companhias justificava-se, politicamente, devido às receitas geradas. Entre 1916 e 1925, com a ampliação do número de empresas ligadas à cadeia produtiva de carne, a exportação do gado em pé triplicou. Em 1916, Mato Grosso registrou a venda de 51.035 cabeças de gado, o que gerou uma receita de 4.082:720\$000 (contos de réis); em 1925, esse número saltou para 152.561 cabeças, resultando em 12.204:880\$000. Contudo, devemos salientar que, por se tratar de empresas de natureza transnacional, fora os impostos debitados, parte significativa desse capital não permaneceu em Mato Grosso.

Outro efeito negativo da desapropriação dos posseiros, em geral pequenos agricultores, foi a crise de abastecimento que Campo Grande sofreu em 1924. Em suas memórias, o intendente Dr. Arnaldo Estevão de Figueiredo (1924-1926) relatou o momento crítico pelo qual a cidade passou: “Numa ocasião houve falta de feijão e arroz. Mandamos comprar em Araçatuba para abastecer a cidade.” (Apud RIBEIRO, 1993, p. 305).

A adoção, pelo estado, de políticas de incentivo às empresas ligadas ao comércio de carnes era um reflexo das mudanças no cenário econômico de Mato Grosso. Desde o início do século XX, registrava-se o crescimento das receitas do eixo-produtor da região sul, que, capitaneado pelo setor pecuário, superou, em 1924, as receitas da Região Norte. Em mensagem dirigida à Assembleia Legislativa, o então presidente do estado, Coronel Pedro Celestino, atribui “a criação do gado bovino a melhor garantia do desenvolvimento econômico de Matto Grosso, dada a excellencia das pastagens nativas que se estendem [sic] dos pantanaes naturalmente adubados, aos campos do planalto”. (COSTA, 1924, p. 73). Como uma máxima da República brasileira, o desenvolvimento econômico ocorreu em detrimento do social.

É fato que a NOB impactou a região, especialmente no que diz respeito ao incremento agrícola e populacional e à alteração no modelo de propriedade territorial. Sustentamos essa afirmativa embasados, entre outras fontes, na contraposição dos Censos de 1920 e 1940.

No período citado, o sul de Mato Grosso registrou crescimento demográfico de, aproximadamente, 47%, enquanto a média nacional não ultrapassou os 10%. Dois pontos marcam as transformações no campo: a evolução da produção de gêneros alimentícios de primeira necessidade – o volume de arroz quase triplicou, saltando de 2.845 toneladas, em 1920, para 7.230 em 1940; a produção de feijão cresceu de 1.353 toneladas, em 1920, para 2.965 em 1940; já a de milho praticamente dobrou, passando de 15.160 toneladas, em 1920, para 28.562 em 1940 – e o crescimento do número de pequenas propriedades rurais (com menos de 100 hectares), ao mesmo tempo em que se registrou a redução do número de latifúndios (patrimônios acima de 10 mil hectares). Entretanto, isso não significou o fim do modelo latifundiário. A pecuária extensiva, praticada em grandes fazendas, permaneceu sendo a principal atividade econômica durante o recorte desta pesquisa. (IBGE, 1950).

Diante desses dados, é possível afirmar que Campo Grande catalisou essas transformações na região. Ao avaliarmos a evolução populacional, a cidade saltou de 21 mil habitantes, em 1920, para 49.629 em 1940, o que correspondeu, à época, a 1/5 da população do sul de Mato Grosso.

3 Considerações finais

Como vimos, pelos trilhos chegaram migrantes de toda sorte para os postos de trabalho, formando, em Campo Grande, uma enorme variedade de grupos de desprivilegiados, para os quais a elite política desenvolveu mecanismos de ordenamento social através de legislações como os Códigos de Posturas de 1905 e 1921.

Mas com os trilhos não vieram apenas populações mais pobres. A ferrovia atraiu muitos investidores, intelectuais e famílias que participaram da administração local. Assim, ao mesmo tempo que o ordenamento social se fez urgente com a expansão do transporte, também é verdadeira a afirmação de que a elite do gado, com a ferrovia, não foi mais o único ator no comando do sul do Estado de Mato Grosso e, portanto, do Município de Campo Grande. A respeito de articulações políticas e mecanismos de controle social serão temas a serem desenvolvidos em futura pesquisa.

Notas

¹ Não há uma origem precisa do objeto artesanal conhecido como *colcha de retalhos*. Segundo Vera Bergerot (2006), provavelmente, foram os romanos que criaram as primeiras sacolas acolchoadas – as chamadas *culcita* – formadas pela junção de fragmentos de tecidos novos ou usados. Tomemos aqui *colcha de retalhos* como uma expressão, no sentido metafórico, sendo uma analogia entre a peça composta por vários pedaços de tecido, de diversas formas e cores, com a composição étnica de um determinado espaço, formado por povos de diversas origens, mas que, ao migrarem e se estabelecerem, passam a compor uma dada paisagem social.

² O território brasileiro configura-se como o quinto maior país do mundo em extensão com, aproximadamente, 8,5 milhões de km², dos quais 16.886km² são de fronteira terrestre. Sua fronteira Oeste faz divisa com quase todos os países da América do Sul, excetuando o Chile e o Equador, o que configura sua posição estratégica nas relações internacionais no continente sul-americano. De acordo com o Censo 2010, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a faixa fronteira Oeste abrange 588 municípios distribuídos em oito estados da Federação: Acre, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia e Santa Catarina, cuja extensão somada totaliza,

aproximadamente, 2 milhões de km², abrigando um contingente populacional estimado em 10 milhões de habitantes. (IBGE, 2011).

³ É possível percebermos a narrativa sobre os “espaços vazios” nos relatos de viagens e de discursos de agentes do estado e/ou do capital, a partir da segunda metade do século XIX. No campo narrativo, esses espaços considerados socialmente vazios, em muitos casos, estavam habitados. Na construção do imaginário do vazio, o ocultamento social desses espaços caracterizava esses habitantes como *indolentes* ou *inaptos ao progresso*. Desse modo, esses espaços esvaziados de suas singularidades, em especial de seus seres humanos, tornavam-se regiões *naturalmente* destinadas a se transformarem em áreas de expansão para relações capitalistas.

⁴ Expressão popular utilizada no Mato Grosso para identificar o imigrante originário de outro estado ou país, geralmente visto com desconfiança pelas elites locais.

⁵ Na passagem do século XIX para o XX, o Brasil registrou crescimento populacional dos nos centros urbanos. Uma consequência dessa transformação espacial foi o acúmulo de pessoas sem ocupação fixa ou “malremuneradas”. Eram ladrões, prostitutas, lavadeiras, capoeiras, costureiras, malandros, desertores do Exército, ambulantes-bicheiros, jogadores, receptadores, pivetes, entre tantos outros, que foram classificados pelas autoridades públicas como

“indesejáveis”, membros das chamadas “classes perigosas”. Tais agentes sociais eram os que mais compareciam nas estatísticas criminais da época, especialmente nas referentes a contravenções do tipo desordem, vadiagem, embriaguez e jogo. Transformados em antípodas do escopo do “homem de bem” ou “homem honesto” idealizado pelo regime republicano, tornava-se necessária a demarcação dos limites que os separavam do trabalhador ordeiro, ou seja, o “cidadão-trabalhador”, símbolo do crescimento e do progresso econômicos da Nação.

⁶ “Embora o impacto positivo da ferrovia fosse mais lento do que se esperava, por volta de 1920, abriram-se no estado possibilidades de desenvolvimento que se imaginava [...]. A atividade econômica se expandiu proporcionalmente”. As exportações de boi vivo e produtos aumentaram e, embora tenha havido uma desaceleração imediatamente após a guerra, em meados da década de 1920, o sul, sem dúvida, conduziu a economia do estado.

⁷ Em média, o lote na zona rural de Campo Grande, em 1914, possuía uma dimensão de 3.600ha ou 36 mil m².

⁸ Okinawano corresponde a quem nasceu na ilha de Okinawa, província mais ao sul do Japão.

⁹ As quatro primeiras colônias: Chacrinha, Mata do Segredo, Bandeira e Imbirussu, foram fundadas por japoneses ex-funcionários da NOB.

Referências

Fontes

ÁLBUM Gráfico de Mato Grosso (EUA do Brasil). Corumbá; Hamburgo: Ayala & Simon, 1914.

ALBUQUERQUE, Caetano Manoel de Faria. *Mensagem dirigida à Assembleia Legislativa, em 15 de maio de 1916*. Cuiabá: Typografia Official, 1916.

CONGRO, Rosário. *O Município de Campo Grande – 1919*. Estado de Mato Grosso: Publicação Official, 1919.

CORRÊA, D. Francisco de Aquino. *Mensagem dirigida à Assembleia Legislativa, em 7 de setembro de 1919*. Cuiabá: Typografia Official, 1919.

COSTA, Pedro Celestino Corrêa. *Mensagem dirigida à Assembleia Legislativa, em maio de 1910*. Cuiabá: Typografia Official, 1910.

_____. *Mensagem dirigida à Assembleia Legislativa em maio de 1924*. Cuiabá: Typografia Official, 1924.

_____. *Mensagem dirigida à Assembleia Legislativa em maio de 1926*. Cuiabá: Typografia Official, 1926.

COVELLO, Júlio César. *Relatório de inspeção e estudo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e das condições econômicas mato-grossenses*. Rio de Janeiro: Nacional, 1941.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Demográfico/2010*. Brasília: IBGE, 2011.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Evolução histórico-demográfica dos municípios de Mato Grosso do Sul, segundo os Censos Demográficos realizados e a contagem*. Rio de Janeiro: IBGE, 1996.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo*

Demográfico – 1920. Rio de Janeiro: IBGE, 1928. v. 4, t. 1 e 2.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Demográfico – 1940*. Rio de Janeiro: IBGE, 1950. v. 2.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Enciclopédia dos Municípios*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. v. 35.

Bibliográficas

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; *Boletim Paulista de Geografia*, n. 61, 1984.

BANDEIRA, Maria de Lourdes. *Relatório antropológico de Furnas do Dionísio*. Brasília: Ministério da Cultura. Fundação Cultural Palmares – Projeto de Mapeamento e Sistematização das Áreas de Comunidades Remanescentes de Quilombo. 1998.

BARSANULFO, Pereira Eurípedes. *História da fundação de Campo Grande*. Mato Grosso do Sul: Edição do Autor, 2001.

BENEVIDES, Cezar Augusto Carneiro; LEONZO, Nanci. *Miranda Estância: ingleses, peões e caçadores no Pantanal mato-grossense*. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas, 1999.

BERGEROT, Vera. *Colcha de retalhos: os bastidores do patrimônio*. 2006. Dissertação (Mestrado em Gestão do Patrimônio Cultural) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2006.

BRITO, Cláudia Regina de. *Escola de japoneses: a construção da etnicidade em Mato Grosso do Sul*. Campo Grande: Ed. da Uniderp, 2000.

- CORRÊA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: INL/MEC, 1969.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. *A fronteira na história regional: o sul de Mato Grosso (1870- 1920)*. 1997. Tese (Doutorado em História) – USP, São Paulo, 1997.
- COSTA, Edgar Aparecido. Terenos – Estado do Mato Grosso do Sul: um produto de múltiplas territorialidades no coração do Cerrado brasileiro. *Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium*, Uberlândia, MG: Ed. da UFU, v. 2, n.1, p. 146-170, jan./jun. 2011
- ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. *Os estabelecidos e os outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2000.
- GOMES, Arlindo de Andrade. *Erros da Federação*. São Paulo: [s.n.], 1934.
- GUIMARÃES, Acyr Vaz. *Mato Grosso do Sul: sua evolução histórica*. Campo Grande: Ed. da UCDB, 1999.
- LÉVI-STRAUSS, C. *Tristes trópicos*. Lisboa: Ed. 70; São Paulo: M. Fontes. 1981
- MIRANDA, Mariza Santos. *Texto e contexto: educação e presença alemã no sul de Mato Grosso – 1920-1934*. 2001. Dissertação (Mestrado em Educação) – UFMS, Campo Grande, 2001.
- NASCIMENTO, Luiz Miguel. *As charqueadas em Mato Grosso: subsídio para um estudo de história econômica*. 1992. Dissertação (Mestrado História) – Unesp, Assis, 1992.
- NISHIMOTO, Miriam Mity. *Herança cultural e trajetórias sociais nas memórias de professoras aposentadas de origem japonesa*. 2011. Dissertação (Mestrado em Educação) – UFMS, Campo Grande, 2011.
- RADIN, José Carlos. *Companhias colonizadoras em Cruzeiro: representações sobre a civilização do sertão*. Florianópolis, SC: Ed. da UFSC, 2006.
- RIBEIRO, Lélia Rita Euterpe de Figueiredo. *O homem e a terra*. Campo Grande: IHGMS, 1993.
- SAKURAI, Célia. *Resistência e integração: 100 anos de imigração japonesa no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008a.
- _____. *Os japoneses*. São Paulo: Contexto, 2008b.
- SILVA, José de Mello e. *Canaã do Oeste (Sul de Mato Grosso)*. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1989.
- TROQUEZ, M. C. C. *Professores índios e transformações socioculturais em um cenário multiétnico: a Reserva Indígena de Dourados (1960-2005)*. 2006. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados, 2006.
- WILCOX, Robert W. *Ranching and Market Access in the Backlands: Mato Grosso, Brazil, ca. 1900-1940s*. *Historia Critica*, Bogotá, n. 51, set./dez. 2013.

