



IMPLANTAÇÃO E TRANSFORMAÇÕES (1947- 1956)

Débora Bethânia Faustino do Nascimento¹;

O estado de Mato Grosso, especialmente por sua condição fronteiriça, foi alvo, ao longo do tempo, de muitos investimentos por parte do governo central brasileiro. Isso ocorreu principalmente com relação aos transportes. Na verdade, segundo Nunes (2011, p. 15), desde as primeiras construções ferroviárias no Brasil houve o estímulo por parte do Estado, buscando-se a articulação e a homogeneização do território brasileiro.

Com relação a Mato Grosso, as primeiras articulações partiram do ano de 1851, quando houve o começo das discussões em torno da necessidade de um meio de transporte mais rápido e eficiente que ligasse Mato Grosso ao litoral do Brasil. A finalidade era evitar o longo caminho fluvial que, pelos rios Paraguai e Paraná, via estuário do Prata, ligava Mato Grosso ao oceano Atlântico, mas chegava a demorar mais de 30 dias. Então, a construção de uma linha ferroviária que adentrasse as regiões “inabitadas” de Mato Grosso foi vista com bons olhos, objetivando-se a articulação entre o Sudeste brasileiro e a região mato-grossense.

Desse contexto originou-se a construção da ferrovia conhecida como Noroeste do Brasil, que veio a ligar o estado de São Paulo com a região sul-mato-grossense (correspondente ao atual estado de Mato Grosso do Sul). A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve sua construção iniciada em 1905 na cidade de Bauru, passando por algumas mudanças em seu traçado nos anos de 1907 e 1908 (Queiroz, 1997, p. 101). Segundo o traçado definitivo, a ferrovia deveria chegar até Corumbá, na fronteira sul-mato-grossense com a Bolívia. Em 1914, foi concluído o trecho principal, ligando Bauru às margens do rio Paraguai, no local chamado Porto Esperança; o trecho restante, até Corumbá, somente foi concluído em meados da década de 1950 (Queiroz, 2004, p. 59).

Na década de 1930, a articulação do então estado de Mato Grosso em relação ao restante do Brasil foi impulsionada pelo movimento denominado *Marcha para Oeste*, organizada no governo de Getúlio Vargas. O objetivo central era integrar o interior do país à

* Universidade Federal da Grande Dourados, graduação em andamento/ História/ Bolsista PET; PIVIC.



Democracias e Ditaduras no Mundo Contemporâneo

XII Encontro da Associação Nacional de História, Seção Mato Grosso do Sul

13 a 16 de outubro de 2014 - UFMS/CPAQ - Aquidauana-MS

economia nacional. Com isso, afirma Silveira (2007, p. 35), “foi necessário a abertura de estradas de rodagem, a ampliação das estradas de ferro (Estrada de Ferro Noroeste) e promover a colonização”.

Um dos objetivos da *Marcha para Oeste*, no sul do antigo Mato Grosso, era a chamada “nacionalização das fronteiras”, pois acreditava-se que na referida região havia uma excessiva presença e influência de pessoas originárias dos países vizinhos, especialmente o Paraguai. Nesse contexto é que foi criada a Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), em 1943, e iniciada a construção do ramal de Ponta Porã, da E. F. NOB, em 1938, ligando a linha tronco da Noroeste às fronteiras com a República do Paraguai (Oliveira, 1999 p. 19; Queiroz, 2004, p. 65).

O ramal de Ponta Porã partiu da estação de Indubrasil (próximo a Campo Grande), passando pela parte oeste do município de Dourados, onde foi construída a estação de Itahum (km 225), inaugurada em 18 de maio de 1949 (Queiroz, 2004, p. 67).

A estação de Itahum desempenhou, durante vários anos, um importante papel nas ligações comerciais do município de Dourados, aí incluída a CAND. As rendas geradas por essa estação chegaram, por exemplo, a ser superiores àquelas arrecadadas pela NOB na estação da cidade de Três Lagoas (Queiroz, 2004, p. 453). Por outro lado, antes mesmo da chegada dos trilhos começou a se formar, em torno do local designado para a estação de Itahum, um novo povoado.

Segundo relatos coletados por Santos (2006), um proprietário de terras na região, chamado Vicente Azambuja, influenciado pelo engenheiro encarregado dos estudos do ramal, decidiu lotear parte de suas terras. Esse loteamento teria começado em meados dos anos 1940, dando origem à colônia denominada *Eldorado*. Mais tarde, com a chegada dos trilhos, essa colônia deu origem a um povoado, formado em torno da estação, dos dois lados dos trilhos, e aos poucos a antiga vila *Eldorado* adotou o mesmo nome dado à estação ferroviária, passando-se a chamar Itahum – que, no idioma guarani, significa *Pedra Preta* (Santos, 2006, p. 12-14). Percebe-se que a ocupação mais intensa de imigrantes nessa região foi devida à “febre” inicial de construção do ramal ferroviário. Haja vista, a quantidade de trabalhadores que consistiam na maioria da mão-de-obra de uma serraria, prestadora de serviços para a E. F. NOB na construção do ramal de Ponta Porã.



Democracias e Ditaduras no Mundo Contemporâneo

XII Encontro da Associação Nacional de História, Seção Mato Grosso do Sul
13 a 16 de outubro de 2014 - UFMS/CPAQ - Aquidauana-MS

Todavia, segundo Santos (2006, p. 16) “o declínio da utilização do ramal em geral, e também da estação de Itahum, ocorreu ao longo da década de 1960, devido à abertura de estradas de rodagem e ao melhoramento das estradas já existentes”. Verifica-se assim que, à medida que a ferrovia foi perdendo sua importância, a população acabava encontrando novos lugares para sobreviver.

De todo modo, o ramal continuou operando nas décadas seguintes. O tráfego de passageiros foi suprimido em 1996, o mesmo ano em que a operação da antiga NOB passou para uma empresa privada, que rebatizou a ferrovia com o nome de Novoeste. Pouco depois, em 2002, a empresa encerrou também o transporte de cargas, desativando portanto, completamente, o ramal de Ponta Porã; assim, o patrimônio da antiga E. F. NOB encontra-se, atualmente, em grande medida sucateado (Queiroz, 2004, p. 28).

Vale notar que a história do antigo ramal de Ponta Porã está ainda muito pouco estudada, tendo sido objeto, até o momento, de apenas dois trabalhos acadêmicos (Santos, 2006, e Torres, 2002). Assim, visando a colaborar para a ampliação do conhecimento sobre essa história, a presente pesquisa possui o intuito de recuperar alguns pontos relevantes na História da esplanada da estação de Itahum (entendendo-se por “esplanada” todo o terreno utilizado pela ferrovia para suas operações).

O objetivo principal é a análise do processo de construção da estação e dos demais edifícios e instalações existentes na esplanada, bem como de suas sequentes transformações, sejam aquelas ocasionadas por novos usos, sejam aquelas decorrentes da simples passagem do tempo, acrescidas do descaso. No momento, a pesquisa deverá limitar-se aos anos de 1947 a 1956, que corresponde ao período para o qual dispomos de documentação, representada pelos relatórios dos diretores da E. F. NOB.

Assim, além de contribuir para uma ampliação de conhecimentos sobre Itahum e o ramal, esta pesquisa poderá possibilitar um futuro processo de tombamento da antiga esplanada dessa estação ferroviária – a qual constituirá, como se sabe, um possível patrimônio histórico do município de Dourado.

MATERIAIS E MÉTODOS



XII Encontro da Associação Nacional de História, Seção Mato Grosso do Sul
13 a 16 de outubro de 2014 - UFMS/CPAQ - Aquidauana-MS

Pretende-se nesta pesquisa utilizar fontes documentais e bibliográficas. A bibliografia esta sendo basicamente composta de livros, artigos de periódicos, teses, dissertações e outros trabalhos acadêmicos. Os levantamentos bibliográficos estão sendo realizados, prioritariamente, na Biblioteca e no Centro de Documentação Regional (CDR) da Faculdade de Ciências Humanas da UFGD.

As fontes documentais se encontram principalmente nos relatórios dos diretores da E. F. NOB, existentes no Centro de Documentação Regional (CDR). Poderão ser também utilizadas obras escritas por memorialistas.

Além disso, serão realizadas algumas visitas em campo na esplanada da antiga Estação Ferroviária de Itahum, localizada no referido distrito. Por ocasião dessas visitas, serão também coletadas informações orais. Neste caso, deverão ser observados os procedimentos recomendados por Albert (2004).

Na consideração das construções, em sua condição de patrimônio histórico, estão sendo observadas as indicações constantes em Arantes (1984), Funari & Pelegrini (2006) e Priori (2009).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A construção ferroviária no Brasil manteve um caráter estratégico em seus espaços. Pallamin (2001, p. 04), nos adverte sobre o caráter integrador que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil iria desempenhar a partir da ligação com o estado do então, Mato Grosso. Assim, a ligação entre São Paulo e a uma porção do estado de Mato Grosso, objetivava uma questão fortemente de cunho político-econômico, e que acabou colaborando para mudanças nos espaços em que a E. F NOB construiu as suas instalações.

Até mesmo os pronunciamentos do então presidente, Vargas, colocavam-se de uma maneira explícita, as suas objetivações com a construção da E. F NOB no sul de Mato Grosso. Destacando-se as novas relações do processo produtivo e, ainda mais fortemente, a questão da proteção estratégica das áreas de fronteira.

Porém, essas articulações datam de períodos remotos, como o Plano Geral de Viação, onde já se falavam dos possíveis investimentos da linha ferroviária em artérias, como a



XII Encontro da Associação Nacional de História, Seção Mato Grosso do Sul
13 a 16 de outubro de 2014 - UFMS/CPAQ - Aquidauana-MS

República do Paraguai (Pallamin, 2001, p. 49). Além disso, os estudos do engenheiro Emílio Schnoor, que já em 1903 havia demonstrado a necessidade de um traçado para os lados de Mato Grosso (Pallamin, 2001, p. 67). Assim, a construção da E. F. NOB foi a grande medida, ancoradas no estado de Mato Grosso e teve o seu traçado modificado e um de seus ramais, implantado no distrito que hoje conhecemos como Itahum.

No entanto, as sua implantação esboçou uma característica desenvolvimentista para os espaços denominados “vazios” e colaborou para que houvesse transformações onde as suas esplanadas se constituíram. Segundo Oliveira (1999, p. 157), “a ampliação da NOB com a construção do ramal de Ponta Porã, foi parte integrante do projeto colonizador do Estado Novo em Mato Grosso”.

A implantação do ramal de Ponta Porã e o desenvolver do movimento *Marcha para oeste*, influenciou algumas mudanças na região da Grande Dourados. Assim, falam-se na valorização das terras, constantes ligações entre o estado de São Paulo e Mato Grosso, a partir da ligação ferroviária, entre outros (Betoni, 2002, p.22).

Até mesmo as obras de memorialistas da região da Grande Dourados, destacam-se alguns aspectos relevantes e dignos de análise quanto ao papel desempenhado pelo ramal de Ponta Porã, construído pela Noroeste no antigo Mato Grosso. Assim, por exemplo, o livro “*Canaã do Oeste: o sul de Mato Grosso*”, escrito por José de Melo e Silva, escrito no ano de 2004, aponta a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, como sinônimo de civilização para as regiões “desertas”, como Mato Grosso (Betoni, 2002, p. 40).

Algumas relações ainda podem ser direcionadas para a visão de civilização europeia de mundo, representações ocidentais, entre outros, que acabaram se disseminando para várias regiões do Brasil. Influenciando assim, as próprias representações de moradores, viajantes e imigrantes sobre os espaços do país.

Nesse sentido, constitui-se como fundamental a notabilidade da visão estabelecida sobre algumas regiões do Brasil. Por vezes, a instalação de projetos e investimentos de caráter desenvolvimentista, estiveram vistos como fundamentais para “salvar” algumas regiões, já que Mato Grosso era visto por alguns, como um estado que tendia a selvageria e assim, repleto de povos “atrasados”. Assim, o verdadeiro progresso era sinônimo de algo que viria externamente, através das grandes construções e investimentos estrangeiros.



No entanto, é fundamental notarmos que a construção do ramal de Ponta Porã e outros projetos ligados ao Estado, estiveram relacionados com mudanças em nossa região. Porém, o papel desempenhado por elas estiveram caracterizadas como parciais e com o passar do tempo, perderam as suas forças na região.

CONCLUSÕES

A referida pesquisa está em processo de desenvolvimento e ainda não se encontra concluída. Porém, algumas considerações estão sendo percebidas sobre a temática e constata-se que ainda pouco se sabe e se dá importância para as construções que ainda restam na estação ferroviária de Itahum.

Assim, constatamos nesse período inicial, que a construção da esplanada de Itahum foi influenciada por alguns planos estratégicos da parte do Estado brasileiro, principalmente do movimento *Marcha para oeste* (Oliveira, 1999, p. 19). No entanto, apesar de muitos de seus planos iniciais manterem relações com o desenvolvimento da região do antigo sul de Mato Grosso, constata-se que hoje, nos resta das antigas estações ferroviárias se encontram em um total estágio de desvinculação de se ter uma importância enquanto um patrimônio histórico do município de Dourados, por exemplo.

No que diz respeito às construções materiais feitas pela E. F NOB, na esplanada de Itahum, as constatações ainda se encontram em um estágio de estudo e investigação quanto as suas transformações, causadas pelo tempo e pelos possíveis descasos.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Obras citadas:

ALBERTI, Verena [2004]. *Manual de História Oral*. 2. ed. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2004.

ARANTES, Antonio Augusto (org.) [1984]. *Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio histórico*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1984.

BETONI, Walteir [2002]. *Dourados: entre a memória e a história*. 2002. 101 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. [2006] *Patrimônio histórico e cultural*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006 (Coleção Passo a Passo, 66).

NUNES, Ivanil [2001]. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: QUEIROZ, Paulo R. Cimó; GOULART FILHO, Alcides. *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011. p. 11-37.



XII Encontro da Associação Nacional de História, Seção Mato Grosso do Sul
13 a 16 de outubro de 2014 - UFMS/CPAQ - Aquidauana-MS

OLIVEIRA, Benícia Couto de [1999]. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. 1999. 255 f. Dissertação (Mestrado em História) – FCL/UNESP, Assis.

PALLAMIN, Vera Lúcia Pinheiro de Freitas. *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil: uma empresa na frente pioneira (1904-1918)*. 2001. 132 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – UNESP, Araraquara.

PRIORI, Ângelo (org.) [2009] *História, memória e patrimônio*. Maringá: EDUEM, 2009.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1997]. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1997. 163p.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004]. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004. 526 p.

SANTOS, Juliana Pereira dos [2006]. *O Município de Dourados e o ramal de Ponta Porã, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1940-1970)*. 2006. 18 p. Monografia (Iniciação Científica) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados.

SILVEIRA, Márcio Rogério [2007]. *Estradas de ferro no Brasil: das primeiras construções às parcerias público-privadas*. Rio de Janeiro: Interciência, 2007.

TORRES, Veridiana Mendes [2002]. *A E. F. Noroeste do Brasil e as transformações econômicas no município de Maracaju (1924-1970)*. 2002. 35 f. Monografia (Iniciação Científica) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Dourados.

Bibliografia levantada:

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, [s.d.]. 222 p.

BIOGRAFIA – Antonio Vicente Azambuja. [Itaum]: Escola Estadual Antônio Vicente Azambuja, [s.d.].

GRESSLER, Lori A.; SWENSSON, Lauro J. [1988]. *Aspectos históricos do povoamento e da colonização do Estado de Mato Grosso do Sul: destaque especial ao Município de Dourados*. Dourados: [s.n.], 1988.



XII Encontro da Associação Nacional de História, Seção Mato Grosso do Sul
13 a 16 de outubro de 2014 - UFMS/CPAQ - Aquidauana-MS
INAGAKI, Edna Mitsue [2002]. *Dourádossu: caminhos e cotidiano dos nikkeis em Dourados* (décadas de 1940, 1950 e 1960). 2002. 164 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.

NEVES, Correia das. *História da estrada de ferro noroeste do Brasil*. Bauru: Ed. Tipografia e livraria do Brasil, 1958. 150 p.

OLIVEIRA, Benícia Couto de (org.) [2013]. *Histórias que (re) contam História: análise do povoamento, colonização e reforma agrária do sul de Mato Grosso do Sul*. Dourados: Ed. UFGD, 2013. 142 p.

ROSSI, Marco [2003]. *Noroeste: ferrovia do MS*. Campo Grande: Ed. Horizonte Verde, 2003. 103 p. il.

ZORZATO, Osvaldo. *Conciliação e identidade: considerações sobre a historiografia de Mato Grosso (1904-1983)*. 1998. 181 f. Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH/USP, São Paulo.

Documentos disponíveis no CDR (Centro de Documentação Regional/ UFGD):

Relatórios apresentados pelos diretores da E. F. Noroeste do Brasil, no período entre 1947 e 1956.

COVELLO, Julio Cesar. *Relatório de inspeção e estudos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e das condições econômicas matogrossenses*. Rio de Janeiro, 1941. 68 p