

Aquidauana: contexto histórico e crescimento urbano atual

Aquidauana: historical context and current urban growth

Aquidauana: contexto histórico y crecimiento urbano actual

Sintya de Santis Ascencio

Professor Mestre, IFMS, Brasil
sintya.ascencio@ifms.edu.br

Rosemary Matias

Professora Doutora, Universidade Anhanguera-Uniderp, Brasil
rosematiasc@gmail.com

Jorge de Souza Pinto

Professor Doutor, UFMS, Brasil
jorge.pinto@ufms.br

Emília Alibio Oppliger

Professora Mestre, Universidade Anhanguera-Uniderp, Brasil
emiliaoppliger@hotmail.com

Ademir Kleber Morbeck de Oliveira

Professor Doutor, Universidade Anhanguera-Uniderp, Brasil
akmorbeckoliveira@gmail.com



RESUMO

A cidade de Aquidauana, localizada na região centro-sudoeste de Mato Grosso do Sul, é um importante polo de integração da capital com a região pantaneira e fronteira com as regiões castelhanas. O objetivo deste estudo é levantar a história do município e sua expansão urbana atual, buscando compreender a dinâmica da cidade ao longo dos anos de 1995, 2005 e 2020. Foi utilizado o Método Histórico de Investigação e a História Oral, focalizando o estudo da sociedade e sua cultura e tradição. Somado a tais procedimentos, encontra-se o uso das geotecnologias na busca por compreender o processo de uso e ocupação da zona urbana e seu entorno, utilizando imagens dos satélites Landsat 5 e Sentinel 2A. Aquidauana é o sétimo maior centro urbano do estado e possui um histórico de transformações ao longo de sua trajetória, abrangendo sua fundação, a instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a abertura de casas comerciais, além da pecuária que acompanhou o município desde sua fundação e continua sendo sua principal atividade econômica.

PALAVRAS-CHAVE: Mato Grosso do Sul. Desenvolvimento urbano. Pecuária pantaneira.

ABSTRACT

The city of Aquidauana, located in the center-southwest region of Mato Grosso do Sul, is an important center for the integration of the capital with the Pantanal region and the border with the Castilian regions. The objective of this study is to survey the history of the municipality and its current urban expansion, seeking to understand the dynamics of the city over the years 1995, 2005 and 2020. The Historical Research Method, also Oral History, focusing on the study of societies, their culture and tradition. In addition to these procedures, there is the use of geotechnologies in the search to understand the process of use and occupation of the city and its surroundings, using images from the Landsat 5 and Sentinel 2A satellites. Aquidauana is the seventh largest urban center in the State and has a history of transformations along its trajectory, covering its foundation, the installation of the Northwest Railway of Brazil, the opening of commercial houses, in addition to livestock that has accompanied the municipality since its foundation and continues to be its main economic activity.

KEYWORDS: Mato Grosso do Sul. Urban development. Pantanal cattle breeding.

RESUMEN

La ciudad de Aquidauana, ubicada en la región centro-suroeste de Mato Grosso do Sul, es un centro importante para la integración de la capital con la región del Pantanal y la frontera con las regiones castellanas. El objetivo de este estudio es estudiar la historia del municipio y su expansión urbana actual, buscando comprender la dinámica de la ciudad durante los años 1995, 2005 y 2020. Se utilizó el método de investigación histórica y la historia oral, centrándose en el estudio de la sociedad y su cultura y tradición. Además de estos procedimientos, existe el uso de geotecnologías en la búsqueda para comprender el proceso de uso y ocupación del área urbana y sus alrededores, utilizando imágenes de los satélites Landsat 5 y Sentinel 2A. Aquidauana es el séptimo centro urbano más grande del estado y tiene una historia de transformaciones a lo largo de su trayectoria, cubriendo su fundación, la instalación del Ferrocarril del Noroeste de Brasil, la apertura de casas comerciales, además del ganado que ha acompañado al municipio desde su fundación y sigue siendo su principal actividad económica.

PALABRAS CLAVE: Mato Grosso do Sul. Desarrollo urbano. Ganado Pantanal.

INTRODUÇÃO

Aquidauana, localizada no estado do Mato Grosso do Sul, foi criada nos primórdios da República Brasileira para que se tornasse o ambiente necessário ao desenvolvimento da pecuária na região, além de servir de apoio aos fazendeiros do Pantanal Sul. No local foi instalado um importante porto fluvial no rio Aquidauana, estratégico na busca por caminhos que levassem o gado produzido na área até as regiões compradoras (NEVES, 1974; LEITE, 2009).

Logo após sua fundação, passou a ganhar espaço no cenário regional devido às diversas casas comerciais que acabaram se instalando no local, servindo de entreposto comercial e agências bancárias, ganhando grande importância no desenvolvimento da cidade (LEITE, 2009).

Outro fator que levou ao crescimento econômico foi a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), com sua estação inaugurada em 1912, ligando Aquidauana ao estado de São Paulo, facilitando o acesso de pessoas e permitindo a entrada de novos produtos. Assim, torna-se um núcleo urbano próspero devido à presença da pecuária e da estrada de ferro, que transforma o município em um centro de transações comerciais, sendo considerada a cidade mais desenvolvida do sul do Mato Grosso do Sul (ROBBA, 1992; LEITE, 2009).

No entanto, com o surgimento das rodovias, agilizando o acesso às demais regiões, a NOB acabou ficando obsoleta na década de 1960, e a cidade passou a depender novamente apenas da pecuária como principal eixo econômico, além do comércio (JÓIA, 2005; LEITE, 2009).

As informações sobre o processo histórico da cidade são dispersas, embora ela tenha desempenhado um importante papel no desenvolvimento do sul do estado. De tal forma, este estudo objetivou entender, além da história, como se deu o processo de ocupação urbano ao longo dos anos de 1995, 2005 e 2015, identificando o uso preponderante do solo na área.

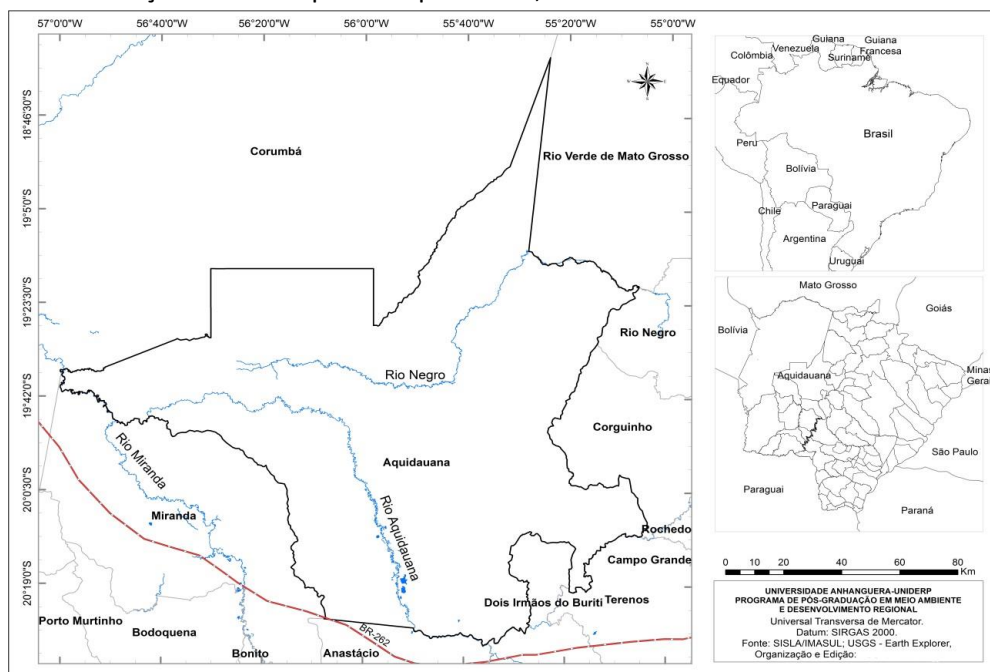
MATERIAL E MÉTODOS

Área de Estudo

A pesquisa foi desenvolvida no município de Aquidauana, situado na serra de Maracaju (altitude de 147 m) e porção centro-sudoeste do estado de Mato Grosso do Sul (20° 28' 16" S; 55° 47' 14" O), com área de 16.958 km² e população estimada de 47.162 habitantes, distante 331 km da capital Campo Grande (IBGE, 2015).

O clima da região é tropical quente, com inverno seco (Aw de Köppen), com temperatura e pluviosidade média anual de aproximadamente 22 °C e 1100 mm, respectivamente, com chuvas concentradas entre novembro e março (CPTEC-INPE, 2014).

Figura 1: Localização do município de Aquidauana, Mato Grosso do Sul.



Metodologia

O Método Histórico de Investigação descrito por Marconi e Lakatos (2003) e a História Oral foram empregados para obter os dados das fontes primárias sobre o histórico da fundação de Aquidauana, o aparecimento das casas comerciais, a chegada da Estrada de Ferro, os fatores econômicos voltados à pecuária, a instalação do 9º Batalhão de Engenharia de Combate Carlos Camisão (9º BECmb), a chegada de imigrantes e o crescimento estrutural da cidade. Os métodos focalizaram o estudo da sociedade, levantando fatos do tempo presente e obtendo uma compreensão do passado (MEIHY, 2005).

Na análise da evolução temporal do uso e ocupação do solo no centro urbano e entorno da sede municipal, observaram-se as seguintes etapas, utilizando os SIG's Spring 5.2.7 e ArcGis 10®: a) Criação de um Banco de Dados Geográfico no SIG ArcGis 10®; b) Tratamentos iniciais; c) Composições das Bandas; d) Exportação para o SIG Spring 5.2.7; e) Criação do BDG no SIG Spring 5.2.7; f) Realce; g) Segmentação; h) Classificação e Mapeamento; i) Exportação para o SIG ArcGis 10®; e, j) Reclassificação das Classes de Uso e Ocupação do solo.

A primeira etapa consiste na criação de um banco de dados com coordenadas, localizando o município para o início do tratamento das imagens. Esses tratamentos, por sua vez, consistem no georreferenciamento das imagens Landsat 5, anos de 1995 e 2005, adquiridas gratuitamente por meio do site do Instituto de Pesquisas Espaciais e imagens do satélite Sentinel 2A do ano de 2020, obtidas gratuitamente no site do Serviço Geológico dos Estados Unidos – USGS.

Posteriormente, inicia-se os tratamentos iniciais, adotando as respectivas cores RGB (R - Red, G - Green e B - Blue) para as bandas 3, 4 e 5 das imagens Landsat 5 e as bandas 2, 3 e 4 para o satélite Sentinel 2A, procedimentos realizados por meio do módulo *Data Management Tools* > *Raster* > *Raster Processing* > *Composite Bands*, no Arcgis 10. Realizado o realce das assinaturas espectrais, ocorre a exportação para o Spring 5.2.7, devido a este *software* realizar uma classificação mais satisfatória para os objetivos propostos.

Com a criação de um banco de dados no Spring 5.2.7, ocorre a segmentação das imagens por meio do módulo Imagem > Segmentação, já com o emprego da metodologia de crescimento de regiões. Ou seja, utiliza uma tonalidade de reflectância para determinada porção da superfície, não apenas para um pixel, com valores de um (1) para similaridade e de quinze (15) para pixels. Com isso, foi possível realizar a classificação e mapeamento das imagens dos anos analisados, por meio do método Histograma, que é um algoritmo de *clustering* de regiões, que tem um método que calcula a diferença entre as assinaturas espectrais das regiões, abstraindo os temas próximos, detalhando e distinguindo possíveis conflitos existentes.

Dessa forma, foi realizada a classificação e determinadas as classes de Lavoura; Área Urbana; Vegetação Florestal; Piscicultura; Pastagem; Solo Exposto; Água; Campo Sujo; e, Área Úmida.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Contexto histórico

Após a Guerra do Paraguai (1864 -1870), diversos soldados e oficiais não retornaram as suas vilas e cidades de origem, com grupos de militares do império se estabelecendo na região, ocupando áreas entre o rio Negro e o rio Aquidauana e transformando-se em fazendeiros. A ocupação atendia aos interesses imperiais ao garantir a posse da região fronteiriça (LEITE, 2009). Porém parte das áreas ocupadas anteriormente pertenciam a diferentes etnias indígenas, como os Terenas, que também lutaram como soldados (Guarda Nacional) na Guerra do Paraguai, além de fornecerem alimentos para as tropas e servirem de guias. Após o termino do conflito, eles foram esquecidos e suas terras ocupadas pelas novas fazendas e os mesmos, agrupados em pequenas áreas, em um processo que persiste até os dias atuais. Esta etnia, composta por índios agricultores, não observou ganhos após a guerra. Apenas mais perdas e o começo de outras batalhas pela sua sobrevivência (VARGAS, 2003). Esta etnia ainda sobrevive em diversos municípios do estado e em Aquidauana, em aldeias conhecidas como Aldeinha, Limão Verde e Taunay/Ipegue, por exemplo.

Mas os registros históricos normalmente não fazem menção a estes fatos, apenas que em 1892, às margens do rio Mbotetey (que na terminologia guarani que dizer rio sinuoso) (atualmente rio Aquidauana) um grupo formado por antigos militares, agora, fazendeiros, como o major Teodoro Rondon e coronéis João d'Almeida Castro, Augusto Mascarenhas, Estevão Alves Corrêa e Manuel Antônio Paes de Barros, além de fazendeiros e moradores da Vila de Miranda, criaram o povoado de Aquidauana (ROBBA, 1992; LEITE, 2009; IBGE, 2019). O local era vinculado a cidade de Miranda, fundada em 1778 através do Presídio Nossa Senhora do Carmo do Rio Mondego,

com o objetivo de defender a região contra os castelhanos (ROBBA, 1992; LEITE, 2009). O termo presídio era utilizado, na época, também para designar uma guarnição militar.

Foram necessários alguns anos para que o povoado se estruturasse e Aquidauana começou a ganhar forma, com suas primeiras casas próximas ao rio, definindo leis com o propósito de trazer ordem, iluminação e obras públicas, propiciando aos moradores condições urbanas adequadas e atraindo mais pessoas para a região, que ajudaram a edificar o centro urbano (ROBBA, 1992). Um dos fatores que levou o povoamento a se desenvolver foi a presença do porto fluvial. Sua instalação na margem esquerda do rio Aquidauana foi de grande importância econômica para a região, pois facilitava a entrada e saída de mercadorias para abastecer tanto o mercado aquidauanense como o de cidades próximas. De acordo com Jóia e Anunciação (2013), o rio era a principal via de acesso à cidade, interligando o local com outras regiões.

É interessante ressaltar que o município de Aquidauana se divide em duas partes, a baixa, localizada na planície de inundação do Pantanal e a alta, inserida na Serra de Maracaju/Piraputanga. O Pantanal é uma extensa área alagável sazonalmente, onde predomina a criação extensiva de gado devido a presença de amplas pastagens nativas. Na região, a pecuária se tornou a principal atividade econômica do homem pantaneiro, que utilizava o boi como meio de transporte, o chamado “carro de boi”. Como diz Ribeiro (1984, p. 24), “Fizeram os bois de sela e os bois de carga. Quase todos vinham montados em bois. É comum ver velhas gravuras do Brasil, tanto na ilha de Marajó como no Pantanal, retratos desses bois” (Figura 2).

Figura 2: Tradicional carro de boi, Aquidauana, Mato Grosso do Sul.



Fonte: Foto cedida pela Prefeitura Municipal de Aquidauana - MS.

Desta maneira, o povoamento se transformou em um importante porto fluvial, também aproveitado pelos fazendeiros da região sul da Província de Mato Grosso, que o utilizavam para transporte de gado que iniciava sua viagem rumo a São Paulo.

Esse povoado devia situar-se num ponto equidistante da cidade de Miranda e do, então, povoado de Campo Grande, de modo que os moradores da região pudessem se comunicar com Miranda pelo rio e com Campo Grande por terra e não ficassem isolados quando chuvas impedissem a ida das carretas para Miranda. No lugar chamado São João da Boa Vista, que atendia a essas exigências, surgiu Aquidauana (NEVES, 1974, p. 1676-1694).

O crescimento da cidade de Aquidauana

A região sul de Mato Grosso sofreu uma forte mudança com o fim da Guerra do Paraguai, que permitiu novamente a navegação do Paraguai e a livre circulação de mercadorias e pessoas na região da Bacia do Prata, fornecendo acesso ao oceano Atlântico. De acordo com Corrêa (1999), facilitou a entrada de comerciantes de várias partes do mundo que tinham interesse em estabelecer morada na região do Pantanal, além da entrada de inúmeros produtos oriundos de diversos lugares e principalmente, o processo de exportação de carne e couro. A região permitia a esses imigrantes iniciarem seus negócios, sem mencionar o fato de existirem imensas áreas a serem ocupadas pela população branca.

O comércio desenvolvido nas águas do rio Paraguai já existia em 1858, época da abertura da navegação pelo rio, o que permitiu que imigrantes que estabelecidos em outras cidades da bacia Platina migrassem para a vila de Corumbá, dedicando-se ao comércio e criando as famosas casas comerciais, uma referência da região. A Guerra do Paraguai interrompeu momentaneamente esse comércio. Mas após o término do conflito, as atividades foram retomadas, transformando Corumbá em um importante porto e principal porta de entrada para a província de Mato Grosso, além de centro financeiro do Estado (ALVES, 2005).

Alves (2005) também descreve que o porto de Corumbá (rio Paraguai) era um importante entreposto comercial, com suas casas comerciais sendo o ponto de ligação do estado com a Europa. Os produtos chegam à cidade e então eram distribuídos para outras regiões, através de rios de menor porte, como o Aquidauana, até chegar aos locais de destino. Esta situação se manteve até a inauguração da estrada de ferro, que levou os centros comerciais a se mudarem para onde estavam os trilhos e as estações do trem, além de transferir a área de desenvolvimento das cidades (ROBBA, 1992), afastando-as das margens dos rios.

Em Aquidauana, também ocorreu o surgimento de uma rede de casas comerciais para atender a população. Segundo as pesquisas de Martins Junior (2009), surgiram na margem esquerda do rio a casa do senhor Vicente Anastácio, construída em 1872, e do senhor José Cândia, fundada em 1905. As casas comerciais representavam uma grande força econômica, pois controlavam os portos e eram responsáveis pelo abastecimento da região, além de agirem como agências bancárias, estabelecendo relação de crédito com os moradores locais (ALVES, 2005).

Apesar da importância do porto fluvial, Aquidauana continuava sendo uma cidade parcialmente isolada, pois uma viagem pelos rios sinuosos da região ou pelas estradas de terra demoravam semanas, encarecendo os produtos e dificultando o desenvolvimento. No período das chuvas, tornava-se quase impossível acessar a cidade por via terrestre, além de tornar a jornada pelos rios, perigosa. Desta maneira, o principal meio de comunicação era o telegrafo. De acordo com Robba (1992), o crescimento inicial do povoado ocorre concomitantemente com a chegada dos meios de comunicação. Quatro anos depois da fundação de Aquidauana, já em 1896, dá-se a chegada de uma agência de correio e a primeira estação telegráfica, instalada pelo major Cândido Mariano da Silva Rondon, integrante da Comissão das Linhas Telegráficas em Mato Grosso, em sua epopeia para ligar diferentes regiões do Brasil.

No início do século XX, o meio de transporte mais rápido eram as empresas ferroviárias, importante por ligarem regiões distantes e diminuíssem os custos do transporte de mercadorias. Além disto, uma estrada de ferro chegando até a fronteira oeste do Brasil seria importante, garantindo sua melhor proteção e facilitando o deslocamento de tropas, quando necessário. Logo, a ligação com esta região do Mato Grosso atendia a essas necessidades estratégicas e econômicas (GHIRARDELLO, 2002).

Por estes motivos começou a ser construída a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que deveria chegar até a cidade de Corumbá, ligando o Centro Oeste com a região Sudeste. Em 1912 a estação foi inaugurada, um prédio com uma pequena plataforma, ligando Aquidauana a regiões mais distantes e facilitando o acesso de pessoas e mercadorias e permitindo o processo de expansão da frente pioneira na região de Mato Grosso, além de levar o gado bovino até São Paulo, o grande centro consumidor, de maneira mais rápida e barata (Jóia, 2003; Queiroz, 2004). Além de fatores relacionados ao crescimento econômico, Pereira (2013) demonstra que, com o término da implantação da ferrovia, a cidade passou a receber vários tipos de profissionais, especialistas em diversas atividades, desde pedreiros até advogados. A situação pós construção da estação, com o avanço na construção civil, com a existência de 200 casas de alvenaria e 45 casas comerciais, demonstrava a força do comércio local após a inauguração da ferrovia.

Assim, o fluxo migratório torna-se um novo fator a moldar a nova sociedade civil. A pesquisa de Robba (1992) indica que ocorreu uma grande influência no desenvolvimento da cidade exercida pelos imigrantes italianos e libaneses, que se dedicaram ao comércio ambulante de tecidos e armarinhos e que abriram suas próprias lojas, preferencialmente na rua Sete de Setembro. A partir de 1904, ocorreu a chegada de imigrantes japoneses e posteriormente, alemães, franceses, espanhóis, nórdicos, portugueses e gregos, formando a atual coletividade.

A construção da ferrovia, que levou a um maior crescimento econômico da região, permitindo o rápido escoamento do gado, além de facilitar a chegada à região dos imigrantes, que vão ajudar a compor a sociedade aquidauanense, também teve outro efeito, que foi a desativação gradual do porto fluvial. Esta situação encerrou um período marcante para a região, além de alterar os principais pontos de comércio, que agora se deslocaram das margens do rio para próximo à estação (Figura 3), com o espaço urbano se constituindo em torno das bacias dos córregos João Dias e Guanandy.

Figura 3: Estação Ferroviária de Aquidauana-MS (NOB).



Fonte: Prefeitura Municipal de Aquidauana.

A NOB foi por décadas o principal motor do desenvolvimento de regiões antes isoladas, facilitando o transporte de mercadorias e pessoas e permitindo seu crescimento. Em Aquidauana não foi diferente, com a história da cidade podendo ser dividida entre antes e depois da ferrovia. Mas no Brasil, mesmos modais de transporte considerados fundamentais em qualquer país do mundo também sofrem com o descaso do governo. Desta maneira, a falta de investimentos levou aos poucos a desativação do transporte de pessoas, encerrado definitivamente em 1996.

A partir de então, a ferrovia passa a transportar principalmente minério de ferro produzido na região de Corumbá. Os outros tipos de mercadorias transportadas, inclusive gado, já não eram mais deslocados pelos trilhos, fator relacionado ao envelhecimento da malha, problemas de logística e posteriormente, ao processo de privatização ocorrido, que feito de uma maneira inadequada, levou ao sucateamento e desestruturação da maior parte da malha ferroviária. Mas mesmo o transporte de minério é feito de maneira irregular, enfrentando uma sequência de acidentes. Ao final, as estações nas cidades foram sendo abandonadas e depredadas.

Vale ressaltar que, nos seus anos dourados, várias pessoas foram beneficiadas pela ferrovia, e não somente seus trabalhadores e o comércio local. A estrada ligava povoados e permitia sua manutenção através do comércio, além de ser considerada um importante meio de transporte para as pessoas da região. Ainda hoje, algumas casas dos antigos ferroviários ou seus descendentes resistem ao desenvolvimento do mercado, mantendo as características de quando foram construídas; mesmo sendo escassas, demonstram o conceito do que foi a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

No processo de instalação de novos povoados, em países colonizados pela Espanha e Portugal, sua fundação era sempre acompanhada da instalação de um centro religioso em uma área central. Inicialmente eram pequenas igrejas, que com o crescimento econômico e populacional da cidade, eram transformadas em igrejas maiores, demonstrando a fé da população. Conforme Jóia (2005), a população da cidade atingiu em 1940 o número de 5.800 habitantes e em 1950, deu um salto para 7.472 habitantes, período em que a atenção das autoridades recai sobre questões de infraestrutura, logo, ruas são pavimentadas (com lajotas de concreto) e novas ruas são abertas.

Desta maneira, na década de 1930 já existia um uma densidade populacional que justificasse a construção de uma igreja de maior porte. Assim, a Igreja Matriz (Figura 4), na entrada da cidade pela Ponte Roldão de Oliveira, conhecida popularmente como Ponte Velha, foi arquitetada a partir da década de 1930. Ao seu lado foram construídas a Casa dos Missionários Redentoristas, a Casa dos Padres e a Escola Paroquial, construídas no contorno da Praça Nossa Senhora da Imaculada Conceição, a santa padroeira da cidade, local onde historicamente foi lavrada a ata de fundação da cidade (PMA, 2013).

Figura 4: Igreja Matriz, em seus anos iniciais de construção, Aquidauana-MS.



Fonte: Prefeitura Municipal de Aquidauana.

Um fator que também interferiu positivamente no crescimento demográfico na década de 1940 foi a construção do 9º Batalhão de Engenharia de Combate, posteriormente renomeado de 9º Batalhão de Engenharia de Combate Carlos Camisão, em homenagem ao coronel Carlos de Moraes Camisão, líder da famosa e triste Retirada da Laguna, durante a Guerra do Paraguai. O batalhão tem uma história de destaque, tendo sido utilizado na Segunda Guerra Mundial, em diversas batalhas. A instalação de um batalhão (entre 500 e 800 militares), além da chegada das famílias de oficiais, levou a uma expansão do número de moradores da cidade, além de modificar parte da dinâmica social da região, através de novos comportamentos sociais.

Neste período também foi inaugurado o Cine Glória, em janeiro de 1941, tendo Décio Corrêa de Oliveira como idealizador. Robba (1992) afirma que era o local onde a sociedade aquidauanense se reunia para assistir às sessões diárias de filmes. Havia, também, o Rádio Bar e a “Pracinha”, localizada em toda a extensão onde hoje se encontram os prédios da Telems e do Banco do Brasil, onde as pessoas se reuniam, principalmente antes e após as sessões do Cine Glória.

Nas décadas entre 1950 a 1970, no período considerado pós-guerra, ocorre uma explosão populacional, chegando a 44.000 habitantes, crescimento verificado tanto na área rural quanto urbana (PEREIRA, 2013). O mesmo autor destaca que a cidade se torna um polo de atração para todos os povoados do entorno, principalmente por oferecer serviços urbanos que só havia em Campo Grande, maior cidade da região sul do estado. Logo, por possuir uma estação ferroviária e, também, já em 1951, por contar com um aeroclube, acaba se tornando uma cidade desenvolvida para os parâmetros da época no estado de Mato Grosso.

O crescimento populacional a partir da década de 1970 está estritamente associado à pavimentação da rodovia BR-262, que facilitou a ligação dos municípios pantaneiros, principalmente Aquidauana e Anastácio, com Campo Grande, que se tornaria a nova capital (JÓIA, 2005). Este fato ocorreu com a divisão do estado de Mato Grosso e a criação de Mato Grosso do Sul em 11 de outubro de 1977, sendo que se cogitava a ideia de Aquidauana ser a capital do novo estado. No entanto, por forças políticas, ocorreu a elevação de Campo Grande a essa condição (PEREIRA, 2013).

Um fato interessante é que no processo de desenvolvimento urbano de Aquidauana, a margem direita do rio Aquidauana, onde a cidade se localiza, começou a se desenvolver rápido que a margem esquerda, também povoada, devido a uma série de fatores econômicos e sociais. No entanto a margem esquerda, também possuindo um grande crescimento populacional, comercial e agropecuário e, se sentindo menos assistida, em termos de infraestruturas públicas, começou a buscar o apoio das autoridades para que medidas fossem tomadas, com vistas ao desenvolvimento local. Não conseguindo demonstrar a urgência desse pedido, resolvem criar o MIME (Movimento Interpartidário da Margem Esquerda), reunindo nomes importantes em torno dessa causa. Depois de várias ações públicas, no dia 08 de maio de 1965, é criado o município de Anastácio na margem esquerda do rio Aquidauana, ocorrendo a criação de duas cidades irmãs, separadas, porém com suas histórias entrelaçadas (VALÉRIO, 2002).

Expansão urbana atual

A cidade de Aquidauana, como todas as cidades que apresentam crescimento populacional, mudam suas formas de ocupação dos espaços, o que muitas vezes acaba levando a uma série de problemas ambientais e sociais. Avaliando-se o período mais recente da história de crescimento da cidade, em relação a área onde se localiza o centro urbano (Figura 5), a maior parte era coberta por pastagens e áreas florestais (1995). As áreas de vegetação nativa, englobando áreas florestais, campos sujos e áreas úmidas totalizavam 46,06% e as antropizadas, área urbana, pastagem e solo exposto, 47,71. Em 2005, as porcentagens são alteradas, com o avanço da área urbana e pastagens ocupando as áreas de vegetação nativa. Como resultado, em

2020 predominam as áreas antropizadas (69,47%) em relação as áreas naturais (27,94%), uma redução de quase 50% (Tabela 1; Figura 5).

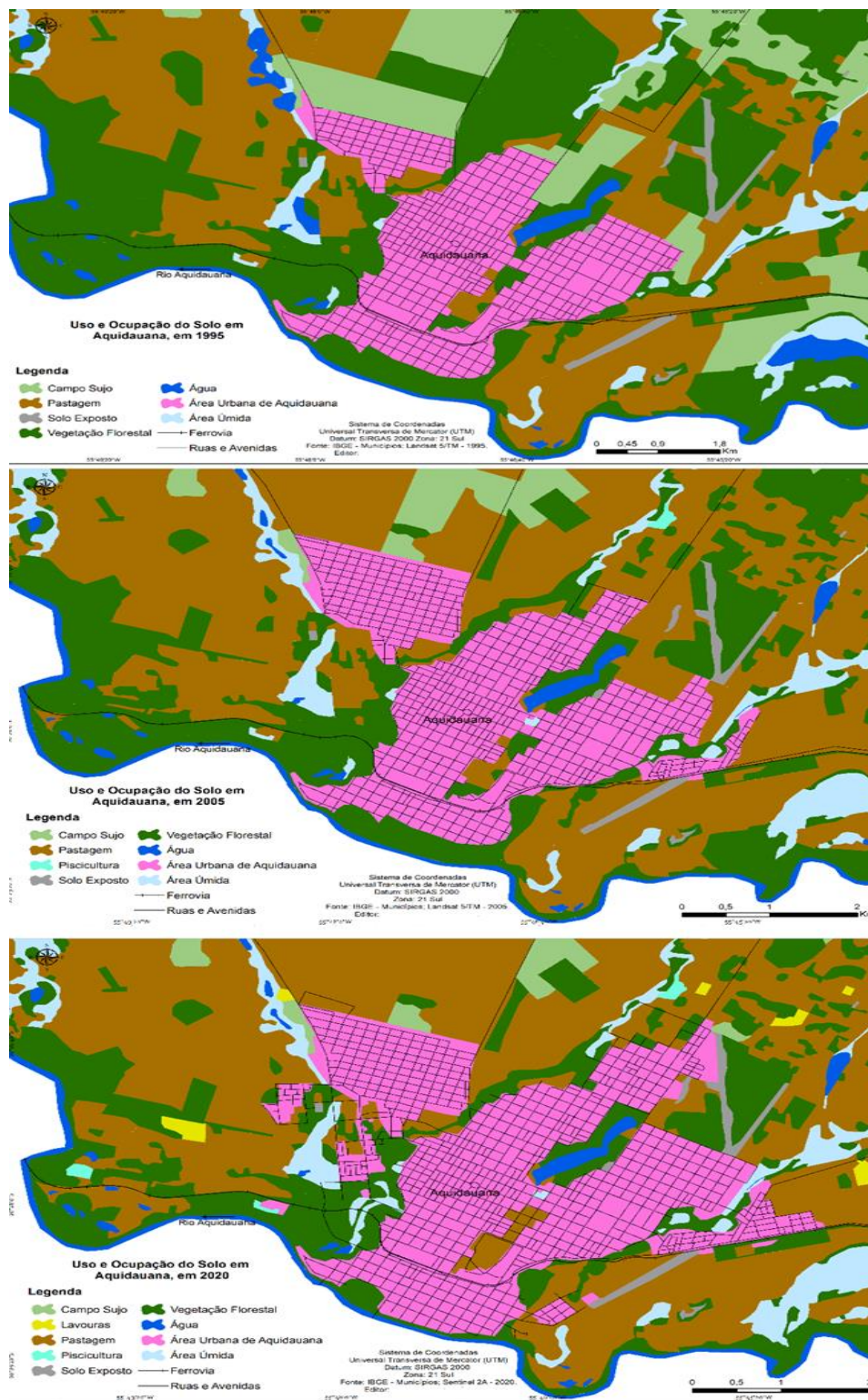
Tabela 1: Análise multitemporal do uso e ocupação do solo em 1995, 2005 e 2020, Aquidauana, Mato Grosso do Sul

| Classes | 1995 | | 2005 | | 2020 | |
|---------------------|--------------------|--------|--------------------|--------|--------------------|--------|
| | (km ²) | (%) | (km ²) | (%) | (km ²) | (%) |
| Lavouras | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,34 | 0,55 |
| Área Urbana | 7,91 | 12,80 | 10,47 | 16,94 | 13,35 | 21,61 |
| Vegetação Florestal | 20,18 | 32,66 | 15,58 | 25,21 | 12,46 | 20,17 |
| Piscicultura | 0,00 | 0,00 | 0,05 | 0,08 | 0,13 | 0,21 |
| Pastagem | 21,07 | 34,10 | 28,16 | 45,57 | 28,60 | 46,29 |
| Solo Exposto | 0,50 | 0,81 | 0,50 | 0,81 | 0,50 | 0,81 |
| Água | 2,26 | 3,66 | 1,60 | 2,59 | 1,61 | 2,61 |
| Campo Sujo | 7,33 | 11,86 | 2,26 | 3,66 | 1,27 | 2,06 |
| Área Úmida | 2,54 | 4,11 | 3,17 | 5,13 | 3,53 | 5,71 |
| Total | 61,79 | 100,00 | 61,79 | 100,00 | 61,79 | 100,00 |

Este é um processo natural para as cidades da região, com o crescimento da malha urbana sobre as áreas naturais. Como consequência, ocorreu um aumento das inundações, fato relacionado à ineficácia do planejamento urbano. Desta maneira, fatores como impermeabilização do solo, a ocupação sem critérios das margens do rio e o sistema de drenagem deficitário, entre outros, aumentam a ocorrência e intensidade das inundações, levando a uma série de perdas econômicas (JOIA e Anunciação, 2013).

Com a análise multitemporal foi possível identificar um avanço, ainda pequeno, no que diz respeito às lavouras, são pequenas áreas de agricultura familiar próximas ao centro urbano de Aquidauana, em áreas que anteriormente eram de pastagens. Estas, por sua vez, se mostram em um constante crescimento, demonstrando que esta atividade continua sendo um dos principais motores econômicos da cidade e região.

Figura 5: Uso e ocupação do solo no centro urbano de Aquidauana e seu entorno, em 1995, 2005 e 2020.





Uma questão preocupante não apenas nessa região de estudo, mas em todo o estado, é a massiva retirada de remanescentes florestais, com os impactos negativos já relatados sobre os recursos hídricos. Jóia e Anunciação (2013) escrevem que a ocupação das áreas das bacias dos córregos Guanandy e João Dias e do rio Aquidauana, retirando a vegetação nativa, aumentam os processos erosivos e assoreamentos dos recursos hídricos. Por isso, em períodos de maior índice pluviométrico, o excedente hídrico inunda regiões não pertencentes ao curso normal do rio e dos córregos, causando uma série de transtornos.

Os dados obtidos em 2020 (Figura 5) demonstram que áreas próximas ao leito do rio foram desmatadas e ocupadas, principalmente por pastagens e áreas urbanizadas. Como consequência, menor infiltração da água e maior escoamento superficial, aumentando os problemas ambientais.

Jóia e Anunciação (2013) escrevem que a ocupação do espaço urbano provoca diversos problemas que refletem no ambiente natural, como as inundações que vêm acontecendo com maior frequência e intensidade. Como já indicado, a retirada da cobertura vegetal nativa e urbanização continuam. Desta maneira, os problemas ambientais tendem a ser agravar, resultado de um processo de urbanização inadequado, o que irá significar prejuízos a todos os envolvidos, o que é confirmado por Mendonça (1995), que escreve que é um erro não levar em consideração a natureza no processo de planejamento urbano, principalmente quando as mudanças climáticas se tornam mais imprevisíveis.

CONCLUSÕES

A cidade de Aquidauana inicialmente surgiu como um importante porto fluvial, escoando a produção de fazendeiros do Pantanal Sul. Neste período, o porto era de significativa importância econômica. O crescimento do povoamento foi seguido pela instalação das casas comerciais, que auxiliaram os moradores e os pecuaristas no processo de ocupação da área urbana, sendo que algumas dessas casas possuíam o papel de agências bancárias. A instalação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil dinamizou as transações comerciais e tornou mais eficaz a entrada de pessoas. Por outro lado, levou ao abandono do porto e o desaparecimento de parte das casas comerciais. Em todo este trajeto, a pecuária sempre foi o principal fator de crescimento da cidade, acompanhando todas suas fases de desenvolvimento e ainda hoje sendo a principal atividade econômica de toda a região.

AGRADECIMENTOS

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de Mestrado e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelas bolsas de Produtividade. Os autores agradecem o apoio financeiro da Universidade.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Gilberto Luiz. **A casa comercial e o capital financeiro em Mato Grosso, 1870-1929**. Campo Grande: UNIDERP, 2005. 117 p.
- CPTEC-INPE. Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos. **Arquivos do Laboratório de Meteorologia e Climatologia vinculados ao CPTEC-INPE**. Campo Grande, 2014.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. **História e fronteira: O sul de Mato Grosso 1870-1920**. Campo Grande: UCDB, 1999. 244 p.
- GHIRARDELLO, Nilson. **À Beira da linha: Formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: UNESP, 2002. 235 p.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Mato Grosso do Sul**. Disponível em <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=50&search=mato-grosso-do-sul>. Acesso em 10 de mar. 2019.
- JÓIA, Paulo Roberto. Ocupação do solo e meio ambiente na cidade de Aquidauana. **Revista Pantaneira**, Ladário, v. 5, n. 5, p. 25-43, 2003.
- JÓIA, Paulo Roberto. Origem e evolução da cidade de Aquidauana. **Revista Pantaneira**, Ladário, v. 7, n. 7, p. 34-49, 2005.
- JÓIA, Paulo Roberto; ANUNCIACÃO, Vicentina Socorro. Inundações urbanas e vulnerabilidade socioespacial na cidade de Aquidauana. **Geografia**, Londrina, v. 22, n. 2, p. 5-23, 2013.
- MARTINS JUNIOR, Carlos. Casa Candia do Município de Anastácio – MS: Uma Reflexão Sobre o Patrimônio Edificado e Documental. In: I ENCONTRO DE ARQUEOLOGIA DE MATO GROSSO DO SUL, 5, 2009, Campo Grande. **Anais ... I Encontro de Arqueologia de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande, 2009. p. 159-177.
- LEITE, Eudes Fernando. **Aquidauana: a baioneta, a toga e a utopia nos entremeios de uma revolução**. Dourados: Editora UFGD, 2009. 105 p.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003. 311 p.
- MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Manual de história oral**. 5. ed. São Paulo: Loyola, 2005. 291 p.
- MENDONÇA, Francisco de Assis. **O clima e o planejamento urbano de cidades de porte médio e pequeno: proposição metodológica para estudo e sua aplicação à cidade de Londrina/PR. 1995**. 360f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.
- NEVES, Joana. Primárias para a história de Aquidauana: a ata de fundação e o primeiro decreto municipal. In: Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, 3, 1973, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: AMPHU, 1974. p. 1676-1694.
- PEREIRA, Francisco Fausto Matto Grosso. **Coronelismo, poder e desenvolvimento em Aquidauana/MS (1945-1965)**. 2013. 162f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco. Campo Grande, 2013.
- PMA. Prefeitura Municipal de Aquidauana. **Confiança e Participação Social**. <<http://www.aquidauana.ms.gov.br/turismo.php>> Acesso em 3 de out. 2017.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX**. Campo Grande: Editora EDUSC/UFMS, 2004. 528 p.
- RIBEIRO, Renato Alves. **Taboco 150 Anos Balaio de Recordações**. Campo Grande: Prol Gráfica Ltda., 1984. 233 p.



ROBBA, Cláudio. **Aquidauana ontem e hoje**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1992. 147 p.

VALÉRIO, Cláudio. **Breve história de Anastácio**. Anastácio: Gráfica e Editora Alvorada, 2002. 135 p.

VARGAS, Vera Lúcia Ferreira. **A construção do Território Terena (1870-1966): uma sociedade entre a imposição e opção**. 2003. 160 p. Dissertação (Mestrado em História) UFMS, Dourados.