

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Geografia
Campus de Aquidauana

**FLUXOS MIGRATÓRIOS E A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL EM
TRÊS LAGOAS-MS**

LUCENY CAMILA DOS SANTOS COSTA

AQUIDAUANA – MS
2007

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

LUCENY CAMILA DOS SANTOS COSTA

FLUXOS MIGRATÓRIOS E A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL EM
TRÊS LAGOAS-MS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação – nível Mestrado em Geografia, Campus de Aquidauana da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, como exigência para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Edima Aranha Silva

AQUIDAUANA – MS
2007

LUCENY CAMILA DOS SANTOS COSTA

FLUXOS MIGRATÓRIOS E A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL EM
TRÊS LAGOAS-MS

Dissertação de Mestrado apresentado à banca examinadora em:

_____ de _____ de 2007 e foi considerado _____

COMISSÃO JULGADORA

Prof^a.Dr^a. Edima Aranha Silva - UFMS
Orientadora

Prof. Dr.Francisco José Avelino da Silva Júnior
Membro da banca - UFMS

Prof^a. Dr^a. Maria Angélica Momenso Garcia
Membro da banca

A meus pais José Zeferino dos Santos e Olga Camila dos Santos.

A meus irmãos Lucinéia Camila dos Santos, Luciene Camila dos Santos e Lucinei Camilo dos Santos.

Em especial, a meu filho José Henrique Salvador dos Santos e a meu esposo Silvano Salvador da Costa, pela compreensão e apoio prestados durante a realização deste, me possibilitou dedicar o suficiente para a concretização desta tão importante e almejada busca pessoal e profissional.

Dedico

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho só foi possível graças à colaboração e apoio de muitas pessoas. Manifesto agradecimentos a todos, porém alguns não deixam de ser especiais:

Primeiramente a Deus pela iluminação Divina e saúde recebida.

A Prof.^a Doutora Edima Aranha Silva pela orientação, carinho, incentivo e atenção dispensados, contribuindo para enriquecer as páginas deste trabalho.

A todos os professores da UFMS pelos importantes esclarecimentos durante as aulas e em especial aos professores do CPTL pelo apoio prestando, alicerçando meu caminhar desde a graduação.

Agradeço a Secretaria de Educação do Estado de São Paulo, Diretoria Regional de Andradina, pelo apoio financeiro oferecido através da bolsa mestrado sem a qual muitos recursos não teriam sido obtidos.

A Diretora da Escola Estadual Coronel Francisco Schimdt, Nilva Aparecida Meretti de Oliveira, que representa a todos os demais colegas de trabalho, pelos quais o respeito e a admiração profissional são recíprocos.

Ao funcionário do IBGE - agência de Três Lagoas/MS - Jesus Garcia de Camargo pela presteza em atender bem e repassar as informações que lhe foram solicitadas.

A família Zaguir pelo bate papo descontraído onde muitas informações eram prestadas.

As empresas que nos atenderam e contribuíram para que os funcionários respondessem ao questionário aplicado e, a todos os trabalhadores que responderam e que sem suas sinceras e valiosas informações este trabalho não teria êxito.

A Sandra Medeiros Bueno pelo incentivo e amizade.

Aos colegas de curso Arlinda Montavão de Oliveira, Maria Aparecida de Souza, Adriana da Costa Romano, Lílian Aparecida Campos Dourado e Fernando Lucas de Souza Jurado que através de palavras e mensagens encorajadoras contribuíram na realização deste trabalho.

Ao Geógrafo Elias de Oliveira Júnior que contribuiu na elaboração e editoração de mapas.

A todos que de uma forma ou de outra contribuíram para a realização deste trabalho prestando informações, esclarecendo dúvidas e dando sugestões tão valiosas.

RESUMO

O presente trabalho consiste em um estudo sobre a ocupação sócio-espacial de Três Lagoas/MS a partir de três momentos distintos: a) Primeiro a partir do processo de povoamento da região e criação do município por meio da chegada de trabalhadores na região de Três Lagoas para a construção dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil por volta dos anos de 1900 com a consolidação do município em 1915; b) Segundo momento de atração populacional se deu com a construção da Usina Hidrelétrica de Júpia, atual “Engenheiro Souza Dias” na década de 1960; c) Terceiro e último momento é o que consiste na atualidade (2007), o qual iniciou na década de 1980 e se aprofundou na década de 1990, com o processo de implantação/implementação de indústrias dos Distritos Industriais I e II.

Todos esses momentos históricos favoreceram a existência de fluxos migratórios em direção a Três Lagoas proporcionando acentuada dinâmica urbana ao município.

Dessa forma, falamos a respeito das primeiras imigrações para o Brasil que se deu devido à campanhas feitas pela Europa e posteriormente no Japão para atrair trabalhadores para as lavouras cafeeiras em decorrência da abolição da escravatura em 1888.

A cafeeicultura era uma atividade agroexportadora muito lucrativa para os agricultores, que se tornaram importante classe aristocrática na época, e, para atender seus interesses a fim de dinamizar o escoamento da produção, o governo iniciou a expansão da malha ferroviária pelo sertão afora, empregando elevado número de trabalhadores de diferentes lugares e propiciando o surgimento de vários núcleos urbanos, dentre os quais, Três Lagoas.

Entretanto, com a crise econômica de 1929 que ocorreu devido a uma superprodução ocasionando a quebra da bolsa de valores de Nova Iorque, o Brasil passou a diversificar a economia, que até então era agrária e começou a incentivar a instalação das primeiras indústrias no Brasil.

São Paulo se consolidou como centro industrial do Brasil, cresceu enquanto cidade e como centro econômico, Rio de Janeiro acompanhou tal crescimento e de cidades se tornaram metrópoles e conseqüentemente deixaram de oferecer aos moradores os mesmos atrativos de antes, como, por exemplo, oferta de extensos terrenos para expansão industrial dentre outros fatores.

Novos arranjos capitalistas foram criados proporcionando um redirecionamento das instalações industriais em direção ao interior do Brasil, privilegiando áreas menos adensadas populacionalmente, porém, com localização estratégica, oferta de mão-de-obra abundante e barata. Assim, as indústrias se instalaram em Três Lagoas/MS a partir da década de 1990.

Palavras-chave: Três Lagoas; Migrações; Espaço urbano; Industrialização.

ABSTRACT

The current work consists in the study of the socio-spatial occupation of Três Lagoas/MS from three different moments: a) First, from the settlement process and the creation of the municipality by the means of the arrival of workers in the region of Três Lagoas in order to build the Noroeste do Brasil Railway, around the year of 1900, with the municipal consolidation in 1915; b) The second population attractive moment occurred with the built of the Jupiá Hydroelectric Power Plant, “Engenheiro Souza Dias” of the present time, in the 60's; c) The third and the last moment occurs nowadays (2007), which started in the 80's and got deeper in the 90's, with the industrialization process in the Industrial District I and II.

All of these history moments favored the existence of migratory flow to Três Lagoas, what supplied accentuated urban dynamic to the municipality.

Like that, we talked have talked about the first immigrations to Brazil that succeeded due to the campaigns made in Europe and later in Japan in order to attract workers to the coffee farmings due to the slavery abolition in 1888.

The coffee growing was a very profitable agro exporter activity to the farmers that became an important aristocrat class that time. Towards attending its interests in order to increase the products flowage, the government started the expansion of the railway snare in the countryside, employing a great number of employees from different places and propitiating the arisement of many urban nucleuses, Três Lagoas in the midst of them.

However, due to the Wall Street Crash of 1929, caused by an overproduction, Brazil diversified the economy, which was agrarian at that time, and started to stimulate the installation of the first industries in Brazil.

The state of São Paulo became the Brazilian industrial center and enlarged. Rio de Janeiro followed this increase. These cities became metropolis and stopped offering those attractive resources to the dwellers, such as ample terrains to industrial expansion and other.

New capitalist arrangements were created and redirectionating the industrial installation to the countryside that is not much populated but that is strategically located and offers a plentiful cheap labour. In this manner, the industries were installed in Três Lagoas/MS from 1900.

Key-words: Três Lagoas, migrations, urban space, industrialization.

SUMÁRIO

RESUMO	
ABSTRACT	
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	
LISTA DE FIGURAS	
LISTA DE TABELAS	
LISTA DE QUADROS	
LISTA DE SIGLAS	
INTRODUÇÃO.....	14
1.1 Apresentação do tema.....	14
1.2 Justificativa e motivação	19
1.3 OBJETIVOS.....	25
1.3.1 Objetivo geral	25
1.3.2 Objetivos específicos.....	25
1.3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	26
1.4 Estrutura do Trabalho	28
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	30
2.1 O migrante e a territorialidade.....	30
2.2 Panorama histórico das políticas governamentais, as (i)migrações e constituição do território brasileiro.....	37
3 LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS, OS FLUXOS MIGRATÓRIOS E A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL URBANA	41
3.1 Três Lagoas e os fluxos migratórios.....	43
3.2 Os primeiros loteamentos urbanos	56
3.3 Da evolução à instabilidade.....	60
3.4 A construção da Usina Hidrelétrica.....	64
4 O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO.....	72
4.1 As primeiras indústrias	72
4.2 Análise dos questionários aplicados aos trabalhadores das indústrias de Três Lagoas/MS	78
4.3 Novas perspectivas de crescimento	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
BIBLIOGRAFIA	95

ANEXOS

Anexo 1) Questionário aplicado aos trabalhadores das indústrias

Anexo 2) Questionário aplicado aos imigrantes

Anexo 3) Pessoas não naturais da Unidade da Federação, segundo os Municípios - Mato Grosso do Sul (1989-1999)

Anexo 4) Planta urbana de Três Lagoas

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1: Local de origem dos trabalhadores das indústrias.....	78
Gráfico 2: Estado civil dos trabalhadores das indústrias.....	83
Gráfico 3: Salário dos trabalhadores das indústrias em relação ao da ocupação anterior.....	85
Foto 1: Passeio na Lagoa Maior no ano de 1939.....	47
Foto 2: Terreno doado por Antônio Trajano do Santos para a construção da igreja Santo Antônio no centro da vila e atual centro comercial da cidade. (A) Igreja Santo Antônio, 1960.	49
Foto 3: Local onde se situou a primeira loja da vila, 1960.....	50
Foto 4: Casas Pernambucanas, rua João Carrato de frente para a praça Senador Ramez Tebet., 1960.	52
Foto 5: Casas Pernambucanas.	53
Foto 6: Mosaico da vista interna do Mercado Municipal.....	55
Foto 7: Mosaico da vista lateral (rua Paranaíba) e frontal (av. Filinto Muller) externa do Mercado Municipal.....	55
Foto 8: Prédio dos Correios da década de 1940 e recente (2007), em frente, o Relógio.	56
Foto 9: Av. Capitão Olinto Mancini (A), 1960 e Avenida Antônio Trajano (B), 1970.	57
Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.	57
Foto 11: Conclusão da ponte ferroviária Francisco de Sá, 1940.....	58
Foto 12: Travessia na NOB, avenida Filinto Muller e Clodoaldo Garcia.....	60
Foto 13: Travessia sobre os trilhos da NOB, rua Duque de Caxias e João Dantas Filgueiras.	60
Foto 14: Vagões da antiga NOB cobertos pelo matagal.....	62
Foto 15: Aspectos das moradias do bairro Santa Luzia.	63
Foto 16: Mosaico da má conservação das ruas do bairro Santa Luzia.....	63
Foto 17: Conj. Habitacional Santa Lourdes I.	91

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização do município de Três Lagoas-MS no Estado de Mato Grosso do Sul..	42
Figura 2 – Planta Urbana de Três Lagoas (três momentos do fluxo migratório).....	71
Figura 3: Mapa digital de localização dos 3 (três) movimentos migratórios em Três Lagoas-MS, 2007.	Erro! Indicador não definido.
Figura 4 – Circulação de força de trabalho e produção.....	82

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Total de trabalhadores e número de empregados por empresa que responderam ao questionário	27
Tabela 2: Idade dos trabalhadores das indústrias.	80
Tabela 3: Tempo de moradia em Três Lagoas (anos)	84

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Brasil - População residente 1940-1996.....	17
Quadro 2: População economicamente ativa, 1920-1940	18
Quadro 3: Relação entre o nº de habitantes e o nº de hotéis.....	58
Quadro 4: Bairros criados de 1915 a 1960	59
Quadro 5: Bairros criados de 1961 a 1990	65
Quadro 6: Conjuntos Habitacionais em Três Lagoas 1980-1991.....	68
Quadro 7: DITL I – Primeiras unidades instaladas, ramo industrial, ano de instalação e empregos gerados	72
Quadro 8: DITL I – Unidades instaladas, ramos industrial, ano de instalação e empregos gerados.....	74
Quadro 09: DITL II - Unidades instaladas, ramo industrial, ano de instalação e empregos gerados.....	74
Quadro 10: Evolução da população de Três Lagoas/MS no período de 1940 – 2007	75
Quadro 11: Salas e capacidade de cursos do SENAI	77
Quadro 12: Previsão de instalação de indústrias em Três Lagoas/MS.....	87
Quadro 13: Escolas municipais de Três Lagoas.....	88
Quadro 14: Escolas Estaduais de Três Lagoas	89
Quadro 15: Bairros criados a partir de 1990.....	90
Quadro 16: Conjuntos Habitacionais em Três Lagoas 1999 – 2007	90

LISTA DE SIGLAS

CE – Companhia de Estrada de Rodagem

DERMAT – Departamento de Estrada de Rodagem de Mato Grosso

DERSUL - Departamento de Estrada de Rodagem de Mato Grosso do Sul

FRIGOTEL – Frigorífico Três Lagoas

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

ISSQN – Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

MA - Maranhão

MG – Minas Gerais

MT – Mato Grosso

MS – Mato Grosso do Sul

NOB – Noroeste do Brasil

PIB – Produto Interno Bruto

SEBRAE – Serviço de Apoio a Pequena Empresa

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

UHE – Usina Hidrelétrica

VCP – Votorantim Celulose e Papel

INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação do tema

O homem inicia sua história como nômade, vivendo sempre em grupos, migrando de um lugar para outro a procura de alimentos para sua subsistência.

Com o domínio da agricultura e no culto aos corpos de entes queridos, o homem se torna sedentário e contribui para que surjam as primeiras aldeias e posteriormente as cidades, conforme nos pondera Beltrão Sposito (1988, p.14): “A aldeia, enquanto aglomerado humano, precede a cidade [...]”.

Através das cidades há toda uma modificação na estrutura organizacional da vida em sociedade, pois na aldeia havia apenas o líder e na cidade a escala de poder torna-se complexa devido ao surgimento do Estado que elabora regras e cobra impostos evidenciando a divisão da sociedade em classes e a divisão social do trabalho. A cidade passa a ser o lócus do poder e da submissão.

No entanto, o sedentarismo do homem e o surgimento das cidades não tirou deste o direito de continuar migrante, procurando sanar suas necessidades materiais e/ou pessoais, mesmo que para isso fosse necessário se submeter aos interesses capitalistas e não diretamente ao que ele realmente desejasse ou lhe fosse melhor, mas sim, ao que lhe proporcionasse melhores ou mesmo alguma condição de sobrevivência.

De acordo com Bega Santos (1997, p.06) “A migração pode ser definida como o movimento da população pelo espaço. Esse movimento relaciona-se às transformações econômicas, sociais e políticas que ocorrem nos diferentes lugares. Por isso, o seu significado e as suas motivações variam tanto no tempo como no espaço.” Tais movimentos podem ter motivos diversos, como eles políticos, econômicos, sociais, étnicos, religiosos; podendo ser espontâneos, quando alguém migra por vontade própria; ou forçados, quando a pessoa é obrigada a migrar para garantir seus direitos enquanto cidadão.

Becker (2006, p.323), ao definir migração diz que: “Sendo um mecanismo de deslocamento populacional, reflete mudanças nas relações entre as pessoas (relações de produção) e entre essas e o seu ambiente físico”.

Portanto, o fenômeno migratório é carregado de significado material e imaterial, capaz de transformar tanto o local de partida quanto o local de chegada do migrante, pois para que

aconteça a migração, vários fatores contribuem para “expulsar” o migrante de seu local de origem, que segundo Becker (2006), são os “fatores de repulsão” e, por outro lado, existem vários fatores que contribuem para atrair os migrantes para o local de chegada, que são os “fatores de atração”. Tais fatores são significativos para o estudo e análise das migrações.

Com o desenvolvimento da sociedade e do modo de produção capitalista e a separação do trabalhador dos seus meios de produção, o indivíduo se viu livre para se mover com maior facilidade pelo espaço e vender sua força de trabalho ao capitalista, que passa a controlar a força do trabalhador, a produção e a venda do produto final.

Ao estudar a migrações populacionais como força de trabalho, Póvoa-Neto (1997), discute o conceito de migração dentro de três abordagens: a **neoclássica**, **histórico-estrutural** e a da **mobilidade do trabalho**. Segundo este autor, a abordagem neoclássica considera:

O migrante como um portador do fator trabalho, a buscar o máximo retorno para seu ‘investimento’ em um dado ponto do espaço [...] Tal imagem se assemelha a uma caricatura da primazia do econômico na análise social. Sucede, porém, que a concepção neoclássica é também portadora de um determinado entendimento do papel do indivíduo. Ele é entendido como movido por escolhas racionais que comparam a área de origem do futuro movimento migratório com as potenciais áreas de destino, a partir de características como nível de urbanização, existência de emprego, remuneração média [...] Não importa, no momento, o quão enganosa possa ser esta avaliação, que corre o risco de culminar em uma escolha equivocada. Interessa sublinhar que, por trás de um modelo que parece enfatizar a liberdade de escolha individual, o que temos é uma concepção de que a única vontade racional é a vontade do mercado. (PÓVOA-NETO, 1997, p.16)

Esta concepção contribui na reflexão de que muitos trabalhadores, ao migrar indo de encontro aos fatores de atração, são induzidos por certa aparência, ou seja, apenas o visível: urbanização, grandes indústrias, ofertas de emprego abundantes e elevada remuneração salarial, sem se darem conta de que estão atendendo aos interesses de grupos empresariais, equivocando sua liberdade de escolha e de satisfação pessoal, pois, ao migrar como força de trabalho, o indivíduo passa a conviver em um novo ambiente, tendo de construir uma nova identidade no local de destino, o que é um facilitador para a ruptura de laços afetivos, entre si e seu local de origem distanciando e desestruturando definitivamente muitas famílias, vez que conseqüentemente haverá a (re)construção dos mesmos elementos no local de destino.

Dessa forma, o migrante não deve ser visto apenas como força de trabalho, mas, como um ser humano que está em busca de condições mais dignas de sobrevivência. Sendo assim, a migração não é apenas o ato de deslocamento pelo espaço que garante prosperidade ao

migrante, mas sim uma escolha de mudança de vida que poderá trazer também frustrações e insucessos, pois a aparência pode ser muito diferente da essência e a busca do sucesso não realizado acaba por destruir sonhos, como acontece, por exemplo, com muitos nordestinos que vão para São Paulo a procura de emprego e se deparam com situações de pobreza e dificuldades pior do que as que tinham em seu local de origem.

A segunda concepção é a **histórico-estrutural**, que aborda migrações mais específicas de ciclos econômicos, podendo ser citado os deslocamentos populacionais em maiores proporções em direção à região norte do Brasil durante o ciclo da borracha, para o sudeste, no ciclo do café e depois o êxodo rural com o processo de industrialização das cidades.

E a terceira abordagem é baseada no conceito de **mobilidade do trabalho** que:

Designa-se com o conceito de mobilidade do trabalho, um processo abrangente, no qual os homens tornam-se crescentemente disponíveis para a utilização compulsória de sua força de trabalho nos moldes capitalistas. O deslocamento no espaço seria, segundo tal perspectiva, apenas uma dimensão daquele processo. O mesmo implicaria, em primeiro lugar, na produção da força de trabalho, momento da aquisição de sua mobilidade por parte do trabalhador, designado por Marx como sendo o da acumulação primitiva; em seguida, na utilização da força de trabalho, momento da submissão do trabalhador às forças de mercado, deslocando-se (espacial e/ou setorialmente) entre os diversos ramos da atividade econômica (Ibid, p.193).

Tais definições nos permitem considerar que a liberdade de escolha do trabalhador não é tão livre, pois, ao se mobilizar pelo espaço a procura de emprego, ele não está satisfazendo a si mesmo, mas sim aos interesses do grande capital que cria atrativos para a classe trabalhadora. Para o capitalista, oferecer ao trabalhador carteira registrada, salário fixo mensal, cesta básica e plano de saúde são ofertas irrecusáveis por qualquer pessoa que esteja a procura de emprego, deixando de ser considerados para o indivíduo que espera viver com dignidade aspectos importantes ao seu bem estar físico, mental e social como, por exemplo, o turno, a jornada e as condições de trabalho.

No entanto, o fenômeno migratório não deve ser visto apenas como fator trabalho e oferta de mão-de-obra, os migrantes possuem uma complexidade variável, são pessoas que se diferenciam em seus ideais, suas formações social, econômica e intelectual, mas, que procuram transformar o seu cotidiano ao mudar de cidade, região ou país. Essa mudança é justificada por diversos fatores como, por exemplo, a busca da proximidade de seus familiares, local de trabalho, local de estudos, serviços médicos e hospitalares ou ainda por

gostar de um determinado lugar visitado e ali fixam residência visando lazer ou a abertura de um negócio próprio. Reforçando tal debate nos recorreremos a Haesbaert (2006a, p. 246):

Em segundo lugar, migrante é uma categoria muito complexa e, no seu extremo, podemos dizer que há tantos tipos de migrantes quanto de indivíduos ou grupos sociais envolvidos nos processos migratórios. Com isto, falar genericamente em migração pode mesmo tornar-se temerário – somos sempre obrigados a qualificá-la. [...] Além disto, há migrações ditas “econômicas” vinculadas à mobilidade pelo trabalho, migrações provocadas por questões políticas e outras por questões culturais ou ainda “ambientais”.

Não podemos afirmar que os migrantes são apenas pessoas de baixa renda e que estão à procura de trabalho, mas também pessoas que procuram seu bem estar social, entretanto, neste trabalho daremos ênfase à pessoas que migraram para Três Lagoas/MS com perspectivas de melhorarem suas condições econômicas através das oportunidades de trabalho.

No Brasil, os movimentos migratórios sempre existiram, mobilizações estas decorrentes de oportunidades de emprego nos diversos setores da economia, inicialmente no campo e posteriormente do campo para as cidades com o início do processo de industrialização.

Até por volta de 1960, grande parte da população brasileira residia e trabalhava no campo, devido às características da economia ser baseada na monocultura agroexportadora, assim, as migrações se davam entre áreas rurais, quadro que se modifica com o início do processo de industrialização das cidades e o êxodo rural, invertendo o quadro populacional, conforme pode ser observado no quadro 1:

Quadro 1: Brasil - População residente 1940-1996

Anos	População urbana	População rural
1940	12.880.182	28.356.133
1950	18.782.891	33.161.506
1960	31.303.034	38.767.423
1970	52.084.984	41.054.053
1980	80.436.409	38.566.297
1991	110.990.990	35.834.485
1996	123.076.830	33.993.332

Fonte: IBGE, 1987, 1996, 1997.

Org. Luceny Camila dos Santos Costa, 2007.

Podemos observar no quadro 1, que mesmo com os primeiros passos para o processo de industrialização iniciado na década de 1930, a característica da população brasileira de ser

essencialmente rural se mantém, não acontecendo uma mudança repentina da população do campo em direção às cidades, mas algo lento que foi se efetivando de forma intensa a cada ano, consolidando-se visivelmente a partir da década de 1960, quando a população urbana quase se equipara à rural, aumenta a partir da década de 1970, e ultrapassa a rural a partir da década de 1980 perdurando até os dias atuais (2007).

Corroborar com nossa afirmação Pacheco & Patarra (1997, p. 30-31) ao dizer que: “[...] O advento da industrialização resultou numa violenta diminuição da população agrícola, no aumento da população urbana, assim como da população total”.

Da mesma forma, conforme é abordado por Santos (1998) ao analisar a urbanização brasileira quanto à ocupação e distribuição da população ocupada, podemos observar no quadro 2 que a população era empregada basicamente no setor primário da economia.

Quadro 2: População economicamente ativa, 1920-1940

Setor da economia	1920	1940
Agricultura	6.377	9.732
Indústria	1.264	1.517
Serviços	1.509	3.412
TOTAL	9.150	14.661

Fonte: IBGE, Recenseamentos Gerais. IN: Santos, 1998, p.23.
Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

Nota-se que a agricultura até a década de 1940 era a atividade que mais empregava devido às características da economia agrária exportadora da época. O setor industrial perdia em número de trabalhadores para o setor de serviços que empregava muito mais.

A análise do quadro 2 evidencia a estrutura econômica do Brasil e a importância da atividade agrária, da mesma forma, o quadro 1 caracteriza a população brasileira como essencialmente rural até por volta de 1960.

Tendo hoje (2007) uma população essencialmente urbana, as migrações são direcionadas não somente do campo para as cidades, mas entre cidades, pois os migrantes procuram ofertas de emprego nas indústrias que se expandem pelo espaço urbano. O Estado, por sua vez, como órgão regulador do espaço, cria incentivos para a classe empresarial e elabora discursos desenvolvimentistas para atrair a classe trabalhadora para as novas unidades de implantação do capitalismo industrial.

Até a década de 1990 as indústrias instalavam-se próximas a áreas litorâneas por estas oferecerem suportes necessários para instalação (terrenos, recursos hídricos), produção (a indústria sempre atraiu mão-de-obra migrante, principalmente nordestinos, por viverem em

uma região decadente economicamente desde a mudança do centro econômico do nordeste para o centro-sul), escoamento da produção (foi implantado um complexo sistema portuário, rodoviário e aeroviário ao longo dos anos, iniciado com a implantação e expansão das ferrovias, que facilitava tanto a exportação quanto à importação de mercadorias) e amplo mercado consumidor devido ao elevado contingente populacional.

A partir do fim do século XX e início do século XXI, devido aos novos arranjos espaciais e a um novo (re)ordenamento da economia capitalista, os grupos empresariais começam a se interessar por cidades pequenas e médias, atraídos pela redução de impostos e pelo fato de possuírem vias de acesso para o escoamento da produção, mais espaços vazios, mão-de-obra barata e pouca organização sindical, facilitando a instalação e produção industrial, em vista do quadro caótico que apresenta as áreas metropolitanas, saturadas pela urbanização, poluição, violência, etc. Dessa forma, as indústrias começam a migrar para o interior como local de produção e nas grandes cidades ainda são mantidas a sede da empresa onde se desenvolve mais especificamente a gestão dos negócios.

1.2 Justificativa e motivação

O interesse em estudar este tema parte do pressuposto de que população, indústria e urbanização são complementares entre si, se aproximam, crescem e se desenvolvem, adquirem vida com um cotidiano comum em todos os lugares como os horários de entrada e saída do trabalho, dias de folga, confraternizações, etc., situações que se aprofundam e se enriquecem quando estão presentes estes três elementos.

A indústria e a cidade contribuem para a realização de um duplo processo: a industrialização promove a urbanização e a urbanização promove a industrialização e ambas contribuem para a movimentação populacional pelo espaço geográfico.

Beltrão Sposito (1988, p. 42) corrobora com nossa análise ao dizer que:

As expressões *industrialização* e *urbanização* têm aparecido sempre associadas, como se se tratasse de um duplo processo, ou de um processo com duas facetas. A identidade entre estes dois “fenômenos” é tão forte, que não podemos fugir de sua análise, se queremos refletir sobre a sociedade contemporânea.

A cidade é posterior aos primeiros aglomerados de pessoas em aldeias. E a partir da Revolução Industrial ocorrida na Inglaterra (séc. XVII) há o êxodo rural e o crescimento

destes aglomerados urbanos, porém sem salubridade, sem planejamento, muito adensadas populacional e materialmente. Esse quadro era agravado devido:

A falta de coleta de lixo, de rede de água e esgoto, as ruas estreitas para a circulação, a poluição de toda ordem, moradias apertadas, falta de espaço para o lazer, enfim, insalubridade e feiúra eram problemas urbanos, na medida em que se manifestavam de forma acentuada nas cidades, palco de transformações econômicas, sociais e políticas. (Ibid, p. 58)

Antigas no processo, as indústrias mantêm, mesmo com o passar de muitos anos, características de atrair mão-de-obra e contribuir para a expansão da malha urbana, trazendo consigo também os problemas tão antigos como falta de planejamento urbano e adensamento populacional, a falta de moradias é motivação para a invasão de lotes e do surgimento das primeiras áreas ilegais: as favelas. Certamente a vinda de indústrias não causa apenas atração populacional, causa também problemas de ordem política, econômica e social, pois:

A produção espacial realiza-se de modo a viabilizar o processo de reprodução do capital. A cidade se apresenta como a materialização das condições gerais do processo em sua totalidade. Todavia este é apenas um lado da moeda, o outro refere-se ao trabalhador e ao consumidor de modo geral. Este ponto de vista implica considerarmos a necessidade de se morar, habitar e viver num determinado lugar. (CARLOS, 1994, p.41).

Não há indústria sem trabalhador, por mais que esta seja moderna com relação ao uso de máquinas e equipamentos tecnológicos, a presença de mão-de-obra humana é indispensável, mesmo que seja de forma limitada.

Na sociedade capitalista, nos moldes em que se dá a produção e reprodução do capital, existe o exército industrial de reserva (PÓVOA-NETO, 1997), ou seja, pessoas desprovidas de capital e dos meios de produção que têm de vender sua força de trabalho ao capitalista e para tal estão dispostos a, se preciso for, mover-se pelo espaço a procura de emprego. Tais pessoas se empenham em atender o que o empresário capitalista exigir e se for necessário mudar de cidade, estado ou mesmo de país para garantir o seu emprego, fato visto como uma grande oportunidade profissional e pessoal.

A chegada de novas pessoas a uma cidade, devido ao processo de industrialização, requer (re)ordenamento do espaço urbano, sendo necessário que o poder público municipal em parceria com demais órgãos públicos e entidades privadas promovam a abertura de novos loteamentos e disponibilizem mais moradias, implementem ou criem vias de acesso, reorientem o trânsito e enfatizem o transporte coletivo urbano.

Enfim, são muitas as conseqüências que a indústria provoca na cidade onde se localiza e também nas circunvizinhas, pois, a instalação industrial não ocorre isoladamente, mas sim de maneira interativa e complementar, onde se espera a integração regional e a distribuição das funções em locais próximos ao de instalação das mesmas, e que sejam capazes de atendê-la direta e indiretamente como centro de formação de mão-de-obra qualificada através de cursos técnicos profissionalizantes e de nível superior, centro fornecedor de matéria-prima, mercado consumidor, etc.

Tais arranjos exigem remodelações não apenas no espaço físico das cidades, mas também e principalmente, melhorias sociais para a população sendo necessário a criação de mais escolas, oferta de serviços médicos e hospitalares, áreas de lazer e segurança pública, pois o crescimento do espaço urbano juntamente com sua população nos leva a presumir que crescem também casos de violência diversos.

Há ainda os sérios problemas ambientais como a emissão de gases poluentes, lançamento de detritos químicos em recursos hídricos, desmatamentos da vegetação nativa para a implantação de determinados tipos de empreendimentos, etc.

Sendo o espaço urbano objeto de estudo da Geografia, cabe à Geografia se preocupar com as transformações que ocorrem resultantes da relação: população, indústria e urbanização. Com levantamento de problemas urbanos e sociais, questionamentos que nos instiguem a propor soluções, com certeza contribuirão para a construção e desenvolvimento de uma sociedade mais justa e humana, com amenização dos problemas ambientais e sociais.

A exclusão social aparece mais nitidamente quando a cidade ganha tamanho, forma e população, conforme nos relata Singer (1994) ao falar sobre o fim do feudalismo e o surgimento das primeiras indústrias e da classe operária na Europa (França, Inglaterra e arredores), segundo o qual:

É irônico que as cidades, enquanto pequenas e pobres, tenham sido relativamente igualitárias e democráticas, ao passo que, quando se tornaram grandes e ricas, passaram a ostentar crescente desigualdade e a ser dominadas por grupos plutocráticos¹.[...] Esses monopólios não enriqueciam o conjunto dos habitantes da cidade, mas apenas alguns deles, à custa dos demais (SINGER, 1994, p.22).

A indústria, através do empresário capitalista, contribui para o aprofundamento da divisão social no espaço urbano, pois é neste que se concentram os trabalhadores e demais moradores e, nos dias atuais (séc. XXI) não há apenas a separação entre pessoas com posses e

¹ Definido por Paul Singer: Plutocracia – governo dos ricos.

peças sem posses, mas sim um processo excludente entre letrados e analfabetos e, dentre os letrados, os de nível superior, de nível técnico, nível básico, conhecedores do uso de informática e demais tecnologias, aspectos que se pararmos para analisar veremos que evoluem juntamente com a divisão social criada pelo capitalista, aprofundada pela indústria e mantida pela sociedade.

É no espaço urbano que atualmente encontramos as maiores concentrações populacionais. Este espaço é fragmentado em zonas residenciais, comerciais, industriais, etc., e é onde o homem produz e reproduz seu modo de viver, mas também é onde determinados agentes produtores do espaço urbano lhes impõem muitas condições em sua vida, de acordo com a capacidade que cada um tem de pagar.

No que se refere ao planejamento e alocação de infra-estrutura urbana, Corrêa (1993), nos fala dos agentes imobiliários, dentre eles o Estado, que contribui para a exclusão de determinada parcela da população privando-os de certos bens, serviços e equipamentos urbanos.

Portanto, essa fragmentação do espaço não se dá somente em relação ao uso e ocupação do solo, mas também em relação às classes sociais, onde o planejamento urbano e a alocação de bens públicos acirram as diferenças entre a classe dos favorecidos e a classe dos excluídos.

A classe favorecida é aquela que tem mais poder de barganha, devido a seu poder aquisitivo, influência política, ou ocupa importantes cargos na sociedade, tendo sempre disponível, através do dinheiro, os melhores locais para morar servidos de infra-estruturas, serviços e equipamentos urbanos.

Já a classe dos excluídos ou dos segregados é aquela marginalizada social e espacialmente, onde estão presentes muitos trabalhadores assalariados que, sem terem conhecimento suficiente para exigir seus direitos e sem poder na reivindicação de obras de infra-estrutura que beneficie o seu local de moradia e que propicie a si e a seus vizinhos maior conforto e qualidade de vida, ou pelo menos uma vida digna, são obrigados a viverem sem acesso a bens públicos que deveriam ser oferecidos a todos.

O Estado, como sendo um órgão regulador do uso e ocupação do solo, muitas vezes trabalha elaborando leis que favorece a elite urbana, detentora de influência e poder em detrimento daquela de baixa renda, que por sua vez sofre com a falta de infra-estrutura e equipamentos urbanos ou, quando esta mesma classe recebe tais “benefícios” (que na sociedade em que vivemos são vistos como privilégio e não como serviços básicos para uma cidadania digna) são obrigados a se mudarem para locais mais distantes e ainda carentes de

infra-estrutura e equipamentos urbanos devido ao elevado preço dos impostos, que funcionam como expulsões destas pessoas. Conforme nos cita Rodrigues:

Muitas vezes, quando a “valorização” do lugar faz aumentar em demasia o preço da terra e os impostos, parte daqueles que lutaram por esta transformação são, pela impossibilidade de pagar estas taxas, “empurrados” para mais longe, para recomeçar a produção social da cidade em outro lugar e de novo propiciar a apropriação da renda por apenas uma parcela, na qual não está incluído. (RODRIGUES, 1997, p. 22).

Essa exclusão social presente no espaço urbano é fruto da sociedade capitalista que para se manter precisa destes contrastes e desequilíbrios sociais.

Carlos (1992), ao descrever sobre a cidade nos fala sobre o quanto a materialidade desta, através das diferentes paisagens, provoca transformações no espaço urbano pondo em evidência as diferenças sociais, enfatiza que: “O uso diferenciado da cidade demonstra que esse espaço se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória. A desigualdade espacial é produto da desigualdade social.” (CARLOS, 1992, p.25).

Temos os bairros periféricos de baixa renda, mas também, existem os bairros periféricos de alta renda, mas, se diferem entre si, pois os periféricos de baixa renda são privados de infra-estrutura urbana, não por falta de planejamento, mas por existir um planejamento excludente, que não tem interesse em atender essa camada social de baixa renda, pois se isto for feito de imediato, o que os políticos prometerão nas próximas campanhas político-eleitorais? Fica o questionamento e a falta de alocação adequada de infra-estrutura e equipamentos urbanos continuam, juntamente com a esperança e a insatisfação dessa população.

A cidade é materialidade da vida do homem que se concretiza nas habitações, nos bens de consumo comuns, na infra-estrutura, nos equipamentos e serviços urbanos, no lazer, nas vias de acesso que dão suporte ao seu cotidiano, etc. E o acesso a esses bens é que irá determinar o valor do espaço urbano, bem como a inclusão espacial e conseqüentemente social ou sua segregação.

Sendo a terra um objeto de valor no espaço urbano, sua valorização se dá conforme esta recebe infra-estruturas (água encanada, esgoto, asfalto, iluminação pública e rede elétrica) e equipamentos urbanos (escolas, creches, postos de saúde, etc.), e muitos dos que lutaram para conseguir estes bens urbanos, quando conseguem, precisam se mudar, conforme citado anteriormente, favorecendo muitos especuladores imobiliários:

Muitos loteamentos são realizados e colocados à venda, com pouca ou nenhuma infra-estrutura, o que significa que de várias formas os compradores se organizam e lutam para obter os equipamentos e serviços coletivos – asfalto, transporte coletivo, luz, água, escolas, creches, postos de saúde, etc. Beneficiam, sem dúvida, aqueles que estão produzindo seu espaço, mas beneficiam principalmente aqueles que deixaram as terras vazias aguardando ‘valorização’. (RODRIGUES, 1997, p.21).

Os especuladores imobiliários se beneficiam de todos os bens que o bairro recebe. Os lotes, ainda vazios, se valorizam ainda mais devido à “urbanização” que vão recebendo.

Essa população de baixa renda, obrigada a ocupar a periferia pobre, realiza sua necessidade de morar auto-construindo sua própria moradia, através dos mutirões de fim de semana ou de fim de expediente, sua habitação vai sendo construída numa união de forças.

Mediante o exposto, a proposta deste trabalho levará em consideração os três momentos históricos e distintos de ocupação e produção da cidade de Três Lagoas, que são:

- a) o início do processo de povoamento da região e criação do município por meio da chegada de trabalhadores nas proximidades para a construção dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil,
- b) o segundo momento de atração populacional deu-se com a construção da Usina Hidrelétrica de Jupiá, atual “Engenheiro Souza Dias”,
- c) e o terceiro e último momento é o que consiste na atualidade (2007), o qual iniciou na década de 1990, com o processo de implantação/implementação de indústrias nos Distritos Industriais I e II em Três Lagoas/MS.

Tais fluxos migratórios contribuíram para materializar o espaço urbano de Três Lagoas/MS, a partir do centro da cidade, onde se localizam os terrenos de maior valor econômico, e se expandiram para a periferia privilegiando determinadas ruas ou bairros quanto à alocação de equipamentos, serviços e infra-estruturas urbanas, em detrimento de outros que abrigam pessoas de baixa renda, excluídas espacial e socialmente.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo geral

Temos como objetivo neste trabalho abordar a dinâmica sócio-espacial de Três Lagoas através de migrações que ocorreram em três momentos distintos:

- 1- o início do processo de povoamento da região e criação do município através da vinda de trabalhadores para a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (a partir de 1910);
- 2- o segundo momento de atração populacional que se deu com a construção da Usina Hidrelétrica de Jupia, atual engenheiro Souza Dias, (a partir da década de 1960);
- 3- e o terceiro e último momento é o que aborda a atualidade (2007), tendo iniciado por volta da década de 1990 com o processo de implantação de indústrias diversas no município.

1.3.2 Objetivos específicos

A especificidade deste trabalho consiste em:

- Analisar a origem e os motivos dos fluxos migratórios em direção a Três Lagoas/MS nos três períodos citados;
- Estabelecer uma relação entre fluxos migratórios e dinâmica sócio-espacial urbana;
- Verificar os principais fatores de atração e repulsão dos migrantes entre o local de partida e o local de chegada.
- Apurar se as condições de trabalho são satisfatórias ao bem estar dos trabalhadores quanto à: jornada de trabalho, locais adequados de descanso e alimentação, se há transporte oferecido pela empresa e se os trabalhadores têm liberdade de expressão e organização sindical.

1.3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A presente pesquisa iniciou-se a partir de leituras bibliográficas pertinentes ao tema: imigração e migração, histórico sobre o povoamento da região e do município de Três Lagoas.

Posteriormente foram realizadas pesquisas de campo que se dividiram em duas etapas:

- **a primeira etapa** foi sobre o povoamento da região e o surgimento do núcleo inicial. Para tal, foram realizadas saídas de campo em lojas comerciais no centro da cidade ao entorno da Praça da Estação (atualmente denominada Praça Senador Ramez Tebet) que é onde os primeiros moradores construíram suas residências e comércio.

Dessa forma foi possível conhecer a história de muitos imigrantes (ver anexo 1) que contribuíram para o crescimento do núcleo nascente, e também dos migrantes que vieram acompanhando os trilhos da ferrovia e permaneceram no município de Três Lagoas.

Dessa etapa de entrevistas fazem parte também os moradores do segundo período de análise da pesquisa que se refere aos que chegaram para trabalhar na construção da barragem da Usina Hidrelétrica Jupiá, atual “Eng.º Souza Dias”.

Nessa primeira etapa as entrevistas foram feitas com as narrativas dos entrevistados em suas casas ou no comércio, onde importantes informações foram obtidas e muitos fatos lembrados com saudades por esses moradores que os narravam como se tivessem acontecido recentemente.

- **o segundo momento** das entrevistas foi direcionado a diversas empresas instaladas no município tanto no Distrito Industrial I quanto no Distrito Industrial II. Convém ressaltar que das empresas visitadas, a Tubotec, Linhas Bonfio, Kidy Calçados, Klin Calçados e MP Aviamentos já receberam doações de terrenos no Distrito Industrial II mas ainda não construíram o prédio e estão instaladas provisoriamente em prédios no centro da cidade.

Nessas entrevistas nosso objetivo foi levantar dados com relação ao local de origem da empresa e ano de chegada a Três Lagoas, número de funcionários, local de origem da matéria-prima e destino do produto industrializado.

Algumas das empresas pioneiras informaram que quando procuraram o governo do Estado de Mato Grosso do Sul para a instalação da indústria preferiu-se a cidade de Três Lagoas pela proximidade em relação ao Estado de São Paulo e por possuir boas vias para o escoamento e circulação de mercadorias. No entanto, viam esse projeto de expansão como uma aventura, um risco que só estavam dispostos a encarar graças à coragem de alguns,

gerentes administrativos e demais funcionários da sede da empresa, que assumiram o compromisso de trabalhar na nova unidade.

Porém, com o passar dos anos e a consolidação do município como pólo industrial, esse receio passou e não houve nenhum caso em que teriam se arrependido de se instalar em Três Lagoas, e, ainda ressaltam que após a instalação, a empresa cresceu mais que o esperado e algumas mais de 200%.

Correspondente a essa fase de pesquisa, aplicamos um questionário sócio-econômico que abordasse as condições de trabalho aos trabalhadores das indústrias (ver anexo 2), onde foi necessário pedir permissão para o setor administrativo das empresas para que eles pudessem responder ao questionário após análise. As indústrias e a quantidade de trabalhadores que responderam aos questionários:

Tabela 1: Total de trabalhadores e número de empregados por empresa que responderam ao questionário

Nome da Empresa	Nº de Trabalhadores que responderam	Nº total de trabalhadores na empresa
Escala Blocos	05	09
MK Química do Brasil Ltda	15	50
Linhas Bonfio	05	10
Tubotec	05	10
Comask	40	167
Mabel	56	450
Platicitro	09	22
Córtex	05	40
Nelitexsul	25	206
Klin	30	180
Kidy	50	250
Metalfrio	05	50
TOTAL	250	1444

Org. Luceny C. S. Costa, 2007

Todas essas empresas solicitaram para não divulgar o nome da empresa e nem de funcionários com dados específicos, mesmo já tendo sido explicado que a análise dos dados se referia ao conjunto de trabalhadores. Houve também, por parte do funcionário, preocupação em saber se estava autorizado pela empresa a responder ao questionário.

Mediante tais restrições, percebemos que os empresários temem perder o controle que exercem sobre os funcionários e estes, por sua vez, também não fazem nada que deponha contra a empresa, temendo perder seu emprego. No entanto, percebemos que todos os

funcionários entrevistados se sentem satisfeitos por trabalharem nessas indústrias, pois não demonstraram descontentamento.

Após a coleta dos dados foram elaboradas tabelas com o perfil sócio econômico desses trabalhadores.

1.4 Estrutura do Trabalho

Apresenta-se aqui a estrutura da dissertação:

Primeiro capítulo: Introdução, Objetivos, Justificativa e Procedimentos Metodológicos. Iniciamos com a apresentação do tema migração como algo necessário ao homem enquanto ser social, subordinado ao empresário capitalista, que desde o início do processo de industrialização provoca a sua separação dos meios de produção, fazendo com que o homem perdesse sua autonomia ao corresponder sempre às necessidades do capital.

Dessa forma, urbanização, industrialização e população são complementares entre si, sob o ponto de vista de satisfação do mercado capitalista.

Partindo desse princípio, nos propusemos a analisar os fluxos migratórios em direção a Três Lagoas/MS a partir de três momentos distintos que contribuíram para o surgimento e expansão do município dentro dos moldes capitalistas e apresentando desigualdades sociais que se aprofundam com o passar dos anos e se concretizam no espaço urbano.

Segundo capítulo: Fundamentação teórica e revisão bibliográfica sobre temas pertinentes à pesquisa. Utilizamos vários autores que definem e discutem (i)migração: Valim (1996) fala sobre os primeiros tipos de migração existentes no Brasil e a disputa pela terra, Bega Santos (1997) aborda a respeito das (i)migrações para o Brasil, povoamento e industrialização do sudeste e sul, Póvoa-Neto (1997) trata sobre três abordagens de migração a partir da oferta da força de trabalho, Becker (2006) fala sobre os fatores de atração e repulsão de migrações, Santos (2006) e Haesbaert (2006a) discutem os processos de adaptação pelos quais passam os migrantes que se territorializam e desterritorializam quando partem em busca do seu bem estar.

Quanto ao processo de industrialização, urbanização e exclusão espacial e social, utilizamos Beltrão Sposito (1988) que fala sobre o surgimento das cidades, Corrêa (1993) trata dos agentes promotores do espaço urbano, Carlos (1992 e 1994), Rodrigues (1997), falam sobre a ocupação do espaço urbano e segregação social e espacial, Singer (1994) aborda a separação do trabalhador dos instrumentos de trabalho e do início da industrialização e subordinação do trabalhador ao capitalista industrial, Pacheco & Patarra (1997) falam sobre a

industrialização e urbanização, Santos (1998) trata a respeito da urbanização brasileira e o aumento da população urbana em detrimento da rural.

Sobre a ocupação espacial da região de Três Lagoas-MS e características específicas do município em questão, nos recorreremos a Cattanio (1976) que abrange tanto o povoamento do município quanto o seu crescimento urbano espacial, Mercante (1987) relata sobre os aspectos fisiográficos do município, Mendonça (1991) fala sobre o povoamento da região, Queiroz (2003) aborda a respeito da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e interesses geopolíticos e Aranha Silva (2002) que analisa as migrações de trabalhadores carvoeiros para o estado de Mato Grosso do Sul incluindo o município de Três Lagoas e vizinhos. Além de outros autores que contribuíram para a discussão e análise da dinâmica sócio-espacial através de fluxos migratórios.

Terceiro capítulo: Localização do município de Três Lagoas, os fluxos migratórios e a dinâmica sócio-espacial urbana. Localizamos o município no estado de Mato Grosso do Sul e como ocorreu sua ocupação sócio-espacial a partir dos três fluxos migratórios que tiveram como consequência o aumento populacional e a expansão da malha urbana.

No primeiro fluxo migratório analisamos como se deu a criação do município, quem foram os primeiros moradores e comerciantes a partir da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

No segundo fluxo analisamos a expansão urbana e a vinda de novos moradores em decorrência das obras de construção de Usina Hidrelétrica de Jupia.

Quarto capítulo: O processo de industrialização, compreende o terceiro ciclo em análise. Falamos sobre as primeiras indústrias que se instalaram nos Distritos Industriais I e II, o número de empregos gerados e perspectivas de crescimento do município em decorrência do processo de industrialização, o aumento populacional e expansão urbana, além da dinâmica e importância do município local, regional e nacionalmente. Verificamos também, de onde vêm as matérias-primas e para onde vão os produtos industrializados.

Este capítulo traz ainda uma análise do perfil sócio-econômico dos trabalhadores das indústrias e de onde são originários.

Quinto capítulo: Conclusão e sugestões a partir do que foi exposto chegou-se a conclusões gerais e particulares e propõe-se sugestões que contribuam para a melhoria do nível da qualidade de vida dos habitantes e trabalhadores de Três Lagoas/MS.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo traz uma descrição teórica acerca das primeiras migrações para o Brasil e a importância política, social e econômica que estes indivíduos tiveram na constituição da sociedade. São fatores indissociáveis da nossa história, por serem fatores de progresso ou de estagnação; mas que foram fundamentais para construção e desenvolvimento de muitas cidades, para a implantação de infra-estruturas urbanas, abertura de estradas, rodovias e portos, estes visando o transporte e escoamento da produção seja para o mercado interno ou externo e possibilitando maior mobilidade pelo vasto e imenso território brasileiro.

2.1 O migrante e a territorialidade

Segundo Milton Santos (2006, p.328) “Hoje, a mobilidade se tornou praticamente uma regra. O movimento se sobrepõe ao repouso. A circulação é mais criadora que a produção. Os homens mudam de lugar, como turistas ou como migrantes [...]”. A mobilidade espacial traz novas características a partir do fim do século XX e início do século XXI, atingindo toda a sociedade de forma mais ampla devido às facilidades de transportes e comunicação.

Toda essa mobilidade, culturização e desculturização é consequência de um fenômeno mundial conhecido como globalização, processo que Giddens (2006, p.17) discute como sendo algo transformador da política, da economia, das famílias, dos valores, e atinge a sociedade, pois, “Vivemos num mundo de transformações, que afetam quase todos os aspectos do que fazemos.” E ainda, “[...] até o final da década de 1980 o termo quase não era usado, seja na literatura acadêmica ou na linguagem cotidiana. Surgiu de lugar nenhum para estar em quase toda parte.” (Ibid, p. 17).

A globalização, que se intensifica cada vez mais, contribui para mudarmos nossos hábitos cotidianos e é condutora das transformações sociais nos âmbitos local e global. A velocidade e a fluidez com que os fatos acontecem e chegam até nós, abrangem desde pessoas, mercadorias, ideologias e o consumo, tornando os espaços singulares e estes, aos poucos, perdem suas características particulares que os diferenciam, são consequências do que Santos (2006) denomina de *civilização técnica*, cujo,

O efeito desestruturador da tecnologia é tanto mais brutal quanto menos implicado estiver o país em relação às inovações técnicas precedentes. Tais efeitos são sociais, econômicos, políticos, culturais, morais, e, igualmente,

espaciais, geográficos, levando a uma reorganização do território, mediante uma distribuição de papéis que inclui nos *roles*, estranhos até então à sociedade territorial. (SANTOS, 2006, p.250-251).

Toda a fluidez espacial se reflete socialmente, pois ela é capaz de segregar espaços, mas, também capaz de elevar outros em grau de importância, tornando-os atrativos para instalação industrial, expansão urbana e atração populacional.

Desde o Brasil colônia, os brasileiros ou os imigrantes se mobilizaram espacialmente para satisfazer as necessidades de mão-de-obra da Coroa Portuguesa evidenciando o interesse capitalista mercantil, marcado pela importância de determinada atividade econômica ou região, em detrimento de outra.

Dessa forma os migrantes se moveram pelo território causando também mudanças em suas vidas, pois ao sair de seu local de origem para outro desconhecido carregam consigo sentimentos contraditórios: de recusa, de aceitação, de esperança, de medo, pois o território é carregado de significados, e quando este migrante deixa seu território ele se desterritorializa.

De acordo Haesbaert (2006a), para entendermos desterritorialização se faz necessário, que antes, saibamos o que é território, pois, “Dependendo da concepção de território muda, conseqüentemente, a nossa definição de desterritorialização”. (HAESBAERT, 2006a, p.35).

Assim, o autor agrupa território em três vertentes básicas:

- política (referida às relações espaço-poder em geral) ou jurídico-política (relativa também a todas as relações espaço-poder institucionalizadas): a mais difundida, onde o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado.
- cultural (muitas vezes culturalista) ou simbólico – cultural: prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido.
- econômica (muitas vezes economicista): menos difundida, enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho, como produto da divisão “territorial” do trabalho, por exemplo. (Ibid, p.40).

O autor cita, ainda, a interpretação naturalista, segundo o qual “se utiliza de uma noção de território com base nas relações entre sociedade e natureza, especialmente no que se refere ao comportamento ‘natural’ dos homens em relação ao seu ambiente físico.” (Ibid, p.40). Dessa forma, formula-se a definição de território:

Etimologicamente, a palavra território, *territorium* em latim, é derivada diretamente do vocábulo latino *terra*, e era utilizada pelo sistema jurídico romano dentro do chamado *jus terrendi* [...], como o pedaço de terra apropriado, dentro dos limites de uma determinada jurisdição político-administrativa [...]. (Ibid, p.43).

Definir território é algo complexo, pois, seu significado traz diferentes abordagens e todas estão presentes no processo migratório. O indivíduo ao migrar, traz consigo riqueza cultural para o local de chegada, pois este tem sua cultura própria, adquirida em seu local de origem ou de vivência que poderá ser difundida para o novo local e ao mesmo tempo preservada, enriquecendo a cidade e seus habitantes com os seus costumes. Ao mesmo tempo, o local para onde o migrante se dirige também possui sua riqueza cultural, ocasionando troca de conhecimentos culturais.

A atração migratória na maioria das vezes é econômica, como fora no Brasil colonial, no processo de industrialização ou no setor de serviços. Ocorre no âmbito jurídico-político, seja entre países (emigração e imigração) ou entre cidades (migração), e que também acarreta transformações no ambiente físico.

O autor, ao abordar sobre território dentro de uma perspectiva integradora enfatiza que:

O território, de qualquer forma, define-se antes de tudo com referência às relações sociais (ou culturais, em sentido amplo) e ao contexto histórico em que está inserido. [...].

É imprescindível, portanto, que contextualizemos historicamente o “território” com o qual estamos trabalhando. Se nossa leitura for uma leitura integradora, o território respondendo pelo conjunto de nossas experiências ou, em outras palavras, relações de domínio e apropriação, no/com/através do espaço, os elementos-chave responsáveis por essas relações diferem consideravelmente ao longo do tempo [...].(Ibid, p.78).

Dessa forma, o processo migratório, fato que acontece no território, é carregado de significado político, econômico e social, pois o migrante participa da construção do espaço para onde migrou em todos os âmbitos, contribuindo para o desenvolvimento local, para a expansão da malha urbana, do comércio e da política de maneira geral.

Após conceituações prévias sobre território podemos falar sobre territorialidade, territorialização e desterritorialização.

Sobre territorialidade Sack apud Haesbaert (2006a, p.86-87), a define como sendo: “a tentativa, por um indivíduo ou grupo, de atingir/afetar, influenciar ou controlar pessoas,

fenômenos e relacionamentos, pela delimitação e afirmação do controle sobre uma área geográfica. Esta área será chamada território”.

Em contrapartida Raffestin apud Haesbaert (Ibid, p. 86-87), numa visão mais ampla, considera territorialidade como sendo “o conjunto de relações estabelecidas pelo homem enquanto pertencente a uma sociedade, com a exterioridade e a alteridade através do auxílio de mediadores ou instrumentos”.

Diante de tal abordagem nos cabe questionar se apenas o migrante passa pelo processo de territorialização e desterritorialização. Ao citar Sack apud Haesbaert (Ibid), em sua definição de territorialidade percebe-se que este enfatiza o poder que está inserido na palavra território e territorialidade ao dizer que, esta induz a atingir, afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relacionamentos.

O indivíduo que habita determinado espaço geográfico está o tempo todo passando pelo processo de territorialidade, pois a todo tempo ele é afetado, influenciado e controlado, seja pelas classes sociais de maior poder aquisitivo, seja pelo seu patrão empregador, seja por um político local ou regional e principalmente pelo e através do Estado:

[...] O Estado nação surge para promover tanto uma territorialidade, no sentido de controle do acesso, quanto no sentido de classificar e mesmo nomear as pessoas conforme seu lugar de nascimento. Toda existência “legal” dos indivíduos dependerá de sua condição territorial nacional. (Ibid, p.89).

Esse pertencer a uma sociedade, citando Raffestin apud Haesbaert (Ibid), certamente não é apenas o morar em determinada cidade ou bairro para fazer parte dela, é algo mais, como, por exemplo, a exclusão sócio-espacial, o acesso a infra-estruturas e serviços urbanos, etc.

Portanto, podemos dizer que a territorialidade afeta a todos e não apenas os migrantes, pois, com a existência dos espaços socialmente diferenciados, tal população exerce territorialidade no seu espaço de vivência, porém seguindo normas pré-estabelecidas por órgãos reguladores desse espaço. Por exemplo: com o surgimento da periferia rica - bairros jardins ou condomínios fechados para “fugir” do barulho e poluição do centro das cidades, a periferia pobre amedronta essa classe média e alta que mesmo amparada pelo Estado não consegue exercer plenamente a territorialidade neste espaço de favelas, caracterizados pela pobreza, crimes e exclusão de cidadania plena. Por outro lado, essa população da periferia pobre, excluída espacial e socialmente, buscando atentar sobre sua condição de pobreza e

exclusão, cometem crimes contra as demais pessoas a fim de para serem notadas e mostrarem sentimentos de revolta contra as pessoas da sociedade que são “amparadas” pelo Estado.

Por isso, toda relação de poder espacialmente mediada é também produtora de identidade, pois controla, distingue, separa e, ao separar, de alguma forma nomeia e classifica os indivíduos e os grupos sociais. E vice-versa: todo processo de identificação social é também uma relação política, acionada como estratégia em momentos de conflito e/ou negociação. [...] (Ibid, p.89).

Obviamente, o território, dividido em classes e em grupos sociais com vivências diferenciadas traz interesses diversos, e a territorialidade também é absorvida de forma diferente pelos grupos sociais e empresariais; do mesmo modo, o mesmo indivíduo se territorializa de formas diferentes dependendo do lugar onde está, ou seja, haverá distinção em seu modo de encarar uma grande e uma pequena cidade, um bairro luxuoso ou popular, o centro ou periferia, etc. Mesmo migrante, ele absorverá com maior facilidade elementos ambientais semelhantes ao seu de origem.

Quanto à migração, esta acarreta dois processos semelhantes, porém distintos, que são territorialização e desterritorialização. Segundo Santos (2006), a desterritorialização significa estranhamento, desculturização, ou seja, o migrante traz consigo a sua cultura, mas conhecerá outra diferente da sua, que é a do local para onde migrou, então, devido a esse estranhamento, se sentirá desterritorializado.

O migrante se sente estranho, alguém fora de seu lugar, sem saber inicialmente como agir, como pensar, sem saber por onde começar. Esse “estar fora do seu lugar” é o que causa o estranhamento e a desterritorialização e também alienação, pois, [...] “Quando o homem se defronta com um espaço que não ajudou a criar, cuja história desconhece, cuja memória lhe é estranha, esse lugar é a sede de uma vigorosa alienação”. (Ibid, p.328).

Isso acontece principalmente quando se migra de uma cidade pequena para uma grande cidade, cheia de propagandas visuais, luminosos, trânsito intenso, um amontoado de casas e de pessoas.

Mas, o indivíduo é capaz de aprender a viver nesse novo local e a participar dessa nova sociedade à medida em que conhece e interage com esse novo ambiente, provocando novamente sua territorialização, conforme Santos (2006, p.329):

O novo meio ambiente opera como uma espécie de detonador. Sua relação com o novo morador se manifesta dialeticamente como territorialidade nova e cultura nova, que interferem reciprocamente, mudando-se paralelamente territorialidade e cultura; e mudando o homem. Quando essa síntese é percebida, o processo de alienação vai cedendo ao processo de integração e de entendimento, e o indivíduo recupera a parte do seu ser que parecia perdida.

Por conseguinte, o imigrante transmite e recebe cultura, conhecimentos diferentes que se interagem e se manifestam no cotidiano de pessoas de origem diversas, que passam a conviver com outras culturas em um mesmo lugar. É uma interação constante entre indivíduos.

O indivíduo ao passar pelo processo de territorialização e, conseqüentemente, vivenciar as territorialidades, como alguém que controla e influencia ou sendo controlado e influenciado, internaliza-se com o mundo externo, o que vê ao seu redor é absorvido como sendo algo normal.

Isso significa dizer que passa a conviver com pessoas diferentes, porém, sempre em espaços semelhantes ao de sua origem, exemplificando: dificilmente um migrante de um lugar pobre e exercendo funções de subalterno, ao migrar para outra localidade, irá de imediato morar em um bairro luxuoso, exercendo funções de comando ao invés de ser comandado, só em casos de enriquecimento instantâneo. Portanto, mesmo que o indivíduo esteja em lugares diferentes, dificilmente sua condição social mudará de forma instantânea.

O que será internalizado neste indivíduo é que em todo e qualquer lugar do mundo existem ricos e pobres, patrões e empregados, os espaços das diferenças econômicas e sociais.

Quanto ao processo de territorialização e desterritorialização Deleuze & Guattari apud Haesbaert (2006a), aborda que:

Simplificadamente, podemos afirmar que a desterritorialização é o movimento pelo qual se abandona o território, “é a operação da linha de fuga”, e a reterritorialização é o movimento de construção do território; no primeiro movimento, os agenciamentos se desterritorializam e, no segundo, eles se reterritorializam como novos agenciamentos maquínicos de corpos e coletivos de enunciação. (Ibid, p.127).

O mais interessante ainda são os “modernos” deslocamentos empresariais citados por Haesbaert (2006a), os quais acontecem pela movimentação espacial cotidiana de empresários e pessoas com alto poder aquisitivo que viajam pelo mundo, seja por questões profissionais ou a passeio, mas que sempre estão em espaços semelhantes, no Brasil, na Europa ou no Japão. Estes, sempre viajam na primeira classe, hospedam-se em luxuosos hotéis ou moram em

luxuosas residências, mas esse deslocamento pelo mundo não caracteriza necessariamente uma desterritorialização, mas sim, uma multiterritorialidade, pois estes estão familiarizados com os espaços freqüentados, diferentemente do que seria para uma pessoa com menor poder aquisitivo, que migra para trabalhar a procura de ascensão social e que permanece meses ou anos nesse novo local.

Toda essa complexidade da sociedade moderna capitalista faz com que surjam espaços iguais, o que Marc Auge (1994) denomina de não-lugares.

Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico [...]. (AUGE, 1994, p. 73).

Tais espaços estão presentes nos shoppings centers, nos condomínios fechados, parques e clubes particulares, ou seja, espaços privados de acesso limitado, renegando a sociedade em que estão inseridos, pois mesmo estando na sociedade não querem compartilhar de uma vivência social de forma ampla e complexa.

São lugares específicos e separados que estão na cidade, mas não estão inseridos na sociedade, não são acessíveis a todos. Lugares que surgem do nada, por isso não identitários, para atender a determinados grupos.

Essa passa a ser uma negação da vida em sociedade. O cotidiano se enriquece e ao mesmo tempo se esvazia, trazendo conhecimento e abstração, riqueza e pobreza.

Todos esses elementos do capitalismo tiram do indivíduo a atenção de coisas essenciais conduzindo-o a pensar apenas no que é banal. Sua condição enquanto cidadão é substituída por sua condição enquanto consumidor.

Tais fatos contribuem para que essa sociedade individualista deixe de ser uma sociedade plena, assumindo um caráter fragmentário, vez que o sistema capitalista se aproveita destes fragmentos para comandar enfaticamente e com isso, valores culturais e pessoais perdem e esvaziam-se segundo analisa Lefebvre:

[...] Não se separa uma sociedade em peças sem perder alguma coisa: o “todo”, o que resta dele ou o que permite a essa sociedade funcionar como um todo sem cair aos pedaços. Segundo suas próprias categorias, essa sociedade não é mais uma sociedade. Isso permite talvez descobrir um mal-

estar, mas só deixa conhecê-lo ao se referir a um outro expediente, a uma outra análise. O problema, tanto para a sociedade quanto para elementos sociais tão importantes quanto a Cidade, é evitar as metáforas organicistas sem perder de vista o conjunto e, ainda, sem esquecer as distorções, lacunas, rachaduras e buracos. (LEFEBVRE, 1991, p.80-81).

O cotidiano preenche a sociedade que se torna complexa diariamente. Ela se fragmenta em classes e também se divide por gênero e faixa etária.

A inserção da mulher no mercado de trabalho e sua busca por melhores condições de vida e de trabalho fazem deste símbolo e imagem da sociedade moderna, uma imagem fútil e ao mesmo tempo útil.

A mulher representa força para a sociedade pelas suas conquistas, mas também fragilidade, beleza, consumidora assídua de produtos diversos: consome para si, para o lar, para os estudos, para o trabalho, para os filhos, para o esposo e para os familiares e amigos. A mulher se torna também a essência da sociedade moderna.

Assim como os fragmentos, as classes sociais, o indivíduo e a separação por gênero, as migrações sempre estiveram presentes no cotidiano e contribuíram para a formação de espaços simples e desabitados em espaço geográfico e social, criando territorialização e territorialidades.

Os migrantes constituem elementos essenciais para a evolução constante da sociedade, estando presentes em todas as cidades do mundo abrangendo todos os portes e graus de atividade.

2.2 Panorama histórico das políticas governamentais, as (i)migrações e constituição do território brasileiro

Valim (1996) aborda sobre as primeiras (i)migrações no Brasil, sendo tão antigas quanto sua própria história, diferentes na forma, pois as primeiras migrações (séc. XVI) se davam entre zonas rurais e as atuais (séc. XXI) se dão basicamente entre zonas urbanas, todas têm a mesma essência que é a mobilidade espacial e contribuíram para a ocupação territorial do Brasil e contribuem, nos dias atuais, para as remodelações da sociedade urbana capitalista brasileira.

A sociedade mundial está em permanente estado de mudança e desse modo, os migrantes seguem as tendências dos padrões capitalistas de absorção de mão-de-obra, procuram novas frentes de trabalho e se adequam aos novos arranjos espaciais, sempre em busca de atrativos de desenvolvimento econômico, político e social.

Após o declínio da economia açucareira, cultivada essencialmente no nordeste brasileiro, a Coroa Portuguesa estimulou a procura do ouro e outros metais preciosos pelo interior, mais propriamente nos estados de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais. Tal atividade contribuiu para que o sertão de Mato Grosso até então habitado apenas por indígenas recebesse os primeiros bandeirantes, homens de garra e determinação que além da mata fechada, se defrontaram com perigosos índios a serem vencidos.

Devido a grande atração populacional que o ouro despertou para as regiões de exploração, o minério logo se esgotou, tendo durado menos de cem anos, e por volta de 1799, Portugal já estava a procura de um outro produto que lhe garantisse lucro e amenizasse ou liquidasse a crise financeira que assolava a metrópole.

Iniciou-se novo ciclo econômico que fora responsável por mudanças significativas na sociedade da época. O produto era o café, cultivado inicialmente como uma cultura sem importância no estado do Rio de Janeiro, mas graças ao prestígio que adquiriu internacionalmente, motivou os decadentes senhores de engenhos açucareiros e também muitos que haviam ido em busca de metais preciosos que estavam a procura de uma nova atividade econômica para empregar o que haviam conseguido nas jazidas se interessarem pelo produto e iniciarem seu cultivo.

Segundo Monbeig (1984), a crescente demanda pelo café no mercado internacional estimulou sua expansão para o oeste do estado de São Paulo, onde os solos eram mais férteis. Porém a expansão cafeeira contribuiu para que surgisse um importante grupo político e econômico, pois, os cafeicultores do oeste não eram agricultores apenas, eram também comerciantes, compreendendo uma classe aristocrática politizada e influente, negociadora e que não media esforços para melhorar a produção, dessa forma investiam capitais no intuito de aumentar a produção.

As técnicas de produção melhoraram mecanicamente aos poucos. Assim, de técnicas rudimentares que utilizavam madeira para o descascamento e beneficiamento do produto, passaram a mecanização, utilizando máquinas “modernas” de ferro e aço. Dessa forma os cafeicultores do oeste paulista tiveram muito mais imponência que os do norte, aumentaram a produção e melhoraram a qualidade ganhando maior notoriedade comercial e social.

Com a expansão da cultura do café para o oeste, houve a necessidade de ampliação da malha ferroviária que até então ligava principalmente as cidades do nordeste, sudeste e sul do Brasil, principais zonas produtoras, aos principais portos onde de lá seguiam para o mercado externo e contribuía desde já para o surgimento de vários núcleos urbanos ao longo da ferrovia.

As ferrovias correspondiam a uma eficiente via de transporte sendo que até aquele momento todo o transporte era feito por cavalos, carroças ou trole, as sacas de café eram transportadas por tropas de muar enquanto que as estradas, em grande parte, eram apenas trilheiros por onde tais animais eram conduzidos. As primeiras estradas só foram construídas após a década de 1920, com a chegada do automóvel e dos primeiros caminhões FORD, conforme Monbeig (1984, p.197):

Ao mesmo tempo, a estrada e o caminhão faziam sua aparição nas zonas pioneiras e, prolongando os trilhos, ajudariam a penetração. São Paulo descobriu o automóvel a partir de 1920. Até então não era utilizado a não ser nas grandes cidades, ou para viagens individuais como entre São Paulo e Rio de Janeiro ou São Paulo e Santos, fatos de preferência esportivos.

Mesmo assim, ainda faltava muito para facilitar o transporte da produção de muitos agricultores, pois: “A vantagem de poder transportar em caminhão cargas variadas como sacas de café, de arroz, de milho e feijão eram anuladas pela ausência de estradas capazes de suportar o peso.” (Monbeig, 1984, p. 198).

Desse modo, seguia paralelamente a expansão da cafeicultura, da estrada de ferro e da chegada imigrantes ao país. Os cafeicultores paulistas foram responsáveis pelo povoamento de muitas áreas ainda inóspitas no sul do Brasil, como o estado do Paraná e vizinhanças, expandindo sua produção e desbravando terras desconhecidas, intensificando a migração interna. O cultivo do café no estado de São Paulo trouxe significativas mudanças aos aspectos econômicos e sociais:

[...] a partir da produção do café, o Estado de São Paulo se torna o pólo dinâmico de vasta área que abrange os estados mais ao sul e vai incluir, ainda que de modo incompleto, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Ainda aqui, a explicação pode ser buscada nas mudanças ocorridas tanto nos sistemas de engenharia (materialidade), quanto no sistema social. De um lado, a implantação de estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribuem uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado, é aí também onde se instalam sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho, intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. (SANTOS, 1998, p.26-27).

Nesse contexto de expansão cafeeira em direção ao interior do estado de São Paulo é que se dá o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, iniciada em Bauru no ano de 1905, indo até Cuiabá, capital de Mato Grosso, e que por questões geopolíticas teve seu traçado alterado para Corumbá “a fim de atender melhor ao nosso convênio político com a

Bolívia e ao plano continental de um ferro-carril do Atlântico ao Pacífico”. (AZEVEDO, [s.d.], p. 70).

No entanto, a expansão da malha ferroviária contribuiu para o povoamento de longínquos lugares, conforme nos relata Abreu (2003, p. 271):

A expansão de ferrovias para o Oeste contribuiu ainda, para o reordenamento urbano regional. Por exemplo, no eixo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, na parte meridional do então Mato Grosso, consolidaram-se, nas primeiras décadas do século XX, os municípios de Campo Grande, Terenos, Maracaju, Três Lagoas e Ribas do Rio Pardo. Além disso, o advento da ferrovia, que ligava o Sul de Mato Grosso a São Paulo, estimulou a indústria pastoral e atraiu imigrantes.

Portanto, a economia cafeeira fez expandir a malha ferroviária, povoou muitas áreas desabitadas e dinamizou outras atividades econômicas como a pecuária, além de favorecer a mobilidade populacional pelo vasto território brasileiro vez que os trens não transportavam apenas cargas, mas também pessoas.

3 LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TRÊS LAGOAS, OS FLUXOS MIGRATÓRIOS E A DINÂMICA SÓCIO-ESPACIAL URBANA.

O município de Três Lagoas situa-se a leste do Estado de Mato Grosso do Sul, delimita-se a norte com os municípios de Selvíria e Inocência, ao sul com o município de Brasilândia, a oeste com Água Clara e a leste com o Estado de São Paulo, tendo como limite divisor o Rio Paraná. (Ver figura 1).

Geologicamente está inserida na Bacia Sedimentar do Paraná, localizada a margem direita do Rio Paraná. Estratigraficamente, encontra-se no município, o Grupo Bauru apresentando as formações Caiuá, Santo Anastácio, Adamantina e Marília; e o Grupo São Bento, apresentando a formação Serra Geral, subdividida por Barcelos (1984) da base para o topo e coberturas sedimentares cenozóicas. (MERCANTE, 1987).

Geomorfologicamente, sua topografia varia de plana a suavemente ondulada, apresentando uma cota de aproximadamente 313 m de altitude, sua elevação máxima situa-se a noroeste do município, a aproximadamente 60 km do núcleo urbano na área denominada como “Serrinha” com 518 metros de altitude.

Os solos são classificados como do tipo Latossolo vermelho-amarelo e Latossolo vermelho-escuro (abrangendo a área de quase todo o município), Podzólico vermelho-amarelo (próximo ao sítio urbano), Podzólico vermelho-escuro (em direção a Ilha Comprida), e, Planossolo (no vale dos Rios Paraná e Sucuriú). Os do tipo Latossolo, geralmente são solos bem desenvolvidos e bastante profundos, sendo muitos intemperizados e arenosos, ácidos e de baixa fertilidade, sendo essa uma das razões para o predomínio da pecuária no município e região. Os do tipo Podzólico possuem perfis bem desenvolvidos, moderadamente ou bem intemperizados, normalmente são solos ácidos e de baixa fertilidade. Os do tipo Planossolo são solos minerais, hidromórficos, pouco profundos a profundos, são álicos, com argila de atividade alta ou baixa. (MATO GROSSO DO SUL, 1990).

A vegetação natural característica da região é o cerrado, dominando grandes proporções, em menores ocorrências temos o cerradão, campo sujo e mata galeria. Porém nos último quinze anos grande parte da vegetação natural vem sendo substituída pelo reflorestamento de eucalyptus, pela pastagem plantada e existindo pouca área de lavoura.

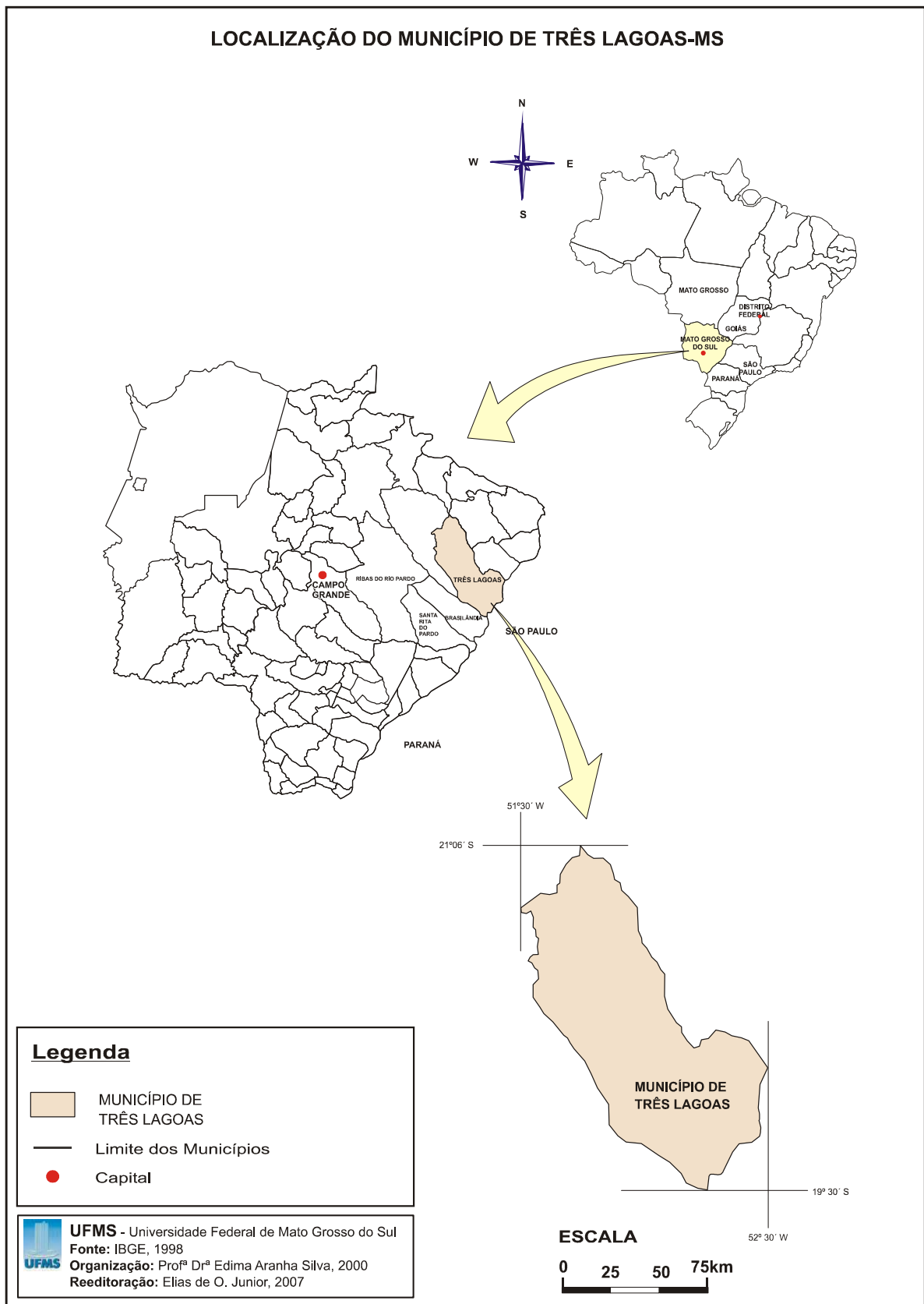


Figura 1: Localização do município de Três Lagoas-MS no Estado de Mato Grosso do Sul

O município de Três Lagoas situa-se na Bacia Hidrográfica do Paraná, e sua rede de drenagem é composta pelo Rio Paraná e seus afluentes, destacando-se os Rios Sucuriú e Pardo, mas apresenta ainda grande número de córregos e ribeirões, sendo mais próximos da área urbana os Córregos da Onça, do Japão e o Ribeirão do Palmito.

A temperatura média anual do município é de no mínimo 17°C e no máximo de 30°C; segundo a classificação de Koppen, ocorre o tipo climático AW que é um clima tropical úmido com estação chuvosa no verão e seca no inverno (esse tipo climático é o de maior ocorrência no município) e o de tipo Cfa (que é um clima mesotérmico úmido sem estiagem).

3.1 Três Lagoas e os fluxos migratórios

Segundo Azevedo (1970), vários são os fatores que contribuem para o povoamento de uma determinada região e posteriormente o desenvolvimento econômico e o crescimento populacional, proporcionando sua evolução até que se torne uma cidade.

A ocupação do extenso estado de Mato Grosso se deu por volta do século XVII quando a atividade açucareira praticada no nordeste brasileiro entrou em decadência estimulando os bandeirantes a organizarem expedições para explorar o interior do Brasil a procura por ouro e outros metais preciosos. Conforme Abreu (2003, p.264):

A atividade de mineração iniciaria o povoamento regular do Mato Grosso, assim como do Oeste brasileiro, provocando um fluxo migratório para a região. Todavia, já se encontrava em declínio em meados do século XVIII, [...], seja justamente após 1750 que se daria o assentamento definitivo da vida urbana na região.

Dessa maneira o estado de Mato Grosso, nas proximidades de Cuiabá, em meados do século XVIII, contava com mais de 10 mil habitantes. Com o esgotamento do ouro em menos de cem anos após sua descoberta, Mato Grosso, devido à falta de transporte e comunicação aparentava abandono, fato que se agravou com a invasão durante a Guerra do Paraguai. (SAKAMOTO, 1989).

O início do povoamento da região de Três Lagoas se deu logo em seguida, quando os sertanistas desbravaram terras cobertas por densa vegetação e habitada por índios selvagens.

Segundo Mendonça (1991), os primeiros desbravadores foram os sertanistas Antônio Pires de Campos (1722), Joaquim Francisco Lopes (1828) e os irmãos José Garcia Leal e Januário Garcia Leal. A partir de 1850, acelerou-se a vinda de mineiros para a região após as

revoltas de 1842 ocorridas no estado de Minas Gerais. A atividade pastoreira garantia a posse das terras.

O primeiro povoador de fato da região, que viria a ser o município de Três Lagoas, foi o mineiro Protázio Garcia Leal, neto de Januário Garcia Leal e sobrinho neto de José Garcia Leal, o principal homem de todo o sertão de Santana do Paranaíba (atualmente cidade de Paranaíba, ocupa a porção leste do atual estado de Mato Grosso do Sul, município do qual Três Lagoas era distrito) e o também mineiro Francisco José Nogueira.

Os primeiros povoadores eram fazendeiros que desenvolviam em suas propriedades rurais produtos para a subsistência, tais como a criação de porcos, gado, galinhas e agricultura.

A conseqüente prosperidade que as terras desbravadas proporcionavam a Protázio Garcia Leal, este passou a comercializar seus produtos às margens do rio Sucuriú formando assim um pequeno entreposto comercial freqüentado por mineiros que também vinham negociar seus produtos. Devido a esse comércio havia considerável movimentação nos arredores e, ao percorrer terras vizinhas, descobriu-se a existência de três encantadoras lagoas, de águas límpidas e rodeadas por natureza exuberante. Tal paisagem atraiu o mineiro Antônio Trajano dos Santos que afazendou-se nas proximidades dando a suas terras o nome de Fazenda das Alagoas.

A prosperidade das famílias que haviam se mudado para aquela região serviu de atração para muitos outros que vieram logo em seguida: Garcia, Leal, Costa Lima, Queiroz. Essas famílias adquiriram, na época, propriedades rurais onde desenvolviam a pecuária extensiva e agricultura para subsistência.

Das três lagoas descobertas, uma delas era a maior e pouco distante dali, os tropeiros viajantes que passavam pelas fazendas da região a negócios paravam para descansar ou pernoitar nas proximidades de onde hoje é o cemitério Santo Antônio contribuindo para que surgisse um pequeno povoado.

Este primeiro momento do povoamento da região de Três Lagoas era de caráter essencialmente rural, pois, as terras ocupadas consistiam em fazendas apenas, realidade que se altera gradativamente com o início das obras de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), contribuindo para que surgisse definitivamente o primeiro núcleo urbano nas proximidades da lagoa maior.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi construída com o propósito de interligar os distantes lugares do Brasil ao estado de São Paulo, que já era um importante centro

econômico, e também uma forma do governo garantir o domínio sobre as extensas terras brasileiras.

No projeto inicial, a estrada de ferro partiria de Bauru, no interior do estado de São Paulo, indo até Cuiabá (MT), mas devido ao crescimento e importância econômica de Corumbá (MT), seu percurso fora assim alterado. Nesse traçado, onde transitavam apenas tropas, boiadas e carros de bois muitas vilas nasciam, outras já existentes tomavam força e cresciam, conforme relata admiravelmente Azevedo:

Mas à medida que avançava e progredia para o interior, ia a estrada lançando, nas suas estações-fantasma, as sementes de núcleos urbanos e fazia nascer, na extremidade da linha, essas cidades de vanguarda que se chamavam “bocas do sertão”. A criação de novos centros de população, na Noroeste, sobre o percurso da via férrea, e a espantosa rapidez com que se povoavam, constituem um dos mais interessantes fenômenos provocados pela construção da estrada, e tão surpreendentes e tantas vezes repetidos que a fundação das cidades apareceu, nessa região, como um corolário da estrada de ferro. (AZEVEDO, [s.d.], p. 76)

O início das obras data de 1905 e, em 1910 os trilhos passavam sobre as terras que futuramente seria o município de Três Lagoas. Juntamente com as obras de construção da estrada de ferro chegaram migrantes de todos os estados brasileiros e vieram também estrangeiros, muitos acompanhavam as obras desde o início, alguns iam se instalando em cidades onde os trilhos já haviam sido construídos, outros vinham de longe para ingressarem nas obras.

Chegaram muitos paulistas, mineiros, goianos, nordestinos, além dos estrangeiros sírio-libaneses, japoneses, italianos, entre outros. Nesse período, mesmo antes da consolidação do núcleo urbano, já havia uma divisão de classe social entre os próprios trabalhadores, vez que os nordestinos compreendiam a classe pobre, enquanto que os demais, mesmo sendo economicamente diversificados eram considerados mais ricos.

Os trabalhadores da estrada de ferro NOB se instalaram nas proximidades da lagoa maior, onde a vegetação era menos densa que a existente às margens do rio Paraná sendo mais favorável para que se construíssem as habitações, pois não havia tanto o risco da malária que contagiava sempre os trabalhadores nas margens dos rios. Além das moradias foram construídos os barracões e casas de máquinas da ferrovia.

No entanto, com a inauguração da Estação Ferroviária pouco distante de onde estavam as primeiras habitações ao redor da lagoa maior, o núcleo populacional se transferiu para lá, onde hoje a norte da estação é o centro da cidade e a sul, o bairro Santa Luzia.

A estrada de ferro NOB, desde sua construção, elevou a importância dos locais por onde seus trilhos passavam, pois significava, para a época, um meio de transporte eficiente e moderno, capaz de trazer desenvolvimento aos lugares rodeados por mata e indígenas, um vasto sertão que até então trazia preocupações ao governo que ansiava pelo progresso e integração do território nacional, ligando as inóspitas terras ao rico estado de São Paulo. Segundo nos relata Oliveira Neto (2005, p.99):

A inauguração da ferrovia instaurou, inexoravelmente, na região, uma nova relação social, ditada, dessa vez, pelo capital monopolista de São Paulo, ao mesmo tempo em que estabeleceu, no imaginário dos habitantes do lugar, novos paradigmas em relação ao tempo e às distâncias. O trem simbolizava, para aqueles moradores do oeste quase inóspito do Brasil, as insígnias da modernização e do progresso. Ele representava todos os elementos e fatores que difundiam e faziam desenvolver novas técnicas e davam sustentabilidade às novas formas de pensar e agir.

Em 12 de junho de 1914, com a Lei nº 656, o governo do estado de Mato Grosso elevou o povoado nascente a Distrito, criando o “Distrito de Paz de Três Lagoas”, e aos 15 de junho de 1915, através da Lei Estadual nº 706, o patrimônio passou a se chamar “Vila de Três Lagoas”, pertencente à Comarca de Sant’Ana do Paranaíba. Com o advento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o núcleo urbano cresceu, e o que era uma vila foi elevada à categoria de cidade.

Em 15 de junho de 1915, pela Lei Estadual nº 706, foi criado o Município de Três Lagoas, instalado no dia 08 de agosto do mesmo ano, tendo sido desmembrado do Município de Paranaíba. A lei n. 752 de 15 de junho de 1918, criou a comarca de Três Lagoas. (BORGES, 1993, p.8).

Ao redor da estação ferroviária, surgiram as primeiras casas comerciais de imigrantes diversos e de brasileiros, como também os primeiros hotéis.

Porém, a mudança do núcleo urbano para as proximidades da estação ferroviária não tirou da lagoa maior o brilho e reconhecimento como local de encanto, atraindo autoridades e respeitados moradores para alegres passeios em suas águas límpidas, conforme se observa na foto 1.



Foto 1: Passeio na Lagoa Maior no ano de 1939.
Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.

A lagoa maior continua sendo um local de encontro entre moradores e visitantes, é um cartão postal da cidade que passou por reestruturações para melhor atender aos habitantes que procuram belas paisagens e lugares para atividades físicas, ressaltando a importância da conservação e preservação do meio ambiente como um todo e em especial aos recursos hídricos. Ao redor foi construída pista para a prática de esportes e para caminhadas, foram plantadas gramas ornamentais e árvores frondosas onde a moçada se reúne em rodas de têre e demais atividades de lazer, é um lindo e importante ponto turístico, atividade exaltada nos tempos atuais.

As obras de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil tiveram início por volta de 1905, época em que no Brasil estava sendo estimulada a imigração estrangeira para as lavouras cafeeiras devido à falta de mão-de-obra em decorrência da abolição da escravatura em 1888. A vinda de imigrantes serviria para suprir a falta de trabalhadores nas lavouras e também na construção das estradas de ferro que visavam o escoamento da produção cafeeira e outros produtos comercializáveis.

No Brasil, a decretação da Lei Áurea em maio de 1888 declarou definitivamente extinta a escravidão no país, o último das Américas a aboli-la oficialmente. O fim do regime escravo tornava urgente uma resposta à questão da oferta de mão-de-obra. Ainda que desde as últimas décadas do Império vinha-se promovendo – por iniciativa de grandes proprietários, cafeicultores paulistas em sua maioria – a vinda de europeus (principalmente italianos) para trabalhar na agricultura, o novo regime incentivou desde os seus primórdios, de maneira decidida e agora oficial, esse processo.[...].(LAMARÃO, 2003, p. 173).

Por toda a Europa foram feitas campanhas que visavam estimular a vinda de imigrantes para a América sob o pretexto de enriquecimento rápido e fácil. As mesmas promessas foram feitas aos japoneses.

Desta forma, toda a América, assim como o Brasil, recebeu imigrantes europeus e japoneses. Vieram italianos, espanhóis, sírio-libaneses, ingleses, holandeses, dentre outros.

Tais trabalhadores saíam de seu país de origem apenas sabendo que iriam trabalhar mas não sabiam em que país seria, vez que a mesma passagem de navio destinava pessoas de uma mesma família para vários países do “novo mundo”.

As necessidades de contratação de força de trabalho em países do Novo Mundo provocaram, entre outros fatores, maciços deslocamentos de população nas três últimas décadas do século XIX e no início do seguinte. Entre 1870 e 1914, perto de 50 milhões de europeus emigraram. Cerca de 2/3 deste total dirigiram-se para os Estados Unidos e o restante fixou-se no Canadá, Austrália, Nova Zelândia, África do Sul, Argentina e Brasil. (LAMARÃO, 2003, p. 173).

Os que vinham para o Brasil, o destino era sempre inicialmente São Paulo e de lá para onde achassem melhor ou tivessem oportunidade.

Uma das primeiras famílias de imigrantes a se instalarem em Três Lagoas por volta de 1911 foram os irmãos libaneses Dibis Zaguir e Nemer Zaguir.

Segundo nos relata o filho de Dibis Zaguir, Jamil Zaguir, hoje com 80 anos, nascido em Três Lagoas no ano de 1927, seu pai e seu tio vieram para o Brasil de navio, em 1902, juntamente com italianos, gregos e outros europeus. Os japoneses só vieram para o Brasil em 1908.

Dibis Zaguir e Nemer Zaguir aportaram em Santos e depois seguiram para Bauru, onde fixaram residência. Logo que chegaram a Bauru, ouviram falar da construção da estrada de ferro onde foram procurar trabalho. E assim foram contratados como fornecedores de lenha durante as obras de construção da estrada de ferro NOB.

Em direção ao oeste, quando chegaram às margens do rio Paraná, Dibis Zaguir contraiu maleita, obrigando-os a se instalarem temporariamente no núcleo urbano que havia se formado ao redor da lagoa maior. Porém, como muitas outras famílias se instalaram no local, os irmãos Zaguir decidiram morar ali definitivamente.

Em 1912 foi constituído o patrimônio de povoação. Sob orientação do engenheiro Oscar Guimarães, os lotes foram traçados em plano urbano do tipo xadrez. Cada quarteirão era formado por dez lotes, que na época, foram vendidos por 500 mil réis cada um.

O dono das terras, o então fazendeiro Antônio Trajano dos Santos doou as terras onde seriam as praças Santo Antônio e a Praça da Estação (ver foto 02), atual Praça Senador Ramez Tebet.

O governo do estado de Mato Grosso doou ao patrimônio 3.600 hectares de terras, batizando-o de Três Lagoas. (BORGES, 1993).

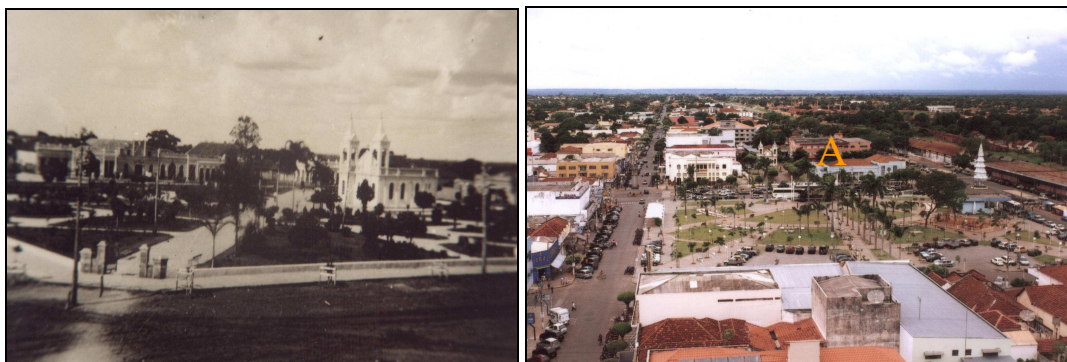


Foto 2: Terreno doado por Antônio Trajano do Santos para a construção da igreja Santo Antônio no centro da vila e atual centro comercial da cidade. (A) Igreja Santo Antônio, 1960.

Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.

Segundo Jamil Zaguir, seu pai Dibis, juntamente com o irmão Nemer compraram na área central, paralelo a Praça da Estação, um lote maior que os demais, pelo qual pagaram 800 mil réis, o correspondente a quarenta cabeças de gado.

Nos lotes comprados em sociedade, os irmãos Zaguir também trabalharam em sociedade. No terreno da esquina (entre as ruas Paranaíba e João Carrato) Nemer montou a primeira loja da vila, um bazar onde vendia produtos diversos: artigos para corte e costura, tecidos, roupas, panelas, etc., no lugar deste bazar hoje é a loja A Ideal Tecidos e Confecções. (Ver foto 03).

No terreno ao lado, Dibis montou o primeiro bar, que se chamava Café Rio Branco, freqüentado por todos os habitantes, era um grande bar com mesa de bilhar e muitas mercadorias. Esse espaço onde era o café foi dividido em tamanhos menores, sendo alugado para fins diversos: uma alfaiataria denominada, um bazar de artigos diversos de propriedade da família Zaguir, denominado Bazar Zaguir, loja de fotografias que ficou sendo de propriedade da família e se chamava Foto Zaguir, porém vendida recentemente passou a se chamar Foto Cine Prudente e uma casa de sucos. Esses empreendimentos situam-se na rua Paranaíba de frente para a praça central, denominada a partir de dezembro/2006 de Praça Senador Ramez Tebet.

Além desses prédios de aluguel, a família Zaguir mantém outras propriedades na rua João Carrato, com comércio de posse da família ou alugados.



Foto 3: Local onde se situou a primeira loja da vila, 1960.

Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.

Além da família Zaguir chegaram outros árabes provenientes do Líbano, da Síria, Turquia e outros países vizinhos, como a família Jarouche que, no início, trabalhavam como mascates e depois se especializaram no ramo de tintas para a construção civil. Ainda hoje, os filhos de Jarouche mantêm a loja Jarouche Tintas no centro da cidade, além de muitos prédios alugados. Um dos irmãos Jarouche, Mohamed Ahmed El Jarouche, ainda vivo, é proprietário da loja Plaza Tintas também no centro da cidade.

Mohamed chegou ao Brasil em 1951 e fixou-se em Três Lagoas porque já possuía parentes na cidade. Segundo nos relata, os imigrantes estrangeiros passaram muitas dificuldades quando chegaram ao Brasil.

A diferença na cultural, a língua, a falta de dinheiro, tudo isso dificultava a convivência, mas ao mesmo tempo servia de estímulo para trabalharem arduamente com propósito de vencerem. Tudo o que possuem hoje, segundo relatos, conseguiram trabalhando no Brasil, pois não trouxeram nada de riquezas de seu país de origem.

Mohamed participa da comunidade mulçumana sul-mato-grossense, a mais próxima é em Campo Grande, capital do estado de Mato Grosso do Sul.

Lamarão (2004) faz referências ao início da vida profissional de imigrantes sírios e libaneses no Brasil:

Em termos ocupacionais, o inicial foi a mascateação, atividade encarada pelos imigrantes – que, em sua maioria, vinham com a intenção de permanecer temporariamente, acumular algum capital e retornar – como algo não permanente, que não exigia capital acumulado para o seu exercício.

Embora fixados nos núcleos urbanos, sírios e libaneses não restringiam sua atuação profissional as cidades. Como a população rural representava um significativo contingente de consumidores para serem atendidos, os mascates lá distribuíam uma ampla gama de produtos, satisfazendo não apenas as necessidades básicas dos moradores, mas também levando a fazendas e povoados as novidades que surgiam no comércio dos grandes centros. Considerados por muitos os criadores do chamado “comércio popular” no Brasil, depois de alguns anos, os mascates bem-sucedidos abriam uma loja no ramo de tecidos e armarinho. O crescimento do negócio atraía parentes e conterrâneos, alimentando o fluxo migratório e estabelecendo um padrão conhecido como *chain immigration*. Do varejo, sírios e libaneses partiram para o comércio atacadista e posteriormente para a indústria têxtil. (LAMARÃO, 2004, p. 179).

Ao se referir à atividade de mascateação por sírios e libaneses, a realidade corresponde à existente em Três Lagoas, vez que para os moradores do núcleo urbano praticamente não havia lojas e o acesso a elas era muito limitado, pois não havia indústria têxtil nas proximidades apenas nos grandes centros urbanos.

Dos imigrantes estrangeiros ou descendentes presentes em Três Lagoas, destaca-se o treslagoense Ramez Tebet que começou sua carreira política como prefeito, depois como governador, deputado e encerrou a carreira política apenas com sua morte no final de 2006, após ter ocupado o cargo de Senador da República. No entanto, a vocação política permanece na família e sua filha Simone Tebet é a atual prefeita municipal de Três Lagoas.

Lamarão (2004) ao fazer um estudo sobre a participação política de imigrantes sírios e libaneses no Brasil enfatiza que:

Para Oswaldo Truzzi², a elevada presença de descendentes de sírios e libaneses na arena política de São Paulo, desproporcional a expressão numérica da colônia, guarda estreita relação com um vigoroso processo de ascensão social. Os filhos e netos dos imigrantes, que chegaram como mascate e fez fortuna como comerciante e/ou industrial, ampliaram os negócios da família, legitimaram-se socialmente estudando em escolas de prestígio e seguindo carreiras caras às elites (advocacia, medicina, engenharia). A essa forte mobilidade ascensional, deve ser somada a dispersão física dos membros da colônia pelo território do estado, derivada da própria atividade de mascates. A combinação desses dois fatores estimulou a emergência de lideranças locais, ponto de partida, muitas vezes, de bem-sucedidas carreiras políticas. Em outras palavras, recursos econômicos e educacionais previamente acumulados eram convertidos em recursos políticos; estes, por sua vez, mantinham e alimentavam os recursos pré-existentes. (LAMARÃO, 2004, p.181).

² Citado por Lamarão. Oswaldo Truzzi, “O lugar certo na época certa: sírios e libaneses no Brasil e nos Estados Unidos – um enfoque comparativo”. In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, nº27, 2001, p.113.

Além dos árabes vieram também muitos portugueses e japoneses. Todos esses imigrantes fizeram parte dos primeiros habitantes de Três Lagoas e possuem casas comerciais e residenciais no centro da cidade. Desses imigrantes restam poucos ainda vivos, seus descendentes ainda residem no município e continuam no ramo-atividade de seus pais, no entanto são brasileiros, sul-mato-gressenses e treslagoenses.

Outra loja de imigrante presente em Três Lagoas são as Casas Pernambucanas, inaugurada na cidade na década de 1950, também contribuiu para a dinâmica urbana e comercial do município e ainda está presente, desde sua inauguração até os dias atuais na rua João Carrato, esquina com a rua Paranaíba, de frente para a praça Senador Ramez Tebet, esquina com os prédios da família Zaguir. (Ver foto 04).

Em 1855, o sueco Herman Theodoro Lundgren desembarcou no Brasil e, em 1904, comprou todas as ações da Cia. de tecidos Paulista, uma tecelagem situada em Pernambuco.

Após a compra da tecelagem, em 1906 foi fundada a primeira loja, nascia assim a Casas Pernambucanas. Na cidade de Três Lagoas, onde foi realizado um estudo de caso para oportunidade de expansão da rede, foi inaugurada uma filial em 22 de janeiro de 1950.



Foto 4: Casas Pernambucanas, rua João Carrato de frente para a praça Senador Ramez Tebet., 1960.

Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.



Foto 5: Casas Pernambucanas.
Fonte: Luceny C. S. Costa , 2007.

A loja Casas Pernambucanas da década de 1950 acompanhou o início da vida urbana de Três Lagoas, vez que elementos da vida rural constantemente se faziam presentes no centro da cidade que crescia, tempo em que as charretes era um meio de transporte comum na cidade e o local em frente à loja era um ponto de táxi de charreteiros, conforme pôde ser observado na foto 04.

Além dos árabes, os brasileiros também foram importantes comerciantes na época, com destaque para João Carrato, proprietário do primeiro hotel, o Hotel dos Viajantes, Caldeira Queiroz & Fenelon, oriundos de Uberaba (MG), instalando um grande armazém, João Ramos da Silva montou uma grande padaria, todos localizados no centro da cidade, pois era o núcleo inicial de povoamento. (LEVORATO, 1999).

Quanto aos japoneses, vale salientar Kankiti Yamaguti, que veio para o Brasil na segunda imigração japonesa, por volta de 1910, onde trabalhou inicialmente na mineração do ouro em Minas Gerais, indo posteriormente trabalhar em São Paulo, e depois seguiu as obras de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil indo, até a cidade de Aquidauana, no Estado de Mato Grosso, quando este percebeu ter poupado uma quantia econômica significativa de modo a poder trabalhar por conta própria. Esse processo de busca de riquezas durou cerca de seis anos, pois em 1916 Yamaguti comprou os primeiros lotes de terras da Fazenda Alagoas, no município de Três Lagoas, onde morava e trabalhava com sua família.

Sobre a imigração japonesa no Brasil, Rachi cita que:

Das primeiras levas, muitos se dirigiram para as cidades de São Paulo e Santos, outro reemigraram para a Argentina e alguns se tornaram trabalhadores na construção de ferrovias. No ano de 1908, quando entrou a primeira leva de imigrantes, os trilhos da Noroeste atingiam Araçatuba. Na construção dessa estrada, no trecho mato-grossense, trabalharam não só os da primeira leva, mas também japoneses provenientes do Peru. Esses trabalhadores começaram a fixar-se em Campo Grande a partir de 1913, e

em Três Lagoas a partir de 1916. A maioria deles era originária da província japonesa de Okinawa.³ (RACHI, 2003, p.78).

Os imigrantes japoneses, de maneira geral e em muitas cidades do Brasil, especializaram-se no ramo hortifrutigranjeiro, conforme Saito (1973, p.190):

O imigrante japonês surge nesse cenário de mudança como figura principal de atuação na produção de produtos perecíveis. Por que então se teria ele destacado nesse setor de produção? Desde logo, podem ser citados alguns fatores: em primeiro lugar, era ele portador de uma tradição, na terra de origem, das técnicas de cultivo intensivas que caracterizam a horticultura. Em segundo – e o principal – as circunstâncias históricas reservaram-lhe o setor de produção hortigranjeira dentro do fenômeno extraordinário da expansão industrial e urbana de São Paulo, quando já, nessa altura, outras correntes imigratórias haviam firmado os pés em setores diferentes como, por exemplo, os alemães e italianos na indústria e os sírio-libaneses no comércio.

Além da família Yamaguti outro imigrante japonês que se destaca no ramo hortifruti é a família Myiazaki que se instalou em Três Lagoas e montou uma pequena mercearia e mantém a atividade até os dias atuais no centro da cidade.

Os migrantes brasileiros que se instalaram na vila nascente eram principalmente paulistas, mineiros, goianos e nordestinos (de vários estados). Suas atividades eram diversificadas, muitos trabalhavam como mascates, outros ofereciam cômodos de suas residências para servir de hotel aos viajantes, outros foram abrindo pequenos comércios como armazéns e botecos.

Esses primeiros moradores, tanto brasileiros quanto estrangeiros, construíram as primeiras casas comerciais, lojas que ainda existem, muitas no mesmo local de inauguração, outras mudaram de local, de denominação, de proprietário, mas mantêm significativa importância na história do município.

As atividades hortifrutigranjeiras e de mascateação se destacavam no município e na década de 1960 foi construído um prédio para melhor acomodar tais comerciantes denominado “Mercado Municipal”, próximo à lagoa maior, até então a atividade desses comerciantes era realizada em local próximo, na rua João Carrato esquina com rua Zuleide Perez Tabox. Tal mercado abrigava vários comerciantes de diversos ramos e possuía intensa

³ Okinawa é a maior ilha do arquipélago *Ryūkyū*, localizado ao Sul do Japão. Originalmente dotado de cultura própria e habitado por indivíduos de feições um tanto diferenciadas dos japoneses, o arquipélago foi anexado ao Japão em 1872. (Nota de rodapé do autor citado).

movimentação de moradores locais e de pessoas que vinham das fazendas para fazerem compras.

O prédio do Mercado Municipal ainda existe e possui poucas lojas comerciais que se diversificam em açougue, bazar de artigos diversos, casa de ferramentas e bicicletaria, no entanto não mantém a mesma importância de outrora, pois durante as décadas de auge (1960-1990) o prédio mantinha em torno de 70 comerciantes e hoje (2007) existem cerca de 10 lojas comerciais, apenas as do entorno que fazem frente para a rua Paranaíba e principalmente para a avenida Filinto Muller funcionam, as internas estão em estado de abandono pelos antigos proprietários e pelo poder público municipal.



Foto 6: Mosaico da vista interna do Mercado Municipal.

Fonte: Luceny C. S. Costa, 2006.



Foto 7: Mosaico da vista lateral (rua Paranaíba) e frontal (av. Filinto Muller) externa do Mercado Municipal.

Fonte: Luceny C. S. Costa, 2006.

Dos muitos ex-comerciantes do Mercado Municipal, alguns montaram comércio em outros locais da cidade de maior circulação de pessoas como que prevendo a decadência pela qual passaria o local. Outros ainda persistem como é o caso do seu Francisco (foto 06) que não tem condições de se mudar.

Outra obra importante para Três Lagoas foi a inauguração da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos na década de 1940 (foto 08), um singelo prédio situado na mesma

quadra do prédio da Prefeitura Municipal e da Igreja Santo Antônio, na esquina da rua Paranaíba com a avenida Antônio Trajano. Com o passar dos anos, o prédio dos Correios foi reformado permanecendo ainda no mesmo local, como pode ser observado na foto 08. Em frente ao prédio dos Correios foi edificado o Relógio Municipal, monumento histórico do município.

Dessa forma, Três Lagoas que antes de se emancipar era distrito de Sant'Ana do Paranaíba, atual cidade de Paranaíba, cresceu e se desenvolveu, atraindo pessoas que desejavam prosperar economicamente.



Foto 8: Prédio dos Correios da década de 1940 e recente (2007), em frente, o Relógio.
Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi o primeiro impulso para o surgimento do município e da chegada dos primeiros habitantes do primeiro bairro da cidade, o Bairro Santa Luzia, das primeiras casas comerciais e residenciais no centro da cidade.

3.2 Os primeiros loteamentos urbanos

Cattanio (1976), faz uma análise sobre a dinâmica urbana do município de Três Lagoas desde sua fundação em 1915 até o ano de 1974. É um estudo sobre o surgimento dos primeiros loteamentos, a planta urbana, as primeiras ruas e a importância das quatro primeiras e principais avenidas: Rosário Congro, Olinto Mancini (foto 9a), Filinto Muller e Eloi Chaves, que delimitavam o núcleo urbano próximo à estação ferroviária até a década de 1950.

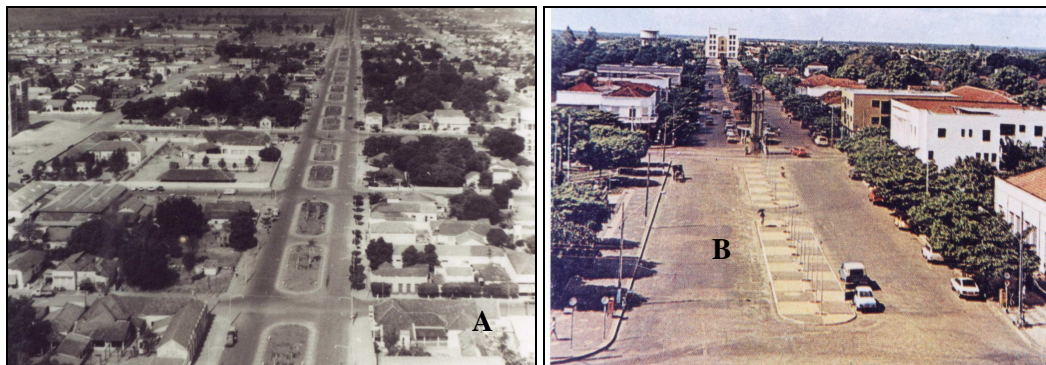


Foto 9: Av. Capitão Olinto Mancini (A), 1960 e Avenida Antônio Trajano (B), 1970.
Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007.

As quatro avenidas citadas, atualmente delimitam o centro comercial da cidade, onde estão construídas as primeiras edificações públicas e privadas, como por exemplo, a Igreja Santo Antônio, a Praça da Bandeira (atual Senador Ramez Tebet), o prédio da Prefeitura Municipal, os bancos, principais lojas e algumas residências e comércio dos primeiros moradores.

De acordo com tais análises, o núcleo populacional concentrou-se próximo à estação ferroviária, havendo como loteamento descontínuo apenas o Bairro da Lapa (1935), pois o Bairro Santa Luzia, o primeiro bairro da cidade, loteado em 1920, ficava próximo aos barracões e casas de máquinas da ferrovia tendo como moradores principalmente trabalhadores da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. (Ver anexo 04).

Na Avenida Rosário Congro, em frente à estação ferroviária foi construído o prédio da Prefeitura Municipal, ao lado da Igreja Santo Antônio. (Ver foto 10a-b).

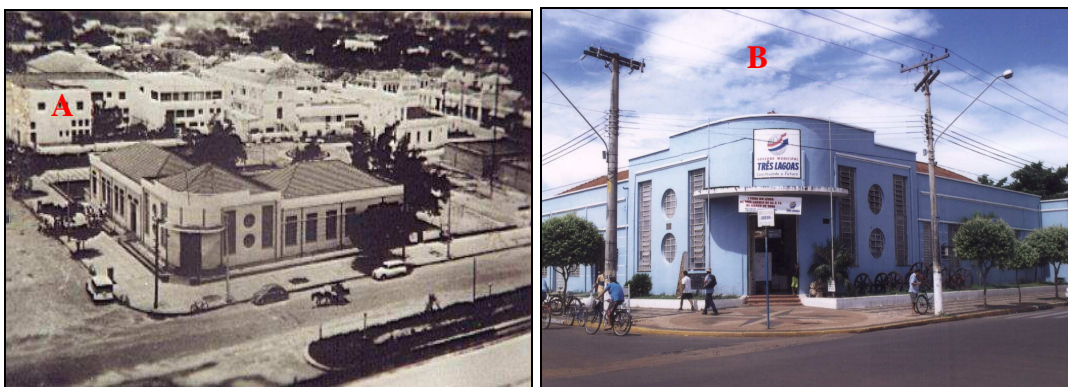


Foto 10: Prédio da Prefeitura Municipal 1950 (A) e Prédio da Prefeitura Municipal 2007 (B).
Fonte: Acervo Foto Cine Prudente, 2007. Fonte: Luceny C. S. Costa, 2007.

No início de sua fundação Três Lagoas se destacou no ramo hoteleiro devido a não conclusão de uma ponte sobre o rio Paraná o que forçava viajantes que passassem pela região a pernoitarem, conforme pode ser observado no quadro 3:

Quadro 3: Relação entre o nº de habitantes e o nº de hotéis

Ano	Nº de habitantes	Nº de hotéis
1915	9.044	9
1935	6.034	4

Fonte: Cattanio, 1976

Atualmente (2007), Três Lagoas possui 12 hotéis para uma população de mais de 85 mil habitantes, no entanto, convém ressaltar que a função da cidade não é mais a de outrora e diferentemente dos hotéis das primeiras décadas, que tinham capacidade para atender número limitado de hóspedes, não mais que 10, os atuais possuem capacidade que variam entre 30 e 150 leitos, pois são grandes empreendimentos empresariais que oferecem diversos serviços que visam além de acolher os visitantes para vários eventos turísticos, educacionais e empresariais que acontecem constantemente na cidade, alguns, oferecem também, serviços de bares, restaurantes, salões para festas e shows para a população em geral, atendendo ainda a função turística que a cidade oferece.

Em 1921, iniciou a construção da ponte ferroviária sobre o rio Paraná, tendo sido terminada somente em 1926, sob a denominação de Ponte Francisco de Sá. (Ver foto 11).



Foto 11: Conclusão da ponte ferroviária Francisco de Sá, 1940.
Acervo Foto Cine Prudente, 2007.

Com a conclusão da referida ponte, completou-se o percurso que faltava na NOB entre os estados de São Paulo e Mato Grosso, proporcionando dinamicidade ao transporte ferroviário, tirando de Três Lagoas, parte de sua função hoteleira e teve, como consequência, redução no número de habitantes que eram trabalhadores desta obra, conforme quadro 03, onde de 9.044 habitantes em 1915 declinou para 6.034 em 1935.

O Estado doou ao município uma nova área em 1937 e, após partilhados, formaram 35 quarteirões, parte foi destinada à formação de chácaras que abasteciam a cidade com produtos hortigranjeiros. Com a expansão da cidade, os lotes suburbanos foram divididos em quarteirões, formando novas vilas e bairros da cidade.

Até por volta de 1960, a cidade se resumia a poucos bairros e apresentava a tendência de crescer ao norte da estação ferroviária, fato que se confirmou com as obras de construção da UHE de Jupuíá que ficavam naquele sentido. Desde a fundação do município até 1960 havia sido autorizada a abertura de 15 bairros, conforme mostra o quadro 4.

A criação desses novos bairros se deveu ao fato de que muitos moradores do município que residiam na zona rural, começaram a migrar em direção à cidade (ver quadro 10), contribuindo para aumentar a população e a demanda por moradias, fazendo expandir a malha urbana.

Quadro 4: Bairros criados de 1915 a 1960

Bairro Santa Luzia	Bairro São Jorge
Bairro da Lapa	Bairro Interlagos
Bairro Nossa Senhora Aparecida	Jardim Itamaraty
Jardim Ipacaráí	Vila Maria
Vila Santa Inês	Vila Nova
Jardim Aeroporto	Jardim Bela Vista
Vila Terezinha	Vila Santo André
Vila São José	
TOTAL DE BAIRROS	15

Fonte: CATTANIO, 1976.

Org.: Luceny C. S. Costa, 2007.

A cidade recebeu infra-estruturas tais como redes de água e energia elétrica, parte da área central foi equipada com serviços de esgoto e as principais ruas foram asfaltadas.

O setor ao sul da ferrovia continuou sendo loteado a partir de 1950, tendo como mais antigos os bairros Nossa Senhora Aparecida, o Ipacaráí e Vila Terezinha. (Ver anexo 04).

A avenida Filinto Muller, cruza a cidade de norte a sul e atravessa os trilhos da estrada de ferro NOB que se encontram até os dias atuais no centro da cidade, entretanto, após a travessa dos trilhos se chama avenida Dr. Clodoaldo Garcia, tendo como importante obra o Ginásio Municipal de Esportes e é um eixo de ligação entre as rodovias BR-158 e a BR-262 que dá acesso a capital do estado Campo Grande.

Tanto ao norte quanto ao sul da ferrovia terrenos foram loteados e a cidade recebia, sem grandes surtos, novos moradores, conforme quadro 10.

3.3 Da evolução à instabilidade

Passadas algumas décadas, o atrativo férreo se foi, em decorrência da popularização do uso de automóveis, ônibus e caminhões, que com a abertura e pavimentação de rodovias se tornaram um meio de transporte rápido e eficiente, superando os vagões ferroviários. Em Três Lagoas, os trilhos da ferrovia e a estação permanecem no centro comercial da cidade, cortando-a no sentido leste-oeste, sendo um obstáculo no cruzamento de ruas, atrapalhando intensamente o trânsito de pessoas e automóveis, conforme mostram as fotos 12 e 13.

As linhas férreas foram importantes embriões de várias cidades tendo contribuído para aumentar a importância destas em nível regional ou local, numa época em que simbolizavam um meio de transporte eficiente e também a modernidade e o progresso do início do século XX.



Foto 12: Travessia na NOB, avenida Filinto Muller e Clodoaldo Garcia
Fonte: Marcos Francisco, 2007.



Foto 13: Travessia sobre os trilhos da NOB, rua Duque de Caxias e João Dantas Filgueiras.
Fonte Marcos Francisco, 2007.

Hoje a realidade nacional e mundial é outra, conforme Milton Santos (1994), vivemos o meio técnico-científico e informacional, meio este que nos traz mudanças em todos os setores da sociedade, principalmente no sistema econômico, sendo inviável manter meios de transporte ultrapassados para a época (principalmente a época dos automóveis, expandidos a

todas as regiões do mundo através das multinacionais e do capitalismo que incentiva o desenvolvimento de sociedades cada vez mais consumistas, criadoras de modismos e novas necessidades). Ao se referir às transformações que a sociedade exige para acompanhar mudanças recentes, enfatiza que:

A situação anterior de cada região pesa sobre os processos recentes. Quando da intensificação da urbanização, algumas áreas eram de antigo povoamento, servidas por infra-estruturas antigas, representativas de necessidades do passado, e não respondendo, assim, às vocações do presente. (SANTOS, 1994, p.137).

Nesta fala Milton Santos se refere à economia agrária do nordeste, mas nos serve de exemplo para percebermos as mudanças no contexto, pois as vias férreas também foram consideradas como fator de intensificação da urbanização e que, nos dias atuais, atrapalha a movimentação e a mobilidade das pessoas, numa época de se vencer distâncias e aproveitar melhor o tempo em todos os sentidos, pois, tempo é dinheiro e as ferrovias, para os dias atuais, representam um meio de transporte lento.

A estrada de ferro dividiu a cidade no sentido norte-sul, sendo a parte sul onde se localiza o bairro Santa Luzia (ver anexo 04), o primeiro bairro da cidade que atendia principalmente aos trabalhadores da estrada de ferro NOB e onde estavam escritório e barracões de máquinas. A norte da ferrovia foi edificada a Igreja Matriz, o prédio da Prefeitura Municipal, casas comerciais, bancos, hotéis e as residências mais nobres.

A cidade como um todo crescia, o bairro Santa Luzia recebia poucas obras de infraestrutura como, por exemplo, uma escola de 1^a. à 4^a. série. Entre os moradores reinava a harmonia e cooperação de tal forma que não se importavam, na época, com a falta de atenção das autoridades locais, pois, mesmo ficando a sul da ferrovia, “o centro estava a um pulinho dali” conforme nos relata um dos moradores antigos do bairro, o sr. João Aparecido dos Santos. No bairro, todos os moradores formavam uma família, vez que, a maioria dos homens, eram companheiros de trabalho.

Havia ainda, para enorme euforia dos moradores, uma pequena locomotiva de dois vagões que transportava os funcionários da estrada de ferro de um lado para outro, e também, devido ao conhecimento que havia entre os condutores da locomotiva e moradores, dava-se carona para alunos, professores e demais moradores. No bairro foi criado um local denominado “Triângulo” que era onde a locomotiva e demais máquinas faziam as manobras.

Os vagões da estrada de ferro NOB transportavam todo tipo de carga: lenha, petróleo, produtos agrícolas, gado, etc. Havia vagões para transporte de passageiros, estando dividido

em 1ª e 2ª classes, fazendo o transporte a partir de Bauru, passando por Araçatuba, Andradina, Três Lagoas, Campo Grande e Corumbá. Esse meio de transporte era caracterizado como lento, porém, econômico, a estação ferroviária era movimentada de pessoas que esperavam o trem para viajarem ou esperavam algum viajante ou encomendas. Havia, em relação à estrada de ferro, além do empecilho no trânsito, constantes acidentes, mesmo em travessas sinalizadas.

Porém, com a modernização dos meios de transporte, a popularização de caminhões, carros, a abertura e pavimentação de estradas, fizeram diminuir a importância que os vagões tinham até a década de 1980. Com isso, aos poucos o surto férreo ia-se. Os dias e horários para transporte de passageiros diminuía. Os moradores sentiam, mas, não davam muita importância ao fato, pois havia linhas de ônibus que faziam o mesmo trajeto que os trens, porém, eram mais eficientes. Finalmente, no início da década de 1990, após a privatização da NOB, o pátio de manutenção e a casa de máquinas ficaram sem manutenção técnica. Os funcionários, já velhos de serviço e em idade de se aposentarem, outros aderiram ao Programa de Demissão Voluntária (PDV) criado pelo governo como parte da política neoliberal que estava sendo implantada no Brasil e não foram contratados novos funcionários para substituí-los.

Atualmente, a estrada férrea permanece no centro da cidade e não é utilizada com a mesma dinâmica de antes. Partes do patrimônio da estrada de ferro são conservadas, principalmente a estação que se localiza no centro da cidade, que é onde funciona o escritório administrativo. A casa de máquinas e manutenção que se localiza próximo ao cemitério “Santo Antônio” estão abandonadas e cobertas pelo matagal. Conforme pode ser observado na foto 14:



Foto 14: Vagões da antiga NOB cobertos pelo matagal
Fonte: Luceny C.S. Costa, 2006.

O Bairro Santa Luzia (ver anexo 04) tem como importância ter sido o primeiro bairro de Três Lagoas, um patrimônio histórico municipal, que, no entanto, envelheceu, tendo

aspectos que caracterizam a idade da maioria de seus moradores que entre 40 a 80 anos, pessoas que fundaram o bairro e que vivem de maneira simples e pacata.

A maioria das famílias reside em casas próprias, algumas mais antigas são de tábua e grande parte de alvenaria, conforme mostrado na foto 15. O número de pessoas nas residências variam, pois, em algumas, vive apenas o casal de idosos e em outras moram uma família toda até a terceira geração, variando assim de 06 a 10 pessoas e acontece de todos dependerem da aposentadoria do idoso. A renda dos moradores varia de 2 a 5 salários mínimos.



Foto 15: Aspectos das moradias do bairro Santa Luzia.
Fonte: Luceny C. S. Costa, 2006.

Suas ruas, durante muitos anos apresentaram falta de conservação, cerca de 90% destas não possuíam asfalto, conforme poder ser observado na foto 16.



Foto 16: Mosaico da má conservação das ruas do bairro Santa Luzia.
Fonte: Luceny C. S. Costa, 2006.

No bairro, não há investimento em comércio, vez que este possui apenas um mini mercado, um açougue e pequenos bares e botecos.

Existe um posto de saúde municipal que também atende moradores de bairros vizinhos. O posto, que possui prédio próprio, foi inaugurado em 1992 e representa uma reivindicação antiga dos moradores.

Os moradores do bairro fazem muitas reivindicações às autoridades locais, que só prometem e não cumprem nada. Uma das reivindicações é em relação aos lotes vazios, que são grandes e servem para o acúmulo de lixo, proliferação de insetos e animais peçonhentos, sem falar na falta de limpeza, pois a sujeira e o matagal incomodam tanto que a presidenta do bairro, a senhora Maria José, após autorização do proprietário, um político que já fora até prefeito da cidade, organizou um mutirão de limpeza com os moradores em um lote grande, a fim de utilizá-lo na realização de torneios e jogos de vôlei e futebol, porém, após a limpeza do lote, o proprietário o cercou com arame farpado e proibiu a sua utilização pelos moradores, dizendo que iria vendê-lo. No entanto o lote continua vago até os dias de hoje, sem limpeza, coberto pelo matagal.

Atualmente (2007), o bairro Santa Luzia passou por total estruturação tendo suas ruas 100% asfaltadas recuperando a importância de antes e enaltecendo seus moradores que não vêm mais o bairro como uma célula morta da cidade, caracterizado pelo esquecimento, abandono e pelo descaso que tivera no passado, comparável à estrada de ferro que também volta a ser colocada nos planos dos novos empreendimentos capitalistas que a cidade vem recebendo.

3.4 A construção da Usina Hidrelétrica

Após o término das obras da ferrovia, muitas famílias ficaram definitivamente no município de Três Lagoas e outras chegaram atraídas pelas oportunidades de empregos diversos que eram oferecidas, tais como bancários, militares, funcionários públicos, profissionais da área de saúde, etc.

Mesmo com a inauguração da Estação Ferroviária as obras ainda estavam incompletas, pois, faltava construir a ponte ferroviária sobre o rio Paraná, o que contribuiu para que muitos trabalhadores permaneceram no município recém criado até por volta de 1926 quando a ponte foi concluída.

Na década de 1960, iniciou-se a construção da Usina Hidrelétrica “Jupiá” e também uma ponte rodoviária sobre o aterro da barragem. Esta obra foi de grande importância para o município, pois foi quando iniciou o segundo fluxo migratório para Três Lagoas.

Durante a construção da UHE Jupiá, houve grande atração populacional, o número de trabalhadores nas obras da barragem era de aproximadamente 10 mil homens, muitos já residentes no município, mas, a grande maioria, vinda de outras cidades. Foi necessário o

loteamento de novos bairros, conforme mostra o quadro 5, para atender a dinâmica populacional urbana que gradativamente expandiu a malha urbana.

Nesse período surgiram mais 56 bairros que somados aos 15 já existentes totalizavam 71 (ver todos os bairros no anexo 4). No entanto, convém salientar que em muitos destes bairros loteados havia grande número de terrenos baldios a espera de maior valorização por parte de agentes imobiliários e demais proprietários, como que prevessem ou já soubessem, antecipadamente, do futuro promissor de Três Lagoas, pois muitos passaram a ser vendidos após o processo de industrialização e em outros, os proprietários construíram casas ou salões comerciais para alugar, mas ainda existe a especulação imobiliária em diversos locais, pois:

Os proprietários de terra não são apenas agentes da produção do espaço urbano quando, associados ou não, promovem loteamentos, mas também quando deixam a terra vazia, fazendo no mínimo uma ocupação da cidade com uma aparência de caos. Grandes espaços vazios numa cidade que se espraia pelas “periferias”. Terra vazia e homens sem terra, coexistindo no mesmo espaço e tempo. (RODRIGUES, 1997, 24).

Quadro 5: Bairros criados de 1961 a 1990

Bairro Colinos	Jardim Corumbá	Parque Paulista
Bairro São Francisco	Jardim Novo Alvorada	Parque Residencial Quinta da Lagoa
Jardim Alto da Boa Vista	Jardim das Paineiras	Parque Res. Osmar F. Dutra
Jardim Alvorada	Jardim Taquaracy	Vila Popular
Jardim Angélica	Jardim Campo Novo	Vila dos Ferroviários
Jardim Belém	Jardim Brasília	Vila Guanabara
Jardim Caçula	Jardim Dourados	Vila São João
Jardim Capilé	Jardim Planalto	Vila Viana
Jardim das Oliveiras	Jardim Guaporé	Vila Haro
Jardim Esmeralda	Jardim Cangalha	Vila Benvindo
Jardim Esperança	Jardim Primavera	Vila Haro Júnior
Jardim Eunice	Jardim Santos Dumont	Vila Recanto
Jardim Europa	Jardim Campina	Vila Virgínia
Jardim Glória	Loteamento Progresso	Vila Frinéia
Jardim Mirassol	Nova Ipanema	Vila Santa Rita
Jardim Morumbi	N. S. das Graças	Vila Santa Ana
Jardim Novo Aeroporto	Novo Horizonte	Vila Alegre
Jardim Paranapungá	Parque São Carlos	Vila das Acácias
Jardim Santa Morumbi	Prolongamento da Vila Guanabara	
TOTAL DE BAIRROS		56

Fonte: CATTANIO, 1976.

Org. e atualização: Luceny C. S. Costa, 2007.

Na década de 1960 foi loteado o bairro Jardim Alvorada (ver anexo 04), situado a leste da cidade em direção onde estava sendo construída a UHE Jupia e também a Vila Piloto que serviria como moradia aos trabalhadores da UHE. O bairro Jardim Alvorada é o maior bairro

de Três Lagoas, possui grande extensão territorial, elevado número de quadras e é densamente ocupado além de ser um subcentro urbano, tendo ativo comércio local muito variado, porém, é referência em concessionárias de automóveis, na venda de peças para veículos e assistência técnica.

O Paranapungá (ver anexo 04), loteado em 1964, foi outro bairro que se destacou durante a construção da UHE Jupuíá devido a crescente demanda por moradia com características de classe popular. Atualmente o bairro possui pequeno comércio local e serviu desde sua fundação até os dias atuais como moradia dos trabalhadores de diversas categorias profissionais.

Situado a sul da ferrovia é o último bairro neste sentido, pois, delimita-se com propriedades rurais a leste e a oeste, a norte delimita-se com o bairro Vila Viana e a sul, onde antes era uma grande propriedade rural, atualmente é o prolongamento da rodovia BR158, aberto na década de 1990 com asfaltamento imediato, por ser via de acesso a várias indústrias do Distrito Industrial II e ser eixo de ligação com a BR-262.

Os primeiros moradores do bairro originaram-se de diversas cidades do estado de Mato Grosso e também da zona rural do município. Muitos vieram de outros estados como São Paulo, Minas Gerais, Ceará e Pernambuco, principalmente.

Para grande parte dos trabalhadores da barragem foi construído, em 1961, um bairro sob a denominação de Vila Piloto (ver anexo 04), localizado nas proximidades das obras da UHE Jupuíá. Logo após o término da construção dessa vila havia cerca de 1000 moradores e por volta de 1965 havia aproximadamente, 15mil habitantes, incluindo os trabalhadores e familiares. A construção dessas casas foi feita pela empresa empreiteira da barragem “Camargo Correia” que ao criar a vila criou uma verdadeira cidade, pois dispunha de infraestrutura urbana além dos serviços hospitalares, escola, agência bancária, cinema, etc.

Com a construção dessa vila o fluxo populacional tornou-se intenso em sua direção, tanto por parte dos trabalhadores ali residentes quanto por moradores de outros bairros da cidade, pois, a sala de cinema ali existente era opção de lazer e distração para todos.

Os trabalhadores da UHE “Jupuíá” eram migrantes nordestinos (em maior número), mineiros, paulistas e, pessoas de outros estados, em menores proporções.

A construção da usina, de início, provocou profundas alterações na paisagem local, pois o represamento fez com que desaparece o famoso Salto de Urubupungá, no Rio Paraná, cartão postal do município. Tal alteração paisagística deixou muitas saudades em moradores e visitantes.

Outro impacto foi a transferência de moradores ribeirinhos que tiveram que deixar seu local de moradia às margens do Rio Paraná e serem alocados fora da área de inundação. Muitos pescadores foram reassentados à jusante do rio, longe da represa, no bairro Jupιά (ver anexo 04).

Reassentamentos dessa modalidade traz muitas insatisfações aos moradores, pois, são obrigados a sair do local onde possuem vínculo afetivo para outro totalmente desconhecido e “criado” para esse fim, não sendo espontâneo como o de outrora. Os pescadores reclamam que a barragem mudou a ictiofauna, além da redução de peixes no rio, pois, muitos morrem ao passar pelas máquinas da hidrelétrica. Os grandes empreendimentos não trazem apenas histórias de sucesso, os impactos negativos também existem.

Contudo, notícias sobre Três Lagoas como sendo uma cidade de oportunidades de emprego percorria longas distâncias, conforme nos relata o mineiro José Zeferino dos Santos, que em 1964, com 20 anos, trabalhava na lavoura em São Paulo, ouviu falar de Três Lagoas por amigos que diziam que: “o lugar era bom de serviço, aventurei-me em busca de um emprego melhor.” (Entrevista concedida em março, 2007).

Ao chegar no município procurou serviço nas obras da barragem, mas por falta dos documentos necessários exigidos, não conseguiu o emprego desejado, mas permaneceu na cidade e conseguiu empregar-se em uma estatal a CE. – Companhia de Estrada de Rodagem - que depois passou a se chamar DERMAT – Departamento de Estradas de Rodagem de Mato Grosso - , e após a divisão do estado de Mato Grosso em Mato Grosso do Sul (1977), passou a se chamar DERSUL – Departamento de Estradas de Rodagem de Mato Grosso do Sul (atual AGESUL)- onde realizou várias atividades, desde braçal até chegar a operador de máquinas, em cujo cargo se aposentou em 1996.

José Zeferino do Santos contou sua trajetória com muito orgulho e disse não se arrepende em momento algum em ter vindo para Três Lagoas, pois foi onde constituiu família e conseguiu mantê-la com o trabalho, adquiriu casa própria, amigos e gosta muito da cidade onde mora.

Casos semelhantes a estes aconteceram aos milhares em Três Lagoas. Essa obra durou cerca de 10 anos para ser concluída. Muitos dos que se aventuraram ao trabalho permaneceram no município, constituíram família e fixaram residência; outros seguiram a empreiteira Camargo Correia que os manteve empregados em outras obras como a de Ilha Solteira/SP.

Devido a construção da UHE Jupιά, Três Lagoas foi enquadrada como área de segurança nacional em 1967 e, por isso deixou de eleger seus próprios representantes

municipais que a partir de então passaram a ser indicados pelo Poder Executivo Estadual e nomeados pelo Poder Federal. Somente em 1985, com o fim do regime militar é que os cidadãos voltaram a eleger seus representantes pelo voto direto.

Outro importante acontecimento político para Três Lagoas, nesse período, foi a criação do Estado de Mato Grosso do Sul em decorrência da divisão do Estado de Mato Grosso em 11 de outubro de 1977. A divisão do estado foi decretada pelo Presidente Ernesto Geisel sob a alegação de que seria mais fácil para ser administrado, pois o estado era muito extenso e, também, era uma antiga reivindicação de grupos políticos do estado.

Com a transferência dos trabalhadores para outras obras da empreiteira Camargo Correia as casas da Vila Piloto foram desocupadas juntamente com todas as demais obras de infra-estrutura que também foram desativadas (banco, escolas, hospital), permanecendo as construções em estado de abandono. O prefeito municipal da época, temendo a mudança de pessoas para lá devido à infra-estrutura que o local oferecia, mandou demolir as casas.

Com o passar dos anos, no final da década de 1980, o então prefeito Miguel Tabox reconstruiu a Vila Piloto I no mesmo local, porém com outro projeto. As casas foram financiadas pelo governo do Estado, outras pela Caixa Econômica Federal. A vila continuou a crescer pela demanda e falta de moradias, existindo atualmente até a Vila Piloto VI.

Após a construção da Usina Hidrelétrica de Jupia, atual Souza Dias, Três Lagoas apresentou pequena estagnação em relação ao movimento de outrora, mas mesmo assim atraía muitas pessoas, algumas eram parentes dos que já residiam no município e outras chegavam para trabalhar como funcionários públicos, no comércio ou como empresários.

Entretanto, era crescente a demanda por moradias populares e foi a partir da década de 1980 que surgem os primeiros conjuntos habitacionais em Três Lagoas.

Quadro 6: Conjuntos Habitacionais em Três Lagoas 1980-1991

Nome do conj. Habitacional	Nº de unidades	Ano de conclusão
Santo André	168	1981
Juscelino Kubitschek	190	1982
Caçula	170	1982
FICAM	186	1983
Osmar Ferreira Dutra	50	1983
Vila Piloto I	247	1989
Angelina Tebet	80	1989
Vila Piloto II e III	965	1991
COONISUL *	80	1991
Total de habitações	2136	

*Conj. Habit. para os servidores públicos do Estado de Mato Grosso do Sul.

Fonte: Oliveira, Lauro, 2006.

Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

De acordo com o quadro 6, podemos observar que os conjuntos habitacionais não possuíam muitas casas e supriam parcialmente a falta de moradias no município, pois, na década de 1960, a população urbana que era de 32.023 habitantes passou a ser de 57.904 em 1980 (ver quadro 10).

Na década de 1970, na avenida Antônio Trajano, foi inaugurada a estação rodoviária, e também, o aeroporto municipal Eloy de Miranda Chaves e, na área da educação foi fundada a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS) e na década de 1980, devido a crescente importância do município foi inaugurado o Campus II ampliando o número de curso e a oferta de vagas.

PLANTA URBANA DE TRÊS LAGOAS (3 MOMENTOS DO FLUXO MIGRATÓRIO)

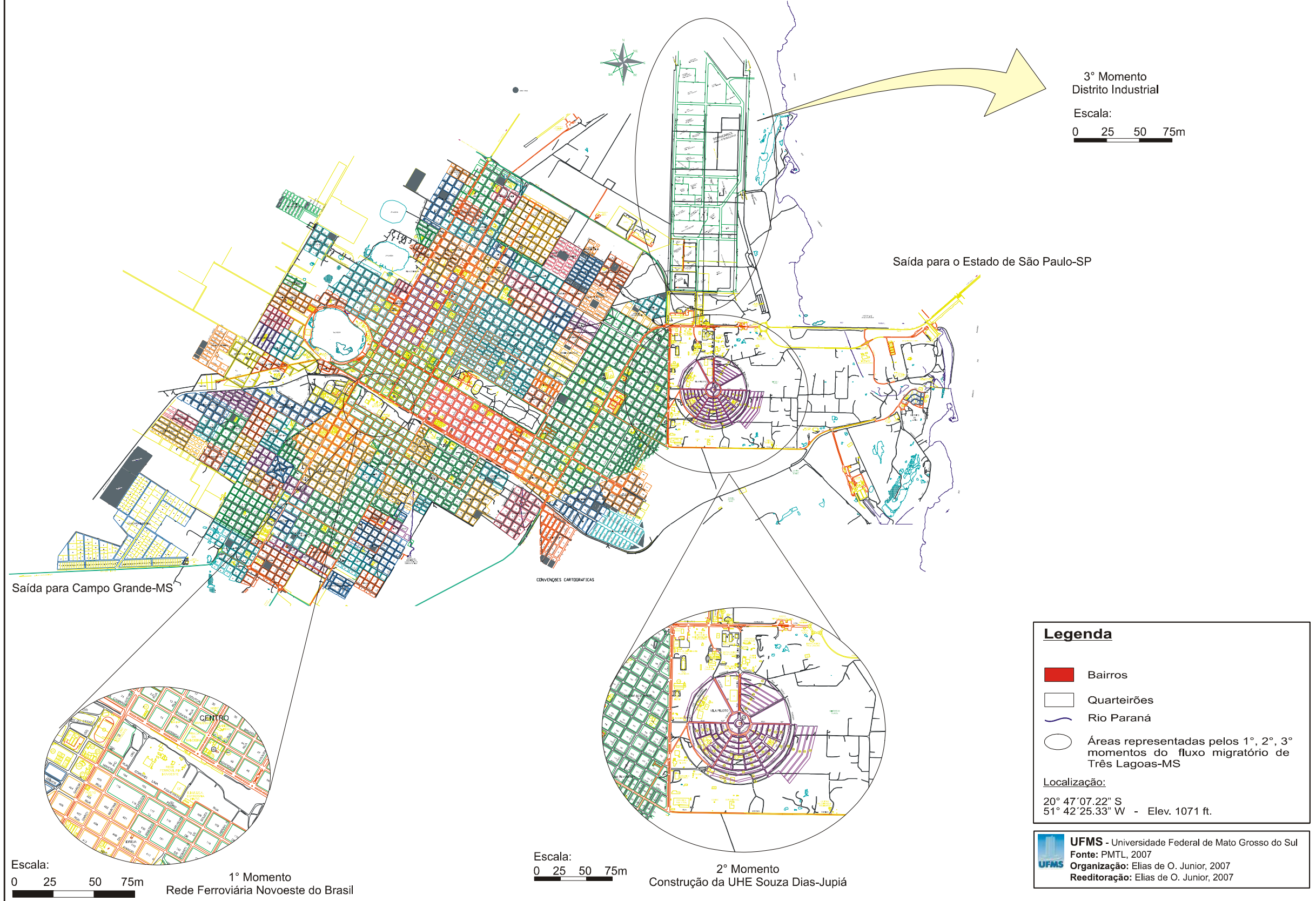


Figura 2 – Planta Urbana de Três Lagoas (três momentos do fluxo migratório).

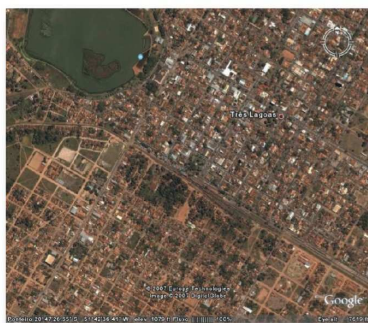
LOCALIZAÇÃO DIGITAL DOS TRÊS MOVIMENTOS MIGRATÓRIOS NA PLANTA URBANA DE TRÊS LAGOAS-MS 2007



1º MOMENTO

2º MOMENTO

3º MOMENTO




 **UFMS** - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Fonte: Google Earth, 2007
Organização: Elias de O. Junior, 2007
Edição: Elias de O. Junior, 2007

Figura 3: Mapa digital de localização dos 3 (três) movimentos migratórios em Três Lagoas-MS, 2007.

4 O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO

4.1 As primeiras indústrias

Na década de 1970 foram iniciados projetos para instalação do Distrito Industrial I, nas proximidades da antiga Vila Piloto devido à existência de infra-estrutura da época de construção da Usina Hidrelétrica “Jupiá”. Cattanio (1976, p.66) ao se referir sobre a instalação de indústrias no município, previa parte de seu futuro ao dizer que: “A possibilidade de Três Lagoas vir a se tornar um centro industrial é grande: isso condicionará uma nova função, e sustentará o seu desenvolvimento”. Fato que se concretiza no início do século XXI.

Após os reparos necessários para a implantação do Distrito Industrial I e feitas as concessões legais de terrenos feitas pela Prefeitura Municipal de Três Lagoas, a partir de meados da década de 1980, iniciaram as primeiras instalações industriais, conforme mostra o quadro 7:

Quadro 7: DITL I – Primeiras unidades instaladas, ramo industrial, ano de instalação e empregos gerados

Unidade	Ramo industrial	Ano de instalação	Nº de empregos
Cerâmica MS	Mineral não-metálico	1985	100
Carvão Kent	Empacotamento	1986	6
Metal. Três Lagoas	Metalurgia	1986	6
Agropeva/Trema	Madeira	1988	30
TOTAL	04 unidades		142

Fonte: SOUZA, 2002.

Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

Havia, ainda, várias fábricas de tijolos de argila com emprego da mão-de-obra familiar nas proximidades das 2ª e 3ª lagoas, entretanto os terrenos eram de particulares.

Foi implantado, em 1979, o Frigotel – Frigorífico Três Lagoas Ltda na rodovia MS-385 que liga Três Lagoas a Brasilândia/MS. O frigorífico significou muito para os pecuaristas do estado pois antes do Frigotel, todo o gado era comercializado no estado de São Paulo, atividade que era dinamizada pela NOB através do transporte do gado nos vagões.

Três Lagoas apresenta-se como município atrativo para instalação de um pólo industrial devido às características que apresenta quanto à sua localização. Estando na divisa

com o Estado de São Paulo e com acesso a importantes vias de circulação, como a Rodovia BR-262 e a SP-300 (Rodovia Marechal Rondon), a ferrovia Novoeste (antiga NOB) e o transporte fluvial pela eclusa de Jupuíá facilitando o transporte de matérias-primas e o escoamento da produção industrial. Conforme cita Souza (2002):

[...] Com tais pressupostos, pode-se inferir que o município de Três Lagoas localiza-se e uma “área privilegiada”, à margem do rio Paraná, na divisa com São Paulo, rio este que, além de possuir uma das maiores hidrelétricas do País – antiga Jupuíá, hoje denominada Usina Engenheiro Souza Dias -, integra a hidrovia Tietê-Paraná. (SOUZA, 2002, p.193).

Tais atributos rodoviários colocam Três Lagoas em posição privilegiada sob o ponto de vista econômico-industrial fatores que foram ressaltados com o asfaltamento de rodovias e abertura de vias de acesso na década de 1990, com o projeto do governo federal “Avança Brasil”. (Ibid, 2002).

Dessa maneira, indústrias diversas se interessaram pela localização privilegiada de Três Lagoas e pelos atrativos incentivos fiscais que foram oferecidos para a instalação industrial. Entretanto, conforme demonstram os quadros 7 e 8, as indústrias do Distrito Industrial I eram principalmente de material grosseiro, de acordo com a especificidade industrial e a mão-de-obra empregada não era qualificada nem especializada vez que o serviço era braçal em grande parte das indústrias. Tal especificidade é mantida nos dias atuais, pois, como o Distrito Industrial I se localiza próximo a Vila Piloto e Vila de Jupuíá, bairros de distam cerca de 5 a 7 quilômetros do centro urbano e comercial da cidade, a Secretaria de Indústria e Comércio do município destina a doação de lotes desse local para indústrias que produzem materiais pesados, ruídos e resíduos sólidos.

Quadro 8: DITL I – Unidades instaladas, ramos industrial, ano de instalação e empregos gerados

Unidade	Ramo industrial	Ano de instalação	Nº de empregos
Trição Ind. Com.	Metalurgia	1991	50
Cargill Agrícola	Alimentício	1995	130
Cerâmica Modelo	Cerâmica	1995	14
Robemix	Construção Civil	1998	15
Trepel/Cipel	Artefatos de papel	1998	35
Rural Nutri	Nutrição animal	1998	16
Olaria Colinos	Olaria/cerâmica	1999	20
Laticínio Matinal	Alimentício	2000	05
G.S. Plásticos	Plásticos	2000	250
Consortio RST	Asfalto/terraplanagem	2000	95
Lajes Piloto	Construção civil	2000	01
Cobel	Construção civil	2001	150
Tecmix Engenharia	Construção civil	2001	80
J.S. Florestal	Madeira	2003	40
Apiários Flor da Acácia	Mel	2003	15
MP Comércio de Tecidos	Têxtil	2003	20
MK Química do Brasil Ltda	Química	2003	50
Escala Blocos	Blocos concreto	2005	10
TOTAL	18 unidades		996

Fonte: SOUZA, 2002.

Org. e atualização Luceny C. S. Costa, 2007.

A partir da década de 1990 com o projeto “Avança Brasil” instalou-se no município o Distrito Industrial II situado próximo ao rio Paraná, entre as rodovias BR-262 e BR-158, onde se instalaram novas unidades fabris, como se observa no quadro 09.

Quadro 09: DITL II - Unidades instaladas, ramo industrial, ano de instalação e empregos gerados

Unidade	Ramo industrial	Ano de instalação	Nº de empregados
Mabel	Alimentício	1998	465
Plastitro	Plásticos	2000	22
Cortex	Têxtil	2000	40
Grupo Pasmanik	Têxtil	2000	66
Avanti	Têxtil	2001	230
NellitexSul	Têxtil	2001	206
Aquarela	Água Mineral	2001	29
Plastitel	Plásticos	2001	10
Plastisol	Plásticos	2001	18
Sultan	Têxtil	2001	90
Comask	Vestuário – Jeans	2001	167
MultiBrasil	Têxtil	2002	100
Adar	Têxtil	2002	230
Águas Labor	Água Mineral	2003	15
Klim	Calçadista	2003	180

Kidy	Calçadista	2003	250
Usina Termelétrica	Energia Elétrica - gás	2003	30
Linhas Bonfio	Têxtil	2003	10
Tubotec	Tubos para embalagens	2003	10
Fibrasil	Têxtil	2004	60
Brascopper	Siderurgia	2005	120
Metalfrio	Metalurgia	2005	50
Fatex	Têxtil	2005	90
TOTAL	23 indústrias		2488

Fonte: Souza, 2002.

Org. e atualização Luceny C. S. Costa, 2007.

A vinda e instalação de indústrias no município se deu paralelamente ao êxodo rural no município, fato que contribuiu para o aumento da população urbana tanto pela migração rural-urbana quanto pela vinda de novos moradores, conforme observado no quadro 11.

De acordo com os dados do censo demográfico do IBGE, a população do município de Três Lagoas até a década de 1960 era essencialmente rural, com 16.447 habitantes, contra os 15.576 urbanos, invertendo sensivelmente a partir da década de 1970, quando os moradores da zona rural diminuem para 14.381 habitantes e os da zona urbana saltam para 41.132. A partir de então a característica da população treslagoense muda de rural para urbana e sempre se mantém em maior número urbana do que rural nas décadas seguintes, sendo registrado no senso demográfico de 2000 menos de 10% da população total presente no campo. (Ver quadro 10).

Quadro 10: Evolução da população de Três Lagoas/MS no período de 1940 – 2007

Ano		1940	1950	1960	1970	1980	1991	1996	2000	2007
População residente	Rural	9.268	10.034	16.447	14.381	9.207	6.512	5.767	5.390	85.914*
	Urbana	6.110	8.769	15.576	41.132	48.697	61.650	69.030	73.669	
	TOTAL	15.378	18.803	32.023	55.513	57.904	68.162	74.797	79.059	

Fonte: IBGE, Censo demográfico 2000. *Contagem Populacional, População residente, 2007.
Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

A partir dessa análise percebemos que da década de 1950 para a de 1960 a população treslagoense quase dobrou, saltando de 18.803 habitantes para 32.023 habitantes, ou seja, houve um saldo positivo de 13.220 moradores, saltando de maneira significativa na década de 1960, que de 32.023 habitantes passou a ter 55.513 na década de 1970, ou seja, 23.490 a mais que na década anterior, devido às obras de construção da usina hidrelétrica.

Percebe-se ainda que da década de 1970 até o ano de 1991 houve pouco crescimento da população total do município devido ao término das obras de construção da Usina Hidrelétrica de Jupia (atual Engenheiro Souza Dias) e a não permanência de trabalhadores

originários da usina na cidade. A partir da década de 1991, com a intensificação do processo de industrialização até início de 2007, a população total aumentou aproximadamente 18 mil habitantes, comprovando a capacidade industrial de atrair trabalhadores e conseqüentemente novos moradores para a cidade, e não mais devido ao êxodo rural, como ocorrera no passado, vez que a população rural permanece praticamente estável.

Segundo dados do Censo demográfico (IBGE, 2000), Três Lagoas teve no período de 1989 a 1999 a presença de 8.827 novos moradores migrantes (ver anexo 3), tendo sido a terceira cidade do estado de Mato Grosso do Sul que mais recebeu migrantes, perdendo apenas para a capital do estado, Campo Grande, que teve 57.403 e Dourados que ocupou a segunda colocação com 10.556 novos moradores.

Sem dúvidas, a industrialização de Três Lagoas gerou crescimento e expansão da malha urbana e representa também aumento na arrecadação do município, conforme dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Indústria e Comércio (2007), houve um aumento de arrecadação do PIB (Produto Interno Bruto) em torno de 600%, e o número de indústrias instaladas tende a aumentar, vez que as negociações continuam ano a ano, aumentando a importância de Três Lagoas no estado de Mato Grosso do Sul. Os dados revelam que o município ocupa hoje a em terceira posição no ranking estadual, e espera-se que nos próximos quatro anos o município assuma a segunda posição, ficando atrás apenas da capital do estado Campo Grande.

O número de empregos gerados nas indústrias hoje (2007) é de aproximadamente 5.875 empregos diretos, 17.625 empregos indiretos, que segundo dados do Sistema "S" (SEBRAE, SENAI, SENAC), para cada emprego direto gerado, são criados três indiretos.

As indústrias instaladas no município são empresas de alta tecnologia que atuam na área de tecelagem, fiação, confecção, alimentícia, metal-mecânica, gráfica, celulose, papel, cerâmica, química, curtume, metalúrgica e outras.

Segundo dados da Secretaria Municipal de Indústria e Comércio os incentivos oferecidos pelo Estado são de 67% do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) devido por 10 anos, o município concede a área para instalação da indústria no Distrito Industrial I ou II, isenção do ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) na construção do empreendimento e IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) por 05 anos para investimentos de até R\$50 milhões; 10 anos para investimentos de R\$50 milhões a R\$100 milhões e de 15 anos para investimentos acima de R\$100 milhões.

A indústria de produtos alimentícios Mabel foi uma das primeiras indústrias de grande porte a se instalar no município. Com sede em Ribeirão Preto/SP, os incentivos fiscais

oferecidos pela Prefeitura Municipal de Três Lagoas vieram de encontro com os planos de expansão da empresa.

No início de suas atividades em Três Lagoas o maior problema foi a falta de mão-de-obra qualificada para o serviço que consistia em várias tarefas de operação de máquinas específicas para a fabricação de bolachas, entretanto, devido à necessidade de funcionários, as contratações foram feitas sem muitas exigências admitindo pessoas sem nenhum tipo de experiência, tal fato deu oportunidades para que muitas pessoas, os jovens principalmente, conseguissem seu primeiro emprego com carteira assinada.

As demais empresas passaram pelo mesmo processo de adequação, pois SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial) - Centro de Formação Profissional “José Paulo Rímoli”, voltado para oferecer cursos profissionalizantes de acordo com as necessidades das empresas, instalado em maio de 1997, também estava se adaptando às necessidades.

No entanto, hoje o SENAI cresceu juntamente com a cidade e número de indústrias, pois no início contava com seis funcionários e oferecia apenas os cursos de panificação e confeitaria, costura industrial e mecânica diesel. Atualmente (2007) possui prédio próprio, doado pela Prefeitura Municipal de Três Lagoas e dispõe das seguintes instalações:

Quadro 11: Salas e capacidade de cursos do SENAI

Salas, laboratórios e oficinas	Quantidade	Capacidade (alunos)
Eletrônica	01	12
Informática	01	12
Costura Industrial	01	16
Eletricidade	01	24
Mecânica Geral	01	24
Calçados	01	48
Aula	05	167 (conjuntas)
UNITI *	01	12
TOTAL	12	315

* Unidade de Negócios, informações tecnológicas e inovações.

Fonte: SENAI/ Três Lagoas, 2007.

Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

Recentemente, o SENAI formou parceria a VCP Florestal voltado à formação de recursos humanos especializados nas áreas de construção civil, montagem mecânica/soldagem, operação e manutenção de máquinas e equipamentos para a indústria de celulose. Para apoiar a implantação/construção da fábrica, serão construídas novas salas de

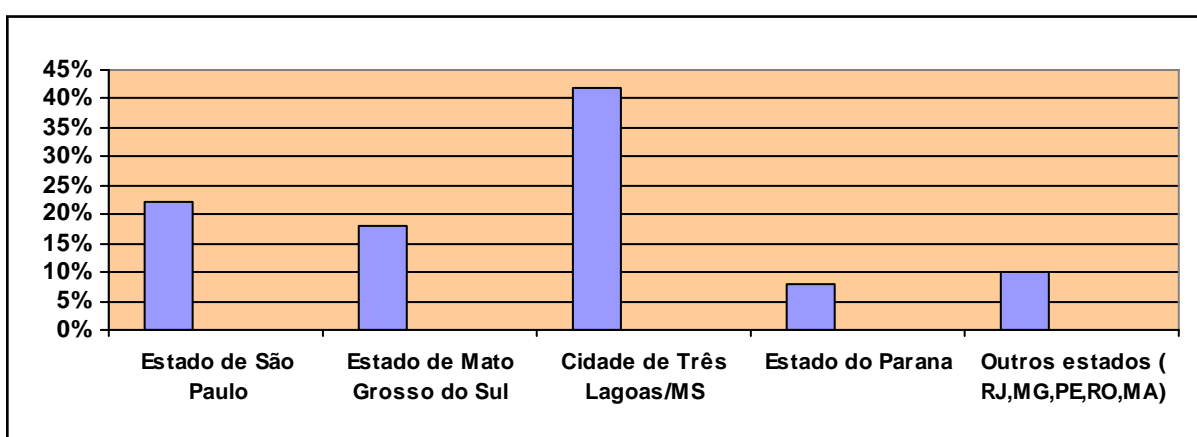
aulas, laboratórios e oficinas para capacitação de mão-de-obra local, vez que estão previstas a geração de cerca de 8 mil empregos diretos e indiretos durante a fase de construção.

Nesses 10 anos de prestação de serviços, o SENAI, unidade Três Lagoas, emitiu aproximadamente 25 mil certificados, somando novos profissionais no mercado de trabalho, contribuindo para a realização de serviços técnicos especializados.

4.2 Análise dos questionários aplicados aos trabalhadores das indústrias de Três Lagoas/MS

As indústrias que instalam filiais em Três Lagoas, devido à falta de conhecimento com o local e com profissionais especializados, trazem da sede da empresa funcionários para desempenhar funções administrativas, de chefia e outros para servirem de monitores para os novos funcionários contratados. Para esses que “vêm com a empresa” são oferecidas propostas de melhores salários e cargos superiores aos ocupados por estes na sede, outras ainda oferecem ajuda de custo como incentivo. Após o período de adaptação, que varia de acordo com o cargo ou situação, as contratações para todos os cargos passam a ser com mão-de-obra local. No entanto, nem todos os trabalhadores são originários ou residentes de Três Lagoas, conforme pode ser observado no gráfico1:

Gráfico 1: Local de origem dos trabalhadores das indústrias



Fonte: Questionário apresentado aos trabalhadores das indústrias no 1º e 2º semestre de 2007.
Org.: Luceny Camila dos Santos Costa, 2007.

De acordo com tais dados fica evidente a participação da mão-de-obra originária do estado de São Paulo (22%) facilitado pela proximidade de algumas cidades como, por exemplo, Castilho e Andradina que distam 25 km e 40 km respectivamente, boas vias de circulação, além de empresas de ônibus que fazem o transporte suburbano facilitando e

garantindo desse modo, o transporte para quem não possui meios de locomoção próprios. Destacam-se, ainda, as cidades de Ilha Solteira (70 km), Pereira Barreto (86 km), e Araçatuba (130 km) como cidades originárias de trabalhadores. É comum, entre os trabalhadores solteiros, não se mudarem definitivamente para Três Lagoas, dessa forma, os que residem nas cidades mais próximas viajam todos os dias retornando para sua cidade de origem e os que moram nas mais distantes voltam para casa nas folgas de fim de semana tendo, obrigatoriamente, uma segunda residência. Diferentemente dos que vêm de distantes cidades como das proximidades da capital paulista que demoram muito mais tempo para retornar e rever familiares e amigos.

Temos também migrantes de demais cidades do estado de Mato Grosso do Sul, como, Aquidauana, Água Clara, Brasilândia, dentre outras. A dinâmica industrial atraiu pessoas de outros estados em menor proporção: Rio de Janeiro, Paraná, Minas Gerais, Recife, Maranhão.

Há três anos, os irmãos Jonilson e Joilson Ferreira da Silva vieram de São Domingos/MA após reservarem pequena reserva em dinheiro. Contam que, quando vieram, como não conheciam ninguém, tiveram certa dificuldade para arrumar emprego. Começaram fazendo serviços braçais tanto na cidade quanto em fazendas. No início alugaram um cômodo para economizarem dinheiro e conforme foram conhecendo pessoas passaram a morar de favor na casa de um ou outro conhecido. No decorrer de um ano, mandaram dinheiro para que sua irmã Francisca Solange também viesse para Três Lagoas e, como os irmãos, ficou em casa de conhecidos na cidade, pois, na época em que veio, seus irmãos estavam trabalhando em fazendas. Joilson, que era casado, logo após a vinda de sua irmã Solange, alugou uma casa e mandou dinheiro para que sua esposa, juntamente com suas três crianças, também viessem. Os adultos passaram a trabalhar em indústrias, o que possibilitou que mais três membros da família viessem do Maranhão para Três Lagoas. Francisca Solange ainda não pôde ir buscar os três filhos que deixou e relata que, desde que veio para Três Lagoas, a mais de um ano, não os vê, se comunica com eles, cheia de saudades, apenas por telefone.

A atração populacional para Três Lagoas em decorrência do processo de industrialização vai de encontro com o que Corrêa (2006, p. 280) denomina de “interações espaciais”, as quais:

devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação no espaço. No que se refere à existência e reprodução social, as interações espaciais refletem as diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas. No que concerne às transformações, as interações espaciais caracterizam-se,

preponderantemente, por uma assimetria, isto é, por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes, isto é, transformando os lugares. [...]

O autor prossegue dizendo sobre as profundas transformações espaciais ocorridas a partir da Revolução Industrial e chega aos dias atuais analisando o “ciclo de reprodução do capital e espaço” a partir da circulação de investimentos e elabora um modelo de “circulação de força de trabalho e meios de produção”, que é o que nos interessa mais especificamente.

De acordo com tal modelo vamos ter no espaço geográfico a sede da corporação, a fábrica-filial e a indústria, e de acordo com o local de instalação de tais bens, teremos a área de evasão demográfica em direção a esses centros de localização industrial. Conforme se observa na figura 2.

Três Lagoas continua exercendo atração populacional devido à oferta de empregos gerados pelas indústrias, com expectativas de instalação de outras, ampliando o número de empregos que atualmente (2007), é de aproximadamente 5.875 diretos e 17.625 indiretos, enquanto que os municípios que não oferecem empregos a seus moradores, se tornam áreas de evasão populacional de acordo com a teoria das “interações espaciais”. (CORRÊA, 2006). (Ver figura 2).

Tabela 2: Idade dos trabalhadores das indústrias.

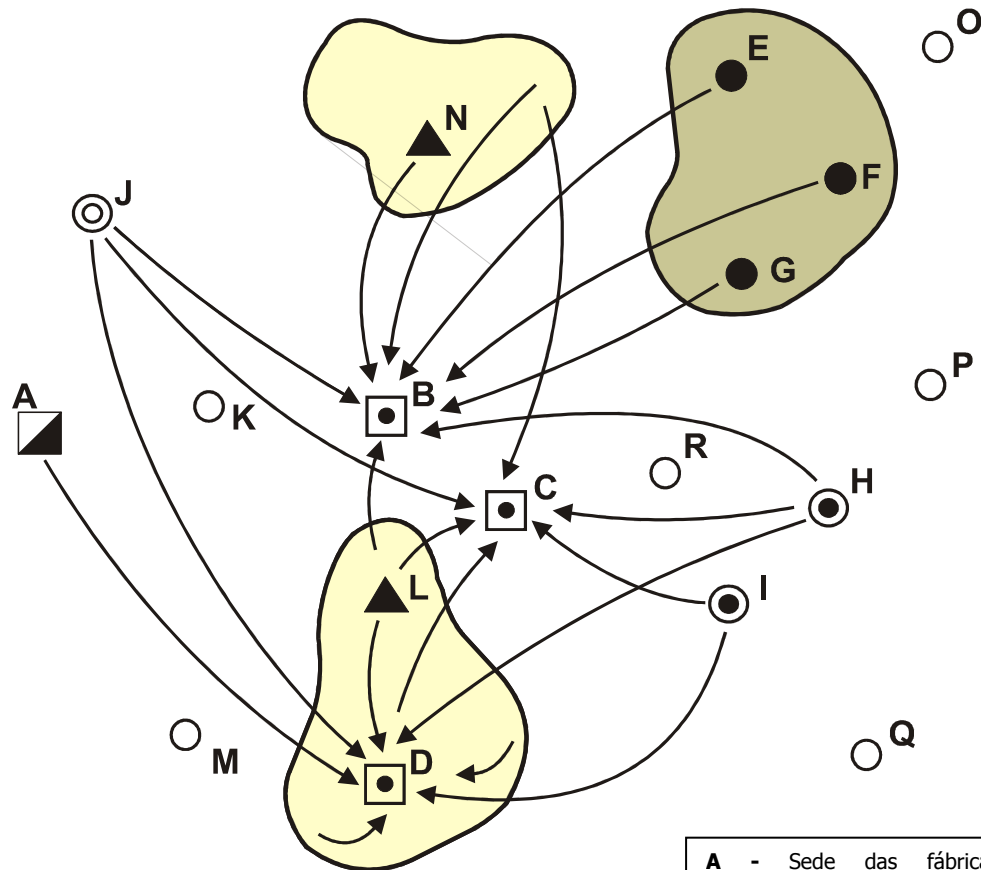
ANO DE NASCIMENTO	FAIXA ETÁRIA (ANOS)	TOTAL DE TRABALHADORES	PORCENTAGEM (%)
1985 a 1989	18 a 22	87	35
1980-1984	23 a 27	64	26
1975 a 1979	28 a 32	36	14
1970 a 1974	33 a 37	38	15
1965 a 1969	38 a 42	13	5
1960 a 1964	43 a 47	7	3
1955 a 1959	48 a 52	5	2
TOTAL	250	100	

Fonte: Questionário aplicado aos trabalhadores das indústrias no 1º semestre de 2007.
Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

De acordo com a análise dos dados, pudemos comprovar que os trabalhadores das indústrias são indivíduos cuja faixa etária varia entre 18 e 27 anos (61%) comprovando a importância do trabalho para essas pessoas que, muitas vezes, adiam os estudos para entrarem no mercado de trabalho. Os problemas sociais existentes no Brasil, tais como, a falta de políticas públicas que visem melhor distribuição de renda e diminuição das desigualdades sociais, contribuem para ilustrar essa realidade. Entre esses jovens há muitos migrantes

(37%), evidenciando que possuem mais disposição para migrarem em busca de trabalho, vez que estão a procura de estabilidade e independência financeira, com isso, saem a procura de lugares que ofereçam tais oportunidades.

CROQUI DA CIRCULAÇÃO DE FORÇA DE TRABALHO E MEIOS DE PRODUÇÃO



Legenda:

- ▣ Sede da corporação
- ◻ Fábrica filial
- ⊙ Indústria
- Outros lugares
- Filial de coleta e beneficiamentos
- ⊙ Filial-Mineração
- ▲ Etapa migratória
- ↪ Fluxo de FT e MP
- Área amarela Área de evasão demográfica
- Área verde Área de produção agrícola

- A** - Sede das fábricas: Americana, Ribeirão Preto, Birigui, Andradina (SP), e outras.
- B** -Distritos Industriais I e II, Três Lagoas/MS.
- C e D** - não se aplica.
- E, F, G** - Origem da matéria-prima.
- H, I** - não se aplica.
- J** - Indústria calçadista Birigui.
- K, M, O, P, Q, R** - Pequenas indústrias regionais.
- L, N** - Municípios de origem dos trabalhadores: Andradina, Araçatuba, Castilho, Ilha Solteira, Pereira Barreto (SP), Selvíria, Brasilândia, Água Clara, Aquidauana (MS) e outros estados: RJ, MG, MA, RO.

UFMS - Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
 Fonte: CASTRO, I. E.de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA R. L.; 2006
 Reeditação: Elias de O. Junior, 2007

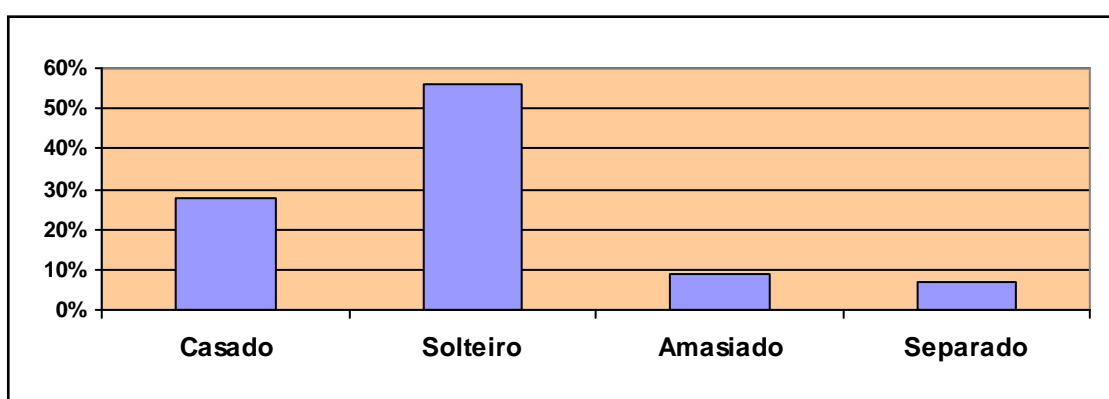
Figura 4 – Circulação de força de trabalho e produção.

Fonte: Adaptado de Corrêa, 2006

Org.: Luceny Camila dos Santos Costa, 2007

Um jovem trabalhador de uma indústria do Distrito Industrial II, originário da cidade de Pereira Barreto/SP, ao se formar em técnico em informática na Escola Técnica de Ilha Solteira, com apenas 18 anos de idade, não teve dificuldades para conseguir seu primeiro emprego com carteira assinada em Três Lagoas, fato que o levou a alugar uma casa, juntamente com amigos, e se mudar definitivamente. Em entrevista, o trabalhador disse ter gostado muito da oportunidade que recebeu, porém, lamenta não ter podido ainda cursar faculdade e conseguir um emprego melhor com ganho salarial maior.

Gráfico 2: Estado civil dos trabalhadores das indústrias



Fonte: Questionário apresentado aos trabalhadores das indústrias no 1º semestre de 2007.
Org.: Luceny Camila dos Santos Costa, 2007.

Constatamos que a maioria dos trabalhadores não são casados, 63%, incluindo os solteiros e separados; e apenas 37% são casados ou têm relacionamento estável (ver gráfico 2). Tal fato facilita o cumprimento da jornada flexível, pois, o turno de trabalho é variado em algumas indústrias que funcionam 24 horas diárias e a idade jovem também facilita.

Verificamos que 56% dos funcionários das indústrias não possuem filhos devido a pouca idade ou por serem solteiros e, em nenhum caso excedeu o número de quatro filhos, predominando pequena prole. No entanto, constatamos que o número de filhos e sua existência ou não, está desvinculado do estado civil, pois, muitas mulheres são mães solteiras.

Quanto ao tempo de permanência em Três Lagoas obtivemos os dados expressos na tabela 3. Verificamos que os anos de permanência em Três Lagoas variam e que a chegada de pessoas no município, em decorrência da oferta de emprego, é constante.

Destas pessoas, as que moram a mais tempo no município, já adquiriram casa própria (48%), estas são casadas e possuem idade mais elevada e, apenas (30%) pagam aluguel, estes, são os mais jovens oriundos de cidades do estado de São Paulo próximas a Três Lagoas (Castilho, Andradina, Ilha Solteira e Pereira Barreto), recém-casados ou jovens mães solteiras

que optaram por sair da casa dos pais devido a renda fixa mensal que obtiveram com o emprego, e que ainda não tiveram condições financeiras para adquirir casa própria, pois têm renda salarial em torno de R\$390,00/mês, garantindo apenas a subsistência básica e também o fato de serem muitos jovens faz com que tenham outras prioridades como compra de roupas, motos, carros e lazer. Alguns solteiros responderam possuir casa própria, porém, se referem à casa de seus pais.

Tabela 3: Tempo de moradia em Três Lagoas (anos)

TEMPO (ANOS)	TOTAL DE TRABALHADORES	PORCENTAGEM (%)
De 0 a 01 ano	75	30
De 01 ano a 05 anos	100	40
De 05 anos a 10 anos	30	12
De 10 anos a 15 anos	15	6
Acima de 15 anos	30	12
TOTAL	250	100%

Fonte: Questionário apresentado aos trabalhadores das indústrias no 1º semestre de 2007.

Org. Luceny C. S. Costa, 2007

Quando perguntado aos trabalhadores se tinham a intenção de mudarem de emprego ou de cidade, 95% responderam que não, que se sentem satisfeitos com sua ocupação atual e realizados profissionalmente na empresa onde trabalham. Apenas 5% dos funcionários gostariam de retornar a sua cidade de origem para viverem junto aos familiares, mesmo gostando da atividade que exercem.

Entretanto, todos gostariam de ser promovidos a um cargo melhor dentro da empresa e para isso se dedicam muito exercendo com eficiência sua função, sendo assíduos e pontuais, evitando faltar e de chegarem atrasados, e os que ainda não têm o ensino médio completo pretendem concluí-lo e os de idade mais avançada que não concluíram os estudos alguns, voltaram a frequentar a escola em cursos para jovens e adultos.

Dos 250 funcionários entrevistados, 175 (70%), possuem o ensino médio completo, 25 ainda estão terminando (10%), 40 (18%) possuem o ensino fundamental apenas, 10 possuem nível superior (2%).

As indústrias motivam os funcionários a não faltarem e nem a tirarem licença saúde por meio da oferta de cesta básica para aqueles que não têm nenhuma falta durante o mês. Essa variável – oferta de cesta básica -, segundo os funcionários, é muito importante.

As indústrias que se localizam no Distrito Industrial II oferecem transporte, sem nenhum custo adicional para o funcionário, sendo facultativo a este escolher se quer utilizar

ou não o transporte (ônibus) oferecido pela indústria. Alguns que possuem veículo próprio (carro, moto, bicicleta), dispensam o ônibus, alegando que demora muito para fazer o trajeto, devido às constantes paradas e voltas dadas no percurso. Entretanto, nesses casos, as despesas são por conta do funcionário.

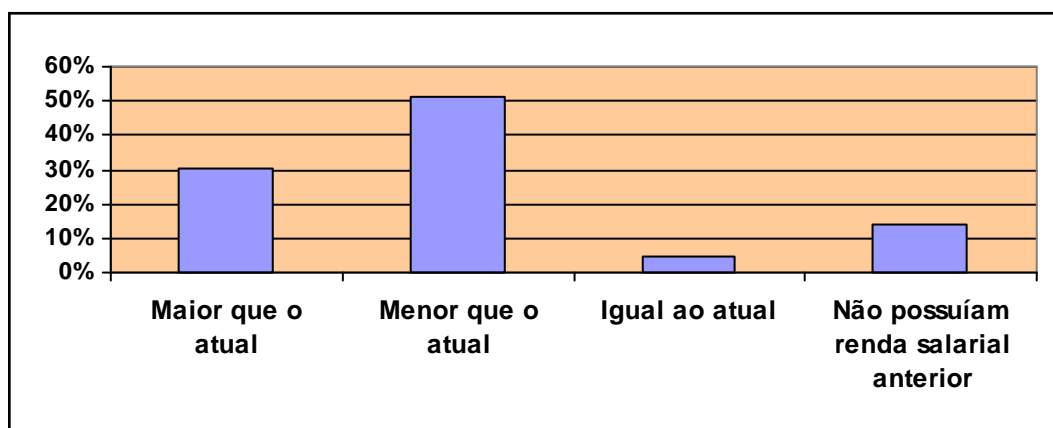
Os turnos de trabalho são de 08 horas diárias por turno. As refeições são feitas no próprio local de trabalho devido à grande distância entre as residências e as indústrias e ao curto período de tempo (1 hora apenas), impossibilitando o deslocamento e também pela periculosidade no trânsito que os Distritos Industriais I e II oferecem por se localizarem às margens de movimentadas rodovias BR 262 e BR 158.

As indústrias de instaladas a mais tempo possuem refeitório próprio, com cardápio elaborado por nutricionistas, e dessas refeições é descontado R\$ 17,60 mensal do salário do trabalhador que adere, porém não é obrigatório, mas pela praticidade, todos acabam aderindo.

Nas empresas instaladas recentemente, os refeitórios ainda se encontram em fase de construção, cabe aos funcionários levarem suas refeições de casa, para estes, também há horário para as refeições.

Quanto ao ganho salarial tivemos os seguintes dados:

Gráfico 3: Salário dos trabalhadores das indústrias em relação ao da ocupação anterior



Fonte: Questionário apresentado aos trabalhadores das indústrias no 1º semestre de 2007.
Org. Luceny C. S. Costa, 2007

O salário médio inicial que as indústrias oferecem é de R\$390,00 que aumenta de acordo com o tempo de permanência do funcionário na indústria ou quando este passa a desenvolver outra função que ofereça remuneração maior que a anterior. Os funcionários que não possuíam renda salarial anterior devem-se ao fato de esta ser sua primeira oportunidade de emprego. Em decorrência da necessidade de mão-de-obra imediata, muitas empresas

contrataram funcionários sem experiência, dessa forma, mulheres que exerciam funções domésticas, mesmo fora de casa, passaram a ter renda salarial maior que o anterior.

Foi relatado por funcionários de uma das empresas visitadas, que possuem modernos meios de comunicação, capacitação e programas de integração da sede no estado de São Paulo, com a filial em Três Lagoas, através de videoconferências e teleconferências integrando chefias de vários cargos e setores aos demais funcionários.

Os temas são variados, mas informaram que há preocupação da sede da empresa em garantir a satisfação dos funcionários da filial de Três Lagoas em relação às condições de trabalho, alimentação oferecida no refeitório e perspectivas dos mesmos de permanecerem na empresa.

Quando perguntados se são filiados em sindicato 70% dos funcionários responderam que sim e 30% disseram que não são filiados porque acham que não resolve muita coisa, comprovando a falta de atuação sindical dos dias atuais.

Sobre a contratação de funcionários, os gerentes administrativos disseram preferir que a agência de empregos selecione e recrute pessoas e só depois de três meses, após a empresa avaliar determinados hábitos funcionais como assiduidade, disposição para o trabalho, etc, ele é registrado definitivamente pela empresa. Tais precauções são para evitar problemas burocráticos de início, pois, toda a documentação para contratação e rescisão contratual tem que ser enviada para a sede da empresa e depois devolvida para a filial, em Três Lagoas, ocasionando certos transtornos como demora e gastos.

4.3 Novas perspectivas de crescimento

De acordo com pesquisa de campo, constatamos que a Prefeitura Municipal de Três Lagoas aguarda a instalação de um número maior de indústrias do que o já existente, pois a industrialização no município, ainda é um processo recente.

Para tanto, cabe à administração municipal destinar recursos para a ampliação da infraestrutura, equipamentos e serviços públicos urbanos, pois com o aumento do contingente populacional a demanda por serviços públicos crescerá consideravelmente. Assim como aumentarão os riscos com a segurança individual, residencial e no trânsito.

O município de Três Lagoas, nos Distritos industriais I e II tem atualmente (nov/2007) 45 empresas operando e 16 em fase de instalação. (Ver quadro 12).

A vinda de todas essas indústrias para Três Lagoas cria muitas expectativas e anseios aos moradores locais e também da região. As mais promissoras são a International Paper e a

VCP Florestal (Votorantim Celulose e Papel), que segundo se espera, promoverão nova dinâmica ao município, pois, gerarão aproximadamente 15 mil empregos, segundo dados da Secretaria Municipal de Indústria e Comércio, e as demais indústrias gerarão, juntas, em torno de 1200 empregos iniciais.

Quadro 12: Previsão de instalação de indústrias em Três Lagoas/MS

Nº	Indústria	Atividades da indústria
1	Schincariol	Cervejaria, refrigerantes, água, chopp e embalagem Pet.
2	Central Plast	Tanques
3	RCG	Eletromecânica
4	Feral	Metalúrgica
5	Emplal	Embalagens plásticas
6	Abzil	Produtos ortodônticos
7	Puwerlux Petroquímica S/A	Derivação de gases e petróleo
8	Elfi Química Ltda.	Petroquímica
9	Corradi Mazzer	Têxtil
10	VCP Florestal (Votorantim)	Celulose
11	International Paper	Papel
12	Duck Meias	Meias
13	Kenah	Têxtil
14	Indama	Fecularia de mandioca
15	Epitubos	Tubos de concreto
16	Regional Telhas	Telhas galvanizadas

Fonte: Secretaria Municipal de Indústria e Comércio, 2007.

Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

No entanto, com a geração de novos empregos, certamente que a população do município continuará crescendo principalmente em decorrência da vinda de novos moradores, fato que desencadeará problemas de ordem sócio-ambiental, como segurança, trânsito e demanda por moradias, escolas, unidades de saúde, serviços de saneamento ambiental urbano – água e esgoto, locais para lazer e outros.

Algumas medidas já estão sendo tomadas por parte do poder público municipal em parcerias empresariais como, por exemplo, a construção de novas escolas. Atualmente (2007), o quadro educacional no município é composto pelas seguintes escolas:

Quadro 13: Escolas municipais de Três Lagoas

Nome da Escola			Nº de Alunos
Diógenes de Lima			401
Eufrosina Pinto			549
Flausina de Assunção Marinho			528
Gentil Rodrigues Montalvão			596
General Nelson Custódio de Oliveira			691
Joaquim Marques de Souza			592
Maria Eulália Vieira			651
Maria de Lourdes Lopes			523
Olinto Mancini			289
Parque São Carlos			1.128
Presidente Médici			341
São João			529
Senador Filinto Muller			695
Elma Garcia Lata Batista (Educação no campo) – Pólo			284
Total de escolas	14	Total parcial de alunos	7.797
Centros de Educação Infantil			
Nossa Senhora Aparecida			487
Diva Garcia			161
Guanabara			250
Massumi Otsubo			51
Novo Alvorada			189
Santa Luzia			226
Nilza Tebet Thomé			152
Olga Salati Marcondes			151
Jaci Cambuí Ferreira			245
Jupia			67
Total de centros de educação infantil	10	Total parcial de alunos	1.979
Total geral de alunos			9.776

Fonte: Secretaria Municipal de Educação, Out/2007.

Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

Quadro 14: Escolas Estaduais de Três Lagoas

Nome da escola	Nº de alunos	
Afonso Pena	1.071	
Afonso F. X. Trannin	527	
Bom Jesus	1.221	
Fernando Corrêa	1.581	
Dom Aquino	1.789	
Edwards Corrêa e Souza	1.382	
João Dantas Filgueiras	829	
Prof. João Magiano Pinto	1.466	
João Ponde de Arruda	999	
Padre João Tomes	1.106	
José Ferreira	170	
Total de escolas	11	Nº total de alunos
		12.141

Fonte: SED/MS/SATE – Serviço de Assessoramento Técnico Escolar
 UER E.E. Afonso Pena – Três Lagoas, 2007
 Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

Conforme mostram os quadros 13 e 14, Três Lagoas possui um número significativo de escolas, sendo 24 municipais com 9.776 alunos e 11 estaduais com 12.141 alunos, que supri momentaneamente as necessidades dos moradores, mas, conforme previsto, tais números se tornarão insuficientes para a demanda, pois o número de habitantes temporários já aumentou em torno de 5 mil para as obras de construção da VCP Florestal (Votorantim Celulose e Papel), entretanto, como já comprovado nas duas obras anteriores (a construção da NOB de da UHE Jupuíá), muitos trabalhadores permanecem no município e outros são atraídos pelas novas oportunidades de emprego fixo.

Portanto, se faz necessário que medidas sejam tomadas com relação às perspectivas que a cidade oferece e se pense também nos transtornos que poderão ocorrer em decorrência de outros fluxos migratórios, ao que tudo indica, serão mais intensos que os anteriores.

Com relação ao setor de saúde houve a construção da clínica feminina municipal “Saúde da Mulher” e, reorganização do atendimento nos postos de saúde, porém são insuficientes para um atendimento adequado e de qualidade. O mesmo acontece com os demais serviços públicos urbanos, como iluminação pública nos novos loteamentos e conjuntos habitacionais.

No entanto, os especuladores imobiliários, em parceria com o poder público, promovem loteamentos em vários lugares da cidade, expandindo o sítio urbano e procurando atender a demanda habitacional, pois é um mercado altamente rentável, conforme se observa no quadro 16 a criação de mais 42 bairros a partir de 1990.

Quadro 15: Bairros criados a partir de 1990

Bairro JK	Jardim Santa Aurélia	Jardim Carandá
Bairro Santos Dumont II	Jardim Pôr do Sol	Jardim Esperança
Jardim Santa Júlia	Jardim Vendel	Jardim Independência
Bairro São Judas Tadeu	Jardim Novo	Jardim Rodrigues
Jardim Manoa	Jardim Primavera	Lagoa Maior
Jardim Monte Líbano	Jardim Primavera	Loteamento I Zucarelli
Jardim Santa Morumbi II	Jardim Roriz	Parque das Mangueiras
Jardim das Paineiras	Jardim Samambaia	Residencial Jamel Ville
Jardim Santa Lourdes	Jardim Flamboyant	Vila Areal
Jardim Noroeste	Jardim Maristela	Vila Cardoso
Jardim Estoril	Jardim Moçambique	Vila Clementina
Jardim Oiti	Jardim Novo Alvorada	Vila Coimbra
Jardim das Flores	Jardim Carioca	Vila Verde
Jardim Caçula	Jardim Aeroporto	Vila Virgínia
TOTAL		42

Fonte: Prefeitura Municipal de Três Lagoas.
Org. Luceny C. S. Costa, 2007.

Os agentes públicos governamentais agem no espaço urbano de várias maneiras, uma delas é contribuir para a seleção de áreas para loteamentos particulares destinados a pessoas de elevado poder aquisitivo através da instalação de equipamentos e serviços urbanos e regulando o uso e parcelamento do solo, outros, para as pessoas de baixa renda, o mesmo acontece quando são lançados conjuntos habitacionais, que dependendo para quem se destina, são construídos nos arredores da cidade, “tirando” a população de baixa renda do centro urbano.

Quadro 16: Conjuntos Habitacionais em Três Lagoas 1999 – 2007

Nome do conj. Habitacional	Nº de unidades	Ano de conclusão
Vila Piloto III e IV	118	2002
Cherogami	55	2002
Jupia	32	2004
Vila Piloto V	300	2005
Azaléia	26	2006
Orquídeas	60	2006
Santa Lourdes I	25	2007
TOTAL	616	

Fonte: Oliveira, Lauro, 2006.
Org. e atualização Luceny C. S. Costa, 2007.

O Estatuto da Cidade (2001), elaborado para garantir maior igualdade social no espaço urbano, traz uma série de medidas que contribuam para que isso ocorra. Rodrigues (2007), aponta alguns instrumentos capazes de auxiliarem na função social da cidade, dentre os quais, o IPTU Progressivo, segundo o qual, após um prazo de 5 anos, se o terreno não estiver

cumprindo sua função social, este será desapropriado por títulos de dívida pública. Porém cabe ao poder público municipal delimitar as áreas que irão compor o IPTU Progressivo, podendo, dessa maneira, continuar contribuindo para a especulação imobiliária.



Foto 17: Conj. Habitacional Santa Lourdes I.
Fonte: Luceny C. S. Costa, 2007.

No entanto, tal medida contribuiu para que muitos terrenos baldios localizados em diversos bairros de Três Lagoas fossem loteados por imobiliárias que financiaram o valor do imóvel em longas prestações.

A foto 17, do conjunto habitacional Santa Lourdes I ilustra a “expulsão” da população de baixa renda do centro da cidade, vez que se localiza próximo à BR-158, é rodeado por propriedades rurais ou vizinhança também de baixa renda, sem asfaltamento de ruas e sem iluminação pública.

No entanto, tal característica, apesar de injusta é comum de se ver no espaço urbano, conforme nos afirma Rodrigues (1997, 11):

Espacialmente mudam as características da habitação. É suficiente observar qualquer cidade para verificar que há uma grande diferenciação entre as características de moradias dos bairros, tamanho dos lotes das construções, da “conservação”, de acabamento das casas, as ruas – asfaltadas ou não –, a existência de iluminação, esgotos, etc. para se ter uma noção da segregação espacial.

Porém, tal afirmativa não deve continuar como justificativa para as desigualdades sociais, a população deve continuar reivindicando seus direitos e exigir melhoria nas suas condições de vida através da distribuição igualitária dos equipamentos, infra-estruturas e serviços urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da análise dos três fluxos migratórios que contribuíram para a origem e crescimento do município de Três Lagoas pôde ser observado a real função do espaço urbano enquanto suporte das materializações capitalistas. Dessa forma, pode-se questionar mas não concluir a respeito da interação entre os aspectos: população, urbanização e indústria (ou capitalismo industrial).

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi construída para dinamizar a economia brasileira, porém, com o passar dos anos, envelheceu e foi substituída por novas e modernas tecnologias, ao invés de ter sido aprimorada. Entretanto, grandes empreendimentos capitalistas instalados no município de Três Lagoas, juntamente com o poder público municipal e estadual têm interesse em reativar a Estrada de Ferro NOB (atual Novoeste) para escoar parte da produção industrial gerada no município além de remover os trilhos do centro comercial da cidade proporcionando assim a dinâmica necessária que facilitará a mobilidade no trânsito, aproveitando e valorizando esta tão importante estrada de ferro.

Tal reutilização é muito importante, pois no mundo moderno e tecnológico em que vivemos, não se preservam resquícios do passado como forma de enriquecimento e conhecimento cultural, marcas de um tempo em que as máquinas de ferro simbolizavam o progresso econômico, um meio de transporte dinâmico e promissor.

Em muitas cidades do Brasil os prédios de estações ferroviárias constituem um patrimônio histórico, ajudando a preservar a memória de um período de grande riqueza e integração nacional.

No segundo fluxo migratório proporcionado pelas obras da UHE Jupuíá, houve crescente dinâmica urbana no município de Três Lagoas e essa fonte de energia, ainda não ultrapassada, parece ser mais importante a cada dia com a ampliação do consumo tecnológico movido a energia elétrica.

A UHE Jupuíá pertence ao estado de São Paulo, sendo administrada pela CESP (Companhia Energética do Estado de São Paulo), porém, com concessão a Elektro, uma empresa privada, prestadora de serviços, símbolo de mais uma característica do capitalismo atual: a terceirização dos serviços.

O terceiro fluxo proporcionado pela atividade industrial está apenas começando, no entanto, é o que dinamizou mais rapidamente o município por exigir e ao mesmo tempo

propiciar a instalação de infra-estruturas que facilitem maior lucratividade para os empresários.

Os três fluxos migratórios analisados no município de Três Lagoas contribuíram para a expansão da malha urbana e forçou o poder público municipal em parcerias com os governos estadual e federal e com empresas privadas a investirem na (re)estruturação urbana, melhorando serviços existentes, como a ampliação do número de salas de aula, construção de novas escolas em loteamentos recentes, ampliação do atendimento e do número de médicos em postos de saúde, asfaltamento de ruas em diversos bairros periféricos, criação do Plano Diretor que vise a promover o ordenamento da cidade através da reorganização do trânsito, loteamentos com infra-estrutura básica (água encanada, iluminação pública e serviços de coleta de lixo), que são condições básicas para a vida urbana, além de propiciar a instalação de novas unidades fabris.

Tais melhorias atendem às exigências de empresas já instaladas no município ou que pretendem se instalar, e beneficiam a população, principalmente a de baixa renda, moradora da periferia pobre, que até meados da década de 1990 padecia muito mais que hoje (2007) com a carência de tais serviços públicos que se concentravam na área central apenas, excluindo espacial e socialmente essa população.

A (i)migração sendo o movimento das pessoas pelo espaço é também o fator de transformações na sociedade, pois os (i)migrantes contribuem para o enriquecimento local, alguns trazem riquezas materiais e culturais outros adquirem tais riquezas. O fluxo migratório de moradores de diversas regiões do Brasil em direção a Três Lagoas sempre existiu e, em especial do Estado de São Paulo que é facilitada pela proximidade fronteira, contribuindo, dessa forma para a diversidade étnica do município.

A integração entre (i)migrante e morador local é ampla pois o cotidiano de certa forma favorece e ao mesmo tempo força a convivência entre pessoas diferentes seja no local de trabalho, nos locais de estudo, de lazer ou qualquer outra situação. Entretanto, para que a chegada de novos moradores a determinado local não promova desequilíbrios ou para que os efeitos negativos sejam minimizados, deve haver planejamento pelo poder público municipal, principalmente quando este oferece atrativos para a vinda de novos moradores. É de grande importância também o envolvimento da sociedade local na acolhida desses novos moradores evitando o xenofobismo e a violência.

O governo municipal, em parcerias com governo estadual e empresários, deve promover adequações no espaço urbano e criar infra-estruturas na cidade dotadas com sistemas de informações (nome de ruas, placas indicativas de serviços públicos e particulares,

de lazer, etc.), ofertas de novas moradias, serviços públicos básicos (escolas, creches, postos de saúde), serviço de transporte coletivo urbano, segurança, programas de treinamento profissional, e demais serviços que contribuam para o bem estar de todos evitando, dessa maneira, o choque entre novos e antigos moradores.

Geralmente o (i)migrante vai para um determinado local atraído por ofertas de emprego, mas não apenas isso, a paisagem do lugar, a tranquilidade, a qualidade de vida através dos serviços oferecidos à população, também constituem atrativos.

Os municípios do Estado de São Paulo vizinhos de Três Lagoas (Castilho, Andradina, Ilha Solteira principalmente) por não disporem de indústrias que absorvem a mão-de-obra disponível, e esta, vê em Três Lagoas oportunidade de realização profissional e também de ascensão social, mesmo que isso não seja totalmente comprovado, porém quem migra está procurando melhorias em qualidade de vida.

Quando o sistema econômico esgota o máximo de uma invenção, logo inventa outra mais dinâmica e atraente. Três Lagoas surgiu com a instalação da ferrovia NOB (1915) e essa modalidade de transporte foi superada nos anos posteriores à sua ampliação, no entanto, passados quase um século a cidade retoma novo impulso de crescimento proporcionado pela industrialização e volta as atenções novamente para a NOB (atual Novoeste).

Em 1960 – 1970 a construção da UHE Jupia deu nova dinâmica sócio-espacial à cidade, com a chegada de trabalhadores e empresas de diversas regiões do país.

A partir de 1990, a desconcentração industrial dos grandes centros urbanos e os incentivos fiscais oferecidos motivaram a instalação de mais de 40 unidades fabris em Três Lagoas. Com esse novo momento a cidade passa por uma reestruturação e reordenamento territorial, movido pela necessidade de ajuste, pois os trabalhadores recém chegados demandam por moradias, serviços públicos e infra-estrutura básica.

Por fim, cabe salientar que o capital, nas suas diferentes modalidades – comercial, industrial e financeiro – ocupa espaço, dinamiza e se apropria do território, com vistas à sua reprodução.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Silvana. Ocupação, racionalização e consolidação do Centro-oeste brasileiro: o espaço Mato-grossense e a integração nacional. IN: MARIN, J.; VASCONCELOS, C. (Org.). **História, região e identidades**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

ARANHA SILVA, Edima. **O processo produtivo do carvão vegetal**: um estudo em Mato Grosso do Sul. Presidente Prudente: UNESP, 2002. (Tese de Doutorado)

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Informação e documentação – apresentação de citações em documentos**: NBR 14724. Presidente Prudente – SP, 2002.

AUGE, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

AZEVEDO, Aroldo. **Brasil, a terra e o homem**. São Paulo: Nacional, 1970.

AZEVEDO, Fernando [s.d.]. **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.].

BARRETO FILHO, Abdon et. al. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2001.

BECKER, Olga M. S. Mobilidade espacial da população: Conceitos, tipologia, contextos. IN: CASTRO, Elias; CORRÊA, Roberto L.; GOMES, P. (Org.). **Explorações geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

BEGA SANTOS, Regina. **Migração no Brasil**. São Paulo: Scipione, 1997.

BELTRÃO SPOSITO, Maria E. **Capitalismo e urbanização**. São Paulo: Contexto, 1988.

BORGES, Hermes V. **A influência da introdução das gramíneas do gênero Brachiaria no desenvolvimento da pecuária de corte no município de Três Lagoas**. UFMS/CPTL, 1993. (Monografia).

BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. Bauru: EDUSC, 2002.

CARLOS, Ana F. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

_____. Ana F. A. **Espaço e indústria**. 6. ed. São Paulo: Contexto, 1994.

CASTRO, Elias; CORRÊA, Roberto.; GOMES, P. (Org.). **Explorações geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CATTANIO, Maria B. **Dinâmica urbana e a estruturação espacial de Três Lagoas**. Bauru, 1976 (Dissertação de mestrado).

CBERS 2: Imagens de satélite. **Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais**. Bandas 2, 3 e 4 órbita ponto 164/122 de 21/07/2006.

CHRISTOFOLETTI, Antônio. **Geomorfologia**. São Paulo: 2. ed. Edgard Blücher, 1974.

CORRÊA, Roberto L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1993.

_____. Interações espaciais. IN: CASTRO, E.; CORRÊA, R.; GOMES, P. (org.). **Explorações geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COSTA, Luceny C. S. **A reestruturação do espaço agrário em Três Lagoas/MS**. UFMS/CPTL, 1998. (Monografia).

DAMIANI, Amélia L. Turismo e Lazer em Espaços Urbanos. IN: RODRIGUES, Adyr B. (Org.). **Turismo, modernidade, globalização**. 3.ed. São Paulo,: Hucitec, 2002.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento do turismo**. São Paulo: ATLAS, 2003.

DUPAS, Gilberto. **Economia global e exclusão social**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

GASTAL, Susana. O produto cidade: caminhos de cultura, caminhos de turismo. IN: BARRETO FILHO, Abdon et. al. **Turismo Urbano**. São Paulo: Contexto, 2001.

GIDDENS, Anthony. **Mundo em descontrole**. 5.ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

GUIMARÃES, Alberto P. **Quatro séculos de latifúndio**. 6.ed. São Paulo: Paz e Terra, 1989.

GONZALES, Anésia. **A ocupação industrial no município de Três Lagoas**. UFMS/CPTL, 2004. (Monografia).

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios à multiterritorialidade. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.(a)

_____. **Territórios alternativos**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2006.

HARVEY, David. **Condição pós – moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.

_____. **Justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

IANNI, Otávio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. 5ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1991.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. DSG. (Mato Grosso do Sul). **Carta Topográfica de Rochedo** (Folha SE 21-Z-D-V) Escala 1: 100.000, Rio de Janeiro, 1974.

_____. **Estatísticas Históricas do Brasil**. V.3. Rio de Janeiro, 1987.

_____. **Censo Populacional**. Mato Grosso do Sul, 1991.

_____. **Anuário Estatístico do Brasil**. V. 56. Rio de Janeiro, 1996.

_____. **Contagem da população 1996**. V.1. Rio de Janeiro, 1997.

_____. **Censos Demográficos de 1940 a 2000**. Rio de Janeiro, 2001.

_____. **Censo demográfico 2000**. Rio de Janeiro, 2001.

_____. **Divisão de pesquisas em Mato Grosso do Sul** - Setor de documentação e disseminação de informações. Campo Grande, 2000.

_____. **Contagem Populacional**, População residente. Rio de Janeiro, 2007.

JANNUZZI, Paulo. **Migração e mobilidade social**: migrantes no mercado de trabalho paulista. Campinas, Autores associados, 2000.

LAMARÃO, Sérgio T. Identidade étnica e representação política: descendentes de sírios e libaneses no Parlamento brasileiro, 1945-1998. Notas sobre uma pesquisa em andamento. IN: Oliveira, Marco Aurélio M. (Org.). **Guerras e imigrações**. Campo Grande, Ed. UFMS, 2004.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

LEVORATO, Adão V. **Três Lagoas, dama em preto e branco**. 2. ed. Três Lagoas: Graf Set Ltda, 1999.

MATO GROSSO DO SUL. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL. **Atlas multirreferencial**. Campo Grande, 1990.

MENDONÇA, Nadir. **A (des)construção das (des)ordens: poder e violência em Três Lagoas, 1915-1945.** Tese de Doutorado, Universidade do Estado de São Paulo/USP: São Paulo, 1991.

MERCANTE, Mercedes A. et. al. **Geologia, geomorfologia, uso do solo e vegetação do município de Três Lagoas/MS.** Três Lagoas, 1987.

MINISTÉRIO DO INTERIOR. SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO CENTRO-OESTE – SUDECO. **Plano de desenvolvimento da região Centro-oeste.** 2. ed. Brasília, 1988.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1984.

MOTA, Suetônio. **Planejamento urbano e preservação ambiental.** Fortaleza: Edições UFC, 1981.

OLIVEIRA NETO, Antônio F. **A rua e a cidade: Campo Grande e a 14 de Julho.** Campo Grande: UFMS, 2005.

OLIVEIRA, Lauro L. M. **A questão habitacional em Três Lagoas/MS: o caso da Vila Piloto V.** UFMS/CPTL, 2006. (Monografia)

PACHECO, Carlos A.; PATARRA, Neide. Movimentos migratórios anos 80: novos padrões? IN: PATARRA, Neide et. al. (Org.) **Migração, condições de vida e dinâmica urbana.** São Paulo 1980 – 1993. Campinas: UNICAMP - I E, 1997.

PEREIRA, Renata O. **Instalações de indústrias em pontos estratégicos: um estudo de caso no município de Três Lagoas/MS.** UFMS/CPTL, 2002. (Monografia).

PINTAUDI, Silvana M. Participação do cidadão e gestão urbana. IN: **Revista Científica.** Grupo de Estudos Urbanos. v.1, n.1, 2004. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004.

PÓVOA-NETO, Héllion. Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual. Novos desafios para a análise. IN: **Revista Experimental.** n. 2, p.11 – 24. São Paulo: FFLCH-USP, 1997.

QUEIROZ, Paulo R. C. Temores e esperanças: o antigo sul de Mato Grosso e o Estado nacional brasileiro. IN: MARIN, J.; VASCONCELOS, C. (Org.). **História, região e identidades.** Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

RACHI, Kiyoshi. De São Paulo para Mato Grosso: a imigração japonesa na região de Dourados. IN: MARIN, J.; VASCONCELOS, C. (Org.). **História, região e identidades.** Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

RODRIGUES, Arlete M. **Moradia nas cidades brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. AGB – **Movimentos Sociais**: Estatuto da Cidade. Apresentação na RGC de 25 de janeiro de 2007.

SAITO, Hiroshi. À margem da contribuição de japoneses na horticultura de São Paulo. IN: SAITO, H.; MAEYAMA, T. **Assimilação e integração dos japoneses no Brasil**. Petrópolis, Vozes; São Paulo: EDUSP, 1973.

SAKAMOTO, Arnaldo Y. **Contribuição ao estudo do espaço de produção capitalista de Mato Grosso**: meados do século XIX até a década de 1930 do século XX. São Paulo: USP, 1989. (Dissertação de Mestrado).

SANTOS, Paulo S. N. Notas à margem: fato e ficção na construção identitária de Mato Grosso do Sul. IN: MARIN, J.; VASCONCELOS, C. (Org.). **História, região e identidades**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

SANTOS, Milton. **Economia espacial**: críticas e alternativas. São Paulo: HUCITEC, 1979.

_____. **A urbanização brasileira**. 4. ed. São Paulo: HUCITEC, 1998.

_____. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

SCALON, Maria C. **Mobilidade social no Brasil**: padrões e tendências. Rio de Janeiro: Revan: IUPERJ – UCAM, 1999.

SECRETARIA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE TRÊS LAGOAS. **Questionário sobre indústrias de Três Lagoas**. Três Lagoas, 2006.

_____. **Relatório sócio-econômico**. Três Lagoas, 2006.

SINGER, Paul. **A formação da classe operária**. 14. ed. São Paulo: Atual, 1994.

SILVA, José G. (Coord.). **Estrutura agrária e produção de subsistência na agricultura brasileira**. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **A chegada do estranho**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **A nova dinâmica da agricultura brasileira**. Campinas: UNICAMP, 1996.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual**: natureza, capital e a produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, Adauto O. **A estratégia dos distritos industriais como instrumento de desenvolvimento regional e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul.** São Paulo: USP, Tese (Doutorado em Geografia), 2002.

TEIXEIRA, Jodenir C. **As alterações na agropecuária de Três Lagoas no contexto de Mato Grosso do Sul.** Presidente Prudente: UNESP, 2001. (Dissertação de Mestrado)

VALIM, Ana. **Migrações:** da perda da Terra à exclusão social. 4. ed. São Paulo: Atual Editora, 1996.

VASCONCELOS, Cláudio A. A colonização dirigida e a imigração japonesa: elementos constitutivos da identidade sul-mato-grossense. IN: MARIN, J. & VASCONCELOS, C. (org.). **História, região e identidades.** Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

VILLELA, Sawami. ; MATTOS, Arthur. **Hidrologia aplicada.** São Paulo: Mc Graw-Hill, 1975.

ANEXOS

Anexo 1 : Questionário aplicado aos imigrantes de Três Lagoas

1- Nome:

2- Estado Civil:

3- Naturalidade:

4- Nacionalidade originária familiar:

5- Quando chegou ao Brasil?

6- Quais foram os motivos que os fizeram emigrar?

7- Veio com quem?

8- Quantas pessoas vieram no total?

9- Como vieram (meio de transporte)?

10- Por que vieram para o Brasil?

11- Por que vieram para Três Lagoas?

12- Trouxeram bens ou dinheiro?

13- Tiveram muitas dificuldades financeiras no Brasil?

14- Como adquiriram o que possuem hoje?

15- Qual era a atividade de seus familiares em seu país de origem?

16- Há quanto tempo mora aqui?

17- Já morou em outra cidade do Brasil sem ser Três Lagoas?

18- Vocês possuem alguma comunidade religiosa ou de encontro e manutenção de sua cultura e tradição do seu país de origem?

Anexo 2: Questionário apresentado aos trabalhadores das indústrias

1- Nome: _____ Data de nascimento: _____

2- Estudou até que série:

3- Cidade onde nasceu:

4- Estado civil:

5- Possui filhos? Quantos?

6- Há quanto tempo está em Três Lagoas?

7- Bairro onde reside?

8- A casa é própria () () alugada (quanto paga de aluguel)?

9- Há quanto tempo trabalha nessa indústria?

10- Qual o seu cargo?

11- Como conseguiu este emprego?

12- Qual o seu ganho salarial nessa indústria?

13- Qual era o ganho salarial anterior a este?

14- Recebe cesta básica ou transporte da indústria?

15- Havia trabalhado em outras indústrias em Três Lagoas? Quais?

16- Meio usual de transporte de sua residência ao local de trabalho:

17- Qual seu horário de trabalho?

18- Gosta de trabalhar nesta indústria? Por quê?

19- Gostaria de mudar de cidade? Por quê?

20- Gostaria de mudar de emprego? Por quê?

21- Gostaria de ser promovido a um cargo melhor ao ocupado?

22- De que forma você procura conseguir um cargo melhor?

() estudando () fazendo cursos de aperfeiçoamento na empresa

() fazendo cursos de aperfeiçoamento fora da empresa

23- É filiado em sindicato

()sim ()não

Anexo 3: Pessoas não naturais da Unidade da Federação, segundo os Municípios - Mato Grosso do Sul (1989-1999)

Municípios	Pessoas não naturais da Unidade da Federação que tinham menos de 10 anos ininterruptos de residência na Unidade da Federação				
	Total	Tempo ininterrupto de residência na Unidade da Federação			
		Menos de 1 ano	1 a 2 anos	3 a 5 anos	6 a 9 anos
Total	176 171	19 189	48 174	52 983	55 826
Água Clara	2 184	514	467	487	716
Alcinópolis	585	33	167	204	180
Amambaí	1 848	251	341	697	560
Anastácio	877	72	183	209	414
Anaurilândia	801	29	278	174	320
Angélica	464	4	129	99	232
Antônio João	106	19	14	33	41
Aparecida do Taboado	2 566	296	916	635	719
Aquidauana	2 031	119	403	844	665
Aral Moreira	476	43	100	133	199
Bandeirantes	396	90	138	57	111
Bataguassu	2 527	369	485	616	1 056
Batayporã	1 151	146	301	345	359
Bela Vista	895	148	238	161	347
Bodoquena	367	65	67	123	113
Bonito	869	104	339	224	202
Brasilândia	1 990	95	710	526	659
Caarapó	1 024	98	335	253	339
Camapuã	1 077	111	222	340	405
Campo Grande	57 403	4 492	15 054	18 024	19 833
Caracol	170	39	105	18	8
Cassilândia	1 970	243	574	559	594
Chapadão do Sul	3 445	541	1 022	914	968
Corguinho	163	-	33	43	88
Coronel Sapucaia	1 070	196	297	313	264
Corumbá	4 351	620	1 488	1 363	881
Costa Rica	1 887	206	662	443	577
Coxim	2 520	320	804	633	763
Deodápolis	647	34	132	245	235
Dois Irmãos do Buriti	420	55	43	201	121
Douradina	225	51	76	44	54
Dourados	10 556	1 194	3 225	3 027	3 109
Eldorado	1 184	243	291	312	338
Fátima do Sul	939	216	306	188	230
Glória de Dourados	423	55	124	113	132
Guia Lopes da Laguna	524	27	228	188	81
Iguatemi	1 301	167	370	388	377
Inocência	743	96	209	288	151
Itaporã	680	9	309	181	180
Itaquiraí	1 738	107	418	600	614
Ivinhema	1 816	211	410	441	755

Japorã	1 011	136	242	464	169
Jaraguari	236	21	119	33	62
Jardim	1 000	105	406	243	245
Jateí	211	-	20	69	122
Juti	240	41	100	30	69
Ladário	1 428	175	330	717	206
Laguna Carapã	251	6	33	80	133
Maracaju	1 798	111	493	578	615
Miranda	760	97	174	237	253
Mundo Novo	2 743	368	898	732	745
Naviraí	3 523	383	1 004	947	1 190
Nioaque	1 052	219	217	320	295
Nova Alvorada do Sul	1 347	125	377	416	429
Nova Andradina	3 810	578	868	1 339	1 026
Novo Horizonte do Sul	805	80	342	130	253
Paranaíba	3 126	414	999	785	929
Paranhos	867	184	111	309	263
Pedro Gomes	466	39	209	79	140
Ponta Porá	4 149	417	1 175	1 557	1 000
Porto Murtinho	586	92	174	197	123
Ribas do Rio Pardo	2 379	175	625	726	853
Rio Brilhante	2 824	344	808	822	850
Rio Negro	233	16	30	103	83
Rio Verde de Mato Grosso	1 119	71	232	416	399
Rochedo	266	36	82	111	37
Santa Rita do Pardo	1 108	291	321	202	294
São Gabriel do Oeste	4 206	425	732	1 279	1 770
Selvíria	1 328	276	338	362	351
Sete Quedas	1 680	142	381	405	752
Sidrolândia	2 057	211	531	809	507
Sonora	2 569	450	575	768	776
Tacuru	564	142	146	146	130
Taquarussu	219	-	54	65	101
Terenos	756	36	270	211	239
Três Lagoas	8 827	1 202	2 698	2 549	2 379
Vicentina	217	58	48	59	52

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000. Org. Luceny Camila dos Santos Costa

Anexo 4: Planta urbana de Três Lagoas

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)