

TENSÕES DA MODERNIDADE DE CORUMBÁ

Dr. João Carlos de Souza – UFMS / Campus de Dourados

A vila de Corumbá, na fronteira Oeste do Brasil, nos primeiros anos após a guerra contra o Paraguai (1864 – 1870), apresentou significativo crescimento. Assim, foi elevada à condição de cidade em 1878. Seu porto fluvial era o último acessível à navegação internacional que subia pelo rio Paraguai. Por esta razão e em função dos incentivos fiscais do governo imperial, nela instalaram-se várias casas comerciais. Também recebeu movimento de imigrantes vindos pelo estuário do Prata. Entrou, dessa forma, no circuito comercial mundial de mercadorias. Tornou-se a segunda cidade de Mato Grosso, rivalizando com a capital Cuiabá no início do século XX.

Neste contexto, os comerciantes aspiravam pela construção de um porto moderno, que ganhou expressão especialmente num projeto de reforma da cidade baixa. Pensava-se na construção de um cais, acompanhado de infra-estrutura para transporte de mercadorias através de uma linha férrea; a construção de túnel colocando em comunicação os setores baixos da cidade e mesmo um elevador para ligá-la à cidade alta. Enfim, uma urbanização do porto que o tornasse eficiente e desse à cidade ares de adiantada aos olhos de seus visitantes. Projetos que foram sendo adiados.

Esse processo de urbanização deveria também atingir parte da cidade alta, especialmente eliminando-se os casebres situados ao redor dos fortins, formando-se bosques. Tratava-se de tentativa de enquadramento dos bairros que haviam surgido após a guerra do Paraguai, a partir de acampamentos dos soldados e das vivandeiras (mulheres que seguem tropas, prestando diversos serviços). Os mesmos não acompanhavam a simetria em forma de xadrez, projetada para a cidade. Para a elite local, tratava-se de retirar da área central as construções indesejadas, que subtraíam à cidade o fórum de civilizada. Tais projetos suscitaram tensões junto aos seus moradores, trabalhadores sem maiores recursos.

Recuperaremos os debates e tensões a partir da análise de alguns projetos, mesmo dos que não chegaram a ser concretizados, bem como de algumas ações e políticas do poder público em relação ao meio urbano. Um breve panorama da localização da cidade e de sua topografia torna-se importante na compreensão do papel regional que exercia e os conflitos gerados pelos diferentes interesses de seus moradores.

Corumbá está situada à margem direita do rio Paraguai e tal fato já revela uma de suas particularidades. A margem oposta constitui-se de uma grande extensão de terras baixas, que nas cheias regulares do rio, suas águas chegam a atingir níveis entre quatro a cinco metros. Portanto, área não propícia à ocupação urbana. Dessa forma, ao ser fundado o povoado de Albuquerque em 1778, a futura Corumbá, não foram respeitados os tratados em discussão à época, nem a

pressumível fronteira natural entre os domínios do império espanhol com o português naquele espaço, qual seja, o rio Paraguai. Assim, o povoado foi fundado em território pressupostamente espanhol. A escolha do sítio cumpria uma função de apoio, de ocupação e posse, não fora aleatória.

No ponto escolhido, 19°:00 latitude sul e 57°:39 longitude oeste, o rio Paraguai, que vem no sentido N - S, descreve uma curva em ângulo de quase 90°, passando a correr no sentido O – L em trecho de pouco mais de 10 km, no qual estão situadas, à sua margem direita, Corumbá e, a leste desta, a 6 km, Ladário; logo depois, o rio volta a descrever nova curva acentuada, dirigindo-se para sudoeste, até a fronteira com o Paraguai, onde retoma o seu curso anterior no sentido N – S.

Portanto, onde o rio Paraguai descreve essa sinuosidade, desviando-se do maciço calcário, é que se ergue a cidade de Corumbá. O autor Lécio Gomes de Souza assim define sua altitude:

De cotas modestas, a princípio, no terraço em que erguem Corumbá e Ladário, onde acusam 110 a 180 metros, enquanto no pantanal fronteiro não vão além de 90, chegam a atingir perto de 300 nos morros das vizinhanças. (...) Resulta dessa topografia uma natural inclinação para o escoamento das águas pluviais, a despeito de algumas depressões existentes nos bairros mais altos onde se coletam nas chuvas torrenciais. (SOUZA, 1978, p. 232)

Logo após a curva que o rio descreve, ao correr no sentido O – L, portanto a montante de Corumbá, está o canal de Tamengo, que tangencia as ribanceiras calcárias, possuindo 12 km de comprimento por 20 metros de largura. Trata-se do desaguadouro da baía de Cáceres ou Tamengo, já em território boliviano, com superfície aproximada de 90 km². O canal, além de vincular a lagoa ao rio Paraguai, serve de limite entre o Brasil e a Bolívia, mas já acima do arroio Conceição. É, dessa forma, uma das saídas da República Boliviana para o rio e de interesse à sua navegação.

A paisagem que essa posição oferece foi elogiada e comentada nos seguintes termos pelo Tenente Coronel João de Avila Franca, nos primeiros anos do século XX:

O espírito expande-se diante de um dos melhores pontos da base oriental da serra de Albuquerque, do alto de cuja barranca, aí, se deve gozar de um panorama esplêndido sobre os extensos pantanais e a baía de Tamengos erguendo-se também a vista nas sinuosidades do rio Paraguay. Em seguida a essa conjectura surge a idéia de uma dupla cidade, a baixa e a alta, destinando-se naturalmente a primeira à vida comercial (*O Brazil*, 19 out. 1902).

É a partir da concepção da dupla cidade que o Tenente-Coronel fará sugestões para reestruturá-la. Dirigiu algumas cartas ao então encarregado de obras da cidade, Sr. Raymundo Por Deus, que foram publicadas pelo periódico *O Brazil* em fins de 1902. Estas, nos possibilitam vislumbrar Corumbá, apreender sua paisagem em inícios do século XX, especialmente a da cidade baixa, do porto. O autor, em suas descrições, oferece um panorama da situação daquele momento e, ao fazer uma série de sugestões sobre obras que poderiam ser realizadas para melhorias desse setor urbano, revela a sua leitura da cidade.

O Tenente-Coronel em seus artigos comentou que Corumbá era uma cidade nova, com progressos sensíveis posteriores à guerra do Paraguai, mas com muita coisa por ser feita. Criticou a falta de planejamento das poucas obras construídas, alegando, inclusive, que a inexistência de verbas não justificava a ausência do mesmo. Pelo contrário, exatamente o bom planejamento possibilitaria a realização parcial de obras, aguardando-se a melhor ocasião para completá-las.

Outra de suas observações foi quanto à inadequação de certas obras, iniciadas, a seu ver, de forma errada, porque mal concebidas. A não existência de uma planta da cidade baixa, que ajudasse a organizá-la, considerou inadmissível, pois serviria de orientação para intervenções adequadas, racionais, a partir das necessidades que surgissem ulteriormente.

Apresentou um projeto para a cidade baixa. Basicamente, defendeu a necessidade de ampliá-la, através do arrasamento da barranca, de se traçar uma linha para o cais, rever a posição das ladeiras de acesso à cidade alta, a posição do prédio da Alfândega, arborizar as barrancas existentes nas extremidades da rua Liberdade, paralela ao rio, projetar um elevador, furar um túnel na aresta do Forte 13 de Junho e construir um mercado. Enfim, propunha uma urbanização e remodelação geral na parte baixa da cidade.

Para o militar, Corumbá tinha um bom porto, que só precisava de melhoramentos de segunda ordem, como o seu alargamento e a construção de um cais, que não poderia ser considerada como utopia em futuro mais ou menos próximo. Sobre essa necessidade, argumentou nos seguintes termos:

[...] Nos tempos modernos uma cidade deve construir-se com toda providência sob múltiplos aspectos, para que não se tenha no futuro, vícios insanáveis ou despesas avultadas, com a minoração de seus efeitos quando se poder melhorar as condições do trânsito, da beleza e da higiene publica, pelo que é muito seria a responsabilidade que pesa sobre os engenheiros. Eis porque acho urgente levantar-se uma planta, embora seja provisória, para a cidade baixa, tendo para limite a linha do cais, sem a qual não se pode com segurança precisar todos os concertos, determinar os alinhamentos leste-oeste nos lugares em que forem possíveis, formando-se quadras regulares (*O Brazil*, 23 nov. 1902).

Grande parte dessas propostas de Ávila Franca ficou no papel, porém revela um momento de significativo desenvolvimento, quando na primeira década, além de ser o porto terminal da navegação internacional pelo rio Paraguai, possuir um Arsenal da Marinha e ter o terceiro porto fluvial do Brasil, recebeu outras inovações como o telégrafo (1904), a luz elétrica (1912), água encanada (1913), fábrica de gelo. Em função dessas incorporações, chegou a rivalizar com a Capital de Mato Grosso, Cuiabá.

Abordamos o porto, o cais, as casas comerciais, mas a cidade baixa precisava se comunicar com a alta. Entre as alternativas comentava-se, já em fins do século XIX, a possibilidade de

construção de um elevador para ligá-las. O Almanack *Corumbaense* para 1899 atribuía essa sugestão ao historiador Estevão de Mendonça, mas entendia que seria *coisa para melhores dias*. Avila Franca, em 1902, também incluiu os elevadores em seu projeto de ampliação do porto. Além disso, propunha um túnel na saliência onde se localizava o fortin Santo Antônio (*O BRAZIL*, 2 e 23 nov. 1902).

Esses projetos revelam as expectativas que certos setores tinham em relação ao desenvolvimento da cidade, mas as obras não chegaram a se concretizar. Os corumbaenses conviveram com as ladeiras íngremes que interligavam os dois setores da cidade. O acesso se fazia por duas ladeiras, a Central, e a da Alfândega. Esse foi outro aspecto abordado por Avila Franca em função da importância do trânsito entre a parte baixa e alta da cidade. Comentou o estreitamento excessivo, ao seu ver, da ladeira da Alfândega, impressada entre construções, de um lado, e a barranca do outro, merecedora de uma largura mais conveniente a uma artéria da sua importância. Lamentou que, ao se projetar a ladeira, não se consideraram, de fato, *as boas regras reguladoras do embelezamento, da comodidade do trânsito, maxime se era intuitiva a importância capital da ladeira d'Alfandega* (*O BRAZIL*, 2 nov. 1902).

Em razão do porto, várias casas comerciais se estabeleceram para atuar no comércio de importação e exportação, assim como no varejo. O significado das casas comerciais importadoras e exportadoras para a economia, não só de Corumbá, mas de Mato Grosso, foi discutido por Gilberto Luiz Alves, que sintetiza suas atividades nos seguintes termos:

Tem-se enfim, uma idéia de que era a casa comercial mato-grossense no ocaso do século XIX: monopolizava a navegação e o comércio de importação de mercadorias; através do crédito, financiava a exploração de novas atividades econômicas em Mato Grosso ou a expansão das existentes, aproximando-se, em seu funcionamento, do próprio banco; finalmente, começava a participar diretamente da produção, arrendando e comprando terras para extrair a borracha e explorar a pecuária extensiva. Esse arrolamento reflete, por si só, o alto grau de concentração do capital levado a cabo pela casa comercial na região (ALVES, 1984, p. 31).

Expressão de sua vitalidade foram as construções que promoveram. Na rua do Porto, como também no centro antigo, algumas dessas empresas construíram edifícios que caracterizam os estilos neoclássico e o ecletismo na passagem do século XIX ao XX. Nas fachadas desses edifícios de um a três pisos, são perceptíveis e destacam-se, à primeira vista, os coroamentos que contornam as coberturas. Estes, são formados pela platibanda, elemento que distingue essas construções dos edifícios portugueses coloniais com seus beirais. Possuem grande variação, com balaustres, ornamentos e saliências.

As portas e janelas apresentam em suas composições o arco mourisco e vidros geralmente coloridos. Aquelas são altas, largas e trabalhadas. As janelas, por sua vez, possuem sacadas compostas com balaustres de cimento, nas mais variadas formas.

Segundo Lenine Póvoas, essas influências chegaram a Corumbá e no Estado de Mato Grosso, através dos construtores italianos e espanhóis, e destes últimos, também a contribuição moura (PÓVOAS, 1982, p. 35-40). Assim, existem construções que predominam influências do ecletismo, que pode ser definido como:

[...] mistura de referências históricas, platibandas com balaústres, telhado com quatro águas. As sacadas são apoiadas por consolos ou cachorros. E do estilo neoclássico: vergas de arco pleno com o tímpano preenchido por bandeiras envidraçadas e platibandas sobrepostas a cornijas de massa, e eventualmente algum frontão. Os cunhais salientes, como pilastras de canto, são canelados e mostram uma espécie de capital (CORUMBÁ, IPHAN, 2000, p.10-11).

Dos edifícios no conjunto do porto, destacam-se o prédio Wanderley, Bais & Cia., bem no centro da rua do Porto, construído em 1876. De três pisos, o acesso interno é feito por escadas de ferro importadas da Inglaterra. Outro edifício que se destaca, é o do início da ladeira da Alfândega, a Casa Vasquez & Filhos, construída em 1909. Sua fachada apresenta o estilo eclético. O arquiteto foi o italiano Martino Santa Lucci, responsável por muitas construções na cidade, tais como a caixa d'água, o edifício do *Hotel Royal*, o prédio da Sociedade Italiana de Beneficência, as fábrica de gelo e refrigerantes Mandetta & Cia., dentre outras (PÓVOAS, 1982, p. 38-41)

As construções do porto, das casas comerciais do centro urbano, bem como das residências dos comerciantes, podem induzir a uma leitura unilateral da cidade, abordagem que identificamos nas afirmações de Gilberto Luiz Alves:

[...] Corumbá converteu-se numa cidade onde o comerciante exercia um domínio pleno. Sob a sua hegemonia a cidade cresceu e fez-se à sua imagem e semelhança. Ao vigor dessa fração da burguesia correspondem os monumentais edifícios, especialmente os que constituem o Casario do Porto; à sua preocupação com a racionalização devem-se o traçado funcional da cidade, suas amplas ruas e avenidas, a concentração de depósitos e armazéns próximos ao cais do porto, assim como o desenvolvimento da zona residencial, das praças, das empresas ligadas ao pequeno capital e dos estabelecimentos de lazer e cultura na parte alta da cidade; finalmente, o universalismo do *grande comerciante dos portos* corporifica-se nas inspirações arquitetônicas de seus edifícios, assim como na utilização de materiais de construção importados de outros países, inclusive da Europa (ALVES, 1985, p. 71-72).

O acesso ao desenvolvimento, às moradias salubres, não atingia a todos. Apesar de referir-se à construção civil como uma das marcas do progresso corumbaense, o *Correio do Estado*, em editorial, 16 de junho de 1909, lembrava que faltavam casas para atender à população e havia famílias que se sujeitavam a dividir um único cômodo com outra, trazendo prejuízos para a comodidade e a higiene. Naquele mesmo ano, o periódico *O Brazil* (1909 22 jul.) referia-se à

elevação dos aluguéis em 50% ou mais, sem contudo os inquilinos contarem com prédios que preenchessem as mais elementares condições de higiene e conforto, pois os edifícios eram mal construídos, acanhados e recebiam pouca luz.

Alguns bairros da cidade alta, de trabalhadores de baixa renda eram estigmatizados e havia nítido desejo de ocultá-los ou enquadrá-los nos conceitos de beleza. Nos referimos especialmente a dois deles, situados nas extremidades da Rua De Lamare, considerada a principal da cidade.

Um olhar para as regiões situadas nos dois extremos dessa rua, ao nascente e ao poente – próximos à barranca e ao porto - surpreende outra realidade. Encontramos alguns bairros populares, mal afamados, dos quais nos ocuparemos, pelas suas particularidades e por revelarem parte da vida da população, uma outra cidade, muitas vezes silenciosa e silenciada pelas fontes, percebida, frequentemente, apenas de forma indiciária.

Um bairro muito conhecido até as primeiras décadas do século XX era o Sarobá, localizado no extremo nascente da referida rua. O poeta Lobivar de Matos, que publicou um livro tendo por título o nome do bairro, oferece uma caracterização desse espaço, como era percebido pela população:

Sarobá [...] é a denominação que recebe o bairro de negros de Corumbá. Lugar sujo, onde os brancos raramente penetram e assim mesmo, quando o fazem, se sentem repugnados com a miséria e a pobreza daquela gente. Sentem repugnância e nada mais, porque os infelizes continuam a vegetar em completo abandono, como se não fossem criaturas humanas. Só se lembram de Sarobá quando são necessários os serviços de um negrinho. Fora daí a Favela em ponto menor é o templo eterno da Miséria, á a mancha negra bulindo na cidade mais branca do mundo, na expressão de um inglês que passou por lá caçando onça e, quem sabe? se petróleo também (MATOS, 1936, p. 6-7).

Renato Báez, quando se refere ao Sarobá, afirma que, antigamente, era mal afamado, *local propício às contravenções da lei e deprimente aos foros de civilização e progresso da 'Princesa do Paraguai'* (1979, p 101-104). É exatamente essa percepção que o poeta critica, pois nada se fazia pelos seus moradores, lembrados apenas como mão de obra barata, permaneciam abandonados, sequer reconhecidos como pessoas. Nesses termos, sua população era marginalizada, e seu espaço considerado vergonhoso para a cidade, que os explorava e ao mesmo tempo os amaldiçoava, como lugar da perdição, um espaço não visitado pelos brancos.

No outro extremo da rua De Lamare, ao poente, também existiram alguns bairros que formaram-se à revelia da planta original e do alinhamento proposto. Foi o caso do conhecido bairro Acampamento de Cima, situado no final da atual Avenida General Rondon, entre as ladeiras Cáceres e da Cervejaria, que se originou logo após a guerra do Paraguai (1865-1870), do acampamento das praças do 3º Regimento de Artilharia, que ali edificaram casinhas e ranchos.

Em seu relatório de 1886, a Câmara Municipal já fazia referência a esse bairro. Mencionava que, no início, tratavam-se de habitações provisórias e assim não foi observado o alinhamento da planta da cidade. Contudo, muitos soldados que obtiveram baixa do serviço e as vivandeiras que os acompanhavam ali permaneceram. O bairro abrigava *a parte mais desprotegida de fortuna* da cidade. A discussão da desapropriação da área e enquadramento à planta da cidade voltou com toda a força na primeira década do século XX.

A preocupação do poder municipal em relação às moradias, fora de certo padrão, não era só com as localizados nos bairros mencionados, mas referia-se especialmente às situadas no perímetro considerado central da cidade.

No relatório de 1906, o Intendente faz referência à Resolução de número 13 da Câmara, de 1º de dezembro daquele ano, que visava a tornar salubres e higiênicas as habitações e fazer desaparecer, do centro da cidade, as casas cuja construção constituía terrível foco de miasmas, pela imundície que conservavam e pela falta de ar e de luz. É possível constatar como o paradigma da infecção e a teoria dos miasmas fez escola e porque pode-se considerá-lo o arcabouço teórico dos sanitaristas.

Havia a intenção do poder público e dos comerciantes de se estabelecer uma racionalidade para a cidade, expressa nos códigos de postura, na planta, na preocupação com o traçado e o respeito ao alinhamento. Para fazer prevalecer este projeto, há a intervenção do poder público, desapropriando, enquadrando os espaços, cuidando do embelezamento, valorizando áreas etc. Contudo, não podemos desconhecer que uma outra cidade também se fazia presente, nascida dos acampamentos militares, de imigrantes paraguaios e dos negros, ex-escravos e seus descendentes. Corumbá era o porto, mas também o Sarobá, o Acampamento de Cima, em nada “semelhantes à imagem dos comerciantes” e, por isso mesmo, ocultados, negados, como enclaves não civilizados, mas presentes.

A miséria dos espaços de moradia dos trabalhadores e de seus bairros aparece aos olhos da racionalidade burguesa, da cidade idealizada por sua ideologia, como uma anti-cidade. Esses bairros revelam-se como a face ambígua do progresso; por outro lado, são também a cidade real. Lewis Mumford, ao referir-se às metrópoles do século XIX, analisa essa situação como a contradição do século do progresso. Ao tomarmos o poeta Lobivar de Matos, percebemos alguns aspectos que são recorrentes em seus poemas: fome, tosse, lama, mau cheiro, barraco etc. Há no poema Sarobá, porém, um elemento de vida, o insistir na existência: os beijos, afagos, o gozo, o parir, a festa, a cachaça e o samba. A vida resiste. A cidade, que alguns desejam tornar invisível, permanece afrontando a outra.

Referências Bibliográficas

Almanack Corumbaense para 1899.

ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a História: 1870-1929. Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 61, 1984.

ALVES, G. Luiz. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande, MS: Fundação de Cultura de MS; Brasília: Gráfica do Senado, 1985.

BÁEZ, R. *Corumbá: poesia & saudade*. São Paulo: Resenha Tributária, 1979, p. 101 – 104.

Cartas Municipais. *O Brazil*, Corumbá, 19 out. 1902. n 5, ano I.

Cartas Municipais IV. *O Brazil*, Corumbá, 2 nov. 1902. n 6, ano I.

Cartas Municipais VI. *O Brazil*, Corumbá, 23 nov. 1902. n. 9, ano I.

CORUMBÁ: história construída no Pantanal. IPHAN/Ministério da Cultura; Prefeitura Municipal de Corumbá. fev. 2000, p. 10-11

MATOS, Lobivar. *Sarobá : poemas*. Rio de Janeiro: Minha Livraria Editora, 1936.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens , transformações e perspectivas*. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

PÓVOAS, L. *Influências do rio da Prata em Mato Grosso*. Cuiabá: Resenha Tributária, 1982.

SOUZA, João Carlos de. *Sertão Cosmopolita: a modernidade de Corumbá, (1872-1918)*. 2001. Tese (Doutorado em História Social), FFLCH/USP, São Paulo.

SOUZA, Lécio Gomes. *Bacia do Paraguai: geografia e história*. Brasília: MEC, 1978.