

Corumbá, MS - o desejo de integração à civilização em fins do século XIX.

João Carlos de Souza – UFMS/CPDO
joca.jcs@uol.com.br

O final da Guerra do Paraguai (1864-1870) marcou a efetiva liberação da navegação internacional pelo rio Paraguai, contexto que trouxe impulso e dinâmica a Corumbá, na fronteira com a Bolívia. A vila, há quase um século, permanecera sem maiores mudanças. Fora fundada em 1778, à margem direita do rio Paraguai, para servir de ponto de apoio ao forte Coimbra, e assegurar territórios a Portugal, então disputados com a Espanha. Seu porto fluvial passou a ser o ponto terminal daquela navegação, o que contribuiu para que em 1878 fosse elevada à condição de cidade¹.

Nesse período recebeu fluxo de muitos imigrantes, paraguaios, bolivianos, italianos, portugueses e posteriormente sírio-libaneses, que tiveram participação direta na constituição de sua vida urbana. Vieram também migrantes nacionais de vários lugares. Assim, Corumbá, que na época de sua ocupação pelos paraguaios em 1864, possuía aproximadamente mil e quinhentos habitantes, teve a sua população triplicada até o início dos anos 1880.

A liberação da navegação possibilitou a aquisição e instalação de máquinas a vapor, no eixo Cuiabá-Corumbá, antes impossível através do caminho terrestre por Goiás, que requeria três meses de viagem em lombo de muares. Corumbá passou a conviver com as máquinas a vapor em empresas, (marcenarias, lavanderia, cervejaria), nos transportes de navios.

Contudo, as atividades econômicas repousavam basicamente sobre o setor comercial, especialmente no comércio de importação e exportação, que constituía seu maior esteio, seguido do comércio interno à província/estado, formando uma verdadeira rede de interligação fluvial a partir de Corumbá, que tomava toda a bacia do rio Paraguai, a região Oeste de Mato Grosso, especialmente com as cidades de Cuiabá e Cáceres, mais ao Norte, como também na região Sul, com Porto Murtinho, Miranda, Aquidauana e Coxim. Em função desse papel de

empório comercial, o setor de serviços da cidade foi também se formando, além do comércio a retalho havia despachantes, escritórios de advocacia, gráficas, hotéis, teatro etc.

Nos primeiros anos da década de 1870, acolheu várias casas comerciais, pois o governo Imperial decretara favorecimentos de isenção de impostos. 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: “[...] 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...”²

Essas empresas se estabeleceram preferencialmente na rua do Porto (cidade baixa) ou no centro da cidade alta. Em consonância com a arquitetura da época construíram edifícios, com um a três pisos, com características dos estilos neoclássico e do ecletismo da passagem do século XIX ao XX. Nas fachadas 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. Dos edifícios no conjunto do porto, destacam-se o prédio Wanderley, Bais & Cia., construído em 1876 e a Casa Vasquez & Filhos, de 1909, cuja fachada apresenta o estilo eclético.³

O desenvolvimento do comércio, das atividades portuárias em poucos anos fez surgir projetos de remodelação da cidade baixa (o porto, o cais) e de sua comunicação com a parte alta da cidade. 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 discutia essa idéia, mas julgava que seria “coisa para melhores dias”. O engenheiro militar 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 Antonio.⁴

As propostas do Tenente Coronel Avila Franca previam uma remodelação e urbanização completas da cidade baixa, sugerindo uma intervenção naquele espaço, planejada para médio prazo, e pensando no progresso contínuo da mesma. O autor demonstra grande preocupação com as questões relativas à função da parte baixa da cidade, ou seja, o comércio. O embelezamento não escapou à sensibilidade do militar, propondo bosques que eliminariam as casinhas dos acampamentos. A paisagem da cidade se modificaria, pois, com a remoção de barranca, a construção do aterro, do túnel, do elevador, das redes de água e esgoto e das vias de circulação, ter-se-ia uma cidade nos moldes das modernas.

Os projetos discutidos representavam os anseios da burguesia comercial existente na cidade, mas por várias razões, quer de ordem financeira, quer de ordem social, pressão de outras demandas por serviços, acabaram por não se concretizar. Fazem parte, contudo, de uma elaboração simbólica dos que a projetaram e como afirma Ítalo Calvino: “As cidades, como os sonhos, são construídos por desejos e medos”⁵.

Outros espaços requerem um olhar. Havia a intenção 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, definindo 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 ex-escravos negros e seus descendentes. Corumbá era o porto, mas também o Sarobá, bairro identificado com a prostituição e contravenção, o Acampamento de Cima, em nada “semelhantes à imagem dos comerciantes” e, por isso mesmo, ocultados, negados, como enclaves não civilizados, mas presentes. Ao analisar essa situação das cidades, Lewis Mumford a considera como a contradição do século do progresso⁶.

A preocupação com um outro aspecto da cidade, não tão aparente, vinculado às concepções higienistas, também foram objeto de debate. Os momentos de epidemias geravam

crises e tornavam-se ocasiões favoráveis a propostas e projetos para solucionar os problemas enfrentados pela cidade. Assim, ao comentar a situação sanitária de Corumbá em 1912, ano em que ocorreram epidemias de tifo e febres gastro intestinais, o médico municipal Nicolau Fragelli vinculou a superação das deficiências higiênicas às obras da cidade subterrânea: “Ao nosso espírito conforta-nos já imenso, também, a segurança que temos de, em breve, ver a nossa querida Corumbá possuidora d’um serviço civilizado de abastecimento d’água, e duma rede de esgotos. Será o passo que definitivamente consagrará-la-á como cidade adiantada”.⁷

As referências ao relatório do Dr. Nicolau são importantes, pois nelas estão implícitas questões relacionadas à infra-estrutura urbana, à gestão da cidade. Embora, àquela altura, início do século XX, o paradigma dos infeccionistas estivesse superado, oferecia o arcabouço ideológico básico às reformas urbanas.⁸ Identificava-se com os ideais do médico higienista e, embora ansioso com progresso de Corumbá, manifestava-se crítico frente ao conceito de progresso fundado só na expansão de sua área física, desvinculado da higiene. “Uma cidade ganha foros de adiantada, somente quando o seu desenvolvimento se faz consultando antes de tudo as exigências da higiene”.

A leitura de Corumbá estava sendo realizada a partir dos discursos do médico higienista e do engenheiro militar que apontaram o ideal de cidade, propuseram valores e cobraram novos comportamentos. As intervenções no espaço urbano estavam relacionadas à disciplinarização de seu uso, daí as propostas de implantação de obras de saneamento, cemitério, mercado, hospital, matadouro, arborização etc.

Até aqui, destaquei aspectos relacionados à constituição do espaço urbano e suas relações com os discursos sobre civilização e progresso, passo a discutir outras dimensões desse debate, as incorporações tecnológicas e seus significados. Em janeiro de 1877, começou a circular *O Iniciador*, o primeiro jornal editado em Corumbá, vinculado a comerciantes portugueses.

A importância que os contemporâneos em Corumbá atribuíam à imprensa pode ser apreendida pela recorrente representação de sua relação com o moderno, a liberdade e a civilização. Vários periódicos que circularam de 1877 a 1912, existem mais de 20 identificados, em suas cartas de apresentação e artigos, enalteceram a imprensa como a inteligência, a razão, o sol que ilumina os povos e seus caminhos. Enfim, concebiam-na como um poder social capaz de conduzir a humanidade para um novo tempo e para a felicidade.

A realização desse programa requeria transformações da sociedade, que os periódicos defendiam que ocorreriam a partir do campo das idéias, uma arena superior, fruto de luta pacífica (sem conflito), na qual, a razão iluminada, o trabalho intelectual exercido pela imprensa eram indispensáveis. Dentre outras funções, a imprensa se apresentava como defensora e guardiã da liberdade, complemento indispensável da civilização, e salvaguarda dos direitos da coletividade. Essas qualidades auto-atribuídas é que qualificavam a imprensa, conforme vários articulistas, como uma das mais significativas conquistas da sociedade moderna, pois a interpretavam como um dos “elos da cadeia do progresso” (*Correio do Estado*, 22 maio 1909).

Fundada em nome da razão iluminista, onde busca sua fonte genuína, a sua origem histórica que legitima o seu fazer na sociedade, seu lugar na corrente do progresso, a imprensa procurava também persuadir os leitores sobre sua função, que consideravam inquestionável, vista como missão, investida de caráter sagrado. É nesses termos que se apresenta como veiculadora da verdade. Como se fosse possível um discurso neutro, aos moldes do positivismo, isento da visão de mundo, da ideologia e dos interesses de classe.

Na prática, a maioria dos periódicos estudados esteve, direta ou indiretamente, associado a um partido ou grupo político que lhe dessem sustentação. A visão de mundo veiculada pelos jornais expressava a identificação com as elites sociais, particularmente de comerciantes e militares em Corumbá. A forma despolitizada de se apresentar como representante da sociedade no seu todo, para tal utilizando-se do recurso lingüístico do lexema povo, produção de um efeito universal, compunha parte de seu discurso, ideológico, lacunar:

“na medida em que este se caracteriza, justamente, pelo ocultamento da divisão, da diferença e da contradição”⁹ O mesmo não resiste a uma análise mais detida e contextualizada.

Identifiquei, na imprensa corumbaense, freqüentes disputas políticas locais, como a de um grupo jacobino em 1897; trocas de acusações de vereadores e Intendente, vinculados a diferentes partidos; disputas entre oligarquias adversárias; controvérsias entre profissionais liberais, polêmicas entre grupos populares e debates sobre as experiências de crise no meio urbano, por ocasião de epidemias. São algumas situações reveladoras. Os jornais constituem sem dúvida um importante instrumento de apreensão de diferentes dimensões da vida social.

Até a instalação do telégrafo em 1904, os periódicos enfrentariam igualmente o mesmo problema de demora na circulação de pessoas e mercadorias pela rota do Prata. As notícias sobre acontecimentos nacionais e internacionais eram veiculadas em Corumbá após muitos dias do ocorrido. O Telégrafo oferecerá novas possibilidades. A tão esperada inauguração da linha telegráfica, a primeiro de janeiro de 1904, foi assim anunciada pelo jornal *O Brazil*: “A laboriosa cidade de Corumbá acordou hoje, pela primeira vez, sacudida violentamente pelo calafrio de uma emoção estranha, e ainda estremunhada, sentiu-se estreitar pelo poderoso vínculo da eletricidade, na extrema aproximação de um frenético abraço ao mundo civilizado...”

Essa imagem “um frenético abraço ao mundo civilizado” é forte o suficiente para se avaliar o significado que os setores político e comercial dessa sociedade atribuíam ao evento. Cabe alguma análise de seus elementos. Esse fato que consolidava pela primeira vez a comunicação de Corumbá, de forma imediata, com outros centros do país e do exterior, eliminando outros mediadores, foi vivenciado, segundo o editorial, como se a cidade fosse sacudida violentamente pelo calafrio de uma emoção estranha. Tal estranhamento diante das maravilhas da ciência moderna, das potencialidades do homem e sua ciência interferirem no mundo, é componente freqüentemente mencionado nas experiências da modernidade¹⁰. No caso, era ressaltada a importância da eletricidade, que possibilitaria a comunicação imediata

através do telégrafo elétrico instalado em Corumbá, quase 70 anos após seu desenvolvimento pleno, na década de 1830¹¹.

A instalação do telégrafo marca esse sentimento de pertencimento à civilização. É desse ponto de vista que o *Correio do Estado* pensava Corumbá, inseri-la na civilização, para compartilhar do progresso dos centros urbanos mais adiantados do Brasil e, quiçá, de outros países. Note-se que essa perspectiva caracterizava a forma de pensar de grande parte dos intelectuais brasileiros das últimas décadas do século XIX. O país deveria repetir a experiência do Ocidente, porém com uma variante, apressando o processo. Enfim, o projeto era “colocar o país ao nível do século, superar seu atraso cultural e acelerar sua marcha evolutiva a fim de que o Brasil pudesse alcançar a parcela mais avançada da humanidade”¹².

A construção da ferrovia Noroeste constitui um momento significativo para apreensão de discursos sobre o progresso e a natureza. No anúncio da inauguração oficial das obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Porto Esperança,¹³ em 03 de maio de 1908, o tom do editorial “Acontecimento Notável”, do jornal *Autonomista* (2 maio 1908) foi o de exaltar o feito, a primeira estrada de ferro de Mato Grosso: “Inicia-se, por tanto, amanhã [...] o mais seguro caminho da prosperidade e engrandecimento deste feracíssimo território da comunhão brasileira”. Informava que, com a conclusão da obra, apenas 72 horas de viagem uniriam Mato Grosso aos principais centros da República.

Vencer a vastidão implicava em transpor os obstáculos ao progresso impostos pela natureza. Muitos periódicos afirmavam que o progresso era fatal e seguia sua marcha, apesar dos embaraços que se lhe opunham. O progresso e a civilização, de certa forma, eram concebidos como se fossem mercadorias que se adquiriam no e do exterior, desconsiderando o movimento de produção cultural local. Tal concepção revela uma vontade de desvinculação das relações sociais e dos conflitos gerados na sociedade.

É possível entender então porque o progresso, no pensamento e nas representações dos contemporâneos corumbaenses, estava sempre por chegar ou incompleto, algo para o

futuro, certo, mas não presente. Exemplos dessa concepção podem ser identificados em algumas situações, tais como: a abertura da navegação internacional pelo rio Paraguai em 1856, aclamada como um dos primeiros ares da modernidade que sopraram sobre Mato Grosso; o início das atividades da imprensa corumbaense, em 1877, visto como mais um elo da corrente para o estabelecimento da civilização; a inauguração do telégrafo, saudada, conforme já mencionamos, como o que faltava para atingir aquele grau e status e o projeto da ferrovia *Noroeste do Brasil*, que ganharia de todos os anteriores em expectativas e representações.

¹ O texto fundamenta-se em aspectos abordados em diferentes capítulos de minha tese de doutoramento: SOUZA, João Carlos de. *Sertão Cosmopolita: a modernidade de Corumbá (1872 – 1918)*. 2001. Tese (Doutorado em História Social) FFLCH/USP, São Paulo.

² 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. p. 31.

³ PÓVOAS, L. *Influências do rio da Prata em Mato Grosso*. Cuiabá: Resenha Tributária, 1982. p 38-41.

⁴ Cartas Municipais IV e VI. *O Brasil*, Corumbá, 2 e 23 nov. 1902. n. 6 e 9, p. 1. Após a Guerra do Paraguai foram construídos cinco fortins nas imediações urbanas de Corumbá, para sua defesa.

⁵ CALVINO, Italo. *As cidade invisíveis*. 10ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

⁶ MUMFORD, Lewis. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991. p. 505.

⁷ Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Capitão de Fragata, Francisco Mariani Wanderley M.D., Intendente Geral do Município, pelo Dr. Nicolau Fragelli, médico municipal, 4 nov.1912, Cx. Doc. div. ACMC.

⁸ CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 170. Menciona que a literatura sobre o tema é vasta.

⁹ CHAUÍ, Marilena. *Cultura e democracia*. 4ª ed. São Paulo: Cortez, 1989. p. 21.

¹⁰ BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 9ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

¹¹ Para uma abordagem do desenvolvimento do Telégrafo em geral e particularmente da política de sua utilização no Brasil, pelo Império e pela Primeira República, ver MACIEL, Laura. *A nação por um fio: caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*. São Paulo: EDUC, 1998. p. 43-93.

¹² OLIVEIRA, L. Lippi. *A questão nacional na primeira república*. São Paulo: Brasiliense, 1990, p. 81.

¹³ Localizada à margem esquerda do rio Paraguai, a 70 km de Corumbá.