

## **O PROGRESSO CONTRA A NATUREZA: VAPOR, FIOS E TRILHOS EM CORUMBÁ (1904/1919)**

*João Carlos de Souza\**

### **Resumo**

Neste artigo, analisam-se as representações da imprensa periódica de Corumbá (MS, antigo MT), na passagem do século XIX ao XX, em relação às novas tecnologias da modernidade, tais como o telégrafo e a ferrovia, discutindo seus significados para os contemporâneos. Estudam-se, também, as representações sobre a natureza e a concepção de seu domínio pela técnica e pelo trabalho. A primazia na obtenção dessas tecnologias foi objeto de disputa entre Corumbá e Cuiabá, cada qual tentando superar a rival.

### **Palavras-chave**

Progresso; civilização; natureza; representação; imprensa.

### **Abstract**

*This article analyses newspaper representations in the city of Corumbá, state of Mato Grosso do Sul, formerly state of Mato Grosso (Brazil), during the turn from the 19th to the 20th century, in relation to the new technologies of modernity, such as the telegraph and the railway, discussing their meanings to contemporary people. It studies, also, representations about nature and the conception of its domination by means of technique and work. The primacy in obtaining those technologies was the object of dispute between the cities of Corumbá and Cuiabá, each one trying to overcome the rival.*

### **Key-words**

*Progress; civilization; nature; representation; press.*

*Só então com propriedade de expressão poderemos dizer  
que pertencemos a uma sociedade civilizada; por enquanto, não.  
Venha, pois, quanto antes, o telégrafo.*

*O Brazil*

*A terra é, naturalmente, desgraçada e triste, porque é nova. Está em ser.  
Faltam-lhe à vestimenta de matas os recortes do trabalho.*

Euclides da Cunha

O ano de 1904 abriu-se para Corumbá com grandes festividades. Uma novidade era causadora do entusiasmo: a inauguração do telégrafo a 1º de janeiro. Concretizava-se, assim, a possibilidade de comunicação, de forma mais ágil e imediata, com Cuiabá e os grandes centros do país. A imprensa periódica local saudou o evento com muita euforia. Vislumbrava-se, a partir dele, uma era de progresso para a cidade e, mais significativo ainda, associava-se a ele o sentimento de pertencimento à civilização.

Um ano antes de sua inauguração, a imprensa de Corumbá já se manifestava, fazendo uma elegia ao tema das comunicações, dos meios que possibilitavam sua rapidez. Abordando a história da ciência da eletricidade, tecia considerações sobre seu desenvolvimento e sua aplicação:

Novas experiências se sucederam até Franklin, tendentes todas ao enriquecimento da importante ciência [ciência da eletricidade] que tanto permite conjurar-se os maléficos efeitos do frio, como aproveita para o assombroso efeito da transmissão do pensamento, o raio que ilumina os povos, atravessa a vastidão dos mares e dos rios e as mais vastas campinas e florestas, levando-lhes a palavra que é a luz, porque é a expressão do pensamento; a luz que é progresso em seu fecundo desdobramento.<sup>1</sup>

Para explicar a importância do telégrafo, era recorrente na imprensa o emprego de imagens de fenômenos da natureza ou do meio geográfico. Através da eletricidade dinâmica, é possível a assombrosa “transmissão do pensamento” como “raio que ilumina os povos”. Associava-se nessa comparação o telégrafo, que transmite a palavra através da eletricidade, com o raio, que percorre qualquer distância, pois parte da abóbada celeste, não encontrando obstáculo à sua ação de iluminar, chega a qualquer canto, como nas florestas, nos rios, nos mares e nas campinas. Assim também acontecia com a “palavra”, levada por esse raio que é a eletricidade, palavra que é luz, como expressão do pensamento, luz que é progresso e que, igualmente, atinge a todos, inde-

pendentemente dos obstáculos. Dessa forma, concluía o articulista, o telégrafo “dá asas ao pensamento”, conquistando lugar proeminente na vida dos povos.<sup>2</sup> É como se ninguém pudesse escapar à sua ação civilizatória.

Enaltecia-se, nos periódicos locais, a rapidez das comunicações entre a Europa e a América do Norte. Numa perspectiva geográfica, significava o encurtamento das distâncias. Os novos meios e as novas possibilidades de comunicação provocaram alteração nas percepções e nas noções de espaço e tempo, e foram objeto de admiração e comentários na imprensa corumbaense. Como exemplo, referiam-se ao fato de que a transmissão de uma mensagem de um ponto qualquer a um outro, longínquo, chegava horas antes da sua expedição, em função dos diferentes fusos horários. Isso, segundo os periódicos, colocava em evidência a teoria da redondeza da terra. O tema suscitava euforia e admiração.

São imagens sem conflitos, como num desencadear líqüido e certo de ocorrência das possibilidades projetadas, evolução mecânica e inexorável, ausência total da ação humana e de seus conflitos, um progresso automático, linear como defendiam, de modo geral, as diversas correntes do cientificismo<sup>3</sup> então em voga na sociedade brasileira de fins do século XIX e início do século XX, entre as quais: o positivismo, o evolucionismo spenceriano, o haeckelismo e outras tendências monistas.<sup>4</sup>

A concepção de progresso defendida e constituinte do cientificismo era compartilhada pela imprensa de Corumbá. Por isso mesmo, apesar do entendimento de que a evolução aconteceria, de que todos participariam dela, e, nesse caso, também a sociedade corumbaense, desejava-se apressá-la. Eram freqüentes, nos periódicos, as referências ao papel econômico representado por Corumbá no contexto do então estado de Mato Grosso, razão pela qual defendiam que a cidade poderia e merecia ter um maior progresso ou adiantamento, pois estava “atrasada” sob vários aspectos: a civilização precisava “chegar” de forma mais rápida naquelas paragens. Assim, o *Correio do Estado*, concebia que a evolução era natural e fatal, mas afirmava:

Não queremos que a natural evolução venha desajudada do auxilio, operoso e eficaz, que se lhe possa prestar, visto como, se o progresso é fatal e segue a sua marcha, a despeito de embaraços quaisquer que lhe oponham, não há dúvida, ninguém pode contestar que os seus passos se estendem gigantescos aos impulsos sinceros e leais dos seus constantes servidores.<sup>5</sup>

O referido editorial trabalha com o referencial determinista e otimista de progresso, pois, ao analisar a situação da cidade, embora identificasse vários problemas, entendia

que seriam fatalmente superados. Outro componente nesse discurso, já mencionado, era a intenção de acelerar o processo, os estágios do progresso. Nesse sentido, o periódico manifesta sintonia com a chamada “geração de 1870”<sup>6</sup>, intelectuais brasileiros que tinham por projeto analisar o país com base nas leis positivas da ciência e propor-lhe soluções. Dessa forma, compreendiam o papel de sua geração como o de apressar a marcha do país no sentido do progresso, tido como uma fatalidade.<sup>7</sup>

Nessa perspectiva, a história brasileira era vista como parte integrante da história universal, obedecendo às mesmas leis fatais que a regiam. Assim, 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”.<sup>8</sup> É desse ponto de vista que o *Correio do Estado* pensava inserir Corumbá na civilização, para compartilhar do progresso dos centros urbanos mais adiantados do Brasil e, quiçá, de outros países. Daí o sentimento de pertencimento à civilização, com a chegada do telégrafo.

O progresso e a civilização, de certa forma, eram concebidos pelo periódico como se fossem mercadorias que se adquiriam no e do exterior, desvinculadas das relações sociais produzidas e dos conflitos gerados na sociedade local. Como se a cultura e a vida local também não as produzissem.

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. Exemplo disso identificamos 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. Vamos percorrer esses momentos, ainda que brevemente, com o intuito de apreender como a imprensa os representava e quais discursos veiculava a seu respeito.

A abertura da navegação internacional pelo Rio Paraguai, em 1856, minimizou um problema de comunicação da então província de Mato Grosso com a Corte, no Rio de Janeiro: as vias de acesso até então utilizadas, quer as terrestres, quer a fluvial das monções, demandavam entre quatro a seis meses de viagem,<sup>9</sup> mas, pela via fluvial do Prata, o percurso até Cuiabá passou a ser realizado em torno de 30 dias. No entanto,

a navegação por essa rota ainda estava ensaiando seus primeiros movimentos quando foi interrompida, por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Na década de 1870, foi restabelecida e constituiu-se na principal rota de chegada à Província. É nesse contexto que a vila de Corumbá ganhou importância como pólo comercial significativo para Mato Grosso. Seria, após breve período, elevada à condição de cidade, em 1878.

A navegação proporcionou um grande impulso à região. Além da redução no tempo do transporte e da maior tonelagem de cargas transportadas pelos vapores, o governo imperial instituiu subsídios e isenção de tributos. Com isso, várias mercadorias chegavam por preços bem mais acessíveis do que em períodos anteriores, e novos produtos ficaram disponíveis para consumo. Houve também impulso às exportações.<sup>10</sup>

Contudo, a navegação por essa rota também apresentava os seus percalços. Apesar de ter proporcionado uma redução de tempo em, no mínimo, dois meses nas comunicações e na circulação de pessoas e mercadorias, ainda assim, os quase trinta dias que a via fluvial demandava, entre Cuiabá e Rio de Janeiro, considerados os padrões da segunda metade do século XIX, eram percebidos pelos contemporâneos corumbaenses como defasados. Ressentiam-se da demora nos contatos, especialmente nas épocas em que a vazante ficava menor, e o leito do rio, pouco profundo, prejudicava as embarcações de maior calado.

Um outro fator, porém, também interferia na precariedade e menor rapidez nas comunicações, ou seja, os serviços de navegação não eram mantidos com a regularidade desejada, prejudicando o fluxo das transações comerciais. Com frequência, ocorriam reclamações em relação às companhias de navegação.<sup>11</sup>

Três espécies de empresas de navegação atuaram na região: a pública, a privada nacional (companhias regionais, frequentemente ligadas às casas comerciais) e as estrangeiras. As companhias públicas realizavam o trajeto mais extenso, até Montevidéu e Rio de Janeiro. As queixas em relação à atuação das companhias de navegação, principalmente as públicas, eram constantes, pelas razões já mencionadas e, segundo Reynaldo Iared, as mesmas ocorriam desde a década de 1870. Comenta, por exemplo, que *O Republicano*, de Cuiabá, em edição de 22/12/1895, reclamava que a Cia. Lloyd Brasileiro fazia apenas uma viagem mensal ao Rio de Janeiro, enquanto, pelo seu contrato, deveria promover a partida de dois vapores por mês.<sup>12</sup>

Em razão dos serviços irregulares de navegação, muitas casas comerciais passaram a adquirir suas próprias embarcações, o que, em contrapartida, assegurou-lhes por um bom período um certo monopólio da navegação e do comércio na Bacia do Paraguai,

em amplas regiões do Oeste de Mato Grosso, impondo um regime de trocas comerciais que lhes era favorável, em detrimento dos pequenos produtores e extrativistas, carentes da navegação oficial regular para escoar suas mercadorias. Tal sistemática também se fundamentava num sistema de informações e controle pelas casas comerciais do que se produzia na região. Conheciam a época propícia para o contato com os produtores e exerciam a especulação.<sup>13</sup>

Nessa mesma perspectiva, Lúcia Salsa Corrêa comenta que, após a liberação da navegação internacional, surgiu um novo componente na estrutura comercial que se implantava, a figura do mascate fluvial, que se dedicava ao comércio de retalho ambulante:

Esta atividade permitia uma rápida e considerável acumulação de riqueza, em vista das condições peculiares da região sul de Mato Grosso onde era escasso o meio circulante e a transação comercial se fazia com base na troca de mercadorias. Dessa maneira, o mascate impunha os mecanismos de troca com grande vantagem e em detrimento da população ribeirinha, uma vez que detinha o controle sobre o meio de transporte e comunicação (possuía uma embarcação que acumulava as funções de residência e armazém), e de pequenos estoques de gêneros de primeira necessidade importados e de consumo local garantido.<sup>14</sup>

Outro aspecto do problema da navegação era o fato de que, para se chegar ao Mato Grosso, passava-se por três países estrangeiros: Uruguai, Argentina e Paraguai. Os conflitos envolvendo esses países, especialmente o Paraguai, sempre constituíram motivo de preocupação para os brasileiros.

É significativo que a navegação internacional, que tinha seu ponto terminal em Corumbá e era realizada por navios de maior calado, já na primeira década após a guerra com o Paraguai, contribuiu para que a cidade se tornasse pólo de distribuição das mercadorias para a capital, Cuiabá, bem como para outras regiões da Província.

A diversificação das atividades urbanas, especialmente seu setor terciário, e a presença de diferentes segmentos sociais, associados à chegada de imigrantes, tornaram as relações cada vez mais complexas e suscitaram outras formas de comunicação. Foi nesse período, de crescente recuperação e desenvolvimento da então vila de Corumbá, que veio a lume, para usar a linguagem da época, o seu primeiro periódico, denominado sugestivamente *O Iniciador*.<sup>15</sup> Instalava-se com uma defasagem de 38 anos em relação a Cuiabá, que teve o seu primeiro periódico publicado em 14 de agosto de 1839, denominado *Themis Mattogrossense*,<sup>16</sup> de caráter oficial.

A imprensa, porém, que se autoproclamava como a luz dos povos e do progresso, enfrentaria igualmente o mesmo problema de demora na circulação de pessoas e mercadorias pela rota já mencionada. As notícias sobre os acontecimentos nacionais e internacionais eram veiculadas em Corumbá após muitos dias do ocorrido. O telégrafo ofereceria novas possibilidades.

Nesse ponto, retomamos a discussão do significado de sua implantação na cidade. A tão esperada inauguração da linha telegráfica, a 1º de janeiro de 1904, foi assim anunciada pelo *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: fora a inauguração do telégrafo que, às primeiras manipulações operara esse encontro, no seu assombroso poder de vencer num lapso de tempo as mais dilatadas distâncias.<sup>17</sup>

A imagem de “um frenético abraço ao mundo civilizado” é forte o suficiente para avaliarmos o significado que os setores político e comercial dessa sociedade atribuíam ao evento. Cabe alguma análise de seus elementos, que não são só figuração. 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 frequentemente mencionado nas experiências da modernidade.<sup>18</sup> 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 1830.<sup>19</sup>

Em relação ao Brasil, a defasagem da instalação em Corumbá cai para 50 anos, uma vez que sua primeira linha data de 1852. A ligação por cabo submarino entre o Brasil e a Europa ocorreu em 1874. Embora o governo imperial tenha investido na expansão da rede telegráfica, ao ser proclamada a República, as províncias de Mato Grosso, Goiás e Amazonas ainda não estavam interligadas à rede nacional. Como afirma Laura Maciel, a interiorização das comunicações no Brasil só ocorreu com a República, constituindo-se em uma de suas principais marcas, pois lhe atribuía o papel de integração do território nacional e sua ocupação efetiva.<sup>20</sup>

No editorial referido, o jornal *O Brazil* destacava que o telégrafo inauguraria uma nova fase de prosperidade para a cidade, favorecendo o surto de muitos empreendimentos. Reconhecia que o principal beneficiário seria o comércio, tido como “a maior artéria de progresso material de um povo”, mas referia-se também à sua utilidade para os governos civil e militar nas suas contínuas relações de interesse público.

Outro aspecto ressaltado foi a possibilidade de permuta de idéias e interesses, o que significaria, nessa visão, economia de tempo, que, por sua vez, redundaria em vantagens de oportunidades. O editorialista afirmava que Corumbá contava com elementos de vida ainda em existência latente, pela carência de um semelhante propulsor, qual seja, a possibilidade de estabelecer comunicação mais rápida com outros centros do país e do mundo. Nessa perspectiva, uma das beneficiárias seria a própria imprensa, conforme menção de *O Brazil*: “E nesse concerto harmônico, a Imprensa, principalmente, participará dos enormes benefícios da grandiosa conquista, que lhe virá dar nova seiva de vida e prosperidade”.<sup>21</sup>

Para o editorialista, o telégrafo inaugurava um novo tempo para a imprensa corumbaense e projetava-lhe um futuro de prosperidade, pois, através dos fios do telégrafo, acabava de receber uma nova seiva de vida. A possibilidade de recepção e transmissão de informações imediatas à distância – portanto seu aspecto tecnológico – era valorizada como suficiente para produzir qualidade à imprensa. Trata-se de um encantamento com a tecnologia, tão ao molde de época.

A partir da instalação telegráfica, o principal fator de mudança na imprensa foi tanto a recepção como a veiculação de informações de forma mais imediata. Antes disso, as principais notícias atingiam Corumbá com defasagens de 20, às vezes 30 dias, pois dependiam da chegada dos navios do Rio de Janeiro ou daqueles que vinham da região do Prata com informes recebidos pelo telégrafo dessa região. Até o final do século XIX, essa defasagem de informações marcou situações tais como a notícia da Abolição, a da proclamação da República ou da morte de personagens políticos ou literários, caso de José de Alencar. Era como se o tempo se prolongasse em Mato Grosso.

Os periódicos criaram uma seção de telegramas, na qual noticiavam informações sobre o Rio de Janeiro e outras localidades do Brasil. Também veiculavam notícias internacionais, tipo *drops*: informações curtas sobre assuntos econômicos, políticos, religiosos, artísticos, etc. Dessa forma, antecipavam o que o jornalismo televisivo realiza hoje, mensagens curtas e variadas, superficiais, sobre vários temas e regiões do mundo.



Entre as finalidades da linha telegráfica, *O Brazil* já havia destacado, em editorial de novembro de 1903, sua importância para as comunicações militares. Para tanto, fez referência a um discurso do deputado estadual major Lindolpho Serra, em uma sessão de setembro daquele ano, quando apresentou emenda autorizando o governo a despende a quantia de 150 contos com a linha telegráfica de Cuiabá a Corumbá e seu prolongamento para Miranda, Nioaque e Porto Murtinho. O deputado lembrara ao presidente do estado que a situação dos fortes das referidas localidades permanecia igual à de 1864, quando da invasão paraguaia, ou seja, sem comunicações telegráficas. Dessa forma, naquela ocasião, até que o governo fosse comunicado, vários fazendeiros já tinham ficado na miséria, com suas propriedades saqueadas.<sup>22</sup>

O fantasma da guerra sempre esteve presente nos discursos da imprensa e das autoridades de Corumbá. A possibilidade de novas invasões por parte do vizinho, o Paraguai, mesmo que o país não mais representasse qualquer ameaça pela sua própria condição econômica, era um permanente objeto de lembrança.

Um outro elemento a destacar nas representações sobre o telégrafo era a imagem de que seus fios venciam a vastidão do território mato-grossense, em sua maior parte desabitado, estreitando a comunicação com os demais povos civilizados. Tal concepção de vazios territoriais e populacionais, também associada à idéia de sertão, deve ser objeto de questionamentos, inclusive no interior da própria historiografia, como afirma Lúcia Salsa Corrêa:

Na Historiografia tradicional sobre a região mato-grossense foi bastante comum o uso dos conceitos desbravamento e vazios territoriais e populacionais, com o intuito de justificar o processo efetivo de ocupação do sertão que ocorreu nesse período. A idéia de um deserto de homens difundida por Corrêa Filho, menospreza o papel desempenhado pelas comunidades indígenas e pelas tentativas anteriores de fixação de espanhóis, sertanistas do século XVI e XVII e jesuítas, das quais restaram apenas vestígios após as investidas dos bandeirantes paulistas. Essa visão mítica, reproduzida de modo recorrente na visão tradicional da Historiografia mato-grossense, derivou também da ótica dos viajantes estrangeiros, sobretudo europeus, que utilizavam um padrão de comparação estabelecido na dicotomia selvagem-civilizado. Por essas razões, desbravamento e vazio não são os termos mais apropriados para explicar tal processo, que teve um nítido caráter de conquista e apropriação das comunidades indígenas, há muito estabelecidas na região. Além do mais, essa penetração pelos sertões mais remotos do continente foi reflexo inerente do sistema mercantil exportador que caracterizou a época.<sup>23</sup>

O vazio era associado à idéia de sertão, identificado com barbárie e incivilização. Portanto, a interiorização da civilização deveria ser considerada numa visão mais ampla,

como projeto de construção da nação civilizada. Entendido dessa forma, era o projeto republicano.<sup>24</sup> A sua concretização era concebida por muitos contemporâneos como missão da ciência, que, nesse caso, tomaria o lugar das antigas missões religiosas, superando-as para realizar um transplante ainda mais radical da cultura, um projeto integral de civilização. Encontramos essa concepção expressa de forma sucinta e direta na observação de Euclides da Cunha:

Abra-se qualquer regulamento de higiene colonial. Ressaltam à mais breve leitura os esforços incomparáveis das modernas missões e o seu apostolado complexo que, ao revés das antigas, não visam a arrebatara para a civilização a barbaria transfigurada, senão transplantar, integralmente, a própria civilização para o seio adverso e rude dos territórios bárbaros.<sup>25</sup>

Vencer a vastidão implicava transpor os obstáculos ao progresso impostos pela natureza. Progresso material, como construções de ferrovias e linhas telegráficas, era sinônimo de civilização, identificada basicamente com a utilização de novas tecnologias.

É nesse contexto que podemos ler o anúncio da inauguração oficial das obras da E. F. Noroeste do Brasil em Porto Esperança,<sup>26</sup> em 3 de maio de 1908, realizado na véspera pelo *Autonomista*. O tom do editorial “Acontecimento Notável” 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”.<sup>27</sup> Informava, entre outros aspectos, que a obra estaria concluída em 30 meses e que, a partir de então, apenas 72 horas de viagem uniriam Mato Grosso aos principais centros da República.

O início do “mais seguro caminho da prosperidade e do engrandecimento” tinha data marcada, era como se, por si só, a presença da estrada e do trem fossem suficientes para implantar o progresso.<sup>28</sup>

Comentando sobre a frente de trabalho de Itapura a Porto Esperança, J. S. M., em carta publicada pelo *Correio do Estado*, noticiava que os trabalhos estavam sendo desenvolvidos com aceleração e que, ainda em 1909, seria estabelecido o tráfego regular até a vila de Miranda, “que já sente o bafejo do progresso”. Sobre os trabalhos no trecho seguinte da ferrovia, afirmava: “a construção ataca com intensidade o pantanal terrível”.<sup>29</sup>

A concepção do pantanal como obstáculo ao progresso foi também abordada por outro periódico, criticando, contudo, as posições de quem afirmava que seu trecho era invadível e insuperável. Ao mesmo tempo, colocava em questão a representação corrente de “má fama” do pantanal.

Aí vimos irmanados pela noção nítida do cumprimento do dever, engenheiros e operários, que com uma tenacidade e dedicação digna dos mais merecidos louvores, conquistando com sacrifícios inauditos, não poupando esforços, e até esgotando as suas melhores energias, pretendem remover o obstáculo oposto pelo injustamente mal afamado pantanal, demonstrando aos cépticos a exequibilidade e praticabilidade oportuna do traçado que exigindo menor distância total e melhores probabilidades de remuneração do capital empregado, alia também ótimas qualidades estratégicas.<sup>30</sup>

As representações sobre a conquista do pantanal pela tecnologia, conceito associado à civilização, como já comentamos, podem ser melhor surpreendidas na referida carta de J. M. S., quando comenta a existência de linhas provisórias e de locomotivas na região de Miranda, que operavam para auxiliar no transporte de material para os trabalhos que ali se desenvolviam, nos seguintes termos:

Trens de lastro chegam, em linha provisória até ao quilômetro 14, levando material para o avançamento da linha, que prossegue com celeridade. (...) Três possantes locomotivas enchem de fumo a atmosfera, levando o seu alvo civilizador ao inóspito pantanal, que será, em breve dominado por completo.<sup>31</sup>

Ao saudar as locomotivas que enchem de fumo a atmosfera, trazendo a civilização ao inóspito pantanal, anunciando que este será dominado por completo, o missivista explicita a oposição fundamental presente no discurso predominante dos periódicos de Mato Grosso, qual seja: entre civilização e natureza. É significativa a questão desse encantamento com a presença da tecnologia e seus signos, assim analisada por Nastalio R. Botana:

Os poderes saídos da fábrica tinham seu próprio arsenal de signos. Fazia-se mister desfaldar suas bandeiras até nos recantos mais obscuros e inóspitos. Mesmo que ninguém as visse. Com efeito, haveria que vencer a vertigem do vazio, exatamente às custas dessa outra miragem forjada pelos trilhos, pelas quimeras de ferro.

O transtorno que a máquina a vapor produzia na quietude da selva era um dos símbolos da transição industrial. Um artefato toma posse da terra virgem, afugenta com

seu som a velha natureza e navega o rio como se tivesse alma própria (...). Que maior encantamento, para quem padecia o vazio do deserto, do que essas máquinas capazes de formar o novo mundo a golpes de energia?<sup>32</sup>

Ao nos determos um pouco sobre esse discurso, constatamos nítida relação de conjunção com a civilização e disjunção com a natureza. Ou seja, existe uma qualificação semântica eufórica, marca de um valor positivo para civilização, e disfórica para natureza, que é vista como um valor negativo. Seus traços nos ajudam a elucidar as concepções então subjacentes a esse discurso.

O pantanal, que figurativiza a natureza, é representado como “terrível”, “inóspito”, “maldito”, “produtor de febres”, “ceifador de vidas”, enfim “inabitável”. Em contrapartida, a civilização ganha marcas positivas, figurativizada por ferrovia, trilhos, locomotiva, o fumo (fumaça), equivalentes do progresso, da vida e do trabalho.<sup>33</sup>

A narratividade presente nesse discurso se coloca nos seguintes termos: antes da ferrovia, não havia porto, navegação, vida, cultura, civilização. Como uma espécie de varinha mágica de condão, a ferrovia tudo transforma, traz o progresso e a civilização:

Em breve, estou certo, este pantanal, ora maldito, produtor de febres e ceifador de vidas, há de transformar-se pelo trabalho persistente e patriótico do homem inteligente e ativo, em belas plantações de arroz, que ao meu ver profissional, progredirá aí facilmente, só com o auxílio do arado e ligeira drenagem.<sup>34</sup>

Outro aspecto recorrente nesse discurso é o da dominação da natureza pelo homem. A natureza deve ser subjugada, e o progresso é visto exatamente como um componente desse processo. É a dominação tecnológica sobre a natureza que proporcionará o paraíso. Não há a idéia de inclusão, convivência e relações de necessidade entre homem e natureza. Deriva de seus aspectos a visão negativa sobre o pantanal, os sertões e seus habitantes, inclusive, quer as nações indígenas, vistas como selvagens, desprovidas de progresso e civilização, quer os demais habitantes mestiços.

A forma como Euclides da Cunha refere-se à natureza, ao descrever a região do Acre no início do século XX, é bem típica da concepção mencionada, e já citada em epígrafe: “A terra é, naturalmente, desgraçada e triste, porque é nova. Está em ser. Faltam-lhe à vestimenta de matas os recortes do trabalho”.<sup>35</sup>

Tal forma de se expressar revela uma visão negativa de natureza, como se estivesse incompleta, em função do vazio, da ausência de tecnologia, do trabalho humano, mesmo que desordenado, o que pode ser apreendido na seqüência do mesmo texto, quando Euclides da Cunha se refere aos imigrantes cearenses, paraibanos e aos sertanejos nor-

tistas que, embora tenham ocupado o Acre de forma desordenada, conseguiram se estabelecer e sobreviver naquelas paragens longínquas, cumprindo um papel importante, sem o saber, qual seja, na expressão do autor, “estão amansando o deserto”.<sup>36</sup>

A visão de Euclides da Cunha sobre a atuação do sertanejo é positiva, porém fundamentada em princípios racistas. Em *Os sertões*, referia-se ao sertanejo como “um forte” e, ao mencionar sua presença no Acre, em “Um clima caluniado”, conforme citado, enaltece sua participação como imigrante. É significativo registrar que o autor operou uma inversão sobre as concepções então correntes de valorização do litoral em detrimento do interior.<sup>37</sup> Contudo, conforme Roberto Ventura, essa inversão foi possível porque Euclides via na miscigenação entre branco e índio um resultado mais positivo do que entre o branco e o negro, chegando a referir-se aos mulatos como mestiços neurastênicos do litoral, portadores de raquitismo. A defesa que fazia do sertanejo fundamentava-se na idéia de que este tinha uma evolução racial e cultural mais estável do que os mulatos do litoral, em função do isolamento histórico e da ausência de componentes africanos. É evidente, em seu discurso, portanto, o pressuposto da inferioridade das raças não brancas e dos prejuízos da mestiçagem. Foi com base nesses princípios que negou a primazia evolutiva das populações litorâneas.<sup>38</sup>

As concepções correntes de conquista da natureza e do progresso, em engenheiros como Euclides da Cunha, e da função do trabalho nesse processo também faziam parte dos discursos veiculados pela imprensa corumbaense. As considerações a seguir sobre o significado da Noroeste e sua presença no Pantanal, publicadas em artigo do jornal *O Brazil*, expressam essa idéia:

Foi nessa zona privilegiada em pastagens infinitas, possuindo terras feracíssimas e providencialmente irrigadas, onde o arroz seria uma riqueza real, do mesmo modo que os outros cereais e os leguminosos, que tivemos o indiscritível prazer de verificar como a dupla corrente de homens e capitais, podem, guiados pelo lábaro de bem servir a Pátria, fecundá-la, benéfica e dignamente, espalhando por toda parte, o humus do trabalho e da vida.<sup>39</sup>

Em junho de 1909, o *Correio do Estado* publicou uma carta de J. S. M., recebida de Porto Esperança, ponto terminal da Ferrovia Noroeste no trecho Itapura a Corumbá, que versava sobre a construção da mesma. Um dos primeiros aspectos mencionados pelo autor foi sobre a própria localidade, Porto Esperança. Lembrava que, um ano antes, não passava de uma barranca, onde apenas uma ou outra embarcação (chalana ou pequena lancha) chegava para trazer mantimentos aos poucos moradores da região, que possuíam escasso gado. Desde então, apresentava bom movimento de navios, que tra-

ziam cargas para a construção, descarregando material fixo e rodante para realização dos trabalhos. Afirmava que “raro é o navio que sulca o majestoso Paraguai, que não nos traga cargas ou pessoal, dando-se com isto grande impulso à navegação fluvial”.<sup>40</sup>

Descreveu também uma série de construções, de edifícios que passaram a compor a localidade: escritório, almoxarifado, elegante casa de residência do chefe do escritório e casas para os empregados de categoria, barracões para materiais e máquinas. Concluiu com essas considerações sobre o porto: “Agora o olhar perscrutador dos inúmeros viajantes que constantemente passam por aqui, sente com prazer que em Porto-Esperança já existe progresso, vida, animação”.<sup>41</sup>

Em sua descrição das construções que compuseram a paisagem local, nota-se um “esquecimento”: não faz menção aos abrigos para os trabalhadores em geral, apenas refere-se às casas dos empregados de categoria. Quanto às condições de trabalho dos operários: dificuldades enfrentadas, doenças, falta de alimentos, jornada, etc., o missivista também prima pela ausência de referências. Contudo, expressa o orgulho de fazer parte de uma “falange de pioneiros do progresso”. Seu interesse se dirige apenas aos progressos na dominação da natureza, e não, por exemplo, aos retrocessos na organização da sociedade,<sup>42</sup> situação que se pode identificar no tratamento dispensado aos trabalhadores. Omite, inclusive, os espaços em que viviam os operários e como viviam.

Em reportagem sobre a construção da ferrovia, realizada pelo periódico de Corumbá *O Brazil*, a tônica foi desmentir as acusações contra a Noroeste, sobre as más condições de trabalho às quais os operários eram submetidos, e, inclusive, a exploração dos mesmos pelo esquema dos armazéns, que amarrava o trabalhador pelas dívidas. O periódico legitimava o discurso oficial, divulgando que as condições de trabalho eram boas, a liberdade plena e que grande parte dos operários não queria saber de trabalhar.<sup>43</sup>

As dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores podem ser apreendidas mais explicitamente em fontes que revelam as manifestações dos sindicatos e dos periódicos a eles associados. Contudo, mesmo as fontes que divulgavam os discursos oficiais deixam pistas e referências nas entrelinhas. Além disso, encontramos outras brechas nessas fontes. Em crônicas ou esparsas notícias dos periódicos locais, há marcas de situações que indiciariamente nos levam a desvendar circunstâncias adversas enfrentadas pelos trabalhadores, desamparados da assistência prometida pela Noroeste. Um cronista de pseudônimo Gavião, por exemplo, em seu texto “Impressões da Semana”, descreveu o diálogo que manteve com dois ex-trabalhadores da ferrovia Noroeste com os quais se deparou em Corumbá e, de certa forma, surpreenderam-no, como se fossem espectros, uma alucinação:

Só, absorto e trêmulo leio notícias de bens do coração, muito distantes, tremendamente distantes. E fito um retrato que me olha também com os olhos vivos onde flutua uma mágoa, uma repreensão, a exigência de uma explicação para uma ausência tão longa... E prossigo nessa espécie de êxtase, quando batem. 'Dá licença!' *Parece alucinação: dois homens escaveirados* e maltrapilhos solicitam minha misericórdia. 'Somos da Noroeste. Estivemos na Saloba e como *ficamos com febres perdemos o emprego*. Somos mineiros e queremos trabalho!' Tenho a visão de certo bando de famintos, que vinham da Índia e que vi em Londres, a opulenta cidade deixando-os morrer sem socorro e uma grande vergonha dolorosa entenebresse minha alma. Procurem o dr. Penido, que ele lhes favorecerá. *Os espectros saem* desalentados deixando-me envenenado para o resto do dia!... (grifos meus)<sup>44</sup>

A razão da perda do emprego, segundo o relato do cronista que divulga a versão desses trabalhadores, foi a febre. Os relatórios médicos sobre as condições de trabalho dos operários nas construções de ferrovias do período, como também das Linhas Telegráficas em Mato Grosso, apontam as doenças como uma das principais causas de queda na produtividade do trabalho, mortalidade e abandono das atividades, inclusive através de fugas. Considerando esse quadro, Foot Hardman afirma que o saber médico-sanitário (que administrou as doenças em níveis toleráveis para as companhias empreiteiras) foi responsável pelo triunfo da técnica e do maquinismo nas grandes construções pelas selvas.<sup>45</sup>

Os cuidados da Noroeste com as condições de salubridade dos trabalhadores eram precários. Conforme Maria Inês de Castro, as normas mais elementares de saneamento, já conhecidas naquela época, foram ignoradas. O descaso da companhia foi objeto de um aviso do ministro da Viação e Obras Públicas, de fevereiro de 1910, lamentando o fato de que trabalhadores adoecidos em serviço fossem transportados para a cidade de Assunção, sem os necessários recursos.<sup>46</sup>

Considerando o exposto e retomando os artigos publicados pelo jornal *O Brazil*, em novembro/dezembro/1909, sobre a construção da ferrovia Noroeste, podemos concluir que, ao afirmar que os operários não sofriam qualquer tratamento desumano e que o maior problema eram os próprios trabalhadores, o órgão revelava nítida intenção de legitimar o discurso oficial daquela Companhia.

Ao indagarmos sobre o lugar dos trabalhadores no processo de construção das linhas telegráficas, também constatamos que não passou de um apêndice nas representações discursivas.

Os periódicos, tanto de Corumbá como de Cuiabá, destacaram que a construção da linha telegráfica que percorreria o estado de Mato Grosso tinha um responsável,

devia-se aos “inautos esforços” do mato-grossense major do Corpo de Engenheiros, Candido Mariano da Silva Rondon. Apresentavam-no como o mais “alentado paladino do progresso e engrandecimento da sua terra natal”. À sua capacidade profissional, atribuíam, em tão pouco tempo, a ligação de Cuiabá a Corumbá. Essas homenagens e referências são explícitas:

Secundado eficazmente, na sua proveitosa ação diretora, pela ilustre comissão que chefia, o ilustre engenheiro mato-grossense jamais encontrou embargos naturais à sua extraordinária atividade na prossecução corajosa dos penosos trabalhos a seu cargo, submetendo-se com a mais serena resignação a todos as intempéries, através dos pantanais e das florestas dos nossos ínvios sertões, cujo seio exuberante e virgem rasgou num longo sulco por onde hoje, circula, silencioso e rápido o pensamento humano.<sup>47</sup>

No mesmo editorial, também mencionaram-se as ações ininterruptas dos seus auxiliares engenheiros, agrimensor, médicos, telegrafista e feitores, qualificadas de vigorosas. Finalmente, fez breve registro do pessoal braçal, referência a 110 homens do 21º Batalhão de Infantaria e de outros pequenos contingentes.

Nenhuma menção se fazia aos trabalhadores que, compulsoriamente ou não, formaram as equipes da Comissão que realizaram tão extenso trabalho de construção das linhas telegráficas ao longo das fronteiras de Mato Grosso, muitos dos quais faleceram durante os trabalhos em função das precárias condições em que desenvolviam as atividades.

A forma como se constituiu a Comissão e as condições em que se realizaram os trabalhos não foram objeto de comentário. O custo do “progresso” e, por vezes, a “suspensão da civilização”, que contraditoriamente esse mesmo progresso deveria trazer, não sensibilizaram e não se tornaram objeto de análise. O caso dos ex-marinheiros deportados para a Comissão das Linhas Telegráficas em 1911, que haviam sido “anistiados” pelo governo federal após a revolta da Chibata, constitui-se em exemplo típico do tratamento dispensado aos trabalhadores.<sup>48</sup>

Assim como o telégrafo, a ferrovia gerou expectativas de grande progresso para a região Sul do Estado, e a imprensa identificava essas novas tecnologias de comunicação e transporte como o ingresso, o passaporte que colocaria Mato Grosso no nível da civilização. Cada um desses acontecimentos provocou análises que partiram de pressupostos comuns sobre o significado desses símbolos da modernidade, mas com percepções diferenciadas quanto aos seus resultados em relação ao futuro das duas principais cidades de Mato Grosso, a capital, Cuiabá, e a portuária Corumbá.



Com freqüência, a imprensa periódica de Corumbá referia-se à cidade como a mais importante de Mato Grosso, especialmente ao comentar a incorporação do telégrafo e da ferrovia, esses elementos da modernidade, em sua paisagem. Os periódicos geralmente destacavam sua posição geográfica e estratégica privilegiada, o porto, a importância do comércio, atraindo capital, viajantes, estrangeiros e o crescimento populacional.<sup>49</sup>

O jornal corumbaense *Correio do Estado*, por exemplo, nos editoriais de suas primeiras edições dos meses de maio/junho de 1909, destacava a importância do desenvolvimento da navegação e da futura ferrovia para o crescimento de Corumbá, pois a ligaria aos centros mais adiantados do Brasil, prevendo que sua população seria duplicada e até triplicada.<sup>50</sup>

Diante do otimismo ufanista da imprensa corumbaense, a cuiabana se apresentava reticente quanto aos destinos de sua cidade. A imprensa de Cuiabá, em novembro de 1903, às vésperas da inauguração da linha telegráfica de Corumbá, reconhecia a importância da mesma para a acentuação do progresso e da expansão do desenvolvimento comercial daquela cidade. Entre as razões para essa previsão, apontava a rapidez nas comunicações, útil e necessária, independente de sua natureza, mas principalmente na de caráter comercial, cujo bom êxito freqüentemente depende da presteza com que se realiza.<sup>51</sup>

O periódico cuiabano, *O Matto Grosso*, por exemplo, bem expressou essa problemática ao revelar a preocupação com o futuro de Cuiabá após o melhor aparelhamento de Corumbá, com o telégrafo, pois, a partir de então, deixaria de depender da capital, bem como de Assunção (Paraguai), para expedir os seus despachos. A situação anterior diminuía-lhe a agilização devido à falta de vapores regulares para as referidas localidades. O periódico entendia que Cuiabá, capital do estado, estaria perdendo uma de suas únicas vantagens sobre a vizinha Corumbá, que era exatamente a facilidade de se corresponder pelo telégrafo<sup>52</sup> com os outros centros e praças da República e do estrangeiro. Em razão disso, previa que: "(...) em breve tempo terá Corumbá absorvido e concentrado em si toda a importância e quase todo o resto de preponderância que até aqui gozamos como Capital, sede de governo, e primeira cidade do Estado".<sup>53</sup> Em tom de lamento, nesse mesmo editorial, o jornal cuiabano ressaltava que a única vantagem que restaria a Cuiabá seria a de melhor clima em certas épocas do ano. A afirmação suscitou uma série de artigos e editoriais no periódico corumbaense *O Brazil*, contestando-a.

Outro momento que ganhou destaque na imprensa, acentuando a discussão sobre essa polarização, foi o do anúncio da construção da ferrovia Noroeste. Um exemplo foi o editorial “Do Norte ao Sul”, do *Correio do Estado*, que previa um grandioso movimento de progresso para o sul do estado, num futuro próximo, recolocando o problema das diferenças entre regiões. Interpretou como natural o entusiasmo que tal perspectiva proporcionava, ressaltando a finalidade da ferrovia na ligação do Noroeste brasileiro aos centros mais adiantados do país, tornando a região um foco permanente de feliz prosperidade, pois nascentes povoados cobririam as terras baldias, valorizando os campos. A presença do trem constituiria uma nova situação, que, na visão do editorialista, incentivaria o trabalho do homem no desenvolvimento da agricultura, que considerava como uma das principais fontes de riqueza, propiciando a criação de estabelecimentos industriais, como também maior facilidade no transporte dos produtos, contribuindo com o aumento nas exportações. Afirmava que os capitais e os braços encontrariam no território de Mato Grosso os meios para alcançar compensadores resultados. O texto, porém, encerra-se com um lamento sobre a situação do norte do estado e sua capital, nos seguintes termos:

repletos do natural entusiasmo pelo grandiloque movimentos progressista que move-nos para o vasto, rico opulento e futuroso Estado de Mato Grosso, repetimos, sentíamos, no entanto, viva contrariedade em nossa alma, vendo que ficava segregada da grande comunhão a ser felicitada pelo promissor melhoramento, a nossa capital e com ela o Norte inteiro do Estado, que as bate, altivo e sincero como o Sul, nas lutas dignificadoras do trabalho, da civilização e do progresso.<sup>54</sup>

Ressaltamos que o telégrafo não era um artefato da modernidade que faltasse a Cuiabá, pois ali fora instalado por primeiro (em 1891). Mesmo assim, sua chegada em Corumbá, quase dez anos depois, foi lamentada pelos cuiabanos, conforme sua imprensa, pois significava que Corumbá ganharia maior autonomia, acelerando seu desenvolvimento. Poucos anos depois, essa percepção se aguçou ainda mais, por ocasião do anúncio da chegada dos trilhos da Noroeste a Corumbá, símbolo da modernidade do qual a capital era carente. Ato contínuo dessa percepção: a inviabilização do desenvolvimento de Cuiabá, ameaçada como sede administrativa. Alguns jornais, ao comentarem que Cuiabá ficaria fora do traçado da Noroeste, definiram a situação como injusta, mesmo porque o Sul estava mais próximo da civilização. Havia, portanto, além do sentimento de estar “afastada” da civilização, uma segunda percepção, a de um grau maior de distanciamento interno entre regiões do próprio estado.<sup>55</sup>

Em dois editoriais, o jornal *O Cruzeiro* nos oferece a perspectiva de análise dos setores cuiabanos sobre a questão:

O ser capital somente não impedir-nos-á a decadência que em breve estará entrando pelo mesmo porto por onde saíram o nosso progresso e a nossa vida. A bancarrota será fatal. O comércio que é a mola da prosperidade das nações e das cidades, morrerá. (...) Não resta dúvida alguma que o sul que também é nosso, progredirá imensamente. Mas de que serve isso se tem de despir-se um santo para cobrir outro...? Nada mais é que suma injustiça, quanto mais sendo o sul uma zona que independente de qualquer auxílio tem-se mantido e adiantado bastante; e não assim a zona norte, que conquanto rica, não poderá viver sem o auxílio que a tem conservado, porque a sua topografia é muito inferior à outra, desprovida de meios fáceis de comunicação, completamente sem centros vizinhos que lhe enviem os reflexos do seu progresso, afinal – é um oásis na grande extensão árida do deserto.<sup>56</sup>

O mesmo jornal, voltando ao tema, em janeiro de 1910, afirmaria que os dois extremos do estado, ao ganharem suas ferrovias – ao Norte a Madeira-Mamoré e ao Sul a Noroeste –, atrairiam a atividade industrial e se tornariam centros da vida econômica. A capital, entre essas duas regiões de futuro promissor, permaneceria a mesma, abandonada da natureza e dos homens.<sup>57</sup>

Em razão desses fatores, Laura Antunes Maciel considerou a primeira década do século XX privilegiada para se perceber como se construiu essa oposição entre Cuiabá e Corumbá e suas representações:

Enquanto a primeira era representada através da decadência, do ócio e do atraso, a segunda crescia sob o signo do trabalho, do movimento crescente de mercadorias, forjando uma imagem de progresso. Corumbá estava associada ao presente e aguardava um futuro promissor com a chegada da estrada de ferro, enquanto Cuiabá ligava-se ao passado e às experiências fracassadas do século XVIII, sem perspectivas e sem promessas.<sup>58</sup>

Contudo, essa disputa se iniciara no final do século XIX. Segundo Jesus da Silva Brandão, o desenvolvimento de Corumbá foi tão significativo que seus habitantes passaram a reivindicar para a cidade, desde a última década do século XIX, “a condição de sede político-administrativa de Mato Grosso, já que desfrutava a situação de capital econômica de fato”, pois nela se concentravam as maiores casas comerciais, importadoras e exportadoras, assim como sua arrecadação era a maior do estado.<sup>59</sup>

Corumbá, após a guerra do Paraguai, assumiu papel de destaque em função de ser ponto terminal da navegação internacional, conforme já comentamos, constituindo-se em passagem obrigatória como via de acesso a Cuiabá, em entreposto comercial de

distribuição de mercadorias e de exportação, como também em sede militar, devido à sua posição estratégica na fronteira. Esse crescimento e o entendimento de que havia falta de assistência político-administrativa a Corumbá levaram seus políticos a se manifestarem, em meados de 1889, propondo a transferência da capital para a cidade. Tal reivindicação se constituiu em objeto de análise de dois editoriais de *A Gazeta*, periódico cuiabano, rebatendo as argumentações dos políticos corumbaenses.<sup>60</sup>

Maciel afirma que Cuiabá viveu sob a ameaça de ser suplantada a qualquer momento por Corumbá e perder seu *status* de capital e que a cidade temia que seu destino fosse idêntico ao da antiga capital, Vila Bela, desaparecendo esquecida e abandonada por todos.<sup>61</sup>

Essa disputa se estendeu por décadas, do final do século XIX ao início dos anos 1920. Por ocasião da inauguração da iluminação elétrica de Cuiabá, em agosto de 1919, os artigos pela imprensa nos oferecem elementos de análise sobre essa rivalidade. Assim, em texto intitulado “Melhoramento Notável”, um cronista atribuía um significado que ia além do conforto proporcionado por esse melhoramento urbano:

Por certo que Cuiabá, a cidade intelectual por excelência, não poderia permanecer em posição de menor destaque, na ordem material das conquistas da civilização ao lado das suas jovens irmãs. A sua merecida condição de metrópole mato-grossense, trazendo-lhe pois situação sem par dentre as outras cidades do Estado, exige-lhe decerto, as mais estreitas relações com as incomparáveis comodidades do progresso material, com esse conforto macio que a civilização nos proporciona.

Se bem que Corumbá, com a sua magnífica posição geográfica e facilidades de transporte daí decorrentes, ainda ocupe a vanguarda, naquele terreno, Cuiabá, com os seus projetados melhoramentos e os já em execução, em pouco tempo, terá a sua invejável primazia.<sup>62</sup>

Há o reconhecimento, pelo cronista, de que Corumbá ocupava a vanguarda no estado, crescia e modernizava-se, figurando como principal rival de Cuiabá.

Alguns viajantes nos oferecem referências desse período, comparando Corumbá com outras localidades do estado e acentuando sua modernização. Um exemplo, encontramos em Jacomo Vicenzi, que esteve visitando Mato Grosso em 1918, procedente do Rio de Janeiro, via ferrovia Noroeste, e teceu as seguintes considerações:

As saudades do Rio, e mesmo a necessidade que sentia de um demorado repouso, não me desviaram do plano traçado de passar alguns dias nessa cidade também [Corumbá]. Depois de quase dois meses e meio, passados no centro do estado, sem estradas, sem calçamento

e sem iluminação, parece-me agora que estou passeando numa das mais belas metrópoles do mundo. Corumbá progride a olhos vistos. Nela constroem-se continuamente casas e palacetes: as ruas são largas e bem calçadas e há passeios ladrilhados que podem rivalizar com os melhores do Rio.<sup>63</sup>

É exatamente esse período, próximo às comemorações do bicentenário de fundação de Cuiabá, em 1919, que Laura Antunes Maciel identifica como um momento de reação. Os discursos, principalmente na imprensa, tentavam “fazer ressurgir no cuiabano a crença num futuro promissor”.<sup>64</sup>

A rivalidade de que tratamos não se reduz às questões urbanas entre duas cidades, requer uma contextualização mais ampla, a da disputa entre as oligarquias do norte e do sul de Mato Grosso. Este não é o objeto deste artigo. Contudo, parece-nos significativo deixar registrada uma referência: nesse jogo, na argumentação das partes, houve a utilização de concepções etnocentristas; por um lado, os do Sul enalteciam a sua formação, considerando, em parte, a migração gaúcha, enquanto os do Norte valorizavam sua ascendência bandeirante. Eram tentativas de forjar identidades e desqualificar o outro.

As matrizes discursivas veiculadas, especialmente pelos periódicos mato-grossenses da época, trabalhavam as idéias de progresso e de civilização na perspectiva de uma evolução em estágios automáticos e necessários, pelos quais todas as sociedades passariam, cabendo ao homem apenas apressá-los. Em parte, era esse o esforço que marcava as disputas referidas, pelo menos quanto às suas representações: o de estar enquadrado, o quanto antes, no seio da civilização, mesmo que para trás ficassem os adversários da outra região do estado ou aqueles próximos, como os trabalhadores e os indígenas.

O sentimento de pertencimento à civilização tinha outro componente significativo, embora ambíguo, marcado pelo desejo de compartilhar do progresso técnico ocidental. Aquele se revelou especialmente com os anúncios da chegada dos dois grandes símbolos da modernidade do século XIX, o telégrafo e o trem, que venceriam a natureza, no contexto que os contemporâneos mato-grossenses entendiam como obstáculos à civilização, ou seja, o “vazio” territorial, o pantanal, a natureza selvagem e “intocada”.

*Artigo recebido em abril de 2001 e aprovado para publicação,  
pelo Conselho Editorial, em junho de 2001.*

## Notas

\* Mestre em História pela PUC-SP, doutorando em História Social pela FFLCH/USP, professor da UFMS, Dourados.

<sup>1</sup> *O Brazil*, n. 16, Corumbá, 11/1/1903, p. 1.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 1.

<sup>3</sup> “O cientificismo do século XIX analisava o mundo humano como um objeto em mutação, um mundo histórico cuja evolução era regida por leis naturais. Todos os valores, fossem eles morais ou políticos, estavam aprisionados ao estágio de evolução, e recorria-se ao critério histórico como padrão de julgamento da conduta humana. A ‘positividade’ de um valor dependia de sua conexão com a lei geral da evolução humana. Cumpre valores completamente diversos.” Oliveira, L. L. *A questão nacional na primeira república*. São Paulo, Brasiliense, 1990, p. 83, citando Barros, R. S. M. de. *A ilustração brasileira e a idéia de universidade*. São Paulo, Universidade de São Paulo, FFLCH, 1959, p. 115.

<sup>4</sup> Collichio, T. A. F. *Miranda Azevedo e o darwinismo no Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo; Itatiaia/ Edusp, 1988, p. 17.

<sup>5</sup> Autonomia Municipal. *Correio do Estado*, n. 9, Corumbá, 9/6/1909, p. 1.

<sup>6</sup> A adoção de aspas na expressão “geração de 1870” justifica-se, para evitar a ilusão da unidade de grupo ou da homogeneidade de época. Conforme Ventura, R. *Estilo tropical*. 1ª reimpressão. São Paulo, Companhia das Letras, 1991, p. 10.

<sup>7</sup> Oliveira, op. cit., p. 85.

<sup>8</sup> *Idem*, *ibidem*, p. 81.

<sup>9</sup> Queiroz, P. R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande, Editora UFMS, 1997, p. 18.

<sup>10</sup> Para uma visão mais ampla sobre o desenvolvimento comercial de Corumbá e das empresas de navegação que atuaram no período, ver: Corrêa, L. S. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*. São Paulo, Universidade de São Paulo, FFLCH, 1980, dissertação de mestrado. Especialmente, a parte II: “O ciclo comercial de Corumbá (1870-1920)”, pp. 70-124; Iared, R. N. *Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940)*. Assis, Unesp, dissertação de mestrado, 2000. Principalmente a segunda parte, subitem “As empresas de navegação em Mato Grosso”, pp. 96-118 e a terceira parte “O Comércio Mato-Grossense”, pp. 121-49; Brandão, J. da S. *História da navegação em Mato Grosso*. Cuiabá, Livro Matogrossense, 1991. Principalmente, “O 1º período da navegação a vapor, o comércio e o 2º período da navegação”, pp. 48-84.

<sup>11</sup> Conferir *O Brazil*, n. 208, Corumbá, 7/4/1907, p. 1. No artigo “Queixas contra o Lloyd”, faz um balanço da atuação da Companhia, abrangendo 16 anos (1891-1907), destacando que, apesar das subvenções recebidas do governo, a empresa não atendia bem ao público e nem ao comércio.

<sup>12</sup> Iared, op. cit., p. 104; ver Corrêa, op. cit., que também comenta essas reclamações e os transtornos provocados ao Comércio e aos passageiros, inclusive com protestos da Associação comercial corumbaense.

<sup>13</sup> Ver Alves, G. L. “A trajetória histórica do grande comerciante dos portos em Corumbá: 1857-1929. (A propósito das determinações econômico-sociais do Casario do Porto)”. In: Corrêa, V. B.; Corrêa, L. S. e Alves, G. L. *Casario do Porto de Corumbá*. Campo Grande, Brasília; Fundação de Cultura de MS, Gráfica

do Senado, 1985, pp. 58-85. Em linhas gerais, o autor discute a natureza das casas comerciais, inclusive seu papel de financiadoras, pois não havia instituições financeiras na região (a primeira a se instalar em Corumbá foi o Banco do Brasil, em 1916) e as estratégias de dominação exercidas sobre os produtores.

<sup>14</sup> Corrêa, L. S., op. cit., pp. 41-3. A autora lembra que o proprietário de uma grande casa comercial iniciou dessa forma suas atividades comerciais, em período anterior à guerra contra o Paraguai.

<sup>15</sup> O primeiro número foi publicado em 18/1/1877. Ver Mendonça, E. de. *Datas mato-grossenses*. Niterói, Escola Typ. Salesiana, 1919, volume 1, p. 54. Em microfilmes, o primeiro exemplar disponível é apenas o 182, de 18/1/1879. Fundação Estadual de Cultura, MS.

<sup>16</sup> Ver Jucá, P. R. *A imprensa oficial em Mato Grosso*. Cuiabá, Imprensa Oficial de Mato Grosso, 1986, p. 6. O primeiro jornal brasileiro foi a *Gazeta do Rio de Janeiro*, que circulou pela primeira vez em 1/9/1808.

<sup>17</sup> *O Brazil*, n. 66, Corumbá, 1/1/1904.

<sup>18</sup> Ver Berman, M. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 9ª reimpressão. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.

<sup>19</sup> Para uma abordagem do desenvolvimento do telégrafo em geral e particularmente da política de sua utilização no Brasil, pelo Império e pela 1ª República, ver Maciel, L. A. *A nação por um fio: caminhos, práticas e imagens da "Comissão Rondon"*. São Paulo, Educ, 1998. Especialmente o capítulo "Pelos fios, a luz que fala...!", pp. 43-93. Na nota 2, p. 46, comenta que o desenvolvimento do telégrafo elétrico na década de 1830 ocorreu associado à expansão da rede ferroviária inglesa e ao código elaborado por Samuel Morse, nos EUA.

<sup>20</sup> Idem, pp. 47, 52 e 71.

<sup>21</sup> Ver *O Brazil*, n. 16, op. cit.

<sup>22</sup> Ibidem, n. 58, de 8/11/1903, p. 1.

<sup>23</sup> Corrêa, L. S. *História e fronteira: o sul de Mato Grosso 1870 – 1920*. Campo Grande, Editora UCDB, 1999, p. 92.

<sup>24</sup> Galetti, L. S. G. *Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso*. São Paulo, Universidade de São Paulo, FFLCH, 2000, tese de doutorado. Especialmente no cap. 8, "O estigma da barbárie", pp. 18 e 213; e Maciel, op. cit., 1998.

<sup>25</sup> Ver Cunha, E. da. "Um clima caluniado". In: *À margem da história*. 6 ed., Porto, Livraria Lello & Irmão, 1946, p. 52.

<sup>26</sup> Localizada à margem esquerda do rio Paraguai, a 70 km de Corumbá.

<sup>27</sup> Ver Acontecimento Notável. *Autonomista* n. 141. Corumbá, 2/5/1908, p. 1.

<sup>28</sup> A concepção de progresso, entendida como processo automático e sem limite, é criticada por Walter Benjamin, pois vincula-a à idéia de marcha no interior de um tempo vazio, qualifica-a como um conceito dogmático, sem vínculo com a realidade e associado a uma idéia de humanidade em si. Ver "Sobre o conceito da História". In: Benjamin, W. *Magia e técnica, arte e política. Obras Escolhidas*, v. 1. 5 ed., São Paulo, Brasiliense, 1993, p. 229.

<sup>29</sup> Ver J. S. M. Carta de Porto Esperança. *Correio do Estado*, n. 14. Corumbá, 26/6/1909, p. 1.

<sup>30</sup> Conferir: Estrada de ferro Noroeste do Brazil. *O Brazil*, n. 347. Corumbá, 16/12/1909, p. 1.

<sup>31</sup> Ver J. S. M., op. cit., p. 1.

<sup>32</sup> Botana, N. R. *La tradición republicana: Alberdi, Sarmiento y las ideas políticas de su tiempo*. Buenos Aires, Sudamericana, 1984. In: Hardman, F. *Trem fantasma*. São Paulo, Companhia das Letras, 1988, pp. 108-109. Hardman abordou esse aspecto quando da construção de outra ferrovia no norte do então estado de Mato Grosso, a Madeira-Mamoré, realizada em duas fases: 1878-1879 e 1907-1912, p. 129.

<sup>33</sup> A figurativização da fumaça como sinal de civilização e progresso causa-nos estranheza, pois a ela atribui-se, hoje, a negatividade, ou seja, trata-se de poluição.

<sup>34</sup> Ver J. S. M., op. cit., p. 1.

<sup>35</sup> Cunha, op. cit., p. 48.

<sup>36</sup> Idem, p. 49. Recorrendo mais uma vez a Benjamin, encontra-se a crítica ao conceito de trabalho que visa a mera exploração da natureza por tratar-se de uma concepção de traços tecnocráticos, cujo interesse se dirige apenas aos progressos na dominação da natureza, de viés positivista. Contrapõe-se a essa visão o tipo de trabalho que, “longe de explorar a natureza, libera as criações que dormem, como virtualidades, em seu ventre”. Esta visão resgata as fantasias das utopias socialistas anteriores a 1848. Benjamin questiona o conceito corrompido de trabalho do filósofo Josef Dietzgen, pois esse corresponde a um conceito complementar de natureza, conforme o filósofo afirmava: “que está ali, grátis”. Ou seja, disponível, pronta para ser explorada pelo homem. Benjamin, op. cit., p. 228. O autor contrapõe-se às propostas positivistas da Social-Democracia alemã e tece crítica ao filósofo Josef Dietzgen que afirmava: “O trabalho é o redentor dos tempos modernos... No aperfeiçoamento... do trabalho reside a riqueza, que agora pode realizar o que não foi realizado por nenhum salvador”.

<sup>37</sup> Exemplo dessa posição foi Nina Rodrigues, que opunha o litoral, reduto da civilização e dos grupos brancos, ao sertão, dominado por uma população mestiça, infantil e inculta. Aos sertanejos, atribuía uma inferioridade evolutiva e os tinha por incapazes de civilização. Ventura, op. cit., p. 54.

<sup>38</sup> Ventura, op. cit., p. 55.

<sup>39</sup> *O Brazil*, n. 347. Corumbá, 16/12/1909, p. 1.

<sup>40</sup> J. S. M., op. cit., p. 1.

<sup>41</sup> Idem, ibidem, p. 1

<sup>42</sup> Benjamin, op. cit., p. 228. Para esse autor, as ausências temáticas são construídas pela interpretação.

<sup>43</sup> O periódico *O Brazil*, nos números 344, 345, 347 a 349, apresentou, em dezembro de 1909, numa série de cinco artigos com o título geral “Estrada de Ferro Noroeste do Brazil”, reportagens sobre diversos aspectos da construção, tais como, as relações trabalhistas, problemas de abastecimento de alimentos, as dificuldades da topografia, como também apontou perspectivas econômicas para a região sul do estado, pensadas a partir do transporte pela ferrovia.

<sup>44</sup> Ver Gavião. Impressões da Semana. *Correio do Estado*, n. 14. 26/6/1909, p. 1.

<sup>45</sup> Hardman, F., op. cit., p. 138. Especialmente o capítulo 5, “Ferrovia fantasma: nos bastidores da cena”, pp. 117-54. Sobre as Linhas Telegráficas em Mato Grosso, consultar Maciel, op. cit., 1998, pp. 135-43. O índice de mortos foi de 19% dos trabalhadores, isso reconhecido oficialmente pela Comissão. A autora trata dos relatórios médicos sobre as condições de trabalho e salubridade na região Madeira-mamoré.



- <sup>46</sup> Ambas as referências são feitas por Queiroz, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)*. São Paulo, Universidade de São Paulo, FFLCH, tese de doutorado, 1999, p. 78.
- <sup>47</sup> *O Brazil*, n. 66, op. cit., p. 1.
- <sup>48</sup> Os ex-marinheiros e outros civis e militares deportados, totalizando 491, foram transportados pelo navio Satélite, que partiu do Rio de Janeiro em 25/12/1910. Ver Maciel, op. cit., 1998, especialmente “Amansando Sertões”, pp. 95-177. A autora aborda as formas de contratação, inclusive as compulsórias, e as duras condições de trabalho, castigos, revoltas e deserções. Sobre os ex-marinheiros, a questão também é tratada por Hardman, op. cit., pp. 154-159, e Silva, M. A. da. *Contra a chibata – Marinheiros brasileiros em 1910*. São Paulo, Brasiliense, 1982.
- <sup>49</sup> Ver, por exemplo, *O Brazil*, n. 16. 11/1/1903, p. 1.; *Correio do Estado* n. 1. Corumbá, 12/5/1909, p. 1.
- <sup>50</sup> Ver: Segurança Pública, *Correio do Estado*, n. 1, op. cit., p. 1.
- <sup>51</sup> *O Matto-Grosso*, n. 1002. Cuiabá, 8/11/1903; *O Brazil*, n. 61, op. cit.
- <sup>52</sup> A ligação telegráfica de Cuiabá com o Rio de Janeiro tinha sido concluída em 1891, portanto, mais de uma década em relação a Corumbá. Conferir Maciel, op. cit., 1998, p. 101, nota 7.
- <sup>53</sup> *O Brazil*, n. 61, citando *O Matto-Grosso*, n. 1002, op. cit.
- <sup>54</sup> *Correio do Estado*, n. 6. Corumbá, 29/5/1909, p. 1.
- <sup>55</sup> Galetti, op. cit., pp. 239-272. A autora, entre outros aspectos, discute o contexto econômico em que ocorre a rivalidade entre o norte e o sul do estado, no início do século XX.
- <sup>56</sup> *O Cruzeiro*. Cuiabá, 16/4/1908. In: Galetti, op. cit., p. 271.
- <sup>57</sup> *O Cruzeiro*. Cuiabá, 30/1/1910. In: Galetti, op. cit., p. 270.
- <sup>58</sup> Maciel, L. A. *A capital de Mato Grosso*. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1992, dissertação de mestrado, p. 68.
- <sup>59</sup> Brandão, op. cit., p. 9.
- <sup>60</sup> Weingartner, A. A. dos S. *Movimento divisionista no Mato Grosso do Sul*. Porto Alegre, Edições EST, 1995, p. 37. Ver, também, Corrêa, L. S. *Corumbá: um núcleo...*, p. 71.
- <sup>61</sup> Maciel, op. cit., 1992, p. 68.
- <sup>62</sup> *O Matto Grosso*, n. 1593, 3/8/1919. Citado por Maciel, op. cit., 1992, p. 68 e nota 12, p. 94, grifos da autora.
- <sup>63</sup> Vicenzi, J. *Paraíso verde: impressões de uma viagem a Mato Grosso em 1918*. [S.l.: s.n.], [1922], p. 285.
- <sup>64</sup> Maciel, op. cit., 1992, p. 69.