



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

GIOVANE TEODORO DE BRITO CHAPARRO

**A FORMA URBANA NA HISTÓRIA DO SUL DE MATO
GROSSO: CORUMBÁ (1870 A 1920)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (PPG-FAU-UNB), área de concentração Teoria, História e Crítica, linha de pesquisa Cidade, Urbanismo e Urbanização, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Santos de Faria

Brasília, 2020

TERMO DE AVALIAÇÃO

Giovane Teodoro de Brito Chaparro

**A FORMA URBANA NA HISTÓRIA DO SUL DE MATO GROSSO:
CORUMBÁ (1870 A 1920).**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (PPF-FAU-UNB), área de concentração Teoria, História e Crítica, linha de pesquisa Cidade, Urbanismo e Urbanização, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Rodrigo Santos de Faria, PPG-FAU-UnB – Presidente

Prof. Dra. Carolina Pescatori Candido da Silva, PPG-FAU-UnB – Membro Interno

Prof. Dr. Renato Leão Rego, Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá (UEM) – Membro Externo

Prof. Dr. Orlando Vinicius Rangel Nunes, Centro Universitário IESB/DF – Membro Externo (Suplente)

Aos meus pais, José Maria e Iara Maria, e aos meus três grandes
amores, Sabino, José Alexandre e João Renato.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Dr. Rodrigo Santos de Faria, pela confiança, pelo apoio e incentivo.

À Universidade de Brasília (UnB).

Ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (PPG-FAU), pela oportunidade de enriquecimento do conhecimento no decorrer do curso de mestrado qualificado, público e gratuito.

Ao meu companheiro de vida Sabino Alexandre Chaparro pelo apoio, esforço e pela paciência.

Aos meus filhos José Alexandre e João Renato pelo amor em meio às renúncias e ausências.

Aos meus pais José Maria e Iara Maria pelo apoio e amor incondicional.

E, principalmente a Deus, pelo fôlego de vida, força e fé em todos os dias.

Esse é o grande mistério das cidades: elas crescem e se modificam, guardando porém sua alma profunda apesar das transformações do seu conteúdo demográfico, econômico e da diversificação de suas pedras.

(Milton Santos, 2002)

RESUMO

O processo de ocupação e incorporação do território de Mato Grosso do Sul, à urbanização no Brasil, iniciou-se há 280 anos após a chegada dos primeiros navegantes ao país, durante esse longo período, muitos acontecimentos foram relevantes, porém, nada se compara ao processo enfocado nesta pesquisa – *a forma urbana na história do sul de Mato Grosso: Corumbá (1870 a 1920)*. Trata-se de um recorte que corresponde ao momento em que foi forjada a identidade histórico-cultural da fronteira do sul do Mato Grosso e, quando suas principais características se moldaram, associadas à penetração do Capital e de suas relações de produção aos sertões da extensa fronteira oeste brasileira. A pesquisa abrange uma análise por meio da cartografia histórica retratada como imagem das atuais cidades de Corumbá e Ladário, estabelecendo a relação das permanências na forma urbana. Procuramos conciliar a história urbana e a social com a finalidade de (re)-descobrir a conformação da cidade a partir da sua representação histórica e, apoiando-se em documentação legislativa/administrativa além de relatórios de viajantes que forneceram elementos capazes de identificar qual foi a concepção que orientou a reconstrução e a posterior conservação física do espaço urbano. A análise enfatiza a preservação do espaço urbano no que diz respeito às permanências e continuidades, perceptíveis no tipo de traçado urbano, na disposição paisagística e nas edificações remanescentes. No decorrer dos capítulos são demonstrados e explorados, materiais documentais escritos e iconográficos, como fontes que respaldam a afirmação de que durante o período de transição entre fins do século XIX e início do século XX, a cidade de Corumbá passa por um progresso urbanístico ao mesmo tempo em que manteve a identidade que conhecemos atualmente por meio da análise de seus Centros Históricos.

Palavras-chave: Corumbá; História Urbana; Mato Grosso; Traçado Urbano;

ABSTRACT

The process of occupation and incorporation of the territory of Mato Grosso do Sul, to urbanization in Brazil, began 280 years ago after the arrival of the first navigators in the country, during this long period, many events were relevant, however, nothing compares to the process focused on this research - the urban form in the history of the south of Mato Grosso: Corumbá (1870 to 1920). It is a cut that corresponds to the moment in which the historical-cultural identity of the southern border of Mato Grosso was forged and, when its main characteristics were shaped, associated with the penetration of Capital and its relations of production to the hinterlands of the extensive Brazilian western border. The research covers an analysis through the historical cartography portrayed as an image of the current cities of Corumbá and Ladário, establishing the relationship of permanences in the urban form. We seek to reconcile urban and social history with the purpose of (re) -discovering the conformation of the city from its historical representation and, relying on legislative / administrative documentation in addition to reports from travelers who provided elements capable of identifying which was the conception that guided the reconstruction and the subsequent physical conservation of the urban space. The analysis emphasizes the preservation of the urban space with regard to permanences and continuities, which are noticeable in the type of urban layout, in the landscape layout and in the remaining buildings. In the course of the chapters, written and iconographic documentary materials are demonstrated and explored, as sources that support the statement that during the transition period between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, the city of Corumbá goes through an urban progress at the same time. time in which he maintained the identity we know today through the analysis of his Historical Centers.

Keywords: Corumbá; Urban history; Mato Grosso; Urban layout;

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa localizando a área de estudo no Brasil e no Estado de Mato Grosso do Sul.	17
Figura 2 – Demonstração do terreno da Praça do Rio Yguatemi, e caminhos que se fizeram no exame da Cordilheira, ou Serra de Maracayu em dezembro de 1774.	19
Figura 3 – Mapa do Projeto de Ricardo Franco de Almeida Serra, 1797, “Planta do Novo Forte de Coimbra situado na margem ocidental do Paraguay na Latit. de 19° 55’ e Long. de 320° e 2’ [...]”, destacamos a esquerda da imagem a primeira paliçada em madeira edificada em 1775.....	20
Figura 4 - Planta da “Povoação de Albuquerque”, fonte original da Mapoteca do Itamarati, Rio de Janeiro, ca. 1797, pág. 390.....	21
Figura 5 - Planta da Vila de Albuquerque no século XVIII, destaque para a definição do local dos imóveis, caracterizando as cidades coloniais do período (s.d.).....	21
Figura 6 - Mapa de localização do Pantanal.	29
Figura 7 - Mapa da Divisão Territorial entre os anos de 1748 a 1943, destaque para as cidades existentes antes da Guerra da Tríplice Aliança (1864 a 1870). Fonte: http://historiografiamatogrossense.blogspot.com/2009/04/o-abastecimento-de-vila-bela . Acesso em: jun/2019 – Edição do mapa: Giovane Chaparro.....	32
Figura 8 - Mapa da Guerra da Tríplice Aliança ou Guerra do Paraguai entre 1864 a 1870.....	34
Figura 9 - Mapa da Bacia do Prata. Fonte: http://www.cartografiiahistorica.usp.br/index.php?option=com_jumi&fileid=4&Itemid=102&lang=br . Consulta: jun/2019. Edição do mapa: Giovane Chaparro	40
Figura 10 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865.....	58
Figura 11 - Planta do Novo Forte de Coimbra, extremo à esquerda da paliçada em madeira do ano de 1775 e à direita da Muralha da Fortificação erigida em 1797.....	61
Figura 12 - Plano da Praça de Nossa Senhora dos Prazeres do Rio Yguatemi, ano de 1774. Fonte: José Custódio de Sá e Faria. Publicada pelo Projeto Fortalezas Multimídia (Jaime José S. Silva)	61
Figura 13 - Plano da Povoação de Albuquerque, ano de 1777.	62
Figura 14 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865. Fonte: Arruda, 2009.	62
Figura 15 - Plano da cidade de Vila Boa de Goiás, ano 1790.....	64
Figura 16 - Plano da cidade de Cuiabá, ano 1771-80. Destaque para a Rua Direita.	64
Figura 17 - Plano de Villa Maria do Paraguay, atual cidade de Cáceres, ano de 1784. Destaque para a Rua Direita.	64
Figura 18 - Plano do Arraial de São Pedro D'el Rey, atual cidade de Poconé/MT, ano de 1781. Destaque para a Rua Direita. Fonte: Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.....	64
Figura 19 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865, com destaque da localização das três praças. Fonte: Arruda, 2009. Edição: Giovane Chaparro.	67
Figura 20 - Plano de Villa Maria do Paraguay, atual cidade de Cáceres, ano de 1784. Destaque para a Praça.....	67

Figura 21 - Plano da cidade de Vila Boa de Goiás, ano 1790. Destaque para hachura destacando as Praças.. Fonte: Acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.....	67
Figura 22 - Plano da cidade de Cuiabá, ano 1771-80. Destaque para a Praça. Fonte: Original manuscrito de propriedade da família Albuquerque, pertencente ao acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.	67
Figura 23 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865. Fonte: Arruda, 2009. Disponível em: http://datasefatoshistoricos.blogspot.com/search?q=9+de+dezembro&updated-max=2011-02-5T11:51:00-08:00&max-results=20&start=7&by-date=false . Edição: Giovane Chaparro	73
Figura 24 - Plano para a fundação de um estabelecimento naval da Província de Mato Grosso no Porto de Ladário em Corumbá. Data: fevereiro de 1871. Fonte: Arquivo Público de Mato Grosso. Cuiabá.	75
Figura 25 – Corumbá. Mapa do Maciço do Urucum, ano de 1891, jazida de minério de ferro. Fonte: ArMT. Cuiabá/MT.	86
Figura 26 - Corumbá. Perfil geológico do Maciço do Urucum, ano de 1891, jazida de minério de ferro. Fonte: ArMT. Cuiabá/MT	86
Figura 27 – Planta atual da cidade de Corumbá/MS. Fonte: PM Corumbá/MS. Edição gráfica: Giovane Chaparro.	93
Figura 28 - Planta da “Povoação de Albuquerque”, ano de 1786. Autor: Ricardo Franco de Almeida Serra.	96
Figura 29 - Planta da mesma Povoação de Albuquerque, ano de 1797. Autor: não identificado.	97
Figura 30 - Vista interior da Povoação de Albuquerque. Autor: não identificado. Fonte: Original do Museu Botânico Bocage, Lisboa. Como o anterior (MATO GROSSO DO SUL - 270), integra o acervo da 'Viagem Filosófica'. Casas padronizadas eram comuns nesses planos para as novas povoações, na segunda metade do século XVIII.	98
Figura 31 - Planta Urbana de Corumbá do Século XIX (s.d.). Autor: não identificado. Fonte: História da Arquitetura de Mato Grosso	99
Figura 32 - Planta Urbana de Corumbá do Século XIX (s.d.). Autor: não identificado. Fonte: História da Arquitetura de Mato Grosso. Edição gráfica: Giovane Chaparro.	102
Figura 33 - Cidade de Corumbá, planta urbana de base correspondente ao ano de 1865, com destaque para o retrato do episódio da Retomada de Corumbá em 13 de junho de 1867.	105
Figura 34 - Planta da Linha de Tiro, construída na cidade de Corumbá do início do Século XIX, ano de 1889.	107
Figura 35 - Planta da Linha de Tiro, construída na cidade de Corumbá do início do Século XIX, ano de 1889. Autor: não identificado. Fonte: História da arquitetura de Mato Grosso do Sul: origens e trajetórias; Ângelo Marcos Vieira de Arruda – 1ª Ed.; Campo Grande/MS: 2009. Pág.51. Edição gráfica: Giovane Chaparro.	110
Figura 36 - Plano da cidade de Corumbá no ano de 1914. Fonte: Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso.	111

- Figura 37 - Planta da cidade de Corumbá, ano de 1914. Fonte: Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso. Edição gráfica: Giovane Chaparro. 112
- Figura 38 - Plano para a fundação de um estabelecimento naval da Província de Mato Grosso no Porto de Ladário em Corumbá. Data: fevereiro de 1871. Fonte: Arquivo Público de Mato Grosso. Cuiabá. 117
- Figura 39 - Plano para a fundação de um estabelecimento naval da Província de Mato Grosso no Porto de Ladário em Corumbá. 118
- Figura 40 - Planta parcial da cidade de Ladário (atual), delimitação do centro histórico. Fonte: Arquivo Pessoal. Edição gráfica: Giovane Chaparro..... 121

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - Vista panorâmica da região do Pantanal. Fonte: httpswww.skyscanner.com.br/noticias3-cidades-para-conhecer-no-pantanal-do-mato-grosso-do-sul . Acesso em: jun/2019.	29
Imagem 2 - Vista do Ninhal Pantaneiro (MS).....	30
Imagem 3 - Vista aérea do Pantanal Sul-matogrossense. Foto: Paulo Manieri.	30
Imagem 4 - Cartão postal do Porto de Corumbá, ano de 1910.	47
Imagem 5 – Ladário. Ponte de desembarque para lanchas, ano de 1914. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.190.....	75
Imagem 6 – Ladário. Escola de Aprendizes Marinheiros, ano de 1914. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.190.	75
Imagem 7 - Corumbá. Prédio da Alfândega, junto ao Porto de Corumbá. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.205.....	76
Imagem 8 – Corumbá. Trapiche da Alfândega de Corumbá, junto ao Porto. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.205.....	76
Imagem 9 - Corumbá. Vista do Largo do Carmo, destaque para a Igreja Matriz de Nossa Sra. da Candelária. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.334.....	77
Imagem 10 – Porto de Corumbá. Vista do trapiche do Lloyd Brasileiro em Corumbá.	79
Imagem 11 – Porto de Corumbá. Embarcação “Leda” responsável pelo trajeto Asunción a Corumbá.	79
Imagem 12 - Porto de Corumbá. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.110.	79
Imagem 13 – Corumbá. Theatro Bijou, fachada frontal. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.341.....	81
Imagem 14 – Corumbá. Theatro Bijou, vista interna. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.341.	81
Imagem 15 – Corumbá. Hospital Santa Casa de Misericórdia. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.334.	83
Imagem 16 – Corumbá. Usina de Energia Elétrica, vista interna do motor de 450HP. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.339.	83
Imagem 17 – Corumbá. Lavanderia à Vapor. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.342.	83
Imagem 18 - Corumbá. Lavanderia à Vapor, vista interna. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.342.....	83
Imagem 19 – Corumbá. Complexo de edifícios da Cervejaria. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.343.	83
Imagem 20 – Ladário. Portal de Entrada do Arsenal de Marinha. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.191.	84

Imagem 21 – Ladário. Povoação de Ladário em 1914. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.190.	84
Imagem 22 – Porto Esperança. Conexão com a Ferrovia Noroeste do Brasil e o rio Paraguai. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.396.....	87
Imagem 23 – Porto de Corumbá. Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.345.....	89
Imagem 24 - Vista da portal de entrada do Arsenal da Marinha, Ladário/MS.	119

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHEx – Arquivo Histórico do Exército

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AN – Arquivo Nacional

ArMT – Arquivo Público de Mato Grosso

BN – Biblioteca Nacional

FAU – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

IBGE – Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IHGMS – Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul

Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MI – Mapoteca do Itamaraty

SICG – Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão

PPG – Programa de Pós-graduação

UnB – Universidade de Brasília

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	16
CAPÍTULO I	28
A FORMAÇÃO DA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL E AS CIDADES DO SUL DE MATO GROSSO DE 1870 A 1920	28
I. O SÍTIO NATURAL DA REGIÃO	28
II. A FRONTEIRA NOS PRIMEIROS ANOS DO SÉCULO XIX.....	30
III. A FRONTEIRA NO PÓS-GUERRA COM OS PARAGUAIOS	34
IV. A URBANIZAÇÃO ASSOCIADA AOS FATORES GEOGRÁFICOS E ECONÔMICOS DA CONEXÃO COM A BACIA DO PRATA	39
CAPÍTULO II	49
OLHAR O MATO GROSSO ATRAVÉS DA FORMA URBANA HISTÓRICA.....	49
I. PADRÕES URBANÍSTICOS PORTUGUESES.....	52
II. O CENTRO-OESTE DO BRASIL E A FORMA URBANA: OS TRAÇADOS URBANOS, ENTRE O SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX.....	55
<i>A Hierarquia Viária – A Rua Direita</i>	<i>63</i>
<i>As Praças.....</i>	<i>66</i>
III. A CIDADE DE CORUMBÁ EM DIFERENTES PERÍODOS: DO ENTREPOSTO MILITAR AO PORTO FLUVIAL .	68
<i>Primeiro Período: a Cidade de Defesa e Apoio Militar</i>	<i>70</i>
<i>Segundo Período: a Cidade como Entreposto Comercial</i>	<i>73</i>
<i>Terceiro Período: a Fase Industrial da Cidade Portuária.....</i>	<i>79</i>
<i>Quarto Período: A Decadência da Navegação Fluvial e a chegada da Ferrovia Noroeste do Brasil.....</i>	<i>84</i>
CAPÍTULO III	90
AVALIAÇÕES DAS PERMANÊNCIAS NO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS: CORUMBÁ E LADÁRIO	90
I. ANÁLISE DA CONFIGURAÇÃO URBANA ATUAL DA CIDADE DE CORUMBÁ.....	91
II. ANÁLISE DAS PERMANÊNCIAS NA FORMA URBANA DE CORUMBÁ.....	94
PROGRESSO URBANO DE CORUMBÁ	94
PROGRESSO URBANO DE LADÁRIO	115
III. RESULTADOS DAS ANÁLISES.....	122
RESULTADO DAS ANÁLISES DA CONFIGURAÇÃO URBANA ATUAL E A RELAÇÃO COM O PROGRESSO URBANO...	122
RESULTADO DAS ANÁLISES DAS PERMANÊNCIAS NA FORMA URBANA DE CORUMBÁ.....	123
CONSIDERAÇÕES FINAIS	125
REFERÊNCIAS	129

I.	FONTES PRIMÁRIAS	129
II.	BIBLIOGRAFIA GERAL	130

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa trata da compreensão do processo urbano da região Sul do Mato Grosso, no período que compreende o final da guerra da Tríplice Aliança (1870) até meados da Primeira República (1920)¹. O recorte regional busca compreender o desenvolvimento urbano histórico da região de fronteira no período em questão, através da análise da forma urbana e a relação com a implantação de seus Portos fluviais.

Faremos um comparativo entre os processos de formação da cidade brasileira através da interpretação dos aspectos econômicos, políticos e culturais dos núcleos urbanos em estudo e os elementos edilícios implantados no decorrer do período em análise, os quais podemos identificar como reflexos das normativas e das práticas urbanísticas impostas sobre as cidades de origem portuguesa. Análise dos elementos remanescentes da forma urbana justifica-se pelo fato deste trabalho focar o período do pós-guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, quando as tropas paraguaias ocuparam e destruíram praticamente todas as vilas e cidades pelas quais passaram.

Após a retomada dos núcleos urbanos, iniciou-se um processo de reconstrução efetivo e avançado, em um curto espaço de tempo, chegando, como é o caso de Corumbá ao mais importante porto fluvial do Centro-Oeste brasileiro.

¹ Entre os anos 1914 a 1918 ocorreu a Primeira Guerra Mundial, confronto que envolveu potências mundiais e que estavam conectadas com a região sul matogrossense por meio do comércio fluvial, durante o período e após, a região sofreu grandes perdas econômicas e passou por uma fase de abandono e estagnação, associada à chegada da Ferrovia Noroeste do Brasil (1914), que culminou com a dissociação da via fluvial do progresso econômico e urbanístico ocorrido anteriormente.

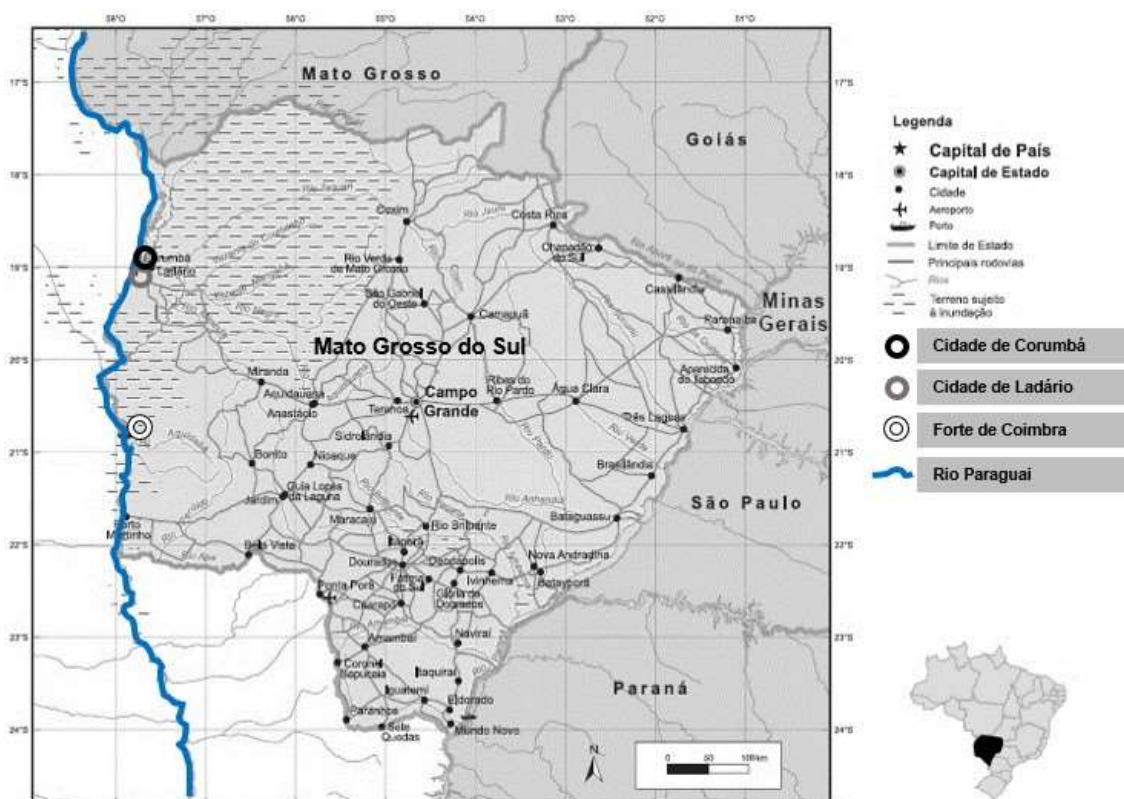


Figura 1 - Mapa localizando a área de estudo no Brasil e no Estado de Mato Grosso do Sul.

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Território Brasileiro: Atlas Nacional Brasileiro 2010. Rio de Janeiro, 2010. Mapa. Escala gráfica. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=69756>. Acesso em 18.jun.2019.

Edição da Figura: Giovane Chaparro

A ocupação e incorporação do território de Mato Grosso à urbanização do país, iniciaram-se, aproximadamente, há 280 anos após a chegada dos primeiros navegantes portugueses ao Brasil. As questões oriundas da expansão e ocupação do território brasileiro já haviam avançado em razão das políticas dos reis Dom João V e Dom José I e de seus respectivos ministros, Alexandre de Gusmão e do marquês de Pombal, com as decisões do Tratado de Madri, que determinaram um processo de urbanização diferenciado nesse Estado.

No princípio, as expedições bandeirantes foram responsáveis pela expansão da ocupação territorial para o oeste (além do Tratado de Tordesilhas), promovendo a desintegração de comunidades indígenas e a implantação de pequenas vilas e entrepostos militares que, mais tarde, viriam a se transformar nas primeiras cidades. No entanto, entre os anos de 1864 a 1870, o episódio da Guerra da Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e Uruguai) contra o Paraguai provocou invasões e destruições ao sul da Província de Mato Grosso, atingindo vilas e

fortificações fronteiriças, o que interrompeu a navegação fluvial via Bacia do Prata e resultou num processo de desorganização das atividades de produção e comércio.

Apesar disso, muitas semelhanças permaneceram no que diz respeito à permanência dos sítios urbanos nos locais de origem e a renovação das estruturas edilícias.

Complementarmente, apresentamos as referências e multiplicidades de causas e efeitos ocorridos no processo de ocupação e conquista desse território fronteiriço em suas especificidades, e, como parâmetro fundamental, a penetração de relações capitalistas de produção pelo interior do continente com a liberação do livre comércio pela bacia platina que engloba o Rio Paraguai, foi um dos grandes vetores de desenvolvimento e continuidade dos núcleos urbanos enfocados nesta pesquisa.

Portanto, partimos das primeiras ocupações urbanas no processo de consolidação da fronteira Oeste do Brasil, representado pela cidade de Corumbá (Fig. 1), fundada no decorrer do século XVIII. A cidade tem, como sítio natural, a planície do Pantanal Sul e está implantada à margem direita do rio Paraguai. Para efeito deste estudo, foi considerado o centro histórico da cidade, o qual representa a ocupação urbana no período de análise.

Historicamente, a ocupação portuguesa na região do vale do rio Paraguai inicia-se nos últimos anos do Governo de Luís Pinto de Sousa Coutinho na Capitania de Mato Grosso (1769 a 1772). Isso ocorreu após o contato com o Morgado de Mateus, Governador de São Paulo, que fundara em 1767, junto ao rio Iguatemi, a Fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres e São Francisco de Paula (Fig. 2), curiosamente, em território que pertenceria à Capitania de Mato Grosso, com o objetivo de garantir a navegação do percurso das monções. Em 1770, Sousa Coutinho propôs a instalação de outro estabelecimento no Fecho dos Morros, às margens do rio Paraguai que, se apoiando na Fortaleza do Iguatemi, garantiria a navegação do rio Paraguai.²

² Carta de Luís Pinto de Sousa Coutinho para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 11-2-1770, A.H.U., Mato Grosso, cx. 14, doc. 9.

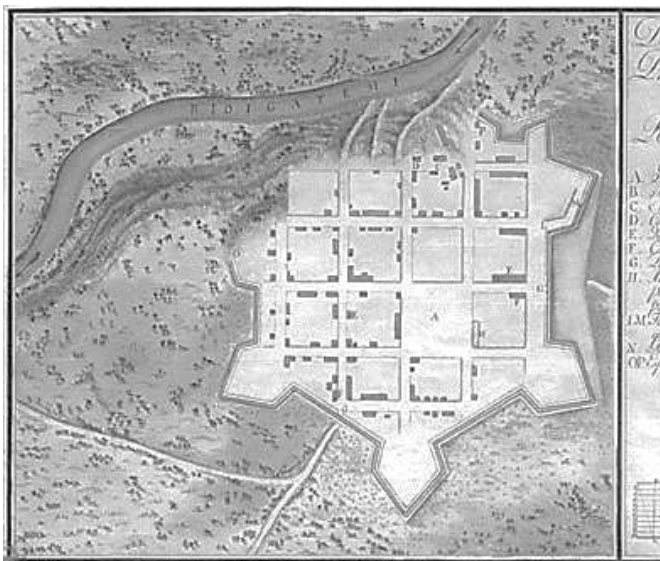


Figura 2 – Demonstração do terreno da Praça do Rio Yguatemi, e caminhos que se fizeram no exame da Cordilheira, ou Serra de Maracayu em dezembro de 1774.

Fonte: Os direitos e a localização original do documento pertencem à Biblioteca Nacional (Brasil): Cartografia ARC.023,10,006-009. Podendo ser acessada através do site da mesma instituição, Link: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart168420.pdf - Fecha: 1774. Consulta: jun/19.

Somente em meados de 1775, sob o governo de Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres, partiu de Cuiabá uma expedição destinada a explorar o Fecho dos Morros com a finalidade de se estabelecer uma fortificação, pela qual promoveria segurança às minas de diamantes descobertas no alto Paraguai. Dessa forma, pretendia-se impedir a navegação, pelo rio Paraguai, dos espanhóis vindos dos portos de Assunção e Buenos Aires, ou mesmo, de Cádiz ou Ferrol, prevenindo a dominação da foz do rio Embotetey (atual rio Miranda) e, simultaneamente, facilitar a rota das monções desde Araraguaba até Cuiabá. No entanto, a expedição, comandada pelo capitão Matias Ribeiro da Costa, apenas explorou o rio Paraguai até 42 léguas acima do destino pretendido, ou seja, até um local que lhe pareceu ser o Fecho dos Morros, onde colocou uma bandeira em 13 de setembro de 1775, estabelecendo na margem direita do Paraguai o Forte de Coimbra (Fig. 3).



Figura 3 – Mapa do Projeto de Ricardo Franco de Almeida Serra, 1797, “Planta do Novo Forte de Coimbra situado na margem ocidental do Paraguay na Latit. de 19° 55’ e Long. de 32° e 2’ [...]”, destacamos a esquerda da imagem a primeira paliçada em madeira edificada em 1775.

Fonte: Mapoteca do Itamaraty, Rio de Janeiro, 1797. Consulta: jun/19.

Em consequência das explorações do rio Paraguai pelos espanhóis e, ainda pelas constantes incursões depredadoras levadas a efeito pelos índios Paiaguás, ou pelos Guaicurus, Luiz de Albuquerque ordenou a fundação dos presídios de Nova Coimbra, Vila Maria e Albuquerque (Fig. 4), “...pontos estratégicos, escolhidos para conter os indígenas, e ao mesmo tempo servirem para fins políticos...”. Essa criação tinha o objetivo de resguardar a fronteira e proteger o território adquirido das constantes investidas espanholas, inclusive Albuquerque, que iria mais tarde proporcionar o florescimento da cidade de Corumbá. (Fig. 5)

De acordo com CORRÊA³,

Em 21 de setembro de 1778, Marcelino Rodrigues Camponês, vindo do Forte de Coimbra com um grupo de colonos, tomou posse oficialmente do local, limpando novamente o terreno e levantando uma cruz de aroeira no sopé da ribanceira, próximo onde hoje é a Ladeira Cunha e Cruz, registrando em ata o seu feito.

³ CORRÊA, Valmir Batista. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

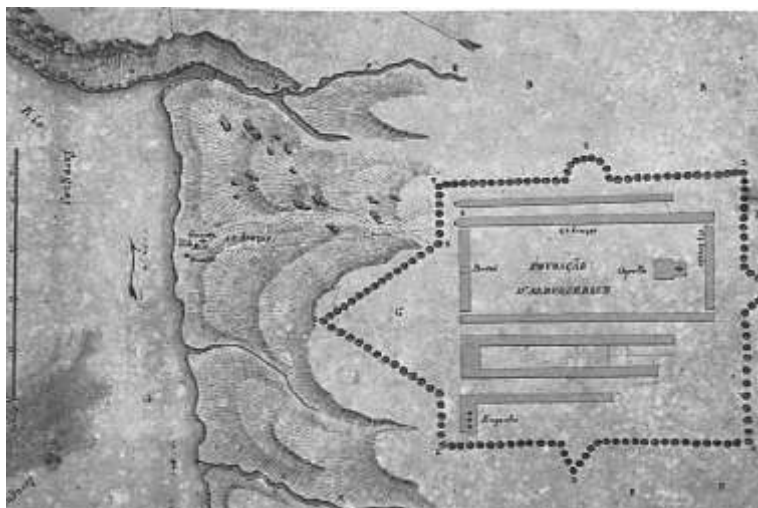


Figura 4 - Planta da “Povoação de Albuquerque”, fonte original da Mapoteca do Itamarati, Rio de Janeiro, ca. 1797, pág. 390.

Fonte: Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial; Nestor Goulart Reis; São Paulo/SP: FAPESP, 2000. pág.247.

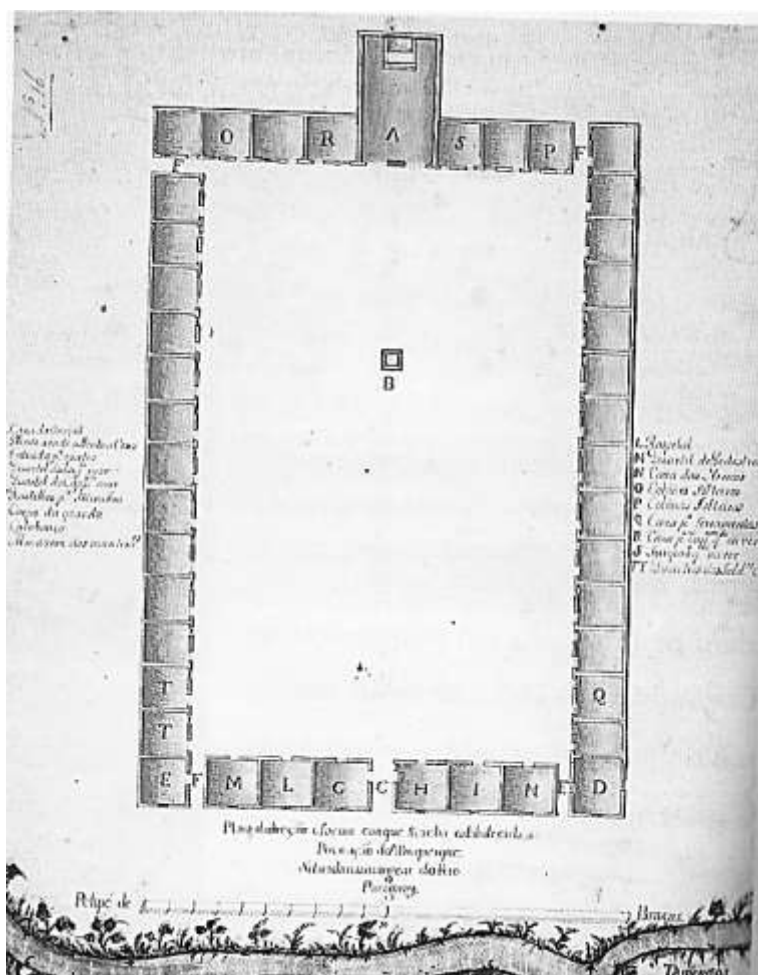


Figura 5 - Planta da Vila de Albuquerque no século XVIII, destaque para a definição do local dos imóveis, caracterizando as cidades coloniais do período (s.d.).

Fonte: História da Arquitetura de Mato Grosso do Sul: origens e trajetórias; Ângelo Marco

O lugar inicial ocupado para a fundação do arraial recebe o nome de “*Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque*”, tendo sido, então, lavrado o respectivo termo de fundação.

Segundo CORRÊA⁴,

Apesar da existência de outra localidade fundada anteriormente com o mesmo nome, Camponês também conferiu a denominação de Albuquerque à povoação que acabara de fundar.

No ano de 1786, Ricardo Franco de Almeida Serra, no “*Diário do reconhecimento do Rio Paraguai*”⁵, referindo-se a Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, relata o que era a localidade: - “[...] Este estabelecimento tem figura de um grande retangular; é fechado com casas em roda e um portão na frente, constando de 75 passos de comprimento e 50 de largura, sendo sua população de 200 pessoas[...]”⁶.

Para CORRÊA⁷,

A primeira Albuquerque, que não vingou como povoado, prosperou como aldeia de índios Guaikurú, dedicada à criação de gado. Em vista disso, quando Ricardo Franco de Almeida Serra assumiu o comando de Coimbra (1797), reconhecendo que as enchentes ao redor do forte impediam a criação de gado para suprir as necessidades da guarnição, estabeleceu negociações com os Guaikurú, transformando o local na fazenda pública de Albuquerque para, de forma efetiva, abastecer o forte. (Fig.4)

Ainda de acordo com CORRÊA⁸, “apesar dos tropeços e confusões das autoridades, os próprios habitantes já definiram uma das localidades pelo vocábulo tupi-guarani – *Corumbá*”⁹. Em 1859, o Presidente da Província de Cuiabá, tendo em vista o desenvolvimento do distrito de Albuquerque, resolveu transferir sua sede para o local em que hoje se encontra a cidade de Corumbá. Em razão da perspectiva do crescimento da povoação, foi autorizada a realização de uma planta urbana e a demarcação de lugares para ruas, edifícios públicos, praças, projetados

⁴ CORRÊA, Valmir Batista. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

⁵ IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. v XXXV Rio de Janeiro, 1958.

⁶ CORRÊA, Valmir Batista. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

⁷ Idem 6.

⁸ Idem 6.

⁹ Corumbá, nome de origem tupi-guaraní, quer dizer localidade ger. deserta e distante de qualquer povoado.

em sentido horário da cidade e do porto, em razão da saída de produtos locais e a entrada de mercadorias estrangeiras.

O forte fluxo e crescimento da cidade de Corumbá ocasionaram atritos entre os governos do Prata (Paraguai) e do Brasil, observados devido ao controle fluvial que envolveram uma questão sensível ao governo dos López. No final de 1864, o Forte de Coimbra foi atacado por forças paraguaias. Esse ataque foi ocasionado pelo início do conflito entre a Tríplice Aliança¹⁰ e o Paraguai.

Constatou-se que o núcleo urbano analisado está conectado pela via fluvial principal, o rio Paraguai. Portanto, a conexão fluvial foi o principal motivo da fundação, manutenção e permanência desses centros, que estavam intimamente ligados por acontecimentos históricos importantes e correlacionados.

Assim, identificou-se uma das características de configuração possíveis de serem comparadas às demais cidades brasileiras da época, e responder aos seguintes questionamentos: Como essas cidades com a mesma origem¹¹, puderam apresentar divergências no desenvolvimento de suas formas urbanas analisadas com base em seus traçados urbanos?; e. Quais elementos de composição da forma urbana são consolidados e permanecem com o passar do tempo?

Seguiu-se, então, uma análise interpretativa da cidade por meio do somatório de fatores ligados às relações econômicas, políticas e socioculturais, refletidas na forma urbana e consolidadas na implantação dos portos fluviais e do traçado urbano remanescentes.

Como princípio norteador da pesquisa, nos baseamos em contar a história urbana¹² da cidade de Corumbá após o evento da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai sob a ótica do arquiteto e urbanista, considerando-se as políticas econômicas e socioculturais que se

¹⁰ A Tríplice Aliança era formada pelo Brasil, Argentina e Uruguai.

¹¹ “origem” associado ao período em questão - período colonial brasileiro.

refletiram no comportamento da formação urbana, observando, por meio da análise interpretativa das iniciativas de manutenção e fortalecimento das vilas e cidades promovidas pelo governo da província de Mato Grosso e nos primeiros anos da Primeira República, entre os anos de 1870 a 1920, bem como suas relações com a fronteira ao sul de Mato Grosso, associada às províncias da Bolívia, Paraguai, Argentina e Uruguai e a facilidade das trocas comerciais, culturais e intelectuais intercontinentais pela bacia do rio da Prata, por ser, comércio fluvial, um dos principais motores de impulsionamento dos acontecimentos na região.

Neste caso, nos orientamos pelo entendimento dos historiadores Silva e Vaz de que

“uma história urbana tem, portanto, o duplo desafio de defrontar-se com as questões colocadas pelo espaço e, mais ainda, pelo tempo, articulando-as em uma rede de significações em que o espaço problematiza o tempo e o tempo problematiza o espaço”.¹³

Consideramos também os fatos históricos e os aspectos legais no âmbito das legislações vigentes no período estudado. Conforme afirma Derntl¹⁴, “*importantes estudos já examinaram a atuação de mecanismos de regulação urbanística provenientes do poder metropolitano na constituição de núcleos urbanos da colônia*”. No entanto, a ênfase em atribuir a normas e a outros aspectos predefinidos a responsabilidade de configurar vilas e cidades não parece suficiente para se compreender as transformações no território e a produção de formas urbanas.

Foram necessários estudos investigativos que comprovaram a hipótese de que as práticas, os arranjos, as experiências e dinâmicas regionais contribuíram muito para a definição de alguma prática urbanizadora na Capitania de Mato Grosso entre fins do século XIX e início do século XX (1870-1920). E, essas práticas urbanizadoras tornaram-se o apoio imprescindível

¹³ FERNANDES, Ana & GOMES, Marco Aurélio de Filgueiras apud SILVA, Luiz Sérgio D. da; VAZ, Adriana Mara. **História urbana: labirinto e fronteira**, 1998, p. 23. Disponível em: revistaprincipios.com.br/artigos/97/cat/704/história-urbana-labirinto-e-fronteira-.html. Acesso em: out/2019.

¹⁴ DERNTL, Maria Fernanda. **Método e Arte: Urbanização e Formação Territorial na Capitania de São Paulo, 1765-1811**, São Paulo: Alameda, 2013.

às ações expansionistas, consolidadoras do controle no comércio, transporte e comunicação intercontinental via rio Paraguai, com acesso facilitado à Região Norte do Brasil.

Com isso, a análise do núcleo urbano que origina a cidade, Corumbá, apresenta, de um lado, evidências de uma proposta de forma urbana associada a práticas administrativas e, de outro, elementos geradores de implantação dessa forma urbana¹⁵, construídos e preexistentes no espaço urbano de seu centro histórico, principalmente em seu traçado, suas ruas e seus quarteirões.

A metodologia para elaborar a dissertação, baseou-se em revisitar os documentos escritos, a cartografia histórica e as imagens iconográficas pertinentes a iniciativas de criação urbana em Mato Grosso, bem como nos estudos precedentes, para sempre identificar possíveis conexões entre as demandas ou circunstâncias que se apresentavam em cada situação e as determinações impostas pela administração da capitania.

Considerou-se, inclusive, a interpretação por meio do método de análise de evolução urbana de Souza e Müller¹⁶, baseado nos antecedentes históricos, como fatores atuantes no processo da evolução urbana, bem como os fatores locacionais, populacionais, econômicos e funcionais que objetivam determinar os períodos caracterizados por suas funções urbanas em cada uma dessas cidades.

[...] a metodologia aplicada trata objetivamente da análise do inter-relacionamento dos fatores populacionais, econômicos, socioculturais, político-institucionais e locacionais que atuaram sobre a cidade, sua região e demais regiões, em cada período da sua história, procurando destacar, de maneira particular, em cada um deles, as suas funções urbanas e, de maneira geral, suas perspectivas. Ainda, em cada um dos períodos, procurou-se caracterizar a estrutura física da cidade com as

¹⁵ Panerai define a estrutura da forma urbana como a continuidade histórica de um processo urbano que estuda a relação entre os tipos construídos e a forma urbana. (PANERAI, Philippe. Tipologias. In: PANERAI, Philippe et al. **Elementos de análises urbano**. Madrid: IEAL, 1983. p.133).

¹⁶ SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 2007. p.17.

extensões urbanas, mudanças de usos do solo, alargamentos e aberturas de ruas, construções de equipamentos, etc.; como decorrência das alterações da estrutura socioeconômica.¹⁷

Um estudo cronológico permitiu verificar as funções que um núcleo urbano acrescentou, ampliou ou reduziu, ao longo do tempo, por vários fatores que condicionaram e determinaram uma região e as cidades que a compuseram, como: os movimentos demográficos; a economia que a impulsionou; os aspectos socioculturais que a caracterizaram; os institucionais que a administraram e os locacionais ou de sítio físico, todos determinantes, fundamentalmente, para a compreensão das facilidades nos acessos, a melhor implantação quanto à topografia, aos tipos de solo, vegetação e clima apropriados.

Ao final o trabalho foi organizado em três capítulos - No primeiro trata-se da caracterização e informação quanto os dados que contribuíram para a formação da fronteira oeste do Brasil e a relação com o surgimento ou consolidação das primeiras cidades do sul de Mato Grosso entre 1870 a 1920. Neste capítulo também constam os principais fatores associados à problematização da pesquisa, como: levantamentos históricos do episódio da guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, mapeamento da evolução urbanística e a caracterização do sítio natural, resultando na exposição dos núcleos urbanos em análise.

No segundo capítulo, apresenta-se um olhar sobre a formação do Estado de Mato Grosso por meio da história urbana, descreve-se, a investigação conceitual e as práticas urbanísticas aplicadas no Brasil entre o século XIX até início do século XX, relacionando-a ao núcleo urbano em análise; Complementarmente, apresenta-se a porção territorial em estudo; observando as características formais do povoado segundo os relatos dos viajantes que passaram por essas terras no princípio do século XIX, na sequência, analisamos os planos de urbanização com a

¹⁷ SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 2007. p.17.

descrição das questões da formação da cidade brasileira, as origens e políticas de expansão da rede urbana brasileira, consolidada no século XX.

No terceiro capítulo, expõem-se as avaliações das permanências no processo de transformação do núcleo urbano da cidade em foco, analisando o traçado urbano e suas expansões como cidade portuária, baseados na cartografia disponível do século XIX ao início do século XX. Na segunda parte desse capítulo, constam os cadastros dos componentes do traçado urbano, de rua e quarteirão. Os objetivos e os principais resultados da pesquisa são revisados com discussões sobre a relevância do tema e as implicações para trabalhos futuros. Com as confirmações das hipóteses levantadas inicialmente intenciona-se de sugerir futuros estudos que contribuirão para o melhor entendimento do assunto sobre a implantação de cidades brasileiras do século XIX e início do século XX nessa porção Centro-Oeste do Brasil.

Finalmente, espera-se evidenciar que a formação do “Mato Grosso” deve ser compreendida em uma análise futura que considere o contexto mais amplo do desenvolvimento histórico nacional e porque não continental e, colabore para ampliação do universo das grandes sínteses da história brasileira e da América Latina.

CAPÍTULO I

FORMAÇÃO DA FRONTEIRA OESTE DO BRASIL E AS CIDADES DO SUL DE MATO GROSSO DE 1870 A 1920

*“Não há nada mais bonito que o Pantanal alagado,
e na linha do infinito ver o céu amplo e azulado.”*

Edir Pina de Barros, 1992.

I. O Sítio Natural da Região

Como elemento diferencial no desenvolvimento econômico de Mato Grosso no período colonial destacamos as especificidades regionais, no que se refere às limitações impostas por suas condições ambientais, de região selvagem, grandes extensões de terras úmidas do Pantanal¹⁸ (Fig. 6), com muitos rios e barreiras quase intransponíveis e uma rica e desconhecida diversidade. O cronista Cândido Xavier de Almeida e Souza deu bem a medida das dificuldades enfrentadas na região por desavisados viajantes, descrevendo sua expedição à fronteira sul de Mato Grosso na virada do século XVIII para XIX, e registrando que nos pantanais não havia terras para marcharem e nem lagoas para navegar¹⁹, referindo-se ao período de cheias.

Corrêa, nos relatos sobre Souza remetem-nos aos escritos de seu diário, demonstrando a relevância das relações do conquistador com a natureza exuberante e *sui generis* da região. Souza detalha como as viagens eram um verdadeiro calvário:

¹⁸ O bioma Pantanal é considerado uma das maiores extensões úmidas contínuas do planeta. Este bioma continental é considerado o de menor extensão territorial no Brasil, entretanto este dado em nada desmerece a exuberante riqueza que o referente bioma abriga. A sua área aproximada é 150.355 km² (IBGE,2004), ocupando assim 1,76% da área total do território brasileiro. Em seu espaço territorial o bioma, que é uma planície aluvial, é influenciado por rios que drenam a bacia do Alto Paraguai. Fonte: <http://www.mma.gov.br/biomas/pantanal.html>, Acesso em jun/2019.

¹⁹ SOUZA, Candido X. de Almeida. Discipção Diaria dos Progressos da Expedição destinada da Capitania de S. m Paulo p. a as fronteiras do Paraguay, em 9 de outubro de 1800, dedicada ao Il.mo e Ex.mo S. or Dom Rodrigo de Souza Coutinho, por. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 202, 1949.

...nesta região mais que em outra alguma e inflexível o rancor dos Irracionais contra o Homem, desde a desobediência de Adão: em terras as feras, as serpentes, as formigas, e as mesmas arvores pella maior parte armadas de espinhos denegão a sua comunicação: os Rios, os Jacarés, os Sucuris, as Giboias e os mesmos peixes conspirão contra a Humanidade. A precisa privação do S.S. nome do Snr., o ardente calor próprio da zona tórrida, a transpiração dos suores, a vexação dos insetos; o hálito insofrível do almíscar dos Jacarés, seus horrorozos bramidos, e a horrível figura destes monstros, representam a vista e a imaginação huma verdadeira effige do lado terrível do Infernal Archeronte.



Figura 6 - Mapa de localização do Pantanal.

Fonte: <http://www.scielo.br/img/revistas/bjb/v78n2//1519-6984-bjb-1519-698408816-gf01>. Acesso em: jun/2019.



Imagem 1 - Vista panorâmica da região do Pantanal. Fonte: <httpswww.skyscanner.com.br/noticias3-cidades-para-conhecer-no-pantanal-do-mato-grosso-do-sul>. Acesso em: jun/2019.



Imagem 2 - Vista do Ninhal Pantaneiro (MS).
Fonte: birds_habitat_in_pantanal_small_fonte
<https://www.skyscanner.com.br/noticias3-cidades-para-conhecer-no-pantanal-do-mato-grosso-do-sul>. Acesso em: jun/2019.



Imagem 3 - Vista aérea do Pantanal Sul-matogrossense.
 Foto: Paulo Manieri.
Fonte: <https://www.embrapa.br/sojabusca-de-noticias-noticia3496858-rede-de-pesquisadores-desenvolve-solucoes-para-o-uso-sustentavel-da-agua-nas-fazendas>. Acesso em: jun/2019.

II. A Fronteira nos Primeiros Anos do Século XIX

Em princípios do século XIX, por volta de 1825 a 1826, Antônio Manoel Corrêa Câmara, cônsul e agente comercial do Império no Paraguai, teria ouvido do próprio Dr. Francia:

...uma queixa do ditador de que os índios guaikurus invadiam estâncias e fazendas paraguaias no norte do país a fim de roubar gados cavalares e vacuns para vender por somas insignificantes, ou a trôco de aguardente e outras ninharias, a fazendeiros de Miranda e de Albuquerque, Êsses compradores do gado roubado formavam, então, grandes estâncias. E recomendava o ditador providências que puserem cobro a esses assaltos.²⁰

Vimos que os “Guaikurú” exerceram forte influência no processo de ocupação da fronteira sul de Mato Grosso até às vésperas da “Guerra da Tríplice Aliança”, ocasião em que sofreram pesadas represálias.

Justamente em fins do século XVIII, as atenções das autoridades da Capitania de Mato Grosso voltaram-se para o Sul, motivadas pela reação espanhola em retomar territórios que julgavam de seu direito na região do Baixo-Paraguai e pelos esforços dos colonos portugueses em sentido contrário, procurando assegurar suas posses nessa fronteira e contando ainda com o

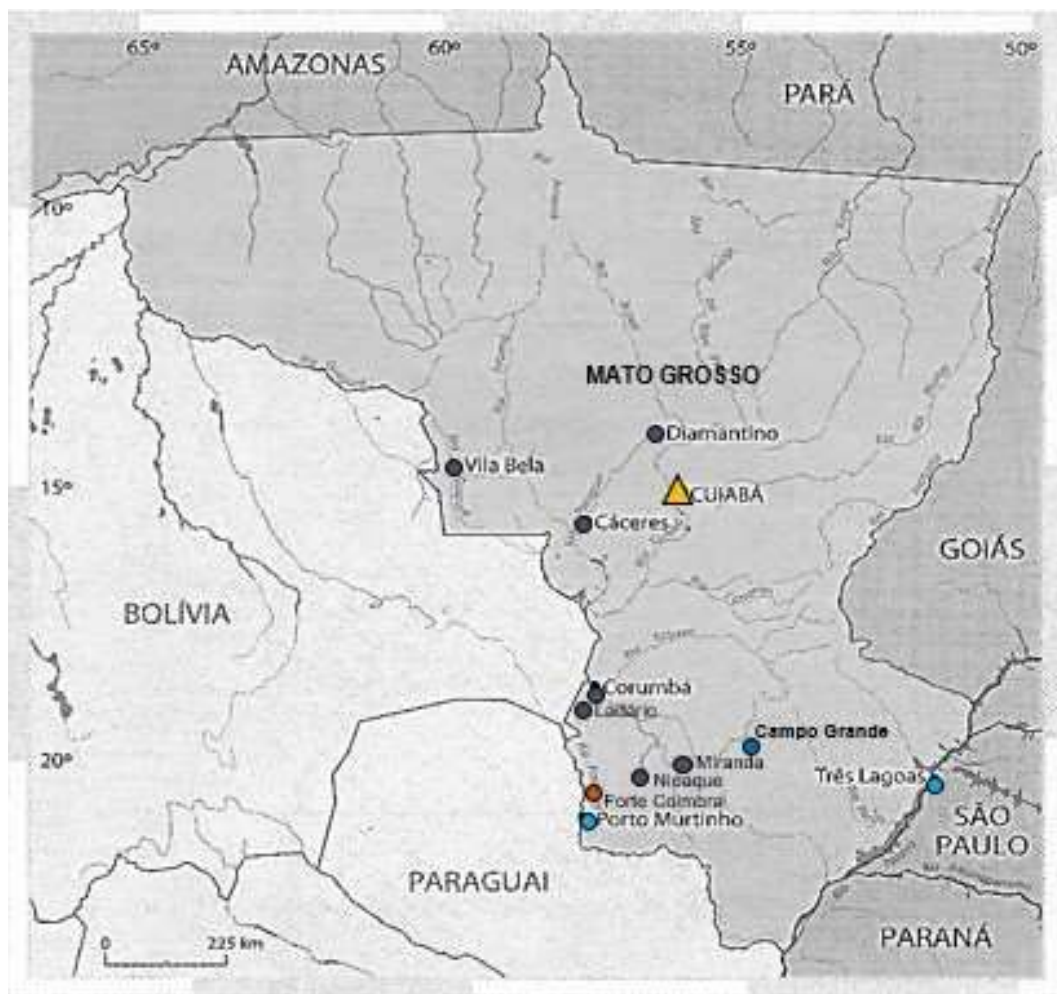
²⁰ ALMEIDA, Mário Monteiro de. **Episódios Históricos da Formação Geográfica do Brasil**. Fixação das raias com o Uruguai e o Paraguai. Rio de Janeiro: Pongetti, 1951.

apoio, mesmo esporádico, dos índios Guaikurú. Em um período posterior, durante a “Guerra da Tríplice Aliança” (Fig. 8) em meados do século XIX, os índios Guaikurú tiveram participação acentuada nas frentes de batalha na fronteira mato-grossense, revelando seu antigo rancor contra os espanhóis do Paraguai.

Conforme Taunay²¹, os Guaikurú [...]”*voltam ódio encarniçado aos paraguayos e com eles estão em continua guerra de emboscada, em que a crueldade e ferocidade de ambos os lados em trazido temor e receio recíprocos*”.

Nesse período, anterior à guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, a região sudoeste da Capitania de Mato Grosso encontrava-se esquecida pelas autoridades responsáveis, as quais concentravam suas forças ao norte, priorizando Vila Bela e Cuiabá (Fig. 7). O diário de Souza, revelador de uma perspectiva cuiabana da historiografia mato-grossense, teria sido um dos textos que, interpretados da maneira literal, deram origem à concepção de espaço vazio nas áreas lindeiras entre os Impérios Ibéricos.

²¹ TAUNAY. Alfredo d’E [Visconde de]. Em Matto Grosso Invadido (1866-1867). São Paulo: Melhoramentos, 1929.



Fonte: MATO GROSSO, 1923.

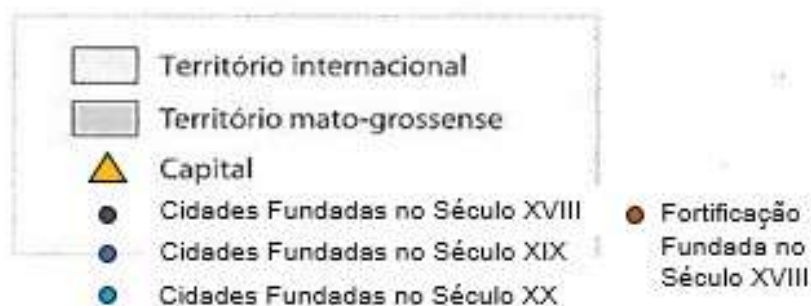


Figura 7 - Mapa da Divisão Territorial entre os anos de 1748 a 1943, destaque para as cidades existentes antes da Guerra da Tríplice Aliança (1864 a 1870). **Fonte:** <http://historiografiamatogrossense.blogspot.com/2009/04/o-abastecimento-de-vila-bela>. Acesso em: jun/2019 – **Edição do mapa:** Giovane Chaparro.

Segundo Corrêa²², a decadência da produção mineira no norte de Mato Grosso e a dispersão da população dos núcleos mineiros, em busca de novas alternativas de sobrevivência e produção, constituíram-se, também, em fatores contribuintes da mudança da política regional

²² CORRÊA, Valmir Batista. **Fronteira oeste**. Campo Grande: Ed. UFMS, 1999.

no sentido de promover a ocupação da porção sul e redefiniram o seu espaço fronteiriço. Por esses motivos, o autor assinala que

...houve uma transferência da importância estratégica da fronteira norte para a região sul. Esta nova configuração foi provocada em primeiro lugar, pelo contato entre portugueses e castelhanos no afã de marcar espaços, dentro do princípio “uti possideis” e, em segundo lugar, pelo fato das regiões coloniais espanholas de Moxos e Chiquitos, em franca decadência, não mais representarem um perigo para os interesses coloniais da coroa portuguesa.

Em seguida, a porção ao sul da Capitania de Mato Grosso despertaria maior interesse de suas autoridades coloniais, porém, somente seria ocupada efetivamente e transformada em território adquirido pela Coroa portuguesa na segunda metade do século XIX. O principal conquistador dessa vasta região passou por muitos obstáculos, dada a configuração *sui generis* do sítio físico, adaptou-se às barreiras ambientais, enfrentou a hostilidade dos nativos cavaleiros e canoeiros, sofreu privações em virtude da inexistência de suporte de abastecimentos e segurança, penetrou com garra e obstinação em caminhos quase intransponíveis e tornou a última fronteira territorial do Império luso na América do Sul.

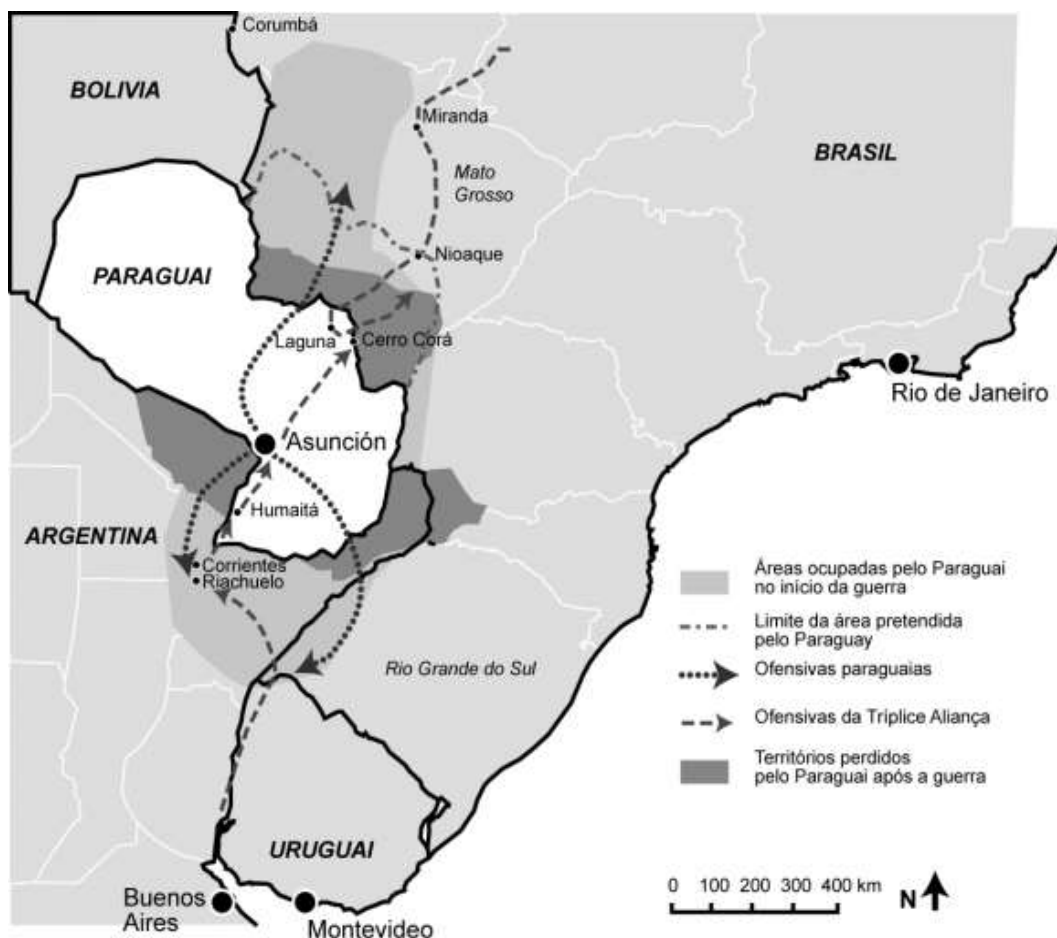


Figura 8 - Mapa da Guerra da Tríplice Aliança ou Guerra do Paraguai entre 1864 a 1870.
Fonte: <https://journals.openedition.org/terrabrasilis/1908#tocto1n1> Acesso em: 10/jun/2019

III. A Fronteira no Pós-Guerra com os Paraguaiois

A invasão paraguaia de 1864 a 1870 (Fig. 8) seguiu além das fronteiras de Mato Grosso alcançou o Forte de Coimbra, Corumbá, Miranda, Aquidauana, Nioaque, Dourados, Coxim e grande parcela dos terrenos alagadiços do Pantanal. Provocou a desorganização das vilas e povoados, e das fazendas de criação de gado bovino, saqueando todos as riquezas encontradas, incluindo os rebanhos de gado para servir de suporte e abastecimento das tropas de contingentes militares.

Os habitantes da zona fronteiriça que não foram atingidos pela invasão, de forma direta ou indireta, sofreram com as ações provocadas pelo confronto. Muitos foram capturados, seus

familiares levados cativos para a cidade de Assunção/Paraguai, seus negócios e propriedades levados à ruína. Padeceram, ainda, com as epidemias por ocasião da guerra, como a varíola na Retomada de Corumbá e a cólera na Retirada da Laguna, expandidas por grande parte da Província.

Os poucos povoamentos urbanos organizados, desde a primeira metade do século XIX, como Miranda e Corumbá ao sul de Mato Grosso, foram totalmente arrasados com a ocupação paraguaia. Antes da guerra, Miranda²³ possuía 240 fogos, 720 indivíduos na população livre e cem escravos. A pequena população da cidade viveu uma verdadeira epopeia pouco conhecida na história da invasão paraguaia.

Corumbá, segundo registros²⁴

“possuía no ano de 1862, 36 edifícios de alvenaria, 29 edifícios em construção e 109 ranchos cobertos por palhas, uma pequena capela, um quartel, uma enfermaria militar, um barracão de Alfândega, um armazém da Marinha e um depósito de artigos bélicos em construção, habitados por 1315 pessoas incluindo 316 oficiais militares e 1187 praças do Corpo de Artilharia a pé. Somados a esta população, 44 escravos e, também, 84 estrangeiros estabelecidos na cidade, em sua maioria em função do comércio. A Vila de Corumbá, após sua retomada foram encontradas em pé 20 das antigas edificações, praticamente em ruínas.”

Com a preocupação de avaliar as consequências da invasão paraguaia, algumas autoridades locais produziram relatórios estimativos da situação da vila.

Um desses documentos do ano de 1879 informam:

...[a vila] foi quasi em totalidade destruída pela invasão paraguaya, restando apenas dela mui poucas casas, algumas em ruinas.../ Depois da guerra edificarão-se os sumptuosos edificios do Arsenal da Marinha no Ladário, e a nova edificação da Cidade toda de pedra e cal, tem augmentado

²³ NANTES, Aglay Trindade. *Morro azul. Estórias Pantaneiras*. Campo Grande: Ed. Do A. 1993.

²⁴ CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e fronteira...*

prodigiosamente, elevando-se o numero de casas a 870 ...A população de Corumbá incluindo 316 praças do Corpo de Artilharia aqui estacionada era: Em 1864 de 1315 almas. Em 1872 de 3361 almasEm 1875 subio a mais de 8000 almas.²⁵

Taunay²⁶

“relatou que os invasores paraguaios no Sul de Mato Grosso chegaram até as proximidades do rio Taquari ...praticando toda casta de maldades, lançando fogo em todas as moradias...Corrêa reafirma em sua obra a grande importância das narrativas de Taunay, sendo uma das mais precisas com relação as informações sobre a guerra do Paraguai quando das invasões sobre a área de Mato Grosso.”

Finalizada a guerra, Corumbá e as demais regiões fronteiriças foram recuperando seus habitantes e suas atividades urbanas e rurais.

“No princípio de 1870, já embarcavam de volta à Província os primeiros ex-prisioneiros resgatados do poder paraguaio, totalizando 24 homens, 58 mulheres livres e 25 escravos,... compatriotas nossos que, tendo cabido em 1864 dm poder dos paraguayos que invadirão Mato Grosso, foram libertados todos os nossas forças nos districtos da Concepción e S. Pedro.”²⁷

Segundo Corrêa (1999), um dos problemas levantados em todas as áreas fronteiriças, incluindo as zonas urbanas e rurais, foi a relação de posse, em virtude da dificuldade de comprovação por meio de documentação legal, a maioria dos locais de registros foi destruída, e principalmente os documentos. Por esse motivo, a partir de 1873, foi criada uma “Comissão Mixta Brasileira e Paraguaya”, a fim de analisar e atender reclamações de indenizações de proprietários que tiveram perdas pela guerra, e revelada assistência de diversos processos de reclamantes.

²⁵ *Relatório do Juízo de Direito da Comarca de Santa Cruz de Corumbá 26 de Janeiro de 1879 ao Presidente da Província.* Manuscrito. Lata 1879B-Doc. Av. APMT, Cuiabá/MT. *Relatório de Miguel Paes de Barros a Pimenta Bueno. Extensão, População e Limites da Cidade de Santa Cruz de Corumbá, em 23 de setembro de 1879.* Seção de Manuscritos. BN, Rio de Janeiro-RJ.

²⁶ TAUNAY, Alfredo d'E (Visconde de). *Em Matto Grosso...* [1929].

²⁷ *Offício de José Maria da Silva Paranhos em Assumpção, 4 de janeiro de 1870 ao Barão de Melgaço Presidente da Província de Matto Grosso.* Manuscrito. Lata 1870B Doc. Av. APMT, Cuiabá/MT.

Com o término dos conflitos e o restabelecimento da paz na fronteira, uma das medidas oficiais mais urgentes foi a tentativa de recuperação das antigas Colônias Militares estabelecidas antes da guerra. Um documento dirigido ao Presidente interino da Província, em 1871, relata:

Era minha intenção restabelecer logo que fosse possível, as colônias de Miranda, Dourados e Nioac inteiramente destruídas pela invasão paraguaya e para começo tinha em mente transferir o Corpo de caçadores a Cavallo da insalubre e extincta Vila de Miranda para Nioac, que, segundo um informado, tem muito boas proporções para uma excelente povoação. No intuito de chamar população para a fronteira do Baixo Paraguay mandei crear um destacamento abaixo do Fecho dos Morros, no lugar em que Conceição e C^a tem alojado alguns colonos, e pretende ir augmentando seu numero.²⁸

No decorrer do período, o inspetor João Lopes da Alfândega de Corumbá registrava suas preocupações em relação ao trânsito de mercadorias entre o Paraguai, a Bolívia e o Brasil no pós-guerra, alertando para a necessidade de implementar a fiscalização e a segurança na fronteira sul-mato-grossense.

Com quanto sejam isentas de todos os direitos as mercadorias e productos que pelas Fronteiras são dos paízes limítrophes intriduzidos nesta Provincia e vice-versa. legando o Governo Imperial importancia á estatística e ao conhecimento de nossas relações commerciaes com esses paízes (serviços da competência da Repartição ao meo cargo) requisitei do Senr~. Coronel Commandante da Fronteira do Baixo Paraguay a colocação de destacamento nos pontos da mesma Fronteira ...Aquelle Senr~. Coronel porem demostrou-me a impossibilidade absoluta em que se acha de satisfazer a minha requisição pela falta de força disponível para esses destacamentos que, em consequência do isolamento em que devem ficar em paragens distantes e por onde vagueiam bordas de índios selvagens, não podem deixar de ser algum tanto numerosos e comandados por officiaes; por isso venho mui respeitosamente apresentar a V. Exc.^a essa necessidade do serviço, certo de que não escapará as vistas esclarecidas de V. Exc.^a quanto convem a adopção dessa providencia. Igualmente peço licença a V. Exc.^a para ponderar que a policia fiscal do Rio Paraguay reclama o estabelecimento de um destacamento no Forte de Coimbra, afim de vedar o abuso que se

²⁸ *Relatorio de Francisco Antonio Rapozo ao 2º Vice Presidente da Província de Matto Grosso Cel. Antonio de Cerqueira Caldas de Cuiabá 27 de maio de 1871. Manuscrito. Lata 1871D, Doc. Av. APMT. Cuiabá/MT.*

tem dado de entrarem e saírem embarcações na Província sem satisfazer as exigências da Alfandega que fica dezenas de léguas acima das embocaduras dos rios Mondego [Miranda] e Taquary, por onde podem penetrar até Miranda e Coxim, e mesmo pelo Paraguay-mirim, até esta Capital [Cuiabá] sem passar pela mesma repartição, que uma vez estabelecido o destacamento em Coimbra terá de restabelecer o posto fiscal, que antes da invasão paraguaya ali existia.²⁹

As comunidades indígenas do sul de Mato Grosso, foram extremamente penalizadas nos combates, atingidas igualmente pelas moléstias que atingiram os soldados e, por fim, na perda de suas terras. Assim, o processo de apropriação das terras indígenas, existentes desde o período colonial somado à repressão feroz e à escravização empreendidas pelos súditos lusos e castelhanos, foi acentuado com o curso de outros fatores no século XIX, como exemplo, pelo movimento de expansão da fronteira interna de pioneiros que se tornaram fazendeiros em diversos pontos do sul de Mato Grosso.³⁰

No Censo de 1872³¹,

“registrou em Mato Grosso uma população que se aproximava de 60 mil habitantes, incluindo quinze mil índios. Pelos dados da década anterior, relatados por LEVERGER, em 1863, houve um decréscimo aproximado de nove mil habitantes indígenas, penalizados pela guerra e suas mazelas. O Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso³², publicado em 1914, estimou 30% a perda das comunidades nativas na região mato-grossense com as consequências da guerra de 1864 a 1870. No ano de 1890, registrou-se um total calculado em 91.869 brasileiros e 958 estrangeiros, habitantes em todo o Estado”.

Portanto, tanto para as comunidades indígenas da fronteira sul de Mato Grosso como para os demais habitantes pioneiros da região, a invasão e a guerra representaram um divisor de águas.

²⁹ Cópia. *Officio do Inspector da Alfandega de Albuquerque [Corumbá] João Lopes Carneiro da Fontoura ao Presidente da Província de Matto Grosso, em 22 de maio de 1873.* Manuscrito. Lata 1873D, Doc. Av. APMT, Cuiabá/MT.

³⁰ No ano de 1877, diversos fazendeiros, que fizeram posses na região Sul de Mato Grosso, solicitaram a regularização de suas terras de criação de gado e lavoura através de compra, declarando que se ocupavam desde antes da guerra com os paraguaios. Segundo *Officio de Balbino Paes Pereira ao Presidente da Província, em Corumbá 1 de agosto de 1877. Offícios diversos no mesmo teor.* Manuscritos. Lata 1877B, Doc. av. APMT, Cuiabá/MT.

³¹ O Censo de 1872 de Mato Grosso revelava uma população de 58.748 brasileiros e 1.669 estrangeiros. Ver *Séries Estatísticas Retrospectivas*. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, vol. I, p. 12.

³² AYALA, Cardoso, SIMON, F. *Album Graphico de Matto Grosso...*

Conforme Corrêa³³,

“não apenas com transformações econômicas que, de forma concreta, mudaram a face da fronteira, mas de uma marca indelével e profunda que acompanhou a história da região por vários anos. Outros fatores registrados foram a grande imigração paraguaia para a região, ocupando-se do trabalho com a agricultura como mão de obra contribuindo com o desenvolvimento econômico.”

IV. A urbanização associada aos fatores geográficos e econômicos da conexão com a Bacia do Prata

A fronteira sul de Mato Grosso transformou-se em um novo cenário com a abertura do livre comércio pelo rio Paraguai após a guerra. Baseado em Corrêa (1995), a via fluvial platina permitiu o contato direto da Província de Mato Grosso com as Repúblicas sul-americanas da Bacia do Prata (Fig. 9) e o acesso ao Atlântico, e foi considerada alternativa vital como abertura de abastecimento e escoamento de matérias primas da região. Essa, pelo menos, era a expectativa das autoridades provincianas que, desde antes da metade desse século, depositaram todas as suas esperanças na livre navegação do rio Paraguai para desenvolver a Província.

³³ CORRÊA, Valmir Batista. **Coronéis e Bandidos em Mato Grosso**. 1889-1943. Campo Grande: UFMS, 1995.

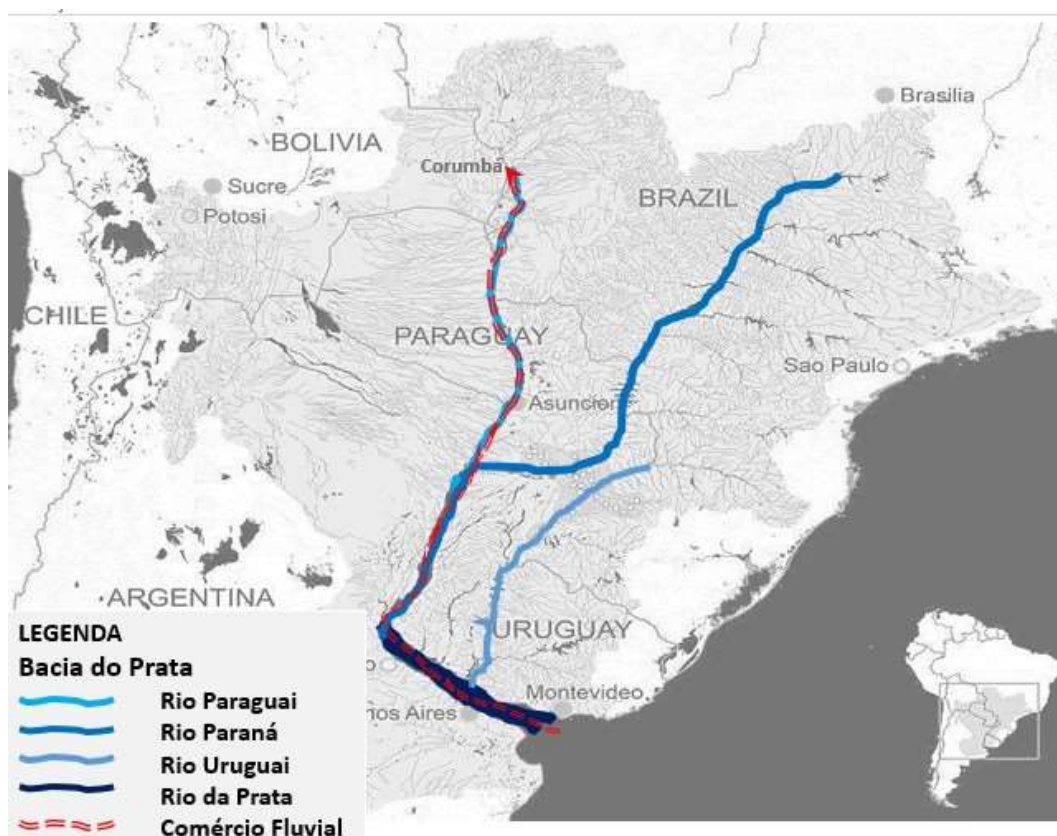


Figura 9 - Mapa da Bacia do Prata. Fonte: http://www.cartografiainhistorica.usp.br/index.php?option=com_jumi&fileid=4&Itemid=102&lang=br. Consulta: jun/2019. Edição do mapa: Giovane Chaparro

De acordo com PENNA,

A livre navegação do Paraguai até o Prata, com acesso aos portos argentinos, daria por si nova existência á esta Provincia, tornando possível a colonização estrangeira, e facilitando as relações comerciais de grande parte delas;...³⁴

O rio Paraguai, antes mesmo da abertura da navegação, era a principal via associada à rede de afluentes navegáveis da região, possibilitando o contato com o interior da fronteira sul através do Apa, Miranda, Aquidauana e Taquari sem mencionar a imensa teia de muitos outros pequenos rios e canais nos pantanais. Porém, o efeito mais incisivo da utilização regular do rio Paraguai e da rede fluvial platina, assegurando um longo percurso, que ainda poderia diminuir os custos com o frete para todo o Mato Grosso, foi o contato estreito estabelecido com as praças

³⁴ Relatorio ...Herculano Ferreira Penna, 1862....

comerciais dinâmicas e pontos-chaves de distribuição de mercadorias de diversas procedências, inclusive da corte brasileira, além do resto do mundo capitalista.

É importante relatar e relembrar que, em meados do século XIX, evidenciou-se um processo de profundas transformações no contexto econômico de todo o continente sul-americano, ocasião em que as novas nações orientaram suas economias para a exportação de produtos tropicais, alimentos e matérias primas distintas.

Esse processo foi impulsionado por investimentos externos, sobretudo na implantação de redes de transportes e comunicações que conectaram o interior continental (parte expressiva das zonas de produção) com os portos atlânticos. Grande parte de todo esse esforço favoreceu algumas regiões em detrimento de outras e aprofundou as desigualdades regionais de acordo com o potencial econômico de cada região. De um modo ou de outro, os esforços no sentido de desenvolver a navegação interior, no caso de Mato Grosso, contribuiu para o vínculo da porção oeste brasileira aos portos exportadores platinos.

LEVERGER, no ano de 1851, defendia a navegação pela via do Prata em demanda ao Atlântico, chamando a atenção para os caminhos fluviais que vincularam Mato Grosso à Província do Pará, pelas artérias Madeira-Guaporé que, nessa ocasião, encontravam-se completamente decadentes.

O rio Paraguay, desde que começa a ser navegável em não grande distancia da Villa de Diamantino até incorporar-se com o Paraná e correr com elle para o Golfão do Prata, não tem obstáculos naturales que empeçam a navegação, senão baixios de pedra e de areia e alguns recifes que todos tem canaes transitaveis, em qualquer epoca do anno para embarcações, cuja demanda de agoa não exceda de quatro palmos. He sem duvida a melhor ou antes a unica via pela qual possamos receber os objectos que, pelo seu peso e volume, tornão se de impossivel ou custosissimo transporte por terra ou pelos rios de caxoeiras. Porem depende a liberdade desta navegação da vontade dos

Governantes e Nações estrangeiras, e por tanto está sujeita aos vaivéns da politica, e sempre serão precarias as vantagens que podemos tirar dela.³⁵

O Relatório Provincial de 1862 apresentou em detalhes um histórico dos estudos realizados por LEVERGER³⁶ a respeito das vias navegáveis de Mato Grosso, informando que quase toda a população da Província se encontrava estabelecida nos entornos do rio Paraguai, da seguinte forma: 4/5 concentrada nas imediações de Cuiabá, na bacia do Alto-Paraguai e 1/10 dessa população, nas Freguesias de Corumbá e Miranda, na bacia do Baixo-Paraguai. Esse mesmo documento descrevia também as alternativas de penetração pelo interior, pela extensa malha de rios e canais da bacia do Baixo-Paraguai, demandando aos sertões e campos do sul da Província e interligando-se a outros sistemas fluviais na região da Vacaria e nos limites das Províncias de São Paulo, Minas Gerais e Paraná.

Quasi 5 legoas abaixo do Corumbá está a boca inferior do Paraguay-mirim: adiante uma e meia legoa a foz do Formigueiro, braço do Taquari e 5 legoas mais abaixo a principal boca do mesmo Taquari / Mais de 30 legoas antes de chegar ao Paraguay, o Taquari, entrando a correr por terreno muito baixo e alagadiço, lança veredas em diversas direcções, e acaba repartindo-se em uma multidão de braços, que, subdividindo-se, formão uma intrincada rede de canaes, muitos dos quaes espalhão-se pelo pantanal; outros vão formar lagôas, e outros em fim desagoão em diversas paragens. / os únicos que são perenemente navegáveis, ao menos por canoas, são os dous acima mencionados .../ A cachoeira da Barra deve o seo nome á circumstancia de, logo acima della, desagoar no Taquari pela margem esquerda do rio Coxim, pertencente, como aquelle, à linha fluvial do trafego entre esta Provincia e a de S. Paulo. / É navegavel por canoas tão somente. / Perto de 5 legoas abaixo da boca do Taquari desagoa, pela mesma margem esquerda do Paraguay, o rio antigamente chamado Mboteteú, ... / Na actualidade é conhecido no Paiz pelo nome de Aquidauana, e ainda mais pelo de rio Miranda, que mais especialmente cabe a seo galho meridional ... sobre cuja margem direita existe a Villa de Miranda.../ Até a confluncia do dous galhos, em distancia de 23 legoas do Paraguay, é o rio navegável em todo o tempo por Vapores de pequeno calado... / Quanto ao galho do Norte, Aquidauana, era por elle que os antigos Sertanistas navegarão, vencendo algumas cachoeiras até a proximidade das cabeceiras do Anhanduhy, pelo qual descião ao rio Pardo.³⁷

³⁵ *Relatoiro do Presidente da Provincia de Mato Grosso O Capitão de Fragata Augusto Leverger Na Abertura da sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1852.*

³⁶ *Relatorio ...Herculano Ferreira Penna, 1862...*

³⁷ *Relatorio ...Herculano Ferreira Penna, 1862...*

Por fim, o detalhado Relatório enfatiza as vantagens do percurso principal da Bacia do Paraguai, sobretudo, no trecho da foz do São Lourenço até a foz do rio Apa, afirmando que os domínios do Império Brasileiro na margem direita do rio Paraguai terminavam a aproximadamente 50 quilômetros do Forte de Coimbra, na boca da Bahia Negra, porém, estendiam-se acompanhando o curso do grande rio até a foz do Apa, limite extremo entre o Brasil e o Paraguai. As posses brasileiras da margem direita do Paraguai foram, entre outras questões, um dos pontos da discórdia nas negociações de fronteira, desde o período colonial.

O percurso total da navegação fluvial entre Cuiabá e Montevideu foi calculada, no ano de 1862³⁸, em 650 *legoas* (equivalente a 3138 quilômetros) aproximadamente, exigindo imprescindível conhecimento, ao menos, do seu complexo regime de águas com inundações anuais e alagamentos das imensas planícies dos “pantanaís”.

O Paraguay desde o Escalvado, o Cuiabá, desde o Pirabim, e o S. Lourenço, na mesma altura, isto é, entre os paralelos de 16° e 17°, correm por terrenos planos, horizontaes e em parte paludosos, que se estendem para o Sul até o Fecho dos Morros, na distância de cem legoas, e tem em diversas paragens mais de 40 legoas de Leste a Oeste. /Esta immensa bacia, em certas epocas, cobre-se de agoa e torna-se em muitas partes navegavel por embarcações de conveniente calado; o que sem duvida dêo lugar a que os antigos Geographos a denominassem, aliás impropriamente, Lago de Xarayés. .../Nesta Provincia, como nas limitrophes da mesma zona, divide-se o anno em duas estações: a das agoas e a secca. / Em geral as chuvas começão em fim de Setembro ou principio de Outubro; tornão-se mais abundantes e aturadas nos mezes de Dezembro a Fevereiro, havendo com tudo um intervallo de tempo sereno, a que chamão veranico de Janeiro; e acabão em Abril. / Segue-se que as agoas do Paraguay e dos seos affluentes, na parte superior de seo curso, começão a entumecer em Novembro, attingem a sua maior altura em Janeiro e Fevereiro; e principião a baixar em Abril descem ao minimum em Agosto e Setembro. / As mesmas agoas, chegando aos pantanaes, transbordam do seu leito, e derramão-se por toda a grande bacia de que acima fallei, e só nos mezes de Maio a Julho é que a inundaçãe e a consequente cheia do Baixo Paraguay adquirem a sua maior elevaçãe, que vai progressivamente decrescendo até Dezembro. .../ É este, em geral, como disse, o

³⁸ *Relatorio ...Herculano Ferreira Penna, 1862.....*

regime do Paraguay, sujeito porem a tantas excepções quantas são as variações das circunstancias atmosfericas. ...³⁹

Por outro lado, a navegação direta a Mato Grosso proporcionou um desenvolvimento do intercâmbio de mercadorias entre os Mercados da Bacia do Prata (Fig. 9) e demais portos brasileiros da orla Atlântica. A opção de navegação a vapor trouxe uma alternativa de comercialização e transporte de passageiros, porém, provocou um problema com relação ao suprimento de lenha necessário ao funcionamento da embarcação, que era adquirida em pontos estratégicos no percurso do rio e, como consequência, provocou a derrubada das matas ciliares. Essa ação significou um processo lento, porém irreversível de alteração do ambiente natural dos rios navegáveis, agravando-se com a intensificação do fluxo fluvial de embarcações.

Nesse período, vale ressaltar que, na metade do século XIX, Buenos Aires configura-se como importante centro metropolitano no cone sul americano, eixo de uma economia agropecuária exportadora, que atendia às demandas de produtos primários do mercado mundial, ao mesmo tempo em que irradia para o interior do continente o fluxo de abastecimento de mercadorias importadas, manufaturadas e outros gêneros de primeira necessidade, como o sal, por exemplo. Dessa maneira, carne (sob a forma de charque) e couros, lã e trigo eram os principais itens de exportação de uma economia que se transformava e se especializava, organizada em grande escala e em regime de latifúndio, fomentada pela demanda externa, pela inversão de capitais europeus (ingleses e franceses), diversificando os ramos tradicionais das atividades coloniais com investimento em serviços, ferrovias, estaleiros, portos, navegação, etc. aos fatores como capitais, investimentos e produção de matérias primas e alimentos, somou-se uma corrente de imigrantes estrangeiros, em especial europeus. Desde 1840, Buenos Aires

³⁹ *Relatorio ...Herculano Ferreira Penna, 1862...*

atraiu um crescente fluxo de imigração europeia até atingir o seu auge em fins do século XIX e princípios do XX.⁴⁰

Portanto, a livre navegação fluvial nos rios platinos, incluindo o rio Paraguai, foi uma reivindicação impulsionada pela expansão do livre comércio e defendida pelas potências capitalistas de princípios do século XIX. As vias fluviais, no caso da grande Bacia do Prata, eram ideais a um trânsito mercantil de mão dupla: uma via de entrada de mercadorias e capitais europeus e norte-americanos pelo interior do continente sul-americano, e outra via de escoamento de produtos primários baratos, destinados aos mercados via Atlântico. Com isso, abriu-se à América do Sul um mercado disputado pela concorrência entre as emergentes potências capitalistas: Inglaterra, França e Estado Unidos da América (EUA).⁴¹

Um Relatório datado de 1879, enviado a Pimenta Bueno, com um quadro pormenorizado sobre a Comarca de Santa Cruz de Corumbá, informava que nos anos de 1878 e 1879 haviam chegado ao Porto local 29 navios procedentes do rio da Prata, com *...mercadorias de toda classe: ...A navegação interior da Prov.^a conta mais ou menos 25 embarcações inclusive os vapores Coxipó, D. Constança, Cunha Couto, Lanchas Rio Branco e Cambará, navegando efetivamente p.^a Cuiabá 14; p.^a S. Luis de Cáceres 2; p.^a S. José de Herculanea [Coxim] 5; para Villa de Miranda 4.*⁴²

Em 1880, a Província de Mato Grosso, tendo superado grande parte das dificuldades de recuperação do pós-guerra, passou a contar com duas linhas regulares de navegação a vapor: uma via que vinculava Cuiabá, Montevideu e Rio de Janeiro sob responsabilidade da Companhia Nacional de Navegação a Vapor, com subvenção estatal desde a criação em 1872; a segunda linha interligava o percurso de Cáceres a Assunção, passando por Corumbá. Além,

⁴⁰ CARDOSO, Ciro Flamarion. BRIGNOLI, Héctor Pérez. **História Econômica da América Latina**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

⁴¹ CERVO, Amado Luiz. BUENO, Clodoaldo. **História Política Exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.

⁴² *Extensão, População e limites da Cidade de Santa Cruz de Corumbá*. Relatório de Miguel Paes de Barros dirigido a Pimenta Bueno, em 23 de setembro de 1879. Manuscritos. Seção de Manuscritos. BN, Rio de Janeiro-RJ.

dessas duas linhas, havia navegação empreendida por particulares, em geral comerciantes e empresários com negócios nos portos regionais [de Cáceres e Corumbá], executados pelos barcos a vapor *Dona Constança* da Casa Firmo de Mattos & Cia, o *Rio Branco*, do grande proprietário de terras e comerciante coronel Antônio Joaquim Malheiros, e o *Novo Triumpho*, da Cia. União de Villa Maria.⁴³

Desde a última década do século XIX, a Empresa Nacional Lloyd Brasileiro (Imagem 4) mantinha a linha regular de *paquetes* [navios] no percurso Rio de Janeiro a Cuiabá, com passagens pelos Portos de Santos, Cananeia, Iguape, Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul, Florianópolis, Rio Grande e Montevideú. Da capital uruguaia fazia-se o transbordo de mercadorias e passageiros para navios a vapor de menor calado que, no trajeto até Cuiabá, realizavam escalas em Assunção, Conceição (ambos no Paraguai) e em Porto Murtinho e Corumbá. Até este último porto era possível o acesso de navios com, aproximadamente, 1000 toneladas de capacidade de cargas, conforme informava o *Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso*⁴⁴. A partir desse ponto, os passageiros e mercadorias destinados a outras regiões da Província de Mato Grosso navegavam em embarcações de menor calado ainda, como os navios *Coxipó*, *Nioac* e *Orvalho*, durante cinco dias, até a capital do Estado⁴⁵.

Além disso, linhas de barcos a vapor de empresas privadas, como antes, faziam o percurso fluvial pelo interior da vertente Corumbá – Cáceres – Cuiabá e Corumbá – Miranda – Aquidauana. Na linha internacional havia, também, tráfego intenso de pequenas embarcações de Companhias de Comércio, que se utilizavam de seus próprios recursos para manter a regularidade de seus negócios e investimentos, como exemplo, *Cia. Mihanovich*, de empresários argentinos, e a *Cavassa Filho e Cia.* de comerciantes de Corumbá.⁴⁶

⁴³ Relatório com que o General Barão de Maracajú, Presidente da Província de Matto Grosso, Abrio a 1ª Sessão da 23ª Legislatura da respectiva Assembléia, No dia 1º de Outubro de 1880. Cuiabá. Manuscrito.

⁴⁴ AYALA, Cardoso, SIMON, F. *Album Graphico de Matto Grosso*....

⁴⁵ AYALA, Cardoso, SIMON, F. *Album Graphico de Matto Grosso*....

⁴⁶ AYALA, Cardoso, SIMON, F. *Album Graphico de Matto Grosso*....



Imagem 4 - Cartão postal do Porto de Corumbá, ano de 1910.

Fonte: Álbum Graphico de Matto Grosso (1914).

O *Álbum Graphico* expõe de forma clara as expectativas e os interesses de fortes comerciantes dos portos mato-grossenses, em especial de Corumbá, defendia a manutenção e modernização da navegação fluvial através do Prata, sobre a qual assentava-se toda a estrutura urbano-regional e o movimento de comércio internacional do porto corumbaense. Dessa forma, reivindicavam os comerciantes, através da publicação, a regularidade da navegação fluvial do rio Paraguai, a manutenção do *status* de Corumbá como primeiro entreposto comercial de Mato Grosso, o barateamento dos fretes cobrados pelas diversas companhias, e entendiam, ainda, que a linha ferroviária até Porto Esperança deveria ser atrelada à navegação do rio Paraguai para formar um complexo de comunicações e transporte que alijasse o estratégico Porto de Corumbá, expressando, assim, a sua força política no âmbito regional.⁴⁷

O sul de Mato Grosso, no início do século XX, passou a contar com a construção e implantação da ferrovia, além de uma rede de estradas que complementavam a malha fluvial navegável, interligando dessa forma as regiões de Coxim, Aquidauana, Nioaque, Miranda,

⁴⁷ AYALA, Cardoso, SIMON, F. *Album Graphico de Matto Grosso*....

Campo Grande, Vacaria, Ponta Porã, Bela Vista e Porto Murtinho. Eram, todavia, estradas boiadeiras e carreteiras, vínculos precários para atender às necessidades de abastecimentos regulares e comunicações com os portos dos grandes rios e de outros Estados brasileiros.

Mas, ainda na primeira década do século XX, a navegação fluvial para Mato Grosso demonstrava a sua vulnerabilidade, e era afetada por quaisquer perturbações ocorridas na vida política da República Paraguiaia.

“Na Republica do Paraguay perturbou-se de novo a ordem publica travando-se infelizmente uma guerra civil ... certos chefes militares dos dois partidos em campanha, menoscabando tratados solemnes, impediram a liberdade de navegação fluvial e praticaram violências contra paquetes, portanto, também contra compatriotas nossos e vários estrangeiros que nelles viajavam em transito pacifico por aquellas aguas. O Brazil, como a Republica Argentina, mandou prontamente uma divisão naval para proteger o seu commercio e navegação.”⁴⁸

Os anos posteriores ao período de 1914 a 1918 corresponderam ao desenrolar da crise profunda, gradual e irreversível do processo de internacionalização das atividades comerciais e financeiras de Corumbá. Em 1919, os grandes comerciantes do Porto alimentavam ainda a expectativa de uma retomada de suas atividades anteriores e da supremacia de sua posição na porção sul do Estado, sem compreender as mudanças que operavam o eixo regional, voltando-se para Campo Grande numa nova articulação econômica, agora interligada à Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB).

⁴⁸ Jornal *GAZETA OFFICIAL*, Cuyabá, Anno XXII, n. ° 3.263, 16 de maio de 1911.

CAPÍTULO II

OLHAR O MATO GROSSO ATRAVÉS DA FORMA URBANA HISTÓRICA

“A História é filha de seu tempo”

(Lucien Febvre, 2001)

Objetivando uma visão sobre os principais eventos ocorridos no interior do Brasil, percorreremos um período do tempo, quando o País ainda era colônia portuguesa até por cerca de meio século, comentando os acontecimentos mais relevantes ocorridos em parte da região Centro-Oeste. Revisitaremos, por meio da iconografia, os percursos dos principais fatos documentais e remanescentes edificados do período pós-Guerra da Tríplice Aliança (1864 a 70), chegando até os primeiros anos da República (1920). Com as inquietações de um pesquisador arquiteto, buscamos suporte, num primeiro momento, do entendimento sobre a urbanização histórica, um dos principais recursos na atualidade que servem de apoio ao transcurso dessa trajetória.

Com a afirmação de Lucien Febvre: *“A História é filha de seu tempo”*⁴⁹, fomos instigados a investigar as questões que enfrentamos no presente. Essas questões talvez não fossem as mesmas do passado, ao considerar que eram outras as condições materiais e físicas também, as condições de pesquisa mudaram e avançaram bastante, visto que nossas bibliotecas e os arquivos públicos estão bem mais organizados, com os documentos disponíveis em rede digital; as bases cartográficas e documentos estão acessíveis pela internet, ou seja, as facilidades são inúmeras. Estamos vivenciando tempos melhores que os enfrentados pelos primeiros estudiosos do assunto.

⁴⁹ Lucien Febvre, apud Bernard Lepetit (2001, p. 223).

Levemos em consideração o que Rodrigo de Melo Franco de Andrade⁵⁰ propõe como novos parâmetros para a investigação científica sobre a história da arquitetura e do urbanismo no Brasil, publicado no primeiro número da revista do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN):

O Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional se empenhará no sentido de impedir que a literatura emphatica ou sentimental, peculiar a certo gênero de amadores, se insinue nestas publicações. Por este meio, não interessa divulgar páginas literárias, ainda que brilhantes. O que interessa é divulgar pesquisas seguras, estudos sérios e trabalhos honestos e bem documentados acerca do patrimônio histórico e artístico do Brasil.

Os autores Ana Fernandes e Marco Aurélio de Filgueiras Gomes (1998)⁵¹, executaram um levantamento sobre a produção científica brasileira acerca da urbanização histórica que “*naquele momento este era ainda um campo em construção*”. Ao concluir o artigo, os arquitetos historiadores⁵² trazem a afirmação:

“Uma história urbana tem, portanto, o duplo desafio de defrontar-se com as questões colocadas pelo espaço e, mais ainda, pelo tempo, articulando-as em uma rede de significações em que o espaço problematiza o tempo e o tempo problematiza o espaço”.

Conforme retrata Monteiro⁵³, podemos identificar como uma verdade ocorrida nas cidades brasileiras e em Mato Grosso, em síntese, que:

“À cidade no século XVII era uma concentração de construções delimitada por fortificações, que marcam a sua diferença em relação aos campos que a circundavam. No século XVIII, os muros foram transformados em bulevares, ou seja, caminhos para o passeio e o deleite da aristocracia que

⁵⁰ Smith, Robert Chester. Robert Smith e o Brasil: arquitetura e urbanismo / Robert Chester Smith; organização, Nestor Goulart Reis Filho. - Brasília, DF: Iphan, 2012. p.50-58

⁵¹ FERNANDES, Ana & GOMES, Marco Aurélio de Filgueiras. “A pesquisa recente em história urbana no Brasil: percursos e questões”. In: PADILHA, Nino (Org.). Cidade e urbanismo: história, teorias e práticas. Salvador: Mestrado de Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA, 1998, p. 13-28.

⁵² Idem, 1998, p.23.

⁵³ MONTEIRO, Charles. **Oficina do Historiador**, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 5, n.1, jan. /jun. 2012, pp. 101-112

ofereciam uma excelente vista dos arredores. No século XIX, a cidade ultrapassa os muros, que limitavam seu crescimento, incorporando os arredores e a área dos povoados contíguos ao seu território. A cidade aberta, então, passou a ser definida por suas funções políticas, econômicas, sociais, culturais e por sua importância populacional no contexto regional ou nacional.”

A partir do século XIX, com a industrialização, o resultado imediato foram as cidades se tornarem o foco central, um meio de compreensão da emergente organização social e política da sociedade. Esse percurso tornou-se mais profundo no século XX com um acelerado processo de urbanização ocorrido, principalmente, nos países em desenvolvimento. Emergiram-se grandes metrópoles, com transformações de antigas funções administrativas, políticas, econômicas e culturais das cidades em demandas urgentes. Diversos centros urbanos tornaram-se núcleos de redes mundiais de meios de comunicação, promoção do capital e de pessoas.

Segundo Monteiro⁵⁴ (apud ROLNIK⁵⁵),

A cidade guarda marcas de vários tempos e processos sociais no espaço urbano construído, materializando sua própria história como uma espécie de escrita no espaço. A cidade é uma realidade plural e polifônica, trama, rede de relações sociais, econômicas, políticas, culturais e simbólicas. Os diferentes sujeitos e grupos sociais se apropriam desse espaço, o experimentam e produzem representações (memórias e um imaginário) sobre ele, que visam a explicar a dinâmica própria desses grupos sociais se constituírem na cidade. Os grupos tanto constroem a cidade enquanto um tecido de relações sociais e representações, quanto são constituídos por ela.

Com o olhar voltado ao campo da história urbana e dos acontecimentos e fatos que levaram à ocupação dessa parcela territorial e manutenção dos núcleos urbanos até os nossos dias contribuíram para a compreensão dos fatos que conduziram esta pesquisa, durante a qual se tratou de observar o processo de ocupação e povoamento da Capitania de Mato Grosso. Essa busca chegou a dois pontos essenciais: o primeiro, a compreensão do processo político do Brasil colonial e do seu sistema administrativo e; em segundo, a investigação dos fatores que

⁵⁴ Idem 25. p.104.

⁵⁵ ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 1988. p.9.

influenciaram nas formações desses núcleos urbanos visando a buscar evidências da intenção de uma proposta de formação urbana por meio das práticas urbanísticas.

I. Padrões Urbanísticos Portugueses.

E para estabelecermos a leitura dessas diretrizes, nos concentramos no estudo dos elementos urbanos que compõem os núcleos urbanos originais e as regras que orientaram a forma de seus agrupamentos e de suas relações. Optamos por observar as relações da forma urbana e a relação a uma geratriz de implantação, ou seja, essa geratriz é o fator que orienta a posição dos elementos urbanos.

Denominamos geratriz de implantação a regra de posição dos elementos urbanos quanto à localização de um fator natural ou construído. Em nosso caso a forma, de implantação dos núcleos urbanos refletem a localização dos elementos urbanos relativa à posição dessa geratriz, e nas cidades em análise o fator norteador é a água, ou seja, o rio Paraguai.

Teixeira⁵⁶ reforça esse entendimento quando relata “*uma das principais características das cidades de origem portuguesa é a relação do traçado urbano com as características físicas do território em que se implanta*”, portanto, a geratriz de implantação estava associadas aos fatores físicos e ambientais dos locais definidos para construção das cidades. Não caso da cidade de Corumbá, as questões ambientais foram levadas ao extremo, situa-se no Pantanal Sul-mato-grossense e às margens do rio Paraguai, para o período de implantação (final do séc. XVIII) um grande desafio aos seus fundadores, conforme já exposto no capítulo anterior.

Associado a esse fator, a localização dos núcleos urbanos consistia, principalmente, em destinações funcionais, como: administrativas, comerciais, militares, políticas, portuárias ou outras. Dessa forma, a seleção do sítio físico para receber esse núcleo urbano, levava em

⁵⁶ TEIXEIRA, Manuel C. **A forma da cidade de origem Portuguesa**. São Paulo: Ed. Unesp, SP, 2012. p.39.

consideração outras características relacionadas à topografia, maior e melhor recepção da luz solar, melhor ventilação, facilidade e fartura no abastecimento de água, solo fértil e área militarmente defensável. Quando as interações entre os fatores eram diversas, as funções dos núcleos urbanos definiam a implantação, porém, a condição de defesa era fator relevante e poderia tomar a posição do local do sítio somado à topografia. Nesse caso Corumbá seguiu à risca o fator defensivo, foi implantada num platô elevado, e construída protegida por muralha, mesmo que essa muralha tenha sido consumida pós a Guerra da Tríplice Aliança, foram padrões de estruturação urbana originais.

Na maioria das cidades de origem portuguesa identifica-se uma característica comum quanto à implantação de um edifício institucional principal, situado a uma linha de cumeeada ou numa colina ou num ponto mais elevado. Essa prática já era utilizada desde as primeiras cidades clássicas, objetivando a formação de uma linha de defesa e controle do território.

Assim, os principais edifícios da cidade – as estruturas religiosas, políticas e militares – implantavam-se em locais dominantes, pontuando as cotas mais altas, tornando-se polos de crescimento urbano, no caso da análise edilícia das cidades em foco, estaremos retomando o assunto na sequência.

Outro padrão urbanístico das cidades de origem portuguesa e que pode ser identificado nas cidades em análise resulta da estruturação em dois níveis: a cidade alta, local de poder político, institucional, militar e religioso, e a cidade baixa, dedicada às atividades comerciais e portuárias, elementos marcantes e presentes nos dois núcleos urbanos em análise. A conexão entre esses dois níveis se dá a partir do estabelecimento de vias de acesso, geralmente paralelas e perpendiculares. As ruas perpendiculares ao rio tendiam a alcançar uma importância crescente na estrutura urbana, estabelecendo sua ligação com o interior e tornando-se a direção dominante do traçado.

Dando continuidade às análises sobre os padrões urbanísticos, vimos historicamente que,

os engenheiros militares, como responsáveis pela inserção do traçado regular, por causa da formação específica e pela própria exigência, no período, de ocupação da região de forma rápida e racional. Percebemos que, foi através dos padrões urbanísticos dos engenheiros militares, com apoio das cartografias e dos práticos, chamados de “ruadores”, que aprendiam o ofício de coordenar a implantar uma planta urbana, que se deu a transmissão da maior parte dos regulamentos utilizados para desenhar e construir os elementos urbanísticos das cidades em foco e suas similaridades no Brasil.

Essas regulações vão orientar as ações das práticas de medição e demarcação, principalmente, dos elementos urbanísticos dos núcleos urbanos. A partir do estabelecimento das medidas por palmos, vão emergir as orientações das dimensões de larguras das ruas, das faces dos quarteirões e das testadas dos lotes.

Nos tratados técnicos militares somados aos padrões urbanísticos portugueses de arreamento utilizavam-se medidas preestabelecidas que à época variavam em valor absoluto de acordo com o país de implantação. Devido ao fato de estarem relacionadas ao palmo ($\pm 0,22\text{m}$), às braças (10 palmos = 2,2 m), às varas (5 palmos = 1,1m) ⁵⁷. Já as Cartas Régias orientavam em pés (pé português = 0,33m).⁵⁸

Com a aproximação no estabelecido um intervalo de medidas proporcionais relacionava-se ao palmo (0,22m.), ou seja, uma medida pode ser transferida por um palmo (22 cm), 10 palmos (2,2m) ou 100 palmos (22m), se essas medidas forem divididas ao meio ou somadas uma inteira e uma metade, pode-se obter um padrão de dimensões usuais contidas nas práticas urbanísticas. Como exemplo, 15 palmos equivaleriam a 3,3m, 30 palmos a 6,6m e 60 palmos a 13,2m. Reforçado esse entendimento, segundo Teixeira⁵⁹,

⁵⁷ FORTES, 2009. Op. cit., p.8.

⁵⁸ Pé português: medida equivalente a um palmo craveiro e meio (0,33m). (HOUAISS, 2001. Op. cit.).

⁵⁹ TEIXEIRA, Manuel C. 2012. p. 90.

“ainda em meados do séc. XIX, encontramos no Porto exemplos de novos loteamentos urbanos feitos com base nessas medidas. [...] A Carta Régia de 1498 relativa a zona da Ribeira de Lisboa, [...] Em 1499, no Regimento dos Carpinteiros, Pedreiros e Aprendizes, eram indicadas as medidas, [...] as vigas maiores tinham as dimensões de 24 palmos (aprox.. 5,3 m) e de 30 palmos (6,6 metros) o que correspondia à medida habitual dos lotes urbanos das cidades portuguesas”.

Nas vilas e cidades construídas no Brasil identificamos muitos desses padrões urbanísticos portugueses, mesmo que estejamos analisando um período tardio, final do século XIX, vimos a gênese dos padrões sendo aplicados, compreenderemos na sequência por meio das configurações urbanas das cidades de Corumbá e Ladário, o que concretamente podemos atribuir as características descritas até o momento.

II. O Centro-Oeste do Brasil e a Forma Urbana: Os Traçados Urbanos, entre o Século XIX e Início do Século XX.

Segundo Santos (1996), o processo de urbanização no Brasil, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, apresentou-se, em termos numéricos, pequenas alterações no quadro geral do seu crescimento. Em 1872, a população total era de 10.112.061 habitantes, e apenas 6,8% estavam nas cidades; em 1920, a população total era de 27.500.000, e a população urbana passou para 10,7%.

A política urbanizadora da “Coroa portuguesa” entre os séculos XVIII e, ao longo do século XIX, quando as cidades se encontravam consolidadas, falando especificamente do Centro-Oeste do Brasil, pode-se dizer que foi decorrente do somatório das ações dos engenheiros militares, das legislações e características próprias de ocupação de cada lugar, os quais nos conduzem, na maior parte, por uma implantação mais regular do que aquelas do início da colonização e se reflete nos traçados de suas cidades.

As referências à adoção do traçado regular, das Cartas Régias e das práticas urbanísticas são subsídios para compreender as mudanças de implantação da cidade de traçado orgânico, considerada “sem planejamento”, para a cidade planejada.

Segundo os novos estudos sobre a prática do traçado regular das cidades portuguesas, Teixeira (2012), Gomes (2007), Flexor (2004) e Brenna (1997), questionam e sugerem a substituição da corrente que atribui o não planejamento na construção das cidades coloniais portuguesas em comparação às cidades de colonização espanhola pela de inclusão do traçado regular a partir do século XVIII na cidade colonial portuguesa. Conforme ressaltam Teixeira (2012) e Gomes (2007), embora as cidades medievais portuguesas tivessem registros de utilização do traçado regular nos séculos XVI e XVII, existem evidências dessa prática a partir do século XVIII com aplicações tanto em Portugal quanto no Brasil e nas demais colônias.

Nesse sentido, os vários traçados regulares implantados, principalmente, aqueles executados nos períodos do final dos três últimos séculos nas colônias portuguesas, devem ser entendidos e compreendidos no período que foram delineados, demonstrando as orientações que estavam sendo exigidas por ordem cultural, política, administrativa ou econômica de cada época. Através deles, identificam-se as alterações no sentido dos princípios norteadores da arquitetura e do urbanismo. Segundo Teixeira (2012), muito embora a cidade regular fosse uma recorrência ao longo dos séculos XVI e XVII, uma nova concepção de cidade e de urbanismo estavam surgindo no século XVIII.

Flexor informa que a prática do plano ortogonal vinha sendo aplicada desde a década de 1740 no período de D. João V (1706-1750), mas foi a partir do período pombalino, que houve “uma consciência comum que foi colocada em efetiva prática no reinado de D. José I” (1750-1777)⁶⁰. Relembrando o período pombalino quando se instauraram novas formas de

⁶⁰ FLEXOR, Maria Helena Ochi. **A rede urbana brasileira setecentista: a afirmação da vila regular**. In: TEIXEIRA, Manuel C. (Coord.). *A construção da cidade brasileira*. Lisboa: Livros Horizonte, 2004. (p.219).

planejar as cidades, embasadas nas orientações clássicas vitruvianas que, estavam sendo discutidas desde o período Renascentista. A proposta de Pombal, além de possuir um caráter absolutista na imposição das decisões à população, treinou agentes vinculados à Coroa para contribuírem na divulgação das ideias da administração, de maneira a implantar novas vilas no continente latino-americano.

Com relação à cidade colonial latino-americana, destacamos a preocupação com a regularidade do traçado, conforme as evidências cartográficas históricas, o que pode ser comprovado por meio de um dos casos, que é a cidade de Corumbá, no estado de Mato Grosso do Sul (atual). Apesar de nascer cercada por muralhas em fins do século XIX, consiste de uma instalação com traçado regular, o que Brenna⁶¹ reforça em sua teoria: “concernentes às novas instalações em plano regular” como as cidades militares de fronteira, “cujos dados de suas origens estão nos arquivos históricos ainda inexplorados”. Uma constatação verídica.

⁶¹ BRENNNA, Giovanna Rosso del. **De la régularité relative: deux villes coloniales au Brésil du XVIe au XVIIIe siècle**. In: MALVERTI, Xavier; PINON, Pierre. **La ville régulière: modèles et tracés**. Paris: Picard Éditeur, p. 100, 1997.



Figura 10 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865.

Fonte: Arruda, 2009. Disponível em: <http://datasefatoshistoricos.blogspot.com/search?q=9+de+dezembro&updated-max=2011-02-5T11:51:00-08:00&max-results=20&start=7&by-date=false>

Outro aspecto a ser considerado a respeito da utilização dos traçados regulares no Brasil no século XVIII, segundo Flexor, deve-se a dois fatores: o primeiro refere-se às recomendações das Cartas Régias, nas quais, o “planejamento era mais escrito do que desenhado e as normas eram gerais para serem adaptadas a cada situação”, e o segundo foram as ações dos engenheiros militares, que, “não mudaram sua estrutura urbana apenas tornaram nas mais sofisticadas”.⁶²

Portanto, a Coroa portuguesa, no desenvolvimento do processo administrativo da estruturação urbana nas novas vilas e cidades, no século XVIII e decorrer do século XIX, partiu de duas frentes, ou seja, de um lado, a aplicação das legislações “urbanísticas” e, de outro, a ação dos engenheiros militares pela experiência em arquitetura militar.

⁶² Ibid. p. 203-240.

Uma ação relevante no processo de ocupação e consolidação do território luso-brasileiro foi a militarização, intensificada a partir do século XVIII, pela política de expansão das fronteiras da Coroa portuguesa na Colônia brasileira, e implementados nos governos dos reis de Portugal, D. João V e D. José I, através de seus primeiros ministros, respectivamente, Alexandre de Gusmão e Sebastião José de Carvalho e Melo (marquês de Pombal). Conforme Santos: “a política urbana pombalina teve repercussões muito fortes não só na reconstrução ‘da baixa’ de Lisboa, como também nas novas cidades do século XVIII, no Brasil”⁶³.

Praticamente em toda a faixa oeste da colônia luso-brasileira, ocorreram, a partir do século XVIII, disputas pelo território entre as Coroas Ibéricas, resultando, em muitos episódios, na perda de faixa territorial para os castelhanos. Um dos fortes fatores que repercutiram no processo de urbanização foi a disputa pela posse do território entre as duas Coroas, entremeado de invasões e recuos, fator que provocou forte reação militar na região.

Delson traz que “as escolas militares portuguesas se apoiavam em textos de tratadistas clássicos, como Tratados de Arquitetura e de Fortificações, para ensinar o ofício a seus alunos.”⁶⁴ Oliveira também informa que “esses textos foram estudados e utilizados, no Brasil, na formação dos docentes e alunos das aulas militares do século XVIII.” Ainda segundo Oliveira, “dentre esses textos estão dois importantes tratados portugueses, o de Luís Serrão Pimentel, - *Methodo lusitânico de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares (1680) e O engenheiro português (1728)*, de autoria de Manoel de Azevedo Fortes, ambos engenheiros militares do Reino de Portugal”⁶⁵.

Baseada nesse fator da militarização, a Região Centro-Oeste brasileira carregou consigo as ações dos engenheiros militares na implantação das vilas na área, embasados na formação

⁶³ SANTOS, Antônio César de Almeida. **Para viverem juntos em povoações bem estabelecidas: um estudo sobre a política urbanística pombalina**. 1999, p. 2.

⁶⁴ DELSON, Roberta Marx. **Novas vilas para o Brasil-Colônia**. Planejamento espacial e social no século XVIII. Brasília, Ed. Alva-Ciord. 1997, p. 42

⁶⁵ OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **As fortificações portuguesas de Salvador quando cabeça do Brasil**. Salvador: Fundação Gregório de Mattos, 2004.

prática e intelectual, principalmente dos comandantes, em tratados de fortificações de engenheiros militares. Muitos povoados foram formados a partir dos acampamentos militares ou próximos a eles. Por este motivo, é importante considerar a relevante participação dos engenheiros militares na expressiva defesa e a ocupação da região em sua produção cartográfica histórica, as quais especializaram o desenho urbano dessas localidades.

Os engenheiros militares foram responsáveis pela inserção do traçado regular nas cidades brasileiras a partir do século XVIII e em algumas localidades até o século XIX, e, principalmente, nas regiões fronteiriças por necessidade de defesa do território a favor da Coroa portuguesa, especialmente, pela praticidade em ocupar a região rapidamente de forma racional. Por outro lado, foi através das práticas urbanísticas exercidas pelos engenheiros militares em suas cartografias e pelos práticos, chamados de “*arruadores*” ou “*ruadores*”, segundo afirma Oliveira, que “aprendiam o ofício de cordear uma planta urbana, que se deu a transmissão da maior parte dos regramentos utilizados para desenhar os elementos urbanos das cidades analisadas e suas congêneres no Brasil”.

Na Região Centro-Oeste no período da militarização, foram implantadas as seguintes fortificações, seguindo os modelos estabelecidos pelos tratados mencionados como o *Forte de Coimbra* (1775 e 1797), *Plano da Praça de Nossa Senhora dos Prazeres do Rio Yguatemi* (1774), a *Povoação de Albuquerque* (1777) e a *Vila de Corumbá* (1864). Todas as vilas foram implantadas, na faixa de fronteira com a “Coroa espanhola”, seguindo as recomendações de traçado urbano fortificado e com trama regular, conforme as orientações dos comandantes responsáveis.



Figura 11 - Planta do Novo Forte de Coimbra, extremo à esquerda da paliçada em madeira do ano de 1775 e à direita da Muralla da Fortificação erigida em 1797.

Fonte: Original manuscrito do Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

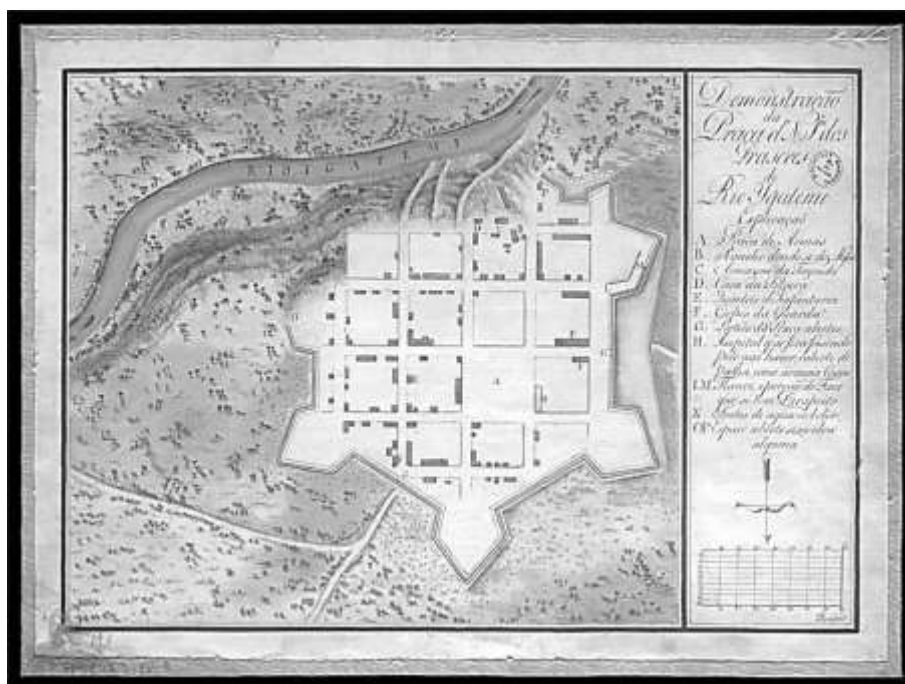


Figura 12 - Plano da Praça de Nossa Senhora dos Prazeres do Rio Yguatemi, ano de 1774.
Fonte: José Custódio de Sá e Faria. Publicada pelo Projeto Fortalezas Multimídia (Jaime José S. Silva)

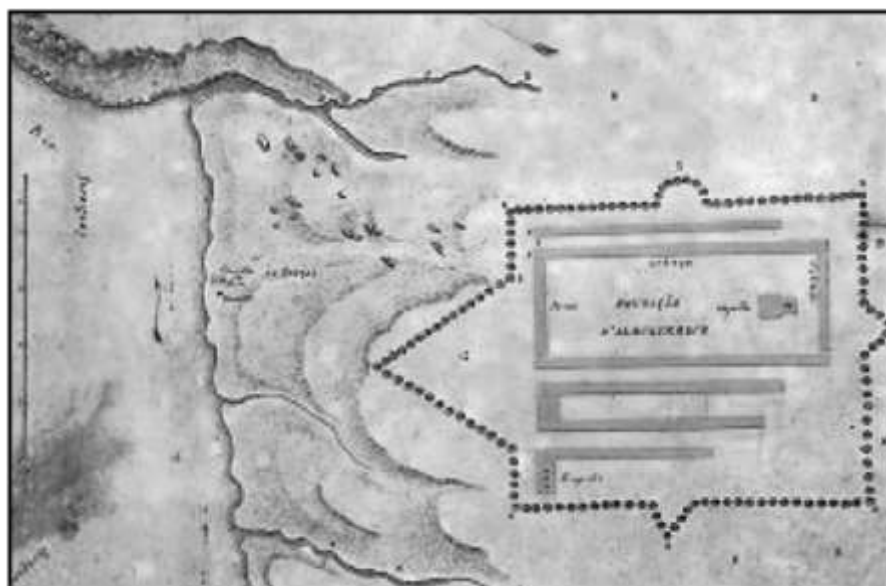


Figura 13 - Plano da Povoação de Albuquerque, ano de 1777.

Fonte: <http://www.sudoestsp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-mato-grosso-sul/677/> - Acesso em: 30/10/2018 - 12h20.

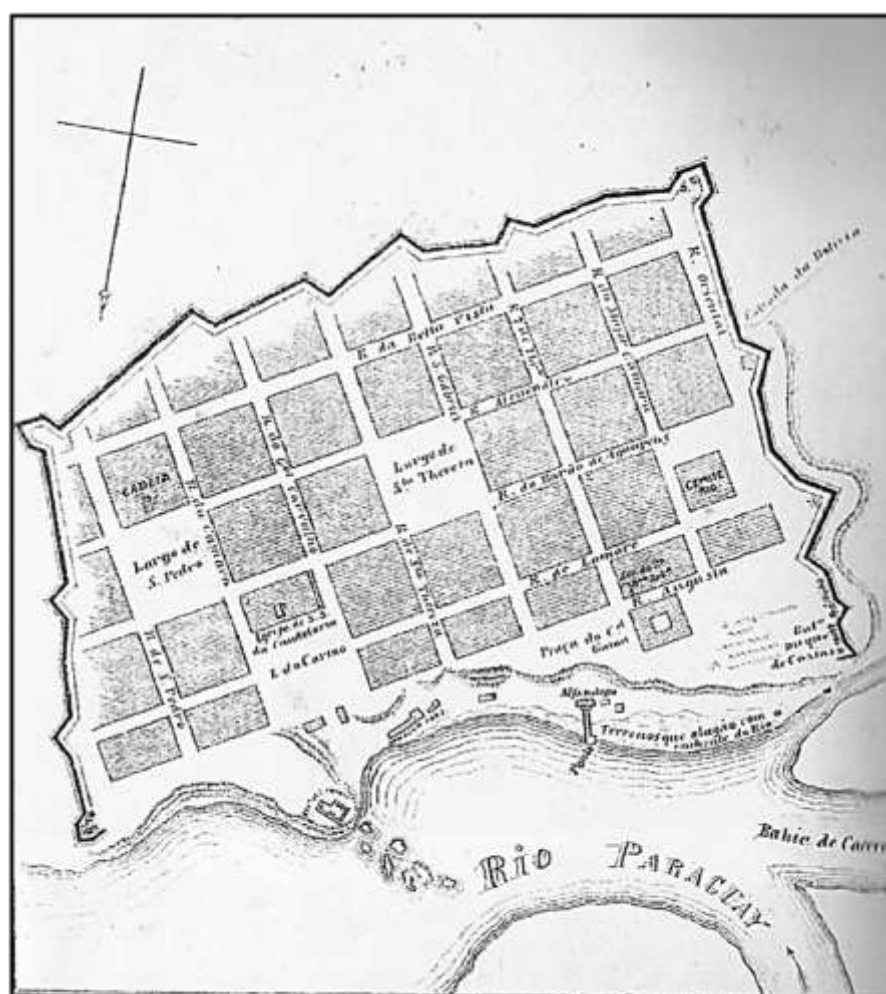


Figura 14 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865. **Fonte:** Arruda, 2009.

A Hierarquia Viária – A Rua Direita

As práticas urbanísticas expostas explicam de imediato algumas das maneiras de desenhar um traçado urbano, isto é, percebe-se a conformação das características dos traçados produzidos no decorrer do século XVIII e com continuidade no século XIX. Foram aspectos determinados como regras de implantação de uma cidade e são reflexos do período em que foram implantados.

Numa visão mais ampla, conforme defende Oliveira

as práticas urbanísticas dizem respeito às relações da estrutura interna do espaço que provocam determinadas hierarquias, sejam entre os elementos urbanos ou entre as formas de cada elemento e suas posições em relação à uma geratriz que origina a forma do traçado.⁶⁶

Outro aspecto relevante, no processo de urbanização é aquele aplicado na maioria das vilas implantadas na Região Centro-Oeste, precisamente, os arraiais goianos, obedecendo às características mencionadas por Boltshauser, conforme segue:

Uma das práticas urbanísticas é a da hierarquia de vias em ruas e travessas. No caso do Brasil, cuja urbanização iniciou no litoral ou nas margens de rios, os traçados dos povoados foram formados por algumas ruas que seguiam ao longo das margens desses cursos d'água e outras em direção ao interior. Esses traçados formavam-se a partir de uma rua longitudinal, na qual se iniciavam outras transversais, muito curtas, e sempre em intervalos irregulares.⁶⁷

Associado à prática urbanística antes descrita, outra ainda mais recorrente, como herança da cidade portuguesa medieval, está presente tanto no traçado urbano da cidade portuguesa, como também em diversas cidades brasileiras, é a conhecida por “Rua Direita” (Imagens 9 e 10), tão bem definida por Marx (1980). As “Ruas Direitas” costumavam ser a rua principal de uma povoação onde se distribuía os principais equipamentos urbanos. Pode-se

⁶⁶ OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de. **O Portal Meridional do Brasil: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas no período colonial (1737 a 1822)**. 2012. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

⁶⁷ BOLTSHAUSER, João. **Noções de evolução urbana nas Américas**. Belo Horizonte: Ed. Escola de Arquitetura/UFMG, 1959.

presumir que fosse a rua longitudinal citada na primeira prática urbanística e que, muitas vezes, provinha de um caminho principal, como é o caso de Vila Boa de Goiás, Cuiabá, Cáceres e Poconé, que foi definida por Sylvio de Vasconcellos (1979), como “estrada tronco”.

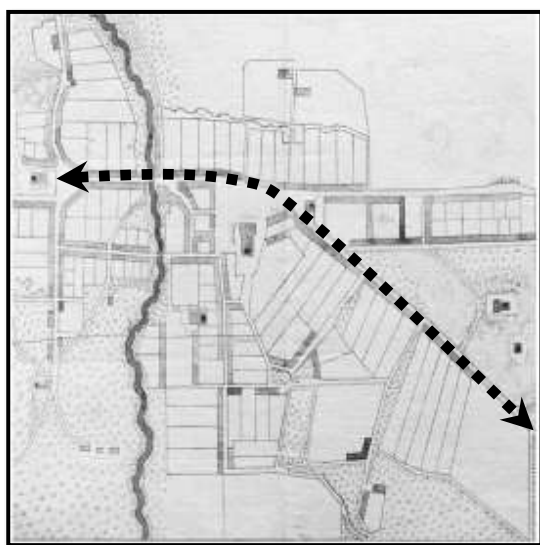


Figura 15 - Plano da cidade de Vila Boa de Goiás, ano 1790.

Destaque para a linha tracejada destacando a Rua Direita.

Fonte: Acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.



Figura 16 - Plano da cidade de Cuiabá, ano 1771-80. Destaque para a Rua Direita.

Fonte: Original manuscrito de propriedade da família Albuquerque, pertencente ao acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.

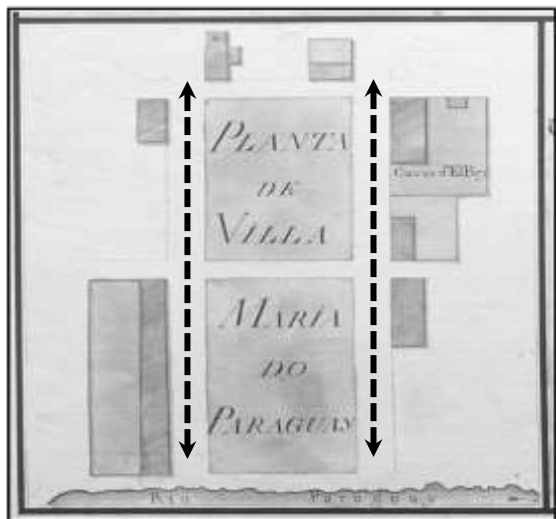


Figura 17 - Plano de Villa Maria do Paraguay, atual cidade de Cáceres, ano de 1784. Destaque para a Rua Direita.

Fonte: Detalhe de um original manuscrito pertencente à família Albuquerque, que integra o acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.



Figura 18 - Plano do Arraial de São Pedro D'el Rey, atual cidade de Poconé/MT, ano de 1781. Destaque para a Rua Direita. **Fonte:** Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

As vilas e cidades com traçados urbanos implantados no período colonial “*tardio*” no Brasil, correspondente ao século XVIII e início do século XIX, apontam características mais do colonial inicial ou mais regularizadoras, dependendo da cidade observada, conforme o recorte estabelecido da região que abrange o Centro-Oeste brasileiro.

Destacamos que os traçados urbanos das cidades analisadas, originadas como arraiais no século XVIII e elevadas a vilas e cidades no século XIX, foram comparados entre si, através de categorias de análise que levassem à compreensão da transformação de traçado irregular para o regular, fosse ela, por práticas urbanísticas ou de legislações pertinentes.

Observamos que as permanências apontam para tipos de traçados urbanos com ruas, quarteirões e lotes que continuam a ser reproduzidos da mesma maneira que as práticas urbanísticas do período colonial inicial, mantendo o mesmo tecido urbano planejado.

Verificamos que os planos das cidades fronteiriças, como Corumbá (Fig. 14, pg. 62), Albuquerque (Fig. 13, pg. 62) e Cáceres (Fig. 17, pg. 64), apontam para um traçado regular, em que aparece nitidamente a hierarquia de vias em ruas e travessas, na maior parte, com ruas paralelas à água (geratriz), assim como a face maior dos quarteirões e grande parte das testadas dos lotes. Há predominância do quarteirão retangular alongado no qual os lotes se distribuem, na sua maioria, perpendiculares às suas faces mais alongadas, sugerido nesta pesquisa. Os lotes seguem o padrão estreito e comprido com testadas pequenas e médias.

Nos centros oriundos do traçado irregular, os quais seguiam as práticas urbanísticas coloniais iniciais, acomodados sobre as fontes de abastecimento de água e recursos comerciais, está mantida a hierarquização em ruas e travessas, inclusive, com as denominações de Rua Direita, conforme o plano pombalino, comprovado nas cidades de Vila Boa de Goiás, Poconé e Cuiabá.

As Praças

As praças no Brasil Colonial, constituíam o centro de reuniões da vida urbana, onde se realizavam as cerimônias cívicas e toda festividade religiosa ou recreativa, servindo ainda aos mercados e feiras. Em seu entorno imediato, eram implantados os edifícios principais, que enriqueciam a cidade, como: a Igreja, a Casa de Câmara e Cadeia, a Casa dos Governadores.

Segundo Guimaraes⁶⁸: no que diz respeito à forma, as praças nem sempre eram regulares, mesmo quando relativamente quadrangulares, como o “Terreiro de Jesus”, na cidade de Salvador, entre outros exemplos.

No caso das cidades em análise, verificamos que essa perspectiva da regularidade é seguida à risca nas cidades de Corumbá e Cáceres; já, em Cuiabá e Vila Boa de Goiás, as praças estão dispostas de forma irregular, uma configuração com melhor identificação com a um largo triangular.

No caso específico de Corumbá, vimos a identificação de três praças, e em duas, a conexão com a Igreja. Na principal, próximo à Ladeira associada à Igreja temos a Cadeia e noutra o Colégio Salesiano, uma particularidade local.

⁶⁸ GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configurações urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização**. São Paulo: Prolivros, 2004.



Figura 19 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865, com destaque da localização das três praças. **Fonte:** Arruda, 2009. **Edição:** Giovane Chaparro.

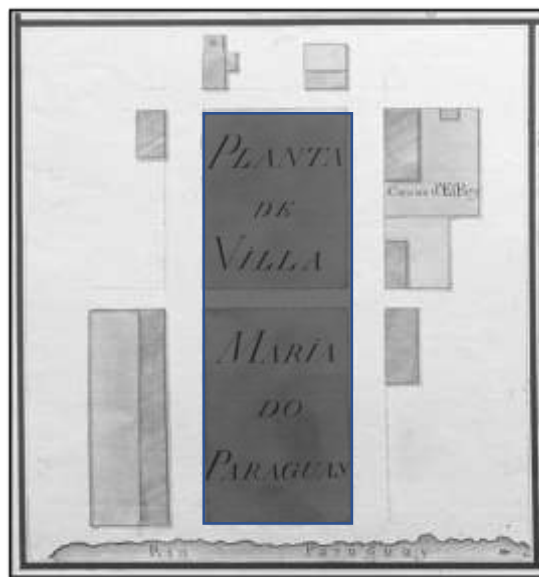


Figura 20 - Plano de Villa Maria do Paraguay, atual cidade de Cáceres, ano de 1784. Destaque para a Praça. **Fonte:** Detalhe de um original manuscrito pertencente à família Albuquerque, que integra o acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal. **Edição:** Giovane Chaparro.

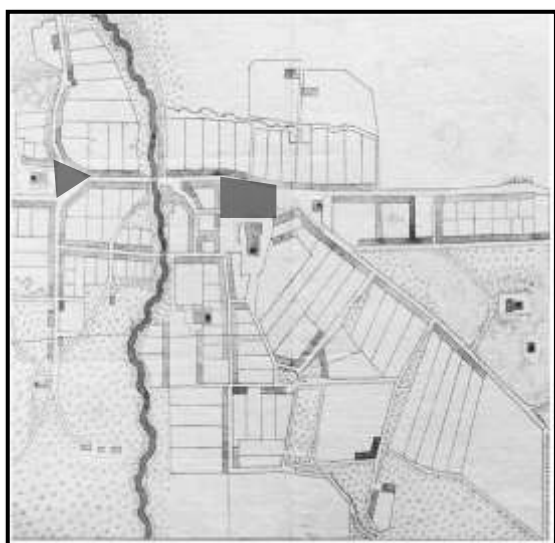


Figura 21 - Plano da cidade de Vila Boa de Goiás, ano 1790. Destaque para hachura destacando as Praças. **Fonte:** Acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal



Figura 22 - Plano da cidade de Cuiabá, ano 1771-80. Destaque para a Praça. **Fonte:** Original manuscrito de propriedade da família Albuquerque, pertencente ao acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.

Nessa breve análise do conjunto de práticas urbanísticas apresentadas, verifica-se se o sistema de hierarquia está dentro de um tipo ou não e se os períodos de formação das cidades têm um tipo diferenciado, a partir da implantação dos arraiais no século XVIII, que foram consolidados como vilas e cidades do decorrer do século XIX. Desse modo, podemos atribuir

valores e identificar diferenciações entre os traçados encontrados, e que originaram muitos dos centros urbanos atuais.

Concluimos, segundo uma prévia das análises, que as práticas urbanísticas da origem das cidades no Centro-Oeste do Brasil envolvem as duas principais vertentes de traçado urbano: a do colonial e a do traçado regular. Ressaltam-se, assim, duas fases associadas à fase pombalina e à ação dos engenheiros militares formados pelos conceitos de cidades regulares.

III. A Cidade de Corumbá em Diferentes Períodos: do Entreposto Militar ao Porto Fluvial

Buscando a continuidade na caracterização do processo da formação urbana da cidade de Corumbá, tomamos como pensamento central o que nos coloca Lefebvre⁶⁹ sobre o direito à cidade. Seguindo essa visão, o núcleo urbano é tido como uma obra e um produto da sociedade, conforme está consolidado no decorrer dos períodos caracterizados, neste trabalho, por funções econômicas e político-administrativas, e que, no entanto, foram firmados por formas e processos consolidados por práticas socioespaciais comprovadas no cotidiano. Dessa maneira, os períodos que constituíram, Corumbá, conectada ao rio Paraguai, contribuem para a pesquisa como um fértil objeto de estudo do espaço urbano e a urbanização histórica. Contudo, os estudos trazem as periodizações para então revelar as peculiaridades expressas por produtos edilícios implantados em locais estratégicos nos núcleos urbanos que configuram o processo de (re) urbanização da região sul de Mato Grosso no período em foco.

Diante disso, corroboramos com Lefebvre⁷⁰ quando nos fala que o direito à cidade se manifesta como forma superior das práticas sociais:

⁶⁹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 4.ed. São Paulo: Centauro, 2006 [1968]. 145p.

⁷⁰ Idem 68.

[...] não à cidade arcaica, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses locais.

Com isso, ao apresentarmos essa caracterização da cidade de Corumbá e suas conexões de trocas, usos, costumes e consumo em diferentes temporalidades e ciclos econômicos, visualizamos a cidade como uma obra e produto,

A cidade é uma produção e reprodução de seres humanos e por seres humanos. Possui, portanto, uma história, sendo obra de grupos de pessoas e homens determinados que realizam a cidade em condições históricas determinadas “a obra o valor de uso e o produto o valor de troca”.⁷¹

Nessa lógica, procuramos representar os períodos em que a cidade passou por diversas mudanças sociais, econômicas e estruturais. Temos a cidade de defesa e apoio militar (1865); a cidade como entreposto comercial (1870/1890); a fase industrial da cidade portuária (1891/1914); a decadência da navegação fluvial e a chegada da Ferrovia Noroeste do Brasil (1914/1920), seguindo a visão da formação socioespacial da cidade, marcada por ciclos de ascensão e declínio econômicos com análise específica sobre a articulação das atividades de comércio fluvial (portuário).

Podemos afirmar que todos esses ciclos têm em comum é a ideia de mobilidade, movimento, fluxos, conexões, e entre todos, um aspecto destaca-se, o da promoção da diversidade populacional originária de diferentes locais, migrantes e imigrantes. Como aliado ao fluxo populacional, obteve-se o desempenho econômico, produzindo e fomentando a reestruturação urbana, nosso objeto de pesquisa. Nesse sentido, emergem, de um lado, investimentos governamentais em infraestrutura, comunicação e, de outro, o fomento ao desenvolvimento comercial de caráter e dinâmica intercontinental, diferenciada das relações de interiorização que se mantinha até o início da primeira República.

⁷¹ SANCHES, Jussara Romero. **O direito à cidade**. Revista do Direito Público, Londrina, v. 12, n. 1, p.318-321, abr. 2017. DOI: 10.5433/24122-107817-1X.2017v17n1p318. ISSN: 1980-511X.

Nesse panorama, podemos perceber o desenvolvimento econômico da cidade de Corumbá pela configuração urbana e por meio do estudo da paisagem. Essa paisagem consequente, somada às análises espaciais resultantes, contribuiu para a compreensão da formação socioespacial, ressaltando períodos de riqueza e outros de escassez de recursos e que culminam com a atual situação das áreas históricas das antigas cidades portuárias.

Com isso, a documentação histórica urbana é uma excelente ferramenta para as pesquisas científicas para esclarecer o processo de produção espacial que, por consequência, desvenda, pelo desenho urbano, as formas e os conteúdos de produção humana, os quais contribuíram para as diferentes conexões e espacialidades ao longo do tempo. Como reforço a essa afirmativa, ressaltamos que a análise das cartografias urbanísticas apresenta possibilidades de leituras, incentivando a investigação e o contato com novos acervos e melhoramentos na apresentação de dados relevantes à compreensão da ocupação do território.

Cartografar foi um dos instrumentos de afirmação do poder na América Lusa; antecipar no papel a demarcação utilizando de elementos simbólicos e da toponímia como sustentáculos aos discursos do território ocupado – mesmo quando a ocupação in loco se mostrava difícil e aguerrida – se revelou a estratégia condutora da política absolutista.⁷²

Primeiro Período: a Cidade de Defesa e Apoio Militar

A **Figura 23** representa a configuração da cidade fortificada, Corumbá (1865), e é um dos únicos registros cartográficos do período que antecede a Guerra da Tríplice Aliança (1864/1870) onde observamos o desenho do traçado regular com os quarteirões definidos, um grande avanço na ocupação local, tomando como marco inicial, a análise da primeiro Plano do Povoado de Albuquerque (1778), como o registro primeiro da urbanização local.

⁷² VIEIRA JR. Wilson Carlos. *Cartografia da capitania de Goyaz no século XVIII: intenção e representação*. Brasília: 2015.

Um dos fatos importantes nesse período segundo Corrêa⁷³, “*com a abertura da navegação do rio Paraguai em 1856, instalou-se em Corumbá, na região portuária, a Mesa de Rendas*”. Em 1859, o presidente da província Joaquim Delamare autorizou a execução de um plano urbanístico para a cidade em função da perspectiva de crescimento vindouro. Essa planta urbana previa a demarcação de vias, praças e edifícios públicos.

Com base na cartografia histórica (Fig. 23), podemos destacar os vários elementos edilícios e de configuração urbana planejados a partir desse período, reforçando o papel de Corumbá, como porto estratégico na província, movimentando a saída de produtos locais e entrada de mercadorias estrangeiras, o que atraía conseqüentemente uma população de migrantes e imigrantes, aventureiros e comerciantes que impulsionaram o desenvolvimento da cidade e região.

Analisando, a seguir, o mapeamento, destacamos os importantes fatores que geraram o fortalecimento da periodização em epígrafe, vejamos:

I. A Muralha – o perímetro urbano é cercado por uma muralha com paredes irregulares em suas inclinações em planta, porém, seguindo formato que lembra um quadrilátero, demarcado por quatro baluartes, os quais iniciam e finalizam sua configuração tendo as margens do Rio Paraguai como complemento ao fechamento do circuito;

II. O Traçado Urbano – trata-se de um traçado regular, imerso no perímetro da muralha e interrompido por esse elemento. Não há informações com relação à densidade construtiva, porém, existem delimitações das principais construções;

III. As Edificações – identificamos claramente a existência das principais construções características da personalidade portuguesa na urbanização local, como a Igreja, dedicada à Nossa Senhora da Candelária, a Cadeia, a Alfândega, Galpões Comerciais no Porto de Corumbá

⁷³ CORRÊA, Valmir B. **Corumbá: terra de lutas e sonhos**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006. p. 12

e o Cemitério. Segundo Corrêa⁷⁴, o presidente da província, brigadeiro Albino de Carvalho, em agosto de 1865⁷⁵, havia autorizado a construção de “barracões provisórios na praia de Corumbá” com o objetivo de armazenar as mercadorias, já que o galpão da Alfândega não comportava a quantidade necessária. Contrariando a autoridade da província, os comerciantes acabaram construindo galpões em alvenaria na encosta de caráter permanente, conforme pode ser averiguado no mapa.

IV. As Praças – destacamos três largos que formam uma triangulação no traçado urbano e todos dedicados a um santo, da esquerda para direita, temos o Largo de São Pedro (em frente à Cadeia), o Largo de Santa Thereza e, por último, o Largo do Carmo, este situado em frente da Igreja.

V. O Porto de Corumbá – elemento urbano ativo comercialmente no período. O Porto não possui um traçado definido. Vimos uma delimitação conectada aos galpões comerciais existentes, porém, nenhuma via ou rua desenhada. Sua implantação possui ligação próxima à Alfândega e seu ancoradouro, edificações implantadas, conforme as curvas do Rio Paraguai e dentro do perímetro da Muralha.

Contrariando a perspectiva anterior, essa situação resultou num processo de divergências entre os comerciantes locais e a política de defesa da fronteira, um dos fatores que motivaram os conflitos com a nação paraguaia. No período de 1864 a 1870, a Vila de Corumbá foi alvo dos conflitos armados e sangrentos da Guerra da Tríplice Aliança, conforme já exposto no Cap. I. Ao final do levante, a cidade foi retomada em junho de 1870 e, nos anos seguintes, passa por um processo lento de reconstrução.

⁷⁴ Idem 72, p.13.

⁷⁵ *Relatório apresentado ao Il.mo e Ex.mo Sr. Chefe de Esquadra Augusto Leverger vice presidente da Província de Mato Grosso pelo brigadeiro Alexandre Manoel Albino de Carvalho ao entregar a administração da mesma Província em agosto de 1865 contendo a synopsis da história da invasão paraguaya na mesma Província.* Rio de Janeiro: Tip. do Comércio, de Pereira Braga, 1866. Pp. 95-96. Apud. Corrêa, Valmir B. p.13.



Figura 23 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865. **Fonte:** Arruda, 2009. Disponível em: <http://datasefatoshistoricos.blogspot.com/search?q=9+de+dezembro&updated-max=2011-02-5T11:51:00-08:00&max-results=20&start=7&by-date=false>. **Edição:** Giovane Chaparro

Segundo Período: a Cidade como Entrepasto Comercial

Finda a guerra, inicia-se uma nova etapa, lenta e difícil, do desafio de construir e reconstruir a fronteira oeste do Brasil. Como resultado dos conflitos, um território devastado, fazendas e núcleos populacionais destruídos, terras cultiváveis queimadas e abandonadas, rebanhos dispersos e arredios. Esse foi o cenário encontrado pelos administradores da província, pelos civis, militares e povoações libertas com o fim da guerra ao retornarem às suas vilas.

Apesar de a guerra ter deixado um rastro de violência, devastação e destruição como lição ao governo imperial, marcou a necessidade ostensiva de instituições governamentais e agências do Estado na fronteira, bem como, de uma ação política consistente na distante região de Mato Grosso. Com esse entendimento, o governo imperial lançou medidas de favorecimento ao repovoamento e crescimento econômico na região alavancando um novo momento histórico na região de fronteira.

Conforme Corrêa⁷⁶, um dos movimentos atribuídos como consequências da guerra e que foi uma tentativa de contribuir com o impulsionamento da reocupação da região está registrado no jornal *O Iniciador*, com a seguinte publicação,

“...a Tesouraria Estadual contendo 72 nomes, ou seus herdeiros, para receberem apólices da dívida do Paraguai pelos prejuízos causados pela guerra. Entre os nomes estavam Vicente Solari (proprietário de um dos galpões do porto), Manoel Cavassa & Filhos, Selasco & Irmãos.”⁷⁷

Apesar de vários esforços nesse sentido, a região sul de Mato Grosso, sofreu prejuízos econômicos e políticos, desarticulando-se no processo histórico de desenvolvimento socioeconômico e populacional comparado ao avanço ocorrido na região norte do Estado.

Após 1871, com o restabelecimento da administração do Município de Corumbá, por lei provincial, com a internacionalização das águas do rio Paraguai e recomeço efetivo da comercialização pela via fluvial sem tropeços, a cidade inicia um novo ciclo – o de Entrepasto Comercial.

Organizada a situação político-partidária na região, vimos o fortalecimento da configuração de defesa da fronteira na região, com a implantação nesse ano de 1871, da construção do Arsenal de Marinha, na localização da cidade de Ladário. (Fig. 24)

⁷⁶ Idem 72. p. 40.

⁷⁷ *O Iniciador*, Jornal. Corumbá. 17out1880.

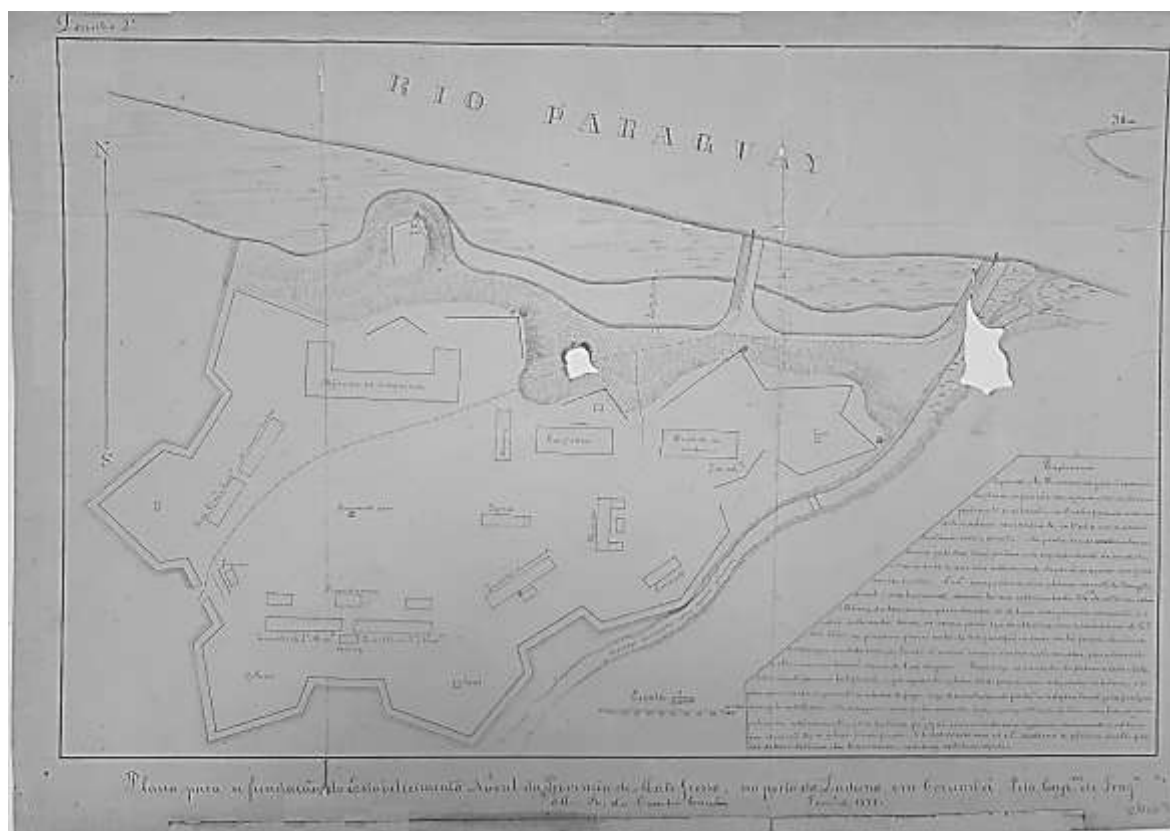


Figura 24 - Plano para a fundação de um estabelecimento naval da Província de Mato Grosso no Porto de Ladário em Corumbá. **Data:** fevereiro de 1871. **Fonte:** Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá.



Imagem 5 – Ladário. Ponte de desembarque para lanchas, ano de 1914. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.190.

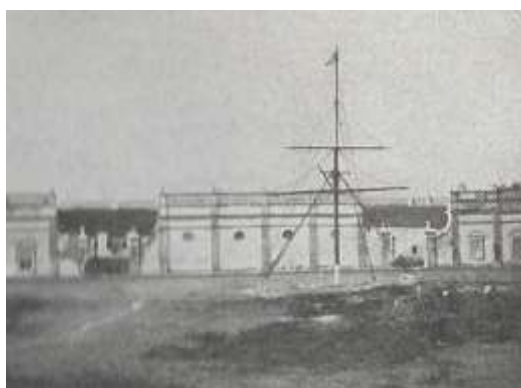


Imagem 6 – Ladário. Escola de Aprendizes Marinheiros, ano de 1914. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.190.

No ano seguinte, voltam as atividades à Alfândega do Porto de Corumbá (Imagens 7 e 8), estabelecendo o controle das embarcações, nacionais e estrangeiras, via rio Paraguai, limitando o acesso a Cuiabá, o que até então era liberado que tornou Corumbá um ponto de limite do trânsito de navios mercantes.

Ainda em 1872, voltaram as atividades da Câmara Municipal, sendo eleitos por via *indireta* juízes de paz e seis vereadores com mandatos transitórios, com objetivos de qualificar eleitores e promover a primeira eleição local. A eleição ocorreu nesse ano no mês de setembro, tornando efetivos apenas dois dos seis vereadores transitórios.



Imagem 7 - Corumbá. Prédio da Alfândega, junto ao Porto de Corumbá. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.205.

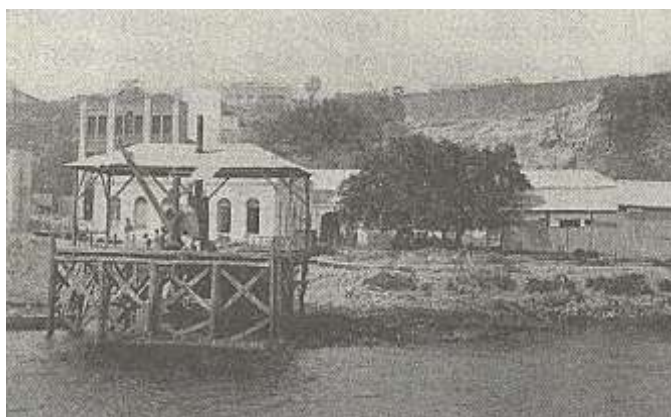


Imagem 8 – Corumbá. Trapiche da Alfândega de Corumbá, junto ao Porto. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.205.

Nos primeiros anos, por causa da perspectiva lenta da organização política e administrativa na cidade, não se tem notícia de um desenvolvimento urbano. A única melhoria de aspecto construtivo documentada está relacionada à construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora da Candelária (Imagem 9), por iniciativa de uma figura religiosa importante no período frei Mariano de Bagnaia.



Imagem 9 - Corumbá. Vista do Largo do Carmo, destaque para a Igreja Matriz de Nossa Sra. da Candelária. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.334.

Assim, vimos divididos duas vertentes de retomada na região: a rural e a urbana. A rural, com o avanço da retomada das fazendas de criação de gado e com o objetivo de produzir charque tipo exportação. Na zona urbana, registra-se um processo gradativo de fortalecimento do comércio pela via fluvial, principalmente, nos dois casos, podemos destacar duas classes sociais em ascensão, os *coronéis pantaneiros* e os *comerciantes urbanos*, no segundo caso, de origem estrangeira.

Com a promoção do comércio portuário, conectando comercialmente a Bacia Platina com outras localidades de Mato Grosso, somada às ações de comerciantes autônomos (*mascates*) nas regiões pantaneiras, proporcionou-se um acúmulo de capital local, podendo ser visto nas construções de ricas e suntuosas casas e comércios urbanos.

Segundo Corrêa apud Ponce Filho⁷⁸,

“Pelo rio vêm subindo em busca de trabalho e de fortuna, homens de iniciativa e resolução, brasileiros e estrangeiros. Francisco Barbato, que ainda encontra em Corumbá quase toda de ranchos de palha, é o primeiro. Em 1873 chega José Fragelli, que de Itália também emigrara

⁷⁸ Idem 72, p. 46.

para o Uruguai, para o pastoreio de rebanhos de carneiro. Leva-o a Corumbá espírito aventureiro. Começa ali, com outros, rudes trabalhos. Vai prosperando aos poucos. Passa depois construtor. Barbato e Fragelli eram de Nápoles. Mais tarde vem Martim Santa Lucci, que também se faz construtor. Numerosas casas são por eles edificadas em Corumbá.”⁷⁹

Outros aspectos relacionados à vida urbana que contrastaram com a imponência do casario produzido nesse período estão ligados a uma decisão do governo imperial, dada em 1877, quando autorizou a concessão de bilhetes gratuitos aos paraguaios subirem o rio em vapores com destino a Corumbá⁸⁰. O objetivo era a promoção de mão de obra local. Essa prática, porém, foi extremamente criticada pela Agência de Colonização de Corumbá por constatar que, entre esses imigrantes, havia poucos trabalhadores e colonos e muitos desocupados, entre os quais, muitas mulheres, que sem ocupação no comércio ou casas de famílias, acabavam por se prostituir.

Em Corumbá, até fins da década de 1880, não havia água canalizada. Somente em 1886, por pressões locais, o governo provincial estabeleceu por Lei (17.set.1886)⁸¹ a concessão de privilégios por cerca de 30 anos a quem assumisse a distribuição de água canalizada “*águas do rio Urucum ou qualquer outro manancial*” que alimentasse a cidade.

Dessa forma, Corumbá caracterizou-se por contrastes. De um lado a imponência de seu casario, convivia com a precariedade nas condições sanitárias e falta de infraestrutura portuária, condizente com o movimento de embarcações e passageiros que por ali transitavam. Esses fatores contribuíam para a exposição da população local a frequentes surtos epidêmicos, cujos focos das doenças eram provenientes das embarcações que percorriam o rio Paraguai e aportavam na cidade, sem controle sanitário. Esse quadro permaneceu por muitos anos na fronteira.

⁷⁹ PONCE FILHO. Generoso. *Generoso Ponce, um chefe*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1952.

⁸⁰ Mss. Of. Da Ligação Imperial do Brasil em Assumpção, 5 de janeiro de 1877. ArMT.

⁸¹ *Oásis*. Jornal, Corumbá. 25.3.1888.



Imagem 10 – Porto de Corumbá. Vista do trapiche do Lloyd Brasileiro em Corumbá.
Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.112.



Imagem 11 – Porto de Corumbá. Embarcação “Leda” responsável pelo trajeto Asunción a Corumbá.
Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.112.



Imagem 12 - Porto de Corumbá. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.110.

Terceiro Período: a Fase Industrial da Cidade Portuária.

A fase industrial coincide com a Proclamação da República (1889), notícia que chega primeiro em Corumbá e, somente em 9 de dezembro de 1889, foi divulgada em Cuiabá (por meio de embarcação que subia o rio Paraguai)⁸². Por esse meio, chega conjuntamente a nomeação por parte do governo de Deodoro, do novo presidente do Estado de Mato Grosso, o

⁸² CORRÊA, Valmir Batista. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

general Antônio Maria Coelho. O comandante Maria Coelho foi responsável pela retomada de Corumbá, por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança e era membro do Partido Liberal.

De 1891 a 1892, por causa das incertezas político-administrativas, advindas da implantação do novo governo, Corumbá, apesar de estar subordinada a Cuiabá, enquanto sede administrativa, exercia forte influência no Estado, por ser a localidade de maior poder econômico, com evidentes reflexos na política estadual, promovidos pela consolidação do comércio de importação e exportação. A localização geopolítica privilegiada atraía empresários com intenção de vincular o porto de Corumbá a outras regiões, o que na ocasião, se bem conduzida por esses agentes, poderia favorecer seus interesses.

Nesse sentido, a região de Mato Grosso estava dividida entre dois partidos emergentes, o Partido Liberal (depois Partido Nacional Republicano) e o Partido Conservador (depois Partido Republicano). O primeiro, sob o comando de Maria Coelho (com apoio do governo republicano) e o segundo, por Generoso Ponce (com apoio de empresários corumbaenses e militares locais), ambos disputando o governo de Mato Grosso. A ordem administrativa somente ocorreu com a eleição para a constituinte estadual, ocorrida em 28 de maio de 1891, sendo vencedor o Partido Republicano. Entre outros fatos políticos, exclusivamente, não se afetou o comércio fluvial e o desenvolvimento da importações e exportações via porto de Corumbá.⁸³

Destacamos como um acontecimento relevante para o desenvolvimento regional. Em janeiro de 1904, foi inaugurada a estação telegráfica em Corumbá, um avanço que proporcionou agilidade nas comunicações, principalmente, para os representantes da economia portuária local com outros centros comerciais do País. Não só a cidade pôde experimentar a facilidade no acesso às comunicações como também a zona rural. As fazendas distribuídas na vasta planície

⁸³ Idem 82.

pantaneira puderam aproximar-se das informações e dos dados econômicos do valor de seus rebanhos em nível nacional.

Como recurso ao lazer e à cultura, a cidade recebeu, em 1912, um teatro por nome *Bijou-Theatro Corumbá*, situado em uma das principais vias da cidade, a rua De Lamare, no centro da cidade. (Imagens 10 e 11.)

“Este theatro de verão occupa um dos edificios mais modernos da florescente cidade de Corumbá, [...] construído com o conforto e hygiene, este estabelecimento oferece ao público agradablissima impressão e o goso de frescura mesmo [...]”⁸⁴



Imagem 13 – Corumbá. Theatro Bijou, fachada frontal. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.341.



Imagem 14 – Corumbá. Theatro Bijou, vista interna. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.341.

Nesse mesmo ano, foram fundadas sociedades beneficentes com objetivo de trazer assistência médica e atividades sociais à comunidade corumbaense. Podemos nomear como algumas das instituições com maior prestígio:

I. A *Sociedade Beneficência Corumbaense*, fundada em 13 de junho de 1904, com a finalidade de construir um hospital de caridade e intuito de se somar aos esforços das organizações militares na atenção à saúde da população local; (Imagem 12)

II. *Sociedade Italiana di Instruzione-Beneficienza-Fratellanza*, fundada desde 1892, por um grupo de italianos residentes em Corumbá;

⁸⁴ Álbum Graphico de Matto Grosso, Corumbá (1914), p. 341.

III. *Sociedade Portuguesa de Beneficencia 1º de dezembro*, criada desde 1892, que objetivava ofertar assistência médica e farmacêutica, seguro-desemprego e assistência funeral aos sócios;

A cidade de Corumbá, nos primeiros anos do século XX, era atendida por uma Usina Elétrica com equipamento motorizado da marca Wolf de potência de 450HP (Imagem 13), gerando energia para abastecer toda a cidade, inclusive, com iluminação pública visível em suas ruas já pavimentadas. Outras indústrias prestavam excelentes serviços aos corumbaenses, como podemos destacar:

I. *Lavanderia a Vapor de Corumbá*, único estabelecimento do gênero no Estado, com equipamentos elétricos modernos oriundos da Alemanha; (Imagens 14 e 15)

II. *Cervejaria Nacional de Corumbá*, instalada às margens do rio Paraguai, a fábrica possuía três edifícios com destinações específicas, segundo as funções de uso ao programa da fábrica, e motores movidos a energia com potência de 50 e 80 HP's, respectivamente. A água para alimentação e fabricação dos produtos era retirada do rio Paraguai através de bombas d'água percorriam seiscentos metros, passando por um processo de filtragem para obtenção de uma cerveja "*crystallina*". (Imagem 16)

Imagens iconográficas retiradas do *Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso*, ao percorrer os registros, permitem perceber uma cidade cosmopolita, no caso de Corumbá, porém, já no caso de Ladário (Imagens 17 e 18), um percurso longo de diferença, embora nasçam com apenas um ano de diferença, até os primeiros anos de 1900. Essa diferença é assentada, reduzindo-se a um recinto restrito à defesa do território.



Imagem 15 – Corumbá. Hospital Santa Casa de Misericórdia. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.334.

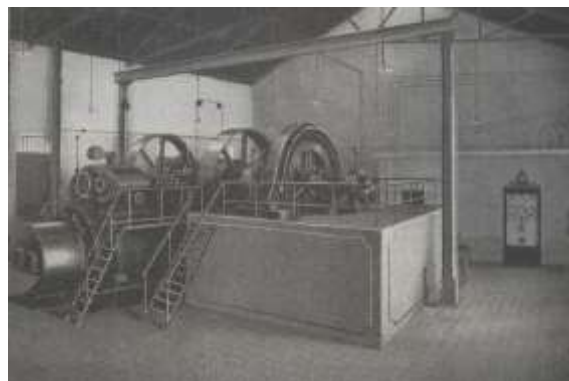


Imagem 16 – Corumbá. Usina de Energia Elétrica, vista interna do motor de 450HP. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.339.



Imagem 17 – Corumbá. Lavanderia à Vapor. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.342.

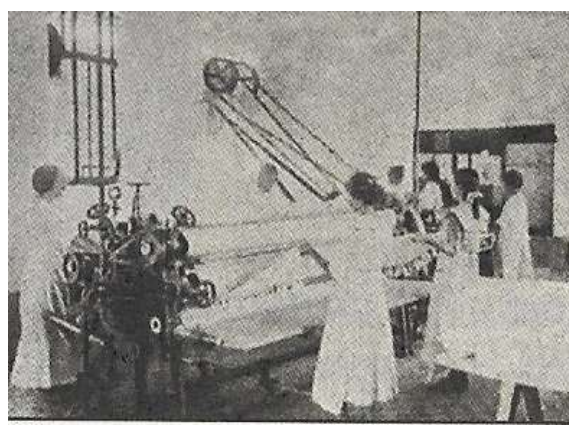


Imagem 18 - Corumbá. Lavanderia à Vapor, vista interna. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.342.

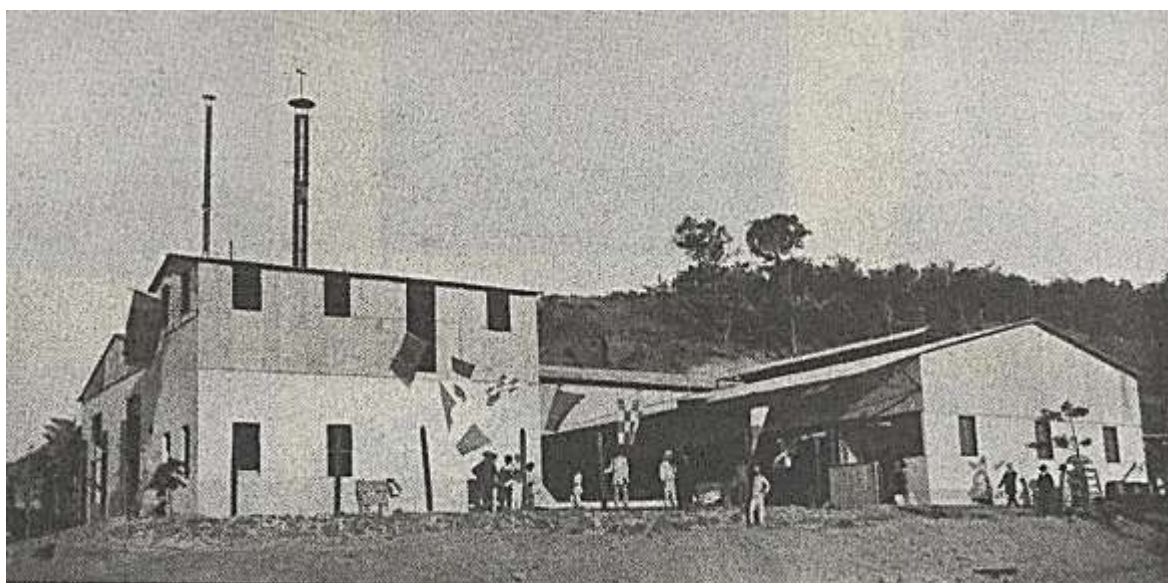


Imagem 19 – Corumbá. Complexo de edifícios da Cervejaria. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.343.



Imagem 20 – Ladário, Portal de Entrada do Arsenal de Marinha. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.191.

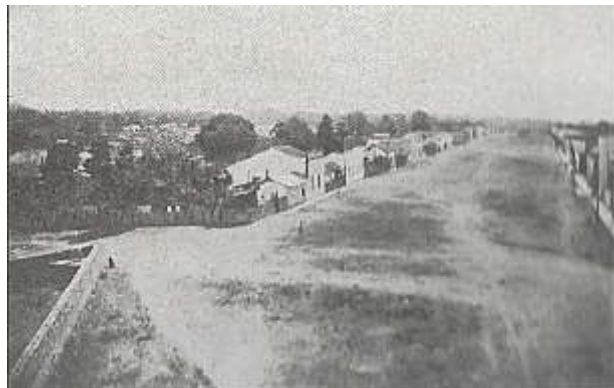


Imagem 21 – Ladário. Povoação de Ladário em 1914. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.190.

Quarto Período: A Decadência da Navegação Fluvial e a chegada da Ferrovia Noroeste do Brasil.

Nos primeiros anos do século XX, Corumbá experimentava o dinamismo das relações comerciais iniciadas após a Guerra da Tríplice Aliança, com a internacionalização das águas do rio Paraguai. Isso favoreceu o crescimento urbano e desenvolvimento econômico, social e político na região, abrangendo até mesmo a zona rural. Porém, passados os primeiros dez anos, apesar de manter bem-sucedido o corredor fluvial estabelecido com os países da região Platina, a região começou a sentir os sinais de escassez de mercadorias atingidos pelo avanço dos conflitos associados à Primeira Guerra Mundial, deixando o Porto Geral de Corumbá a mercê de um processo de desaceleração acentuado com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Conforme informa Corrêa⁸⁵, segundo um documento emitido pela Associação Comercial de Corumbá...

⁸⁵ Idem 72, p. 79.

[...] até 1914, o *Lloyd Brasileiro* ainda continuava a movimentar regularmente pelo rio 3 viagens, com saída de Montevideú, sendo duas de passageiros e uma de carga. Porém, com a competição com a ferrovia, entre 1918 a 1922, esses vapores foram arrendados para a Companhia de Minas e Viação do Estado de Mato Grosso para a navegação mais efetiva na região do Paraguai e da Argentina, deixando em segundo plano as linhas para Mato Grosso. Como consequência, ampliaram-se os prejuízos para o comércio importador e exportador de Corumbá [...]

Mesmo com dificuldade, o Porto de Corumbá manteve o comércio ativo com as regiões do Estado, transportando mercadorias para o norte, especialmente, produtos alimentícios (farinha de trigo), combustíveis (querosene), bebidas (cerveja), sal, tecidos, ferramentas e louças; e, trazendo de Cuiabá e Cáceres, açúcar, aguardente. Da região central do Estado, vinham couros de gado, peles de animais silvestres, pequi, charque, ipecacuanha, ouro e diamantes.⁸⁶ Como reflexo de sua potência econômica, em 1916, instalou-se na cidade a uma agência do Banco do Brasil.

Outra consequência da Primeira Guerra Mundial foi a chegada, em 1918, de uma comissão de engenheiros chefiada por Fernando Esquerdo, objetivando a implantação de uma estrada de ferro partindo do maciço do Urucum até Corumbá para exportação de manganês, via Rio Paraguai.⁸⁷ O governo federal antecipou-se à necessidade de que a guerra poderia promover a exportação do minério e vislumbrou a nova perspectiva de comércio, mas que não se concretizou naquele momento, frustrando a ação. (Figuras 25 e 26)

⁸⁶ CORRÊA, Lúcia S. **História e fronteira: o Sul de Mato Grosso**. Campo Grande: Ed. UCDB, 1999. p. 186.

⁸⁷ *O Matto Grosso* (jornal), Cuiabá, 16.6.1918.

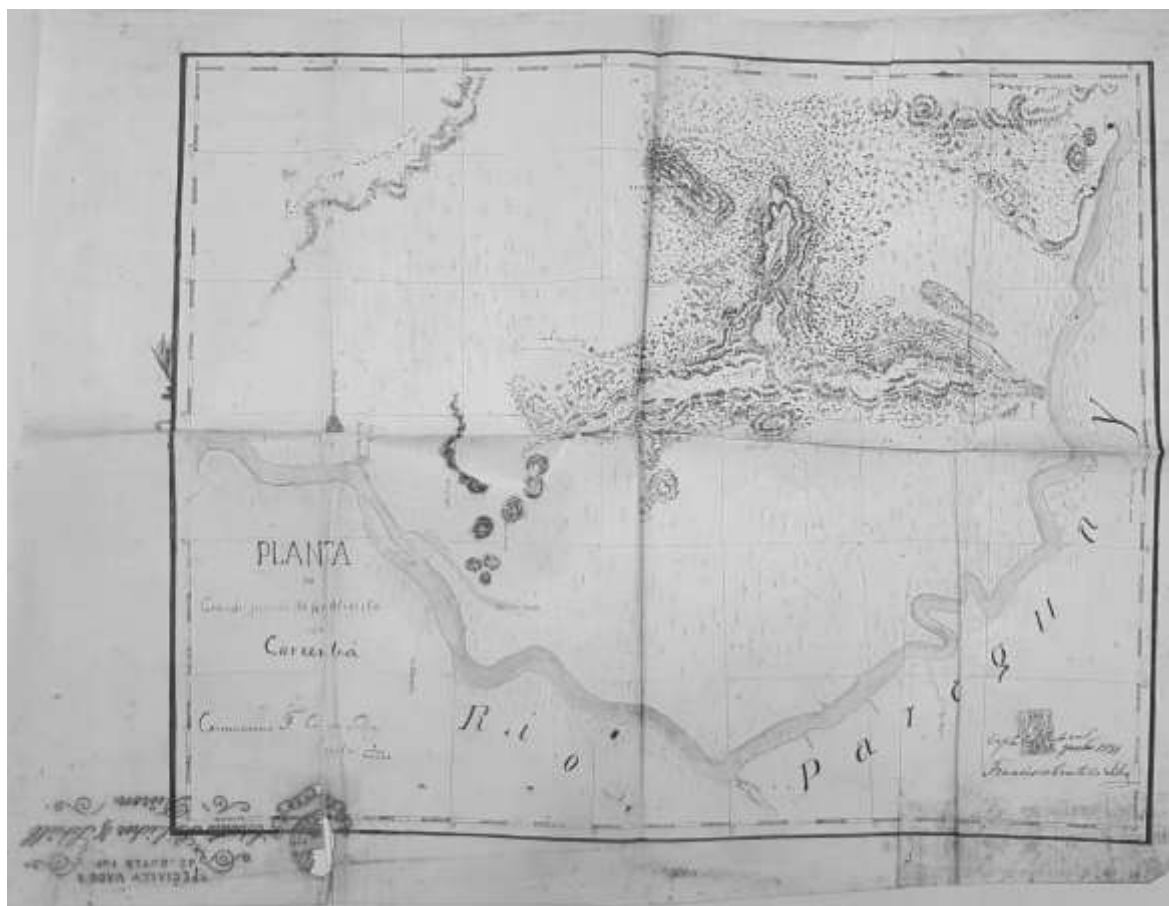


Figura 25 – Corumbá. Mapa do Maciço do Urucum, ano de 1891, jazida de minério de ferro. **Fonte:** ArMT. Cuiabá/MT.



Figura 26 - Corumbá. Perfil geológico do Maciço do Urucum, ano de 1891, jazida de minério de ferro. **Fonte:** ArMT. Cuiabá/MT

Agora, sabemos que um dos fatores que impulsionou a decadência do transporte fluvial no Porto de Corumbá foi a chegada da estrada de ferro a Porto Esperança (1914) (Imagem 22), consequentemente, redirecionando o eixo econômico para centros emergentes como é o caso de Campo Grande. A Noroeste do Brasil trouxe a conexão da região oeste aos mercados do

interior e do litoral de São Paulo e Rio de Janeiro, relegando a segundo plano a rota com a Bacia do Prata. Esse fato frustrou a perspectiva de Corumbá na retomada de seu expressivo poder econômico e político de outrora.

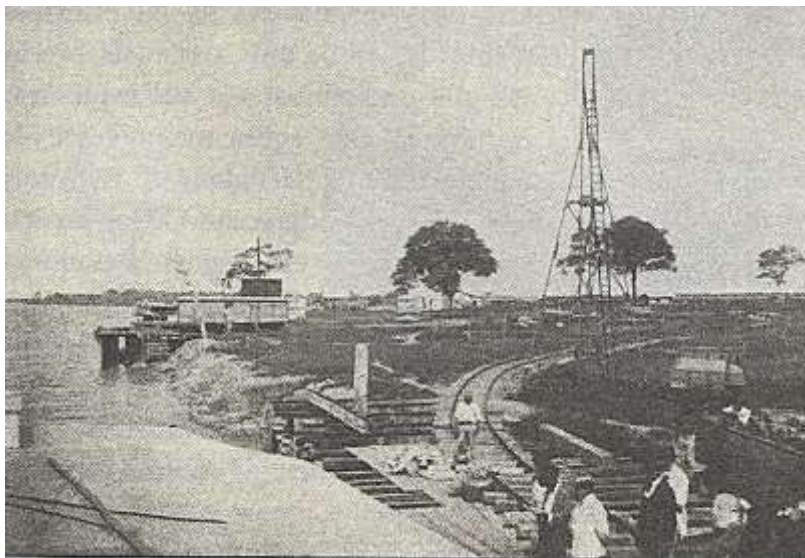


Imagem 22 – Porto Esperança. Conexão com a Ferrovia Noroeste do Brasil e o rio Paraguai. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.396.

Ressaltamos, conforme Corrêa⁸⁸, que “a modernização dos *meios de transporte* teve um alto preço para Corumbá e motivou uma lenta agonia da atividade comercial portuária.”

Mesmo com a interferência de um novo fator de mudanças na região, representado pela estrada de ferro até Porto Esperança (Imagem 22), conforme já exposto, isso alterou e redirecionou a economia regional. O rio Paraguai resistiu como vetor em toda a região de fronteira, como observou, em 1919, o viajante *Simoens da Silva*⁸⁹. Sua visão nos remete à posição privilegiada que Corumbá alcançou nos últimos cinquenta anos de apogeu. Vejamos sua percepção descrita em uma de suas cartas,

“... ruas largas e calçadas a paralelepípedos e a macadame, embora primitivo, perfeitamente alinhadas, sem becos ou viellas, com um bello jardim publico, na praça central, que ocupa uma quadra inteira, abundantemente iluminada a electricidade, abastecida de água canalizada, vinda

⁸⁸ Idem 83.

⁸⁹ CORRÊA, Valmir. Apud. SILVA, Antonio Carlos Simoens da. Op. cit. pp. 21/2.

do Rio Paraguay, bons hotéis, estabelecimentos de ensino secundário, mantidos pela Missão Salesiana e pela Sociedade de Instrução Corumbaense, fabricas de cerveja de primeira ordem, de gelo, de aguas gazozas, e grandes fabricações de cal, que é enviada para quase todos os pontos do interior do Estado, e, finalmente, com varias casas bancarias de certo vulto, como soem ser a de M. Cavassa & Cia., Vasquez & Filhos, Toledo & Medeiros, e duas agencias de bancos: uma do Brasil e outra, do Nacional do Commercio, de Porto Alegre. Dessa cidade, ultra cosmopolita, onde predomina, em numero, o elemento paraguay, navega-se para o interior do Estado, para a Bolívia, para o Paraguay, para a Argentina, para o Uruguay, etc.” (Imagem 23)

Assim, ao observarmos todos os avanços alcançados por Corumbá, cidade no interior do Brasil, completamente isolada geograficamente dos grandes centros urbanos nacionais, em fins do século XIX e início do XX, estava em uma posição privilegiada com vestígios construtivos de infraestrutura e tecnológicos que muitas cidades vizinhas ao litoral ou a São Paulo não obtinham. É possível analisarmos que, em cinquenta anos, ocorreram muitas melhorias urbanísticas, administrativas, políticas, sociais e culturais.

Com a ferrovia, abriu-se um novo vetor de desenvolvimento e crescimento urbano na cidade, o que gerou novas perspectivas de aportes logísticos e de infraestrutura urbana, o que, efetivamente, foi sendo colhido a partir de 1920.



Imagem 23 – Porto de Corumbá. **Fonte:** Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso. p.345.

CAPÍTULO III

AVALIAÇÕES DAS PERMANÊNCIAS NO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS: CORUMBÁ E LADÁRIO

*“Que a importância de uma coisa
não se mede com fita métrica nem com balanças nem barômetros
Que a importância de uma coisa
há que ser medida pelo encantamento que a coisa produza em nós”*

Manoel de Barros (1992)

Buscaremos compreender os elementos que configuram a permanência das cidades por meio da análise das categorias urbanísticas que a caracterizam como, seus fatores históricos, políticos, administrativos, econômicos e socioculturais. Principalmente, aquelas que constituíram o reconhecimento por meio da identificação das concepções urbanísticas, responsáveis por organizar sua forma urbana. Proporcionando o entendimento e a inteligibilidade da forma da cidade e levando-os a desvendar uma série de relações que serão expostas neste capítulo, segundo a análise da forma do traçado urbano e da medição dos componentes do traçado, quarteirão, rua e lote.

Dentre tantos conceitos disponíveis para a compreensão das trajetórias relacionadas à análise da forma urbana, escolhemos o de permanência. Esse conceito vem de Marcel Pöète⁹⁰, geógrafo francês que nos traz a percepção da essência do que realmente permanece de forma concreta na estrutura urbana de uma cidade, e esta continua a ser sentida e utilizada, apesar de

⁹⁰ “Marcel Pöète (1866-1950) [...] denunciou a cidade como organismo vivo, dono de uma vida própria que não é a soma de vidas particulares. Uma cidade é um todo vivo. [...] Criou, em 1903, o ‘Curso de Introdução à História de Paris’ [...] Em 1916, transformou a Biblioteca, da qual era o conservador, em um Instituto de História, de Geografia e de Economias urbanas, que inaugurava a extensão das pesquisas urbanas em todas as cidades. [...] Em 1919, auxiliou Henri Sellier na criação da ‘Escola Prática de Estudos Urbanos e de Administração municipal’, que se tornaria, em 1924, o Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris [IUP]. (BARDET, Gaston. **O urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990. p.27-28).

o fato histórico, que a iniciou, muitas vezes, não mais existir.

Segundo Rossi, essa foi a grande contribuição de Pöète, quando observou que as permanências podem ser observadas por meio de traçados e planos urbanísticos. Somada a essa conclusão Rossi menciona as sobrevivências, “sinais físicos do passado”, lançando o conceito de persistência. Para o autor as persistências corresponderiam aos tipos de formatos urbanas que chegam aos nossos dias. Nesse sentido, Rossi apropriava-se, dos dois conceitos, tanto o de permanência, quanto o de persistência.⁹¹

Portanto, os elementos urbanos (quarteirão, rua e lote) que desenham o tecido original são considerados persistências que obedecem a determinados padrões. Assim, destacamos a relevância dos estudos das permanências (traçado urbano) e das persistências (quarteirões, ruas e lotes) para a compreensão da origem do centro histórico de uma cidade.

Seguindo essa abordagem das permanências e das formas persistentes, é que analisaremos o centro histórico da cidade de Corumbá. Ou seja, os remanescentes do traçado urbano, suas ruas, quarteirões e lotes, os quais persistiram na morfologia do núcleo urbano abordado neste estudo, desde sua origem até os dias atuais. Conforme Rossi⁹², “através da variação das épocas e das civilizações é possível, pois, constatar uma continuidade de motivos que assegura uma relativa unidade na expressão urbana”.

I. Análise da configuração urbana atual da cidade de Corumbá.

A cidade em estudo possui uma historiografia urbana com motivação – apoio e defesa do território, portanto, os dados coletados, da representação gráfica do núcleo urbano na cartografia dos séculos XVIII e XIX, foram organizados de maneira cronológica, com o intuito

⁹¹ ROSSI, Aldo. **La arquitectura de la ciudad**. Barcelona: Gustavo Gili, 1982. p.99.

⁹² *Ibid.*, p.89

de orientar o leitor a tecer uma reconstrução dos passos de implantação da cidade. Na análise desses dados, foi possível mensurar os reflexos no espaço público, visando à compreensão da estrutura urbana que fundamentou a cidade como defesa de um antemural fronteiriço no Oeste. A contextualização da época foi permitida pelos estudos existentes, alguns registros históricos, documentais e fotográficos, elaborados por viajantes que por ali passaram no período entre os séculos XIX e início do XX, deixando suas impressões sobre a paisagem cultural que experimentaram.

No mapa atual da cidade de Corumbá (Fig. 27) destacamos a área do centro histórico na qual foram analisadas as formas dos componentes do traçado urbano.

Desde a fundação como entreposto militar, passando pela alteração no sítio de implantação até alcançar sua vocação definitiva como porto fluvial, Corumbá passou por várias fases desde sua primeira vila construída em 1778, como Vila de Albuquerque. Foi possível observar essas três fases de evolução urbana em cartografias disponíveis nos arquivos históricos e dos fatos narrados por viajantes que passaram pela região.

No período delineado por esta pesquisa, verifica-se, na descrição de historiadores e cronistas, a relevância que o local teve para as administrações da capitania e depois província de Mato Grosso. Com o passar do tempo a Vila foi se transformando, apreendendo uma série de funções até atingir a categoria de cidade, guiando, aos dias atuais, certas características que advêm desde as origens de sua formação, primeiro como entreposto militar, até acender à vocação de porto fluvial e ponto de conexão do comércio intercontinental.

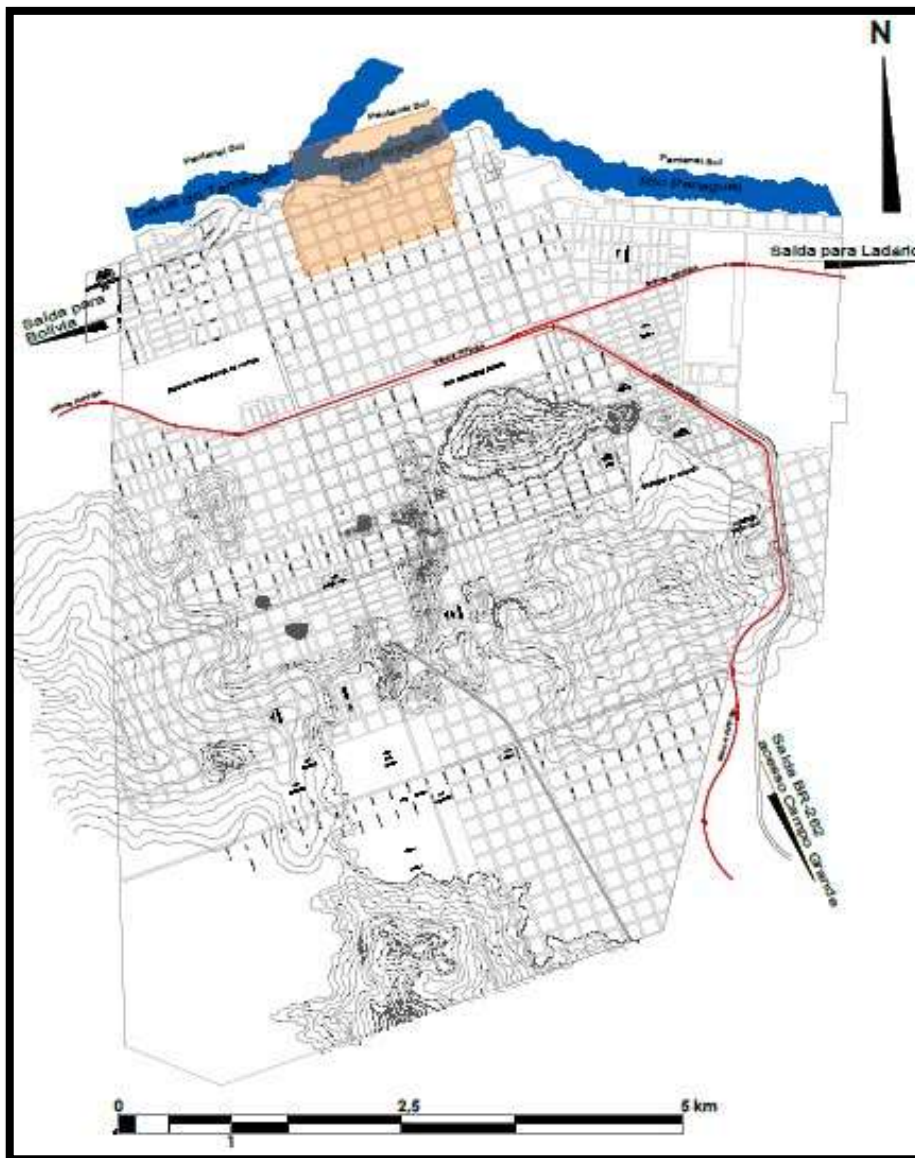


Figura 27 – Planta atual da cidade de Corumbá/MS. **Fonte:** PM Corumbá/MS. **Edição gráfica:** Giovane Chaparro.

No período estudado nesta pesquisa, a região do atual município de Ladário estava sob jurisdição de Corumbá, originalmente, como apoio à implantação da Vila de Albuquerque, já que, nessa localidade seus fundadores encontraram condições propícias ao cultivo de alimento e criação de gado, o que não era possível no sítio da Vila de Albuquerque. Essa vocação será mantida e reforçada quando, na metade em 1873, foi concluída a construção do Arsenal de Marinha.

Interessa-nos estudar a ocupação urbana que se instalou, oficialmente, a partir do pós-

guerra da Tríplice Aliança e da necessidade de se ter um núcleo urbano, para o desenvolvimento da vida social, comercial e militar. Nesse sentido, tomaremos como ponto de partida o ano de 1873, quando foi implantado o Arsenal de Marinha, como período inicial do processo de urbanização, a partir de quando os primeiros edifícios residenciais no entorno da guarnição foram sendo construídos, levando à expansão urbana dessa área em direção à via de conexão a Corumbá, já em fins do século XIX. O Arsenal de Marinha, foi o conjunto gerador de implantação do primeiro loteamento em Ladário, a partir do qual seguindo pela via de acesso a Corumbá, atual Avenida Rio Branco, surgiu o segundo ponto fluxo de desenvolvimento urbano. Embora de traçado regular, nenhum dos loteamentos foi demarcado exatamente, mas foram adaptando-se às ocupações existentes.

II. Análise das permanências na forma urbana de Corumbá.

Após compreendermos a cidade por meio das categorias urbanísticas que contribuíram para sua caracterização na implantação, passaremos a identificar suas permanências e os melhoramentos advindos de sua origem e destinação. Nesse sentido passaremos a rastrear os elementos remanescentes impressos na forma urbana, destacados a partir da leitura do centro urbano em estudo.

Progresso Urbano de Corumbá

A ocupação do povoado originou-se, num primeiro período, em razão da segurança e defesa, isto é, a nucleação foi estabelecida na região de abrangência do Forte de Coimbra, conforme mencionado anteriormente como apoio à fortificação, em fins do século XVIII. Nesse momento, dá-se a implantação de um pequeno povoado a ser habitado por poucas famílias oriundas de Cuiabá. A povoação de Albuquerque como foi batizada recebe o nome de “*Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque*”, com lavratura de fundação em 21 de setembro de 1778,

de acordo com CORRÊA⁹³,

“Em 21 de setembro de 1778, Marcelino Rodrigues Camponês, vindo do Forte de Coimbra com um grupo de colonos, tomou posse oficialmente do local, limpando novamente o terreno e levantando uma cruz de aroeira no sopé da ribanceira, próximo onde hoje é a Ladeira Cunha e Cruz, registrando em ata o seu feito. ”

No ano de 1786 Ricardo Franco de Almeida Serra, no “Diário do reconhecimento do rio Paraguai”⁹⁴, referindo-se a Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, relata o que era a localidade: -“... *Este estabelecimento tem figura de um grande retangular; é fechado com casas em roda e um portão na frente, constando de 75 passos de comprimento e 50 de largura, sendo sua população de 200 pessoas...*”⁹⁵. (Fig. 28)

A **Figura 28** da Planta da “Povoação de Albuquerque”, datada de 1786, mostra em primeiro plano a implantação da Cruz no sopé da encosta, logo em seguida vemos um povoado de características bem marcadas com implantação no formato de um quadrilátero principal, acompanhado de um lado por uma fileira de construções e de outro com três fileiras de construções, seguindo o mesmo alinhamento e as mesmas dimensões. Todo esse conjunto está assentado sobre um platô regular, junto a encosta às margens do rio Paraguai.

Uma cercadura, tipo “paliçada”⁹⁶ que contorna todo o perímetro da povoação, elemento de segurança e proteção que foi também utilizado na primeira construção militar do Forte de Coimbra (ano 1775). Em destaque, o edifício da Igreja, ocupando um local privilegiado, no centro do pátio, espaço esse limitado por construções por todos os lados, seguindo o formato retangular, com acessos estreitos localizados nas esquinas do quadrilátero.

⁹³ CORRÊA, Valmir Batista. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

⁹⁴ IBGE. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. Vol. XXXV Rio de Janeiro, 1958.

⁹⁵ CORRÊA, Valmir Batista. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

⁹⁶ *Paliçada* é um tipo de cerca feita com estacas apontadas e fincadas na terra, esse alinhamento de estacas servia de barreira defensiva.

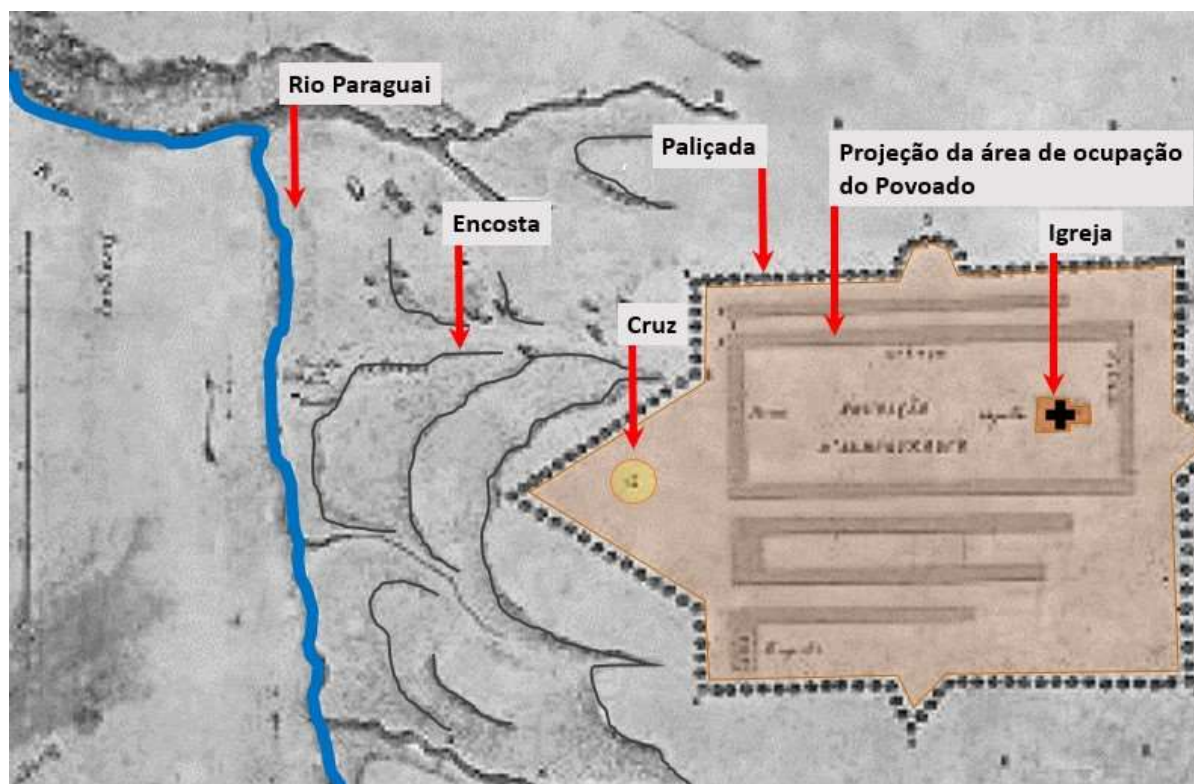


Figura 28 - Planta da "Povoação de Albuquerque", ano de 1786. **Autor:** Ricardo Franco de Almeida Serra.
Fonte: Original da Mapoteca do Itamarati, Rio de Janeiro, ca. 1797, pág. 390.

A **Figura 29**, corresponde à mesma localidade. Com a passagem de dez anos, não se identificam grandes diferenças na configuração, o que podemos perceber é que a cercadura já não existe, que há um detalhamento maior na projeção das construções circundantes ao pátio central, há uma delimitação na implantação dos edifícios e seus quintais, como limites de lotes com relação à via de circulação que, pelas dimensões podemos denominar como vielas ou corredores de acesso; ainda em destaque, o edifício da Igreja, permanecendo no centro do pátio e a conformação da vila mantém o formato retangular, com alguns acessos estreitos localizados nas faces norte e sul e nos extremos do quadrilátero na face norte.

A **Figura 30** ilustra em elevação as características da vila, comprovando o aspecto de homogeneidade das construções em suas características principais, como: a implantação, seguindo o alinhamento do quadrilátero, delimitando o pátio principal como uma grande praça regular, onde no centro, localiza-se o edifício da igreja e a cruz; um pouco mais afastadas as

casas do povoado ao redor, com estética tradicionalmente colonial, com aberturas pequenas, estreitas e seguindo um padrão uniforme, com predominância dos cheios em detrimento dos vazios; nessa perspectiva não conseguimos distinguir o limite de cada edifício, dando o aspecto de um único conjunto, de mesma altura e cobertura em duas águas.

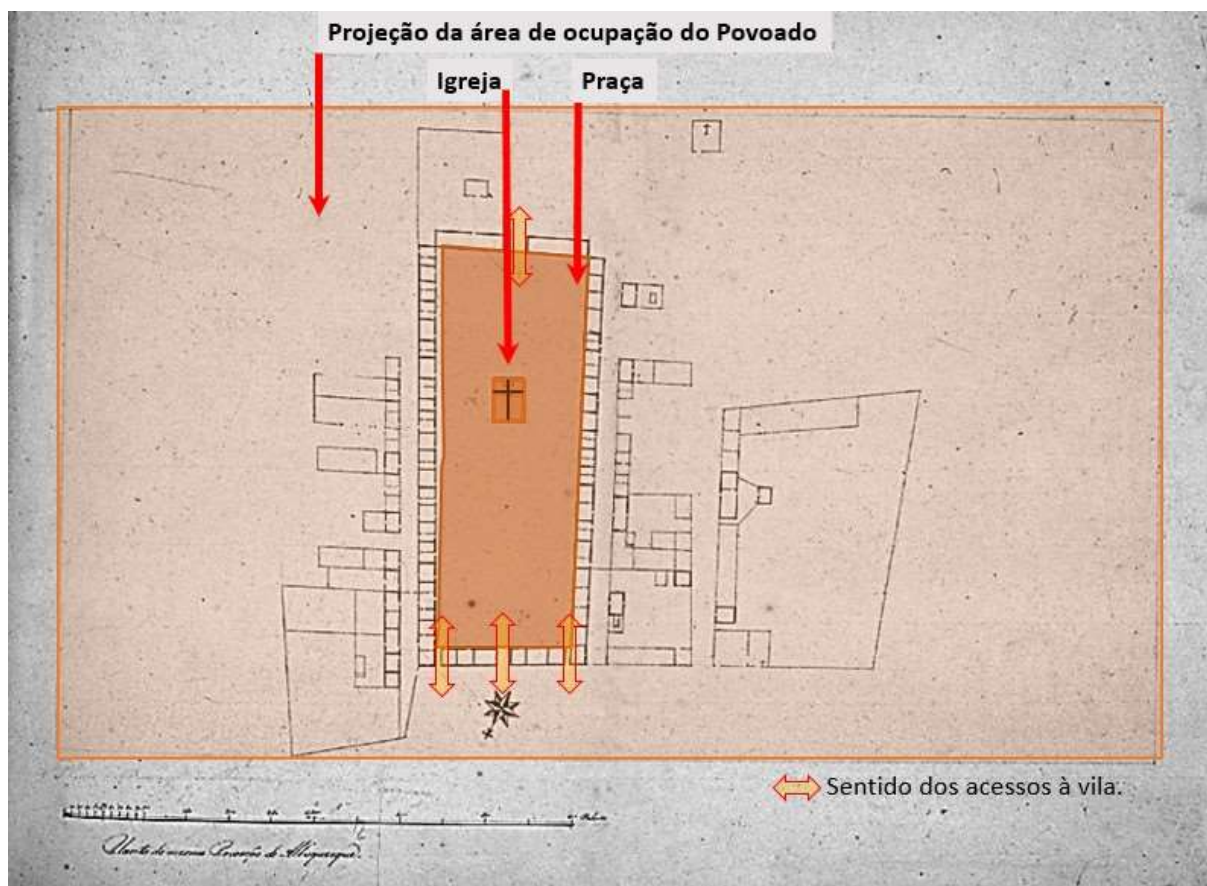


Figura 29 - Planta da mesma Povoação de Albuquerque, ano de 1797. **Autor:** não identificado.

Fonte: Original do Museu Botânico Bocage, Lisboa. A planta mostra a grande praça central com a igreja e as casas, quase todas ao seu redor. O desenho integra o acervo de documentos da 'Viagem Filosófica' de Alexandre Rodrigues Ferreira.

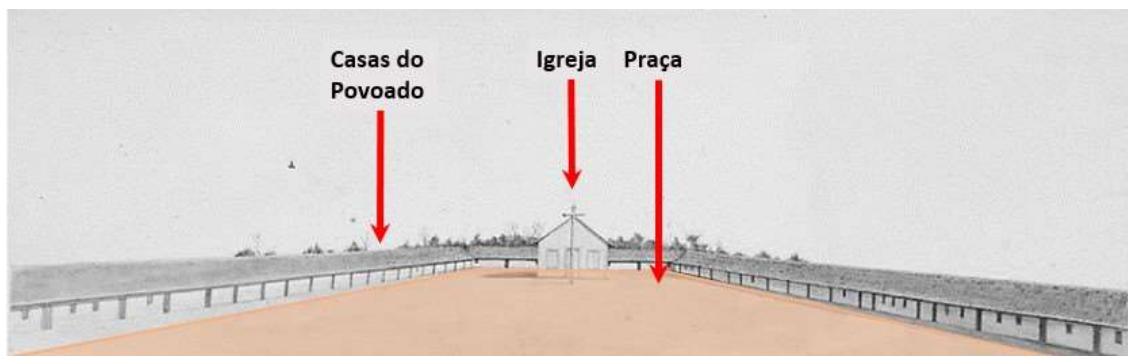


Figura 30 - Vista interior da Povoação de Albuquerque. **Autor:** não identificado. **Fonte:** Original do Museu Botânico Bocage, Lisboa. Como o anterior (MATO GROSSO DO SUL - 270), integra o acervo da 'Viagem Filosófica'. Casas padronizadas eram comuns nesses planos para as novas povoações, na segunda metade do século XVIII.

Durante muitos anos, o novo arraial de Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, foi mantido como um simples posto militar, e posteriormente aos poucos foi se transformando em povoado, para no ano de 1800 ser totalmente destruído por um incêndio, restando de edificado somente a capela existente.

Posteriormente, após sua reconstrução, com Lei Provincial datada de 26 de agosto de 1835, o povoado foi elevado à categoria de freguesia. No ano de 1856, com a reabertura da navegação do Rio Paraguai, instalou-se em Albuquerque (Corumbá), na região portuária a Mesa de Rendas. No dia 19 de abril de 1838, outra Lei Provincial, sob nº 4, transforma a freguesia em distrito. Em 5 de julho de 1850 a Lei Provincial nº 12 deu-lhe autonomia política com sede na povoação de Albuquerque.

Em 1859, o presidente da Província de Cuiabá resolve, tendo em vista o desenvolvimento do distrito de Albuquerque (Corumbá) e a perspectiva do crescimento da povoação, autorizar a execução de uma planta urbana para a cidade, com a delimitação de ruas, edifícios públicos, praças, projetados em sentido horário da cidade e do porto, em razão da saída de produtos locais e a entrada de mercadorias estrangeiras. (Fig. 31)

Nesse processo de mudança de categoria, desenvolvimento econômico e populacional

do distrito, denominação que é alterada, de acordo com CORRÊA⁹⁷, “apesar dos tropeços e confusões das autoridades, os próprios habitantes já definiram a localidade pelo vocábulo tupi-guarani *Corumbá*⁹⁸”. Porém, somente é resolvido o impasse por um ato regulamentar, conforme CORREA⁹⁹,

“O problema de duplicidade dos nomes entre as duas localidades somente foi resolvido através de lei do presidente da província Herculano Ferreira Pena, em 1º de julho de 1862, quando “Tomou a nova Villa e freguezia a denominação de Santa Cruz de Corumbá”.



Figura 31 - Planta Urbana de Corumbá do Século XIX (s.d.). **Autor:** não identificado. **Fonte:** História da Arquitetura de Mato Grosso

A **Figura 31** nos traz a Planta Urbana de Corumbá, produzida por solicitação do governador da província de Cuiabá, possivelmente, entre os anos de 1862 a 1865, objetivando

⁹⁷ Ibid.101.

⁹⁸ A origem do nome é *Curupah* que, em tupi-guarani significa "*lugar distante*", Corumbá também é conhecida como "Cidade Branca", devido à cor clara de seu solo, rico em calcário.

⁹⁹ Ibid 101.

a preparação da localidade para dar suporte ao ousado plano de alavancar o comércio internacional por via fluvial, utilizando-se da comunicação intercontinental por meio da Bacia Platina.

E porque Corumbá? Conforme já mencionado nesta pesquisa, o Porto de Corumbá era o último ponto navegável do rio Paraguai para embarcações de grande calado, e desse ponto em diante a navegação possuía algumas restrições em dimensões e capacidade de carga, diminuindo as possibilidades de acesso e escoamento da produção comercial, o principal interesse da Província. Nesse sentido, o plano urbano foi elaborado e executado, mas não temos exatamente a data de sua conclusão, porém, certamente ocorreu antes do início da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, pelo fato de após o conflito encontrarmos remanescentes dessa proposta.

Com base na **Figura 32**, fizemos as análises do plano urbano, o qual denominamos de Planta de Corumbá de 1862, com destaque para os seguintes aspectos: o plano urbano está desenhado com o fechamento da cidade por um muro de divisa e proteção, aqui denominado de “muralha” devido ao desenho e à continuidade de sua formação, muito semelhante às muralhas fortificadas construídas na região; o traçado urbano obedece a uma regularidade em sua disposição, seguindo desenho regular, tipo tabuleiro, e com a orientação norte/sul e leste/oeste para a implantação das vias de circulação; os quarteirões estão dispostos no sentido norte/sul num total de cinco quadras e leste/oeste num total de 8 quadras, sendo que os extremos não foram completamente fechados regularmente, de um lado devido à muralha e de outro à encosta próxima ao rio Paraguai; dentre as construções e os espaços públicos relevantes, podemos destacar na parte alta, a igreja de Santa Thereza e as praças de São Pedro, Santa Thereza e da Candelária e o cemitério; na parte baixa, próximo ao Porto Geral de Corumbá, a construção mais importante é a Mesa de Rendas (prédio da Alfândega), identificamos além do edifício algumas hachuras, sinalizando a definição de alguns quarteirões na área entre a encosta e o rio.

Em destaque na **Figura 32**, que caracteriza uma prancha de desenho urbano, à direita, constam alguns detalhes construtivos de muros em perfil, acreditamos ser a projeção da construção dos muros, em duas versões, uma para implantação em terreno plano e outra para execução em terreno com declive, conforme o sítio físico da cidade exigia.

O período que se segue é de grande importância para a região sul de Mato Grosso, e principalmente para a cidade de Corumbá, devido ao grande fluxo e crescimento do comércio fluvial, ocasionando atritos entre os governos da Prata (Paraguai) e do Brasil, observado devido ao controle fluvial, envolvendo uma questão sensível ao governo dos López. No final de 1864, o Forte de Coimbra foi atacado por forças paraguaias, ocasionado pelo início do conflito entre a Tríplice Aliança¹⁰⁰ e o Paraguai.

Em 1865, a cidade sofre as consequências da guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, quando foi ocupada, sem resistência, pelas forças invasoras sob o comando do coronel Vicente Barrios. Neste mesmo ano, a varíola, as atrocidades promovidas pelos invasores e o colapso da vila prevalecem, passados dois anos é organizada a retomada da cidade, ocorrida em 13 de junho de 1867 (Figura 33), pelo Coronel Antônio Maria Coelho, a partir de então retornam os seus antigos habitantes e iniciam sua reconstrução.

¹⁰⁰ A Tríplice Aliança era formada pelo Brasil, Argentina e Uruguai.

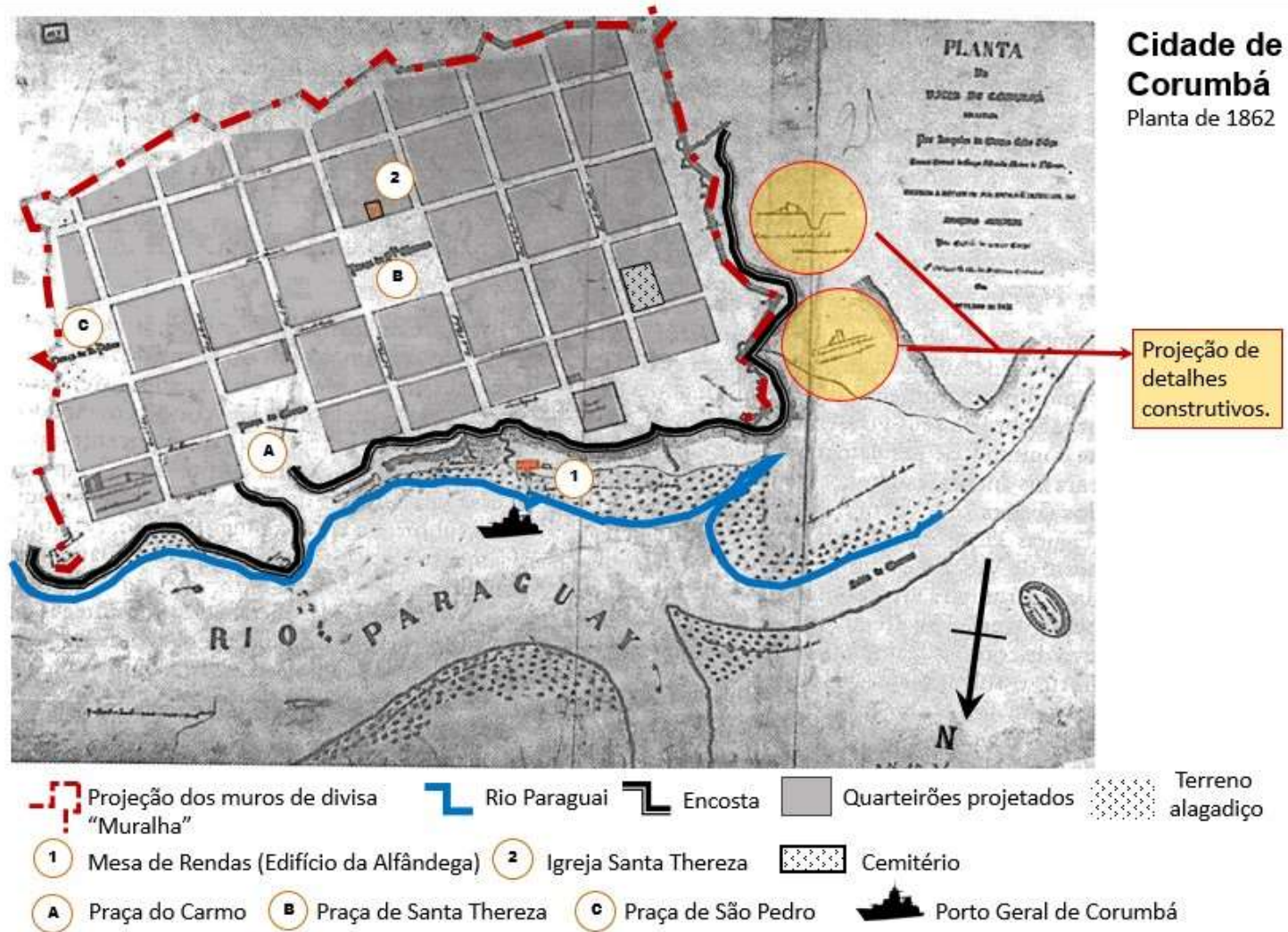


Figura 32 - Planta Urbana de Corumbá do Século XIX (s.d.). **Autor:** não identificado. **Fonte:** História da Arquitetura de Mato Grosso. **Edição gráfica:** Giovane Chaparro.

Observemos a **Figura 33**, do ponto de vista da história urbana sobre o período pós-guerra da Tríplice Aliança e os remanescentes encontrados na cidade após o conflito da Retomada de Corumbá.

Ressaltamos a perda na quase totalidade de suas referências com a cidade portuguesa, aquela que segundo Teixeira¹⁰¹ reforça que essas cidades encontravam segurança na construção da muralha, elemento considerado como uma técnica de guerra inovadora, promovendo a utilização de artilharia, com o desenvolvimento de “regras geométricas rigorosas, que aumentavam suas capacidades de defesa”. No entanto, essa construção toda articulada e muito bem planejada não resistiu às investidas inimigas dos paraguaios, e foi praticamente toda destruída, restando apenas um único baluarte na extremidade direita às margens da encosta, próximo ao Rio, conforme podemos identificar no mapa acima.

Do aspecto das construções, os edifícios construídos junto à margem do rio Paraguai, foram totalmente destruídos, apesar de, no período não configuram construções definitivas, pois, segundo os registros, os galpões eram provisórios confeccionados em madeira, mesmo assim, estava avançando uma nova configuração urbana, o setor de comércio intercontinental, via porto fluvial. Outros edifícios existentes na cidade foram igualmente consumidos pelos invasores paraguaios, porém, não obtivemos registros com precisão de sua localização, somente o que faz parte da planta iconográfica acima, disponível no acervo do Arquivo Público de Mato Grosso traz essa referência da região do porto geral. Por sorte, os edifícios de maior relevância, do ponto de vista religioso e civil, como: a igreja de Nossa Sra. da Candelária e a Cadeia Pública foram mantidos em sua integridade, conforme destaque na Figura 33.

Ressaltamos, os caminhos de acesso das tropas brasileiras para a reconquista da cidade e o percurso estabelecido pelos soldados, os locais de batalhas com destaque à frente do Largo

¹⁰¹ TEIXEIRA, Manuel C. A forma da cidade...p. 33.

de São Pedro e da Cadeia Pública, seguindo adiante pela rua Alencastro (atual rua Cuiabá), descendo pelas perpendiculares rua General Carvalho (atual rua Antônio João) e a rua Santa Thereza (atual rua Frei Mariano), essas duas conectam a cidade alta diretamente ao Porto Geral, nesse caminho as tropas brasileiras confrontaram o exército paraguaio no Largo do Carmo (hoje Praça da República) e no Porto de Corumbá, neste último foram alvo de duas embarcações paraguaias que estavam atracadas no local, o vapor *Anhambáí* e o *Rio Apa*¹⁰², como o exército brasileiro havia conquistado as tropas inimigas terrestres e conseqüentemente suas armas replicaram o ataque, forçando a retirada em fuga dos vapores rumo a Cuiabá, subindo o Rio Paraguai e saindo por meio terrestre os poucos soldados paraguaios sobreviventes rumo à fronteira com a Bolívia.

Como remanescentes na forma da cidade, destacamos: o traçado urbano regular, os quarteirões e suas três praças, o Largo de São Pedro (atual praça do Mercado), o Largo de Santa Thereza (hoje Praça da Independência) e o Largo do Carmo (atual Praça da República).

¹⁰² CORRÊA, Valmir B. *Corumbá: terra de lutas e de sonhos*. p.13.

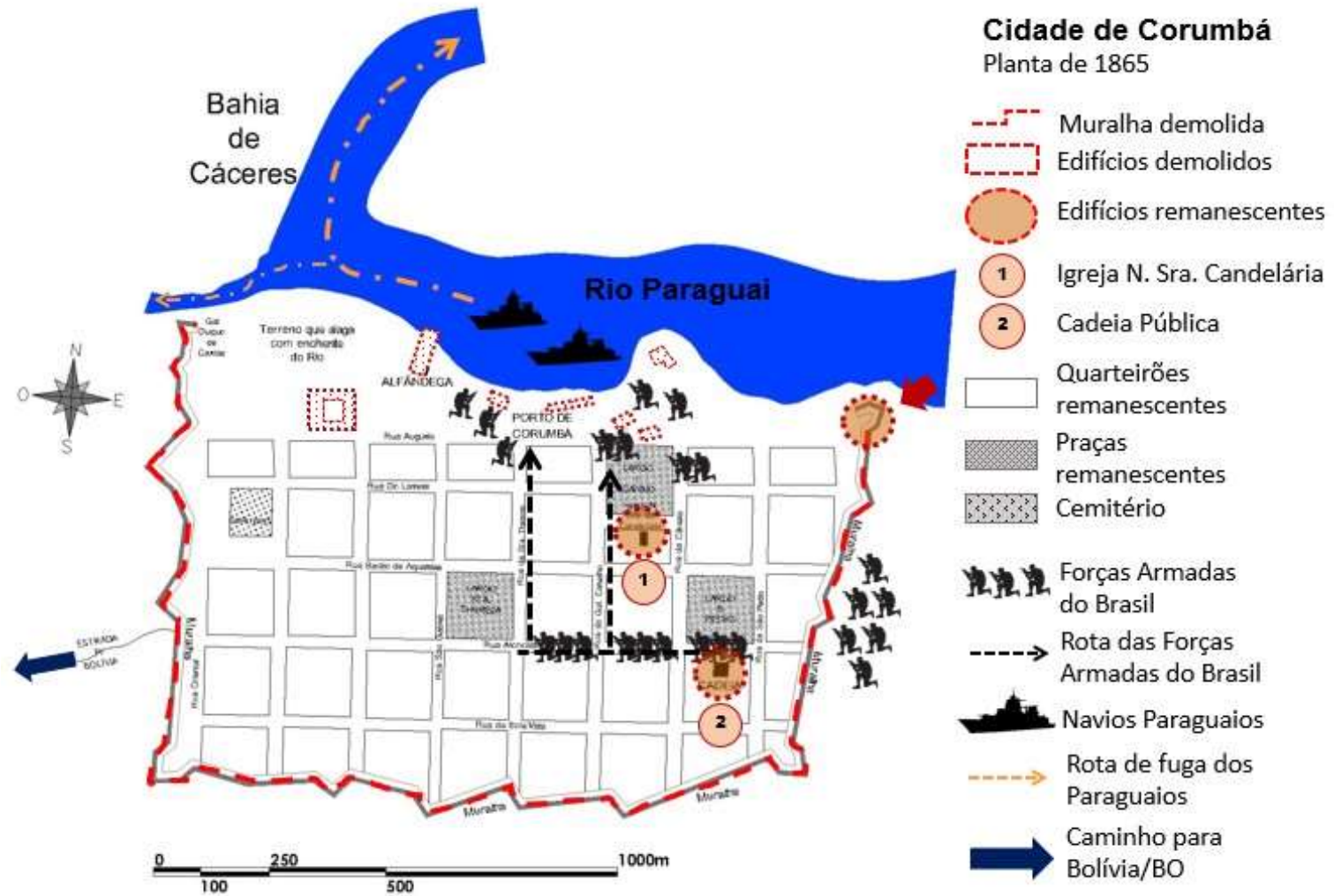


Figura 33 - Cidade de Corumbá, planta urbana de base correspondente ao ano de 1865, com destaque para o retrato do episódio da Retomada de Corumbá em 13 de junho de 1867.

Fonte: APMT. Edição gráfica: Giovane Chaparro.

Na sequência dos acontecimentos, destacamos a promulgação da Lei n.º 6, de 11 de novembro de 1869, a qual ordena a perda da categoria de Município a Corumbá, dada a grave situação em que se encontrava a localidade após a retomada do domínio paraguaio. Logo em 20 de junho de 1870, o Brasil e Paraguai assinam acordo preliminar pondo fim à Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai. Quatro anos depois, em 1871, vem a restauração do município.

Segundo CORRÊA¹⁰³,

"Corumbá tomou novos rumos, sediando um entreposto de comércio internacional, desfrutando de marcante influência estrangeira como centro cosmopolita, com embarcações de origens diversas, passando a frequentar o seu porto".

A sua restauração coube à Lei provincial n.º 7 de 7 de outubro de 1871, foi constituído com território desmembrado de Cuiabá, e reinstalado em 14 de maio de 1872. Pela Lei provincial n.º 525, de 15 de novembro de 1878, Corumbá foi elevada à categoria de cidade. (Fig. 34)

¹⁰³ CORRÊA, Valmir Batista. *Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos*. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

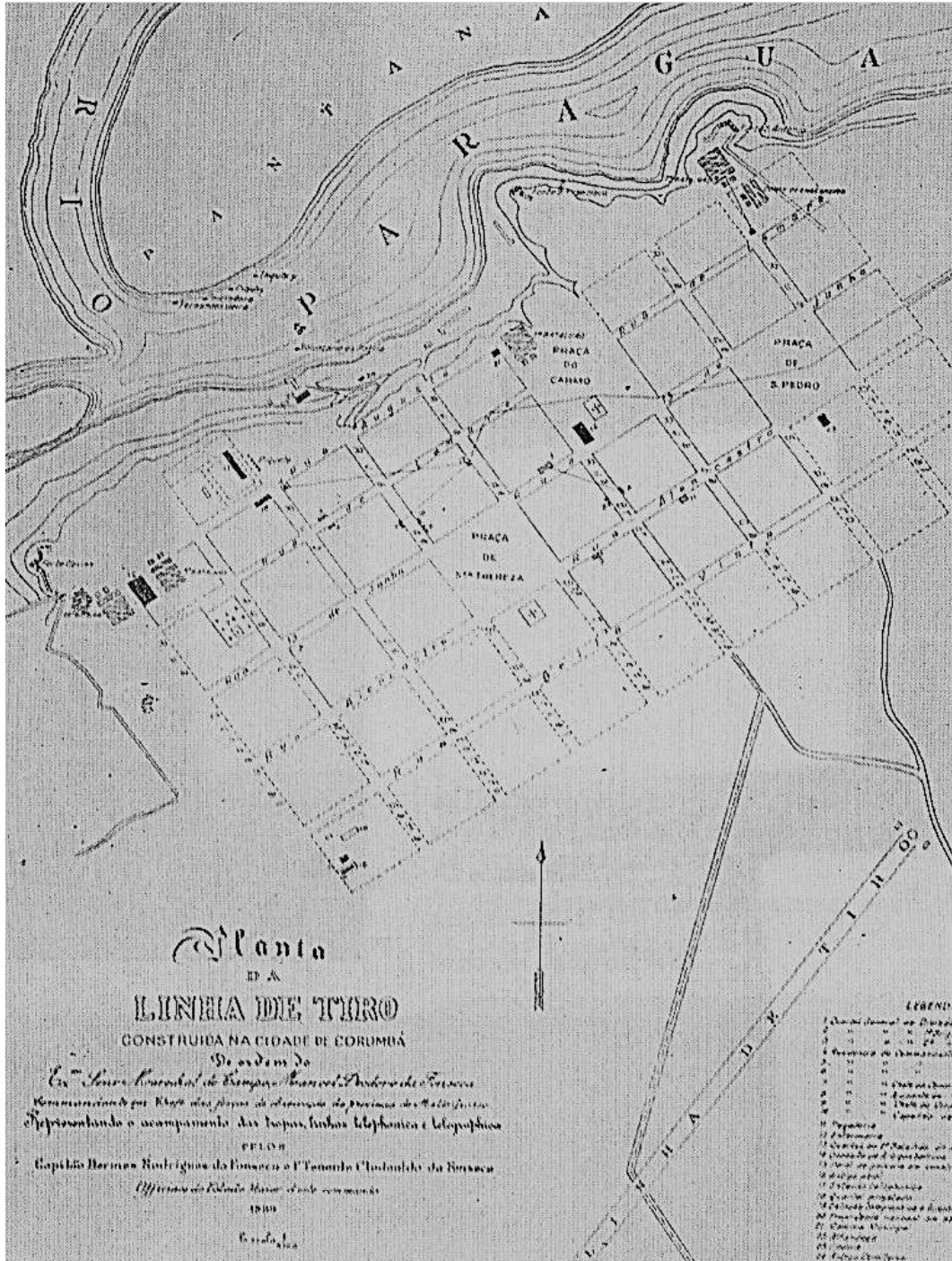


Figura 34 - Planta da *Linha de Tiro*, construída na cidade de Corumbá do início do Século XIX, ano de 1889. **Autor:** não identificado. **Fonte:** História da Arquitetura de Mato Grosso do Sul: origens e trajetórias; Ângelo Marcos Vieira de Arruda – 1ª Ed.; Campo Grande/MS: 2009. pág.51.

Com base nessa Planta da *Linha de Tiro*, implantada na área adjacente ao plano urbano de Corumbá, datada do ano de 1889, aproximadamente vinte anos após a reconstrução da cidade, podemos analisar e destacar alguns elementos urbanísticos, como: traçado urbano, construções novas e remanescentes, implantação da zona portuária e caminhos de acessos.

Observando os elementos da forma urbana, verificamos a permanência do traçado urbano regular e as três praças antigas, observam-se mínimas alterações no perímetro da cidade, mais precisamente nos quarteirões de borda, correspondendo ao complemento do perímetro dos quarteirões limítrofes, coincidentemente, aqueles que foram liberados a partir da demolição da muralha de cercadura da cidade. Porém, observa-se a existência de um trecho dos muros dessa muralha, como remanescente documental do período anterior. Com relação às construções antigas, verifica-se a manutenção das igrejas de Nossa Senhora da Candelária e a de Santa Thereza, e mais a Cadeia Pública, construções advindas do período anterior à guerra.

Destacam-se as novas construções que começam a permear a cidade tanto na área portuária como no platô acima. Na área portuária, verifica-se a reconstrução do edifício da Alfândega, prédio institucional de controle e vigilância, local de funcionamento do Porto Geral de Corumbá e, alguns outros edifícios particulares ligados ao apoio e suporte logístico à zona portuária. Nessa implantação, percebemos uma conformação de perímetro correspondendo a um quarteirão, configurando um formato irregular devido à área livre para implantação, seguindo a silhueta da encosta e margem do rio Paraguai. Na parte alta da cidade ou região plana ou platô, vimos um maior número de edifícios construídos; observamos uma relação de regularidade na implantação desses, que seguem o alinhamento das dimensões dos lotes e culminam numa formação regular dos quarteirões, não variando muito em dimensões, outro fator interessante que vale a pena ressaltar é que, apesar do número de construções ser pouco expressivo, não utilizar desse artifício para implantar desajustes na forma urbana. Nos extremos a Leste e a Oeste vimos alguns edifícios aglomerados, sinalizando alguma relação com vilas (militares ou civis), porém, não possuímos dados concretos para assegurar as funções, somente o destaque para a existência dessas edificações.

Outro fator importante em destaque no mapa são os caminhos de conexão com as localidades circunvizinhas e saídas da cidade, como: no sentido oeste, o acesso à fronteira com

a Bolívia no prolongamento da rua Alencastro (atual rua Dom Aquino); ao Sul, os caminhos de acesso ao interior do Estado, os quais nesse mapa cruzam a Linha de Tiro, e mantêm à comunicação da cidade à capital Campo Grande/MS além dos assentamentos rurais existentes no município; no sentido Leste, vimos o caminho de acesso ao Arsenal de Marinha de Ladário, o que neste momento está em processo de implantação. Vale registrar que essas conexões e implantações se mantiveram até os dias atuais.

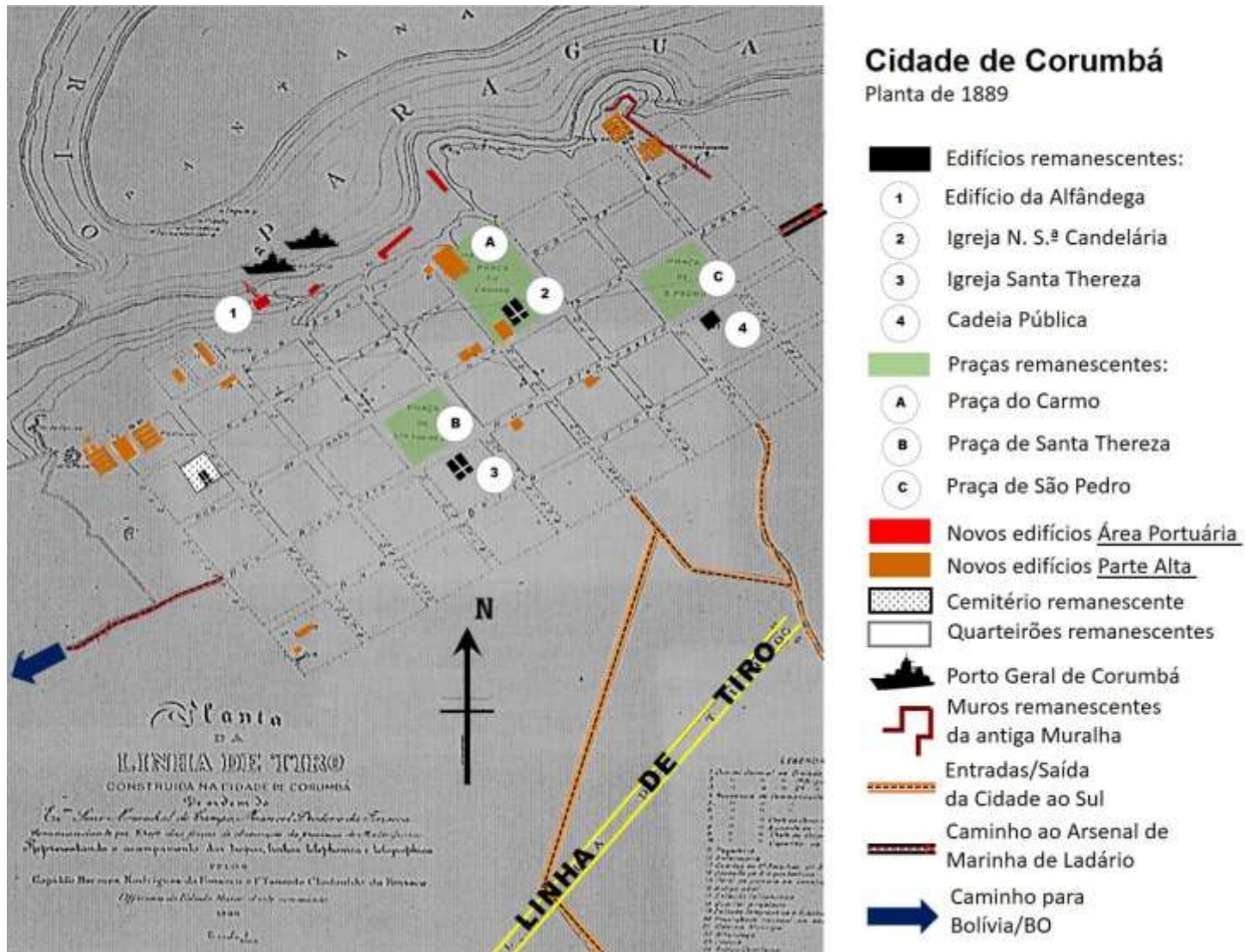


Figura 35 - Planta da *Linha de Tiro*, construída na cidade de Corumbá do início do Século XIX, ano de 1889. **Autor:** não identificado. **Fonte:** História da arquitetura de Mato Grosso do Sul: origens e trajetórias; Ângelo Marcos Vieira de Arruda – 1ª Ed.; Campo Grande/MS: 2009. Pág.51. **Edição gráfica:** Giovane Chaparro.

No início do século XX, Corumbá passa por um expressivo desenvolvimento e modernização. Segundo AYALA¹⁰⁴:

“... a cidade acha-se cortada de espaçosas ruas, obedecendo a um plano uniforme, paralelas e perpendiculares ao rio, só lhes faltando uma arborização simétrica para darem completa idéia das avenidas e o aspecto das metrópoles modernas...”. (Fig. 36)

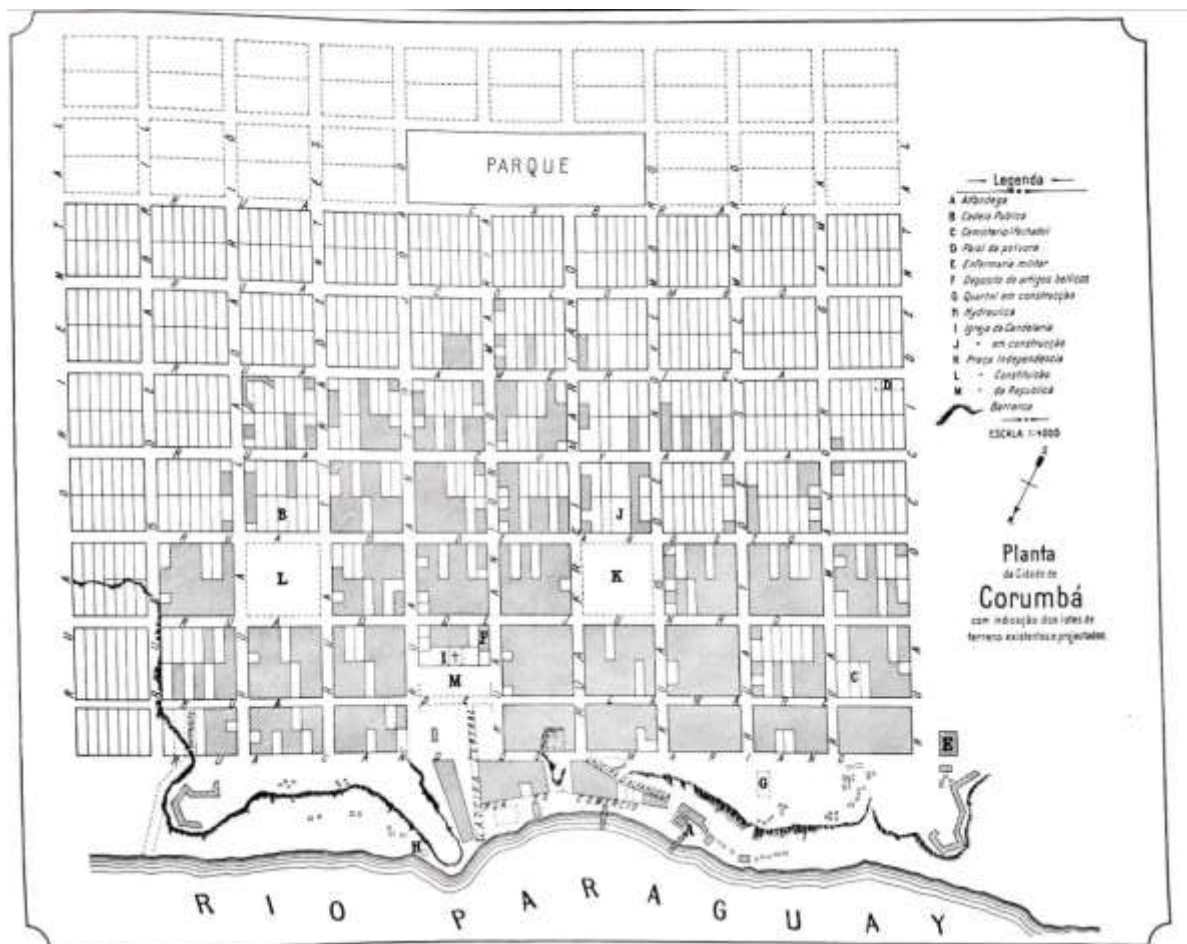


Figura 36 - Plano da cidade de Corumbá no ano de 1914. **Fonte:** Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso.

Com base nesse plano faremos uma análise urbana com detalhamento dos remanescentes edificados e novas projeções de edificações e equipamentos urbanos para a cidade a partir desse período.

¹⁰⁴ AYALA, S. Cardoso e Simon F. Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso. Corumbá e Hamburgo, 1914.

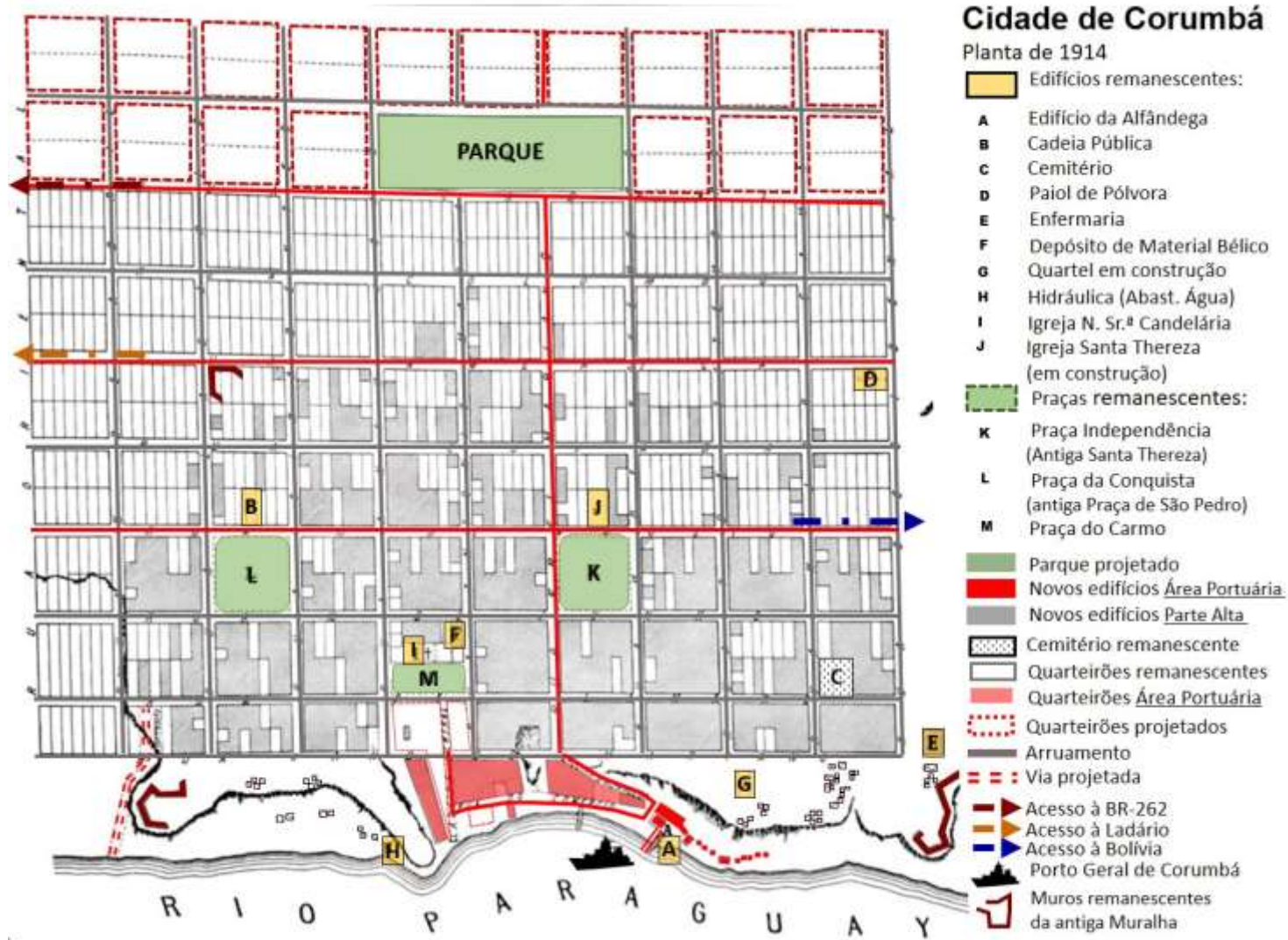


Figura 37 - Planta da cidade de Corumbá, ano de 1914. Fonte: Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso. Edição gráfica: Giovane Chaparro.

A **Figura 37** retrata um dos planos mais relevantes da cidade de Corumbá, datada do ano de 1914, em que se observa com clareza os remanescentes da configuração espacial e sua forma urbana. Com relação ao sítio natural, mantém a situação de implantação à margem direita do rio Paraguai, assentada sobre uma topografia bem definida; sua maior área ocupando um plano relativamente uniforme e outra porção nos limites da encosta em direção ao rio, o desnível alcança aproximadamente 40 metros, caracterizando duas áreas de implantação distintas, porém, conectadas, denominadas como Cidade Alta e Cidade Baixa. Dessa maneira, aproveitamos essa denominação para descrever essas áreas:

- **Cidade Baixa** - região portuária, denominada popularmente como Porto Geral, na base da encosta e à beira do rio Paraguai, conhecida também como Casario do Porto, essa porção da cidade é compreendida pelas seguintes vias: rua Manoel Cavassa (Antiga rua do Comércio), ladeira José Bonifácio, travessa Mercúrio, ladeira Cunha e Cruz e travessa do beco da Candelária. Sendo que, somente as duas ladeiras, descritas acima conectam a região portuária a parte alta da cidade, as travessas e o beco, somente dão acesso aos edifícios ali implantados. Com relação aos edifícios, nesse período, ainda se mantém bem conservados em suas características originais como: volumetria, cobertura (telhado), implantação no lote, limites de quarteirão, espaços vazios e estética das edificações, com relativa integridade do conjunto do Casario do Porto. Como destaques edificadas, vimos o prédio da Alfândega e o pier, com acréscimo de um bloco retangular (anexo), sinalizando um galpão de armazenamento; os edifícios implantados na área regular conformando os quarteirões da rua do Comércio, geralmente, destinados ao uso como armazéns comerciais, serviços de hotelaria, bares e restaurantes; à direita da Alfândega identificamos vários edifícios às margens do rio, configurando uma ocupação irregular no sentido de não ocupar e tampouco conformar um quarteirão ou lote regular, esses edifícios estarão evidentes em imagens iconográficas associados a uma possível zona de pescadores; à esquerda do Porto Geral, identificamos um ponto denominado de Hidráulica, o qual nos remete à origem do ponto de captação de água para abastecer a cidade; ao lado desse edifício aparece novamente uma sequência de edifícios menores desassociados de uma implantação regular (quarteirão ou lote), segundo imagens antigas estão ligados à moradia das *lavadeiras do rio*, mulheres que se ocupavam desse trabalho para atender aos comerciantes volantes e residentes da cidade;

- **Cidade Alta** – região plana da cidade, localizada acima da encosta, compreendida pelo quadrilátero da rua Cândido Mariano (atual av. General Rondon), subindo a rua Occidental, virando à esquerda na rua Cabral e descendo a rua Oriental até reencontrar a rua Cândido Mariano. Nesse quadrilátero encontramos inúmeras construções, ocupando cerca de 60% da área edificável, onde segundo relatos no próprio Álbum Graphico, predominam os estilos modernos (à época início do séc. XX), confrontando com os estilos mais antigos (Ecletismo, Art Decó, Neoclássico, etc.). Ressaltamos as permanências, como: o traçado regular, os edifícios religiosos, o cemitério, a cadeia pública, vestígios da muralha e as três praças em suas áreas originais, com alterações na nomenclatura. Reafirmamos a consolidação do desenho urbano e a projeção de sua continuidade. A ocupação urbana pode ser vista pelas hachuras no traçado, correspondendo a aproximadamente 60% da área urbana, outro elemento importante é a projeção de duas faixas do traçado urbano ao Sul da cidade, o que sinaliza a preparação para ocupações futuras. Na porção à esquerda da imagem, destaca-se um dos remanescentes da antiga muralha da cidade, agora aproveitado como muro de divisa de um dos lotes. Os acessos e as conexões com as localidades vizinhas permanecem nas mesmas posições, assim como o cemitério;

Predomina a configuração urbana de cidade planejada, sinalizada no período anterior, com implantação sobre o traçado regular, de paralelas e perpendiculares (tipo tabuleiro); ruas largas e espaçosas, com destaque da facilidade de acesso às principais conexões com o distrito de Ladário, o acesso ao interior do Estado (atual BR-262) e a fronteira com a Bolívia; ainda com relação ao arruamento vimos a abertura do acesso por faixa carroçável ao Porto Geral, a implantação e consolidação da rua do Comércio (atual rua Manoel Cavassa) e a delimitação dos quarteirões com edificações às margens do Porto.

Com relação aos quarteirões, podemos ver a manutenção nas proporções e no alinhamento, uma expansão significativa da área do perímetro da cidade e a consolidação de algumas edificações, ocupando quase toda a totalidade das dimensões da quadra. Destacamos ainda uma área projetada acima no plano, acima do limite do “Parque”, espaço com dimensões equivalentes a dois quarteirões em que pelo detalhe não havia nenhum equipamento implantado, condizente com uma área de expansão projetada.

No início do século XX, com o desenvolvimento do Porto de Corumbá e a instalação de várias casas de comércio de exportação e importação; a construção dessas casas trouxe um

desenvolvimento arquitetônico para a área do porto, os edifícios foram construídos em sua maioria sob os estilos Neoclássicos, Art Nouveau e Eclético, edificados com materiais importados da Europa.

“... No início do século XX, Corumbá já se encontra estabilizada, como porto fluvial e como principal centro econômico comercial da região centro-oeste. Quase todos os produtos manufaturados, eram provenientes da Europa. O movimento das exportações era principalmente de couros, charques, ipeca, borracha, penas de garças e outras aves. Na parte baixa, a beira do cais, alinhavam-se variadas casas comerciais, quase todas ainda existentes, como testemunho dessa época de prosperidade”.¹⁰⁵

A imponência do casario do porto coexistiu com a precariedade das condições sanitárias e a falta de infraestrutura adequada ao movimento de passageiros e mercadorias, ocasionando frequentes surtos epidêmicos de doenças trazidas pelos navios que aportavam na cidade.

Progresso Urbano de Ladário

O nascimento do povoado de Ladário está conectado ao de Corumbá, bem, como a toda ocupação de terras pelos pioneiros luso-brasileiros na luta pela demarcação do território em direção às terras espanholas, os quais se iniciam a partir do estabelecimento do Tratado de Madri (1750). No entanto, após a fundação do Forte Coimbra (1775, o desejo do capitão-general Luiz de Albuquerque de Melo e Cáceres era de encontrar na região um local para fundação de um povoado, assim, em janeiro de 1776, foi incumbido o sertanista João Leme do Prado que, em conjunto com os oficiais do Forte Coimbra, encontraram terrenos na margem direita do rio Paraguai. Em novembro de 1776, João Leme do Prado encontrou ao norte, um local com barrancas altas, então tomou posse, desmatou, limpou o terreno e voltou a Cuiabá em busca de recursos e colonos.

Conforme CORRÊA¹⁰⁶,

“... No entanto, parece que idéia não encontro receptividade imediata entre os cuiabanos dispostos a deslocarem-se com seus familiares para a região. O próprio Luiz de Albuquerque postergou a decisão de liberar recursos para aquela aventura, pois quase dois anos depois (agosto de 1778)¹⁰⁷, Leme do Prado retornou ao local que deveria ser a povoação, ... Desse modo, instalou-se no dia 2 de setembro, em local abaixo (hoje a cidade de Ladário), apesar das dificuldades e da insegurança representada pela existência de indígenas nas cercanias.”

¹⁰⁵ Ibid. 106.

¹⁰⁶ Idem.

¹⁰⁷ No mês de janeiro de 1778, ocorreu um massacre dos soldados do Forte Coimbra por índios Guaikurú.

Escolhida a área, João Leme do Prado retornou a Cuiabá com a finalidade de trazer sua família e alguns casais e trabalhadores para a faina do desbravamento e servir de ponto de apoio para fundação de Albuquerque (atual Corumbá). No retorno de Cuiabá, no mês de agosto (1778) a expedição de Leme do Prado foi cometida por tempo adverso navegando pelo rio Paraguai, não conseguindo firmar paragem no local escolhido para abrigar a nova povoação, dessa forma, tiveram que descer o rio cerca de uma légua, para então fixar em uma aldeia e por ali permaneceram por dezenove dias antes de efetivamente estabelecer a estaca de fundação de Albuquerque, com isso a povoação de Ladário foi fundada antes de Corumbá.

De acordo com MELLO¹⁰⁸,

“Ladário: a 2 de setembro de 1778 o Capitão-mor João Leme do Prado, sua família e alguns colonos deixaram o local da Povoação (Corumbá) e estabeleceram-se uma légua abaixo, num abrigo para embarcações que chamaram Ladário¹⁰⁹.”

“Suas datas comemorativas devem ser: 2 de setembro de 1778, em que ali se estabeleceu Leme do Prado, e 14 de março de 1873, fundação do Arsenal.”

Porém, o povoado não passa por nenhum melhoramento significativo, até que em 14 de março de 1873, foi iniciada a construção do Arsenal da Marinha na margem direita do rio Paraguai com o objetivo de barrar os invasores de outras Coroas europeias. Somente com a chegada do Arsenal da Marinha, Ladário começou a se desenvolver e se urbanizar com abertura de ruas e travessas. (Figura 38)

¹⁰⁸ MELLO, Raul Silveira de. **Corumbá, Albuquerque e Ladário**. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1966.

¹⁰⁹ O nome Ladário foi dado em homenagem ao Governador Capitão General Luiz de Albuquerque e Mello Pereira e Cáceres, cujo local de nascimento, na província de Vizeu, em Portugal tem esse mesmo nome.



Figura 38 - Plano para a fundação de um estabelecimento naval da Província de Mato Grosso no Porto de Ladário em Corumbá. **Data:** fevereiro de 1871. **Fonte:** Arquivo Público de Mato Grosso. Cuiabá.

O Arsenal da Marinha chegou a Ladário, transferido de Cuiabá, no Mato Grosso, tendo como inspetor o capitão de fragata Manuel Ricardo da Cunha Couto, obra que foi concluída em fevereiro do ano seguinte. A **Figura 39** traz uma leitura dos elementos construtivos que compõem a guarnição militar, com destaque para os edifícios construídos sob a proteção da muralha e das trincheiras, a muralha implantada para segurança das investidas inimigas pelo continente e as trincheiras instaladas para segurança de ataques por via fluvial. Identificamos vários pontos de armazenamento de munição (paiol) instalados nas trincheiras e próximos às guaritas; junto ao rio a instalação do estaleiro para manutenção e apoio para as embarcações; com localização privilegiada no conjunto, temos o edifício hospitalar, a igreja e um monumento denominado de “quadrante solar”, estabelecido como um marco na grande praça central; outro elemento importante é a projeção de caminhos de acesso ao rio Paraguai, saindo da entrada do Arsenal, circulando à esquerda pela grande praça d’armas, ultrapassando a encosta e o terreno alagadiço.

Conforme observado tratava-se de uma guarnição militar com infraestrutura de suporte para conflitos armados de grande alcance, como uma atitude preventiva, na projeção de outro ataque que a região poderia vir a sofrer, o que não ocorreu. Dessa maneira, o Arsenal de Marinha de Ladário, permaneceu como conjunto gerador do progresso urbano para a cidade.



Plano do Arsenal de Marinha de Ladário

Planta de 1871

Edifícios:

- | | | | | |
|-------------------|------------------------|--------------|--------------------|----------------------|
| 1 – Guarita | 4 – Comando | 7 – Igreja | 10 – Dep. madeiras | 13 – Of. máquinas |
| 2 – Praça D'armas | 5 – Quadrante Solar | 8 – Hospital | 11 – Carpintaria | 14 – Ponto comercial |
| 3 – Quartel | 6 – Quartel de menores | 9 – Correção | 12 – Depósitos | 15 – Almojarifado |

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| B – Baluarte | — Caminhos de circulação. |
| E – Estaleiro | |
| M – Muralha | |
| p – Paioi | |
| Pt – Ponte sobre córrego | |
| T – Trincheiras | |

Figura 39 - Plano para a fundação de um estabelecimento naval da Província de Mato Grosso no Porto de Ladário em Corumbá. Data: fevereiro de 1871. **Fonte:** Arquivo Público de Mato Grosso. Cuiabá. **Edição gráfica:** Giovane Chaparro.



Imagem 24 - Vista da portal de entrada do Arsenal da Marinha, Ladário/MS.

Fonte: Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso.

Em 16 de março de 1896, pela Lei n. ° 134, o Distrito criado com a denominação de Ladário, fica subordinado ao município de Corumbá, nessa ocasião foi construído um portal em alvenaria, como um marco de acesso ao Arsenal de Marinha, no formato de arco semelhante ao Arco do Triunfo (Imagem 24). No período de 1911 a meados de 1950, o distrito de Ladário, mantém a conexão com o município de Corumbá. Somente em 1 de julho de 1950, motivado pelos bons índices econômicos e sociais, Ladário ganha sua emancipação político-administrativa pela Lei Estadual n. ° 679, de 11 de dezembro de 1953, projeto de autoria do deputado estadual Manoel Wenceslau de Barros Botelho Neto, cuja instalação foi efetuada em 17 de março de 1954.

A **Figura 40**, mostra que o desenvolvimento do traçado urbano de Ladário segue a mesma orientação da forma regular executada em Corumbá, porém, nesse caso o ponto inicial está associado ao quartel da Marinha e a conexão com a cidade de Corumbá, pois, a avenida Barão de Rio Branco é aquela que dá acesso à cidade vizinha e também a entrada principal da base Naval, no mesmo caminho implantado desde os primeiros anos após o conflito da Tríplice

Aliança. A delimitação da área tombada de Ladário coincide com a própria implantação do Arsenal de Marinha datado de 1871, portanto é o conjunto precursor de todo o desenvolvimento da cidade.

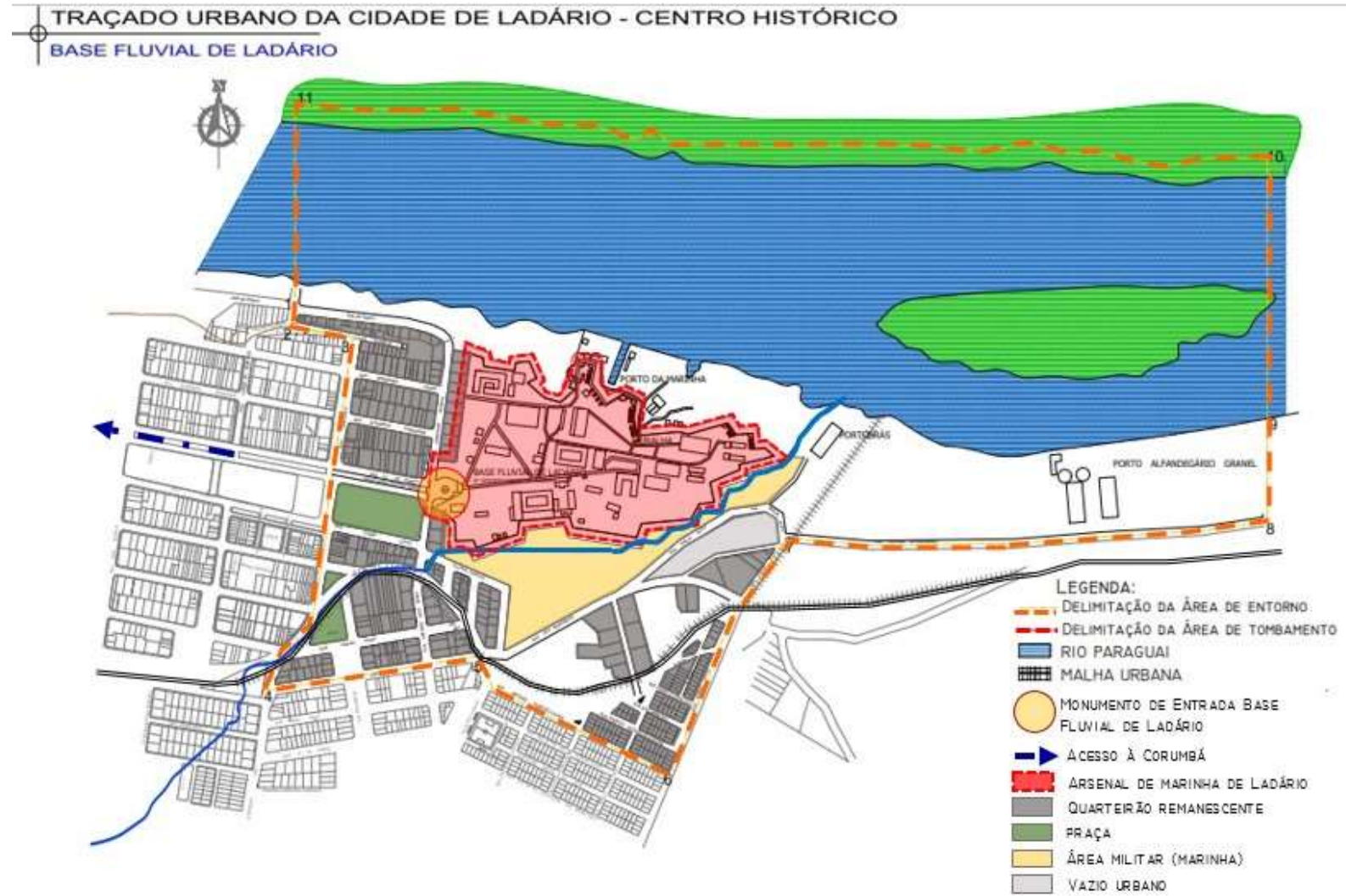


Figura 40 - Planta parcial da cidade de Ladário (atual), delimitação do centro histórico. **Fonte:** Arquivo Pessoal. **Edição gráfica:** Giovane Chaparro

A Base Fluvial de Ladário (antigo Arsenal da Marina da Província de Mato Grosso) no município de Ladário/MS foi tombada como Patrimônio Histórico e Cultural somente em nível federal pelo Processo n. ° 1.613-T-10 (Processo no- 01458.003599/2010-16), do tombamento das Fortificações Brasileiras.

Conforme podemos identificar a cidade de Ladário desde a sua fundação até a atualidade permanece como apoio ao município de Corumbá e residência oficial da Marinha Nacional, com cerca de 24 mil habitantes ocupando uma área urbana de 3,6 quilômetros quadrados, dessa forma há uma média de 6 hab./km². A expansão urbana está limitada a oeste pela cidade de Corumbá e a leste pelo Arsenal de Marinha, ao norte com o rio Paraguai, restando o eixo Sul para o crescimento da malha urbana. Seu traçado urbano é regular e conecta-se diretamente a Corumbá por sua avenida principal, mantendo a regularidade de paralelas e perpendiculares no sentido leste/oeste principalmente.

Trata-se de uma cidade bastante agradável e pitoresca, generosamente arborizada e com ruas largas, a população se ocupa praticamente do trabalho no comércio, como servidores militares e ligados ao governo municipal, outros trabalham em empresas de transporte fluvial, ligadas ao escoamento da produção do minério de ferro e cimento, serviços prestados e sediados no município.

III. Resultados das análises

Resultado das análises da configuração urbana atual e a relação com o progresso urbano

A análise da configuração urbana atual e a relação como progresso urbano das duas cidades permitiu observar que, embora Ladário tenha sido implantada antes de Corumbá, essa segunda progrediu expressivamente mais do que a primeira, principalmente após o conflito da Tríplice Aliança contra o Paraguai.

Podemos afirmar que Ladário renasce após a guerra, e recebe grande importância como apoio à vigilância e segurança a navegação fluvial, com a construção do Arsenal de Marinha. Essa guarnição militar dá sentido ao progresso urbano e desenvolvimento da cidade, mesmo que no período em análise a localidade esteja ainda como distrito de Corumbá, recebendo sua emancipação somente em meados do século XX.

Ao contrário, Corumbá desponta como centro regional de conexão administrativa, econômico e cultural na região, chegando ao início do século XX como um dos maiores portos

fluviais de comunicação intercontinental.

Por essa importância, observamos o reflexo dessa ação no progresso urbano, porém, ao final do período em análise a cidade perde muito de sua importância portuária seguindo outro fator de crescimento e desenvolvimento por meio da ferrovia.

Na atualidade mantém-se a mesma situação de coadjuvante a Ladário e Corumbá como o enfoque principal, até porque apesar da emancipação o município de Ladário, está contido territorialmente por Corumbá com limitações naturais e territoriais à expansão.

Corumbá segue em evidência e com pujante relação à conexão intercontinental, não somente por via fluvial como terrestre e ferroviária.

Resultado das análises das permanências na forma urbana de Corumbá.

A permanência física nos traçados urbanos aponta características semelhantes e diversas, a depender dos critérios de análise de cada cidade analisada. Como elementos da forma urbana que contribuem para a caracterização da análise urbana, definimos os seguintes: a geratriz, a forma urbana, orientação da implantação do núcleo urbano e equipamentos urbanos significativos.

Como geratriz justificativa da implantação da cidade temos o rio Paraguai como elemento norteador. Justificado pela comunicação fluvial, facilitadora do comércio e comunicação intercontinental, principalmente no caso de Corumbá.

A forma urbana, avaliada principalmente pelas características do traçado urbano passam por períodos bem marcados das práticas urbanizadoras portuguesas. No caso de Corumbá, inicialmente como Povoado de Albuquerque está ligado às características coloniais, com a passagem do conflito da Tríplice Aliança contra o Paraguai, são impressos os primeiros elementos da forma urbana que permaneceram como conexão das gerações futuras da cidade.

Corumbá consolida-se como cidade de traçado regular e planejada com vias largas, quarteirões e lotes alinhados e orientados conforme a geratriz de implantação, ou seja, paralelo e perpendicular ao rio Paraguai.

Outros elementos urbanos que justificam e contribuem para a consolidação da cidade neste local e região tão inóspitos, são, a organização administrativa e de segurança com a Casa de Rendas ou Alfândega, as guarnições militares; como orientação religiosa à população vimos a Igreja Católica; como elementos de segurança, religiosos e cívicos, três praças – Praça Religiosa o Largo do Carmo, Praça Cívica de Santa Thereza e de segurança o Largo de São

Pedro, de frente com a Cadeia pública; e, por fim, a segurança da cidade sob o fechamento de uma muralha de proteção. Todos elementos urbanos que surgem desde meados do século XIX e permanecem até os dias atuais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na introdução da pesquisa levantamos alguns questionamentos relativos à formação urbana da região da fronteira oeste do Brasil, especialmente na porção sul de Mato Grosso e principalmente após o grande conflito da guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, evento que marcou profundamente a relação estabelecida na cidade e na região abrangida. Entendemos que a ocupação ocorre já nos idos do século XVIII, porém, é a partir da guerra, a região é consolidada e imprime sua identidade, a qual estudamos e apresentamos a partir da análise de sua forma urbana e exemplificada por meio do traçado remanescente.

Perguntávamos como a forma urbana das cidades localizadas nessa porção territorial foram formuladas e quais influências receberam das políticas portuguesas e, posteriormente, das alterações impostas pela República na continuidade de sua implantação; quais seriam os fatores que levaram essas cidades a terem semelhanças com os demais núcleos urbanos no Centro-Oeste brasileiro, apesar de suas especificidades e período de implantação.

Vimos e nas análises sobre as dimensões históricas, sociais, econômicas, culturais, político-militares e ao final do período delimitado na pesquisa, registramos os melhoramentos urbanísticos influenciados pela necessidade de adequada infraestrutura, conforto e bem-estar para seus habitantes, todas as alterações foram combinadas para criar as condições da forma urbana das cidades da região sul do Mato Grosso, que apesar de serem resultado da colonização tardia, possuíam semelhanças e divergências com as suas congêneres no interior do Brasil.

A análise da formação das cidades dessa região por meio do mapeamento do progresso urbano permitiu-nos conhecer a forma urbana resultante da associação das normas políticas e administrativas oriundas dos padrões urbanísticos portugueses e seus desdobramentos originários das características apresentadas pelo sítio físico de implantação. Ao unirmos as informações resultantes conseguimos estabelecer uma relação entre a cidade de Corumbá, e o porquê de ela estar ocupando papel de destaque como representante da consolidação da fronteira oeste brasileira.

Os dados apresentados na pesquisa proporcionam algumas explicações resultantes de sua interpretação, a relação entre forma e função se manteve praticamente inalterada na passagem entre fins do século XIX e início do século XX, na cidade de Corumbá, no que diz respeito à permanência de elementos urbanos e edificados: aspecto do traçado urbano, expansão do traçado original sem alteração, conexões viárias que se mantiveram até os dias atuais, implantação em relação à geratriz, situação de ruas, praças, largos e edifícios. Isso significa

conservação das fachadas, calçamentos, arranjo das praças, higienização e embelezamento dos espaços públicos centrais, etc. Identificamos a alteração apenas na substituição dos elementos de segurança, antes edificados (muralha), ao final do período estão ligados a aberturas de comunicação sob vigilância administrativa alfandegária, especificamente na relação com o comércio fluvial intercontinental e regional, pelo rio Paraguai.

No caso do povoamento de Ladário, por sua vez, identificamos uma situação bem diferente, pois a cidade tem origem numa guarnição militar, exclusivamente para controle e segurança do trânsito fluvial e passa por um processo significativo de expansão urbana, crescimento e implantação de traçado urbano, com edificações civis e militares e mudança de perfil, antes fechado e restrito, agora aberto sob controle administrativo municipal, não restrito. Notamos uma cidade ainda muito pequena em dimensões e cercada territorialmente pelos elementos naturais do sítio físico (o Pantanal e o rio Paraguai) e contida nos domínios do município de Corumbá. Apesar das limitações guarda importância como polo de comunicação para o comércio fluvial no escoamento da produção de minério de ferro e calcário, tudo sob o controle e a vigilância da Marinha do Brasil.

Para chegarmos nessa conclusão, foram importantes os estudos sobre as práticas urbanísticas anteriores que regeram os traçados urbanos, para compreender as várias camadas históricas que os tecidos apresentam. Isto é, as cidades foram analisadas conforme suas sobreposições e recombinações urbanísticas dos diferentes períodos. Vimos assim, a coexistência de práticas urbanísticas coloniais, desde o século XVIII até as mais contemporâneas do século XX.

As análises permitiram, também, concluir que as práticas urbanísticas de origem da cidade de Corumbá envolveram, primordialmente, a influência dos engenheiros militares e a de traçado regular com aspectos da fase pombalina. Nesse caso, a passagem da região pelo evento da guerra, deixaram a marca da insegurança e a necessidade de permanecer alerta a qualquer anormalidade.

Ao retornarmos às características da forma urbana das cidades medievais portuguesas e compará-las às características propostas no período pombalino, podemos observar que os traçados urbanos analisados possuem formas mistas, ou seja, nas cidades estudadas ocorreram combinações de características urbanísticas decorrentes das cidades do medievo português, com a presença da muralha, a grande praça, a igreja em ponto focal, as cidades baixa e alta, até as novas formas advindas das imposições da Idade Moderna e do Iluminismo, tão bem aplicadas pelo período pombalino e da presença dos engenheiros militares, representadas pelo traçado

regular.

Conforme estudamos a documentação, relacionada à forma da cidade e análise da origem do desenho das cidades portuguesas, percebemos as similaridades com as permanências nas cidades em estudo, sua forma refletida na função. Identificamos uma racionalidade política de conservação e continuidade dessa forma, implementada pelas legislações e relatórios administrativos. O processo de consolidação da imagem, e, conseqüentemente, da valorização do passado, foi consequência da obediência a essas disposições legais.

Acreditamos que a preservação dos patrimônios paisagístico, histórico e arquitetônico estabelecido em Corumbá tenha relação justificada com a manutenção de uma continuidade com o passado histórico da região. A essência da preservação do monumento está ligado à relação entre o tempo transcorrido e a memória preservada, não somente na imagem da cidade como na lembrança de seus moradores. Portanto, essa relação entre memória e imagem constituiu o centro da reflexão.

Desejamos que os resultados desta pesquisa, por meio da análise das formas urbanas e dos seus elementos urbanos remanescentes, gerem futuras ações de preservação e conservação efetivas do centro histórico da cidade da região, pois, compreendendo a lógica da estrutura urbana das cidades da fronteira oeste do Brasil, não somente com base na política e administração, mais conforme seus aspectos de formação urbana permitirão aos arquitetos, urbanistas, historiadores, educadores entre outros; promoverem ações, formularem políticas, de preservação do tecido urbano, mais apropriadas à realidade física, que caracterizam boa parte dos centros urbanos históricos da porção Centro-Oeste do Brasil.

REFERÊNCIAS

I. Fontes primárias

BRASIL. Senado Federal. **Código filipino ou Ordenações e Leis do reino de Portugal** Brasília: Senado Federal, Comissão Editorial, 2004. v. 38-a [fac-símile da 14.ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821].

Extensão, População e limites da Cidade de Santa Cruz de Corumbá. Relatório de Miguel Paes de Barros dirigido a Pimenta Bueno, em 23 de setembro de 1879. Manuscritos. Seção de Manuscritos. BN, Rio de Janeiro-RJ.

Jornal **GAZETA OFFICIAL**, Cuyabá, Anno XXII, n. ° 3.263, 16 de maio de 1911.

Livro de Actas da Associação Comercial de Corumbá, de 1910 a 1928. *Acta de numero 11, de 17 de agosto de 1913.* AACC, Corumbá/MS.

Officio de José Maria da Silva Paranhos em Assumpção, 4 de janeiro de 1870 ao Barão de Melgaço Presidente da Província de Matto Grosso. Manuscrito. Data 1870B Doc. Av. APMT, Cuiabá/MT.

Officio de Joaquim Maria Nascimento de Azambuja, em Assumpção 2 de janeiro de 1873, dirigido ao Presidente da Provincia de Mato Grosso. Manuscrito. Data 1873D, Doc, av. APMT, Cuiabá/MT.

Copia. Officio do Inspector da Alfandega de Albuquerque [Corumbá] João Lopes Carneiro da Fontoura ao Presidente da Provincia de Matto Grosso, em 22 de maio de 1873. Manuscrito. Data 1873D, Doc. Av. APMT, Cuiabá/MT.

Relatoiro do Presidente da Provincia de Mato Grosso O Capitão de Fragata Augusto Leverger Na Abertura da sessão ordinária da Assembleia Legislativa Provincial em 10 de maio de 1851. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1852.

Relatorio de Francisco Antonio Rapozo ao 2º Vice-Presidente da Província de Matto Grosso Cel. Antonio de Cerqueira Caldas de Cuiabá 27 de maio de 1871. Manuscrito. Data 1871D, Doc. Av. APMT. Cuiabá/MT.

Relatorio dos Vereadores João Lopes Carneiro da Fontoura e Jacinto Pompeu de Camargo sobre o estado da lavoura do Municipio de Corumbá ao Presidente da Provincia de Matto-Grosso em 1º de novembro de 1872. Manuscrito. Data 1872B, Doc, av. APMT, Cuiabá/MT.

Relatório do Juízo de Direito da Comarca de Santa Cruz de Corumbá 26 de Janeiro de 1879 ao Presidente da Província. Manuscrito. Data 1879B-Doc. Av. APMT, Cuiabá/MT. *Relatório de Miguel*

Paes de Barros a Pimenta Bueno. Extensão, População e Limites da Cidade de Santa Cruz de Corumbá, em 23 de setembro de 1879. Secção de Manuscritos. BN, Rio de Janeiro-RJ.

Relatório com que o General Barão de Maracajú, Presidente da Província de Matto Grosso, Abriu a 1ª Sessão da 23ª Legislatura da respectiva Assembléia, No dia 1º de Outubro de 1880. Cuiabá. Manuscrito.

II. Bibliografia geral

AYALA, S. Cardoso e Simon F. **Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso.** Corumbá e Hamburgo, 1914.

ALMEIDA, Mário Monteiro de. **Episódios Históricos da Formação Geográfica do Brasil.** Fixação das raias com o Uruguai e o Paraguai. Rio de Janeiro: Pongetti, 1951.

ANDRADE, Manoel Correia de. **A pecuária e a produção de alimentos no período colonial.** I Congresso Brasileiro de História Econômica e II Conferência Internacional de História de Empresas. São Paulo, USP/UNICAMP, 7-10, set, 1993.

ARAÚJO, Renata K. Malcher de. **“A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII: Povoações Civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos.”.** Anais do Museu Paulista, São Paulo. N. Sér. V.20. n.1. p.41-76. Jan-jun. 2012.

BARBO, Lenora de Castro. **Preexistências de Brasília. Reconstruir o território para construir a memória. 2010.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2010.

BARBO, Lenora de Castro; SCHLEE, Andrey Rosenthal. **A Cartografia Histórica e os Caminhos de Ocupação do atual DF.** In: III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2009, Ouro Preto. Anais do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica. Passado & Presente para o Futuro. Belo Horizonte: CRCH UFMG, 2009.

BASTOS, Uracury Ribeiro de Assis. **“A urbanização do Mato Grosso no século XVIII: Discurso e método.”.** Tese (Doutorado em História da Arte) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, 2000.

_____. **Expansão Territorial do Brasil Colonial no Vale do Paraguai (1767-1801).** Departamento de História, boletim n. ° 4/Curso de História da América Colonial n.° 1, FFLCH/USP/São Paulo, 1978.

BASTOS, Uracury Ribeiro de Assis; LAPA, José Roberto do Amaral. **Economia Colonial.** São Paulo: Perspectiva, 1973.

BOLTSHAUSER, João. **Noções de evolução urbana nas Américas**. Belo Horizonte: Ed. Escola de Arquitetura/UFMG, 1959.

BRENNA, Giovanna Rosso del. **De la régularité relative: deux villes coloniales au Brésil du XVIe au XVIIIe siècle**. In: MALVERTI, Xavier; PINON, Pierre. *La ville régulière: modèles et tracés*. Paris: Picard Éditeur, 1997. (p.99-109).

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. **Dossiê: Caminhos da história da urbanização no Brasil-colônia**. Anais do Museu Paulista, São Paulo/SP, ano 1, v. 20, n. 20, ed. 1, p. 11-40, 1 jan. 2012. Disponível em: www.scielo.br. Acesso em: 28 set. 2019.

CARDOSO, Ciro Flamarion. BRIGNOLI, Héctor Pérez. **História Econômica da América Latina**. 3ª Ed. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

Censo de 1872 de Mato Grosso revelava uma população de 58.748 brasileiros e 1.669 estrangeiros. Ver **Séries Estatísticas Retrospectivas**. Rio de Janeiro: IBGE, 1986, vol. I. p. 12.

CERVO, Amado Luiz. BUENO, Clodoaldo. **História Política Exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.

CORRÊA, Lúcia Salsa. **“História e Fronteira: o Sul de Mato Grosso 1870 – 1920”**. Campo Grande: UCDB, 1999. 244p.

CORRÊA, Valmir Batista. **Fronteira Oeste**. Campo Grande: Ed. UFMS, 1999.

_____. **Coronéis e Bandidos em Mato Grosso**. 1889-1943. Campo Grande: UFMS, 1995.

_____. **Corumbá: Terra de Lutas e de Sonhos**. Brasília-DF: Editora do Senado Federal, 2006.

COSTA, Antônio Corrêa da. **Os Predecessores dos Pires de Campos e Anhangéras**. Nictheroy: Escola Typographica Salesiana, 1918.

COSTA, Maria de Fátima. **“A História de uma país inexistente: Pantanal entre os séculos XVI a XVIII”**. São Paulo: Estação Liberdade: Kosmos, 1999.

DELSON, Roberta Marx (1997). *Novas Vilas para o Brasil-Colônia*. Planejamento espacial e social no século XVIII. Brasília, Ed. Alva-Ciord.

_____. **“Military em gineering and the “colonial” project for Brazil: agency and dominance”**. In: CARITA, Hélder; ARAÚJO, Renata K. M.; ROSSA, Walter (org.) *Actas do colóquio internacional universo urbanístico português. 1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2001, p. 905-916.

DERNTL, Maria Fernanda. **“Método e Arte: Urbanização e formação territorial na Capitania de São Paulo, 1765-1811”**. São Paulo: Alameda, 2013.

FARIA, Rodrigo Santos de. **RIBEIRÃO PRETO, uma cidade em construção (1895-1930): o moderno discurso da higiene, beleza e disciplina**. Orientador: Dra. Cristina Meneguello. 2003. 432 f. Dissertação (Mestrado), Campinas/SP, 2003.

FERNANDES, Ana & GOMES, Marco Aurélio de Filgueiras. “**A pesquisa recente em história urbana no Brasil: percursos e questões**”. In: PADILHA, Nino (Org.). Cidade e urbanismo: história, teorias e práticas. Salvador: Mestrado de Arquitetura e Urbanismo da FAUFBA, 1998, p.13-28.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. **A rede urbana brasileira setecentista: a afirmação da vila regular**. In: TEIXEIRA, Manuel C. (Coord.). A construção da cidade brasileira. Lisboa: Livros Horizonte, 2004. (p.203-240).

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João Battista Santiago. **História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, s.n., 1963.

GEIGER, P.P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, Brasil: Ministério da Educação e Cultura, 1963.

GOMES, Luis Miguel Martins. **Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa: o “Tratado da Ruação” de José Figueiredo Seixas**. 2007. 540p. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano) - Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa, Portugal.

GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configurações urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização**. São Paulo: Prolivros, 2004.

HARLEY, John Brian. **The new nature of maps: Essays in the History of Cartography**. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2001.

HERRERO, Pedro Pérez. **Comercio y Mercados em America Latina Colonial**. Madrid: MAPFRE. 1992.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

_____ O direito à cidade. 4.ed. São Paulo: Centauro, 2006 [1968]. 145p.

MAGALHÃES, Luiz Alfredo Marques. “**Rio Paraguay – da Gaíba ao Apa**”. Campo Grande: Gráfica e Editora Alvorada, 2008.

MARINS, Paulo César Garcez. **Através da rótula: sociedade e arquitetura no Brasil (séc. XVII-XIX)**. São Paulo: Humanidades/História Social – USP, 2001, p. 89-144.

MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. **O ordenamento jurídico brasileiro**. Revista Jurídica Virtual, Brasília, v.1,n.3,jul.,1999. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/revista/Rev_03/ordenamentojur/brasil.htm>
Acesso em: 30 out. 2018.

MELLO, Raul Silveira de. **Corumbá, Albuquerque e Ladário**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1966.

MONBEIG, Pierre. **O estudo geográfico das cidades**. Boletim Geográfico (7), out de 1943.

MONTEIRO, Charles. **Oficina do Historiador**, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 5, n.1, jan. /jun. 2012, pp. 101-112

NANTES, Aglay Trindade. **Morro Azul**. Estórias Pantaneiras. Campo Grande: Ed. Do A. 1993.

NOVAES, Fernando A. **Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)**. 2ª Ed. São Paulo: Hucitec, 1981.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de. **O PORTAL MERIDIONAL DO BRASIL: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas no período colonial (1737 a 1822)**. Orientador: Dra. Arq. Célia Ferraz de Souza. 2012. 350 f. Tese (Doutorado) - Aluna, Porto Alegre, 2011. Disponível em: www.ufrs.br. Acesso em: 12 mar. 2019.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. **As fortificações portuguesas de Salvador quando cabeça do Brasil**. Salvador: Fundação Gregório de Mattos, 2004.

PALACIN, Luís. **O século do ouro em Goiás: 1722-1822, estrutura e conjuntura numa capitania de Minas**. 4. ed. Goiânia: Ed. UCG, 1994.

PONCE FILHO. Generoso. **Generoso Ponce, um chefe**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1952.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução urbana no Brasil (1550-1720)**. São Paulo: Livraria Pioneira Editora e Edusp, 1968.

_____. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: EDUSP/Imprensa Oficial do Estado/FAPESP, 2000a.

_____. **Notas sobre o Urbanismo no Brasil. Primeira parte: período colonial**. São Paulo: Cadernos de Pesquisa do LAP/FAU/USP, São Paulo, n. 08, p.03-56, jul./ago., 1995.

RHODEN, Luiz Fernando. **O urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução**. Porto Alegre: EDIPRUCS, 1999.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 1988.

SANTOS, Antônio César de Almeida. **Para viverem juntos em povoações bem estabelecidas: um estudo sobre a política urbanística pombalina**. 1999. 259p. Tese (Doutorado em História) -Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

SANCHES, Jussara Romero. **O direito à cidade**. Revista do Direito Público, Londrina, v. 12, n. 1, p.318-321, abr. 2017. DOI: 10.5433/24122-107817-1X.2017v17n1p318. ISSN: 1980-511X.

SANTOS, M. **A Urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Paulo. **Formação das cidades no Brasil Colonial**. In: COLÓQUIO DE ESTUDOS LUSO BRASILEIROS, 5., 1968, Coimbra. Actas... Coimbra: [s.n.], 1968.

SILVA, Elias Manoel da; JUNIOR, Wilson Vieira. Org. **GOYAZ - Guia de Cartografia Histórica**. 1. ed. Brasília: Arquivo Público do Distrito Federal, 2018. 271p. il.

SILVA, Luiz Sérgio D. da; VAZ, Adriana Mara. **“História urbana: labirinto e fronteira”**, 1998, p. 23. Fonte: revistaprincipios.com.br/artigos/97/cat/704/hist&coacutera-urbana-labirinto-e-fronteira-.html. Consulta: out/2019.

SMITH, Robert Chester. **Robert Smith e o Brasil: arquitetura e urbanismo** / Robert Chester Smith; organização, Nestor Goulart Reis Filho. -- Brasília, DF: Iphan, 2012.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. **Porto Alegre e sua evolução urbana**. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

SOUZA, Candido X. de Almeida. Discipção Diária dos Progressos da Expedição destinada da Capitania de S. m Paulo p. a as Fronteiras do Paraguay, em 9 de outubro de 1800, dedicada ao Il.mo e Ex.mo S. or Dom Rodrigo de Souza Coutinho, por. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, v. 202, 1949.

TAUNAY, Alfredo d'E [Visconde de]. **Em Matto Grosso Invadido (1866-1867)**. São Paulo: Melhoramentos, 1929.

TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida.; **O urbanismo português...** TEIXEIRA, Manuel C.; *“Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira”*. Comunicação apresentada no Colóquio A Construção do Brasil Urbano, Convento da Arrábida – Lisboa 2000. “Urbanismo de origem portuguesa”. Disponível em: http://revistas.cerurban.com/numero3/artigos/artigo_07.htm. Acesso em 25 out 2018.

_____. **A forma da cidade de origem portuguesa**. São Paulo: Editora Unesp: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2012.

TORRÃO FILHO, Amílcar. **Paradigma do caos ou cidade da conversão?: a cidade colonial na América Portuguesa e o caso da São Paulo na administração do Morgado de Mateus (1765-1775)**. 2004. Dissertação (mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2004. p. 83-85.

VIEIRA JR. Wilson Carlos. **Cartografia da Capitania de Goyaz no século XVIII: intenção e representação**. Brasília: 2015.

ZORRAQUINO, Luís. “**O Processo de Urbanização Brasileiro e a Formação de suas Metrôpoles**”. Programa para Análise de Revalidação de Diplomas. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Departamento de História e Teoria. UFRJ. Rio de Janeiro. 2004.