

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA

Ano V

ABRIL-JUNHO DE 1943

N.º 2

ASPECTOS GEO-HUMANOS DE MATO GROSSO: CORUMBÁ *

General F. de Paula Cidade

Do Instituto de Geografia e História Militar

Devo à gentileza da Comissão Organizadora do X Congresso Brasileiro de Geografia a honra de ocupar esta tribuna e de ser ouvido por uma assistência numerosa e seleta

E' com o maior prazer que submeto à crítica honesta e hábil dos que me ouvem, alguns aspectos geo-humanos do Pantanal matogrossense, atraente recanto de nossa pátria, fixados por modesto observador da natureza

Algumas das proposições que se seguem podem ser recebidas com reservas, o que é natural por tratar-se de assuntos ainda não ventilados por outros observadores, incluídos os do ciclo pioneiro, como HERBERT SMITH e ARROJADO LISBOA

Para mim, o essencial é dizer mau, porém meu O caminho continua aberto e outros que façam — seu e melhor

A viagem dos confins de São Paulo a Corumbá

Transposto o rio Paraná, quando os relógios são atrasados de uma hora, penetramos no território matogrossense.

Começa logo depois a subida do planalto. Dentro em pouco, teremos terra vermelha, resultante da decomposição de eruptivas que reduzidas a partículas ínfimas se elevam na atmosfera, constituindo temíveis nuvens de pó. Verdadeiro material de tinturaria, agarra-se à pele e à roupa dos que por ali transitam. E' de tão boa qualidade como corante, que resiste à água e ao sabão e, dias mais tarde, ainda deixa vestígios nas toalhas

À margem da via-férrea, após à travessia do rio, é de certo modo notável a cidade de Três Lagoas, que fica a 1 400 quilômetros do Rio de Janeiro, região lacustre, que se pode visitar, pois o trem ali se demora uns sessenta minutos. Ruas de areia, de enterrar os pés. Tudo aquilo há de ter sido um grande lago de água doce, mas hoje está reduzido a uma planície arenosa pela evasão das águas, neste momento representadas por três pequenos lagos, que dão o nome ao lugar.

As barracas da comissão de engenheiros, encarregada dos estudos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, deram comêço, em 1909, a esta cidade.¹

* Palestra pronunciada no dia 1.º de Março de 1943, inaugurando a série de conferências de propaganda cultural do X Congresso Brasileiro de Geografia

¹ Ver — *Mato Grosso*, por VIRGÍLIO CORREIA FILHO

Aliás, estudos feitos modernamente, sôbre origem e desenvolvimento de velhas cidades européias, podem ser confirmados pela observação do que se passa na América do Sul, sob nossas vistas. Mas existe sempre algo de novo. E' o caso de apontar-se aqui a modalidade de núcleo urbano, surgido pela presença de uma estação ferroviária.

Em tôrno da estação, onde há água e uma certa segurança, surgem as primeiras casas, entre as quais as destinadas ao comércio. Criam-se então facilidades de vida que exercem marcada influência sôbre o núcleo urbano, que mais ou menos se amplia. Se há caminhos transversais suficientemente freqüentados, no nó de comunicações em que a estrada tem sua parada o aglomerado de casas cresce rapidamente; caso contrário, estaciona, esperando a sua oportunidade. E' mais ou menos o que se vê em Três Lagoas.

O planalto matogrossense, que se descortina aos poucos, é, em sua parte superior, chato, coberto de matas que se alternam com imensas clareiras, que apresentam, a perder de vista, pastagens relativamente pobres. Muito diferente, em seu aspecto, das campinas da parte meridional do Rio Grande do Sul. Não só a vegetação arbórea, mais ou menos inexistente no extremo-sul do país, dá-lhe fisionomia especial, como não se vêem as chamadas cochilas, ondulações que no Rio Grande se sucedem umas às outras, como vagas de um mar agitado. O trem pára nas 18 estações que vão ficando para trás, afim de deixar e receber passageiros ou cargas.

Enfim, decorridas 48 horas da partida de S. Paulo, eis-nos em Campo Grande,² — se é que preferimos a estrada de ferro ao avião, que gastaria poucas horas nesse percurso de cêrca de 1 820 quilômetros desde o Rio.

E' um grande centro, até certo ponto mais rural do que urbano. Ruas largas, de argila vermelho-escuro, o mesmo material de tinturaria já referido. Grande movimento comercial, belas vitrines, tudo que se vende em S. Paulo e Rio. Uso do cavalo de montaria. Cavaleiros de bombachas e chapéu de abas largas, ao lado de *almofaúinhas* tão bons como os das grandes cidades do litoral. *Far-West* a par da Cinelândia carioca.

E a viagem continua para Pôrto Esperança, agora descendo o planalto. A mesma argila, a mesma poeira. O calor vai crescendo. Surgem à margem da estrada os povoados e as pequenas cidades de Aquidauana e Miranda. Aquí já estamos a mais de 2 000 quilômetros da capital do país. Não foram essas cidades criadas pelos trilhos da Estrada de Ferro Nordeste do Brasil, pois são pre-existentes.³ Ao contrário, a via-férrea é que se arrimou a elas, verdade que contribuindo para o seu engrandecimento.

² Desenvolveu-se por influência da Estrada de Ferro Nordeste do Brasil.

Latitude: S 29° 27' 15";

Longitude: 11° 36' 53"; O do Rio de Janeiro: Altitude: 573m

³ Aquidauana foi fundada por um grupo de fazendeiros, em 1893 e Miranda teve começo em 1797, como presidio militar. VIRGÍLIO CORREIA FILHO, obra citada.

Roda-se um dia inteiro e à noite, sempre com atraso, chega o trem a Pôrto Esperança, sôbre o rio Paraguai, ponto terminal do transporte ferroviário, depois de uma viagem de perto de 2 200 quilômetros. Quase sempre, calor e mosquitos. Nada se vê, se a noite está escura, além da baranca do rio, onde está atracado o velho vapor *Fernandes Vieira*, que, com mais alguns outros de menor porte, vai até Corumbá. A viagem, agora por via fluvial, continua após curta demora. O rio é largo, porém semeado de baixios e de ilhas aluvionais, o que obriga o barco a escorregar pelos canais que só os práticos conhecem, canais que constantemente mudam de lugar, o que torna mais ou menos impossível registrá-los sôbre uma carta da região.

Não há bóias luminosas ou mesmo cegas. Na escuridão da noite, só um verdadeiro instinto há de guiar a mão dêsses obscuros navegantes. Apagam-se quase tôdas as luzes de bordo, notadamente da proa do navio, para que os práticos enxerguem ao longe alguma cousa. Meia hora após à partida de Pôrto Esperança, vêem-se na escuridão da noite dois molhes esbranquiçados e enormes, que avançam para o centro do curso d'água, partindo de ambas as suas margens. São os dois lanços da grande ponte, pela qual se fará a transposição do rio Paraguai, levando os vagões da estrada de ferro desde S. Paulo diretamente a Corumbá, o que quer dizer — ponte que em futuro próximo há de pôr, passando a via-férrea por Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, o Atlântico em ligação com o Pacífico.

A simples vista e à luz do dia, a construção da ponte está neste momento a dois terços da tarefa, mas o têrço que falta é o mais difícil, porque diz respeito à parte realmente profunda do rio e o trabalho só pode ter continuidade uns quatro ou cinco meses por ano, quando as águas estão baixas.

E' interessante o fenômeno das cheias do rio Paraguai. As chuvas caem sôbre o imenso tabuleiro que é o Pantanal e passado algum tempo o rio vai captando os excessos das quedas pluviométricas. Enche-se e transborda, devolvendo ao próprio Pantanal o que êste lhe deu em demasia. O lençol líquido se espalha e cobre tudo. As cheias não coincidem em todo o curso do rio. Dependem das chuvas que caem aquí e acolá. Quando fui a Cáceres, o rio estava muito baixo ao norte de Corumbá, muito cheio daí até Pôrto Esperança e outra vez sêco de Murtinho para o sul. No entanto, maior cheia foi-me dado observar em 1935, quando Pôrto Esperança estava mais ou menos submerso e Corumbá parecia uma ilha em meio de um oceano de águas doces. Os prejuízos então causados à via-férrea foram grandes, o que obrigou a sua administração a fazer obras importantes, que elevaram, talvez em dezenas de quilômetros, o leito da estrada de uns 10 ou 15 metros.

Ao amanhecer, o *Fernandes Vieira*, o *Fernandão*, como o povo o chama, está ainda longe de Corumbá, onde chega entre 10 horas e meio dia.

Mais algum tempo e a casaria de Ladário ⁴ surge no fundo boscoso do maciço de Albuquerque. O Arsenal, com o seu moderno dique, constitui um conjunto delimitado por muro de antiga construção e enorme espessura, adornado com canhões dos tempos heróicos da guerra do Paraguai.

Externamente, vêem-se, desde o rio, alamedas de casas novas e de estilo moderno, residências de oficiais de marinha, além de prédios mais modestos, dos operários e moradores de menores recursos. Pouco mais tarde, perde-se Ladário de vista e surgem as primeiras edificações de Corumbá: restos de fortins antigos, habitações rurais e lá em cima, no alto de um outeiro, o quartel do 17.º Batalhão de Caçadores, de côr amarela esbranquiçada, baixo, chato, mas de fisionomia atraente. Enfim, a cidade e o pôrto.

O vale do rio Paraguai. O rio e o pantanal. A navegação

Quem quiser ter uma idéia do vale do rio Paraguai, imagine um braço de mar, com alguns cordões de ilhas e com algumas ilhotas, que tenha secado. Os limites desse imenso acidente geográfico são hoje as escarpas do maciço brasileiro, de que o planalto matogrossense é parte e as do maciço de Santa Cruz de la Sierra, de certo modo continuação do nosso, o primeiro a leste e o segundo a este. Aí está um capítulo da história da terra bem escrito pela mão do Creador

O mar ao retirar-se deixou um fundo de areia, que confirma as origens dessas terras, em que as formações recentíssimas do aluvial se mesclam às rochas mais antigas da crosta da terra ⁵ Ouvi por mais de uma vez narrações singelas de fazendeiros da região, sôbre os trabalhos de abertura de poços. A ferramenta empregada para perfurar a terra tem de remover primeiramente a camada argilosa da parte superior, até chegar a uma rocha bem dura, acima da qual ainda não se encontra água. Perfurada essa pedra, às vêzes bem espessa, encontra-se por baixo dela uma areia fina, caracteristicamente marinha. Talvez esse fato não se preste à confirmação da hipótese de um mar de águas doces, visto essas areias se acharem impregnadas de sal.

Examinei cuidadosamente essa primeira camada argilosa, que se encontra por tôda parte e sempre cheguei às mesmas conclusões: trata-se de uma argila de transporte, de um vermelho escuro, de partículas bem finas. Quando após às grandes chuvas o terreno seca, formam-se torrões porosos, o que a meu ver se explica pela decomposição pelas águas atmosféricas das partículas pequeníssimas de calcáreo, que se achavam misturadas à argila. A rocha compacta sôbre que assenta a camada de argila, a que nunca me foi dado examinar, deve ser um arenito, mas também pode ser uma camada de calcáreo.

⁴ O povoado de Ladário fica a 7 quilômetros, mais ou menos, de Corumbá, de que é considerado um subúrbio. É sede do Comando Naval de Mato Grosso. Ali estacionam forças navais relativamente importantes.

⁵ Granitos de Urucum, folhelhos, quartzos, mármores, etc., das imediações de Corumbá, elementos constitutivos das arcozes de Urucum, etc.

Sôbre êsse fundo chato da sinclinal, repousa, como tantos outros, o cordão de ilhas que constitui o maciço de Coimbra e Albuquerque, que se alonga de Corumbá para o Sul, — se não quisermos incluir nesse grupo os restos de montanhas destruídas que se encontram um pouco ao norte.

A região de Corumbá é dominada pelo morro do Urucum, onde se encontram os famosos depósitos de manganês que constituem as minas daquele nome.⁶

E' muito interessante o contraste que se nota aí, quanto à natureza do solo.

Corumbá assenta sôbre uma laje de calcáreo, predominantemente negro e não cristalino, embora se encontrem manchas brancas dêsse material e partes argilosas, Urucum é constituído de arcoze, de ferro e de manganês, com largas manchas de argila. Daí, um solo constituído por verdadeira marga para Corumbá e um solo de terra roxa para Urucum, apesar da pequena distância, de pouco mais de 20 quilômetros, que separa os dois pontos do mesmo maciço entre si.

Já vimos que o fundo chato do velho mar é ocupado pelo vale do rio Paraguai, planície enorme, salteada aqui e acolá por desníveis abruptos, restos de ilhas montanhosas que ainda resistem aos ataques atmosféricos. Se é verdade que o vale do Paraguai é limitado a oeste e a leste pelos maciços que se desenvolvem lateralmente de norte a sul, o maciço brasileiro e os maciços pré-andinos, não é menos certo que o fundo dêsse vale é ocupado por dois acidentes geográficos diferentes entre si e muito notáveis: o rio e o Pantanal.

O rio, cujo percurso se alonga, como é sabido, por uns 2 500 quilômetros, é navegável em quase sua inteira extensão, mas a parte de Corumbá para o norte só pode ser percorrida por pequenas lanchas, que nos baixios se arrastam sôbre o leito arenoso do curso d'água. Fiz a longa viagem de Corumbá a Cáceres num dêsse barcos e pude compreender o quanto de energia se emprega para levar a navegação até essa longínqua cidade do Pantanal. À proa vai sempre um homem munido de uma sonda — longa haste de madeira, com marcas bem visíveis do número de palmos de fundos. A cada momento faz-se a sondagem e desde que a água escasseia, a marcha do barco é diminuída, até que êle encalhe. Dois ou três homens, de dia ou de noite, metem-se numa canoa e vão levar a ponta de um cabo de aço a grande distância, para prendê-la ao tronco de uma árvore da margem do rio, que muitas vêzes está a mais de um quilômetro do ponto em que o barco encalhou. A um sinal dêsse homens, começa o enrolamento do cabo de aço, por meio da máquina do próprio barco, que então vai se arastando lentamente até vencer o baixio.

⁶ Essas minas estão hoje em grande atividade, porém, pouco remuneradora, ao que me informaram ali. A tonelada de manganês, que durante a primeira conflagração euopéia chegou a render 1 800 cruzeiros, hoje é paga a 300. O minério faz, antes de alcançar a via-fluvial, largo percurso, de caminhão e por maus caminhos.

Subindo porém de Murtinho por Coimbra e Pôrto Esperança para Corumbá, isso nunca ocorre, pois mesmo na quadra das maiores baixas da água chegam fãcilmente a êste último ponto os navios de alto bordo.

Dada a forma do leito do rio, que largamente se espraia em tãda sua extensãõ, a sua secção transversal é, em muitos lugares, comparãvel à aresta cortante de um serrote de dentes chatos e irregulares, em que se alternem altos e baixos, entre os quais as águas formam verdadeiros filetes, um deles sempre mais volumoso e profundo — êste é o canal da navegação. Além disso, o rio divaga assombrosamente. Esses traços retilíneos que o representam e que se vêem nas cartas geográficas, realmente não dão mais que uma pãlida idéia da realidade. Os meandros não se destacam por uma questãõ de escala do desenho. Se esta fõsse suficientemente aumentada, êsses acidentes surgiriam a nossos olhos de forma impressionante. Quem sai de Corumbá, por via-fluvial para o norte, para Cuiabá ou Cáceres, passeia mais de 24 horas pelo meridiano da cidade, cortando-o em sentidos contrãrios, para leste e para oeste, por várias vêzes. Em minha viagem para Cáceres, em a noite do dia seguinte ainda o clarãõ das luzes da cidade era visível não à popa, mas sempre num dos flancos do navio.

Em meu regresso, uma grande queimada ora se achava à proa, ora à popa, ora num dos flancos do barco, o que quer dizer que se andaria para a frente e para trás, conforme os caprichos das voltas dadas pelo caudal.

De um e de outro lado do rio, sempre o Pantanal, de solo avermelhado, coberto de matas e pastagens na melhor quadra do ano e de água, por ocasiãõ das temerosas cheias. Até onde se estende o Pantanal, parte da grande depressãõ sul-americana, é cousa que só por aproximação se pode dizer. Abrange êle territórios brasileiros, paraguaios, bolivianos e até argentinos. Do lado brasileiro vai até uma centena de quilômetros a leste do eixo do rio, alcançando francamente a regiãõ de Miranda. Cáceres, Corumbá, Pôrto Esperança, Coimbra e Pôrto Murtinho, etc., são largamente envolvidos por êle. E pode-se descer por aí abaixo, entrando pelo território paraguaio, até a confluência do Paranã. Se lançarmos os olhos para os territórios argentinos de Corrientes e mesmo de Entre-Rios, concluiremos que o Pantanal não terminou onde termina a soberania paraguaia. Para as bandas de oeste, em território boliviano, creio poder de grosso modo fixar os limites do Pantanal em 80 quilômetros além do eixo do rio, porque aí vai desaparecendo o terreno argiloso e começa um solo arenoso, resultante da decomposição de um velho arenito que alí se encontra.

Das diferenças de solo, vêm em parte, como à natural, as da vegetação. Sõbre a laje elevada em que assenta Corumbá, a vegetação é uma continuação da do Pantanal, mas em Urucum o revestimento vegetal já é bem outro, muito mais possante, embora se encontrem à primeira vista as mesmas espécies.

A vegetação do Pantanal apresenta-se altamente diferenciada das outras regiões circundantes, embora ali se encontrem tôdas as formas fundamentais da vegetação: formações boscosas, arbustáceas, pastures, pradarias. As árvores de bom porte ficam separadas uma das outras, em certos pontos, por distâncias que, avaliadas à vista, regulam de 10 a 15 ou 20 metros. Entre elas não há outras, de espécies menores. E' essas árvores não apresentam galhos baixos, mas troncos lisos até certa altura. E' de crer que isso resulte das águas, que nas cheias afoquem as espécies vizinhas, menos resistentes ao excesso de umidade, e os brotos mais novos submersos, das árvores capazes de resistir.

Sempre me impressionou êsse aspecto de vegetação de algumas partes mais baixas do Pantanal. Do vagão da estrada de ferro, quem olha fixamente para êsses milhares de troncos desnudados tem a impressão de uma multidão de gigantes em marcha. Parece que aquilo tudo está caminhando...

Um aspecto interessante das grandes árvores das matas que cercam Corumbá é uma certa escassez de fôlhas. Note-se que ali chove pouco e que a camada de terra vegetal é pouco espessa. Habitualmente, a terra do Pantanal é sêca, muito sêca mesmo, mas quando as águas vêm, invadem tudo e tudo alagam. Nessas condições, o organismo vegetal há de adaptar-se a dois regimes opostos, favorecendo o aparecimento de tipos intermediários, que, sem que sejam xerófilos e sem que percam as fôlhas na estação sêca, pouco favorecem a evaporação da seiva. Nas encostas das elevações, lugares em que nunca as águas chegam, crescem os cactos e espinheiros. Os soldados e oficiais, que no decorrer dos exercícios de combate penetram no interior das matas, afastam-se dos alfinetes aguçados do cansação, árvore que ali abunda e que mantém à distância os que já a conhecem...

A planície é em seu conjunto uma imensa savana, em que os arbustos se intercalam com os gramados, produzindo os excelentes campos de criar da região, pontilhados de grupos de árvores, que formam ótimos abrigos para o gado contra as intempéries.

A região de Corumbá. A cidade, o pôrto e o *hinterland*

O território da cidade de Corumbá⁷ está separado do resto do Brasil pelo curso do rio Paraguai. Ficara fora de nossas raias pelos tratados de 1750 e de 1777, segundo os quais a fronteira entre as terras de Portugal e de Espanha acompanharia o leito do rio. Mas, os "fronteiros" dêsses tempos, os capitães-generais que mandavam nessas regiões afastadas, pouco se incômodavam com as convenções das côrtes européias, aliás acoroçoados pelos seus próprios chefes de govêrno nesse sentido.

Foi assim que, no dia 21 de Setembro de 1778, o sargento-mór MARCELINO ROIZ CAMPONEZ, cumprindo ordens do Capitão-General LUIZ DE

⁷ Latitude: S 18° 59' 30" e longitude de 14° 25' 34" O do Rio de Janeiro

ALBUQUERQUE DE MELO PEREIRA E CÁCERES, fêz levantar, a uns 8 ou 10 quilômetros da atual cidade de Corumbá, “uma cruz de madeira, limpar o terreiro, fazer quartel, acender fogo, caçar nos matos vizinhos, pescar no rio e passear de uma parte o outra do terreno, dizendo em vozes altas: Viva o rei de Portugal!” — tudo como exigiam as praxes daqueles tempos. Albuquerque, primitivo nome da povoação fundada em 1778, é hoje um logarejo a uns 50 quilômetros dali. Devido certamente às condições do pôrto, que mais vantajosas se encontrariam um tanto para ceste, a povoação caminhou aos poucos e surgiu Corumbá, localidade de nome obscuro, mas que parece indicar um sítio retirado ou cousa que o valha.



Corumbá — No primeiro plano, a estreita faixa de terras baixas (edificações do pôrto), no segundo, a cidade alta, edificada no cimo do bloco calcáreo. A casaria da cidade alta que aqui se vê foi em grande parte substituída por outra mais moderna

A presença ali, na margem direita do rio, dos nossos antepassados lusos, mostra que êles pretendiam ir além, pondo, como realmente o conseguiram, daí para cima as duas margens do caudal em nossas mãos. Corumbá foi, pois, a princípio, uma cabeça de ponte, para fins militares, hoje não tem importância a êsse respeito, mas é um verdadeiro trampolim, para as idéias e para a economia brasileira, que por aí penetram pacificamente não só na Bolívia como no Paraguai e que, por êsse caminho, chegarão ao Chile e ao Perú.

Mas, a cidade de Corumbá não é para nós um simples trampolim de saída: é, igualmente, uma porta de entrada. Para os que vêm por via aérea, é ali que se recolhem as primeiras impressões sôbre o Brasil, pois nesse ponto as linhas aéreas internacionais entram em contacto com as de nosso país. Da combinação dêsse tráfego, decorrem relações de toda espécie, do Brasil com os países vizinhos.

O Paraguai, a República Argentina, a República Oriental do Uruguai, a Bolívia e o Perú ficam muito perto, por via-aérea, da cidade brasileira.

Não há muito, levavam-se meses para ir de Corumbá a La Paz; hoje vai-se em menos de quatro horas. Para ir a Assunção gastavam-se, na melhor hipótese, oito dias; hoje vai-se em pouco mais de uma hora.

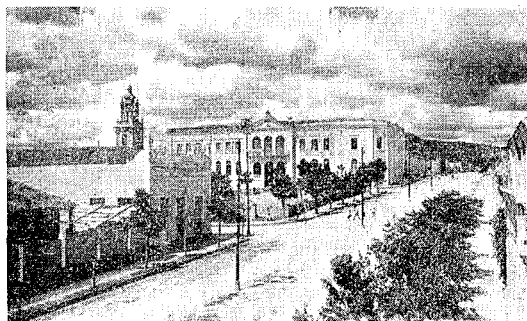
A estrada de ferro Brasil-Bolívia merece um longo capítulo, mas isso havia de levar-nos muito longe.

O quilômetro zero está em Corumbá, na parte da cidade oposta ao pôrto. As pontas dos trilhos já se acham a 136 quilômetros a oeste desse ponto inicial. A simples terraplanagem alcança mais de 400 quilômetros. A maioria dos trabalhadores vai do Brasil. Levas e levas de gente de condições humildes aporta a Corumbá e é encaminhada para o território boliviano, onde a mão de obra escasseia. Vi, nas imediações de Puerto Suarez, na Bolívia, pretas brasileiras, levadas pelos trabalhadores, como criadas de casas senhorís.

Os trabalhos prosseguem febrilmente, apesar de certas dificuldades, de que a carência de trilhos nem sempre é a maior.

E' que há no tabuleiro internacional pessoas de má vontade, a torcer e a deformar as melhores intenções de povo a povo. Vale mais que tudo isso o bom senso equilibrado dos dois governos interessados e da parte mais sã da opinião boliviana, bom senso que levará a cabo essa obra gigantesca, que tanto interessa à civilização continental e não simplesmente à economia brasileira.

Aliás, há um equívoco muito grande no que diz respeito às possibilidades comerciais do oriente boliviano. Além da pequena cidade de Santa Cruz de la Sierra, a 680 quilômetros de nossa fronteira, só existem, largamente espaçados entre si, núcleos de populações muito pobres e escassas. Basta ver que as pontas dos trilhos já estavam, à minha saída de Corumbá, a 136 quilômetros e a via férrea ainda não havia encontrado em seu caminho um só povoado de importância. Roboré, com as suas casinhas cobertas de palha, todavia está muito longe e Puerto Suarez acosta-se a Corumbá, mais ou menos sem interferência da via-ferrea.



Corumbá — Rua Antônio Maria

O trecho do leito ferroviário, entre o lugar em que se constrói atualmente a ponte e Corumbá, não se acha a cargo da Comissão Construtora da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia. Os trabalhos estão atrasados, mas não há pressa, porque a ponte ainda está longe de ser concluída.

A moderna cidade de Corumbá foi edificada sôbre o cimo chato de um enorme bloco calcáreo, que, como elemento integrante do maciço de Albuquerque, se ergue sôbre as planícies meio-alagadas circundantes. Uma é formada pela faixa estreita onde se erguem as velhas edificações do pôrto, resto do leito do rio Paraguai, certamente percorrida em tempos idos pelas águas marulhosas do caudal, ou, talvez mais que isso, verdadeira plataforma lavrada pelo próprio mar, hoje extinto, no rochedo calcáreo, a outra é a parte alta, trepada sôbre êsse velho degrau que é a encosta do maciço, parte que constitui a principal zona urbana. Para passar do pôrto à parte alta da cidade, sobem-se rampas fortíssimas, como o plano inclinado que tem o nome de José Bonifácio. Quem galga essa ladeira, desemboca na Avenida Cândido Mariano, realmente bela, em que se alternam e misturam prédios moderníssimos, revestidos de pó de pedra, e prédios velhíssimos, de pedra e barro, como os que resultam da adaptação do velho quartel do corpo de artilharia à residência de oficiais do 17^o Batalhão de Caçadores

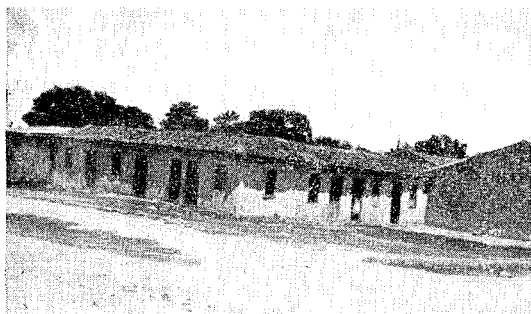
Um renque de palmeiras reais estende-se pelo lado sul da avenida, enflorando a paisagem admirável, do lado oposto, como se fôsse um balcão elegante, um gracioso muro de sustentação, debruçado sôbre o pôrto, que lhe fica aos pés, põe têrmo ao largo passeio cimentado em que rapazes e raparigas gastam tôdas as noites, das 19 às 21 horas, as solas dos seus sapatos.

A maior largura da cidade é de leste a oeste, exatamente o sentido em que se estende a Avenida Cândido Mariano. Várias ruas transversais, rasgadas de norte a sul, em suave aclave, põem a Avenida em comunicação com a parte sul da cidade. A mais concorrida e importante é a rua Frei Mariano, nome de um sacerdote italiano, tipo de antigo cura de aldeia, que foi feito prisioneiro pelos paraguaios em 1865 e que terminada a guerra regressou à Corumbá e viveu naquela rua, em prédio que ainda existe e que vai ser demolido para ampliação do edifício do Banco do Brasil.

A rua Frei Mariano está sempre cheia de gente e pode ser considerada principal artéria da cidade. Possui tres *bars*, com mesas externas a *Sorveteria Americana*, das classes mais exigentes, o *Bar Guaraní* e o *Bar Brasil*, estes mais populares, embora bem freqüentados. Continuando a subir a suave ladeira da rua Frei Mariano, chega-se ao jardim principal da cidade, em que se ergue a estátua do general ANTÔNIO MARIA COELHO, o chefe das forças brasileiras que em Junho de 1867 retornaram a cidade às forças invasoras paraguaias.

E' uma praça de grandes proporções, cercada de belas grades de ferro, lindamente arborizada, porém ainda a espera dos milagres da arte de jardinagem, que dão aos canteiros dos jardins do Rio êsses tons que constituem o encanto de nossos olhos.

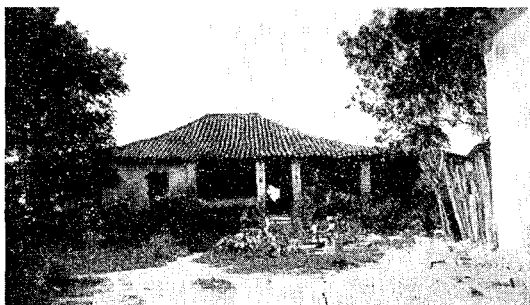
As edificações vão se modificando rapidamente em Corumbá. O ritmo das novas construções é aceleradíssimo: em 1942 surgiram 70 prédios novos, em 1943 êsse número promete ser muito maior. E que casas



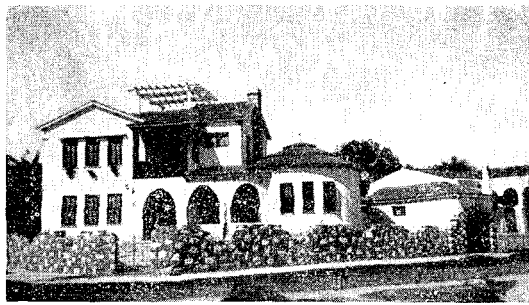
Corumbá — Casas velhas Devem ser contemporâneas da guerra do Paraguai ou mais antigas Estão fora do alinhamento das casas de construção mais recente e ainda não têm vidros nas janelas Esquina das ruas Delamare e Major Gomes



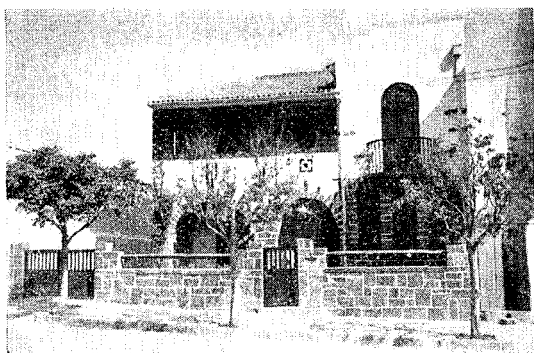
Uma das velhas casas de Corumbá, pois foi construída em 1876 Vai ser demolida, pois hoje se acha no eixo da avenida Cândido Mariano Note-se a falta de vidros nas janelas



Corumbá — Velho prédio: Quartel do antigo 21º Regimento de Infantaria, da organização de 1908 Bairro do Sarobá (fim da rua Delamare) Vista de frente



Corumbá — Prédio novo Residência do criador Dr. GABRIEL V DE BARROS Esquina das ruas 15 de Novembro e Cuiabá Vista de frente



Corumbá — Prédio novo Residência do criador Dr. JOÃO LEITE DE BARROS (Aqui se hospedou o Sr. Dr. GETÚLIO VARGAS, em sua recente visita) Vista de frente Rua 15 de Novembro

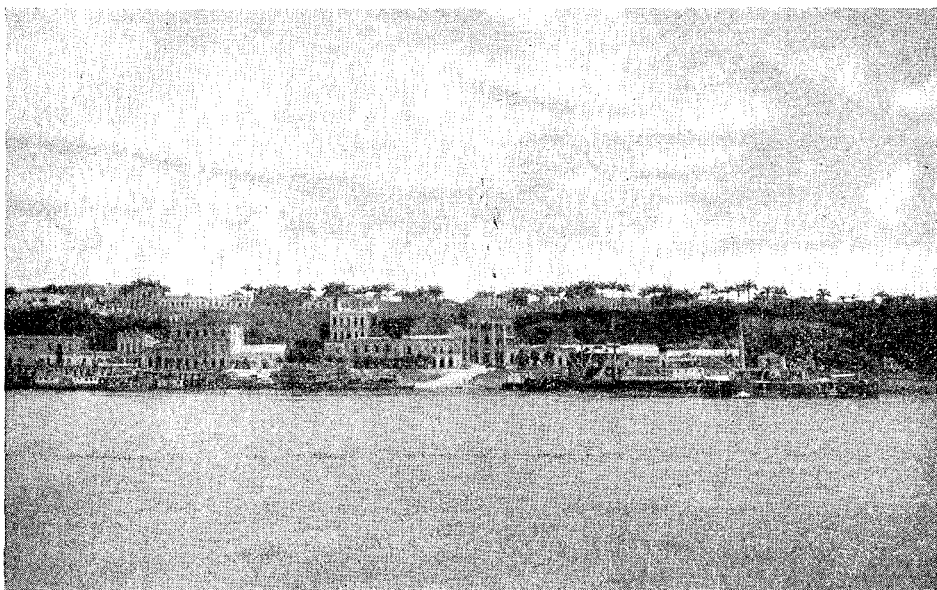


Corumbá — Prédio novo: Hotel Corumbá Vista de frente

bonitas! A maioria delas, grandes e de estilos moderníssimos. Infelizmente, os arquitetos procuram desconhecer a história das construções locais, presa ao clima, e em parte everedam pelo desastrado *chalet* de tipo suíço, martírio dos moradores nos dias mais quentes.

Em Corumbá, a moradia ideal é a de alto pé direito, larga área coberta, com um vasio descoberto ao centro, para as folhagens e abrandamento do calor. Ainda seriam admissíveis, as variantes dêsse tipo, com varandas laterais cobertas, cheias de flores e folhagens, porém abertas sôbre os terrenos circundantes.

Assim foram as primitivas moradas da classe rica e mesmo remediada. Em muitas dessas casas, ou em quase tôdas elas, ressalta a influência da constituição do solo sôbre a vivenda do homem. O bloco de calcáreo negro em que assenta a cidade forneceu milhões de paralelepípedos, que foram empregados não só nos muros com que se cercavam as herdades, como na construção das casas residenciais. Não se vêem, na maioria das casas velhas, os tijolos e nem mesmo os adôbes com os



Vista geral do pôrto de Corumbá. Vê-se, ao fundo, a cidade alta, sôbre o alto degrau em que foi construída.

quais em Cáceres, onde há falta de pedras e onde os tijolos são difíceis de obter, as habitações foram construídas. Muitas dessas casas de pedra de Corumbá não receberam um revestimento da argamassa e constituem típicas residências de côr negra.

Essas cousas permitem fixar a evolução de casa residencial de Corumbá nos seguintes têrmos, que se sucedem como estágios da civilização. rancho inteiramente de fôlhas das palmeiras que abundam em suas cercanias; rancho com as paredes de estacas de madeira e barro, cobertos de fôlhas de palmeiras; casas de modesto porte, com paredes

de pedra, cobertas com telhas cilíndricas, revestidas ou não de argamassa, casas de tijolos, cobertos com telhas planas, revestidas com argamassa, dos mais modernos tipos atuais.

Sob um céu geralmente muito limpo, a casaria de côres claras sobressai do fundo verde das encostas boscosas. O tabuleiro das ruas é forrado de um calcáreo argiloso, ou marga, quase branco e que suporta muito bem o tráfego pesado.

Corumbá possui o seu pôrto sôbre o rio Paraguai, mas êste, salvo uma ponte de madeira ou trapiche, não teve até hoje outros cuidados dos poderes públicos. Está cru ainda como Deus o fêz.

A ponte pertence à Alfândega e nela encostam, um a um, os maiores vapores que alí aportam. Se há mais de um, o remédio é esperar. Os pequenos navios, usados pela navegação interior, ficam ao largo e são abordados pelas chalanas — canoas de porte regular, que recebem passageiros e carga e os depõem em terra.

Os chalaneiros são muito hábeis no seu ofício: fazem com que os seus barcos deslizem, sem se chocarem uns com os outros, na imensa confusão que êles mesmos produzem, no afan de arranjar passageiros. Cada um possui o seu caixote de velas ou de sabão, que serve de degrau para os que desembarcam, mas que certas vêzes conduzem quem deles se serve a um lava pés pouco agradável.

Há um projeto de cais, já aprovado, e para o qual o crédito de 6 000 000 de cruzeiros vem sendo renovado há muitos anos. O plano de obras consta de uma ponte paralela à margem do rio, com 100 metros de extensão e 15 de largura, dando atracação pelos dois lados; de um viaduto destinado a ligar a ponte à terra, com a extensão de 90 metros e inclinado para a jusante do rio em ângulo agudo; da construção de um muro de proteção à margem do rio; de um armazém de 50 x 20 m, de linhas férreas na ponte e no terraplano que fôr conquistado ao rio, além das obras complementares de aparelhamento, etc.

Felizmente, o presidente GETÚLIO VARGAS, quando esteve alí, não concordou com esta ponte, espécie de salsichão enviesado do meio do rio à margem portuária. Há realmente duas pontas de terra, distantes de 100 a 200 metros uma da outra e que bem se prestam para firmar as extremidades de um cais, que há de constituir prolongamento da orla terrestre e não um corpo destacado.

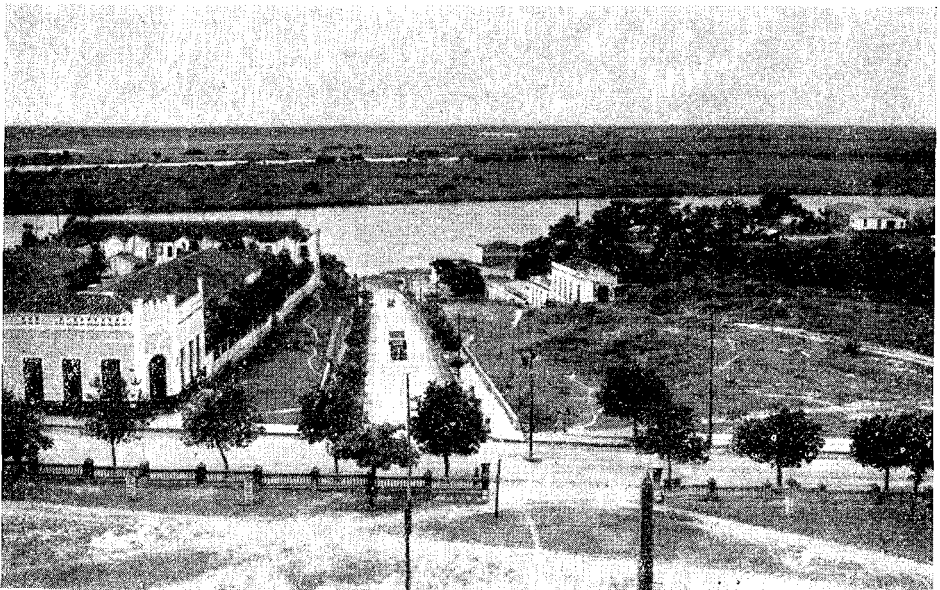
Esta foi, segundo me informaram alí, a opinião do presidente, que, nesse sentido, deu ordens de novos estudos.

Êsse gesto é ainda hoje muito favoravelmente comentado por tôdas as classes sociais de Corumbá, que o aponta como uma prova de intervenção pessoal do chefe do govêrno em todos os pontos do país.

O Pantanal, isto é, o *hinterland*, não permanece inerte. Cobre-se de fazendas de criação. As terras alí ainda são muito baratas. O boi pantaneiro gosa de excelente reputação como gado de corte. Emagrece

nas cheias, em que se refugia nos lugares altos para não morrer afogado, mas engorda fãcilmente quando as águas descem. O seu único defeito é o pêsô moderado e por isso estão sendo introduzidos os zebús de grande porte.

Há fazendas de 40 e 50 léguas de extensão. Os animais aí se perdem e se reproduzem sem intervenção do homem.



Vista parcial de Corumbá. Ao fundo, um aspecto do pantanal

Nalguns lugares, as onças causam grandes prejuízos aos rebanhos. Em Miranda, fala-se de uma fazenda que perde anualmente mais de mil cabeças de gado, devorados pelas feras, o que dá uma média de três animais diários.

De qualquer modo, os lucros dos fazendeiros são enormes no momento atual.

Também, no coração do Pantanal vicejam árvores produtoras de borracha, para as quais se voltam as vistas de boa parte da humanidade e ainda é ali que cresce espontâneamente a melhor ipecacuanha do mundo, hoje com as mais variadas aplicações.

Vias de comunicação. Suas relações com Corumbá

Mato Grosso pode ser dividido sempre em duas largas zonas econômicas, firmemente soldadas entre sí, mas muito diferenciadas uma da outra. Os trilhos da via-férrea, que ligam a ponte do rio Paraná ao rio Paraguai, dividem por si mesmo o estado em duas faixas — o norte e o sul.

Ao norte só há uma cidade importante, Cuiabá. Tôda sua indústria ou é doméstica, ou mais ou menos extrativa, aí incluída a mineração do

ouro, das pedras preciosas e a criação de vacuns, em que a mão da natureza intervém em muitos casos mais que a do homem; ao sul, ficam os centros populosos, em marcha ascendente, graças aos recursos proporcionados pela pecuária, aí intensiva e melhor colocada em relação aos centros consumidores. O mate é um fenômeno econômico excêntrico e os seus resultados não se fazem sentir em Mato Grosso, salvo pelos impostos que se arrecadam e que só interessam ao aparelho governativo: é uma indústria que se acomoda ao recanto de sueste e daí se escoava para o Rio da Prata.

O prolongamento, pelo eixo do rio Paraguai e até Corumbá, da linha formada pelos trilhos da via-férrea completa o seccionamento do estado de Mato Grosso em *Norte do estado* e *Sul do estado*. E também fixa os limites de duas regiões de possíveis antagonismos políticos-sociais, cujo equilíbrio sentimental só se processa pelas emigrações que se verificam do norte para o sul. Efeitos da capital em sítio remoto, das dificuldades de comunicação entre o norte e o sul e, talvez mais do que isso, das enormes distâncias a percorrer para ir de um extremo a outro do Estado.

Não menos interessante do que essa subdivisão de Mato Grosso em norte e sul é a que resulta da estrutura de seu solo e que o subdivide em planalto e Pantanal. O planalto é constituído pelo conjunto das terras altas, secas se bem que suficientemente irrigadas, produtivas em qualquer época do ano, frescas e de sub-solo muitas vezes rico; o Pantanal é baixo, alagado em grande parte do ano, quente e de sub-solo mais ou menos paupérrimo, salvo as esperanças que alguns depositam nas riquezas que possam existir nas entranhas dos restos dos maciços velhíssimos e nas possibilidades petrolíferas da baixada. Estas modalidades tendem a diferenciar, através dos tempos, as economias do planalto e do Pantanal.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil constitui o espinhaço dos transportes de todo sul e oeste de Mato Grosso. Depois que os trilhos da via-férrea chegaram a Pôrto Esperança, o rio Paraguai deixou de ser a única porta de entrada dessa vasta região, não só quanto ao planalto, a que a estrada de ferro valorizou, como em relação ao Pantanal. O rio era uma porta de entrada muito excêntrica e necessariamente se completava com o seu afluente, o rio Miranda, na sua função econômica; a estrada de ferro veio passar pelo centro de gravidade da região sem mais intermediários, nem transbordos.

O comércio que sempre se fizera pelo rio Paraguai, tendo Corumbá como centro distribuidor por excelência, mudou quase totalmente de rumo e fêz surgir Campo Grande como primeiro centro comercial do Estado. Corumbá sofreu um momentâneo colapso, mas encontrou em si mesmo o remédio para seus males e foi se reanimando. A sua situação

geográfica põe-na a coberto de males maiores. Então, é a própria Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que a vem reanimando e que já lhe permite, com a próxima chegada de seus trilhos até lá, pensar em reconquistar o terreno perdido em relação à sua irmã do planalto.

Finalmente, é pela via-férrea que liga S. Paulo ao Pantanal, passando pelo planalto, a que corta a meio, que as populações matogrossenses recebem dos centros industriais do Rio, e notadamente de S. Paulo, tudo de que necessitam. Os fretes são mais que moderados. Basta considerar o fato das mercadorias pagarem nessa via-férrea, por unidade de pêsô, de S. Paulo a Pôrto Esperança, quase tanto como as emprêsas de navegação cobram de Pôrto Esperança a Corumbá.

Já se vê que essa estrada de ferro, superiormente administrada, presta à economia e à unidade nacional serviços da mais alta valia.

Quanto à estradas carroçáveis, o planalto apresenta nesse sentido facilidades que o Pantanal não conhece, dada a natureza do solo e o regimen das águas.

Não é aquí lugar próprio para tal estudo, que em nada interessa à região de Corumbá. Voltemos nossa atenção mais para oeste.

Para o tráfego elementar dêste momento, na estação sêca, as estradas não fazem muita falta ao Pantanal, região de pecuária. As rodas dos carros, em busca dos sítios mais favoráveis, riscam no chão poroso e destocado da região os caminhos rudimentares. Aquí, como tantas vêzes no Rio Grande do Sul, as estradas não facilitam os rolamentos, mas indicam rumos a seguir.

E' assim que devem ter-se fixado os caminhos existentes na região pantanosa, a que se acrescentaram os pequenos pontilhões e outras insignificantes obras darte que alí se encontram.

De Corumbá para o norte, pode-se dizer que não há estradas, mas para o sul são elas relativamente numerosas.

As principais são as que levam a Urucum, Piraputangas e ao povoado de Albuquerque, pelas quais se vai a Coimbra, com dificuldades mais ou menos sérias, conforme a quadra seja de cheias, de chuvas ou sêca.

Nas mesmas condições, pode-se andar para oeste, cruzando a fronteira da Bolívia no arroio Conceição, no lugar chamado Posto Esdras, a uns 6 quilômetros de Corumbá.

Ao levar-se a efeito uma síntese dos transportes do sul de Mato Grosso, visando apanhar as suas relações com os aglomerados humanos do Pantanal, destacam-se desde logo duas importantíssimas artérias: a estrada de ferro e o rio Paraguai, hoje conjugados.

Ambos representam zonas de atração e de captação, de que partem as estradas secundárias — quadrículas que delimitam as regiões submetidas às mesmas forças econômicas.

A gente de Corumbá

Ainda é cedo para falar-se num agrupamento humano do Pantanal, isto é, do homem de Corumbá. O que por enquanto há por alí é uma superfície imensa, mal incorporada ao ecumeno e quase desabitada.

Com uma densidade de população que vai de 0,3 a 1,3 por quilômetro quadrado e com uma capacidade suficiente para abrigar populações vinte vezes maiores, apesar das cheias periódicas que inhabilitam mais da metade daquelas terras para residência permanente do homem, o Pantanal hoje em dia dispõe apenas de uns poucos pilares humanos, que são êsses núcleos heterogêneos constituídos pelos elementos que se aglomeram nos sítios mais favoráveis à vida, dentre os quais sobressai Corumbá. E' esta cidade um verdadeiro alicerce que alí se ergue, por meio de elementos das mais variadas procedências. A comêço, foram os indígenas, com os quais os conquistadores lusos não relutaram em cruzar-se, certamente por falta de mulheres brancas. Com o decorrer dos tempos, outros arianos vieram ajuntar-se aos primeiros desbravadores. Por ocasião da guerra do Paraguai, já não eram poucos os que alí haviam se instalado. Terminada a guerra, houve um êxodo do Paraguai para o Brasil, notadamente de mulheres. Essa corrente continuou até poucos anos atrás e é responsável pelos sobrenomes paraguaios que distinguem hoje muitas famílias brasileiras de Corumbá. Esta onda pacífica de penetração pelo Pantanal parece hoje desviar-se para o planalto, cedendo passo à boliviana, graças à melhoria dos meios de comunicação e aos trabalhos da construção da estrada de ferro de Corumbá a Santa Cruz de la Sierra.

Entrementes, e possivelmente a partir de 1900, começa a corrente asiática dos sírios-libaneses, hoje estabilizada depois de ter dado os melhores frutos. Os sobrenomes de muitas famílias corumbaenses denotam a presença de sangue oriental nas veias daquele povo: Zamluti, Salim Kassar, Metram, Sahib, Jalade, e tantos outros que enxameiam pela finança e alto comércio.

O português e o mameluco somos nós mesmos. Adquirimos com o nosso trabalho e defendemos com a nossa energia isso tudo que hoje nos pertence. Não é preciso dizer mais nada.

O paraguaio tem tôdas as qualidades exigidas de um homem que há de ser partícula de uma multidão predestinada a grandes empreendimentos nos domínios cívicos e econômicos. Falta-lhe em sua pátria

aquilo que o Brasil lhe pode dar: vasto campo de ação e recursos pecuniários. Inteligente, ativo, trabalhador, pertinaz e valente, transmite com o sangue a seus filhos brasileiros o fanatismo da terra em que se nasce e na qual se quer morrer em defesa dos mais caros ideais.

O sírio, incluídos nesta mesma designação também os filhos do Líbano, é um forte e um destemido. O judeu não lhe leva a palma em qualquer terreno. Resiste, luta, acha tudo menos mau. Adapta-se e por fim, vence. Sobre os filhos de Israel apresenta a vantagem de não enquistar-se. Os seus descendentes são brasileiros cem por cento. Tem arrojado para os negócios e envereda pelas indústrias, pondo os seus capitais a serviço da comunidade. Não cria para a sua raça uma economia em círculo fechado. Não suga o suor alheio, mas sua é ele mesmo e com esse suor argamassa o seu bem estar. Não tem atrás de si um sonho de hegemonia universal e vê em todos os homens apenas um seu semelhante.

E' da fusão desses tipos admiráveis, a que hoje pouco a pouco se vão juntando elementos de procedência vária, que há de resultar o homem de Corumbá.

As qualidades ancestrais, há que acrescentar as adquiridas pela adaptação ao meio. Já se pode verificar a influência da paisagem sobre o temperamento do povo. O filho de Corumbá, que nasceu, cresceu e mesmo envelheceu cercado pelas verdes paisagens do Pantanal, é calmo. Reflete muito antes de agir. Não se precipita. Também a monotonia das águas aparentemente paradas fá-lo paciente.

Muito interessante é o espírito de brasilidade da gente de Corumbá. Esse núcleo humano, verdadeira ilha de língua portuguesa, viveu até ontem geograficamente afastado da comunhão brasileira, porque os seus contactos com as cidades do litoral se faziam através do Rio da Prata, por uma linha tênue e demasiadamente extensa. No entanto, a cidade persistiu em manter-se inflexivelmente brasileira e em conservar-se fechada pelo lado de dentro de seu nacionalismo, de modo que nem a língua espanhola dos seus vizinhos conseguiu ali fazer progressos.

No fim de contas, que se poderá esperar da fusão desses elementos, como tronco de brasilidade? O elemento de velha formação brasileira, a que hodiernamente se associam alguns alienígenas e descendentes de estrangeiros, olhado em grosso, está mais voltado para a pecuária do que quaisquer outros. São os ricos criadores, que estão enchendo Corumbá de lindas vivendas, de palácios residenciais e de casas de diversões tão grandes e aparatosas como as melhores do Rio e S. Paulo. O elemento paraguaio, inteiramente assimilado, confunde-se já com os pioneiros, mas reparte-se igualmente entre a pecuária, o comércio e as

indústrias. Enfim, o sírio e seus descendentes são os comerciantes por excelência e têm em suas mãos não só o comércio retalhista, como uma parte considerável da importação e exportação de Corumbá e do Pantanal.

E' preciso concluir que da fusão desses elementos, que hoje se caldeiam ali, há de resultar um soberbo surto econômico.

Surgirão a comêço indústrias destinadas a atender necessidades locais e de vizinhos mais próximos, bem como comércio de crescente amplitude, derradeira fase desse quadro econômico, por abranger utilidades de que o mundo é sempre ávido: rebanhos de vacuns, de caprinos e até de ovinos, borracha e ipecacuanha. Virá depois o surto industrial definitivo, pela elaboração das preciosas matérias primas acima enumeradas e de outras, que alí se possam encontrar escondidas, no seio dos velhos maciços que emergem do tabuleiro novíssimo do Pantanal.

A partir daí, pelos séculos a fora, há de falar-se do homem do Pantanal de Mato Grosso, como se fala do homem de S. Paulo, do Rio Grande ou da capital do país, partículas indeformáveis da gente do Brasil.

*

RESUMÉ

L'auteur, qui a été professeur de géographie militaire à l'école de Realengo, occupait pour la deuxième fois le poste de commandant du détachement de Corumbá, lorsqu'il a été nommé général.

Pendant son séjour à Corumbá, l'auteur a étudié soigneusement les particularités et les problèmes de cette région, qui ont fait l'objet d'une conférence prononcée au Xème Congrès Brésilien de Géographie.

L'auteur commence par décrire le voyage de S. Paulo à Porto Esperança, où s'arrêtent les rails du chemin de fer "Nordeste", en attendant que la construction du pont sur la rivière Paraguay et de la partie projetée jusqu'à la ville où le chemin de fer "Brésil-Bolivie" a commencé à être construit.

Les villes qui se trouvent sur ce trajet, comme Campo Grande, sont mentionnées par l'auteur, qui en donne les principales caractéristiques, avant de se reporter au bateau "Fernandes Vieira" dont on se sert pour terminer le long voyage.

Ensuite, des considérations sur la rivière, sur les parties inondables (pantanal) et la végétation, sont faites par l'auteur.

Il observe que: s'il est vrai que la vallée du Paraguay est limitée à l'Est et à l'Ouest par des chaînes de montagnes qui longent — dans la direction Nord-Sud — la rivière, le fond de cette vallée présente néanmoins deux aspects importants: le "rio" et le "pantanal".

Le "rio" est navigable dans presque toute son extension, qui atteint près de 2 500 kilomètres.

Le "pantanal", dont le sol rougeâtre est couvert de forêts et de prairies pendant la meilleure époque de l'année, s'étend des deux côtés de la rivière. Pendant les crues, cette région se transforme en une immense nappe d'eau.

L'aspect de la végétation du pantanal est bien différent de celui que l'on observe dans les alentours de cette région, quoiqu'on y trouve les principaux types de végétation: forêts, arbustes, palustres et prairies.

Le centre principal de population présente des lignes très simples.

La ville actuelle de Corumbá, de cachet moderne, a été bâtie sur un grand bloc aplati de calcaire, qui appartient à la chaîne de montagnes "Albuquerque" et surmonte les plaines demi-inondées des alentours. Les rues sont droites et s'entrecroisent en angle droit. La ville a pris un grand essor, depuis que l'on a commencé à construire le chemin de fer qui la liera à Santa Cruz de La Sierra.

D'après l'opinion de l'auteur, les habitants qui ont toujours vécu dans cette région, sont en général de tempérament calme. Ils ont l'habitude de bien réfléchir avant d'agir. Ils vivent en bonne harmonie avec tous ceux qui viennent travailler dans cette région. Et, de la fusion de tous les éléments qui s'y trouvent, naîtra sans doute un grand avenir.

RESUMEN

El autor, que sirvió como profesor de geografía militar en la Escuela de Realengo, se hallaba por la segunda vez en el mando de la guarnición de Corumbá, cuando fué promovido a general.

En el decurso de su permanencia en aquellos parajes, estudió cuidadosamente las peculiaridades regionales y sus problemas, que explicó en conferencia promovida por la Comisión Organizadora del X Congreso Brasileño de Geografía.

Empezó por el viaje, de São Paulo hasta Porto Esperança, adonde estancan los trillos de la Estrada de Hierro Noroeste, a la espera del puente sobre el río Paraguay y del trecho siguiente proyectado hasta la ciudad adonde tuvo inicio la construcción del Ferrocarril Brasil-Bolivia.

Observó las ciudades marginales, definidas por sus características esenciales como Campo Grande, antes de se acoger a bordo del vapor "Fernandes Vieira", en que terminaría la larga travesía.

Considera, en seguida, el río, el pantanal y la vegetación.

A propósito, concetua el autor: "Si es verdad que el valle del Paraguay es limitado al oeste y al este por los macizos que se desarrollan lateralmente de Norte a Sur, el macizo brasileño y los macizos preandinos, no es menos cierto que el fondo de ese valle es ocupado por dos accidentes diferentes entre ellos y muy notables: el río y el Pantanal.

El río, cuyo percurso se alarga, como se sabe, por unos 2 500 km, es navegable en casi toda su extensión.

Del uno y del otro lado del río, siempre el Pantanal, de suelo rojizo, cubierto de matas y pasturajes en la mejor cuadra del año y de agua, por ocasión de las temerosas crecidas.

La vegetación del Pantanal se presenta muy diferenciada de la de las otras regiones de los alrededores, aunque allí se encuentren todas las formas fundamentales de la vegetación: formaciones de bosques, de arbustos, palustres y praderas.

El núcleo urbano principal se define en líneas sencillas.

La moderna ciudad de Corumbá fué edificada encima de la cumbre chata de un enorme bloque calizo, que, como elemento integrante del macizo de Albuquerque, se levanta sobre las llanuras medio inundadas circunvecinas. Calles rectilíneas se cortan según ángulos rectos. La ciudad tomó gran impulso con el inicio de la construcción del ferrocarril que la ligará con Santa Cruz de la Sierra.

Para el autor, el hijo de Corumbá, que nació, creció y mismo envejeció cercado por los verdes paisajes del Pantanal, es calmo.

Piensa mucho antes de obrar.

No se precipita.

Con él conviven en armonía los extranjeros de varia procedencia.

Y ciertamente de la fusión de esos elementos, que hoy se mezclan allá, hay que resultar un soberbio progreso económico.

RIASSUNTO

L'autore, che fu professore di geografia militare alla Scuola di Realengo, era, per la seconda volta, comandante della guarnigione di Corumbá, quando fu promosso generale.

Durante la sua permanenza in quella regione studiò con molta cura le caratteristiche e i problemi locali, che espose in questa conferenza promossa dalla Commissione Organizzatrice del Decimo Congresso Brasiliano di Geografia.

Comincia descrivendo il viaggio da San Paolo a Porto Esperança, dove termina la linea della Ferrovia Noroeste, in attesa del ponte che deve essere costruito sul Paraguay, e dell'ultimo tratto, già progettato, fino alla città dove furono iniziati i lavori della Ferrovia Brasile-Bolivia. L'autore descrive le città che la ferrovia incontra, soffermandosi su Campo Grande. Giunto al termine della ferrovia, s'imbarcò nel vapore "Fernandes Vieira", che lo portò alla meta del lungo viaggio.

Continuando l'esposizione, esamina e studia il fiume, la zona pantanosa e la vegetazione. Scrive su questo argomento: "la valle del Paraguay è limitata a Ovest e ad Est dai massicci, brasiliano e preandini, che si sviluppano lateralmente da Nord a Sud; il fondo della valle è occupato da due accidenti geografici degni di particolare nota: il fiume e la zona pantanosa.

Il fiume, che ha un corso complessivo di circa 2 500 chilometri, è navigabile per quasi tutta la sua estensione.

Entambe le sue rive sono occupate interamente dalla zona pantanosa, di terreno rossiccio, coperta di boschi e praterie nella stagione più propizia, e sommersa dalle acque nella stagione delle grandi piene.

La vegetazione della zona pantanosa è molto diversa da quella delle zone circunvicine, sebbene vi si trovino tutte le forme fondamentali: boschi, arbusti, piante palustri, praterie.

Il nucleo urbano principale è la moderna città di Corumbá, costruita sulla larga cima piatta di un enorme blocco calcareo, che si eleva sulle pianure semiallagate circostanti, come elemento del massiccio di Albuquerque. Le vie, rettilinee, si tagliano ad angolo retto. La città si sviluppò rapidamente da quando fu iniziata la costruzione della ferrovia che la unirà con Santa Cruz de la Sierra.

Secondo l'autore, chi nasce a Corumbá e cresce e invecchia circondato dai verdi paesaggi della zona pantanosa, è in generale calmo, riflessivo e ponderato. Vivono in buona armonia gli abitanti di origine locale con quelli di origine straniera, di varie provenienze.

Dalla fusione dei diversi elementi etnici in quella regione potrà ricevere impulso il progresso economico.

SUMMARY

When for the second time in command of the garrison of Corumbá the author, former professor of geography at the Military Academy of Realengo, was promoted to the rank of general.

During his stay in that region he devoted himself to an attentive study of its peculiar conditions and problems which he explained later in a lecture given under the auspices of the Organizing Committee of the 10th Brazilian Congress of Geography.

He began by his trip from São Paulo to Porto Esperança where the Noroeste Railway ends just short of Paraguay river waiting for the bridge and the remaining stretch of the projected route which will go as far as the town where construction of the Brazil-Bolivia Railroad had started.

Before retreating on board the "Fernandes Vieira", the boat that would take him through his long trip, he observed the river communities defined by their essential features as, for instance, Campo Grande.

He then considered the River, the *Pantanal* (swampy or flood plains), and the Vegetation. Here, to quote the author's concept: "If it is true that the Paraguay valley is bounded west and east by the massifs developing laterally from north to south, — the Brazilian massif and the pre-Andean massifs —, it is no less true that the bottom of this valley is occupied by two strikingly conspicuous landforms different from each other: The River and the *Pantanal*."

The river, the course of which is known to extend for some 2 500 km, is navigable almost the whole length.

On either side of the stream, always the swampy plains with their reddish soil beneath the scrub forests and pastures during the best season of the year, and covered by water in the times of serious floods.

The *Pantanal* vegetation is highly distinguished from that found in surrounding areas, though having all the fundamental types of plant life: woody, shrubby, marshy and prairie formations.

The chief urban unit is simply defined. The modern town of Corumbá was built on the huge flat-topped calcareous block, which, as an integrating element of the Albuquerque massif, rises above adjacent semi-flooded plains. Rectilinear arrangement of streets crossed at right angles. A great step in progress resulted from the construction of the railway having started in this town to link it with Santa Cruz de la Sierra.

To the author the son of Corumbá, born and grown to maturity amid the green landscapes of the swampy plains, is a mild fellow; he does reflect well before acting; he is not hasty. Along with him aliens from various origins mingle in harmony.

And surely out of the amalgamation of these elements now being assimilated there a superb economic advance will result.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Verfasser, welcher Lehrer für militärische Erdkunde an der Militärschule in Realengo war, bekleidete gerade zum zweiten Male den Platz des Kommandeurs der Besatzung von Corumbá, als er zum General ernannt wurde.

In dem Verlaufe seines Dortseins studierte er mit grösster Sorgfalt die Einzelheiten und Probleme jener Gegenden, welche er in einem Vortrag aufzählte. Dieser Vortrag wurde von der organisierenden Kommission des X Brasilianischen Kongresses für Erdkunde vorbereitet.

Er fing mit der Beschreibung der Reise von São Paulo bis Porto Esperança, wo die Schienen der Eisenbahnlinie Noroeste enden, an. An diesem Ort warten momentan die Linien auf die Vollendung der Brücke über den Paraguai, um weitergeführt zu werden und dann die schon projektierte Linie zu treffen, welche bis zum Anfang der — schon im Bau befindlich — Linie: Brasilien-Bolivien führt.

Er beobachtete die Städte welche von der Eisenbahn berührt werden, charakteristisch wie z. B. Campo Grande und schiffte sich dann auf dem "Fernandes Vieira" ein, auf dem er die lange Reise beendete.

Dabei hatte er Gelegenheit den Fluss, die Vegetation und das Schlammbett zu studieren. Dazu erwähnt er: "Wenn es wahr ist, dass das Tal des Paraguais im Osten und Westen durch Bergmassive, die sich vom Norden und Süden kommen, nämlich dem Brasilianischen Bergmassiv und dem Vorandianischen Bergmassiv, begrenzt wird, so ist es nicht weniger wahr dass die Tiefe dieses Tales von zwei verschiedenen Naturvorkommenheiten beherrscht wird, völlig unterschiedlich in sich: nämlich dem Fluss und dem Schlamm."

Der Fluss, welcher sich, wie bekannt ist, auf ungefähr 2 500 km, erstreckt, ist fast in seiner ganzen Länge schiffbar.

Auf beiden Seiten des Flusses ist immer der Schlamm, von rötlicher Erde, mit Wäldern und Weiden während der guten Jahreszeit und mit Wasser während der starken Regenzeit bedeckt.

Die Vegetation des Paraguais ist völlig verschieden von der der Umgebung, trotzdem man dort alle Arten derselben findet.

So trifft man Gebüsche, Bäume, Weiden ect an

Die Hauptsächlichen Siedlungspunkte sind sehr klar. Die moderne Stadt Corumbá ist auf der Höhe eines sehr grossen kalkhaltigen Blockes erbaut. Dieser Block erhebt sich als Bestandteil des Massives von Albuquerque. Gerade Strassen schneiden sich rechtwinklig. Mit dem Anfang des Baus der Eisenbahnlinie, welche Corumbá mit Santa Cruz de La Sierrá verbindet, hat sich die Stadt in der letzten Zeit sehr entwickelt.

Für den Verfasser, einem Sohn von Corumbá, ist es selbstredend dass die ruhige Natur auch sich in dem Menschen zeigt. Er handelt erst nach reiflichem Überlegen. Überleibt nichts.

Auch die von anderen Gegenden kommenden Personen leben in dieser Harmonie.

Sicher ist dass aus dieser Mischung von Klugheit und Ruhe eine grosse wirtschaftliche Entwicklung kommen wird.

RESUMO

La aŭtoro, kiu servis kiel profesoro de milita geografio ĉe la Lernejo de Realengo, troviĝis duafoje komandante la garnizonon de Corumbá, kiam li estis promociita al la generalo.

Dum sia ĉeestado ĉe tiuj regionoj li studis zorgeme la regionajn specialaĵojn kaj iliajn problemojn, kiujn li detale rakontis en parolado aranĝita de la Organiza Komitato de la 10a Brazilo Kongreso de Geografio.

Li komenciĝis per la vojaĝo de São Paulo al Póito Esperança, kie haltis la reĵoj de la Nordorienta Fervojo, atendante la ponton sur la rivero Paragvajo kaj la restantan projektitan pecon ĝis la ubo, kie komenciĝis la konstruado de la Fervojo Brazilo-Bolivio.

Li observis la apudbordajn urbojn, difinitajn per ilia esencaj trajtoj kiel Campo Grande, antaŭ ol iifugiĝi al la vaporsipo "Fernandes Vieira", sur kiu li finus sian longan vojaĝon.

Poste li parolas pri la rivero, la maĉego kaj la vegetaĵo.

Pri tio, diras la aŭtoro: "Se estas vero, ke la valo de Paragvajo limiĝas oriente kaj okcidente per la masivoj kiuj flankas disvolviĝas de nordo al sudo, la brazila masivo kaj la antaŭandaj masivoj, ne estas malpli certe, ke la fundo de tiu valo estas okupata de du akcidentoj malsamaj inter si kaj tie notindaj: la rivero kaj la Pantanal."

La rivero, kies vojlinio plilongiĝas, kiel ni scias, tra ĉirkaŭ du mil kvincent kilometroj, estas veturebla en preskaŭ sia tuta longeco.

Ĉe la du flankoj de la rivero ĉiam la Pantanal, je ruĝa tero, kovita de aĉoj kaj paŝtejoj dum la plej bona epoko de la jaro kaj de la akvo, okaze de la timindaj pluvoj.

La vegetaĵo de la Pantanal prezentiĝas tie diferencaj de tiu de la ceteraj najbaraj regionoj, kvankam tie troviĝas ĉiuj fundamentaj vegetaj formoj, nome: boskaj, arbustaj, maĉaj, herbejaj.

La ĉefa urbocentro difiniĝas per simplaj linioj.

La moderna urbo Corumbá estis konstruita sur la plata supro de grandega kalkeca bloko, kiu, kiel elemento konsistiga de la masivo de Albuquerque, stariĝas sur la najbaraj duoninunditaj ebenaĵoj. Rektiliniaj stratoj kruciĝas laŭ rektaj anguloj. La urbo tie impusiiĝis pro la komenco de la fervojo, kiu ĝin kunligos kun Santa Cruz de la Sierrá.

Laŭ la opinio de la aŭtoro, la naskito en Corumbá, kiu tie kieskis kaj eĉ maljuniĝis ĉirkaŭita de la verdaj pejzaĝoj de la Pantanal, estas kvieta. Li multe pripensas antaŭ ol agi.

Li ne tio rapide agas.

Kun ili kunvivis harmonie la fremduloj de diversaj devenoj.

Kaj certe el la kunfandiĝo de tiuj elementoj, kiuj hodiaŭ rasmiksiĝas, rezultos grandioza ekonomia estiĝo.