

# RONDON

VIRGILIO CORRÊA FILHO

Começara apenas Cândido Mariano da Silva Rondon, recém-formado, a lecionar Astronomia na Escola Militar da Praia Vermelha, como lente substituto, indicado por Benjamim Constant, seu venerado mestre e guia espiritual, quando mudou decididamente de rota na vida.

Vibrara de entusiasmo com a geração dos alferes-alunos, que tomaram parte ativa na propaganda e proclamação da República, em novembro de 1889.

Enquanto, porém, vários dos seus colegas evidenciavam pendores para atividades políticas, ao aceitarem cargos de chefia governativa nos estados, Rondon preferiu acompanhar o Major A. E. Gomes Carneiro, encarregado de estender as linhas telegráficas de Goiás a Cuiabá.

Afastava-se do cenário onde se transformara de bisonho provinciano, procedente do Mimoso, onde nascera a 5 de maio de 1865, nas proximidades de Cuiabá, para adquirir diploma de bacharel em Matemática e Ciências Físicas e Naturais.

Estaria garantida a sua ascensão no magistério, para cujo exercício patenteara predicados que o recomendavam à estima dos docentes e colegas.

Preferiu, todavia, internar-se pelos sertões adentro, que lhe proporcionariam mais luminosa nomeada.

Valeu-lhe a comissão de aula prática, de que jamais se esqueceria pela vida afora.

Impregnado dos exemplos humanitários do seu primeiro e único chefe militar, a que sucedeu no comando, sublimou-se-lhe a formação moral que o inesquecível mestre modelara.

Atraído pelos mistérios das regiões impérvias, consagrou-se inteiramente à missão de ligá-las aos centros povoados, por meio do telégrafo, quando não havia ainda o auxílio do rádio.

Havia mister de palmilhar os rincões desabitados, quando não se achavam assenhoreados por indígenas bravios.

Esforçou-se por lhes compreender os costumes e sentimentos, como também o linguajar, qua facilitasse a aproximação e convivência fraternal.

O primeiro grupo encontrado, ainda sobremaneira suspicaz, que manifestara, por gestos hostis, o seu desagrado ao ver avizinhar-se a turma de operários fardados, não tardou a afeiçoar-se a quem o tratava com benevolência.

Dominavam os bororo a região distendida do rio Araguaia e Cuiabá, onde permaneciam ainda desconfiados, apesar de terem algumas aldeias



aceito os propósitos de paz oferecidas, às vésperas de soçobrar o Império, pelo Tenente Duarte, no vale do São Lourenço.

Retido pelos trabalhos construtivos naquelas paragens planaltinas, por mais de um quinquênio, empenhou-se Rondon em captar as simpatias dos nativos, com os quais, por fim, conversava em seu próprio idioma, como se fizesse parte da tribo.

Semelhante prova de amizade e confiança valer-lhe-ia, em breve, de prestante auxílio, quando tivesse que afinçar postes de madeira no vale do Itiquira, à orla do pantanal.

O serviço, já de si penoso, engravesceu com as doenças a que não se achavam acostumados as inexperientes praças recrutadas nas cidades.

A soldadesca não resistia à labuta derreante e o número dos aptos ao trabalho diminuía de contínuo.

Para evitar a paralisação das obras, recorreu o comandante aos seus amigos avermelhados. Dois caciques atenderam-lhe prontamente à chamada, seguidos pelos seus condutícios, que, sem demora, continuaram a tarefa, para cuja execução foram convocados.

Mais tarde, manifestou a sua gratidão, ao assinalar, no relatório correspondente, "a colaboração dos bororo que substituíram, na abertura do picadão e construção própria da linha, de março de 1901 a junho de 1902, os soldados que pereceram ou se recolheram a Cuiabá, foi não só preciosíssima, como sobretudo de elevado sentimento de brasilidade".

Reconhecido à cooperação dos seus irmãos das selvas, não mais deixaria de patrocinar-lhes os direitos, ainda que tivesse de enfrentar poderosos latifundiários, que denunciou como perseguidores dos broncos senhores das terras questionadas.

Ao fim do empreendimento, que alongou as linhas telegráficas por 248 quilômetros de mata, 970 de cerrados e 360 de campos e pantanais, arrolou também os reconhecimentos de 4.101 quilômetros e levantamentos dos rios Itiquira, Correntes, Piquiri, Taquari, Negro, Miranda, Aquidauana, Paraguaís, São Lourenço, Cuiabá, Cipotuba, Jauru, Guaporé e Alegre.

Sem tardança, confiou-lhe o governo federal a incumbência de chefiar a "Comissão Construtora da Linha Telegráfica Estratégica de Mato Grosso ao Amazonas".

Fazia-se mister varar centenas de quilômetros de terrenos desconhecidos, distante de possíveis núcleos de abastecimento, em que viviam aborígenes segregados da civilização.

Não se escusou à missão, que lhe aprazia, apesar de prever-lhe as dificuldades.

Mais de uma vez escapou por um triz de perecer.

Quando agressivo nhambiquara o alvejou com certa flecha, para lhe obstar o avanço, através das terras de que se julgava único possuidor, deveu a uma peça do uniforme a salvação, que o impediu de alcançar o coração, para o qual se dirigia.

Entretanto, a sua recomendação aos auxiliares, que se preparavam para rechazar a bala o intempestivo assalto, serviria de divisa à Comissão: "Matar nunca; morrer, se fôr preciso".

De outra feita, coube à malária ameaçar-lhe a vida, ao empolgar-lhe o organismo depauperado pelas privações em longa travessia.



Mas, resistiu para prosseguir em sua obra de benemerência, que se honrou com a visita do ex-presidente norte-americano T. Roosevelt, desejoso de observar os pormenores da vida sertaneja em ação.

Conheceram-se e apreciaram-se as duas admiráveis individualidades, a do estadista do big stick e a do sertanista, protetor dos aborígenes.

O entusiasmo daquele expressou-se em conceito indicativo das conclusões a que chegara: "nunca vi, nem conheço obra igual. O trabalho que está sendo realizado pelo 5º Batalhão de Engenharia só pode ser comparado, no esforço e heroísmo, ao que apresenta a abertura do Canal do Panamá".

A obra, em que soçobrou o renome de Lesseps, adquirido em Suez, foi levada a termo pela decisão do presidente Roosevelt, que se ufanava de tê-la empreendido.

Comparando-a com os trabalhos da Comissão chefiada pelo Major Rondon, era o máximo elogio que lhe poderia evidenciar o assinalado apêço.

Contemporaneamente, outras manifestações significativas realçaram os méritos do geógrafo, a quem a Sociedade de Geografia de Nova York emparceirou a Amundsen, a Peary, a Charcot, e Byrd.

Concedeu-lhe o "Prêmio Lewingstone", acompanhado pela Sociedade de Geografia Comercial de Paris, que lhe conferiu a "Medalha Crévaux".

Inúmeros prêmios e condecorações ainda lhe exaltaram a produtiva dedicação à Geografia, acordes com os aplausos dos cientistas, que lhe aumentaram o círculo de admiradores.

Se na primeira década do século avultou a personalidade do geógrafo, cujas explorações vinham, aliás, da anterior, na segunda expandiram-se, principalmente, as atividades do defensor dos silvícolas, que lhe festejavam a chefia, ainda que não o conhecessem pessoalmente.

A atuação que desenvolvera, em tôda as oportunidades, de tendências pacifistas, não obstante a formação militar, levou o governo federal a nomeá-lo para a comissão mista, que, sob sua presidência, teria a colaboração do Peru e da Colômbia, para dirimir o litígio do qual poderiam romper hostilidades.

Durante a sua permanência em Letícia, alongadas por penoso quátriênio, em cujo decurso os outros parceiros se faziam substituir por novos delegados, que de má vontade suportavam a vida na localidade, conseguiu afastar a ameaça de guerra de que não mais se falou, graças ao ambiente de harmonia, que manteve em região inhóspita.

Semeou a concórdia e triunfou, merecendo aplausos internacionais. Assim, além de geógrafo consagrado, a quem ficou o Brasil devendo o conhecimento de grande porção do seu território, de amigo protetor dos silvícolas, cuja língua e costumes aprendeu, em mais de uma tribo, exerceu missão diplomática em fase delicada, com admirável êxito.

E ao sucumbir, a 19 de janeiro, não lhe faltaram homenagens da Pátria, reconhecida à sua dedicação benemérita, e dos centros culturais estrangeiros, que lhe exaltaram a obra de geógrafo e etnólogo.



## RÉDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA



Srs. Viajantes, industriais, fazendeiros e comerciantes:

A Estrada de Ferro Leopoldina lhes oferece conforto, rapidez e segurança.

Com a introdução em tráfego das novas máquinas Diésel Elétricas, tem aumentado consideravelmente o transporte de passageiros na Estrada.

No ano de 1958, transportou a Leopoldina 9.411.371 passageiros do interior e 28.036.642 nos trens suburbanos, num total de 38.036.642 passageiros.

Comparando-se o ano de 1957, verifica-se um movimento para mais de 648.994 passageiros do interior e 2.896.924 suburbanos, num total de 3.545.918 passageiros, tendo, assim, a Estrada transportado 8.762.377 passageiros do interior e 25.728.347 suburbanos.

Utilizar-se da Leopoldina é concorrer para o engrandecimento e progresso da vasta zona servida por esta ferrovia.

Quaisquer informações, utilizem-se do telefone 28-0235.