

GETÚLIO VARGAS E A CONQUISTA DO SERTÃO

(Conferência pronunciada pelo **Ten. Cel. LIMA FIGUEIRÊDO**,
no Instituto Nacional de Ciência Política, em memorável
sessão realizada na A. B. I.)

“Do Amazonas ao Chui” é o grito grandioso que exprime a nossa imensidão territorial; é a expressão eloquente da dimensão vastíssima do Brasil no sentido das latitudes. Essa quilometragem extraordinária, essa extensão fabulosa, para as pernas do general Rondon, torna-se reduzidíssima, pequeníssima, como se o campeão das selvas andasse com as célebres botas de sete léguas do gigante.

Durante o período de três anos, de 1927 a 1930, Rondon varou o Brasil em todas as direções, repetindo em pleno século da aviação e da T. S. F. as façanhas que tanta glória e tanta lenda emprestaram ao nome venerando do bandeirante destemido e audaz — Raposo Tavares. Apesar do progresso da nossa querida Pátria, durante quasi três centúrias, no terreno das dificuldades antolhadas, a caminhada de Rondon foi tão rude quanto a do respeitável senhor de Piratininga.

Em 1927, zarpou o notável sertanista pelo mar fora em demanda do nosso ponto extremo norte litorâneo. Atingida a foz do raiano Oiapoque, adentrou-se pelo rio até onde não mais pudessem as canoas navegar. Regressou ao escancarado estuário do Rio “pai das águas” e por ele foi subindo até o seu afluente, o Negro. Após curta parada na cidade rainha da selva, ele remonta o Negro e o seu tributário Branco e, numa ânsia inaudita de palmilhar terras, caminha como um judeu errante, quasi sem parar, até o cume do monte Roroimã, onde com o seu riso jovial goza a ventura de, com simples movimentos de rotação, admirar o chão de três nações — do Brasil, da Venezuela e da Guiana Inglesa. Estuda, esquadrinha, verifica, fotografa e filma tudo, não se esquecendo os detalhes mínimos que para qualquer outro pareceriam sem importância.

Não podendo o ilustre matogrossense, em curto prazo, percorrer a formidável linde brasileira, em cada ponto por ele atingido irradiava turmas dirigidas por abnegados oficiais que procuravam ver como o chefe querido, para, minuciosamente, informá-lo. Assim sucedeu no Rio Branco: enquanto o general vencía o terreno acívoloso da Pacaraimã e do Roroimã, antenas suas iam em busca das cabeceiras do Maí, do Tacutí, do Urariquera e do Uraricaparã.

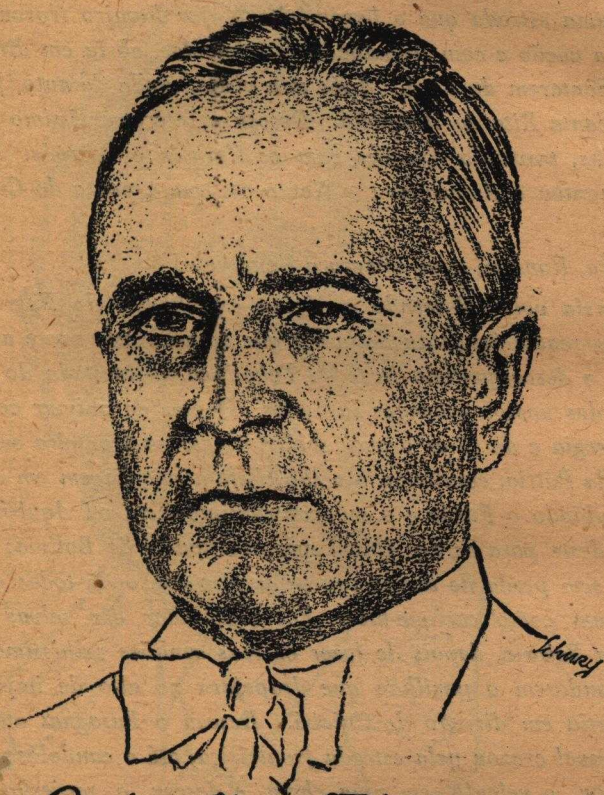
Terminada a rigorosa inspeção científica todos voltavam alegres e pressurosos em rumo do Rio de Janeiro onde suas famílias curtiavam o amargo tramo da saudade. Fiz mal em dizer todos, porquanto o chefe ainda não se fartara de admirar a natureza selvática com todos os seus habitantes. Aquela mesmice de cenário levava o observador mais dinâmico à modorra, à sonolência doentia causada pela vontade de viver um pouco no ambiente citadino de onde saía. Rondon, não. O que para todos nós era chatice, canseira e brutalidade, para ele era variegado, suave e agradável. Assim, logo após abraçar os companheiros de jornada, escapuliu em demanda da sua mataria amada — a selva majestática de Mato-Grosso. Desejava pisar o chão onde sofrera, rasgando com a trilha da linha telegráfica o véu misterioso que cobria aquelas impérvias e invias paragens. Rondon pelo Amazonas galgou o Madeira, sobre os trilhos da Madeira-Mamoré foi em busca do Guaporé histórico com seus fortes e cidades dos áureos tempos dos capitães-generais.

Contente em respirar aquele ar tão seu, Rondon seguiu para o Rio de Janeiro saudoso da família já acostumada com esses sacrifícios pátrios.

Quando ainda sentíamos os pés doloridos da áspera caminhada, já o ínclito militar se alvoroçava para novo empreendimento.

Sem comunicação com o grande rio, fugindo portanto ao convívio com o mundo civilizado, fica ainda, sob o pátio virgem das franças da floresta, a fronteira com a Guiana Holandesa. Por esse motivo no ano anterior não pudera o sertanista pisá-la, arrogantemente, com suas botas incansáveis.

A dificuldade do percurso era um atrativo para a vontade férrea de Rondon. Organizou pesada expedição e embarafustando pelo Trombetas e pelo Cuminá só parou quando sentiu sob seus pés o terreno lindeiro. Todos os entraves foram vencidos: cachoeiras, pedrais, índios, serras, atoleiros... Voltou dessa viagem satisfeitíssimo por haver des-



Getulio Vargas

coberto riquíssimos campos que a seu ver seriam a ressurreição da pecuária paraense, desde que para eles fosse aberta uma estrada.

Das três viagens empreendidas pelo extraordinário soldado, foi a última a mais movimentada.

De automovel Rondon foi daqui até às cachoeiras do Xingú, afim de visitar uma estrada que o benemérito Major Ramiro Noronha, sem onus para a nação e com trabalhadores selvícolas, abriu em direção da cidade de Santarem do Pará. Após esta visita, ainda de auto, foi ter à cidade de Santa Rita do Araguaia. Desceu o interessantíssimo afluente do Tocantins, travando relações com os Carajás e Caiapós. Saiu em Belém, remontou o Amazonas e o Negro até que a pedra do Cucuí avisasse:

— Pára, Rondon, aqui começa a Venezuela!

Deu meia volta, descendo as águas espelhantes do Negro e sulcando as barrentas águas do Solimões que adquire este nome ao passar no ruinoso e desconjuntado forte de Tabatinga — atestado do espirito combativo dos nossos avoengos lusitanos. Depois de animar com palavras de energia e de fé os bravos soldados que na fronteira servem de sentinelas da Pátria, continuou o velho chefe a sua viagem em demanda do Acre, subindo o Purús e o seu contribuinte Acre ou Aquirí, passou das águas deste para as do Abunã que nos aparta da Bolívia; saiu no Madeira e sem perda de tempo procurou o rincão onde todas as tribus o consideram como cacique-mór. Fez ressuscitar das selvas o forte Príncipe da Beira e, depois de fazer os seus canhões velhissimos e ferugentos saudarem o pavilhão que drapejava no alto de improvisado mastro, partiu em direção de Cuiabá. Desceu o Paraguai até o Apa e de automovel cruzou pela estrada fronteiriça, até o caudaloso Paraná. Acondicionou o veículo em uma chata e desceu o majestoso curso d'água até Guaira.

Visitou os fantásticos saltos de Sete Quedas e de auto correu célere para os de Santa Maria do Iguazú, afim de melhor compará-los.

Concertando pontes e pontilhões, conseguiu, de automovel, ir até à mimosa cidade de Palmas, servida por magnifica rodovia recém-construida pelo 5.º Batalhão de Engenharia. Foi até à ponta da excelente estrada em Conrado e daí prosseguiu, em lombo de burro, até Barracon, na fronteira argentina, cavalgando quatro dias a fio, parando somente para dormir mesmo ao relento, alimentado apenas com uma dóse de gua-



raná. Digo mal, afirmando que o valoroso chefe só parava para dormir, porquanto, quando topávamos um ribeirão límpido e convidativo, ele, rapidamente, despia-se para brancejar um pouco e em seguida, sem enxugar-se, vestia-se e ao trote ia alcançar a comitiva já distanciada.

De volta da penosa viagem, cansadíssimos, demos graças a Deus ao sentirmos o conforto duma almofada de trem da S. Paulo-Rio Grande: íamos palmilhar o bombeante sólo gaúcho, que, como um pólo potentíssimo, nos atraía. Contudo, quis o Destino que logo na fronteira, em Marcelino Ramos, o formidável palmilhador de sertões fosse obrigado a descalçar suas benemerentes botas de sete léguas.

A revolução de 1930 foi o ponto final da obra monumental que Candido Rondon estava erguendo para bem do Exército, e por consequente da Pátria. Que pena !

* * *

A 2 de outubro de 1930, extenuadíssimos, atravessamos a magnífica ponte que une os territórios de Santa Catarina ao do Rio Grande do Sul, através do sussurrante Pelotas. O trem parou. Estamos em Marcelino Ramos. Olhei pela janela. Um movimento desusado na estação. Muitos homens com lenços vermelhos no pescoço, de cabeça erguida, com ar pimpão, agrupavam-se com olhares indagadores. Imaginei um dia festivo naquele rincão, ou uma manifestação de apreço preparada para o meu chefe, como muitas a que vínhamos assistindo na nossa longa peregrinação. De súbito batem à nossa porta. Abro-a. Um homem, alto, pálido, de olhos profundos, defronta-me e indaga: — “Posso falar ao General Rondon?” — “Não, o nosso general está muito fatigado e precisa descansar para levar de vencida o serviço que ainda o aguarda”, respondi. O meu interlocutor, mastiga em seco, deixa transparecer impaciência no semblante e sentencia: — “O senhor sabe com quem está falando?” Fiz um gesto de cabeça, negativo. E ele acrescentou: — “Aqui estão os generais Miguel Costa e Portilho”. Só então compreendi a realidade — a revolução explodira no Estado sulino, já éramos prisioneiros.

A nossa prisão foi o próprio vagão em que viajavamos e nele, num desvio, ficamos uns pares de dias, vendo desfilarem por nós as com-



Couto Magalhães

posições que seguiam para o Norte, levando gente animada de ardor guerreiro e disposta para a luta, por mais rude que fosse.

Naqueles dias inesquecíveis em que o nosso futuro e o das nossas famílias se apresentavam escuros, em que não sabíamos se na manhã seguinte estaríamos com vida, em que a nossa imaginação vagava procurando trazer para junto dos nossos corações a lembrança das nossas esposas, dos nossos filhos, dos nossos parentes, dos nossos amigos, procurávamos alívio para as nossas apreensões, conversando a respeito do Brasil que julgávamos amar mais do que ninguém. Víamos os nossos selvícolas abandonados, e o trabalho hercúleo desenvolvido para vencer a selva reduzido ao valor acabrunhador de um zero. As estradas, os caminhos, as trilhas rasgadas com suor e esforço inaudito, fechando-se incapazes de se oporem à "blitzkrieg" que, certamente, o tempo e a floresta desencadeariam sem dó nem piedade. Os rios despovoados, atravancados de paus, de pedras e de torrões, impedindo, como uma tropa que não se entrega, o avanço dos gaiolas e dos vaticanos na direção de suas cabeceiras. O povo descrente e abúlico, o exército dividido e ineficaz, a marinha sem existência. Lutas de idéias e ideais, confusão, caos. Era o panorama que víamos diante de nós nos dias tristes que vivemos naquele recanto onde os rios Pelotas e Peixe formam o Uruguai.

Conduzidos a Porto Alegre íamos adquirindo a certeza de que a luta que já se travava correspondia ao anseio geral e que era com alegria que as mães e as esposas encaminhavam seus filhos aos centros de concentração. O Rio Grande do Sul estava de pé pelo Brasil — afirmava o chefe dos rebelados — o Dr. Getúlio Vargas. E nós atestávamos aquela realidade, se bem que amargássemos o travo amargo da desdita a que o destino nos levou.

Os acontecimentos foram-se desenrolando para terminar, brevemente, na confraternização de 24 de outubro. As armas que se defrontaram uniram-se e os irmãos que se matavam, abraçaram-se com o pensamento voltado exclusivamente para a grandeza e para a felicidade do Brasil.

O "condotieri", o Dr. Getúlio Vargas, que era para nós um verdadeiro enigma psicológico, soube ser tão grande como o ideal que o norteava no momento difícil em que a nossa nacionalidade tremeu nos seus alicerces. Sufocou ódios, amenizou paixões, desviou as forças contrárias para agirem no mesmo sentido da sua. E todos os bons brasileiros pas-



Lyautey

saram a agir com ele, puxando na mesma corda, para elevar o Brasil à altura das suas grandes possibilidades.

* * *

A estrada é o principal elemento colonizador.

E' ela a única força capaz de fixar o homem longe dos centros populosos. O colono sabendo que tem uma via de comunicação por onde escoar-se-ão os produtos que ele e sua família vão extrair da nossa terra dadivosa, com facilidade abandona a cidade em busca do "hinterland". Quem pensar em colonizar, deve, primeiramente, resolver o problema viatório da zona que desejar pôr em estado dinâmico. A indústria extrativa do sub-solo, do solo, ou da vestimenta virente e bonita que o cobre está, para o seu desenvolvimento, na dependência direta da rede de estradas existentes.

A agricultura, a pecuária, enfim tudo que é fator de nossa riqueza se prende à lista aberta no chão pelo braço possante do homem. E por nós que temos a terra vazia de gente; florestas virgens, pujantes, prenhes de fibras utilíssimas, de folhas medicinais, de caules e de raízes preciosíssimas; minas de ouro e de pedras, montanhas dos mais variegados matos, jazidas incontáveis perdidas na vastidão do nosso território; cidades com notáveis populações isoladas no sertão, ou dependendo dum trilha tortuante e de mau leito; capitais litoraneas isoladas das suas vizinhas, igualzinho como no tempo remoto das capitanias hereditárias, jamais poderemos abandonar o lema — GOVERNAR E' ABRIR ESTRADAS. E mais do que ninguém, nosso Chefe, o Dr. Getúlio Vargas, reconheceu esta verdade e patrioticamente a tem aplicado, desde o dia em que empunhou o leme da nossa nacionalidade.

Estradas de ferro ou de rodagem começaram a surgir, rapidamente, de 1930 para cá, não por imposição de interesses de políticos que desejassem viajar para suas estâncias, fazendas ou engenhos de maneira cômoda, mas sim tendo em mira o bem-estar geral, buscando os recantos onde a fortuna nacional fosse melhor favorecida, ou contribuindo para o entrelaçamento dos povos sul-americanos, sem desprezar as contingências da defesa nacional.

E o sertão passou a ser conquistado pelas fitas das rodovias e pelos trilhos das vias-férreas. Os grandes centros do próspero Estado montanhês estão ligados ao Rio de Janeiro e daqui já se pode escolher vários itinerários que nos levem ao sul, uns mais suaves e outros mais difíceis. Magnificamente se vai, sem maiores incomodos, por estrada de rodagem, até Porto Alegre e, em notável velocidade, até Curitiba, ou mesmo além. Os automóveis podem já rodar, via São Paulo, até Cuiabá, com variantes para os barrancos do Araguaia e para as cidades fronteiriças de Bela Vista e Ponta Porã levando a nossa cooperação, a nossa simpatia e a nossa amizade aos nossos irmãos paraguaios. A ponta dos trilhos já chegou a São Borja, na fronteira da Argentina, prolongando a linha que morria em Jaguarí. Trabalhos estão sendo levados a efeito ligando-nos ao sul pela estrada de ferro do Rio Negro, desajogando a que passa em São Paulo-Itararé-Ponta Grossa-Porto União-Santa Maria, ao mesmo tempo que uma boa estrada de rodagem, também em plena construção, busca as plagas sulinas, passando por Lages e Vacaria.

Progredindo a olhos vistos, seguem os trabalhos das ferrovias de Corumbá a Santa Cruz de La Sierra na Bolívia e de Campo Grande a Ponta Porã, na linde paraguaia — pulmões novos para o comércio dos nossos amigos e vizinhos que não tem saída para o mar. Damos, assim, agindo como bom irmão, uma fácil comunicação a nobre pátria de Penetranda, ligando-a ao ecumênico Atlântico, ao mesmo tempo que dobramos as portas de saída do bravo e querido Paraguai.

Estudos estão sendo feitos para traçar uma diagonal ferroviária no Rio Grande do Sul, unindo Pelotas a Santa Maria, sob o imperativo de facilitar o desenvolvimento econômico da feracíssima zona que vai atravessar.

Uma estrada de rodagem pondo em comunicação Ponta Grossa a Foz do Iguaçu através do sertão paranaense, dará aos produtos deste dois pontos de escoamento — o litoral e o rio Paraná, permitindo ao mesmo tempo o afluxo de turistas que desejarem visitar as belezas incomparáveis das duas maravilhosas fontes de bulha branca — Santa Maria do Iguaçu e Sete Quedas.

Pelas veredas e pelos rios, outrora adentravam-se os bandeirantes em busca de riquezas no amago da terra; hoje pela rede de comunicações que está sendo estabelecida, conquistaremos nossa própria Pátria,

levando braços ao sertão para pôr em estado cinético tudo aquilo que, sendo elemento da fortuna, ainda esteja dormindo, em estado potencial.

Como acabamos de ver, Getúlio Vargas, conservando, melhorando e construindo estradas está concretizando o seu célebre grito de — **RUMO AO OESTE!**

Numa década de 1930 a 1940, foram construídos 116.049 Km. de novas estradas de rodagem, ficando o Brasil, hodiernamente com cerca de 230.000 Km. dos quais 2.205 Km de excelentes rodovias foram construídos pelo Exército.

Sem falar da eletrificação da E. F. C. B. que por si só representa grande vitória, há outra representada nos 1.688,8 Km. de ferrovias feitas pelo Exército, de 1930 a 1941.

* * *

Se há país em que as rotas aéreas devam ser exploradas a fundo — é o Brasil.

O nosso vasto território, com cerca de 23.000 Km. de perímetro e desenvolvido no sentido dos meridianos, necessita de uma força de coesão formidável para manter unidos os habitantes das diferentes zonas, cujos climas, costumes e interesses são os mais variados e algumas vezes antagônicos.

País de vias de comunicação ainda incipientes não permite que haja o entrelaçamento entre as idéias e as aspirações de todos os seus filhos. A ínvia mataria impede a marcha do civilizado e, em alguns trechos, os índios, em plena barbarie como em 1500, ainda servem de “bicho-papão” para assustar os tímidos.

O norte de Mato Grosso, Goiás, Pará, Amazonas e Acre possuem quasi sómente as estradas que Deus lhes deu — os rios, os célebres caminhos que andam.

Mato-Grosso contem em seu território o pequenino traço de união entre as duas imensas bacias do Amazonas e do Prata. O grande Estado separa a vasta planície amazônica, onde o homem para locomover-se necessita da canôa que, lembrando os antigos donos da terra, é tratada de ubá —, da região alcantilada onde o cavalo é a principal condu-

ção, enquanto não são rasgadas as rodovias — pistas para cavalos vapor — e as ferrovias — caminhos seguros do progresso.

Para unir o caboclo amazonense — que sulca em pirogas interminos caudais, — ao gaúcho que percorre os pagos sulinos, “riscando” de esporas os “pingos” inseparáveis, era mistér um élo forte.

Para ligar o galhozeiro carioca ao nordestino educado na escola do sofrimento, era necessária uma força atrativa.

Para confundir os dinâmicos paulistas à gente trabalhadora de Guaiabá, um poderoso veículo, também se impunha.

Nortistas, nordestinos, baianos, matogrossenses, mineiros, paulistas, cariocas, gaúchos, enfim todos devem estar unidos em torno da idéia de manter sempre fortes a Pátria unida e indivisível. E o veículo, a força atrativa, o élo capaz de aproximar assim tão intimamente os brasileiros — é o avião.

Getúlio Vargas viu que com a aviação podia mais facilmente conquistar o sertão, desbravando as zonas incultas e impérvias, vencendo em horas, facilmente, as distâncias que os impávidos bandeirantes talavam em meses, e às vezes, em anos. E, para que a nossa vitória seja completa já estamos construindo aparelhos, procuramos com afan o petróleo e nos empenhamos a fundo, para tornar uma realidade a grande siderurgia.

No panorama mundial o Brasil ocupa o 3.º posto pela importância e extensão de suas linhas aéreas. Possui 512 aeroportos e 68.923 Km. de rotas.

* * *

O principal argumento, para que tudo entre nós seja difícil, é a falta de braços, sinônimo de mão de obra cara. Seria ridículo que, sob qualquer pretexto, abandonáremos o contingente indígena, na obra da conquista do sertão.

Perdidos nas nossas majestosas florestas se acham os incolos aliados em cerca de dois milhões. Reuní-los em pontos bem escolhidos,

recrutá-los para o trabalho e para a defesa do país, trazê-lo ao convívio da civilização é obra útil além de humanitária.

Nos trabalhos levados a efeito pelas Comissões de Limites, o aborigine é o primordial trabalhador — sóbrio, resistente, humilde, leal. Com um tratamento na conformidade da sua formação — mixto de criança e de adulto — pode-se obter dele tudo em troca de muito pouco.

Na Inspetoria de Fronteiras, vi-os transportar presados fardos em longas e extenuantes caminhadas, sempre de bom humor, com um sorriso nos lábios, exigindo pouco para seu alimento e vestiário. É verdadeiro afirmar-se que sem o auxílio do aborícola será impossível o trabalho na selva infinda, prodigiosa e agressiva, que cobre quasi a totalidade do nosso Brasil.

Getúlio Vargas quis conquistar o sertão e, por isso, não desprezou o índio. Pelo contrário, foi ao encontro dele nas barrancas do Araguaia, desprezando o conforto das cidades, para “de visu” traçar a diretriz, na resolução do intrincado problema indígena. E com tal entusiasmo enfrentou a questão que tem ao seu lado, colaborando com ele, o inclito General Rondon que não lhe regateia aplausos pela magnífica obra que está levando a cabo.

Antes de dar seu apoio decisivo à proteção dos amerabás, o Presidente da República mandou organizar as companhias de fronteiras, verdadeiras guardas avançadas da nossa nacionalidade e núcleos formadores das cidades de amanhã.

O Major Aluisio Ferreira lá nas barrancas do Mamoré e do Guaporé dá uma amostra do que pôde ser feito com o Exército, para o desenvolvimento de uma região. Abriu estradas e escolas, localizou famílias que começaram a lavrar a terra e agora colhem fartas menses.

Procedendo do mesmo modo para o resto do Brasil ainda não conquistado, breve teríamos sementes de cidades espalhadas por nosso “hinterland”. Nos Estados sulinos topamos grande quantidade de vilas e cidades que surgiram de um acampamento militar, e, no tempo do Brasil colônia, era em torno da capela que atestava a nossa fé católica e do quartel que abrigava o soldado que garantia a posse da terra que surgiram importantes agrupamentos humanos, alguns dos quais são garridas capitais de Estados.

O nosso grande Chefe tem procurado, por todos os meios e modos, esbravar o nosso interior, ao mesmo tempo que movimenta suas riquezas, utilizando à larga os músculos e o cérebro do Exército.

* * *

E para findar esta "despretenciosa palestra vamos repetir o que já dissemos em "Cidades e Sertões".

É necessário que o Brasil seja descoberto pelos próprios brasileiros. O órgão mais adequado que vejo para exercer essa missão sagrada é o Exército. Ao invés da caserna, o sertão; ao invés do canhão, a enxada, o arado, o trator. para uma parte do Exército que tomaria o nome de sertanejo.

Enquanto nas cidades o Exército ativo continuaria a missão sublimar e de preparar cidadãos para a defesa da pátria, o outro — o sertanejo — rasgaria o nosso "hinterland" fazendo o progresso correr célere pelas chapadas de Mato Grosso, pela mata intermina do Amazonas, pelo agreste do nordeste, pelo sertão da Baía e pelo oeste gracioso do Paraná, onde as belezas naturais pululam aos borbotões.

Veríamos as fitas das estradas varando as selvas, contornando as montanhas e transpondo os rios. Aqui aborícolas aldeados, instruídos militarmente, enfim, transfigurados em cidadãos brasileiros. Ali campos de pouso, onde os aviões chegam e partem barulhosamente. Acolá povoados caminhando para vilas e vilas com aspirações de cidade. Tudo movimento, tudo dinamismo. Riquezas que se vão buscar no sub-solo. Lanchoeiras iluminando cidades e movimentando engenhos e fábricas. Campos cultivados. Pastagens. Gado em abundância. Fartura. Alegria. Felicidade.

Dizem que nós, brasileiros, temos tendência para tudo macaquear. Podíamos aproveitar esse defeito ou virtude que nos atribuem para imitar o que fez a França — o seu exército colonial é a mola que movimenta o progresso das suas colônias.

Lvautey, o sublime discípulo de Galieni, transmudou Marrocos em pouco tempo, conseguindo erguer cidades ao lado de pitorescos lugares indígenas, abrir portos e explorar as riquezas inúmeras do solo senho.