

**JOSÉ DE MESQUITA**  
(Do Instituto Histórico de Mato Grosso)

**BOLETIM DO MINISTÉRIO DO  
TRABALHO, INDÚSTRIA E  
COMÉRCIO**

— Ano X, Nº 111, Novembro de 1943 —

(pags. 259-275)

**A POLÍTICA NACIONAL DO  
RUMO A OESTE**  
(Discurso)

Departamento de Estatística da Previdência e Trabalho



Rio de Janeiro  
1943

JOSÉ DE MESQUITA



**José Barnabé de Mesquita**  
(\*10/03/1892 †22/06/1961)  
Cuiabá - Mato Grosso

**Biblioteca Virtual José de Mesquita**  
<http://www.jmesquita.brtdata.com.br/bvjmesquita.htm>

## A POLÍTICA NACIONAL DO RUMO A OESTE

*Conferência realizada no dia 29 de julho de 1941, no Palácio Tiradentes, pelo desembargador José de Mesquita, do Tribunal de Apelação de Mato Grosso, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, presidente da Academia Matogrossense e diretor de “A Cruz”, de Cuiabá.*

### I

#### A POLÍTICA DO RUMO A OESTE

A política inaugurada no país com o advento da revolução vitoriosa em 24 de outubro de 1930 trouxe para nós, matogrossenses, um aspecto de grande interesse, que o Presidente Getúlio Vargas sintetizou na sua já consagrada expressão — RUMO A OESTE.

Constitue ela, como percepção realística das nossas necessidades objetivas e inadiáveis, um golpe de visada feliz e seguro sobre um dos mais sérios e prementes problemas nacionais.

Não é nova, digamos, tal política, como ideação ou mesmo como ação prática, mas é nova, e digna de todos os encômios e do mais decidido apoio, no sentido que lhe empresta, fundamentalmente, o criador do Estado Novo no Brasil.

E, sob esse ângulo visual, não há negar, interessa menos às zonas por ela favorecidas, do que à própria Nação. Porque a política do RUMO A OESTE é, de fato, a vera e oportuníssima política de que precisa o Brasil, para se engrandecer e fortalecer.

### II

## INTERPRETAÇÕES PLATÔNICAS DO RUMO A OESTE

Afirmo que, isoladamente, como programa ou como realização, não é nova a política do RUMO A OESTE. Demonstro-o em poucas palavras. Plano de ação de vários governos em suas plataformas, no estilo retumbante de vésperas de pleito, é certo que, mais de uma vez, foi essa tecla desferida, sem grande ressonância na realidade.

Infelizmente, não só essa, como tantas mais que diziam de perto com os vitais interesses da Pátria. Culpa não dos homens, sim do regime, ou melhor, da praga partidarista, viciando o regime e afetando as instituições, que eram das melhores.

O administrador, munido das mais puras intenções e dotado de ótimos elementos, não podia, no mais das vezes, realizar seus projetos, nem valer-se da oportunidade que se lhe deparava de fazer bem à comunidade.

Peias e algemas de toda ordem não lhe deixavam livres os movimentos para fazer o que julgava acertado. Esboçava-se, às vezes, antes de chegar ao meio do caminho, o problema da sucessão, enfraquecendo o poder, envenenando o ambiente, impossibilitando o trabalho de que o país carecia.

E destarte anulavam-se os melhores propósitos, ante o garroteio das chamadas injunções dos amigos, os piores inimigos muitas vezes.

*Crimem fue del tiempo, no de Espana — fique patente.*

### III

#### A TRAGÉDIA DOS SERTÕES

Por isso, o RUMO A OESTE, conquanto entrasse nas cogitações dos nossos homens de Estado, não lhes integrava as

componentes da ação realizadora. Ficava nas promessas. No reconhecimento da necessidade.

Em simples palavras, apenas, com que se frisava o problema estrutural. Absoluta tautologia. Era proclamada a angustiada situação, criada pelo acúmulo das metrópoles em desproporção com o despovoamento do interior.

A causa — a falta de estradas, de transporte, de condições de vida no sertão. Quem podia fugir, fugia. E os sertões se transformavam nesse cenário dramático dos Canudos e dos Contestados, a favor dos quais, de raro em raro, um Euclides da Cunha desferia o trágico apelo, quase sem eco.

Quando não permanecia no “Inferno Verde”, de Alberto Rangel, avançava, por muito, até as Itaocas, de Monteiro Lobato. Terra de doentes, de vencidos, de subraça destinada à ruína extrema do aniquilamento.

#### IV

### ENTEADO DE MADRASTA RUIM

E criou-se para os habitantes do alto sertão essa desolante impressão de menoscabo, que me fez dizer, certa feita, a propósito dum desses golpes vibrados em cheio à economia vital do meu Estado, que Mato Grosso, na família brasileira, não era nem sequer filho enjeitado, mas sim enteado de madrastra ruim.

E isso porque, o exposto da roda ainda tem, às vezes, a fortuna de encontrar mãe postiça que o cria com afagos. O outro, ao invés, tem por duro fado sofrer e ser, toda a vida, humilhado, escarnecido, seviciado mesmo.

#### V

### PRECURSORES DO RUMO A OESTE

Houve, é certo, vanguardistas da política nacional do RUMO A OESTE, que, em fatos concretos, deram a impressão nítida de haverem compreendido a absoluta premência do problema.

Problema fundamental, visceral, para o Brasil e que consiste em conquistar o sertão, em incorporá-lo à nacionalidade, tornando efetiva a obra dos bandeirantes paulista do II e III séculos.

Não foram doutrinários, e sim homens de ação construtora e audaz, os que tentaram resolver certos aspectos parciais dos problemas do Brasil central.

Esforços isolados e sem coordenação, destinavam-se a ficar, no mis das vezes, sem continuidade: eis que, só muito após, se veio a sentir, numa simbiose projetiva e realizadora, a relevância desses problemas precípuos.

Precursores do RUMO A OESTE — devo desde logo acentuar que focaliza o assunto sob o prisma matogrossense — foram, entre outros, no período colonial, um Luís de Albuquerque, na Monarquia, um Couto de Magalhães, na 1ª República, um Rodrigues Alves e um Afonso Penna.

O primeiro, consolidando a linha fronteiriça e semeando núcleos de futuras cidades; o segundo, tentando a mais arrojada concepção administrativa daqueles tempos, qual a ligação das grandes bacias amazônica e platina; e os dois últimos, lançando os trilhos da Noroeste, na mais audaciosa penetração do século, que veio integrar o Ocidente brasileiro ao sistema ferroviário e econômico do grande Estado bandeirante.

Basta dizer que até aí, para se fazer a viagem entre Mato Grosso e qualquer outra porção do litoral brasileiro, empregavam-se vinte dias, pelo menos, passando por três países estrangeiros!

#### VI

### O VERDADEIRO SENTIDO DO RUMO A OESTE

Assim, não doutra maneira, há que ser compreendida a política nacional do RUMO A OESTE. Como nova bandeira, tão arrojada e fecunda em resultados qual o foram as dos Fernão Dias e Raposo Tavares.

Como novo descobrimento do Brasil central, do Brasil desconhecido. Já não impele aos novos sertanistas a preia do amerígena ou a busca do ouro e diamantes. Sim, a integração de milhares de brasileiros à comunhão nacional.

A posse do homem, do homem-capital, mais valioso que o petróleo, do homem-*energia, pelo trabalho, e luz, pela inteligência*, que, entretanto, lá está esquecido, no fundo das grotas ou ilhado pelos pantanais, quase como um bicho silvestre, nas tocas ou nos ranchos, ao fundo das matas. São brasileiros que tem necessidade de proteção, talvez mais do que o índio, pois lhe é mais doloroso, na sua penúria consciente, o abandono em que vivem, do que ao rústico silvícola, livre e feliz.

Num país em que até para os animais há instituto de amparo, é incrível que não se haja, senão agora, cuidando em proteger o sertanejo do Oeste!

## VIII

### O RUMO A OESTE — NOSSA NOVA CRUZADA

Não pode ele vir a nós, nós é que devemos ir a ele. Rumo ao sertão, brasileiros! Rumo às malocas perdidas no fundo do mato e dos cerrados, no meio dos *sujos* e das picadas, atas dos morros quase intransponíveis, à beira dos rios invadeáveis, sujeitas às febres, às inundações, aos assaltos dos selvagens e das feras, defendendo-se com a *picapau*, erguendo seus barrotes sobre *giraus* de meio metro, distraindo suas máguas com as rústicas toadas da viola e elevando sua alma de crente, nas cantigas e rezas, aos santos protetores.

Rumo a esses nossos paisanos humildes, submissos e bons, que do Brasil só conhecem o chão da terra que plantaram os seus avós, ali mesmo dormindo o grande sono, mas que, ainda assim, na sua ignorância e na sua fraqueza, sem pão para a lama ou para o corpo, analfabetos e subnutridos, sentem no peito arder a flama rútila da brasilidade, o amor da Pátria ao lado do culto de Deus e da religião da Família.

Rumo à sua mentalidade atrasada de dois ou três séculos, rumo à sua penúria física, à sua indigência intelectual e à sua miséria econômica, rumo, enfim, às suas prementes necessidades, que gritam, sem eco, há muito tempo, esperando sempre, confiando sempre, nessa estupenda arrancada que os redima do cativo político e os tire do degredo dentro da Pátria, a que se vêm condenados sem culpa nenhuma.

É preciso ter essa coragem e essa persistência, de ir ao mais fundo dos sertões, ao deserto, como expressivamente devem ser chamadas aquelas glebas perdidas, e ir com a convicção do apóstolo, o arrojo do soldado, a bondade do médico, a confiança do homem da lei — levar ao caipira a fé, o civismo, o remédio, a garantia do direito, coisas essas que fazem compreender e dar valor à vida.

Essa a *grande cruzada brasileira do século XX*, a bandeira dos nossos dias, a monção vitoriosa que devemos enviar aos nossos irmãos do Oeste, aos brasileiros que amam o Brasil sem o conhecer, mas precisam conhecê-lo para melhor e mais conscientemente o amar.

## X

### COMO SE TEM PRATICADO O RUMO A OESTE

O RUMO A OESTE, já o disse e repiso, não é de todo novo. Já foi ensaiado e, às vezes, realizado, em épocas anteriores. Mas sempre sob um ou outro aspecto parcial,

uniprismático, sem visão de conjunto, faltando-lhe a impressão objetiva e panorâmica.

As bandeiras, a construção das linhas férreas Noroeste e Madeira-Mamoré e das linhas telegráficas e estratégicas da Comissão Rondon, os serviços de catequese indígena, leigo ou religioso, tudo isso são tentativas, em determinados sectores, da ofensiva geral que ora se empreende.

Faltava ao trabalho coordenação, golpe de vista e de ação simultâneas, unidade de comando. Soluções parciais de uma equação que havia de ser atacada, para ser resolvida, em globo.

Soluções, por isso mesmo, valiosas, plausíveis, mas pouco operantes por si sós. Faltava-lhes sistematica. Deixaram em aberto pontos vitais do angustiante problema.

Vinha um governante e dizia, repetindo Alberdi — Governar é povoar. E esboçava um processo de colonização, falho quase sempre, por falta dos elementos essenciais que deveriam precedê-lo.

Vinha outro e proclamava: — Administrar é abrir estradas. Mas o Oeste é tão distante e imenso, que uma ou outra via de penetração ou ligação, sem o prévio traçado dum plano geral da rede de viação, resultava em esforço inútil, perdendo-se, no mais das vezes, o trabalho feito, por falta de articulação, de continuidade ou de conservação.

Visões unilaterais do problema — repito. Atos isolados do drama oestino. Mas não era assim, por certo, conquanto muito louváveis o esforço e a boa intenção dos que destarte agiam, que se haveria de por em prática, eficientemente, a política nacional, necessária e oportuna, do RUMO A OESTE.

## X

### NOÇÃO TOTALISTA DO RUMO A OESTE

Não preciso, para fixar em seus reais objetivos, na sua integral finalidade, a verdadeira política do RUMO A OESTE, mais do que transpor para este ensaio um expressivo tópico do discurso do Presidente Getúlio Vargas proferido a 1.º de maio de 1941: “Temos a enfrentar sérios problemas de melhoria das nossas populações, para que o conforto, a educação e higiene não sejam privilégios de regiões ou de zonas.

Os benefícios que conquistastes (os operários) devem ser ampliados aos operários rurais, aos que, insulados nos sertões, vivem distantes das vantagens da civilização. Mesmo porque, se o não fizermos, correremos o risco de assistir ao êxodo dos campos e ao superpovoamento das cidades, desequilíbrio de conseqüências imprevisíveis, capaz de enfraquecer ou anular os efeitos da campanha de valorização integral do homem brasileiro, para dota-lo de vigor econômico, saúde e energia produtiva”

E, abordando, com exatidão, os dolorosos aspectos do drama dos sertões, a torturada situação do homem do interior, sem casa e sem condução, “num país onde os vales férteis, como a Amazônia, permanecem incultos e despovoados de rebanhos, pastagens soberbas, como as de Goiaz e Mato Grosso”, conclue, nesta segura, confiante afirmativa: “Ao Estado Novo cabe, sem dúvida, a missão de resgatar a dívida de quatrocentos anos, a que aludia o grande escritor intérprete da alma dos sertões, contraída pelos homens do litoral com os habitantes das terras altas, descendentes esquecidos dos desbravadores e pioneiros que dilataram meridianos e ampliaram os horizontes pátrios”.

Ficou assim a “redenção dos sertões”, inscrita corajosamente, como “um dos capítulos essenciais do programa traçado pelo Governo para dar ao Brasil a prosperidade e a cultura que merece.

## XI

## ASPECTOS ATUAIS DA POLÍTICA DO RUMO A OESTE

Já muita coisa se vai fazendo a favor do sertão esquecido. Muito, que é pouco, em comparação do que se tem a fazer, mas que é, realmente, bastante, tendo em vista o que se fez até há pouco.

Indico, rapidamente, a vôo de avião, algumas dessas realizações prometedoras de outras que a seu tempo virão.

### *a) A Transcontinental*

Velho projeto oriundo do tratado de Petrópolis, solucionador da célebre questão acreana, é o da ligação ferroviária Brasil-Bolívia, transpondo a fronteira dos dois países irmãos entre Corumbá e Puerto Suarez.

Depois de permanecer olvidado inteiramente durante mais de trinta anos, só agora se corporiza em estupenda realidade, que, ainda há pouco, de passagem pela bela cidade-branca, me foi dado conhecer.

Os trabalhos da Comissão Mista, levados a efeito com a máxima competência técnica e dedicação, já permitem o grato prazer de observar em tráfego, de Ladário até El Carmen, a estrada que demanda, Sta. Cruz de la Sierra — estrada cujo alcance político e econômico excusa encarecer.

Ligando o maravilhoso Oeste brasileiro à bela República andina, a Brasil-Bolívia une os dois mares americanos, articulando, numa rede de transportes e intercâmbio, vários países já irmanados pelo espírito e pela formação afim, mas isolados pela distância e pelas dificuldades de comunicação.

### *b) O prolongamento da Noroeste — A Ponte do Paraguai*

A grande via férrea do Ocidente, que é a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, esbarrou, faz vinte e sete anos, nos pantanais de Porto Esperança, a jusante de Corumbá e do lado oposto do Paraguai.

Dois problemas ficaram, assim, durante todo um quarto de século, a gritar por uma solução imperiosa — o prolongamento dos trilhos da Noroeste e a construção da ponte sobre o grande rio internacional.

Ambos estão em via de ser resolvidos. Para o prolongamento, já está decretada a verba. A ponte se acha em construção relativamente bem adiantada.

É dispensável demonstrar o que representam para a economia nacional esse dois passos largos, de excepcional relevância na marcha para o Oeste.

### *c) A questão Norte-Sul de Mato Grosso*

O progresso matogrossense tem, no presente, suas componenciais no trilátero de que são vértices Cuiabá, Corumbá e Campo Grande — o Norte, o Centro e o Sul, nas suas expressões mais lídimas.

Dessas três cidades, a primeira, justamente a capital, fica mais distante dos grandes centros do país, quase inacessível, formando-lhe barreira secular a dificuldade de vias de comunicação.

No seu isolamento ela é, todavia, o centro político do Estado e o seu núcleo social e cultural mais importante. Essa circunstancia aludida deu causa a que se gerasse e mantivesse, por muito tempo, primeiro em Corumbá, depois em Campo Grande, uma campanha a favor da mudança da Capital e, verificada a impossibilidade desse desiderato, surgisse uma corrente sulina que explorava a idéia da secessão da zona meridional, para constituir um Estado autônomo, com o nome de Maracajú.

Esses fatos, grandemente explorados pela política partidária, felizmente pertencem hoje ao domínio da pura observação histórica ou sociológica e devemos-lo, sobretudo, à consciência nova que impregnou o Brasil, nesta última década, extinguindo bairrismos exagerados, sufocando impatrióticas tendências separatistas, solidificando, enfim, em peças de cimento e de aço, as bases da unidade nacional, tão importante nos duros tempos que correm.

Sem embargo da razão que assistia aos homens do Sul nas queixas contra o insulamento em que viviam da Capital, hoje bem atenuado esse fenômeno, não se concebe que um Estado como Mato Grosso, de trágica e impressionante desproporção entre o elemento territorial e demográfico, fosse retalhar-se, sob o pretexto ilusório de facilitar a solução dos seus problemas de administração.

Já somos responsáveis, no tribunal da História, pelo criminoso abandono de Vila Bela, a primeira Capital e conseqüente decadência do extremo Oeste, e fora supremo erro e reincidência gravíssima, esse, de contribuirmos para o declínio e abandono do Norte, que se daria com o deslocamento do epicentro de Cuiabá para qualquer outro ponto do Estado.

Vale notar, contrariando uma impressão já divulgada por aí, oriundo de observações superficiais, que é no Norte, e não no Sul que residem às maiores riquezas e as zonas de mais potenciais econômicos — conquanto o progresso, por motivos facilmente compreensíveis, se opere com maior intensidade nas plagas meridionais do Estado.

Compreendendo a necessidade de ligar o Norte e o Sul, indo assim ao encontro das justas reclamações dos habitantes da zona sulina, e atenuando o isolamento em que vivia a capital, surgiram várias tentativas de aproximação, começando pela Estrada de Ferro Norte de Mato Grosso, infelizmente fracassada, pois, conquanto encontrasse todo apoio do governo do arcebispo D. Aquino Corrêa, não conseguiu o amparo

federal, sendo vetada a lei que dava garantias de juros à Companhia concessionária!

#### *d) A era rodoviária*

Compreendeu o governo estadual a absoluta necessidade dessa ligação, destinada a fazer de Cuiabá o centro econômico e o ponto de convergência das diversas zonas matogrossenses, para o que, natural e logicamente, a predispõe a sua posição geográfica e as condições peculiares de sua formação histórica.

O problema da ligação Norte-Sul somente poderia ser resolvido por uma estrada de rodagem entre as duas zonas, eis que se depara uma velocidade, no momento, pensar em uma via férrea, conquanto com a grande siderurgia, a que mete ombros resolutamente o Estado Novo, não será difícil empreendê-lo mais tarde.

A era rodoviária trouxe grande desenvolvimento a Mato Grosso. É preciso notar que Cuiabá está hoje a 6 horas do Rio, pela linha aérea Condor, devendo-se a feliz iniciativa do estabelecimento desse serviço, de extraordinário alcance para Mato Grosso, ao governo Aníbal de Toledo, em 1930.

Esse meio de transporte, porem, não resolve o nosso angustiante problema, atenua-o, apenas, sob certos aspectos. As condições de navegabilidade do rio Cuiabá, por outro lado, cada vez peores, e que não tem merecido a necessária atenção da parte das administrações estaduais, tornam, dia a dia, mais precária, sobretudo no tempo da seca, a viagem entre a capital e Corumbá.

Fica, assim, de pé, como solução única, para a atualidade, o rodoviarismo, que teve o seu impulso inicial no 2.º governo de Pedro Celestino, em 1924, completando-o, em fases sucessivas, os presidentes Estevão e Mario Corrêa e o atual interventor Júlio Muller, que melhorou o acesso da Serra, encurtando o percurso.

E assim é que temos um caminho que liga Cuiabá e Campo Grande, que não me arrisco a chamar bem uma estrada, pois é, como disse um titular que o heroísmo de percorrê-lo, pouco mais que uma picada.

É preciso ter feito, como eu fiz, a viagem de jardineira, na linha regular, se se pode assim dizer, e no período das chuvas, levando 4 dias e 4 noites, quase sem parar, para saber o que é essa falada estrada-eixo, de vital interesse para Mato Grosso!

Não me proponho a dizê-lo, pois seria fugir aos moldes deste trabalho, que visa fazer propaganda de meu Estado. Que o experimentem os que tem responsabilidade pelas coisas de nossa administração, para ver o que passa um mortal, a que as posse ou as facilidade ocasionais não permitem andar, só e sempre, pelas estradas do ar, arriscadas, mas sem empecilhos!

#### *e) A ação do Governo Federal*

Felizmente para nós, já também aqui se começa a fazer sentir, beneficemente, a ação paternal do Governo da União, na sua arrancada para o Oeste. Entregando à engenharia do Exército a construção das pontes na rodovia Cuiabá-Campo Grande, uma das quais, a do Taquari, já se acha pronta.

Organizando e sediando em Mato Grosso batalhões rodoviários destinados a atender pelo grande Estado Central a rede de estradas de rodagem que faz progresso admirável de outras circunscrições do Brasil.

E, ultimamente, criando pelo decreto-lei n.º 3.257, de 9 de maio deste ano, a Comissão de Estudos para a construção da Rodovia São Paulo-Cuiabá, entregue a elementos militares especializados de direção.

Vai, assim, o Governo Getulio Vargas mostrando a sua nítida percepção das necessidades do Oeste, e sua disposição segura de promover-lhe a pronta e eficiente solução.

#### *f) Povoamento — Colonização*

Associada ao problema viatório, de que é decorrência, a colonização, implicando no povoamento e no aproveitamento das riquezas *in fieri*, constitue o segundo aspecto relevante da política nacional do RUMO A OESTE.

Já foi tentada, sem resultado, mais de uma vez, na zona Norte do Estado. Quer com imigrantes nacionais, como na presidência Alves de Barros (1903), quer com uma corrente imigratória estrangeira, como no 1.º governo de Mario Corrêa (1928).

Falhas ambas as tentativas, animadas embora dos melhores propósitos, mas carentes dos elementos primaciais que deveriam preexistir — comunicações e meios de transporte, além das condições de vida capazes de radicá-los ao meio.

Cogita agora, de forma objetiva e eficiente, o Governo Federal em resolver o problema, começando pela colonização da faixa fronteiriça, pelo amparo à produção e ao produtor rural, pelo incitamento à agricultura e à pecuária, pela criação de órgãos de ensino técnico, como o aprendizado agrícola que está sendo construído na zona serrana, no lugar denominado São Vicente.

Elementos são esses todos de moldes evidenciar o carinho e interesse que às nossas populações ocidentais vem dispensando o Estado Novo.

## XII

### OUTROS FATOS CORROBORANTES

A par dos que aí vão referidos, em ligeiro transsunto, outros fatos se alinham e que são outros tantos argumentos a confirmar a assertiva que fizemos há tempos de que, tardia embora, chegou a hora de Mato Grosso.

Ainda há pouco vimos elevado à categoria de Divisão o Comando da IX Região, com sede em Campo Grande, donde transparece a importância estratégica do grande Estado Oestino.

Em sector diferente, mereceu, recentemente, Mato Grosso a visita do ilustre titular da Agricultura, hoje interventor federal em São Paulo, que foi observar de perto, viajando por terra e por água, as necessidades da nossa gente. Nem devem deixar de ser mencionadas a viagem do ministro da Marinha, para inaugurar o dique de Ladário, a projetada construção do porto de Corumbá e o vôo para o Oeste, que acaba de realizar o Presidente Getulio Vargas, e que oportuniza, mais do que em qualquer outro momento, o assunto desta palestra.

Não há porem, alongar este esboço, com a citação de fatos que aí estão saltando aos olhos de quantos os tenham e queiram, lisamente, ver.

Pode dizer-se que, nos mais variados ramos da administração, vem Mato Grosso sendo contemplado, saindo destarte daquele injustificável abandono dantanho.

Para tanto deve contribuir, alem da patriótica visão dos dirigentes, a presença nos conselhos de Estado, como auxiliares de grande responsabilidade e não menor prestígio, três ilustres cuiabanos — os eminentes srs. General Eurico Dutra, ministro da Guerra, general Rondon, presidente do Conselho Nacional de Proteção aos Índios e major Felinto Müller, chefe de polícia do Distrito Federal, mas cuja atuação equivale à de verdadeiro titular da Segurança Nacional.

A terra bororo sente que entrou, afinal e decisivamente, nas cogitações do Poder Central, não mais como um tema abstrato, de promessas falazes, mas sim, através de objetivações, que virão, dentro em breve, valorizar o sertanejo do Oeste e fazer surgir, nos quadros da política e da economia brasileira, um grande fator decisivo de progresso — o sertão novo, redimido e valorizado, pela política nacional do RUMO A OESTE.

### XIII

#### A PALAVRA DO OESTE AGRADECIDO

É pelo sertão, ignorado e incompreendido até há pouco, que venho falar nesta hora marcante da nossa existência e da vida da humanidade. É a voz dum filho desse longínquo Oeste, dessas solidões imensas e despovoadas, em que se sente, como nenhures, a dramática emoção de ser o homem um acidente mínimo e insignificante no infinito das paisagens.

Vibra em minha linguagem simples e sincera toda a ressonância, no tempo e no espaço, do apelo do reconhecimento desses brasileiros injustamente olvidados e entregues à sua sorte, há mais de dois séculos, e que, somente agora, nas assas possantes dos velívulos, nos ruidosos motores dos automóveis ou pelas ondas misteriosas do rádio, sentem que existe cá fora, muito longe, muito diferente, outro Brasil onde brasileiros, seus irmãos pelo sangue e pelo passado comuns, construíram a mais amável das civilizações do mundo, feita de conforto, bem-estar e euforia insuperável.

Mas estoutro Brasil é o mesmo Brasil — dí-lo, hoje, o Estado Novo, integrando em nosso mapa geográfico o ponto cardial que lhe faltava — o Oeste.

E a voz do caboclo vem, pela minha boca, dizer que está satisfeito, que confia, que tem certeza de ser integrado na vida nacional, de que se achava há pouco, dolorosa e injustamente, segregado.

O Oeste, esplendido e grandioso, filho do bandeirantismo paulista, que encontrou, em plena fase colonial, em Luís de Albuquerque, lusíada egrégio, a compreensão nítida do seu papel no conjunto brasileiro, é que vê, hoje, abrir-se-lhe a era de prosperidade, mercê da feliz, oportuna e patriótica política da marcha para os sertões.

E é isso que venho dizer ao Brasil, pela sua grande tribuna, que é o Departamento de Imprensa e Propaganda —

que o caboclo de minha terra, depois de uma espera paciente e resignada de mais de duzentos anos, sente que Deus lançou sobre ele os olhos da sua Providência, nessa política do RUMO A OESTE, em boa hora encetada e já em via de realização.

O caboclo, reconhecido, me mandou dizer ao Brasil e ao Governo Getulio Vargas que ele confia, espera e tem certeza que não verá baldada a sua fé, nem falhas as suas justas esperanças.

Porque não é a ele só que interessa a objetivação do programa da redenção dos sertões — é a todo o Brasil, empenhado em se fazer maior, mais digno dos seus grandes destinos, o que só conseguirá pela integral execução da política do RUMO A OESTE.



*Nota de pesquisa:* Outras publicações.

In: ESTUDOS E CONFERÊNCIAS: DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda, Nº 15, Dezembro de 1941, Rio de Janeiro, pags. 51-64.

*Nota de pesquisa:*

“A Política Nacional do Rumo a Oeste”, consta como *verbete*, nos seguintes livros de referência:

- Handbook of Latin American studies; University of Florida Press, Edição 9, Lewis Hanke, Miron Burgin, American Council of Learned Societies, Committee on Latin American Studies, University of Florida Press, 1946, item 1629, pag. 153;
- Revista geográfica del Instituto Panamericano de Geografía e Historia; Pan American Institute of Geography and History, Commission on Geography, 1949, pag.138;
- Preliminary bibliography of colonization and settlement in Latin and Anglo-America; Donald K. Doherty, Geographical Branch, Dept. of Mines & Technical Surveys, 1952;
- Revista brasileira de geografia, Volume 3; Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, Conselho Nacional de Geografia, 1941, pág. 241;
- Sacralização da política; Alcir Lenharo, Papyrus, - 1986, pág. 72.