

**PROJEÇÃO
CONTINENTAL
DO BRASIL**

**PROJEÇÃO
CONTINENTAL
DO BRASIL**

Série 5.^a "BRASILIANA" Vol. 50
BIBLIOTECA PEDAGOGICA BRASILEIRA

MÁRIO TRAVASSOS

PROJEÇÃO
CONTINENTAL
DO BRASIL

Prefacio de
Pandiá Calogeras

3.^a EDIÇÃO



COMPANHIA EDITORA NACIONAL
SÃO PAULO — RIO DE JANEIRO — RECIFE — PORTO ALEGRE
1938



0469 *

INTRODUÇÃO

E' preciso lêr PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL á luz dos postulados de Geografia Politica, pelo menos dos que facilitem a compreensão dos fenomenos geo-politicos apreciados em suas paginas, simplesmente como casos particulares de leis geralmente estabelecidas.

A tendencia dos Estados de possuirem varias saídas para o mar, se possivel para mares diferentes; a aspiração dos Estados ao dominio da totalidade das bacias hidrograficas; por fim, a tendencia dos Estados a rematarem seu dominio por onde o trafego seja capaz de leva-lo — são os postulados essenciaes á compreensão do complexo geo-politico sul-americano.

O enquadramento da massa continental por dois oceanos diferentes — a Leste o Atlantico, a Oeste o Pacifico; a opposição, sistematizada por circunstancias decisivas, entre as duas maiores bacias hidrograficas do continente,

ambas na vertente atlantica — a do Amazonas ao Norte e a do Prata ao Sul; a existencia de paises mediterraneos — o caso da Bolivia e do Paraguai — justo na região em que aqueles antagonismos como que se encontram, constituem os fatos essenciaes á eclosão de phenomenos geo-politicos da mais extensa e profunda repercussão continental.

E é iniludivel a situação do Brasil, nesse complexo de fenomenos, pelo espaço e pela posição geografica. Estão sob sua bandeira as bocas e o curso, inferior e medio, do Amazonas, ou seja o despecho de toda a Amazonia, do mesmo modo que grande parte das cabeceiras da bacia do Prata, cujo despecho está sob bandeira argentina; cerca de dois terços da costa do Atlantico Sul lhes pertencem, possuindo os portos melhor colocados em relação aos grandes feixes de circulação maritima e aerea.

*

* *

Foi impellido pela tendencia de possuir varias saidas para o mar que o pequeno Estado de Brandiburgo se transformou no Estado

Prussiano e, em seguida, no moderno Imperio Alemão. Primeiro o anseio de simples acesso ao mar (no Baltico), com as aquisições territoriais até a morte do Grande Eleitor e de Frederico, o Grande; depois a saída para dois mares diferentes (Baltico e Mar do Norte) e as alianças com Estados vizinhos que permitissem chegar a portos de um mar fundamentalmente diferente daqueles dois outros (Mediterraneo), em consequencia das atuações politicas do seculo XIX.

A Russia não pôde conformar-se com suas extensas costas no Mar Glacial Artico, nem com as suas saídas no Baltico e no Mar Negro — sempre aspirou por saídas livres do Pacifico, nas proximidades do Mar da Noroega e, mesmo, no Oceano Indico.

As Guerras Balkanicas encontraram a melhor parte de seus estimulos na posse de varias saídas para o mar. Durante a Grande Guerra, outra coisa não aspirava a Bulgaria, que ampliar suas costas até ás bocas do Danubio e, no Mar Egeo, para além de Kavala. A formação da Grande Servia, em opposição a Pequena Servia de antes da Guerra Mundial, significa a expansão até ás costas do Adriatico.

A abertura de canais, ligando mares ou oceanos, ainda responde aos imperativos dessa tendencia — Panamá, Suez, Kiel.

Dentre êles sobressae o canal de Panamá, especie de resumo, de sintese dos multiplos accesos a dois oceanos diferentes de que dispõem os Estados Unidos, com a posse de suas vastissimas costas, no Atlantico e no Pacifico, fartamente articuladas com esses oceanos e ricamente servidas por vias transcontinentais.

Ao passo que o canal do Suez é, essencialmente, um empreendimento financeiro, commercial, um negocio, de remuneração prevista, e o canal de Kiel representa a solução de problemas locais, ligados a circunstancias particulares da hidrografia da costa alemã, o canal de Panamá responde exclusivamente a necessidades politicas, para as quaes não basta a intercomunicação terrestre, intensiva, entre o Atlantico e o Pacifico, atravez do territorio Norte Americano.

Sem embargo, o fundamento de todos é a multiplicação das saídas para o mar, no caso, para mares diferentes.

No quadro desses exemplos, não é difficil a estimativa das consequencias, mediatas e immediatas, do antagonismo entre o Atlantico e o Pa-

cífico, quanto á Sul America, se bem considerado o cinturão dos pequenos Estados do Pacifico — apertados por estreita faixa litoranea e pelos profundos vales andinos, obrigados a transpôr o Panamá, ou dar volta pelo Estreito de Magalhães, para se communicarem com os grandes centros da civilização moderna — em torno dos dois grandes estados do Atlantico Sul que são o Brasil e a Argentina.

*

* *

São inumeros os exemplos, em todo o mundo, das atuações politicas consequentes á aspiração dos Estados ao dominio da totalidade das bacias hidrograficas. Qualquer potencia que disponha de seções navegaveis de um grande rio tende a estender seu dominio até sua fóz, do mesmo modo que, inversamente, quando uma potencia se apodera da boca de uma caudal tende a expandir-se remontando a corrente em busca das cabeceiras, inclusive para assenhorear-se das fontes reguladoras das caudais.

A grande preocupação da Russia na Asia sempre foi estender sua influencia ao alto curso do Rio Amur, tanto quanto incorporar sob

seu dominio as bacias dos mais longinquos afluentes de todos os rios siberianos.

Da rêde hidrografica da Asia, parte se encontra submetida ao dominio britanico, como acontece aos seus rios meridionais, cujas cabeceiras são visadas pela expansão britanica; parte pertence á China, como acontece ás caudais que desaguam no Pacifico.

Desde porem que a Inglaterra se instalou na desembocadura do Yang-Tse-Kiang que se tornou possivel, para as influencias britanicas, remontar as aguas e, assim, ampliar sua esfera de ação economica. Não fôra a Guerra dos Boers e o consequente acordo anglo-germanico, o vale do Yang-Tse-Kiang não se teria repartido entre as influencias de ambos os contratantes e teria ficado, exclusivamente, sob as influencias britanicas. Essas, porém, não se limitaram ás restrições do acordo — a Inglaterra, com a estrada atravez do Tibet, visou a rica provincia chinesa de Sze-Tchuem, situada no curso superior do Yang-Tse-Kiang, como nova base de partida para suas influencias, agora aguas abaixo.

Em particular na Asia Ocidental é digna de nota a bacia do Eufrates e do Tigre, na qual havia penetrado a Alemanha, com o tra-

çado da estrada de ferro de Bagdad, pelo curso medio dos dois rios, enquanto a Inglaterra instalava, na zona da desembocadura, os focos de sua influencia politica, conquistando a navegação do curso inferior. São bem conhecidas as consequencias desses dois impuxos politicos, em sentido inverso — aguas abaixo e aguas acima.

Do sistema hidrografico do Congo, varias potencias participavam — a França, depois Portugal, em seguida a Alemanha, além da Inglaterra que possuia, em parte, o curso superior dos afluentes principais do Congo — donde as incertezas e a insegurança do Estado do Congo.

Tanto a Inglaterra como a Alemanha trataram de penetrar no territorio do alto Congo, por meio de suas linhas ferreas, partindo da costa atlantica e prolongadas atravez da colonia portugueza de Angola. Além disso, a Alemanha insistia em melhorar as communicações de seu dominio de Camerum com a região do Congo, lançando-se para Leste, na direção geral da Africa Oriental alemã.

Em torno do Nilo e do Niger se verificaram atuações politicas semelhantes, notadamente quanto ao Nilo que se eternizou como

a principal fonte de discordias entre a Inglaterra e a França. Apesar do dominio definitivo que a Inglaterra obteve sobre o Nilo, após a expulsão dos francezes da região de Fashoda, teve de consolida-la com a submissão do Sudão, o dominio do curso superior do famoso rio, até o lago Vitoria, e o acesso daí ao Oceano Indico.

A coparticipação economica da Alemanha no Danubio, como via comercial, ao mesmo tempo que melhor estreitou a Austria aos seus objetivos politicos, conduziu o Estado Alemão a intervir fortemente nos sucessos balkanicos. Inversamente, a posse pela Alemanha da desembocadura do Vistula, embora não a convidasse a levar seu dominio a toda a bacia dessa grande via fluvial, por motivos de ordem politica relacionados com o elemento polaco, obrigava-a, entretanto, a opôr-se, por uma vigilante politica, á ambição russo-polaca de estender seu dominio, sobre o curso medio, a toda a bacia do Vistula.

A desembocadura do Rio Colorado em territorio mexicano, cuja bacia pertence em sua quasi totalidade aos Estados Unidos, certamente que responde pela attitude permanente da politica "Yankee" respeito ao Mexico.

Em face desses exemplos, respigados um pouco por toda parte, é insosfismavel a complexidade dos problemas politicos oriundos das vastas e multiplas regiões hidrograficas da Sul-America, revelados desde a colonisação e mantidos em estado latente após a formação dos Estados sul-americanos.

São tais as circumstancias, apresentam tal gravidade, que ha quem faça o prognostico de profundas modificações, ainda, no mapa politico da America do Sul, principalmente pelo fato de cada uma de suas grandes bacias encontrar-se sob a bandeira de mais de um Estado — a do Oceano, repartida entre a Venezuela e a Colombia; a do Amazonas, com sua prodigiosa rêde de afluentes, entre o Brasil, a Colombia, o Equador, o Perú e a Bolivia; a do Uruguai, entre o Brasil, a Argentina e o Uruguai; a do Paraguai, entre o Brasil, a Bolivia, o Paraguai e a Argentina; a do Paraná entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina.

*

* *

Seria longo para as proporções dessa Introdução alinhar, aqui, mesmo sumariamen-

te, a citação dos inumeros exemplos que a historia humana nos oferece para a constatação da tendencia dos Estados a rematarem seu dominio por onde o trafego seja capaz de leva-lo, já se vê que em proveito de seus interesses.

As lutas pelo dominio do Mediterraneo; as guerras méltas; as campanhas de Carlos Magno, para levar sua soberania de Atenas á India; a occupação da Peninsula Italica e da Sicilia, em consequencia da aparição de Roma e suas campanhas pela conquista da Peninsula Balkanica, toda a historia das invasões dos tempos antigos forneceria exemplos dos mais edificantes. O mesmo se passaria nos tempos modernos, sob a fórma de unidade nacional, de que são provas a criação do Imperio Alemão, o Reino Unido da Italia, a aspiração á Grande Grecia, á Grande Bulgaria e á Grande Servia.

A Guerra Mundial é o desfecho destes esforços em rematar o dominio em nome da unidade nacional, traduzida pela coesão politica de blocos étnicos, do mesmo modo que o Tratado de Versailles é a reacção igual e contraria a essa ação. O post-guerra se processa em torno da recuperação do terreno perdido.

No continente sul-americano as atividades politicas acionadas por esse ultimo postulado apresentam flagrantes do mais puro quilate.

A arrancada das “entradas” e das “bandeiras” e os esforços em plantar suas lindes meridionais ás margens do Prata, no que respeita ao Brasil, são exemplos por demais significativos. Contemporaneamente, a magnifica expansão do Estado Argentino, que cada vez mais consolida a irradiação incomparavel de sua influencia, á sombra de uma mesma lingua, de uma mesma religião e da continuidade territorial que inspiraram os antigos vice-reinados — é mais que um exemplo por que é verdadeira lição.

O Estado Argentino, com o acionamento das comunicações platinas, exprime a mais perfeita compreensão do seu destino geo-politico — em face dos dois antagonismos em redor e no quadro da massa continental — principalmente por que, entre as fórmulas de expansão, se decidiu pelo fomento das comunicações terrestres.

A expansão politica por meio das comunicações maritimas levaria o Estado Argentino á luta imediata com o Estado Brasileiro, por isso que o litoral sul do Brasil é que definiria

os pontos de aplicação das forças expansionistas. A expansão terrestre afastou essa possibilidade, ao mesmo passo que, por linhas interiores, se manifesta sob a forma altamente simpática de solidariedade continental.

A rede ferroviária argentina é resultante de tres impuxos geo-políticos de extrema valia, a saber: — o anseio do Paraguai por uma saída para o mar, da Bolívia e do Chile por varias saídas para o mar, mas sobretudo á propria aspiração do dominio da bacia do Plata, cuja desembocadura está sob bandeira argentina, reforçada pela tendencia a rematar sua influencia por onde ella possa ser levada pelo barco e pelo trilho.

Assim é que Buenos Aires já se liga directamente com Santiago, La Paz e Assunção, e que a ponte sobre o Uruguai, em Paso de los Libres, muito breve a ligará com a Capital do Brasil. E a conexão das linhas argentinas, bolivianas e peruanas já leva a influencia argentina até Cuzco, a cavaleiro mesmo do anfiteatro amazonico, esboçando-se destarte, por iniciativa do Estado Argentino, a segunda transcontinental sul-americana. Nas vizinhanças de Cuzco (Perú), se encontra a cabeceira do vale do Ucaiale, que os modernos meios de

transporte poderão, facilmente, concordar com o vale do Madalena (do mesmo modo que Lima já se liga a Iquitos), por sua vez articulado pelo porto de Cartagena com o Mar das Antilhas, que as influencias norte-americanas tornam tão movimentado.

Os Estados Unidos, dos primeiros a materializarem o sentido politico das transcontinentais, dispõem de algumas linhas ferreas pondo em contato as costas do Atlantico e do Pacifico, atravez de seu proprio territorio, e são conhecidos os seus projetos em repetir a façanha, ao menos uma vez, atravez do territorio dos Estados das outras duas Americas.

O impulso de tais cometimentos é o mesmo que levou a Russia a ultimar a obra gigantesca do transiberiano e inspirou o projeto que, atravessando a parte meridional do continente asiatico, abrirá um feixe de communicações da Siria até as costas orientais da China ou os projetos, de Cecil Rhodes, de uma via-ferrea do Cabo ao Cairo, atravessando o continente africano no sentido das longitudes, ao lado de outras, encarando ligações transversais.

O Estado Argentino teve a primazia dos transcontinentais na America do Sul com o transandino, e sua rede ferroviaria, com a ex-

tensão até La Paz, e daí para Cuzco, corrobora nos planos da grande transcontinental americana.

*

* *

E' preciso, pois, que se não perca de vista, no complexo dos fenomenos geo-politicos sul-americanos:

- *que para o Brasil, assumem a mais alta relevancia os problemas decorrentes do antagonismo oceanico, justo por que se projetam atravez da opposição hidrografica das bacias do Amazonas e do Prata;*
- *que o Brasil é fator comum em quatro dos cinco casos geo-politicos representados pelas grandes bacias sul-americanas, que afinal se totalisam no antagonismo entre o Amazonas e o Prata — bem definido pela opposição de suas aguas, pelos quadros climato-botanicos das respectivas bacias e pela latitude em que desembocam no Atlantico — constituindo dois compartimentos diferentes, por onde tendem a manifestar-*

se as forças antagonicas oriundas do Pacifico e do Atlantico;

- *que a amplitude da influencia do Estado Argentino, remontando a bacia do Prata por vales e divisores, repercutindo já para além de sua propria orbita hidrografica, tendendo a rematar seu dominio por onde o trafego seja capaz de leva-lo, traduz-se praticamente, num desequilibrio geo-politico em favor do Prata, na luta multiseccular entre a bacia do Prata e a bacia do Amazonas,*

tudo como se pode deduzir da sumaria expozição dos principios e dos fatos constantes desta Introduçào, breve como os capitulos que se vão seguir, em cuja elaboraçào é predominante o sentido de synthese.

A' luz dos postulados que essa Introduçào procura exemplificar, PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL pode situar-se como um ensaio em que se faz a estimativa das componentes do imenso sistema de forças geo-politicas sul-americanas, para concluir que o Brasil, pelo espaço e posiçào geograficos, contem, indiscutivelmente, a resultante politica.

PREFACIO DA 3.^a EDIÇÃO

O interesse que “Projeção Continental do Brasil” mereceu da elite cultural do paiz, e mesmo de alguns paizes sul-americanos, seria bastante para autorizar essa sua nova edição.

Ha, porém, outras razões ainda para justifica-la. De um lado, substanciosa Introdução na qual o autor ventila os postulados de Geografia Política, em que se fundamentam as idéias do livro. De outro, o enriquecimento do Apendice da obra, ao qual são adicionados novos artigos, dados a lume pelo autor na imprensa diaria em torno das idéias de seu livro.

Ao passo que a Introdução tem a virtude de situar os fatos geograficos compendiados em “Projeção Continental do Brasil” no quadro de fenomenos geográficos de ordem geral, o que completa a figura científica da obra, os novos artigos, que reforçam o Apendice, registram aqueles mesmos fatos no terreno das rea-

XXVI PREFACIO DA 3.^a EDIÇÃO

lisações, por isso que teem apparecido á proporção que as circumstancias revelam a tendencia á manifestação daqueles mesmos phenomenos.

Assim é que “Projeção Continental do Brasil” assume feição definitiva com essa sua 3.^a edição e é forçoso reconhecer a oportunidade dessa iniciativa, agora que o espirito geográfico começa a apparecer como o substratum das decisões dos homens de governo no Brasil.

Os EDITORES

São Paulo — Julho de 1938.

P R E F A C I O

Li e reli meditadamente os "Aspectos Geograficos Sul-Americanos". Com a maior insistencia recomendo seu estudo aos nossos homens de governo., Nesse opusculo se agitam os mais graves problemas da existencia e do desenvolvimento das nações do continente, os assuntos mesmos da verdadeira politica, com maiuscula.

Claro, é cedo para traçar rumos definitivos. Nem o trabalho trata disto. Investiga apenas os fatores; procura destrinça-los em face do que nos ensina a antropogeografia. Lembra-do de que o porvir economico, politico e social dos agrupamentos humanos está como que prefigurado pelo relevo que os acontecimentos geogenicos e os fatores fisiograficos esculpi-ram na superficie dos países que habitam, procurou Mario Travassos aplicar ao nosso conti-

nente as lições de Ratzel, de Brunhes e seus discipulos e emulos.

Enunciar a meta, é dizer-lhe a complexidade e o arduo esforço que exige a decifração do enigma. Por mais difficil êste, será preciso achar-lhe a solução, a bem do progresso e da paz desta fração do mundo. E, entretanto, para tarefa tão vasta, apenas alguns traços estão esboçados. Nem sequer está grafado o do alfabeto que deverá ser constituido.

Cumprê ler este primeiro ensaio, contudo. E' uma tentativa para pôr metodo no caos de nossas iniciativas, tão desordenadas, procurando analisar os problemas a solver, definindo-os, vendo-lhes as reações reciprocas, as possibilidades presumiveis, os fatores que podem surgir, os quadrantes em que podem aparecer, os pontos do horizonte de que são de esperar.

Não é de desalento a impressão. Mas é de calma serena, sem desejos fracos e malsãos de anseios por illusões otimistas "quand mème".

Uma primeira lição se colhe dessa analyse; relanceia-se o campo da ação.

Se o seculo deve ser o seculo do Pacifico e da America do Sul, imprescindivel é sondar e definir as características dos termos em pre-

sença. Quanto á America do Sul, os dois oceanos que a limitam, a permeabilidade antropogeografica do continente em si, as semelhanças e as oposições de suas zonas diversas, os imperialismos varios que a cercam, os outros que lhe são intrinsecos, os remedios, os erros a evitar, as feições proprias a lhe desenvolver.

E' interessantissimo e rigoroso o quadro que traço dos antagonismos oceanicos e, correlatamente, dos das duas vertentes que definem a espinha dorsal dos Andes. Não menos, a descrição dos facies opostos das duas bacias do Prata e do Amazonas.

Mostra como o conjunto Atlantico tende e tenderá naturalmente a sobrepujar, social e economicamente, a ourela do Pacifico, e, a esse respeito, é digna da maior ponderação a silhueta que debuxa do influxo dos "nudos" e dos "passos" da cordilheira.

Evidencia as linhas de menor resistencia a possiveis tentamens imperialisticos, constituídas pelo Mediterraneo que é o mar dos Caraiabas e o golfo do Mexico, condensador de expansões pelo predomínio maritimo das terras que os cercam., Torna luminosamente claro o papel de pacificador, com poder de coorde-

nar e de suavizar conflitos, que pode caber ao Brasil.

*Não se exime a examinar, por alto embora, o "punctum dolens" do Continente, a Boli-
via, premida por sua situação angusta de país
ilhado, solicitado por tendencias externas an-
tagonicas. Esboça como o Canal do Panamá
póde constituir no noroeste da Sul-America
uma zona delicada de cismas politicas. Não
foge a apontar como o Uruguai sofre pressões
analogas, entre as afinidades raciais com o
Brasil e as solicitações politicas da Argentina.*

*Em todos esses casos, alude ao revide, á
parada do golpe, com intuitos de tudo resolver
na paz e no progresso.*

*E uma segunda lição está nos remedios
que enxerga; a união para nos conhecermos
melhor.*

*União para a qual não deve haver exclu-
sivismo de metodos, sob pena de as despesas a
enfrentar não serem compativeis com as nos-
sas posses, pelo menos num futuro mais proxi-
mo. E as realizações devem ser prontas, e
não se compatibilizam com as morosidades
inherentes ás construções de ferrovias, como
medicina unica.*

E' pois ao trilho, ao barco, ao avião e ao hidro que vai pedir os meios de intensificar e apressar essa politica de aproximação continental.

Bem se vê a importancia e a gravidade dos assuntos que versa o presente estudo.

Impossivel, nesta bem dispensavel apresentação, resumir todos os pontos tocados e ideias sugeridas. O capitão Mario Travassos, conhecido oficial do Exército, tem a quem sair tal a valia, o patriotismo e a competencia do tronco ancestral de que procede. Era necessario lembrá-lo aqui, para agradecer-lhe a honra que me concedeu, pedindo-me para dizer o que significava seu livro.

Leiam-no os estudiosos, os que têm responsabilidade de governo. Como eu, ao finalizar, o releirão.

Nele todos os homens de boa fé acharão o que aprender.

Petropolis — Abril, 931

CALOGERAS.,

DUAS PALAVRAS

Nada mais convidativo á meditação que a série dos problemas, estabelecidos pelas circunstancias geograficas sul-americanas. Como que, quanto se ha passado sobre tão variado territorio é simples preambulo, mera introdução, algumas vezes secular, de inumeras outras atuações de cujo vulto apenas suspeitamos.

Descoberta, colonização, formação de estados, mais de um seculo de vida dessas entidades soberanas, tudo isso se mostra apenas como empolgante prologo do papel que, em verdade, cada uma dessas nações tem que representar.

O cenario é dos mais grandiosos. Extensão agigantada, complexidade geologica,

multiplicidade orografica, hidrografia impressionante. Os actores, apesar de facilmente classificaveis em dois grupos ethnicos, principalmente em um desses se diferenciam segundo exigencias as mais diversas.

E' realmente tentador sondar-se de como se caldeiam todos esse factores, fixar-lhes os problemas decorrentes, auscultar as possibilidades e probabilidades da terra e do homem referidos assim a tão curiosas condições de tempo e espaço. Devem considerar-se obras notaveis as que compendiem tão formidavel gama de problemas.

Seja como for, porém, quando já se tem pensado algumas vezes nessas questões, não se pode fugir ao desejo de escrever sobre elas, embora paginas avulsas, talvez de merecimento discutivel, repetindo, quiçá, coisas que muitos sabem, mas, de qualquer modo, divulgando quanto se ha apreendido e as conjecturas que se ha feito.

Outra coisa não foi o que empreendemos, primeiro esparsamente, em artigos, de-

pois agrupando esses artigos em capitulos sob a forma do presente ensaio.

Agora, só nos resta confiar os “Aspectos Geograficos Sul-Americanos”, que vimos de coordenar, á sabedoria de nossos patri-cios de boa vontade.

Rio — Dezembro, 930.

O AUTOR.

NOTA

Ao lançarmos a 2.^a edição dessa obra que Pandiá Calogeras tanto recomendou, duas explicações devemos aos leitores. De um lado a mudança do titulo — “*Projeção Continental do Brasil*”, para nós o verdadeiro objetivo visado pelo autor, que não vacilou em concordar conosco. De outro, os artigos que constituem o *Apendice* desta edição, excelente contra-provas das ideias substanciais do livro que Ronald de Carvalho classificou de “primeiro ensaio geopolítico do Brasil”.

São Paulo - Setembro de 1935.

Os Editores.

INDICE

| | |
|-----------------------------|---|
| <i>Introdução</i> | X |
|-----------------------------|---|

PRIMEIRA PARTE

Aspectos capitais

| | |
|---|----|
| Capitulo I — Dois antagonismos em presença . . . | 3 |
| Atlantico versus Pacifico | 5 |
| Amazonas versus Prata | 8 |
| Capitulo II — Politica de communicações platina . . . | 13 |
| Projeção ferroviaria argentina | 15 |
| Repercussão sobre o Pacifico e a Amazonia . . . | 19 |
| Capitulo III — Capacidade de reação da Amazonia . . | 23 |
| O planalto boliviano e a Amazonia | 24 |
| As abertas andinas | 30 |

SEGUNDA PARTE

Signos de inquietação politica

| | |
|---|----|
| Capitulo IV — Caso de instabilidade geografica . . . | 43 |
| Territorio boliviano e colombiano | 44 |
| O caso uruguaio | 53 |
| Capitulo V — Santa Cruz de la Sierra | 59 |
| O triangulo simbolico do planalto boliviano . . . | 60 |
| Santa Cruz solicitada nos rumos de todos os qua- drantes | 64 |
| Capitulo VI — Influencia norte-americana | 69 |
| O Mediterraneo americano | 71 |
| Rumos á influencia “yankée” | 75 |

TERCEIRA PARTE

Projeção continental do Brasil

| | |
|---|-----|
| Capitulo VII — Síntese geográfica do Brasil . . . | 83 |
| “Regiões naturais” brasileiras | 85 |
| Papel funcional dessas “regiões naturais” . . . | 90 |
| Capitulo VIII — Aspectos decisivos do Brasil platino e do Brasil amazonico | 97 |
| Ações neutralizantes sobre a bacia do Prata . . . | 99 |
| Potencial centripeto da Amazonia | 103 |
| Capitulo IX — Expressão continental do Brasil . . . | 109 |
| Os transportes e o nosso tipo continental . . . | 110 |
| Imperativos á rede aerea sul-americana . . . | 117 |
| Força coordenadora do Brasil longitudinal . . . | 123 |
| Mais duas palavras | 133 |

APENDICES

| | |
|--|-----|
| A posição como expressão geográfica de Mato Grosso | 141 |
| As comunicações como problema essencialmente geo- grafico | 150 |
| Em torno do nosso problema de comunicações . . . | 158 |
| Nossas características geograficas de circulação . . . | 167 |
| A proposito do papel funcional de nossos portos . . . | 174 |
| A humanisação do S. Francisco | 183 |
| O problema das transecontinentais e a politica do Brasil | 189 |
| Projeção atlantica da cápital peruana | 195 |
| Ligação Santa Cruz-Corumbá | 199 |
| Mato Grosso e a politica continental do Brasil . . . | 202 |
| Para Oeste | 210 |
| BIBLIOGRAFIA | 215 |

1.^a PARTE

ASPECTOS CAPITAIS

CAPITULO I — Dois antagonismos em presença

CAPITULO II — Politica de comunicações platina

CAPITULO III — Capacidade de reacção da Amazonia

CAPITULO I

DOIS ANTAGONISMOS EM PRESENÇA

Atlantico versus Pacifico — Prata versus Amazonas

Quando se consideram, em conjunto, os fenomenos economicos e politicos que se processam em pleno continente sul-americano e em seu derredor, tem-se de admitir os dois antagonismos formais que se verificam em seu extenso e variado territorio, como dos factores essenciaes ás modalidades por que se manifestam aqueles mesmos fenomenos.

Esses antagonismos, se de certo modo separam, como de resto todos os antagonismos, podem traduzir, se conjugados, as verdadeiras forças creadoras do quanto se pas-

sa nos dominios politicos e economicos da atividade sul-americana.

Aliás, essa constatação não vem scñão confirmar uma das mais decisivas conclusões da ciencia geografica moderna, em face da qual os antagonismos se revelam como forças homogeneizadoras por excelencia, se se encaram os aspectos antropogeograficos que encerram.

E isso se torna tanto mais verdadeiro quanto mais se desenvolvem, de uma parte, as vias de comunicação e os meios de transporte, e, de outra, a riqueza a fazer circular.

As reações desses fatores, entre si, se condicionados aos antagonismos geograficos em presença em nosso continente, somente elas, desse modo encaradas, podem estabelecer criterio seguro para orientar os espiritos, quer no julgar da importancia dos acontecimentos atuais, quer no estimar as possibilidades de seus desdobramentos ulteriores.

Esses antagonismos se manifestam segundo diversa amplitude:

— um, abrangendo todo o continente, em suas causas como em seus efeitos — traduz-se pela oposição das duas vertentes continentais, a do Atlantico e a do Pacifico;

— outro, interessando diretamente a vertente atlantica — é a oposição das duas grandes bacias que se encravam nela, a do Amazonas e a do Prata, e podem ser facilmente constatados ao mais breve relance sobre uma carta geografica da America do Sul.

* * *

ATLANTICO VERSUS PACIFICO

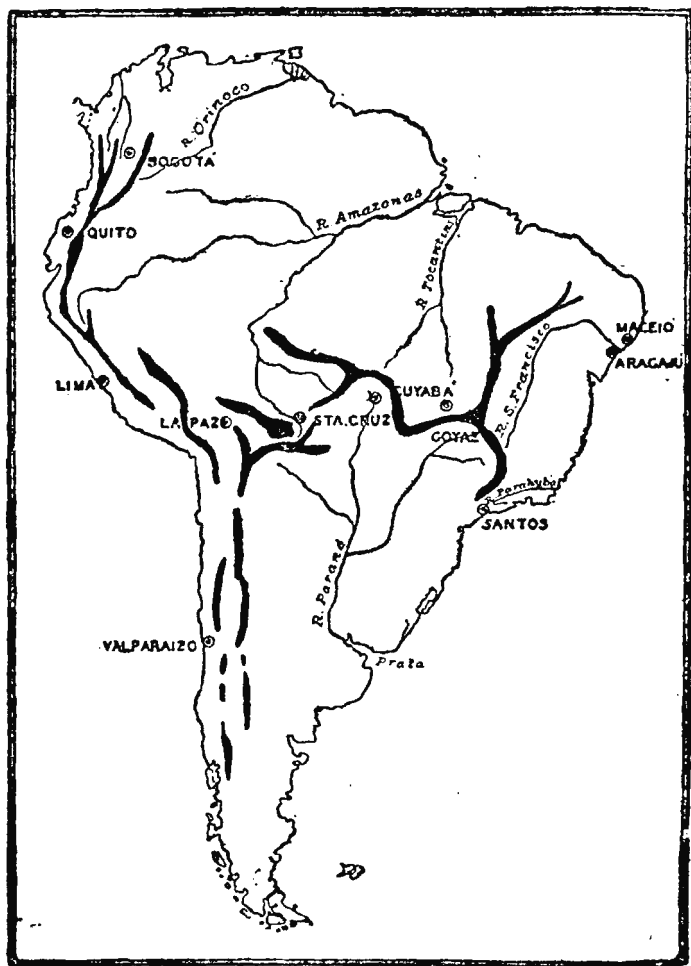
No primeiro desses antagonismos, as cumiadas dos Andes dividem aguas para dois oceanos especificamente diferentes. Para oeste, o Pacifico, “o mar solitario”, o oceano de feixes de circulação regionais, das extensões sem fim, das grandes profundidades, das polinesias. Para leste, o Atlantico, cujas aguas são as mais frequentadas do globo, em

cujas costas a ecumeno maritima se encontra magnificamente definida e onde o “plano alto continental” é dos mais piscosos.

È as vertentes, correspondendo a cada um desses oceanos que enquadram o territorio sul-americano, não fazem mais que levar terras a dentro a opposição litoranea de suas proprias carateristicas.

Na vertente occidental, a do Pacifico, nenhum grande rio; as terras descem bruscam̄ente de alterosos planetas e pincaros, preferindo as aguas o sentido dos meridianos, percorrendo, como torrentes, os vales longitudinais andinos antes de abordarem o litoral.

Ao litoral, pobre de articulações (enseadas, baías, golfos, etc.), isento, no rigor do termo, de ecumeno maritima, corresponde um interior carateristicamente montanhoso pela altitude, tão bem como pela produção mineira dos tratos e a mentalidade estatica das populações.



Na vertente oriental, do mesmo modo, tudo harmonizado com o oceano que lhe banha o litoral. As terras, e com elas as aguas, se alongam, desde os confins mediterraneos, até alcançarem, tranquilas, o oceano. Imensos rios navegaveis prolongam, terra a dentro, todas as magnificencias atlanticas, vinculando destarte o interior aos grandes feixes de circulação maritima. Atividade pastoril e agricola, espirito dinamico.

Não ha duvida que estamos diante bem marcado antagonismo, se das cumiadas dos Andes lhes pesquisamos as vertentes e os oceanos que as enquadram.

* * *

AMAZONAS VERSUS PRATA

Encarando-se o segundo dos antagonismos, não menos evidente se tornará sua constatação.

Se partirmos do planalto boliviano para leste, sobre o divorcio aquario que emerge

dos contrafortes andinos e se estende pelo planalto central brasileiro, repartindo as aguas entre a bacia amazonica e a platina, até se fundir na barreira orografica que, por sua vez, reparte aguas entre essas bacias e as do S. Francisco e Paranaíba, constataremos nova opposição.

Ao norte, o Amazonas; ao sul, o Prata.

Seus mais longinquos formadores se opõem systematicamente. O maior volume daguas de um corre na direção geral do norte; as aguas do outro, na do sul. Apenas concordam em decidir na direção geral de leste o curso inferior de suas caudais. Ainda assim fazem-no após percurso de regiões que se contradizem pelo clima e pela produção: o Amazonas, recebendo em seu longo curso afluentes repartidos ao N. e ao S. do Equador; o Prata, em seu curto desenvolvimento; enfeixando toda uma extensa bacia homogeneizada pelo tropico meridional.

Ao passo que o Amazonas esbarra com o oceano na extremidade N. E. do litoral da

grande vertente, á altura do Equador e frente ao feixe de circulação marítima mais importante do Atlântico Sul, o Prata fá-lo muito abaixo do Capricornio, frente a feixes secundários de circulação marítima.

Como se pode desde já concluir, além das complicações peculiares ás circunstancias que o definem, esse antagonismo como que agrava o criado pelo divisor andino, por isso que as reacções da vertente atlântica sobre a do Pacifico se vão processar através dois compartimentos também antagonicos. É por esses compartimentos que a vertente do Pacifico vai procurar neutralizar suas insuficiencias ou sejam as insuficiencias de seu litoral (ausencia de ecumeno) e do oceano que o banha (circulação regional).

Ainda por essas duas formidaveis valvulas de segurança, em contacto directo com a civilização europeia, é que a vertente pacifica vai escapar a influencias estranhas que seus vales longitudinais possam atrair e canalizar.

Destas causas surgem os dois outros aspectos capitais, que se podem traduzir na competição carreadora dos dois compartimentos da vertente atlantica, mesmo para além das cumiadas andinas.

E' o que nos vai demonstrar um relance sobre a politica de comunicações platina e sobre as possibilidades viatorias da Amazonia.

CAPITULO II

POLITICA DE COMUNICAÇÕES PLATINA

Projeção internacional da rede ferroviaria argentina — Repercussão direta sobre a vertente do Pacifico e indirecta sobre a bacia amazonica.

A rede de comunicações platina é das mais palpitantes demonstrações de quanto vale o homem como fator geografico de primeira grandeza. Do mesmo passo, prova, de modo perfeito, a elasticidade da geografia politica como cupola da antropogeografia, a gama de suas variações, desde a mais racional das hipoteses até o mais absurdo dos fatos.

Aspectos como o das comunicações platinas não deixam duvidas sobre que a geografia politica não é, em verdade, senão outra qualquer geografia animada pelo homem. Fica-se ainda uma vez convencido de que, sem o homem como fator geografico, toda a geografia se torna verdadeiro corpo sem alma. E' que o sentido politico, em toda a amplitude de suas acepções, é bem a alma das realidades geograficas para as quais a atuação do homem é tudo.

No caso particular das comunicações platinas essa atuação se mostra por demais interessante, posto que aquelas vias se vão condensar no proprio coração de um dos países da bacia platina, de Buenos Aires, a distribuidora á beira mesmo do Prata, á borda do Atlantico. E quanto está realizado honra sobremodo a nação argentina, pela grandeza e alcance dos cometimentos, apesar do vulto da contribuição estrangeira.

Com efeito, o quadro politico argentino é, em nosso continente, exemplo notavel do

que de melhor se admita, no ponto de vista doutrinário, sobre o assunto. Não lhe falta nem extensão, nem equilíbrio. Traduz, exatamente, ação coordenadora sobre os fatores geográficos e humanos condicionados pela nação argentina. Define com precisão as tendências, as necessidades e possibilidades do povo argentino, em si e em relação com os demais.

De qualquer de suas modalidades políticas se pode remontar, fácil e espontaneamente, às diretivas de sua política nacional. Em conjunto, suas atividades constituem verdadeiro sistema de forças, segundo as aspirações da própria nação e para o qual a política do Estado argentino é a resultante lógica.

* * *

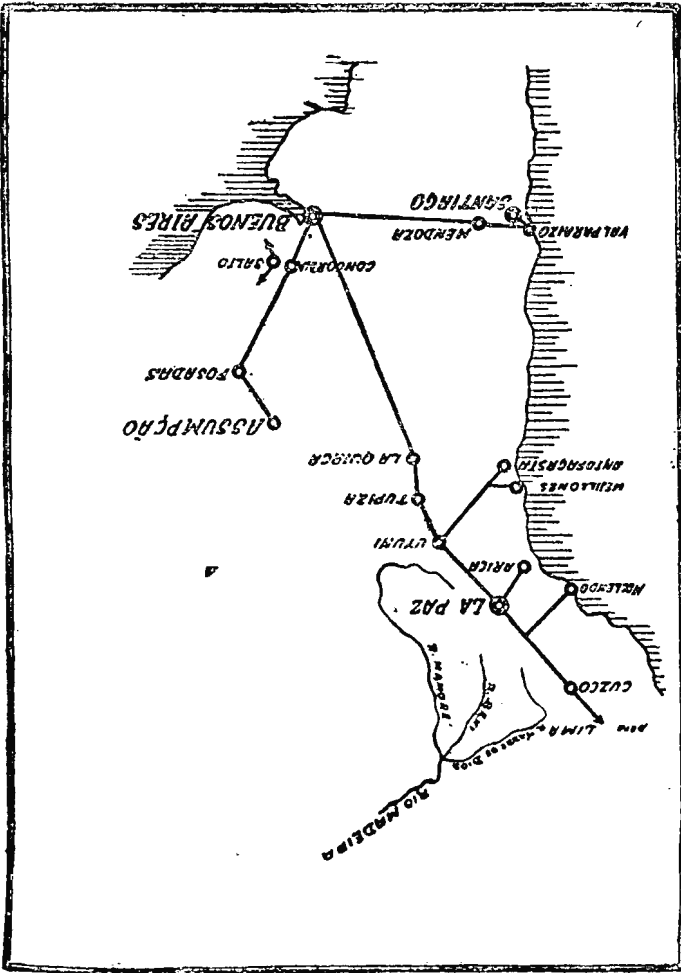
PROJEÇÃO FERROVIÁRIA ARGENTINA

Tudo isso se compreende e sente quando se toma conhecimento do caráter expansionista da política de comunicações platina, tan-

to o estado das comunicações — dado o feitiço economico das sociedades modernas — é significativo como indicação segura sobre os rumos e a estabilidade de determinado sentido politico.

O esquema que materializa o esforço ferroviario platino dá, por si mesmo, ideia do vulto economico e politico do sistema de comunicações do Prata. Não só deixa sentir, em toda sua expressão, o carater concentrico do sistema, como indica, desde logo, o grau de sua repercussão sobre as redes circunvizinhas.

Como se vê, Buenos Aires, está ligada, directamente, por estrada de ferro, com as capitais de tres países limitrofes. Com Assunción, dobrando a via fluviãl, e, de passagem, assegurando o contacto (Concordia - Salto), entre as redes argentina e uruguaia. Com Santiago (e Valparaiso) por meio da via-ferrea de montanha que vincula a riqueza andina com o Atlantico. Com La Paz, pela soldagem em Tupiza, da via argentina, com as



linhas bolivianas, após seus trilhos percorrerem até La Quiaca a bagatela de 1.795 km.

Quanto ao carater concentrico do sistema, torna-se evidente sua importancia, se considerarmos certas particularidades. De um lado, as vias navegaveis nada perderam. Não ha competição, mas cooperação. Além disso, o serviço portuario e as condições tecnicas da navegabilidade fluvial cada dia se desenvolvem mais e o Estado argentino mantem a dragagem permanente dos rios navegaveis. De outro, está o jogo dos transportes, quer por esses dois meios de comunicação, quer pelas transversais, que permitem “rocar” os transportes de um feixe de comunicações sobre outro, o que se pode facilmente apreciar numa carta ferroviaria argentina.

Quanto á repercussão do sistema sobre as redes circunvizinhas, esse é aspecto dos que merecem atenção especial. Se nas ligações Buenos Aires-Santiago e Buenos Aires-Assunción essa repercussão não ultrapassa

os limites de suas naturais consequencias, da ligação Buenos Aires-La Paz advêm reflexos capazes de repercussão até mesmo sobre a economia continental.

* * *

REPERCUSSÃO SOBRE O PACIFICO E A AMAZONIA

Voltando a consultar o esquema, pode-se, em rapida discussão, estimar a importancia politico-economica dos reflexos de caracter continental resultantes da ligação Buenos Aires-La Paz.

Se se pesam todos os fatores, conclue-se, desde logo, que esses reflexos se manifestam de dois modos diferentes; apresentam-se sob duas faces, por assim dizer opostas, mas que se completam.

Em primeiro lugar, está a multiplicação dos contactos com o Pacifico. A ligação com o porto de Valparaiso é, pode-se dizer, multiplicada pela ligação com os portos de Antofagasta, Mejillones, Arica (chilenos) e

de Mollendo (peruano). Apesar do carater indireto destas ligações, não ha negar sua repercussão continental. Basta que se considerem o significado politico das estradas Antofagasta e Arica-La Paz (Guerra do Pacifico), as condições de vida mais ou menos artificiais daqueles portos (ausencia de ecumeno maritima), o “isolamento” das aguas que os servem e as consequencias atuais e futuras do Canal do Panamá sobre o trafego maritimo do Pacifico. Tais sejam as circunstancias, essas vias ferreas poderão vir a encontrar finalidade de todo oposta áquela que inspirou sua construção, tornar-se verdadeiras bombas aspirantes, carreando para a altiplanicie a riqueza dos vales longitudinais da vertente ocidental andina. A via Buenos Aires-La Paz fará o resto.

Em seguida, resalta o significado da ligação Buenos Aires-La Paz mais avivado ainda pelo seu prolongamento até Cuzco. Seus trilhos representam, frente mesmo ás cabeças dos vales do Mamoré, Bení e Madre de Dios

(Amazonia), decisiva barreira economica, verdadeira calha coletora em favor do Prata.

E' verdade que qualquer prognostico que se queira fazer em torno da projeção politico-economica da ligação Buenos Aires-La Paz esbarra em questões dificeis de contrabalançar.

Dentre essas estão as distancias colossais palmilhadas por via simples de bitola estreita, muitas vezes com seu reduzido rendimento apoucado ainda pela cremalheira e por más condições meteorologicas locais. De Buenos Aires a Antofagasta, 2.701 km.; a Arica, 3.020; a Mollendo (inclusive a travessia do Titicaca), 3.433! Realmente são cifras quasi astronomicas. Problemas de tarifas, questões de transbordo, enfim custo dos transportes.

E' certo, porém, que imperativos economicos se encarregarão de aplainar muitas dessas dificuldades, mediante convenios (trafego mutuo) e recursos tecnicos, visan-

do aumentar o rendimento dessas vias como, de resto, se começa a verificar.

Do quanto ficou dito pode-se concluir, pois, com certa segurança, do papel da ligação ferroviaria Buenos Aires-La Paz, como indice de homogeneidade em relação aos antagonismos geograficos sul-americanos, quer o de suas vertentes, quer o da opposição das duas bacias capitais da vertente atlantica. Grimpa para o planalto boliviano e coleta os trilhos que saltam pelos cólos andinos num esforços neutralizante de boa parte dos aspectos daqueles antagonismos, mas em proveito do Prata.

CAPITULO III

CAPACIDADE DE REAÇÃO DA AMAZONIA

*O planalto boliviano e as comunicações da Amazonia —
As abertas andinas.*

Como acabamos de ver, dentre os aspectos mais importantes do esforço ferroviario platino, é notavel o vulto economico e politico da ligação Buenos Aires-La Paz.

Em primeiro lugar, essa ligação, embora indiretamente, multiplica os contactos da vertente atlantica com o Pacifico. O que o transandino, pelo Paso de Uspalata, faz com Valparaiso, a ligação Buenos Aires-La Paz, se considerarmos que ela se prolonga até Cusco, opera em relação aos portos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Arica, e ao por-

to peruano de Mollendo. Em seguida, está o papel que seus trilhos representam, frente às cabeças dos vales da bacia do Madeira, como barreira economica, verdadeira calha coletora, na alti-planicie, em favor do Prata, como diziamos.

Considerando a repulsão geografica entre as bacias do Prata e do Amazonas, sente-se bem o que traduz a politica de comunicações platina como neutralização da má posição do Prata e como partido a tirar das incipiencias da Amazonia.

* * *

O PLANALTO BOLIVIANO E A AMAZONIA

Agora resumamos as comunicações do planalto boliviano, bem como as possibilidades de reação das comunicações da bacia amazonica sobre a politica ferroviaria platina.

Esse, parece-nos, é assunto por demais palpitante, dadas a crescente importancia eco-

nomica do planalto boliviano e a repercussão continental da politica de comunicações platina.

A chave desses problemas se encontra no chamado triangulo economico Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra-Sucre, verdadeiro signo da riqueza boliviana.

Esse triangulo tem a particularidade, devido á sua posição, de oferecer a base (Cochabamba-Santa Cruz) justo ás possibilidades viatorias que o Madeira, por sua vez, oferece á vertente nordeste e leste do planalto.

Por outro lado, essa base é representada no terreno por excelente rodovia, ligando Santa Cruz de la Sierra a Cochabamba, o que aumenta de muito o valor de sua posição.

Todavia, é preciso não esquecer que, se Santa Cruz é enlaçada pela bacia do Rio Grande, o mais importante formador do Marmoré, Cochabamba é solicitada diretamente pela rede ferroviaria platina e não deixa de sofrer a influencia maritima de Arica, em



consequencia do proprio sistema ferroviario da região.

Assim é que se torna mais que evidente a importancia atual de Cochabamba, como principal vertice do citado triangulo economico do planalto boliviano, isto é, como centro de atração de todo o potencial da região interessada por esse mesmo triangulo. Em seu favor contam-se, não só sua posição central, mas, ainda, as comunicações que enfeixa.

A inversão desses valores, entretanto, é coisa das mais possiveis de realização, se levarmos em conta a importancia economica da vertente oriental do planalto e a capacidade de atração da Madeira-Mamoré.

Quanto á importancia economica desta vertente, Santa Cruz representa-a bem, como o principal centro produtor de toda a imensa zona de que vimos tratando. Pradarias e rebanhos sem fim, borracha e trigo são caracteristicos suficientes para a qualificação economica dessa zona.

A capacidade atrativa do Madeira, já francamente manifestada pela construção da estrada La Paz-Yungas, ao que nos consta, em vias de conclusão, espera apenas a ligação ferroviaria Santa Cruz-Cuatro Oynos (200 kilometros, dos quais 100 já abertos em rodovia), ou melhor, Santa Cruz-Guajará-Mirim, para que se faça ininterrupto o trafego ferroviario de Santa Cruz até Porto Velho, onde os trilhos entregam ás vias fluviais a carga que sobre eles rola.

Do exposto resulta que se trata apenas de deslocar o centro de atração da região de Cochabamba para Santa Cruz, inclusive, porque a atração exercida por Cochabamba é por assim dizer artificial, produto das facilidades de comunicações de que tem desfrutado, ao passo que Santa Cruz representa realmente o verdadeiro centro de gravidade da economia do planalto.

A estrada La Paz-Yungas é precioso esforço, embora secundario, que os bolivianos fazem para escapar ás malhas ferroviarias do

Prata, levando pelo Bení, para as aguas do Amazonas, a maior e melhor parte da riqueza da vertente nordeste do planalto. Resta montar o esforço principal, ou seja completar o lanço magnifico que a Madeira-Mamoré representa, fazendo aproximar, de qualquer sorte, as pontas dos seus trilhos da região de Santa Cruz de la Sierra, mesmo dobrando a via fluvial.

Essas são as grandes linhas do problema. Em presença delas se tem de reconhecer a espontaneidade viatoria da Amazonia, nessa região, em contraste com o artificialismo da atração ferroviaria platina.

È essa razão é bastante para que se reconheçam as comunicações da Amazonia como capazes de contrabalançar a servidão atual do planalto boliviano ás comunicações platinas.

* * *

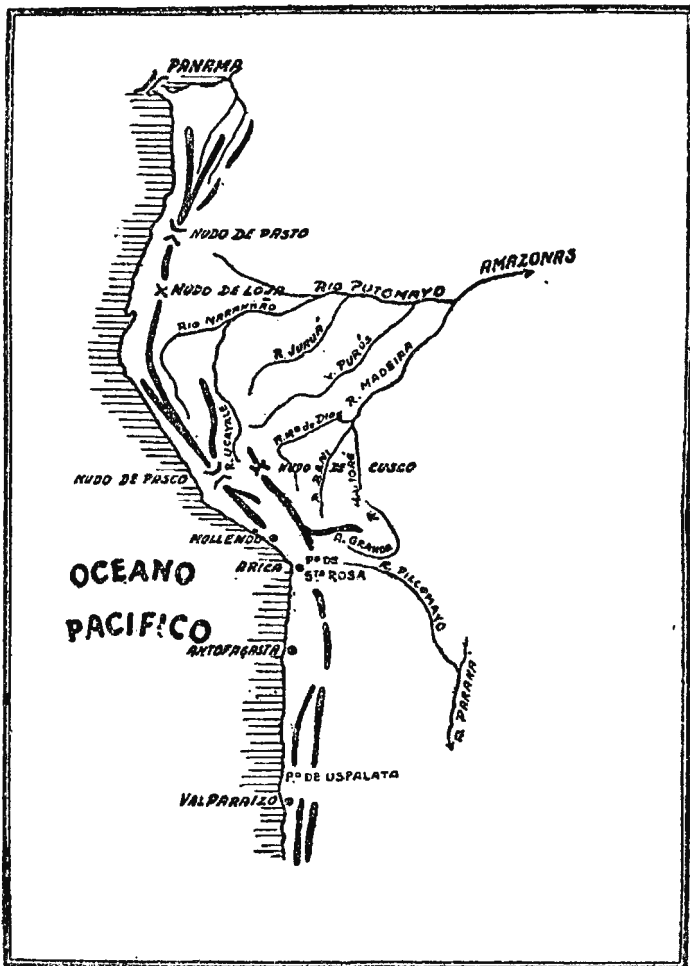
AS ABERTAS ANDINAS

Se, além disso, se faz um estudo da Cordilheira dos Andes, do ponto de vista da permeabilidade de suas cumiadas, redobra-se de valor a capacidade carreadora da Amazonia.

Nada mais difícil, em face da interdependencia economica dos Estados modernos, que se estabeleceriam linhas divisorias. E, dia a dia, quanto mais crescem os recursos industriais á disposição do homem, menos valor vão tendo as linhas divisorias, mesmo as que melhor caracterizadas sejam sobre o terreno.

Trate-se de fronteiras politicas ou não, pretenda-se simplesmente circunscrever zonas em que se registam certos fenomenos, por toda parte a mesma caducidade dos velhos preconceitos lindeiros. E, quanto mais se manifestam os efeitos da pluralidade das comunicações, menos incisivas se tornam as lindes de qualquer especie.

Os rios, em algum tempo considerados como recursos dos mais capazes para delimi-



tarem fronteiras, constituem frisante exemplo desse fenomeno. As linhas dagua, que sempre foram obstaculo ilusorio no ponto de vista militar, economicamente se mostram até como vinculadores das vertentes que lhes correspondem.

Os grandes vales são verdadeiros eixos de compartimentos economicos. Essa a verdade que ninguem hoje pode contestar.

Na derrocada das lindes, ou melhor, dos antigos conceitos sobre essas linhas, somente os divisores dagua pareciam resistir. Realmente, a linha de cristas dos divisores, quando repartem as aguas, separa as vertentes e, com elas, a produção, a riqueza. A cavaleiro dos mais altos desnivelamentos, então, nada mais evidente que isso.

Entretanto, considerando-se certos movimentos compensadores de uma sobre outra das vertentes, verifica-se tambem a pouca solidez dos divisores para delimitar fronteiras, espaços geograficos. No caso dos rios, as reações entre as vertentes em nada alteram

seu papel de vinculador das mesmas. Se se trata de divisores, porém, movimentos daquela natureza podem modificar profundamente sua função dissociadora.

As reações em proveito da vertente melhor dotada se processam através os côlos e outras expressões da menor resistencia da antepara divisoria, tal como se dá a procura de equilibrio dos liquidos em vasos comunicantes. E é assim que, mesmo em se tratando de elevados divisores, podem eles assumir papel funcional vinculatorio. Apenas, a medida dessa vinculação é que se apresenta de todo aleatoria, por demais variavel, se a compararmos com o caso fluvial.

Dessa estranha hidrostática politico-economica, a Cordilheira dos Andes, com o marcado antagonismo de suas vertentes, nos dá valiosa amostra.

Na vertente atlantica, longas e vastas bacias hidrograficas. Imensos rios navegaveis, mesmo nos confins mediterraneos. Litoral fortemente articulado, bordando exten-

so e rico planalto continental. Costas de condensação proximas a importantes feixes de comunicação marítima.

Na vertente pacífica, litoral muitas vezes inhospito e excentrico ás grandes vias de comunicação marítima. Interior sistematicamente montanhoso, convidativo, pelo clima e pela produção. Comunicações longitudinais, paralelas ás cristas das grandes massas integrantes da Cordilheira.

Em resumo, na vertente atlântica imensa superficie de contacto com os mais possantes centros da civilização mundial, vias de penetração naturais extendendo-se do oceano ás proprias fraldas andinas, mentalidade agricola, tendencias dinamicas; na vertente pacífica, isolamento marítimo relativo, produção e comunicações que aconchegam características montanhosas, mentalidade mineira, tendencias estaticas.

Recapitulamos o formidável antagonismo demarcado pelas cuniadas dos Andes, porque da maneira de ser da opposição entre

as vertentes andidas pode-se concluir da influencia decisiva da vertente atlantica sobre a vertente pacifica, da sorte de succção economica que o sistema hidrografico daquela, acionada como se encontra pelas correntes de transportes maritimos mais importantes do globo, ha de exercer sobre esta.

E o grau em que se manifestará essa influencia vai variar segundo tres ordens de fatores:

— a maior ou menor possibilidade de se levarem, pelas linhas naturais de communicção, os meios de transporte necessarios;

— a maior ou menos praticabilidade das abertas nas linhas de cumiada;

— enfim, a maior ou menor tendencia á pletora, levando ao nivel dessas abertas a riqueza a transbordar-se de uma para outra vertente.

Da ação conjunta desses fatores é que vai depender o grau de elasticidade do formidavel divorcio aquario marcado pelos Andes, em proveito da economia da principal

vertente da grande massa continental sul-americana.

Se se examina a Cordilheira dos Andes em suas grandes linhas, verifica-se que as vias de transfusão entre suas vertentes se encontram, seja nas regiões dos *Pasos*, seja na dos *Nudos*, formas topologicas estas que balizam os centros de dispersão orografica das varias secções da grande cordilheira.

Os *Pasos*, como por si mesmo traduzem, indicam as passagens, por assim dizer naturais (cólos), de uma para outra vertente. Desses, os dignos de nota são o de Uspalata (Chile-Argentina) e o de Santa Rosa (Chile-Bolivia).

Os *Nudos*, como centros de dispersão daguas em relação às varias ramificações dos sistemas de montanha, que, de quando em vez, neles se enfeixam, apresentam-se sob a forma aproximada de planaltos em torno de um alto pico, exprimem linhas de menor resistência, dentre que constituem a formidavel antepara divisoria. Traduzem, por

isso, embora de modo indireto, a permeabilidade transversal da Cordilheira.

Notam-se o de Pasto (Colombia), Loja (Equador) e Pasco e Cusco (Perú).

Do papel funcional dos *Pasos* uma carta da America do Sul dá-lo eloquentemente. O de Uspalata dá passagem ao transandino. O de Santa Rosa, balisado em sua parte mais alta pelos lagos Titicaca e Poopó, dá acesso ás linhas ferreas que, do trecho litoraneo Antofagasta-Mollendo, remontam o planalto boliviano.

O papel funcional dos *Nudos* está, pode-se dizer, ainda por ser revelado. Retardam-lhe o advento as pressões exercidas sobre seus flancos, pela maior facilidade das comunicações e maior necessidade de circulação da riqueza. Ao norte, o territorio colombiano, canalizado pela bacia do Madalena para aguas do Atlantico, além da atração naturalmente exercida pelo Canal de Panamá. Ao sul, o escoamento verdadeiramente espontaneo assegurado pelo planalto boliviano que

se abre francamente ás vias essenciais da vertente atlantica. Finalmente, a capacidade carreadora ainda incipiente dos transportes na Amazonia e a incipiencia economica das regiões interessadas pelos *Nudos*.

Apesar de tudo isso, porém, não padece duvidas sobre a importancia funcional dos *Nudos* no complexo aparelho da economia do continente. A posição deles é das mais notaveis no opulento anfiteatro da Amazonia. E não lhes faltam vias de acesso para o Atlantico, embora ainda por se desenvolverem.

No ponto de vista das comunicações, notadamente, se encontram eles bem situados. Os de Pasto e Loja olham para os vales do Putumaio e do Maranhão; o de Pasco para a propria bacia do Maranhão e os vales do Purús e do Juruá; o de Cusco prolonga o de Pasco no rumo da bacia do Madeira.

Conhecidas a influencia atual das comunicações platinas sobre o planalto boliviano, as notaveis possibilidades viatorias do Madeira e sua bacia e considerada a tenden-

cia da Noroeste brasileira para servir aquele planalto, resta, evidente, que os *Nudos* de Pasco e Cusco, este diretamente, aquele indiretamente, se associarão ao papel funcional do Passo de Santa Rosa. Quanto aos de Loja e Pasto, permanecerão neutralizados pelas influencias poderosas do Canal do Panamá, até que o congestionamento dessa via artificial e o despertar dos transportes nos vales amazonicos que defrontam esses *Nudos* rompam, solicitados pelo desenvolvimento da riqueza nas regiões interessadas por essas formas topologicas, o equilibrio em favor da vertente atlantica.

Pasos e Nudos — aqueles já revelados, estes ainda na incipencia de segura promessa geografica — significam, em conjunto, surpreendentes consequencias de ordem politica tão bem quanto economica para o continente sul-americano.

Quando as possibilidades carreadoras da Amazonia se verificarem a pleno rendimento e conjugadamente com as abertas andinas,

excluindo apenas o Paso de Uspalata, as bocas do Amazonas despejarão no Atlantico grande parte da riqueza do centro e da vertente ocidental do continente. E' cumpre não esquecer o papel acelerador que as correntes migratorias dos nipões poderão assumir, se preferirem, mercê de sua inexcedivel capacidade realizadora, crear caminhos mais diretos para seus nucleos em territorio brasileiro.

Eis de como, com a materia desses tres capitulos, ficam assentes as partes essenciais da grande montagem geografica na qual se estão processando os lanços de toda a politica e economia sul-americana, inclusive certas atuações inquietantes, como passamos a ver.

2.^a PARTE

SIGNOS DE INQUIETAÇÃO POLITICA

CAPITULO IV — Casos de instabilidade geográfica

CAPITULO V — Santa Cruz de la Sierra

CAPITULO VI — Influencia Norte-Americana

CAPITULO IV

CASOS DE INSTABILIDADE GEOGRÁFICA

Em torno dos territorios boliviano e colombiano — Caso uruguaio

Nada oferece maior soma de motivos geradores de inquietação politica que a instabilidade geografica, isto é, a oscilação de certos territorios entre determinadas carateristicas que os circundam.

Territorios assim oscilantes são verdadeiros focos de perturbações politicas, causas de dissenções ou, pelo menos, de preocupações sérias para que se evitem possiveis conflitos internacionais.

Em nosso continente ha alguns casos de instabilidade geografica dignos de registro.

Um deles, o da Bolivia, é sobejamente conhecido. Outro, que se verifica no canto noroeste do continente, apenas começa a interessar. E ainda ha o caso uruguaio comprovado fartamente pela historia.

* * *

TERRITORIOS BOLIVIANO E COLOMBIANO

O caso da Bolivia foi vulgarizado pelas proprias consequencias da Guerra do Pacifico. Após todas as discussões em torno da sua triste situação de país mediterraneo ficaram em franca evidencia as verdadeiras causas de sua instabilidade. De um lado sua vinculação geologica á estrutura andina, de outro sua oscilação deante as bacias que lhe corroem os flancos — a amazonica e a platina.

Com efeito; a situação da Bolivia é hoje das mais delicadas. Amarrada geologicamente á Cordilheira dos Andes, sofre diretamente os efeitos das discordancias entre o

Chile e o Perú. Trabalhada pelas bacias amazonica e platina oscila, instavel, entre a Argentina e o Brasil. Como a verdadeira amputada da Guerra do Pacifico e ante a indiferença brasileira, teve que sujeitar-se, sem direito de escolha, á influencia argentina.

Dos multiplos aspectos da Bolivia mediterranea, esse ultimo é dos mais importantes.

A intensificação do trafego fluvial para levar ao Atlantico, pelo Prata, a produção boliviana; o alongamento dos trilhos argentinos á procura dos trilhos bolivianos num esforço de dobrar os transportes fluviaes; as vias transversais que procuram estabelecer a rocada entre as vias fluviaes e ferreas, enfim todo o trabalho da influencia argentina sobre a Bolivia, têm custado muito esforço, principalmente o emprego de vultosos capitais que urge defender.

Por outro lado, a Bolivia não se contenta com um porto de mar no Atlantico — quer a sua saida maritima no Pacifico. Emquanto não, sentindo o quanto lhe custa a proteção

argentina, apela para o Brasil, visando um porto em correspondencia mais directa com seu planalto central (Santos ou S. Francisco).

É de todo esse exame pode-se fixar de modo categorico o sentido politico da Bolivia como o centro geografico do continente e a causa eventual de conflito armado, cujo vultu poderá mesmo assumir o carater de verdadeira conflagração.

O outro caso, o do canto noroeste do continente, começou a revelar-se com a abertura do Canal de Panamá.

Trata-se da região compreendida pelos territorios do Equador, da Colombia e da Venezuela, que, no ponto de vista geologico, certos autores designam por um triangulo cujos vertices se apoiam no Golfo de Guaiacuil, no de Darien e na Ilha da Trindade.

Não se pode negar o interesse que essa região sempre despertou, do ponto de vista historico. Não só a colonização como as campanhas da independencia, pode-se dizer que partiram dela, no que toca aos hispano-

americanos. Basta citar-se Bolivar e seu exercito para que se diga tudo.

Atualmente, porém, sua importancia desperta sob novos influxos. As influencias politicas e os interesses economicos que se aninham no Mar das Antilhas e o foco de atração que o Canal do Panamá representa são, por si sós, capazes de sublinhar, suficientemente, a instabilidade geografica dessa extremidade continental, erigindo aái, como no centro do mesmo continente, outro caso de fragilidade politica.

È essa instabilidade cada dia se caracteriza melhor, á proporção que o Mar das Antilhas se vai saturando de influencias estranhas e que estas tendem a transbordá-lo.

Embora a possibilidade da abertura de um novo canal em Nicaragua possa servir de derivativo, parece que, mesmo assim, em nada desmerece o mau carater dos aspetos politicos que se vêm mostrando em torno da instabilidade geografica do canto noroeste do continente.

Esta instabilidade geografica é facilissima de constatar-se. Basta que se examine com cuidado uma carta geografica da America do Sul, á luz de certos principios da moderna geografia, para que o fenomeno salte aos olhos em toda a sua plenitude.

— Antes do mais, com a carta sob os olhos, verifica-se que o conjunto da região é trabalhado, simultanea e intimamente, por duas influencias maritimas diferentes, senão opostas — a do Pacifico e a do Atlantico.

Se é verdade que aí a costa do Pacifico perde um pouco de sua proverbial aridez, articulando-se melhor com o oceano, como o demonstram o Golfo de Guaiaquil e a Baía de Chaco, nem por isso suas carateristicas desaparecem, principalmente se se consideram as influencias do Canal de Panamá.

A costa atlantica, por sua vez, como que requinta aí todo o esforço de sua dinamica fluvial. As caudais da vertente atlantica quasi atingem a vertente oposta. O atrevimento do Atrato, que chegou a ser a grande su-

gestão para a construção do canal inter-oceânico, tais as mostras que deu como traço de união entre os dois oceanos; a extensão penetrante do Madalena e do Cauca; a repercussão dessas caudais expressa pela navegabilidade do Orinoco e a concordancia do Putumayo com o Solimões e o Amazonas, das mais extensas vias fluviais navegaveis, são todos esses aspectos simples modalidades da-quele mesmo e incomensuravel requinte.

Como é natural, ás direções excentricas de semelhante hidrografia corresponde a necessaria dispersão orografica. Aqueles imensos vales se entremeiam com as ultimas ramificações da cordilheira andina. E' como se ao atingirem o alto Equador, os Andes explodissem em todos os rumos do quadrante N. N. E.

E é o planalto do Equador o grande centro de dispersão daguas em todo esse quadrante, ao mesmo tempo que a articulação de todo esse trato geografico ao facies andino.

Tal como o territorio boliviano, que se acorrenta á estrutura andina e oscila entre as atrações da Amazonia e do Prata, o agrupamento colombiano, soldado á Cordilheira pelo Nudo de Pasco, oscila entre as atrações de dois oceanos — do lado do Pacifico a Baía de Panamá, em que desagua o Canal; do lado do Atlantico as tres formidaveis antenas que são o Madalena, o Orinoco e o Amazonas.

Remontam a estes vales o clima e a produção da vertente atlantica, que vão entestar com a produção mineira do centro de dispersão que é de carater andino.

Nesse trato geografico se encontram as características andinas e atlanticas, em todas as suas contradições. Constrastes de toda sorte, geologicos, economicos e politicos. Deseinha-se verdadeiro mosaico das circunstancias geograficas sul-americanas. Especie de amostra, sorte de miniatura do solo e sub-solo continentais.

Apenas tudo está reunido em tão pequeno espaço que se torna quasi inconsistente do ponto de vista politico, no que, aliás, essa região em nada se parece com o conjunto da massa continental.

Ao passo que a instabilidade geografica do territorio boliviano não oferece consequencias senão continentais, a do canto noroeste do continente seguramente ultrapassa aqueles limites.

A vinculação andina do territorio da Bolivia, em face do desentendimento entre o Perú e o Chile, produz constrangimento somente para a propria Bolivia, tornada praticamente mediterranea. Pelo lado da Cordilheira, apenas um ponto de fricção de pouca importancia para os demais — um porto para a Bolivia.

A oscilação entre as forças politico-economicas que as bacias do Amazonas e do Prata representam, essa sim pode traduzir verdadeiro motivo de apreensões internacionais mais sérias. Essas bacias significam inte-

resses de toda sorte, ligados ás duas mais importantes nações do continente, que, se tudo as une, nem por isso estão de todo livres de possíveis estremecimentos provindos do planalto central do continente.

E nisso não está todo o perigo, pois, se essas nações se estremecerem, é certo que esse estremecimento terá immediata repercussão sobre as demais. Daí o carater continental que poderá resultar, como consequencia da instabilidade geografica da Bolivia.

A instabilidade geografica do canto noroeste do continente, entretanto, justo porque está numa das extremidades da massa continental, se mostra presa facil a influencias extra-continentais.

E isso é tanto mais verdade quanto a extremidade de que se trata é contigua a um dos mais intensos focos de influencias estranhas, dos que existem no continente sul-americano.

O Canal de Panamá — verdadeiro *carrefour* internacional — e o Mar das Antilhas — incubadora da influencia *yankee* — expri-

mem bem o carater das pressões que se exercem nessa extremidade do continente sul-americano. As linhas naturais de penetração, que os vales do Madalena e do Orinoco representam, dizem o resto.

* * *

O CASO URUGUAIO

E' dos casos de instabilidade mais interessantes da geografia sul-americana. Encontramo-lo na situação em que o regimen orografico e o geologico deixam o territorio uruguaio em relação aos territorios brasileiro e argentino que o enquadram.

Esse regimen estabelece verdadeiro dualismo geografico para aquele territorio, em determinadas circunstancias soldando-o ao territorio brasileiro, em outras deixando-o livre ás influencias argentinas.

Estudando-se esse caso com a minucia necessaria, chega-se a concluir que o dualismo geografico que se verifica no territorio

uruguaio se manifesta do ponto de vista fisico-grafico quanto ao Brasil e do ponto de vista politico quanto á Argentina, tal como concluiu o geografo norte-americano Kirkpatrick em seu magnifico trabalho *South America and the War*.

Com efeito, de um lado estão formações arcaicas e paleozoicas, vinculando o territorio uruguaio ás ultimas ramificações do massiço brasileiro; de outro, os terrenos quaternarios que o relacionam com o territorio argentino:

A vinculação uruguaio-brasileira se traduz pela produção e pela gente, absolutamente identicas, onde os tratos de territorios se assemelham. O gaúcho, com o seu feitio peculiar, vivendo á superficie, a mesma identidade do sub-solo.

A vinculação uruguaio-argentina se verifica de outro modo. O Prata serve de eixo para a circunvolução das atrações. O estuario platino é o polo irresistivel. Como não bastasse Buenos Aires, defronte a Colonia

criou-se La Plata, quasi a meia distancia entre Buenos Aires e Montevideu.

Com o Brasil, laços sentimentais entretidos pela simplicidade de interesses pastoris e agricolas.

Com a Argentina, algo de mais importante, interesses comerciais e militares de monta, criados e homogeneizados pelo Prata e seu estuario.

Se, deante á necessidade de ver-se claro em tais circumstancias, se reuñem os resultados do estudo de alguns dados historicos e geograficos sobre o assunto, e mesmo se se observam acontecimentos de certo modo recentes, chega-se a admitir que a linha do Rio Negro possa servir para marcar com a necessaria precisão as zonas de influencia de ambos aqueles fenomenos.

Se é exato que a influencia politica da Argentina se revela de modo muito generalizado, como bem se pode notar pela unidade de bitola uruguaio-argentina e pelos contactos das duas redes ferroviarias (Salto, Paisan-

dú), não ha duvida que essa influencia se torna mais perceptivel de Martim Garcia para a boca do Prata.

Dois fenomenos exprimem bem essa maior influencia. Um, é a criação de La Plata e suas intimas relações com Colonia, representadas pelo trafego de rapidos *steamers* que fazem de Colonia quasi um suburbio de La Plata. Outro, o projeto da via ferrea transversal ao feixe das vias uruguaias que da fronteira brasileira convergem sobre Montevideu. Essa via pretende ligar Colonia e Artigas (Rio Branco) por Treinta y Tres, em alguns trechos já construida ou em construção.

De resto, a orientação geral dessa via ferrea, destinada a materializar o eixo da influencia politica argentina, inclusive pela *ro-cada* dos transportes entre as linhas do feixe da rede uruguaia, segue a do grande vale do Rio Negro. Não ha duvida que a transversal Colonia-Rio Branco vai suprir a navegação limitada do Rio Negro, que, em caso con-

trario, seria o proprio agente daquela influencia.

Nesse particular a ponte sobre o Jaguarão é o primeiro marco a balizar uma nova jornada para a politica sul-americana, na extremidade sudeste continental.

Ao mesmo tempo que de futuro vai dar maior amplitude á influencia politica do Prata, vem trazer ao territorio uruguaio outras influencias, provindas da barra do Rio Grande, senão das vias terrestres que cada dia mais vão sulcando o territorio brasileiro rumo ao sul.

Os ramais Basilio-Jaguarão e Rio Branco-Treinta y Tres são os dois marcos seguintes da nova jornada.

A ponte sobre o Jaguarão é como um golpe de jiu-jitsu, joga com a propria expansão platina, exagerando-lhe, inopinadamente, o alcance. O contra-golpe é pôr o territorio uruguaio, ao sul do Rio Negro, tambem ao alcance de outras influencias politicas que não as argentinas.

Em que pese certas semelhanças fisiograficas e geologicas que, na balança do dualismo goografico uruguaio, sempre o fez oscilante entre o Brasil e a Argentina, fazendo predominar o carater politico na vinculaçãõ uruguaio-argentina, novos aspectos de carater neutralizante vão surgir, com os quais o Uruguai só terá a lucrar.

Após algumas oscilações, talvez até mesmo tumultuarias, a balança dos interesses chegará ao desejado equilibrio tão necessario á paz sul-americana.

Apenas se faz preciso aos construtores da ponte sobre o Jaguarão a previsão de todo esse jogo de atuações politicas. Talvez haja conveniencia em prever o contra-peso capaz, por sua natureza, de assegurar ao empreendimento toda a grandeza que comporta e que a muitos poderá escapar.

A transversal Colonia-Treinta y Tres-Rio Branco correrá paralela ao vale do Rio Negro, cuja fé de officio é por demais conhecida.

CAPITULO V

SANTA CRUZ DE LA SIERRA

O triangulo simbolico do planalto boliviano — Santa Cruz solicitada nos rumos de todos os quadrantes.

As circunstancias geograficas do planalto boliviano traduzem bem toda a inquietação politica que gira ao redor do territorio da Bolivia.

Como alguns autores têm feito notar, as solicitações que cercam o territorio boliviano são de tal monta que chegam a criar para a Bolivia uma instabilidade politica verdadeiramente ameaçadora da paz sul-americana.

Com efeito, vinculada ao territorio do Pacifico pela contextura andina da parte oci-

dental de seu territorio é, em seguida, em sua parte central e oriental, violentamente dissociada pela repulsão das bacias platina e amazonica.

E' evidente o constrangimento politico que marca a vida da nação boliviana, obrigada a olhar para o ocidente como a amputada da Guerra do Pacifico, enquanto outros disputam os valores economicos de seu soberbo territorio tão bem resumido pelo triangulo Sucre-Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra.

È na fiel expressão dessa miniatura, cumpre ressaltar Santa Cruz de la Sierra, justo a região em que tendem a manifestar-se todas as forças dissociadoras da Bolivia mediterranea, região em que essas forças encontram seu verdadeiro ponto de aplicação.

* * *

O TRIANGULO SIMBOLICO DO PLANALTO BOLIVIANO

De fato, Santa Cruz, com sua altitude de 400 m., está no sopé mesmo do triangulo

se considerarmos a diferença de nível de mais de 2.000 m., em relação aos dois outros vertices (Cochabamba e Sucre). Representa o centro economico de toda a vertente oriental e nordestina do planalto e, afora inumeros produtos, cuja exploração intensiva data da queda da borracha (fumo, açúcar, café, cereais, gado, etc.), possui terrenos petroliferos cujas pesquisas vão já bem adiantadas.

Por essas razões, convergem de todos os quadrantes as mais imperiosas influencias sobre Santa Cruz de la Sierra, segundo as direções de Cochabamba, de Oran por Yacuiba, de Puerta Suarez, enfim de Guajará-Mirim.

A direção de Cochabamba é, no momento atual, das mais ameaçadoras. Puxa para Oeste diretamente (Arica) e, indiretamente, para o Sul (Buenos Aires). Tem contra si, entretanto, as rampas da rodovia que sobe a partir de Santa Cruz para atingir os trilhos ferroviarios.

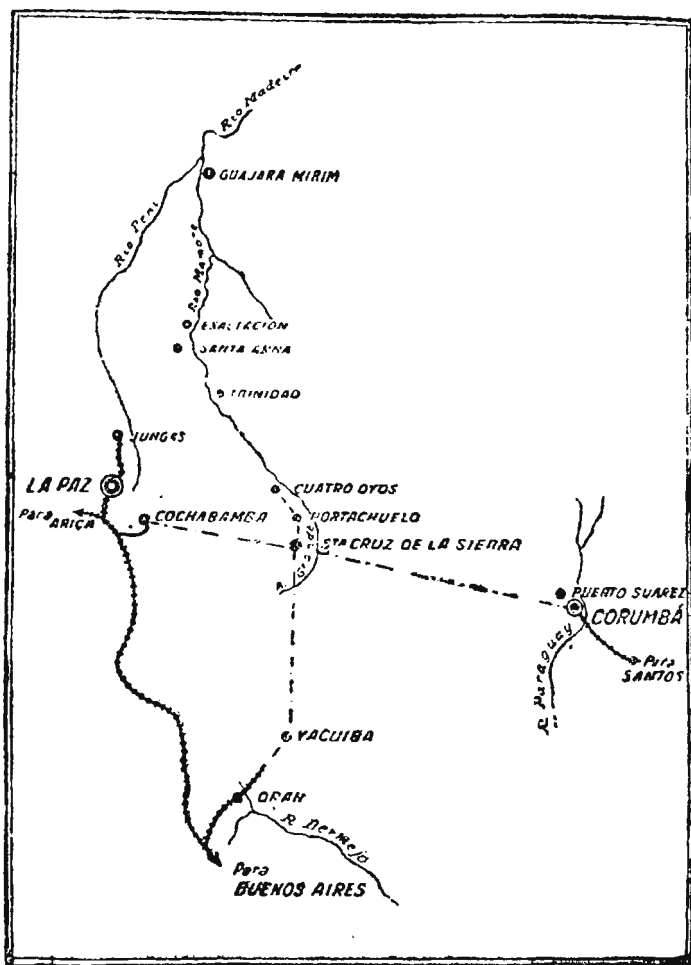
Além disso, o Beni, dispondo do ramal La Paz-Yungas, pode converter para o norte

grande parte da capacidade dissociadora, partindo da direção de Cochabamba.

A direção de Oran é ainda longinqua como força dissociadora. A ponta dos trilhos apenas transpõe o Bermejo e, quando tiver atingido Yacuiba, ainda terá que percorrer cerca de 600 km. para atingir Santa Cruz. Todavia, não nos esqueçamos de que essa direção, correndo nitida para o sul, conduz diretamente a Buenos Aires, ao escoadouro natural da bacia platina. Essa circunstancia pode, de um momento para outro, tornar essa direção dissociadora das mais perigosas.

A direção de Puerto Suarez, quanto á atração que exerce sobre Santa Cruz, pode considerar-se como conjugada á via fluvial do Paraguai. Isso quer dizer que, apesar de puxar para leste pode a direção de Puerto Suarez ser coordenada, em seus efeitos economicos e politicos, com a direção do sul balizada por Yacuiba-Oran.

A chamada Convenção Carrillo-Gutierrez é a melhor prova disso. Entretanto, duas



ações neutralizantes devem ser encaradas: as más condições de navegabilidade do Paraguai acima de Assunção e o papel funcional da No-roeste, se convenientemente conjugada com o porto de Santos.

Enfim, a direção determinada por Guajará-Mirim, ponta dos trilhos da Madeira-Mamoré, traduz a expressão da capacidade viatoria, da espontaneidade carreadora da Amazonia, notadamente depois de construido o ramal Santa Cruz-Quatro Oyos.

* * *

SANTA CRUZ SOLICITADA NOS RUMOS DE TODOS OS QUADRANTES

Como se vê, Santa Cruz de la Sierra é notavel *carrefour* economico no centro do continente. Todavia, deve-se convir que os chamamentos economicos que aí se cruzam não têm o mesmo valor. Do mesmo modo, deve-se reconhecer que o valor de cada um deles é mais ou menos aleatorio, segundo o progredir ou o regredir dos restantes.

A atração para oeste perde muito a partir de Cochabamba, devido ás insuficiencias do litoral do Pacifico.

As atrações do sul encontram, por sua vez, serios obstaculos. Por Cochabamba ha a distancia para o escoadouro de Buenos Aires: Santa Cruz-Cochabamba-Buenos Aires 3.285 km. Por Yacuiba, cerca de 600 km. de menos, ligação mais direta, mas ainda por construir.

A atração de leste (Puerto Suarez), se se prolongasse nessa direção com a necessaria eficiencia, seria verdadeiro golpe nas atrações do sul, pois levaria ao Atlantico, 1.600 km. de costa acima da foz do Prata (Santos), através de 2.576 km. ou seja cerca de 700 km. de menos que por Buenos Aires.

Para isso bastaria a construção da linha Santa Cruz de la Sierra-Porto Suarez.

Se, porém, a Noroeste não realizar a desejada eficiencia, a construção dessa linha seria verdadeira arma de dois gumes, reforçan-

do a energia transportadora do Paraguai como via fluvial.

Finalmente resta a atração do norte que se manifesta pela Madeira-Mamoré captando os transportes pelo Rio Grande, francamente navegavel desde Cuatro Ojos (200 km. abaixo de Santa Cruz, dos quais 100 já abertos em rodovia) e podendo ser dobrada por transportes rodoviarios, quando se ligarem Portachuelo-Cuatro Ojos-Trinidad-Santana-Exaltacion (centros dos mais florescentes) a Santa Cruz e Guajará -Mirim.

Ao nosso ver a atração norte será a decisiva. Serve a 3|5 do territorio boliviano, se encararmos o vale do Beni como sua variante. Os transportes se deslocam, apesar dos milhares de quilometros, sempre no mesmo ambiente das caracteristicas amazonicas. Predomina o transporte fluvial, mais barato que o ferroviario, e desaguando, no Atlantico,   altura do Equador.

Somente a atração de leste poderá contrabalanç -la, se sobrarem   Noroeste os

meios necessários para vencer as influências fluviais e ferroviárias de Buenos Aires, ou seja para vencer suas próprias insuficiências, inclusive o pantanal no último lance de seus trilhos.

Notemos, para terminar, que ambas estas atrações (do norte e de leste) estão naturalmente vinculadas às possibilidades da viação brasileira.

CAPITULO VI

INFLUENCIA NORTE-AMERICANA

O mediterraneo americano — Rumos á influencia "yankee"

A influencia mundial dos Estados Unidos é hoje realidade que se não discute. Cresce com a importancia cada vez mais accentuada de suas relações financeiras e economicas com os demais países. E' servidão contra a qual inutilmente se debatem os que contra ela se revoltam.

As causas dessa influencia são multiplicas e complexas. Escalonam-se desde os mais simples e prosaicos motivos de ordem economica até a razões politicas de suprema trans-

endencia. Longe de nós pretender esmiuçá-las.

Bem ao contrario dessa influencia assim generalizada, porém, é a que o potencial *yankee* exerce sobre os paises americanos.

Para esta outra influencia, talvez secundaria devido ao valor das atuações em jogo, á maior proximidade e á incipiencia da totalidade dos *influenciados*, ha razões puramente geograficas por si só capazes de explicar certas manobras diplomaticas (economicas) ou certos golpes de força (militares).

È essa sorte de predominio de determinadas circunstancias geograficas, se se pode dizer assim, serve tanto para atenuar as culpas da influencia *yankee* sobre a propria America, como de sobreaviso para os paises americanos por ela ainda não atingidos diretamente.

* * *

O MEDITERRANEO AMERICANO

Ao Mar das Antilhas cabe esse papel de alta significação politica, quer para justificar as faltas internacionais norte-americanas, quer para servir de alertador ao continente do sul.

E as bases em que assenta esse papel funcional para o Mar das Antilhas são faceis de estabelecer-se.

Antes do mais o seu carater mediterraneo.

Essa maneira de ser associa desde logo o estabelecimento de correntes maritimas visando a circulação commercial, não ao longo das costas mas para tecer uma rede de costa a costa, tal como acontece a todas as aguas mediterraneas ou de carater mediterraneo.

Acresce que, como mediterraneo, o Mar das Antilhas é limitado pelas terras estreitas da America Central de um lado, de outro pelas Grandes e Pequenas Antilhas. Quer dizer que predominam sobre seus flancos de

maior extensão terras que nada têm de caracter continental e que, ou tendem francamente para o tipo marítimo (America Central), ou representam num grau maximo o tipo marítimo (Antilhas).

Além disso ha a atuação do Istmo de Panamá. Como a qualquer outro istmo, não se pode negar a força de atração que ele impõe, como traço de união entre os dois maiores oceanos do globo.

No caso do de Panamá, essa força de atração marítima venceu a força de conexão que ele devera representar em relação ás duas massas continentais americanas, isso apesar de as saídas para o Atlantico não serem tão francas como a que abre para o Pacifico.

Mas não pode haver duvidas sobre que as insuficiencias articulares do Mar das Antilhas — como mar mediterraneo — são sobejamente compensadas pelo Istmo de Panamá como foco de atração em seu interior.

É justamente em torno desse foco é que nasceram todas as ações, culminadas com a

passagem das obras do canal para mãos americanas e a sua conclusão conduzindo ao sectionamento do Panamá.

O Istmo de Panamá representa, no mediterraneo americano, a figura central de todo o drama politico que aí se desenvolve, tão bem como Malta no Mediterraneo da Europa e Boni no da Insulindia.

Uma inspeção nas cartas geograficas permite constatar toda a verdade dos principios registados, aliás ante a observação dos fatos, pela geografia social.

Encontramos toda a America Central completamente fracionada, desde a fronteira com a Colombia até a fronteira com o Mexico. Embora houvesse continuidade territorial, as influencias maritimas, opondo-se de perto, exageraram as carateristicas maritimas ao ponto de conduzir ao fracionamento politico.

Tambem nos aparece sob os olhos o fracionamento das Grandes Antilhas e a pulverização das Pequenas Antilhas, igualmente

fracionadas e pulverizadas do ponto de vista político.

Para caracterizar o mediterraneo americano não falta mesmo o fenomeno composita tão bem concretizado no *papimienta*, falado em Curaçau e nas costas de Venezuela.

De quanto fica observado, como não compreender o extravasamento norte-americano para essa possivel incubadora de sua expansão? Aliás, outra não é a função do mar das Antilhas, como mar mediterraneo. Se não tem a projeção criadora dos dois outros mediterraneos (o da Europa e o da Insulinidia), nos limites propriamente americanos assegura extraordinario alcance, fecunda repercussão ao potencial formidavel das possibilidades *yankees*.

A tenacidade mexicana deteve o desmembramento do Mexico, mas principalmente as atrações desse singular mediterraneo, que é o mar das Antilhas, fizeram resvalar para o sul as forças desencadeadas pelo progresso norte-americano. Saltando a peninsula de Yucatan,

amputaram a Colombia, perfuraram o Canal de Panamá e mantêm o controle de todas as entidades fracionadas da America Central e das Antilhas.

* * *

RUMOS Á INFLUENCIA "YANKEE"

Na caracterização que vimos de fazer do mar das Antilhas, como mediterraneo americano, focalisamos seu papel funcional como incubadora do extravasamento do potencial economico e politico dos Estados Unidos.

Acabamos de ver como as características marítimas extremadas desse mediterraneo se adaptaram bem ás necessidades da expansão *yankee* e como o canal de Panamá representa o papel de centro de todas as atuações desta politica. As reações que se deviam processar nessa retorta estão, pode-se dizer, a termo. Um ou outro detalhe, apenas, está por terminar-se. Em suas grandes linhas, as operações estão francamente em curso, se se con-

siderar como liquidas a irredutibilidade do Mexico, aliás na iminencia de ficar ilhado, e a duplicação do canal de Panamá como o de Nicaragua.

Está mais que evidente a possibilidade de o potencial *yankée* exceder o recipiente anti-lhano e canalizar-se por onde for mais facil e necessario escoarem-se os seus interesses economicos.

No ponto de vista estrictamente americano torna-se muito facil precisar os rumos de atração para as energias a se desencadearem.

De um lado está o ponto de vista fisico-grafico, quer dizer as proprias linhas de penetração, naturais á infiltração dos interesses economicos. De outro, determinadas circunstancias politicas que desaconselham algumas direções ou regiões. Finalmente, o imperativo de certas contingencias industriais que exigem ir-se ao encontro de certos produtos onde quer que eles se encontrem.

Fisiograficamente, as bacias do Orinoco e do Magdalena englobam as linhas de penetração por excelencia para quaisquer influencias economicas, provindas do mediterraneo americano. Não só abrem as portas aos longos vales longitudinais dos Andes como, por contacto direto, comunicam com o vale do Amazonas, e, indiretamente, pelos *Nudos* e *Pasos* (abertas andinas), comunicam ainda com esse vale e com a bacia do Prata.

Naturalmente a região das Guianas é a desprezar. Apesar de sua forma de verdadeiro trampolim para saltar-se na Amazonia, não reúne as vantagens daqueles dois outros eixos de penetração e envolvem questões com a politica europeia. Ademais, o vale amazônico já está franqueado ao capital americano.

Os imperativos industriaes vão servir para limitar a extensão dos lanços e, por isso, nada autoriza admitir-se uma penetração em toda a profundidade, facilitada pelas possibilidades fisiograficas já referidas.

Dada a importancia avassaladoramente crescente do avião e do automovel, sem duvida nenhuma cabem á borracha e ao petroleo as referencias que devem balizar o primeiro lanço ás influencias politico-economicas *yankees* em territorio sul-americano.

A esses imperativos respondem o contrô-le exercido pelos americanos sobre o petroleo da Venezuela, da Colombia e do Perú e a atuação Ford na Amazonia.

Se levarmos em conta as medidas de segurança adotadas pelo Equador e pela Bolivia por meio de legislação adequada a manter; em qualquer caso, a nacionalização de seu petroleo, pode-se facilmente verificar por onde andam já as influencias *yankees* em territorio sul-americano.

De modo geral pode-se dizer que os vales do Orinoco e do Madalena já foram remontados e o vale do Amazonas já se encontra em jogo, ou seja, o paralelo do Manaus marca aproximadamente o limite do avanço realizado.

Embora não seja facil prognosticar, tudo faz crer que os maiores progressos da infiltração dos interesses norte-americanos em nosso continente se farão pelas vias andinas e ao longo da costa do Pacifico. Corroboram nosso prognostico, além das facilidades fisio-graphicas, o fracionamento politico do territorio.

Além disso é o meio mais seguro e o caminho mais direto para ir das Antilhas ao planalto boliviano, verdadeiro centro geografico do continente do sul. E essa tarefa não é das mais dificeis, por isso que pode levar-se a cabo á sombra do litigio do Pacifico, cuja solução, apesar de tudo, está longe de satisfazer os pontos de vista verdadeiramente essenciais ao equilibrio politico da America do Sul.

E' assim que as influencias *yankees* rumam — cumpre notar-se — nas direções assinaladas pelos casos mais nitidos e de carater mais geral de instabilidade geografica do territorio sul-americano.

Encerrando esses capitulos, que vimos de agrupar sob o titulo de “Signos de inquietação politica”, devemos lembrar-nos do papel coordenador que o Brasil é chamado a exercer — por sua posição e mais carateristicas geograficas — sobre tão complexas circunstancias economicas e politicas a envolverem o continente sul-americano em suas malhas, papel que focalisaremos a seguir, como remate desse modesto ensaio.

3.^a PARTE

PROJEÇÃO CONTINENTAL DO BRASIL

CAPITULO VII — Síntese geográfica do Brasil

CAPITULO VIII — Aspectos decisivos do Brasil
Platino e do Brasil Amazonico

CAPITULO IX — Expressão continental do Bra-
sil

CAPITULO VII

SINTESE GEOGRAFICA DO BRASIL

“Regiões naturais” brasileiras — Papel funcional das “regiões naturais” brasileiras

Depois que se tem esquadrihado a massa continental sul-americana, mesmo que se não queira, fica-se a pensar no papel que caberá, nesse conjunto, ao territorio brasileiro, contendo mais de dois terços das costas do Atlantico, de terras da vertente atlantica cujo dinamismo hidrografico se manifesta decisivo segundo seus dois formidaveis compartimentos — o platino e o amazonico.

Para estimá-lo, cumpre antes do mais passar em revista o nosso proprio territorio em si mesmo, surpreendendo sua propria ma-

neira de ser e, em seguida, concluindo de suas possibilidades funcionais em relação ao restante do território continental.

Não raras vezes se têm travado sérias discussões em torno da questão de nossa unidade geográfica, unidade que uns querem de inatacável exatidão e outros encaram como absolutamente discutível.

As opiniões variam desde a ideia de admitir-se o território brasileiro como a juxtaposição de inúmeras mesopotâmias, rendilhado pelas caudais hidrográficas, como se fôra estranho *arquipélago continental*, até ao exagero de se pretender tudo enfeixar no maciço central de nosso regimen orográfico.

No primeiro caso, esquece-se o papel vinculador das vias fluviais, no segundo despreza-se a característica centrífuga do maciço brasileiro, como centro de dispersão das águas e o caráter excentrico do vale amazonico, que, evidentemente, o furta das possíveis influencias unificadoras daquele maciço.

Ao nosso ver, não se precisa chegar a nenhum desses extremos. Segundo o critério da ciência geográfica moderna, a unidade de um território não se deve restringir ao ponto de vista estrito da geografia física.

Raros, bem raros serão os países que dispõem de unidade territorial indiscutível do ponto de vista fisiográfico. O que se faz necessário é ver até onde o território em questão permite á geografia política enfeixá-lo numa verdadeira nação.

E, sob esse aspecto, não ha negar as excelencias do território brasileiro, apesar de todos os seus caprichos, da apparencia de todas as suas contradicções.

* * *

“REGIÕES NATURAIS” BRASILEIRAS

Para verificá-lo, basta que apelemos para as *regiões naturais*, contidas em nossas fronteiras.

O problema das regiões naturais, criado pelas tendencias integralizadoras da geografia moderna, é de si mesmo intrincada questão.

Trata-se de, em presença de um território, cujo complexo geografico se tenha estudado, estabelecer-se o grupamento das regiões em que se manifestam determinados fenomenos, de modo a como que se fazer a sintese da analise, antes estabelecida.

Como se vê, não é problema facil. De um lado, os fenomenos que servem de base á definição das *regiões naturais* são multiplos e abrangem todas as modalidades geograficas. Isso obriga a distinguir-se quais os fenomenos verdadeiramente caracteristicos, isto é, que devem predominar como diretrizes para os grupamentos a definir como *regiões naturais*. De outro, as dificuldades que, moderadamente, cercam as questões de delimitação de quaisquer regiões. A intensidade e complexidade dos interesses economicos e multiplicidade dos meios de transportes não res-

peitam limites, por melhor caracterizadas que sejam. As linhas d'agua traduzem eixos de aglutinação economica e os grandes divisores são transpostos por todos os meios, depois da cremalheira, do tunel e, sobretudo, do motor a explosão, cujas conquistas culminam com o advento do mais pesado que o ar.

Quando se tem de encarar o problema das *regiões naturais* sob o angulo das modalidades geograficas brasileiras, cujos aspectos o alongamento de nosso territorio no sentido dos meridianos complica de maneira impressionante, sente-se que, de fato, se está em presença de grave problema.

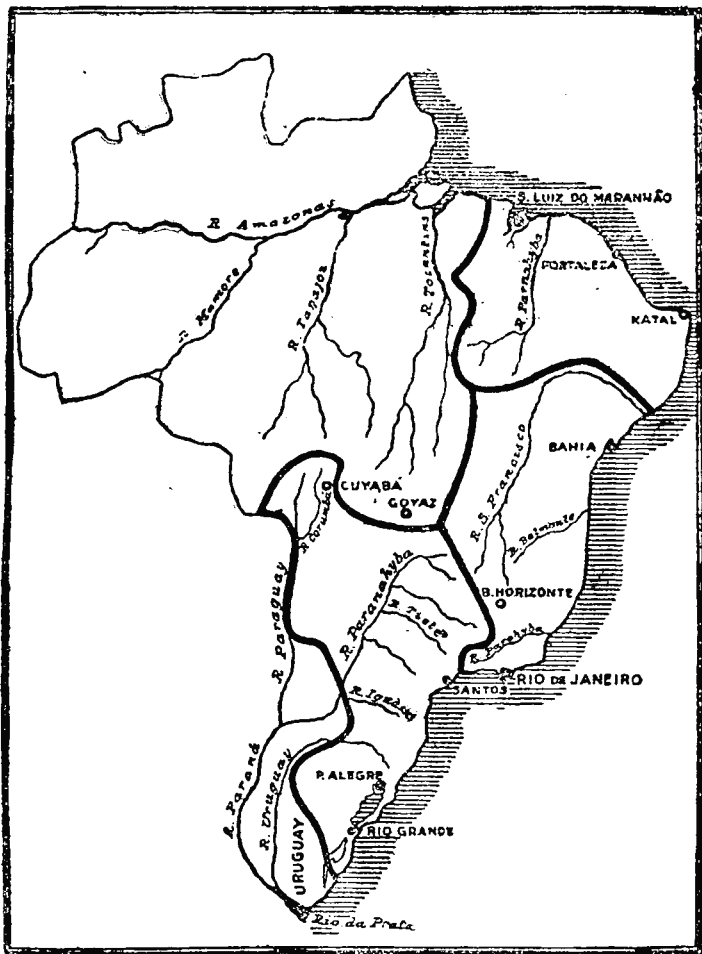
Sobre o assunto nada conhecemos de melhor que o admitido pelo professor Delgado de Carvalho, isto é, o Brasil permitindo quatro *regiões naturais*, a saber: o Brasil Amazonico, o Nordeste Sub-Equatorial, a Vertente Oriental dos Planaltos e o Brasil Platino.

A' vista das dificuldades do problema, o professor Delgado não só deixa imprecisos, tal como convem, os limites dessas *regiões*

naturais como também considera, em cada um deles, *sub-regiões naturais*.

A definição porém daquelas *regiões naturais* é bastante para que se aprecie a propriedade com que foram encaradas suas características.

Com efeito: o Brasil Amazonico comportando a região serrana (maciço granítico das Guianas), a depressão amazonica (calhas do Amazonas e seus afluentes) e a Hilhaia (região das matas); o Nordeste Sub-Equatorial abrangendo o Golfão Maranhense (sorte de transição da Amazonia), a bacia do Parnaíba, as Serras e Chapadas da Vertente Norte-Oriental (regiões semi-áridas), o litoral, a mata e o agreste de Pernambuco (balisada pelo cabo de S. Roque, foz do S. Francisco e Serra da Borborema); a Vertente Oriental dos Planaltos compreendendo o litoral baiano-espíritosantense (inclusive as bacias do Paraguassú, Jequitinhonha e Doce) e região das chapadas (zona alta), o vale do S. Francisco, o Sul mineiro e o vale do Pará-



ba; o Brasil Platino englobando a costa ou contra-vertente oceanica (entre o Atlantico e a Serra do Mar), a Região Serrana (Serra do Mar e Geral), a região do Planalto (alternação de campos e matas, região suporte dos afluentes orientais do Paraná), a campanha riograndense e a baixada matogrossense — em seu conjunto, nada mais espontaneo que essas grandes divisões e respectivas sub-divisões.

E é assim que, dentro da mais equilibrada medida, o professor Delgado de Carvalho nos conduz a um Brasil menos intrincado, mais compreensivel em sua imensa expressão geografica.

* * *

PAPEL FUNCIONAL DESSAS "REGIÕES NATURAIS"

Nestas excelentes bases, e fazendo preponderar os fatores politicos, é que nos animamos a formular a sintese geografica brasileira.

Em primeiro lugar admitimos os dois imensos brasis que se procuram até ás mais longinquoas regiões da parte central do continente, representando ambos verdadeiros territorios de penetração tendo como base o litoral atlantico. São eles o Brasil Amazonico e o Brasil Platino.

O Brasil Amazonico se comunica de modo mais direto com o Oceano, por isso que dispõe do rio Amazonas como via natural. É sua capacidade de penetração é mais ampla, pois o vale amazonico é o grande coletor do formidavel anfiteatro que se arqueia de Caracas a La Paz. O Brasil Platino, apesar de que exija meios artificiais para ligar-se ao Oceano, dispõe de portos com sufficiente capacidade de atracção na costa e dos estímulos de dois países mediterraneos que naturalmente reagem contra a força centripeta do Prata: — o sul de Mato Grosso, prolongando os territorios paulista e paranaense, representa a sua força de penetração.

Desse esforço de penetração e da retração do litoral que corresponde a cada um desses brasis, resulta que eles se tornam mais ou menos excentricos, notadamente o Brasil Amazonico.

Consideradas tambem a extensão e natureza das fronteiras terrestres com os hispano-americanos (vivas quanto ao Brasil Platino e ainda mais ou menos mortas quanto ao Brasil Amazonico) e o predominio economico da vertente atlantica sobre a do Pacifico, resta evidente a importancia decisiva desses dois brasis nos vastos dominios, não só da politica interna, como nos da politica continental.

Representam duas regiões convergentes em relação ao proprio centro geografico do continente (planalto boliviano), seja por meios artificiais (porto de Santos — rede paulista — Noroeste), seja por via mais que espontaneas como os rios da bacia amazonica.

Em segundo lugar ha a considerar-se as outras duas *regiões naturais*, a Vertente Oriental dos Planaltos e o Norte Sub-Equa-

torial — que se prolongam de modo a justificar o título que lhe atribuímos de Brasil Longitudinal, chamado a como que estabelecer a ligação entre as duas vastíssimas regiões denominadas Brasil Amazonico e Brasil Platino. A extensa linha de costa convexa que se estende da Guanabara ao Golfão de São Luiz corresponde, como uma sorte de corda, a linha terrestre balizada pelo vale superior e medio do São Francisco e do Parnaíba.

Quer dizer que excentricamente, por via marítima, ou concentricamente, por vias terrestres, o papel funcional dessas regiões é de ligar, homogeneizar, amarrar os dois brasis essenciais, do ponto de vista continental, o platino e o amazonico.

De fato, a historia o confirma sobejamente. A via marítima assegurou muitas vezes nossa unidade politica, e as vias terrestres, com o vai-vem de paulistas aos confins do Piauí, conduziram os lanços da expansão fomentadora da unidade social e economica brasileira.

Por mais periclitante que se queira julgar nossa unidade geografica, é mais que certo repousar a sua manutenção nessas duas ordens de fenomenos: atuações convergentes do Brasil Platino e Amazonico sobre o centro geografico do continente considerado objetivo comum; esforços de unir as duas extremidades divergentes dessas mesmas atuações na orla litoranea, justo pelas *regiões naturais* que denominamos, em conjunto, de Brasil Longitudinal.

Comprovám-no os desenvolvimentos da Noroeste e o milagre da Madeira-Mamoré; o trafego da rede paulista e o movimento portuario de Santos, tão bem como as correntes dos transportes fluviais do Amazonas, isso quanto ás linhas de penetração. Quanto á ligação delas, aí temos a São Luiz-Terezina e a estrada Petrolina-Paulista, bem como os prolongamentos ferroviarios que já atingem a fronteira de Minas á procura da rede baiana, sem contar as linhas de cabotagem e o trafego aereo, tudo perfazendo esforços serios

no sentido de dar realidade prática ás tendencias geograficas que vimos de fixar.

No dia em que essas tendencias puderem ser suficientemente atendidas, todos os fantasmas desaparecerão como por encanto e nossa unidade geografica será assunto que não mais se discutirá, pelo menos com os excessos que ainda timbram tais controversias.

Na verdadeira acepção do termo, não nos falta unidade geografica — falta-nos, ainda, traduzir politicamente os fatores que a manifestam através o *Brasil Longitudinal*.

CAPITULO VIII

ASPECTOS DECISIVOS DO BRASIL PLATINO E DO BRASIL AMAZONICO

Ações neutralizantes do Brasil Platino sobre a força centrípeta da bacia do Prata. — Potencial centripeto da Amazonia quanto á instabilidade boliviana e colombiana

Ninguém pode negar ás bacias hidrográficas o papel que lhes cabe na caracterização e mesmo na delimitação de certas regiões. Como que a bacia hidrográfica, com a rede de seus formadores, plasma fisiográfica e economicamente a região que sulca.

De fato. Ha regiões que não passam da bacia da caudal que lhes corroe o modelado. Os aspectos geograficos circundantes não criam nenhum derivativo para o escoamento

dos produtos. Nada neutraliza as ações concentricas engendradas pela rede hidrografica, pela propria bacia. Uma sorte de fatalismo arrasta todas as coisas.

Todavia, as exceções a esse caso geral são cada vez mais numerosas. Deve contar-se, as mais das vezes, com determinadas circunstancias adjacentes e que podem intervir como verdadeiros fatores geograficos, modificadores do dinamismo centripeto das bacias hidrograficas.

E esses fatores são muito mais frequentes e complexos do que se possa pensar á primeira vista, se se considera, além de outros aspectos, a influencia crescente que os meios de comunicação assumem nos vastos dominios da geografia politica.

O Brasil Platino e o Amazonico nos oferecem dois casos carateristicamente diferentes e manifestados em tal posição geografica que constituem, com o litoral atlantico que nos toca, a expressão mesma da influencia continental do Brasil.

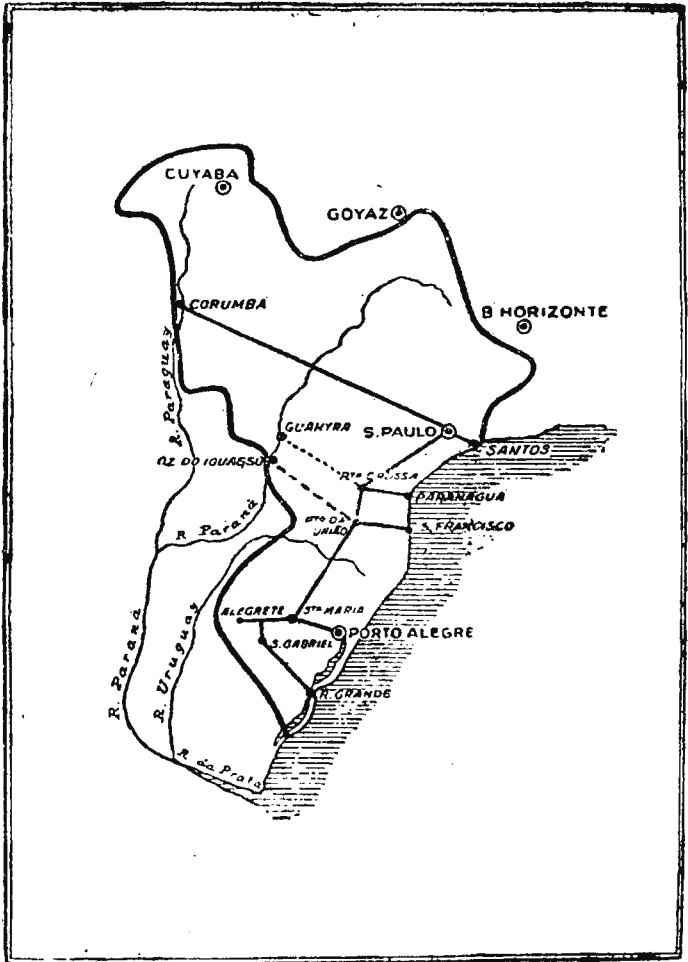
* * *

AÇÕES NEUTRALIZANTES SOBRE A BACIA DO PRATA

O Brasil Platino nos dá exemplo notável de ações neutralizantes sobre o poder concentrico das bacias hidrograficas.

Como se sabe, a bacia do Prata encrava o curso superior de tres de seus principais formadores em terras brasileiras. O Uruguai, o Paraná e o Paraguai imergem fundo em nosso territorio e tres dos principais formadores orientais do Paraná trabalham-no longamente, desde os contrafortes occidentais da Serra do Mar.

Sabe-se igualmente do esforço formidavel da politica de comunicações platina, propriamente dita. De um lado, a exploração sistematica das vias fluvieis, bem atendidos os meios de transporte, a dragagem das vias e o regimen portuario; de outro, as comunicações ferroviarias dobrando e ligando as comunicações fluviaes. O estudo, mesmo superficial, de uma carta argentina, desde que se



focalize a questão do entrelaçamento das comunicações fluviais e ferroviárias, convence facilmente de quanto se encontra reforçado o poder concentrico da bacia do Prata.

Esse reforçamento responde, por si mesmo, ás tendencias centrifugas que ameaçam a bacia platina.

Primeiro, está a má posição da foz do Prata, que, por simples questão de latitude, se torna secundaria, notadamente quanto aos portos de Santos e São Francisco. Depois, o dominio da bandeira argentina em aguas da bacia platina — os países mediterraneos (Paraguai e Bolivia) gostariam de dispor de novos caminhos para o Atlantico.

Por fim, as comunicações ferroviárias brasileiras que, apesar das vacilações de nossa politica viatoria e inumeras causas dissiuadoras, cada vez mais vão pesando na balança.

Esta ultima razão, principalmente, parece-nos o aspecto decisivo do problema. Embora fragilima, a S. Paulo-Rio Grande re-

presenta bem, se levarmos em conta outros fatores, o papel de espinha dorsal do Brasil Platino. A sua existencia, dobrando a via maritima, e as ligações ferroviarias com o litoral (S. Paulo - Santos, Ponta Grossa - Paranguá, Porto da União - S. Francisco, Santa Maria - Porto Alegre, S. Gabriel - Rio Grande) pelo menos impedem a influencia platina de exercer-se livremente em territorio brasileiro. A Noroeste completa o quadro, levando ás proximidades de Corumbá os trilhos brasileiros, á margem mesmo do rio Paraguai, do qual de ha muito deixamos de ser tributarios e com o qual já começamos a competir senão economicamente pelo menos politicamente.

E a obra está apenas esboçada.

Ter-se-á ainda de consolidar a S. Paulo-Rio Grande, aumentando-lhe o rendimento, e ligar o oceano ao Paraná, prolongando as linhas de Ponta Grossa ao Porto de Guaira e do Porto da União á Foz do Iguassú; enfim consolidar a Noroeste, em toda a extensão do termo, pondo-a á altura de suportar em boas

condições o escoamento dos produtos mediterrâneos, do Paraguai e da Bolívia.

Não ha duvida que são lanços vultosos para quem difficilmente vai mantendo o que existe. Mas é um dever politico que incumbe ao Brasil, não só do ponto de vista *nacional* como *continental*.

O fatalismo geografico das bacias hidrograficas é ainda um dos preconceitos da velha geografia em compartimentos estanques — a fisica, a politica, a economica, etc. Nos domínios da ciencia geografica moderna, porém, não ha mais lugar para fatalismos. Ela é a ciencia integral por excelencia. O caso da bacia platina e das comunicações do sul do Brasil são prova exuberante disso.

* * *

POTENCIAL CENTRIPETO DA AMAZONIA

A bacia amazonica, ao contrario da platina, é bem o caso tipico das bacias hidrogra-

ficas que por si mesmas são capazes de caracterizar uma região.

Sua esfera de influencia assume proporções imensas, não só pela vastidão do territorio que abrange, como pela variedade de circunstancias geograficas que abarca.

Para o sul, por meio do Madeira, alcança em cheio o planalto boliviano com os tres principais formadores desse rio que são o Marmoré, o Beni e o Madre de Dios. Cumpre lembrar que esses dois ultimos podem exercer influencias de carater transandino, visto como seus vales entestam com a aberta do *Paso de Santa Rosa*.

Para o oeste oferece, face ao Nudo de Pasco, dois vales carateristicamente andinos pelo desenvolvimento longitudinal de seus cursos — o do Ucaiali e o do curso superior do Marañón. Sobre a importancia desse fato não se precisa insistir, considerada a influencia politica e economica do territorio peruano. Ainda ha a registrar o Putumaio, direito no rumo do Nudo de Pasco, justo o centro de dis-

persão que por si só define a instabilidade geográfica do canto N. O. do continente e que o vale daquele rio poderá decidir para as bocas do Amazonas.

Aliás, é interessante recordar o papel que o Rio Negro é chamado a representar sobre essa mesma instabilidade geográfica, quer prolongado pelo Uaupés, sua zona de influencia atingindo indireta e simultaneamente as cabeceiras do Orinoco e do Madalena, quer encarado em seu curso superior (Guiania) em que o Cassiquiaré o comunica com o Orinoco. Não ha duvida sobre que o Rio Negro repercute com rara propriedade a influencia do Putumaio sobre o centro de dispersão (Nudo de Pasco) caracteristico da instabilidade geográfica colombiana.

Para o norte o Rio Branco vai ao contacto das nascentes do Rio Caura, afluente do Orinoco e o Trombetas mais o Perú convergem para o rico planalto, onde pascem dos mais belos rebanhos da America do Sul.

O *giro de horizonte* que vem de ser feito exprime bem o grau, a extensão e variedade da influencia da bacia amazonica.

Em primeiro lugar, exerce decisiva atracção sobre o rumo das duas grandes instabilidades geograficas continentais — o planalto boliviano e o centro de dispersão colombiano. Representa, nesse particular, verdadeira força homogeneizadora, emprestando á calha imensa do Amazonas o papel de pendulo regulador das oscilações daqueles territorios.

Em segundo lugar, sua influencia se faz sentir através das abertas andinas sobre os proprios vales longitudinais da Cordilheira, ou seja, sobre a vertente do Pacifico.

Quanto ao planalto boliviano, a Madeira-Mamoré já emprestou realidade á capacidade carreadora da Amazonia e a estrada Yungas - La Paz tende a atrair as forças economicas que desembocam do *Paso de Santa Rosa*.

O Nudo de Pasco já iniciou o exercicio do seu papel funcional como modalidade das

abertas andinas. Aí temos a linha mixta Lima-Iquitos (via Ucaiali) e Iquitos, equipada em base aerea de primeira ordem.

Restam o Putumaio e o Negro, cujos vales ficam á espera da vara magica dos transportes modernos, para entrarem definitivamente em função.

È, parece-nos, nada mais é necessario á caraterização da Amazonia como potencial centripeto.

Cabe ao Brasil tomar consciencia dessa formidavel realidade geografica. Em suas mãos está o curso do Amazonas, o majestoso desfecho de todo o drama economico que se prepara nos bastidores do soberbo anfiteatro amazonico, o qual a largos passos vimos de percorrer, sobre a carta geografica.

CAPITULO IX

EXPRESSÃO CONTINENTAL DO BRASIL

A pluralidade dos transportes e o nosso tipo continental — Os imperativos fisiograficos e a rede aerea sul-americana — Força coordenadora do Brasil Longitudinal

O fato decisivo, quando se olha para o conjunto do territorio brasileiro, engastado na massa continental sul-americana, reside nas notaveis possibilidades viatorias, já em franca manifestação pratica, que se traduzem, quer na neutralização do poder concentrico da bacia platina, quer na força de atração do Amazonas, quer na capacidade coordenadora do litoral atlantico em relação a ambas essas altas manifestações de potencial

economico e politico que o Brasil tem em suas mãos.

Com o estudo de certos aspectos agrupados neste ultimo capitulo, é certo que se completará a figura da projeção continental do Brasil.

* * *

OS TRANSPORTES E O NOSSO TIPO CONTINENTAL

Quem observa as grandes linhas, as linhas capitais, isto é, as linhas que balizam os divisores e os vales principais das bacias hidrograficas de nossa massa continental, conclue, facilmente, da importancia que assume a juxtaposição judiciousa de varios meios de transporte nas relações politicas e economicas entre os Estados sul-americanos, tão bem como entre as sub-divisões de um qualquer desses paises.

Nossa hidrografia é das mais caprichosas que se possam imaginar. Do mesmo modo, nossa orografia apresenta aspectos que

variam desde o tipo marítimo do maciço brasileiro e suas ramificações até às formações andinas, onde ha picos cobertos de neve.

É tudo isso se passa através de extensões formidaveis, desenvolvendo-se preferencialmente no sentido dos meridianos, os phenomenos orograficos intercalando-se com os phenomenos hidrograficos, ás vezes mesmo sob formas as mais bizarras.

De resto, a pluralidade dos transportes é o que se observa sempre que uma região qualquer em nosso continente entra em franco progresso.

O sistema de viação argentino nos dá exemplo perfeito, se considerarmos a conjugação de sua viação fluvial e sua viação ferrea. Aliás, devemos lembrar-nos de que a aviação dobra esses sistemas pelo menos nos rumos de Assunção e Santiago do Chile e que todo o sistema se vincula com as vias marítimas.

A conjugação ferreo-fluvial, representada pela Madeira-Mamoré, fornece outro caso digno de nota.

Aí temos a solução de continuidade na navegação fluvial, suprida pela linha ferrea entre Porto Velho e Guajará-Mirim. Apesar dos pesares, tem servido esse conjunto, ao menos, como respiradouro economico á Bolivia mediterranea.

Em nosso territorio podemos citar dois desses casos e dos mais frisantes, como sejam a navegação do alto e medio São Francisco, pondo em ligação as pontas de trilhos de Pirapora, em Minas, com as de Joazeiro que levam direto ao porto da Baía no litoral atlantico; e a articulação que a via ferrea S. Luiz-Terezina estabelece entre grande parte do sertão piauiense e cearense e o atlantico pelo contacto daquela via com o eixo fluvial do Parnaíba, francamente navegavel até Amarante ou pouco acima.

Esses dois casos bastam como amostra, se levarmos em conta, principalmente quanto

ao segundo, a rede rodoviaria como fator decisivo para emprestar relevo ás vias fluviaes, quando encaradas como calhas de escoamento. E, se atuássemos um pouco *a priori* nessa questão de comunicações, isto é, indo ao encontro, forçando os acontecimentos ao invés de sermos arrastados por eles, aí então, esses exemplos se tomariam de indiscutível eloquencia.

Quem quer que medite sobre o conjunto desses exemplos, entretanto, poderá sentir toda a dinamica economia da vertente atlantica, entretecida no tear da multiplicidade dos meios de transporte — rodoviarios, fluviaes, maritimos, ferroviarios, de cabotagem e transoceanicos.

Agora nos chega nova oportunidade, magnifica, para comprovar ainda uma vez mais a importancia da pluralidade de transportes no caso de nosso tipo continental.

Trata-se do serviço aereo postal e de passageiros de Lima a Iquitos e que já está em pleno funcionamento. A organização e mon-

tagem desse serviço, previsto desde meados de 29, merecem especial atenção no ponto de vista em que nos colocamos.

Com efeito: a viagem se faz em tres secções, a saber: Lima-Oroya, estrada de ferro; Oroya a San Ramon, automovel; San Ramon a Masiseia, aeroplano (escala em Puerto Bermudez); Masiseia a Iquitos, hidro-avião.

Essa sucessão de meios de transporte permite fazer-se em 23 horas e 30 minutos uma viagem que anteriormente exigia 25 a 30 dias e põe uma das capitais do Pacifico em contacto direto com o Atlantico, via Amazonas.

Se não fosse a conjugação de meios de transporte (estrada de ferro, auto, avião e hidro), certo não se conseguiriam os resultados praticos que estão sendo alcançados.

Condições naturais adversas e condições atmosfericas desfavoraveis obrigam a lançar mão de varios meios. Além disso, as distancias e a ausencia de recursos são tais que as linhas aereas, em locais que em outras cir

cunstanças seriam simples campos de pouso, devem tornar-se verdadeiras bases com todo seu complexo aparelhamento. Masiseia, por exemplo, é verdadeira base aérea, por isso que estabelece a ligação do trecho navegado por hidro (Masiseia-Iquitos) com a navegação por avião (Masiseia-Puerto Bermudez) e deve possuir todos os recursos de suprimento em material e pessoal. A base de Iquitos além de todo esse aparelhamento dispõe de poderosa estação radio.

Ao nosso ver essa é lição de primeira ordem. Quer parecer-nos que, ao invés de planos separados de comunicações marítimas, terrestres, fluviais, aéreas, etc., deveríamos ter um plano de conjunto, jogando com as possibilidades que nos oferecem todos os meios de transportes proporcionados pela indústria moderna.

Nem mesmo o avião e o hidro, por si sós, seriam capazes de resolver todos os nossos problemas, apesar de suas imensas possibilidades; do mesmo modo que não só as linhas fer-

reas ou as rodovias serão bastantes para resolve-los.

Nossa influencia se faz sentir em ambos os compartimentos das bacias amazonica e platina; as abertas andinas como que ligam a bacia amazonica ao litoral do Pacifico; a faixa litoranea de nosso territorio e o nosso litoral rematam todas essas nossas possibilidades na vertente atlantica.

Sobre essa base, levando em conta os interesses internos como os continentais, é que deveriamos traçar nossa politica de comunicações, que, para responder a todas as necessidades, quaisquer que fossem as circumstancia em jogo (condições meteorologicas, recursos locais, extensão das etapas e suas condições topograficas, financiamento, etc., etc.) se deveria valer de todos os meios de transportes e conjugadamente.

Aliás, cumpre reconhecer que isso está esboçado em toda nossa viação em trafego. Todavia, falta-lhe a necessaria sistematização para que se tire dela todo rendimento.

Com o que já existe facilmente se poderá chegar á organização de uma rede mixta, em que todos os meios de transportes se encontrem perfeitamente vinculados uns aos outros, em que se realize a pluralidade dos transportes, imposta por nosso tipo continental.

Mas o que não se pode negar é que, dados os aspectos geograficos sul-americanos que vimos focalizando — como aspectos essenciais ou como signos de inquietação politica — sómente sob o dominio da pluralidade dos transportes poderá o Brasil exprimir toda a força de sua imensa projecção coordenadora no cenario da politica e economia continental, tal como incontestavelmente lhe compete.

* * *

IMPERATIVOS Á REDE AEREA SUL-AMERICANA

A rede aerea sul-americana é outra prova da projecção coordenadora do Brasil na vida internacional do continente, dada a influ-

encia decisiva de certos imperativos fisiograficos.

Apesar de todos os progressos da aviação, é por demais sabido que as rotas aereas têm de ser balizadas por linhas do terreno.

Não é, como pode parecer á primeira vista, a questão da orientação do vôo. Hoje os processos de navegação asseguram aos aviaadores os recursos necessarios para que se mantenham nas derrotas prefixadas.

Trata-se, simultaneamente, de uma série de circunstancias que devem ser atendidas, para que os vôos se realizem nas melhores condições possiveis, quer quanto aos aspectos meteorologicos a serem encarados, quer quanto ás questões relativas a determinados recursos locais interessando a escolha de campos de pouso, normais ou eventuais, ou de bases aereas.

No continente sul-americano tais carateristicas aviatorias se manifestam de modo preponderante. De um lado está o desenvolvimento do territorio ao longo dos meridianos

cuja escala de latitudes deve ser percorrida; de outro, a faixa central com todos os surpreendentes caprichos da vertente atlantica, desde a verdura *infernal* das matas amazonicas até ás manifestações orograficas do planalto central e sua repercussão nas direções do oceano.

Consideradas estas particularidades geograficas de nossa massa continental e as circunstancias a que procuram atender as rotas aereas quanto ao territorio que devem cobrir, torna-se evidente o quanto de imperativo têm os nossos carateristicos fisiograficos no que respeita ao estabelecimento de ativa e eficiente rede aerea.

É' inegavel que nossas linhas aereas devem ser balizadas pelas faixas litoraneas, de um lado; de outro, pelos grandes formadores de nossas duas imensas bacias hidrograficas.

Com efeito, tal é o que se conclue, observando por um momento o trafego aereo sobre terras sul-americanas.

O litoral do Pacifico e os vales longitudinais andinos encaminham toda a circulação aerea para servir ás regiões da vertente do Pacifico. Essas linhas longitudinais é que orientam os vôos do *Serviço Aereo del Ejercito del Chile*, da *Scadt* da Colombia, da *Fawcett Aviation Company do Perú*, do *Serviço Aereo de la Marina Peruana*, e da *Compania Lloyd Aereo Boliviano*, em parte

Ao litoral atlantico cabe o mesmo papel. Assim confirmam praticamente as linhas New York-Rio-B. Aires (Nyrba), Natal-Porto Alegre (Condor), Natal-Buenos Aires (Lactecoere).

Quanto ao trafego na faixa central do continente, está francamente esboçado, segundo as linhas fluviais das duas bacias atlânticas.

Na bacia platina temos a rede B. Aires-Assunção e Santiago do Chile (Lactecoere) e na bacia amazonica algumas linhas do Lloyd Aereo Boliviano e a recentissima linha mixta Lima-Iquitos, aproveitando-se do Nudo do

Pasco para transpor a cumiada dos Andes e, via Ucaiali, levar ao Amazonas, isso COMO UM PRIMEIRO TRANSBORDO DA VERTENTE DO PACIFICO SOBRE A DO ATLANTICO NA REGIÃO AMAZONICA.

É, mais interessante que tudo, ha que registrar a linha Nova York-B. Aires, ruidosamente inaugurada por magnifico vôo de Lindbergh de Miami a Havana.

Essa linha segue não só as vias aereas da vertente do Pacifico, palmilhadas pelas demais, como volta pelo Paso de Santa Rosa (planalto boliviano) para a bacia platina, seguindo o Pilcomaio rumo a B. Aires. Confirma, assim, ambas as servidões fisiograficas já apontadas.

Para rematar esses pontos de vista, notemos quanto nos incumbe na exploração das possiveis linhas da rede aerea sul-americana, mesmo deixando de lado a estafada argumentação em torno do Brasil como o berço da navegação aerea.

Sob nossa bandeira estão os aspectos geograficos mais decisivos da massa continental sul-americana.

Temos a posse da maior parte da bacia amazonica e com ela o controle de todas as suas possibilidades viatorias, inclusive sobre os transportes que venham da outra vertente continental. Poderemos ter, em consequencia da parte do sul do nosso litoral e das possibilidades de linhas de penetração para oeste, marcada influencia neutralizadora das atuações politico-economicas da bacia platina. E, em virtude do nosso extenso litoral, podemos amarrar todas as manifestações da-quele controle e desta influencia, emprestando-lhes a necessaria coesão.

È dadas as nossas formidaveis dificuldades para o trafego terrestre (obras darte sem conta, extensões incriveis, saneamento, etc), que papel poderá representar a aviação para dar sentido pratico aos aspectos geograficos decisivos do continente e que estão em nossas mãos? Até onde levaremos esse sentido pra-

tico se com os meios aereos completarmos o que já temos realizado noutros dominios dos transportes?

* * *

FORÇA COORDENADORA DO BRASIL LONGITUDINAL

Examinadas, e consequentemente admitidas, certas manifestações geograficas da massa continental sul-americana, tão bem como do territorio brasileiro, manifestações que vimos pondo em foco, resalta de modo indiscutivel a importancia de nossas comunicações longitudinais, quer do ponto de vista da unidade brasileira, quer como fecho da projeção coordenadora do Brasil no ponto de vista continental.

Numa breve recapitulação podemos resumir essas manifestações em poucas palavras.

Em primeiro lugar, as grandes linhas da massa continental — as cumiadas dos Andes

dividindo-a em duas vertentes, a vertente de leste trabalhada pelos compartimentos de duas imensas bacias — a do Amazonas e a do Prata.

Em seguida, o fato dessas duas bacias se engastarem numa sorte de *pivot*, emergindo das formações da Cordilheira — o planalto boliviano — a partir do qual as caudais daquelas bacias se colocam verdadeiramente em antagonismo.

Depois, a permeabilidade das cumiadas andinas, representada pelos *Pasos* e *Nudos* como linhas de menor resistencia e que podem ser transpostas pela riqueza que, da vertente ocidental, é atraída pelos chamamentos consequentes ao dinamismo da vertente atlântica.

Finalmente, o predomínio da bacia amazônica sobre a platina, definido pela força centripeta do Amazonas em relação ao imenso anfiteatro amazônico e pelas energias neutralizantes produzidas pelo litoral atlântico e

que recaem sobre a bacia do Prata devido á má posição de sua foz.

Por outro lado, essas manifestações geograficas presidem a uma serie de fenomenos que se podem considerar como capitais.

A instabilidade geografica de certos territorios, é um deles — o boliviano preso ao facies mineiro dos Andes e carcomido pela economia amazonica e platina; o colombiano oscilante entre as influencias directas dos dois oceanos e immediatas da expansão *yankee*, desencadeada através da incubadora do mar das Antilhas; o uruguaio mais ou meno sindeciso ainda entre a identidade economica com o territorio brasileiro e as solicitações politico-militares do Prata.

A pluralidade dos transportes é outra ordem deesses fenomenos revelados pelas circunstancias que cercam o problema viatorio e que, para serem vencidas, exigem o artificio da conjugação de todos os meios.

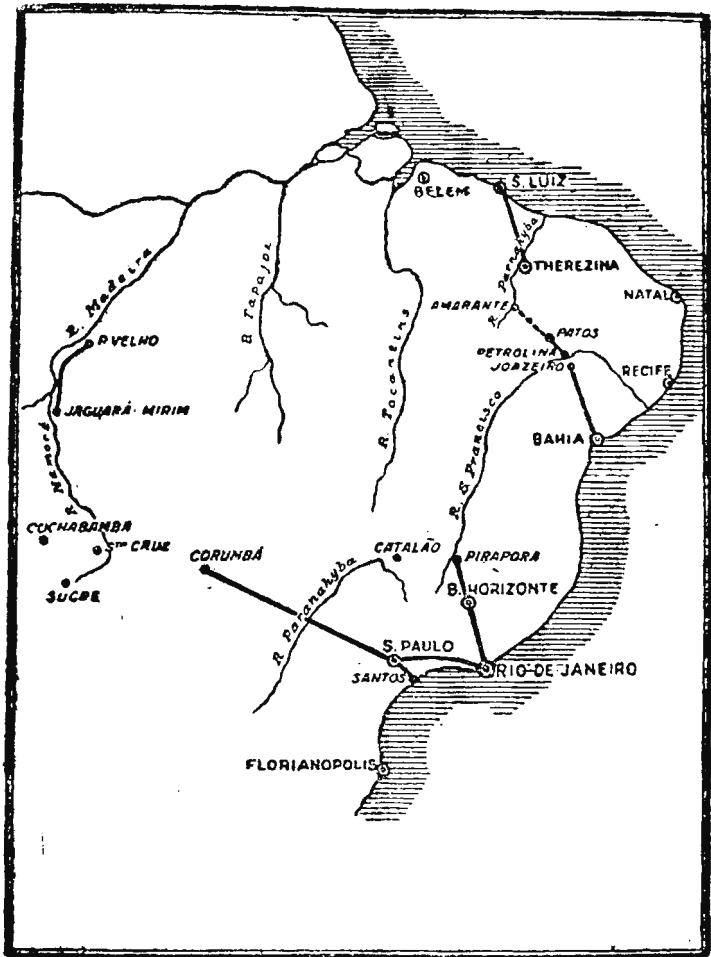
Por fim, certo fatalismo no estabelecimento das redes de circulação, principalmen

te quanto ás aereas, provindo, sobretudo, de imperativos fisiograficos bem marcados.

Na totalização desses fenômenos cabe ao territorio brasileiro melhor quinhão, devido aos tratos amazonico e matogrossense que prolongam suas extremidades Norte e Sul, em convergencia sobre o proprio centro da massa continental.

O trato amazonico, pelas naturais possibilidades carreadoras do Amazonas, vale por si mesmo. O trato matogrossense, por sua posição, prolongando territorios litoraneos, permite, por vias terrestres estabelecidas em concordancia, grande poder carreador dos confins mediterraneos rumo ao oceano.

Amarrando-os, como poderoso imã, nosso litoral se arqueia segundo os segmentos balizados respectivamente pelos portos de S. Francisco-Santos, Rio-S. Salvador, Natal-Belém, oferecendo assim tres superficies de contacto aos feixes de circulação maritima do Atlantico Sul.



O segmento S. Francisco-Santos atua contra a força concentrica da bacia platina, enquanto que, no segmento Natal-Belém, Natal realiza o campo de pouso espontaneo para os vôos transatlanticos e Belém o desaguardo de todo o potencial centripeto do Amazonas.

O segmento Rio-S. Salvador baliza, na costa, a região litoranea que traduz a faixa longitudinal de ligação dos dois grandes tratos de penetração.

Ainda mais.

Apesar de toda a projeção coordenadora desses segmentos litoraneos, em relação ás manifestações geograficas em que se assentam os referidos fenomenos capitais da geografia sul-americana, devem considerar-se as linhas terrestres que os reforçam em muitos trechos, retificando seu arqueamento ou balizando o limite oeste da faixa longitudinal de ligação ou amarrando as possibilidades unificadoras dessa faixa á pluralidade de nossos portos.

Essas linhas são, de modo geral, definidas pelos vales do Parnaíba e do Tocantins e pelos vales do alto e medio S. Francisco e do Parnaíba.

Sobre a primeira encontramos Catalão que se impõe como base aerea de primeira grandeza, de onde se salta com facilidade para qualquer dos tres principais vales já referidos, muito especialmente no rumo de Belém (Tocantins).

Sobre a segunda temos Pirapora ligada ao Rio e Joazeiro a S. Salvador. Desses dois pontos balizas ressalta a importancia de Joazeiro, por isso que corresponde sensivelmente ao centro de dispersão orografica que se desencadeia para leste e para norte, limitadas suas ramificações pelo litoral que se estende desde S. Salvador até S. Luiz do Maranhão.

De um lado, excluido o porto de Recife de influencia nitidamente litoranea, somente o porto de S. Salvador apresenta francas possibilidades de escoamento; no restante desse trecho de costa os portos ou não existem ou

existem em estado incipiente devido a multip-las causas. De outro lado deve-se contar que Joazeiro está á mão do ponto terminal da navegação do Parnaíba a cuja margem por sua vez vão parar em Flores (Maranhão) os trilhos da estrada de ferro S. Luiz-Terezina.

Se notarmos ainda que Joazeiro está á margem de S. Francisco, capaz de coletar em Pirapora grande parte da produção do Norte de Minas; que está em contacto com a rede rodoviaria do nordeste, por intermedio da rodovia Petrolina-Leopoldina-Lavras (Pernambuco-Ceará) a qual balizará o prolongamento da E. F. Cearense; que, enfim, Joazeiro está ligada por excelente via ferrea com o porto de S. Salvador, teremos bem caracterizada a importancia de Joazeiro, no sistema de nossas comunicações longitudinais.

Resta, pois, evidente a capacidade de atração e coordenação do litoral atlantico sob nossa bandeira, em relação á de penetração das extremidades Norte e Sul de nosso terri-

torio e expresso de modo muito preciso pela faixa longitudinal que vimos de definir.

È essa sorte de barra imãtada se mostra assim capaz de atuar sobre os dois compartimentos da vertente atlantica, por meio de seus dois espigões de penetração, inclusive levando sua influencia, a um tempo economica e politica, para além das abertas andinas, até á vertente ocidental do continente.

MAIS DUAS PALAVRAS

Consideradas as circunstancias secundarias da vertente do Pacifico e a permeabilidade dos Andes, na vertente Atlantica é onde culminam os traços decisivos do facies politico sul-americano.

Cenario e atores assumem aí o maximo de exuberancia em suas reciprocas relações. Maior extensão e diversidade do territorio. Mais largo e mais vivo contacto dos dois grupos ethnicos. Maiores as influencias exteriores, de além mar.

E' assim que, de quanto vimos, resulta em ultima analise a opposição das duas grandes bacias ou seja a dos interesses de toda sorte que elas representam.

Quanto mais se precisa a procura de equilibrio estavel da parte das forças politicas que se vão ajustando ao territorio, mais se revelam os efeitos dissociadores causados por esse antagonismo geografico.

E á proporção que interveem os mais diversos aspectos economicos, quanto mais entram em jôgo novas vias de comunicação e meios de transporte novos, á medida que a riqueza se revela e precisa circular, aqueles efeitos se vão mostrando de mais em mais exigentes.

Após a fermentação de quatro seculos de atividade do homem nessas plagas, tudo faz crer que apenas se iniciou a formidavel partida politico-economica Amazonas versus Prata, nestes englobadas todas as questões direta ou indiretamente ligadas ás respectivas bacias.

E' que somente agora, nos primordios do segundo seculo de vida autonoma, começam as nações sul-americanas — ainda assim talvez aceleradas pelos complexos acontecimen-

tos do primeiro quarto de século que estamos vivendo, a tomar consciência dos graves problemas que lhes cabem resolver.

Até aqui, como que somente se colocaram as pedras no tabuleiro.

Na bacia platina, características concêntricas, suficiente homogeneidade e densidade de população, facilidades topográficas, condições meteorológicas favoráveis. Os rios se encontram em vantajosa situação inicial. Do minio absoluto da viação fluvial pela bandeira argentina. Estradas de ferro em combinação com as vias navegáveis, procuram compensar a má posição da foz do Prata. Ambos os meios de comunicação drenando para Buenos Aires, como distribuidora, a economia dos Estados mediterrâneos e levando a influência platina até os vales longitudinais dos Andes.

Na bacia amazonica, tudo ao contrario. Floresta tropical imensa, excêntrica ás zonas de irradiação da politica brasileira devido á precariedade das comunicações longitudinais.

A terra ainda divorciada do homem, pequeno ainda para abarcar-lhe a grandiosidade. A não ser a navegação fluvial segundo os rios excêntricos da Amazonia, só a Madeira-Mamoré, perdida nas profundas do “Inferno Verde” como unico pião sabiamente colocado por mão de mestre...

Todavia, ha que se contar, em favor dos designios da bacia amazonica, com o sistema ferroviario que se enfeixa em São Paulo e desce para Santos. Graças a ele a Noroeste poderá vir a responder ás necessidades dos Estados mediterraneos. Representará isso a neutralização das ações convergentes das comunicações platinas. Servirá como excelente cobertura politico-economica ao desenvolvimento das comunicações amazonicas.

Quais as demais ações neutralizantes que se sucederão a cada lance da partida, em favor da bacia amazonica, notoriamente em retardo quanto á sua antagonista? De que modo atuarão certos fatores novos como os surtos da aviação comercial, o transbordo da ri-

queza andina, a imigração japonesa, as iniciativas e o capital *yankees*? Que reações políticas advirão daqueles lanços, da intervenção desses novos fatores? Que papel caberá aos Estados mediterraneos em presença de atuações políticas de tal modo divergentes?

É certo que a série dessas interrogações se desdobra em um numero infinito de outras. Todas elas superpostas emprestam ao contorno do continente sul-americano, pela repetição vertiginosa das imagens que provocam, a forma inquietadora do proprio signo interrogativo...

A P E N D I C E

**(Alguns artigos no quadro das idéias da
“Projeção Continental do Brasil”)**

A POSIÇÃO COMO EXPRESSÃO GEOGRÁFICA DE MATO GROSSO

Quem quer que estude os aspectos essenciais da geografia sul-americana ha de concluir que grande parte, senão a maior parte deles, vem culminar no planalto boliviano, que muito bem se pode considerar o centro geográfico de nossa massa continental, se admitimos esses termos em sua mais simples acepção.

Por sua parte Norte passam os caminhos naturais que ligam, guiados pelas linhas sinuosas dos altos vales andinos, todos os Estados hispano-americanos a cavaleiro da Cordilheira, caminhos que o planalto boliviano pode barrar se das Antilhas por eles vierem influencias estranhas de carater economico ou

politico, como soi acontecer com as de origem americana no caso do petroleo.

De outro modo, produzindo efeitos da mais terrivel erosão economica, as bacias do Prata e do Amazonas disputam o planalto boliviano, luta que certos caprichos geograficos favorecem ora a uma, ora a outra dessas bacias.

Não ha negar que o equilibrio politico sul-americano se definirá, num futuro bem proximo, segundo as oscilações do já famoso triangulo *Cochabamba* (influencias andinas) *Sucre* (influencias platinas) e *Santa Cruz* (influencias amazonicas).

E' de notar ainda que essa larga repartição das influencias que dissociam a significação politico-economica do país holiviano, sofre modalidades, permite variantes que se orientam segundo a base *Sucre-Cochabamba*, modalidades ou variantes que *Santa Cruz* ainda não pôde neutralizar, por isso que homogeneizam duas grandes forças — a atração de Buenos Aires e a do Canal de Panamá —

frente às quais a capacidade carreadora da Amazonia, simbolizada por enquanto na precaria *Madeira-Mamoré*, pouco representa.

Mergulhando-se mais na questão, sente-se, porém, a-pesar-de tudo, que caberá a *Santa Cruz de la Sierra* a vitoria final. Ha, com efeito, todas as possibilidades para que o valor economico e politico do planaltó boliviano venha a polarizar-se em *Santa Cruz*, invertendo-se os papeis de *Sucre* e especialmente de *Cochabamba*, transformados, então, em centros de convergencia sobre *Santa Cruz*.

*

* *

No conjunto dessas circunstancias, é facil admitir-se o valor formidavel das comunicações brasileiras no que representam por si mesmas e, sobretudo, pela repercussão internacional que de suas rêdes se irradiará, quando convenientemente encaradas as formas dessa sua expressão.

De um lado a riqueza da viação fluvial amazonica cujo fecho temos em nossas proprias mãos, sem que esqueçamos o valor imediato de suas possibilidades se consideradas á luz da pluralidade dos meios de transporte, principalmente o avião e o hidro.

De outro, e isso é muito mais importante, a capacidade neutralizadora de nosso litoral Sul sobre a expressão concentrica do potencial platino.

A cerca de cinco graus ao Sul do paralelo de *Santa Cruz* lhe oferecemos o porto de *Santos*, cuja capacidade tende a ampliar-se como já está acontecendo com a multiplicação do acesso á cidade de *Santos*.

Se é verdade que dificuldades tecnicas fatalmente sobrevirão á realização plena da ligação *Santa Cruz-Santos*, não é menos exato que essa ligação talvez seja o ato de mais profunda significação politica nos tempos que correm.

Não só porque vai direto ao planalto boliviano onde se desatará o nó de multiplos

aspectos políticos interessando a todos, principalmente á nação boliviana tornada mediterranea após a amputação devida á Guerra do Pacifico, como porque afetará de perto a politica de comunicação platina cujo ultimo golpe, ainda em suspenso, se traduz na conhecida “Convenção Carrillo-Gutierrez”.

Talvez, razões dessa ordem, mais que de qualquer outra, tenham conduzido a politica brasileira á solução da *Madeira-Mamoré* e consequentes providencias em outros departamentos da atividade nacional.

Todavia, é de reconhecer-se a iminencia em que estamos de encarar de frente tão grave problema. As carateristicas brasileiras, tão bem politicas como economicas, decorrentes de sua tradição historica como de sua posição geografica, somam verdadeiro imperativo para o Brasil ao qual, naturalmente, sua politica não poderá escapar.

Para melhor traduzir essa afirmativa, poderíamos dizer que para a politica brasileira a Bolivia deste seculo é o Uruguai do se-

culo passado, agravadas as questões pela colocação desse foco de controversias políticas sobre o proprio flanco do territorio brasileiro em sua parte mais sensivel dada a natureza viva de nossas fronteiras sudeste e sul.

È para completar esse esboço é preciso que se não esqueça do territorio paraguaio, sorte de prolongamento de toda a angustia concentrada no territorio boliviano.

*

* *

È' nesse quadro que nos acostumamos a encarar a importancia geografica de *Mato Grosso*.

Nessa moldura é que sobressai a importancia do baixo relevo de seus pantanais, como do alto relevo da cinta de alturas que a *Serra do Mar* adianta até esses confins occidentais de nosso territorio.

Mato Grosso é a superficie de contacto da civilização brasileira com o conjunto dos

problemas de toda a sorte que se processam em torno de nossas fronteiras vivas do sudoeste. É o sul de Mato Grosso muito bem se pode definir como a futura plataforma onde receberemos tudo que tivermos de carrear para *Santos*.

Nesse particular, o sector compreendido entre *Corumbá*, *Campo Grande* e *Ponta Porã* ha de ter, num futuro não remoto, a significação politico-economica de uma *Santos* mediterranea.

Em que pese todo o valor restante de *Mato Grosso*, o que é inconteste, seja pela exploração sistematica do manganez ou pelas jazidas de metais preciosos e lençóis petroliferos, seja pela invasão do café paulista que marcha decididamente para noroeste, seja ainda pelo tesouro fantastico de sua vertente amazonica, o que não ha duvida é que de sua posição geografica emanará o feixe mais brilhante de sua projecção como entidade politica e economica.

E é tal a importancia da posição geográfica de *Mato Grosso*, que só a partir do momento em que a politica nacional a tiver assimilado completamente começará *Mato Grosso* a representar o papel que lhe compete no cenario brasileiro e, por isto, no tablado continental.

E ha um fato, em apparencia de carater meramente economico, mas que já está contribuindo para acelerar o surto politico-economico de *Mato Grosso*. Esse fato é o desenvolvimento rapido do noroeste paulista invadido pelo cafesal e pelas manadas equinas de ricas fazendas criadoras, afora mil outras atuações, gravitando todas em torno do potencial dos saltos do *Avanhandava e de Itapura*.

*

* *

A transformação dessas energias paulistas em maior relevo mato-grossense está

caracteristicamente esboçada nas vistas que a politica brasileira acaba de lançar por tão longinquoas paragens.

Ligar-se *Ponta Porã* a *Porto Murtinho* e estabelecer-se duas transversais (*Bella Vista-Miranda* e *Ponta Porã-Campo Grande*) rocando transportes daquela ligação rodoviaria com a via ferrea *Tres Lagoas-Porto Esperança*, de um lado e do outro das massas das *Serras de Maracajú* (trecho sul) e de *Aquidauana*; reforçar-se a solução dos problemas portuarios ás margens do Paraguai — tudo isso não é outra coisa mais que se cômear a apropriar o sector a que referimos — *Corumbá-Campo Grande-Ponta Porã* — ao papel funcional que lhe incumbe por sua propria posição geografica.

È esse papel, dadas as circunstancias da parte Sul do territorio mato-grossense e os problemas internacionais que a cercam, é dos mais complexos por isso que abrange ao mesmo tempo e de modo concentrico a esfera economica, politica e militar.

Como superficies de atrito, nossas fronteiras do Sul tendem a manter-se no grau atingido até agora, ao passo que as de sudoeste, justamente as que coincidem com as fronteiras do Sul de *Mato Grosso*, tendem a aumentar de intensidade á proporção que novas energias se vão despertando em torno ou entrando em jogo, vindas de outras direções.

Destarte é que *Mato Grosso* resume um dos mais interessantes capitulos da politica brasileira qualquer que seja a modalidade que se encare dessa mesma politica, trate-se da produção, das comunicações ou dos transportes, de politica interna ou externa.

AS CÔMUNICAÇÕES COMO PROBLEMA ESSENCIALMENTE GEOGRAFICO

Antes de iniciarmos o estudo específico do caso particular das comunicações brasileiras, convem insistir sobre o carater geo-

grafico do problema das comunicações. Essa característica decorre diretamente de que os fatos humanos, a-pesar dos crescentes recursos á disposição do homem, assentam, sobre fatos fundamentalmente geograficos, as possibilidades de atuação deste como agente modificador dos fatos naturais.

O Canal do Panamá, por exemplo, representa fato humano de primeira grandeza, como modificador do processo espontaneo de transbordo entre os dois maiores oceanos. Entretanto, o feito teve de condicionar-se ao fato geografico do istmo que lhe deu o nome. Valendo-se do significado deste como fóco de atração entre as aguas virtualmente opostas do Atlantico e do Pacifico, bem como das linhas terrestres de menor resistencia á transposição pelo canal, é que o homem repetiu aí a façanha de Suez.

Se atentamos para o continente europeu, constata-se o mesmo fenomeno dos fatos geograficos e humanos desse modo homogeneizados. Dentre muitos outros, aliás como no ca-

so americano, ressaltam as passagens do territorio espanhol para o francês através das extremidades dos Pirineus, evitadas as zonas compactas a bem dizer-se impermeaveis á circulação.

Isentos de quaisquer preconceitos deterministas, verdadeiro absurdo em nosso seculo á vista das possibilidades cada dia maiores para a atuação do homem, não ha duvida que os fatos humanos consultam, para sua mais perfeita manifestação, as expressões geograficas mais favoraveis aos fins a que se propõem.

*

* *

Nem mesmo as revoluções levadas aos meios de transporte por novos inventos ou descobertas nos dominios da industria ou da ciencia, contradizem as relações que a antropogeografia procura estabelecer entre os fatos naturais ou puramente geograficos e os fatos humanos, isto é, devido ás forças psicologicas.

O advento e sucessivos aperfeiçoamentos do motor a explosão, a ultima e mais expressiva dessas revoluções, vieram comprovar que os fatos geograficos continuam sendo os verdadeiros guias, para a exploração sistematica dos novos meios á disposição do homem.

Os progressos da aviação comercial tendem a multiplicar os contactos entre o Pacifico e o Atlantico, mas a transposição da massa andina e os percursos na vertente atlantica se vêem condicionando a imperativos fisio-graficos bem marcados, como sejam as aberturas da Cordilheira e os grandes rios das bacias Platina e Amazonica.

Os transportes rodoviarios são outra demonstração flagrante, inclusive por recalcarem certo artificialismo da viação ferrea. Embora sujeita, essa forma de transporte, ás linhas altas dos planaltos ou baixos dos vales e ás linhas de maior declive, a cremalheira e o tunel chegaram a dar a impressão de que,

enfim, o traçado das comunicações se havia libertado dos imperativos fisiograficos.

Simplex excepções perfeitamente localizadas; de colorido rigorosamente regional. A circulação alpina é disso magnifico exemplo. As estradas e caminhos dos Alpes foram relegados a segundo plano quando o homem dispôs da locomotiva e pôde perfurar tuneis. Os traçados ficaram principalmente sujeitos á menor extensão dos tuneis e maior facilidade em se perfura-los. A difusão do transporte automovel, porém, como que rejuvenesceu toda a rêde de comunicações alpina, pondo novamente em relevo as contingencias geograficas que, em apparencia, tinham cedido o passo ás carateristicas geologicas.

Fenomeno semelhante, embora em menor escala, temos em nosso territorio com as vias *Curitiba-Paranaguá* e *São Paulo-Santos*, especialmente quanto a esta ultima em que o velho "caminho do mar" de estrada de luxo tende francamente a via comercial. A rodovia *Rio-Petropolis* é um outro atestado.

É' que, em verdade, sempre que o homem quer estabelecer ou restabelecer vias de comunicação espontanea, volta sem nenhum esforço aos velhos traçados, aos antigos itinerarios, ás linhas naturais de comunicação gravadas no terreno pelas contingencias geograficas da circulação.

*

* *

Nesse mesmo sentido ainda ha aspecto sobremodo importante. Esse é o fenomeno das migrações humanas, das largas explorações maritimas e territoriais e outros cometimentos que têm levado moles humanas a se espalharem, muitas vezes até precipitadamente, como qualquer massa liquida que tivesse rompido as comportas que a detinham.

Recalcadas pela ambição alheia ou animadas pela propria ambição, essas massas humanas se conduzem tal como as massas liquidas, com a mesma espontaneidade de des-

locamento e de infiltração das inundações. Verifica-se a eclosão de uma sorte de instinto geografico, qualquer coisa assim como a força de verdadeiro ancestralismo telurico, guiando o surto de todos os movimentos.

A-pesar-de todos os progressos as grandes linhas das comunicações maritimas são as mesmas traçadas pelo transbordo da navegação mediterranea para a oceanica. E os deslocamentos terrestres das migrações e explorações traduzem as linhas naturais de circulação qualquer que seja o trato que se considere. As modificações ulteriores, graças ao emprego de novos meios de transporte, correspondem em grande parte á força mecânica das massas liquidas, capaz como sabemos de criar novos itinerarios ao curso de suas caudais. Contudo, sempre que se trate de voltar á normalidade no *simile* hidraulico a que recorremos ou a um melhor rendimento das comunicações no caso humano, as linhas naturais de circulação voltam a manifestar-se em toda sua eloquente simplicidade.

A observação antropogeografica comprova-o sobejamente. As vias alpinas hoje trafegadas por automoveis — o que exprime a reacção contra o artificialismo da via-ferrea — são as mesmas que desde a época romana, ou talvez antes, conduziram dos tratos gaulleses aos italianos. Entre nós as communicações terrestres com o sul — processo de maior rendimento da circulação meridional, dobrando-se as communicações maritimas — seguem as pegadas deixadas pelas explorações seiscentistas. A *Madeira-Mamoré* não faz outra coisa que materializar em nossos dias outro rumo dessas explorações.

*

* *

Assim entrevisto o problema das communicações como um problema geografico, torna-se preciso flexionar a discussão, se se trata de um caso particular qualquer, jogando-se com os dados fisiograficos e antropogeogra-

ficos conjuntamente e do modo mais conveniente no caso em apreço.

De começo, devem-se, com os recursos da ciencia geografica moderna, firmar as linhas gerais do facies circulatorio do trato que se considere. Depois, procurar-se até onde os fatos historicos confirmam as conclusões da-quele modo deduzidas. Por fim, conhecer-se dos fatos humanos contemporaneos, contingentes ou necessarios, que desviaram as soluções adotadas dos rumos nacionais que lhes seriam aconselháveis.

EM TORNO DE NOSSO PROBLEMA DE COMUNICAÇÕES

Dois fatos ferem desde logo a quem quer que medite um pouco sobre quanto temos realizado nos dominios da circulação. De um lado, a ausência de ideias de conjunto, de outro marcadas tendencias exclusivistas quanto aos meios de transporte. De ambos esses fatos decorrem, de resto, todos os vi-

cios revelados pelo regime de circulação que possuímos.

Evidentemente, não se pode e não se deve apontar e levar ao peloirinho responsáveis por esse estado de coisas. São múltiplas as razões que impediram, entre nós, a formação de uma elite esclarecida, onde se pudesse recrutar os homens de governo, homens públicos suficientemente universalizados em sua cultura para enxergarem os problemas em toda a ampla envergadura que eles assumem modernamente, de modo geral e em particular em nosso país. Os poucos assim aparelhados, nem sempre estiveram em posição conveniente para atuar, fenómeno esse extensivo a todos os ramos de nossa atividade. De outro modo, país novo que somos, de formação tumultuária, de complexidade territorial capaz de, com suas peculiaridades, desafiar o senso politico-administrativo dos mais argutos estadistas, quasi sempre temos sido obrigados a resolver as questões premidos por injunções de toda a sorte, assim no tempo como no es-

paço, e arcando com a incipiença de nossas próprias possibilidades.

Agora, que o advento da revolução nacional deve ter quebrado a crosta de preconceitos de toda ordem, é a oportunidade justa para se retomarem nossos problemas em seus verdadeiros fundamentos. Ademais, desde cerca de dois lustros que uma pleiade de brasileiros de variadas gerações vem estudando os nossos problemas e, ao mesmo tempo que isso, se revelando, em vários setores, como notáveis, matéria prima essa que não é para desprezar-se num momento de remodelações como o que atravessamos.

Tais as premissas que nos animam a pôr em fôco o problema das comunicações.

*

* *

Não diremos que a revalidação de nosso sistema de circulação seja o que deve ser encarado em primeiro lugar.

Na gama de nossas contingencias politicas, sociais e economicas seria difficil senão erroneo estabelecer-se determinada ordem de urgencia para a solução de nossos problemas. O estudo deles deve conduzir a uma formula que exprima o eixo de todas as atuações e em torno do qual essas se processem simultanea e harmonicamente, mediante directivas bem assentadas. Isso de querer-se, por exemplo, primeiro ceifar o analfabetismo para chegar á verdade das urnas e, em seguida, investir contra o resto, ou realizar a verdade eleitoral para depois partir seguramente para a solução das questões, ou de qualquer outra forma de precedencia, não passa de simples fantasia, a-pesar-de acalentada por muitos espiritos devotados á grandeza nacional. Puro simplismo. O entrelaçamento senão, mesmo, a interdependencia dos problemas elimina criterios dessa natureza.

Mas é inegavel que o problema das communicações sobreleva no complexo dos demais problemas. No ponto de vista absoluto

não ha quem desconheça o papel que as comunicações representam na formação e man-tença dos Estados. As comunicações podem mesmo definir o grau de aproveitamento das possibilidades de um país como de uma região, exprimir materialmente os objetivos que se prosseguem.

Seria demasiado insistir. Entretanto, é indispensavel fixar-se que a significação pratica das comunicações depende do sistema que realizam, inclusive pela variedade dos meios empregados, e das condições de traçado e trafego a que respondem. No ponto de vista relativo de nossas circunstancias essas razões assumem notavel gravidade por isso que muitos deixam a desejar as nossas comunicações, seja como sistema de forças a um tempo politicas, sociais e economicas, seja pela precariedade dos traçados que adotamos ou do trafego que sobre estes mantemos.

*

* *

O problema das comunicações se deve considerar como essencialmente geografico e, em consequencia, antes do mais exige para a solução de suas questões acurado estudo fisiografico do territorio de que se trate, se é que se queira ajustar-lhe verdadeiro sistema de circulação e obter judicioso traçado e trafego regular para suas vias.

Note-se de passagem que esse recurso ao facies fisiografico não implica satisfação a quaisquer determinismos. Apenas representa a necessidade de conhecimento das condições segundo as quais se pronuncia a massa territorial como suporte das atuações humanas, que as comunicações traduzem. Se é verdade que as iniciativas humanas primam, as mais das vezes, sobre os imperativos fisiograficos, não é menos exato que a aplicação das possibilidades humanas aumenta de eficacia, de rendimento, se leva em conta as circunstancias ambientes, notadamente as fisiograficas.

Aliás, outro não foi nosso erro de origem. Não consultamos nossas carateristicas

geograficas á procura de uma visão de conjunto sobre nossas grandes linhas de circulação naturais. Daí toda nossa versatilidade em materia de comunicações, nossas preferencias sobre certos meios de transportes em detrimento de outros, a inoportunidade de determinados esforços, as direções falsas, as confusões sobre a verdadeira finalidade das linhas — se nacionais, se regionais — enfim, todo o acervo das impropriedades que se podem constatar no que já possuímos quanto a comunicações.

Não é que devessemos, obedientes a indicações geograficas, realizar “a fortiori” determinadas linhas de comunicação. E’ muito interessante o principio que aconselha as vias de comunicação como vanguardejas do desenvolvimento de determinadas regiões. A-pesar disso, esse principio não pode ser aplicado senão excepcionalmente em países como o nosso em que mal se pode atender a imperiosas exigencias de circulação em regiões já despértadas para a produção. Do mesmo

passo, é até elegante a superposição dos meios de transporte sobre certas vias, mas certamente a evitar por quem não tem os meios bastantes para, por prolongamento, prover ás necessidades multiplas em varias direções.

Não ha negar, porém, que não nos teria impedido de fixar as linhas mestras das soluções, de modo a não perdermos nunca os rumos apontados pelas proprias linhas naturais de circulação de nosso facies fisiografico.

*
* *

De fato: nas impropriedades de nossas comunicações, dentre outras causas de caracter psicologico tais como as injunções regionais e as prejudgadas unilaterais, cumpre ressaltar a ausencia de um arcabouço ao qual deveriam referir-se todas as cogitações.

Esse arcabouço outra coisa não seria que o plano das comunicações, calcado nas linhas naturais ou geograficas de circulação do pro-

prio territorio e contendo as adaptações ou variantes que as possibilidades humanas põem hoje ao serviço dos homens de Estado para a consecução das finalidades politicas das colectividades que dirigem.

Se tivéssemos firmado esse documento de base, o desenvolvimento de nossas comunicações não se teria processado ao sabor dos acontecimentos e, embora satisfazendo a certas premencias provindas das atuações em jogo, nunca chegaríamos aos extremos que se verificam com a astenia de certas regiões assás promissoras e a descontinuidade de comunicações terrestres em que ainda se encontra o territorio nacional.

Assim é que ainda não possuímos as grandes arterias nacionais que muitas vezes confundimos com linhas troncos que se podem encontrar até nas comunicações de carater regional e que nos damos ao luxo de pretender vias especializadas, de carater economico, estrategico ou politico esquecidos de que sem essas vias estarem ligadas a uma tra-

ma integral de comunicações, adquirem significado absolutamente ilusório.

Das melhores obras da revolução seria sem dúvida a recondução de nosso problema de comunicações aos seus verdadeiros termos. Ao nosso ver nenhum passo mais deveríamos dar antes que assentássemos o caso especialíssimo de nossas comunicações em seus verdadeiros fundamentos, que se podem exprimir com o sentido mesmo das linhas naturais de circulação.

Esses fundamentos, e de modo geral as soluções espontaneas deles decorrentes, eis o que procuraremos esboçar.

NOSSAS CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS DE CIRCULAÇÃO

Diante de um mapa físico do Brasil, alguns fatos geográficos saltam desde logo aos olhos e que não devem ser esquecidos sempre que se trate do sistema de comunicações brasileiras.

De uma parte, extensa articulação com o oceano, apresentando-se caracterizadamente em angulo reto cujo vertice, marcado grosso modo pelo Cabo de São Roque, determina dois lados nitidamente diferentes — um seguindo a orientação geral de noroeste, outro a orientação geral de sudoeste, aquele menor que este.

Esses dois segmentos litoraneos se diferenciam de modo assás caprichoso, em particular quanto á articulação com o oceano.

O que se orienta para o nordeste, realiza essa articulação de maneira mais homogenea, nela predominando o estuario do Amazonas e o Golfão de São Luiz. O que se orienta para o sudoeste, ao contrario, apresenta em sua articulação maritima a mais flagrante variedade, cujas nuances requerem observação mais detida.

De outra parte, ha que se considerar o formidavel espaço enquadrado pela orla litoranea, igualmente variada em suas manifestações morfologicas, de facil verificação

se assinalamos as grandes linhas das massas orograficas que enquadram as bacias hidrograficas, totalmente ou em parte contidas a dentro de nossas fronteiras.

*
* *

Assinalada, esquematicamente, sobre um mapa fisico as linhas gerais de nossas massas orograficas tanto como dos vales principais, ressaltam dos contrastes que assim se estabelecem conclusões de todo fundamentais para o facies circulatório brasileiro.

Duas grandes longitudinais orograficas se mostram desde logo á nossa observação. A primeira, mais proxima da costa, ou se debruça sobre o proprio oceano como acontece á Serra Geral, á Serra do Mar e á Serra dos Orgãos ou dá lugar, desenvolvendo-se mais para o interior (Serra do Espinhaço, Chapada, Diamantina) á chamada vertente oriental dos planaltos de onde correm para o oceano

a série de vales costeiros dos rios Doce, Jequitinhonha, de Contas, Paraguassú, Itapicurú e Irapiranga. Essa primeira longitudinal diferencia, por sua propria repercussão marítima, o segmento costeiro para S. O. em duas partes distintas — a que fica ao *Sul* da *Guanabara* (inclusive) e a que se estende para o *Norte* até a foz do *S. Francisco* (exclusive). Apresenta, ainda, duas particularidades importantes como sejam a presença da Mantiqueira constituindo aproximadamente o centro de gravidade da longitudinal e as linhas de acesso traduzidas pelos vales do Paraíba (entre a sua massa, a Serra dos Orgãos e as extremas nortes da Serra do Mar) e o alto Tietê (entre essas extremas e os contrafortes meridionais da Mantiqueira).

A segunda longitudinal orografica é balisada pelas serras Maracajú, Pirineus, Espigão Mestre até o nó orografico de onde se biparte no rumo do Golfão de São Luiz ao longo da Serra das Mangabeiras e nos rumos do Nordeste pelas Serras do Piauí e Dois Ir-

mãos em cuja extremidade explode no chamado sistema nortista que se enfeixa na Chapada do Araripe. Essa segunda longitudinal apresenta pois duas particularidades notáveis tais como o enquadramento dos vales Paraná-Parnaíba e do S. Francisco, o que se realiza conjugada com a primeira longitudinal, e a presença sobre ela das chaves orograficas do Golfão de S. Luiz (planalto do Gurgeia) e da região nordestina cuja tendencia centrifuga pode dizer-se que neutraliza (nó orografico do Araripe).

Ao par das duas longitudinais acima esboçadas pode-se concluir, por concordancia de certas linhas e caracterização de outras, a unica transversal orografica que se pode definir.

Essa transversal orografica é marcada pelo grande divisor d'aguas entre a bacia platina e as bacias amazonica e sanfranciscana. Parte do maciço da Mantiqueira e, ligando-se por seus contrafortes N. N. com os contrafortes S. E. do Espigão Mestre com a

Serra dos Pirineus, entronca na Serra de Santa Marta, a longa cumiada que conduz ao planalto mato-grossense.

Desse breve esboço, pode-se deduzir o nosso facies de circulação.

Em primeiro lugar a feição longitudinal das comunicações que correspondem ao maior segmento litoraneo, justo o que se decide pela orientação geral do sudoeste. Vias troncos, dobrando a via maritima e lançando ramais de penetração — as comunicações apresentando seu maior desenvolvimento no sentido dos meridianos.

Em seguida o carater concentrico das comunicações que correspondem ao menor segmento litoraneo, o que inflete na direção geral do noroeste. Vias terrestres como verdadeiras cordas dos arcos de circulo traçados pelo litoral — as comunicações se desenvolvendo preferentemente no sentido dos paralelos.

Em terceiro lugar uma sorte de repercussão deste fenomeno permitindo a ligação

direta dos confins do sul aos confins do norte por meio da hipotenusa dos imensos catetos litoraneos já referidos. É que a nossa única transversal orografica, muito baixa na região das nascentes do Paraíba e do São Francisco, empresta uma como continuidade a esses dois grandes vales, que por sua direção geral ligam a região do Iguassú aos dois grandes compartimentos do Gurgueia e do Nordeste.

Finalmente, e essa é a característica essencial, a quasi obrigatoriedade de lançar-se mão de todos os meios de transporte, evitando-se juxtapo-los uns aos outros. Essa conclusão se impõe em face da variedade morfológica do espaço geografico, das longas distancias e da infima densidade de população no interior.

Ao que nos parece um estudo de conjunto dessa ordem deveria preceder qualquer plano de comunicações em nosso territorio. Quando mais não fosse, se feito por tecnicos idoneos e convenientemente desenvolvido, evi-

taria esses planos unilaterais que de quando em vez nos absorvem — plano rodoviario, plano ferroviario, planos de vias aereas, etc. — em favor de estudos mais serios sobre a combinação de todos esses meios de transporte.

A PROPOSITO DO PAPEL FUNCIONAL DE NOSSOS PORTOS

Em varias oportunidades temos frisado a necessidade de encarar-se nosso problema de comunicações de modo global, isto é, de tal maneira que os diversos meios de comunicação e transportes sejam apenas meros capitulos de um mesmo plano de conjunto.

Resumindo as razões de nosso ponto de vista, podemos sucintamente reproduzi-las. De um lado estão as questões tecnicas e as possibilidades financeiras, impedindo a continuidade por extensões infindaveis de um mesmo meio de comunicação (a estrada de ferro,

a rodovia) e, conseqüentemente, a impropriedade de se juxtaporem meios diversos de comunicação. De outro, o partido que se pode tirar da concordancia de certas manifestações fisiograficas no sentido de desenvolver os diversos meios de comunicação e transporte por judiciousa applicação sucessiva desses meios.

Ambos esses aspectos se justificam plenamente á luz de nossos dados demograficos e das possibilidades economicas de grande parte do Interior do nosso territorio.

A não ser caso especial, e unico por enquanto, das ligações *São Paulo-Rio*, pode-se admitir entre nós o dobramento das comunicações tal como, praticamente, já acontece (transportes maritimos, ferroviarios, rodoviarios e aereos).

O dobramento previsto de comunicações só devemos admiti-lo na fase atual da questão, quando se trate de meios aereos (natureza das cargas, rapidez do transporte).

Para dar um exemplo diremos que ao esforço de levar a ponta de trilhos de *Pirapóra* a *Belém do Pará*, preferiríamos dar eficiência á navegação fluvial *Pirapóra-Joazeiro* e *Amarante-Flores*, aplicando o esforço ferroviario em concluir o trecho *Joazeiro-Paulista* e levar seus trilhos a *Amarante*. A estrada *Flores-S. Luiz* e a cabotagem entre *S. Luiz* e *Belém* fariam o resto, isso sem prejuizo da viação aerea pelo vale do *Tocantins*.

*

* *

No caso de nossa politica portuaria podemos encontrar razões para condenar muito do que fazemos e, ainda, no mesmo quadro da ausencia do plano de conjunto, jogando-se simultaneamente com todas as vias de comunicações e meios de transporte.

A bem dizer-se, assim como ainda não temos assentadas as linhas gerais de muitas das modalidades da politica nacional, na ques-

tão portuaria é que culminam os nossos melhores disparates.

Um porto se define pela configuração geral da costa que ele articula com o Oceano, por sua configuração particular (condições de acesso, proteção, etc.) e também pela configuração da região litoranea que lhe é tributaria.

Não nos sobra espaço para examinar detidamente cada um desses aspectos mas, de modo geral, podemos ressaltar algumas conclusões que julgamos interessantes.

A configuração geral da nossa costa restringe, se consideramos seu longo desenvolvimento, sua articulação com o Oceano. Basta que se verifique o numero de nossas baías e enseadas. Por outro lado, não devemos desprezar um desenvolvimento da linha costeira, as concavidades e convexidades que apresenta, influenciando de perto no regime portuario, como veremos.

Quanto á configuração particular de nossos portos, é bem conhecido o artificialis-

mo de muitos deles, graças a circunstancias absolutamente locais.

Finalmente, a configuração da região litoranea relacionada com os nossos portos define de modo bem diverso daquele por que são comumente encarados.

Tanto quanto permite o quadro deste artigo, examinemos um pouco mais de perto o assunto.

Ha portos como o de *Recife*, por exemplo, que funcionam francamente como distribuidores litoraneos ou, melhor, como coletores de toda a zona tributaria do seguimento convexo, da costa, em que se encontra (porto de *Recife* em relação a *Alagoas* e *Paraíba*, indiretamente quanto ao *Rio Grande do Norte*).

Esse mesmo fenomeno se verifica, embora em mais larga superficie, com o porto do *Rio de Janeiro* (Rio em relação ao *Estado do Rio, Espírito Santo, São Paulo e Sul de Minas*).

Inversamente, ha os portos de penetração sobre a região tributaria, em principio, localizados em seguimentos concavos.

Entre esses se destacam o de *S. Salvador e Santos*, aquele levando trilhos a *Joazeiro* já prolongados na direção de *Jaicós (Piauí)*, este espraiando sua influencia paulista e prolongando-se pela Noroeste e São Paulo-Rio Grande.

Além dessas categorias de portos, tal como vimos esboçando, ha dos que podem ser considerados de repercussão local, dentre os quais podemos citar ao Norte os de *Paraíba, Aracajú e Vitoria* e ao Sul os de *Santa Catarina*, em particular o de *Imbituba*, que representa o exemplo máximo (zona carbonifera).

*

* *

Toda essa discussão, fazemo-la justamente a titulo de mostrar que sem a caracterização do papel funcional de nossos portos,

tomados de per si e em relação uns aos outros, considerados segundo as características das regiões que ali são tributárias, não podemos estar seguros da aplicação judiciosa de nossos recursos no que respeita á construção ou melhora de portos.

As condições locais, é certo que passam a segundo plano.

A industria moderna é capaz de resolver todos os problemas que se apresentem, mesmo que custosamente. Onde quer que se imponha o porto aí devemos construi-lo.

Mas, assentada uma politica portuaria sobre os resultados da apreciação justa do papel funcional dos portos, poderão ser fixadas soluções logicas aos problemas que o assunto comporta.

Ainda a titulo de exemplo, podemos propor desses problemas como se segue: entre dois ou tres portos qual o que deve ser beneficiado em primeira urgencia? Entre empenhar verbas em tal ou qual porto de um seguimento litoraneo ou empenha-las para com-

pletar a vinculação da respectiva região tributaria, que seria melhor fazer? (Caso de *Paranaquá*, em que parece preferível puxar os trilhos de *Ponta Grossa* a *Guaira* e depois consolidar as condições daquela baía como porto).

É verdade que alguns outros fatores ainda podem intervir nas decisões sobre politica portuaria. Não temos a pretensão de haver encarado todos os aspectos de questão tão complexa. Apenas, á luz de certas apreciações fisiograficas, pretendemos mostrar que já é tempo de libertar-nos das injunções politico-partidarias e outros regionalismos que nos têm conduzido a inumeros erros de politica portuaria.

Já é tempo de elaborarmos, de deduzirmos dos fatos geograficos e humanos uma formula que exprima qual deva ser nossa politica de comunicações e desdobra-la de modo a vincular estreitamente as diversas vias de comunicações e meios de transportes já existentes e por existir (terrestres, fluviais, mari-

timos e aereos), enfim, fixarmos um plano em que os fatores *ordem de importancia* e *ordem de urgencia* apareçam nitidamente aos nossos olhos.

A HUMANISAÇÃO DO S. FRANCISCO

Acabamos de lêr a noticia das intenções do Ministro da Agricultura a proposito do Vale do S. Francisco, no sentido de dar realidade ás vultosas possibilidades economicas dessa famosa região do territorio nacional. As iniciativas que se planejam têm a virtude de considerar, simultaneamente, as questões agricolas de saneamento e dos transportes, sem o que, evidentemente, não se conseguiria judicioso desenvolvimento economico daquele imenso e rico vale, em muitos de seus trechos de salubridade baixa e de baixa capacidade carreadora, quanto á sua via fluvial.

E', como se vê, materia para uma ação conjunta de três ministerios — Agricultura, Educação e Viação — oportunidade excelente

para quebrar-se os preconceitos que tornam estanques os ministerios, caso concreto capaz de demonstrar o valor do espirito de cooperação lateral dos diversos órgãos da administração publica.

È não ha duvida que o assunto deve merecer todo o esforço e boa vontade dos titulares daqueles Ministerios, principalmente pelo papel funcional do Vale do S. Francisco, no que respeita á nossa geografia de comunicações.

*

* *

Com efeito; da Guanabara ao Golfão de S. Luiz nosso litoral apresenta a forma aproximada de um arco abatido, cuja flecha o encontra no segmento mais oriental da costa nordestina — Recife, Paraíba, Natal — e cuja cabotagem assegura ainda as comunicações longitudinais, entre o Sul e o Norte do país. Aquela forma geometrica por si mesma diz bem das vantagens que oferecerá o

desenvolvimento das comunicações terrestres longitudinais, não só segundo a corda total como segundo outras cordas de segmentos do grande arco.

E a propria morfologia geografica da região o confirma, seja pela hidrografia concentrica do Nordeste, por cujas cabeceiras se ligariam os extremos do segmento Recife-Fortaleza; seja pela solução de continuidade que a Paulo Afonso cria á navegabilidade do São Francisco, exagerando a capacidade de atração de S. Salvador em relação ao curso medio daquele rio, e pela concordancia de orientação do curso superior e medio do S. Francisco em relação ao medio e baixo Parnaíba que, por sua vez, concorda com o curso do Itapicurú, no Maranhão — fatos geograficos que permitem ligar S. Salvador e S. Luiz com o extremo de importante segmento do grande arco e, mesmo, grosso modo, as proprias extremidades do arco total Guanabara-S. Luiz.

Apesar da incipiência das vistas de conjunto no trato das questões entre nós — particularmente devido á hipertrofia do espirito regionalista que acaba de receber alguns golpes mortais com o advento da nova Carta Constitucional — aqueles fatos geograficos já começavam a encontrar a necessaria sanção politica. A ligação ferroviaria São Salvador-Joazeiro responde á atração do litoral sobre o medio S. Francisco e a projetada estrada de ferro Petrolina-Paulista-Oeiras-Amarante-Terezina, de que já está em tráfego o trecho Petrolina-Paulista, responde á tendencia de conjugar a navegabilidade do S. Francisco e do Parnaíba ao mesmo tempo que levar terras a dentro a influencia litoranea do porto de São Salvador. A estrada de ferro São Luiz-Terezina, por sua vez, procura articular o Parnaíba com o porto de S. Luiz, de maior força de atração, por suas condições naturais, que os de Tutoia, Amarração e Parnaíba na fóz do rio deste nome. Do mesmo modo o prolongamento da Central

Cearense até Souza (Paraíba) e os desenvolvimentos da rêde pernambucana se processam guiados pelas cabeceiras das bacias nordestinas. A própria navegação do São Francisco entre Pirapóra, no coração de Minas Gerais, e Joazeiro, verdadeiro entreposto fluvial do “hinterland” nordestino, tanto quanto a navegação do Parnaíba entre Amarante e os portos marítimos de sua foz, responde ainda á essência dos fatos que vimos assinalando no quadro de nossa geografia de comunicações.

*

* *

A apreciação desses fatos geograficos e da marcada tendencia politica para sua tradução pratica quanto a comunicações e meios de transporte, testemunha de modo incontrastavel a importancia de ações que visem humanisar o Vale do São Francisco, cuidando ao mesmo tempo do aproveitamento da feracidade de suas vertentes, do saneamento de suas

margens e da viabilidade da caudal que lhe dá o nome.

E' certo que não lhe escasseiam condições a ecumeno como atestam os nucleos humanos que balisam o curso do grande rio, nem viabilidade apesar das endemias reinantes e do descaso em que se encontram os meios de transporte fluvial. E' facil imaginar-se em que se transformaria o famoso Vale do São Francisco se ao vez de cantarmos seu papel na formação historica da nacionalidade nele nos inspirassemos para restaurar, nos tempos atuais, seu papel funcional na geopolitica brasileira.

No dia em que suas vertentes estiverem coalhadas de culturas, seus canais navegaveis balisados e dragados sistematicamente, seus portos e material flutuante convenientemente equipados, suas populações cuidadas contra as endemias e trabalhadas pela alfabetisação, teremos criado um eixo polarizador e distribuidor de energias economicas do "hinterland" brasileiro, uma especie de linha-tronco

economica que dará toda amplitude, por sua capacidade de atração e irradiação, aos portos de S. Salvador, Recife, Fortaleza e São Luiz como verdadeiros pontos de vinculação do Oceano com o interior de nosso territorio que lhes corresponde por força dos fatos geograficos que assinalamos.

O PROBLEMA DAS TRANSCONTINENTAIS E A POLÍTICA DO BRASIL

Esse é problema dos que, dentro em breve, empolgarão os governos e a opinião sul-americana. De um lado, prementes necessidades economicas, de outro tendencias politicas irresistiveis tornarão inadiavel sua solução. E não se pode negar que já entramos, desde alguns anos, na fase da aclimatação dos espiritos ás questões que se prendem ao aspecto capital das comunicações continentais. Agora trata-se de orientar as correntes de opinião que aos poucos se vêm formando em torno de tão magno assunto, principalmente de-

pois que o transandino Buenos Aires-Valparaíso estabeleceu a primeira ligação entre o Atlântico e o Pacífico.

Mesmo aos observadores descuidados não podem mais passar despercebidas as discussões em torno desse tema. Ainda ecoam os trabalhos de Luis Gomes para quem essa matéria foi o motivo essencial de sua atividade jornalística. E os estudos sobre traçados de transcontinentais sul-americanas aparecem de quando em vez, mais ou menos documentados segundo os recursos e finalidades dos autores em questão. Nota-se, porém, no conjunto dessas discussões a ausência da sistematização, de seriação das ideias o que já é tempo de, pelos menos, estimular-se.

*

* *

Trate-se de necessidades econômicas ou de tendências políticas, o caso das transcontinentais sul-americanas é absolutamente “sui

generis”, pelo simples motivo dos fundamentos geograficos do problema. Enquanto que no continente norte-americano ele se define claramente pela simples ligação entre dois grandes oceanos, desenvolvendo-se as linhas terrestres em territorio sob uma mesma bandeira e orientados, em sua maior extensão, no sentido dos paralelos, o mesmo não se verifica quando se trata da massa continental sul-americana.

Essa massa se orienta principalmente no sentido dos meridianos e sobre ela se exercem as atrações dos mesmos oceanos, mas através de territorios sob diversas bandeiras. Isso conduz, no que respeita a transcontinentais, a desdobrar-se desde logo o problema, distinguindo-se as linhas transversais, de oceano a oceano, das linhas longitudinais. Assim encarada, desde logo, a solução do problema, verifica-se que as transcontinentais segundo os paralelos respondem a necessidades economicas, do mesmo modo que as que

se orientam segundo os meridianos respondem a tendencias politicas.

Com efeito, as ligações transversais representam a possibilidade de saídas no Atlantico para quatro paises andinos (Chile, Perú, Equador, Colombia) e para dois paises mediterraneos (Bolivia, Paraguai). Considerando o predominio indiscutivel do Atlantico sobre o Pacifico, restam evidentes os chamamentos economicos que provocarão, em primeira urgencia, as transcontinentais desse genero.

Aliás é o que se vem verificando, seja com o trafego do transandino, seja com o rendimento da Madeira-Mamoré, excelente termometro da utilização do Amazonas como linha de comunicações, seja pelas tentativas peruanas em transbordar de uma vertente para outra o produto de suas atividades via Iquitos, seja ainda pelos estudos que se fazem em torno do Orenoco como via de comunicação.

O mesmo não acontece com as ligações longitudinais em que se manifestam, como di-

ziamos, as tendencias politicas. Ao invéz de atrações economicas, atrações politicas virão incentivar essas linhas.

É interessante assinalar que essas atrações serão mais de carater extra-continental do que continental.

*

* *

Se quem nos leia examinar com cuidado essas questões, com o mapa sul-americano sob os olhos, tal como o fazemos ao redigir este artigo, concluirá facilmente que, exceção feita do transandino e das possibilidades viatorias do Orenoco como via de comunicação com o Atlantico, todas as possibilidades das transcontinentais, orientadas segundo os paralelos, isto é, respondendo a necessidades de carater economico, estão sob nossa bandeira. Ao norte temos o Amazonas que enfeixa os interesses de transbordo da Bolivia, Perú e Equador (indiretamente da Colombia) e ao

sul os portos de nosso litoral entre Santos e Florianopolis (inclusive) capazes de atender aos interesses mediterraneos da Bolivia e do Paraguai indiretamente do Perú meridional e do Chile setentrional.

Não póde haver duvidas, pois, sobre a necessidade da politica do Brasil se orientar decisivamente pelo apoio ás transcontinentais sul-americanas a se desenvolver no sentido dos paralelos, como agora acontece com o projecto da construção dos trechos da estrada de ferro Porto Esperança-Corumbá, Corumbá-Santa Cruz, Santa Cruz-Cochabamba. A construção desses trechos redundaria na efectivação da segunda transcontinental sul-americana, por isso que poria o porto de Santos em ligação com tres portos do Pacifico, a saber: Antofagasta, Arica, Molendo. Além de desafogar a economia do planalto boliviano, serviria a um dos mais ricos trechos da costa andina, causa essencial da chamada Guerra do Pacifico.

Com o apoio a esse projeto e o equipamento do Amazonas e de seus afluentes navegáveis, não teria o Brasil cumprido seu destino geo-político no quadro da massa continental sul-americana?

PROJEÇÃO ATLANTICA DA CAPITAL PERUANA

Vem despertando grande interesse nos círculos aviatorios o vôo direto que o piloto peruano Revoredo acaba de realizar, com o mais completo exito, entre Lima e Buenos Aires.

O feito é deveras notavel pela extensão da etapa, pelo tempo de permanencia no ar e pela natureza terrestre da róta — 3.300 quilometros em linha réta, grande parte sobre a Cordilheira, cobertos em 16 horas de vôo sem escalas. Mas, além de seu valor especifico, esse vôo magistral convida a meditar-se um pouco sobre um fato geografico de grande relevo — a projeção atlantica da capital pe-

ruana, fato que empresta ao vôo Lima-Buenos Aires um sentido novo.

Sob esse ponto de vista o vôo esplendido de Revoredo deixa de ser um acontecimento isolado. Lima já procura o Atlantico de maneira caprichosa, via Iquitos, por meio de uma linha mixta em que a via-ferrea, o auto-transporte, o avião e o hidro se sucedem para alcançar o vale do Amazonas. Essa linha é explorada regularmente e Iquitos está equipada como base aerea sobre a vertente atlantica. Agora é pela bacia do Prata que a projeção atlantica de Lima quer insistir, não por meios de transporte sucessivos mas superpostos, dobrados por via aerea e ligações terrestres através do planalto boliviano dentre as quais sobreleva a ferro-viaria, cuja ponta dos trilhos de La Paz já atinge Cuzco.

*

* *

A atração politico-economica da vertente do Atlantico sobre a do Pacifico é de si

mesma indiscutível, quer pela natureza desses oceanos, quer pelo papel funcional de suas vertentes — do lado do Atlântico o dinamismo de longos vales á procura de feixes de circulação marítimos, impulsionados pelos grandes centros de civilização; do lado do Pacífico a feição estática dos vales longitudinais da cordilheira e um litoral estreito e escarpado sobre o “oceano solitário”, como alguém já chamou o Pacífico, profundo e tempestuoso.

As bocas do Amazonas e o estuário do Prata sempre representaram os centros de interesse da atração atlântica e cada vez mais e melhor exercerão esse papel funcional, á proporção que as possibilidades das vias de comunicação e dos meios de transporte se desenvolvam em ambas as vertentes, do Atlântico, como do Pacífico, podendo mesmo assumir a fórmula de extremada competição. O planalto Boliviano até agora foi o símbolo dessa competição, trabalhando insistentemente pelas comunicações platinas, dispondo da Madeira-Mamoré como uma válvula de compen-

sação e depositando na Noroeste do Brasil suas melhores esperanças... Lima, ao contrario, é que toma iniciativas nos rumos do Atlantico: apesar de encravada no litoral do Pacifico leva seus trilhos até Oroya; em rodovia atinge San Ramon, já no alto Ucayale cujo vale desce em aeroplano e hidro ao encontro de Iquitos, que entesta a planicie amazonica. Agora volta-se para o Prata em vôo direto, por cima de um oceano de "Cerros" e dos lagos extensos da grande espinha dorsal do continente — um salto magnifico de arrojo e pericia aeronautica.

*

* *

Lima faz lembrar Natal — ambas com o mesmo destino geografico de catapulta, uma lançando as aeronaves sobre o Atlantico, outra lançando-as sobre a vertente atlantica, ambas atraidas pela mesma fascinação originaria do Mediterraneo... apenas uma diferen-

ça — a possibilidade para as misteriosas influencias do Pacifico longitudinal de impulsionar os motores.

LIGAÇÃO SANTA CRUZ-CORUMBA'

Volta-se a tratar da ligação, por estrada de ferro, de Santa Cruz de la Sierra a Corumbá, ponta dos trilhos da Noroeste. O projecto dessa ligação é um dos signos da preponderancia politica da vertente do Atlantico sobre a do Pacifico, de que temos tratado já algumas vezes, e, certamente, será realidade proxima se influencias estranhas e contrarias não voltarem, por sua vez, a manifestar-se novamente.

O territorio boliviano pôde ser considerado como o centro geografico do continente sul-americano, seja por sua posição como explosão oriental dos mais importantes contrafortes da Cordilheira, seja como ponte orografica abrindó o sistema andino, simultaneamente, ás influencias politico-economicas que

as bacias do Amazonas e do Prata representam na massa continental. Ao passo que o planalto boliviano é procurado instantaneamente pelas comunicações chilenas, peruanas e argentinas, é o planalto boliviano que procura escapar ás tenazes dessa submissão por meio das comunicações brasileiras.

Para o norte, Guajará Mirim é sua grande atração, procurada via Beni e Rio Grande, por meio do ramal La Paz-Yungas e da rodovia Santa Cruz-Cuatro Ojos, respectivamente, — atração da Madeira-Mamoré como repercussão longinqua das bocas do Amazonas. Para léste, Corumbá, esse futuro porto de Santos ribeirinho, resume o maximo de suas aspirações.

E' que as comunicações chilenas e peruanas que demandam o planalto não lhe abrem os caminhos para o Atlantico e as comunicações argentinas o fazem de modo pouco pratico, pela latitude do Prata, e inconveniente pelo carater imperialista que a exclusividade lhes empresta.

*

* *

As comunicações brasileiras, ao contrario, oferecem á riqueza boliviana saídas atlanticas mais proximas dos grandes feixes de circulação maritima e á soberania da Bolivia verdadeiros derivativos, inclusive porque servem a regiões distintas do territorio brasileiro a quaisquer manifestações imperialistas do Prata.

Como se vê, o problema da ligação Santa Cruz-Corumbá, ao mesmo tempo que é um grito de soberania de um país mediterraneo, requer toda a atenção da politica brasileira, não só por simples questão de solidariedade continental mas, ainda, porque três quartos do potencial de atração do Atlantico sobre o Pacifico estão sob nossa bandeira.

A solicitude com que lançamos a ponte sobre o Jaguarão e concordamos com a ponte sobre o Uruguai em Los Libres, autoriza, francamente, apoio efetivo á aspiração boli-

viana sómente com uma diferença — e essa é que aquelas pontes se somam aos interesses mediatos ou imediatos do Prata, o que não acontece á ligação ferroviaria em questão.

Naqueles casos agimos como que por efeito da gravidade, neste será preciso contrariar a força centripeta das atrações platinas. Trata-se de uma das mais graves manifestações da geo-politica continental, para a qual, certamente, não bastarão trilhos, dormentes e obras darte.

MATO GROSSO E A POLITICA CONTINENTAL DO BRASIL

Já tivemos, certa vez, oportunidade de caraterizar a posição como expressão geogra-
fica de Mato Grosso. Não sómente por conter as lindes de nosso país com os dois países mediterraneos sul-americanos, como por ser o prolongamento da pujança paulista até ás barrancas do Paraguai e ainda pela participação nos destinos da Amazonia, a posição é

bem a verdadeira definição das terras matogrossenses no sentido politico e economico de seu papel continental.

Mato Grosso é assim a grande esquina de nosso territorio em pleno coração da massa continental, lá onde se cruzam os mais graves problemas decorrentes da competição entre o Prata e o Amazonas e onde o Atlantico encontra um dos mais profundos e acertados pontos de aplicação para seu antagonismo em relação ao Pacifico.

E' bem de ver-se a necessidade de lembrar esses conceitos, agora que a realidade da Mayrink-Santos e o projéto da Santa Cruz-Corumbá começam a dar corpo á projeção continental de Mato Grosso, surgindo como fatores capazes de marcar o inicio da era matogrossense.

O contacto que aos poucos se esboça entre o planalto boliviano e o Atlantico através das comunicações brasileiras, é fato que merece a necessaria divulgação, quanto á importancia geo-política de que se reveste, parti-

cularmente pelo relevo que empresta a extrema sudoeste de nosso territorio, onde o porto de Santos repercutirá sob a forma de um dos mais curiosos entrepostos fluviaes — Corumbá.

*

* *

Corumbá é que no recondito do territorio nacional traduzirá a poderosa força de atração do Atlantico Sul, ao mesmo tempo que motivará a segunda transcontinental sul-americana se se considera a concordancia da ligação Santa Cruz-Corumbá com as comunicações já existentes e enfeixadas por La Paz.

Eis de como Mato Grosso deve constituir um dos capitulos essenciaes da politica do novo estado brasileiro, por isso que, sem exaggero, póde resumir a maior e a melhor parte da projeção continental do Brasil. Projeção continental do Brasil e projeção continental de Mato Grosso são quasi que a expressão de

uma mesma série de fatos geograficos. Pelo menos, é na posição geografica de Mato Grosso que convergem esses fatos, com toda sua imensa repercussão no scenario sul-americano.

È esse interesse de carater nacional que Mato Grosso resume por sua posição geografica é assunto que, se atacado, não deve sofrer solução de continuidade e mais do que isso, deve ser intensificado de molde a não dar tempo a neutralizações oriundas de interesses representativos dos antagonismos em presença.

E' tal a importancia de Mato Grosso, por sua posição geografica, que bem póde definir a politica continental do Brasil.

O relevo que Mato Grosso começa a ter nas cogitações de nossa politica, assim interna como externa, é dos melhores sintomas do novo sentido com que vamos apreciando velhos imperativos de ordem geografica.

Sem *espírito geografico* não é possível a apreensão judiciousa dos problemas de gover-

no, pelo menos modernamente. A sciencia geografica se desdobra de tal modo que se adapta a todas as multiplas fórmulas das atividades humanas. Assim como sempre se disse que a quimica está presente em todas as manifestações da vida, pôde-se agora dizer que a ciencia geografica se encontra no *substratum* de todos os problemas politicos e sociais.

As denominações dadas aos desdobramentos da ciencia geografica — geografia, física, humana, economica, militar, politica, etc. — estão mesmo a indicar a notavel capacidade de adaptação da mais geral das ciencias á complexidade da vida moderna.

O que se passa com Mato Grosso, como diziamos, é a melhor prova de que começamos a encarar os problemas nacionais *geograficamente*, o que corresponde a dizer-se que começamos a emprestar criterio científico ás nossas decisões de governo.

* * *

Até agora só vimos os aspectos negativos do *espaço geografico* delimitado pelos limites territoriais de Mato Grosso — baixo ceôr demografico, dissociação entre a parte Norte e a parte Sul. Do mesmo modo, só vimos os aspectos negativos da sua *posição geografica*, resumidos todos no afastamento, em relação aos centros propulsores do país.

Dessas apreciações unilaterais é que resultou a situação de Mato Grosso, como que entregue á propria sorte e, consequentemente, suas imensas dificuldades de governo, lutando contra o *espaço* e a *posição* daquele modo encarados.

Sómente agora começamos a vêr os outros aspectos derivados do *espaço* e da *posição geograficos* dessas “*longinquas paragens*”.

No *espaço geografico* de Mato Grosso se revela, como que reduzida a um ponto, a mesma luta tremenda, no terreno das competições politicas e economicas, que assoberba o *espaço geografico* do Brasil — o antago-

nismo entre o Prata e o Amazonas. Suas duas imensas regiões naturais — a do Norte ligada ao *facies* amazonico e a do Sul ao *facies* platino — como que traduzem a síntese, o resumo dos mesmos graves problemas que a oposição das duas grandes bacias criam para o Brasil na America do Sul.

Na posição geografica de Mato Grosso, a distancia é o de menos. A coincidência de seus limites, e das fronteiras do Brasil com os dois países mediterraneos do continente — essa sim é que define a importancia de sua posição geografica. Todos os problemas decorrentes do Paraguai mediterraneo, com o tributario do Prata, e da Bolivia mediterranea, solicitada simultaneamente pelo Prata e pelo Amazonas, assumem aí o maximo de sua intensidade.

Mato Grosso é assim, do ponto de vista de nossa politica continental, verdadeira miniatura do proprio Brasil, simbolo expressivo de nossos interesses politicos no continente.

Tudo faz crêr que nos esforçamos em dar realidade a esse simbolo em juxtapor as ações de governo do Estado de Mato Grosso e do Brasil como Estado. Os melhoramentos projetados ou em curso no Noroeste, os transportes aereos cada dia mais intensos; as medidas de ordem politica e militar, o intercambio economico com a Bolivia e varios outros aspectos da atividade governamental, definem bem a tendencia á juxtaposição acima referida.

Essa é a vitoria do *espírito geografico*, do criterio scientifico sobre os processos empiricos, espirito geografico de que foram fortemente dotados Rio Branco e Calogeras e agora parece generalizar-se á grande parte dos homens publicos de nosso país.

O que se faz necessario é que as idéias politicas sobre Mato Grosso não fiquem difusas, que se corporifiquem em medidas de carater objetivo e de ordem geral, para o que a Constituição de 10 de Novembro contém os necessarios dispositivos .

Se no trato das questões, nesse setor capital de nossas atividades políticas, abandonarmos o método das meias medidas, é certo que teremos realizado um dos grandes feitos da fase culminante em que se encontra a Revolução Brasileira.

PARA OESTE!

Poucas as formulas que nesses ultimos tempos tenham tido a repercussão da que encima essas linhas e constante da fala do Presidente na noite de S. Silvestre. Ha nela todo o imperativo de uma voz de comando e responde a necessidades politico-economico-sociais inadiaveis. Comporta, porém, têmeas os mais variados, que a sua sintetica expressão, como formula, não deixa apreender a simples vista.

Se bem que possa vir a ser a reprodução das “entradas” e das “bandeiras”, a marcha para oeste, hoje, não terá a mesma espontaneidade daqueles movimentos que a

atração litoranea acabou por estagnar. Agora, um movimento dessa ordem terá todo o sentido de uma contra-ofensiva de larga envergadura no terreno politico, economico e social. Inclusive deve ser planejada exaustivamente, organizada metodicamente, mas planejada e organizada sem que se abra luta com o mar, cuja capacidade de atração é incansavel.

*

* *

Todas as ações politico-economicas se relacionam diréta ou indirétamente com o mar. As migrações não são mais que uma sorte de marés humanas. De umas vezes é do litoral que elas partem, de outras é ao litoral que elas voltam. Ou as migrações remontam as bacias que desaguam no mar, á procura dos divisores dagua ou, transpondo as linhas orograficas de menor resistencia dos divisores, descem com os vales, á procura do mar. Donde o vai-vem das migrações huma-

nas, como mísera limalha ao sabor dos caprichos do grande imã que é o mar.

O caso brasileiro é dos mais sugestivos exemplos dessa verdade. O descobrimento e a colonização se processaram exatamente no quadro desses princípios gerais. Não foi lutando contra o mar mas aliados ao mar que os descobridores tomaram pé em nossas terras e os colonizadores definiram tão largamente os nossos limites.

É' preciso, desde já, que se não confunda a concisão da formula com o simplismo de uma arrancada para o sertão.

Para Oeste! não é precisamente voltar as costas para o mar e muito menos abrir luta contra o mar — por mais paradoxal que pareça é estreitar a aliança com o mar, ampliando terras a dentro a vinculação litoranea.

A faixa litoranea que articula o nosso *hinterland* com o mar deverá ser encarada com toda serenidade, para a escolha acertada dos pontos de partida do movimento politico-economico-social para o Ocidente, tanto mais

quanto é o Atlantico que banha as nossas costas, oceano que encarna a mais viva atração maritima após a descoberta do Novo Mundo.

Três dos países andinos debruçam suas melhores esperanças sobre o Amazonas, impelidos pela pobreza de articulação de suas costas estreitas, com o Pacifico, cançados pela cabotagem entre o canal de Panamá e o Estreito de Magalhães, atraídos pelas bocas do rio-mar em contacto majestoso com o Atlantico. Dois dos países mediterraneos do nosso continente esperam ha longo tempo que o Atlantico lhe estenda os braços por intermedio de nossas comunicações terrestres. Por outro lado são inumeras as possibilidades extrativas nos confins de nosso territorio á espera da inteligencia e do braço do homem para que tenham validade e encontrem no mar os rumos dos centros consumidores.

*

* *

Para Oeste! tem toda a concisão das verdadeiras formulas politicas. Quer dizer antes de tudo compreensão e definição do *facies* geografico do Continente e do Brasil. Em seguida, comunicações, colonização, atividade industrial. Por sua vez, nesses desdobramentos se encontram outros aspectos, ligados á escolha dos meios de transporte, ás questões de saneamento e educação, á noção de ordem, de urgencia dos cometimentos.

Para Oeste! como formula politica de alto coturno, deve ser encarada como a resultante de um sistema de forças, como a direção geral de inumeras atuações que visem simultaneamente a solução dos mais graves problemas nacionais e a consecução do papel funcional que o espaço e a posição geografica do Brasil lhe outorgam no continente e para além mar.

B I B L I O G R A F I A

El mar como fuente de la grandesa de las naciones — Ratzel.

Géographie sociale — LA MER — Camille Vallaux.

La terre et l'Évolution Humaine — Lucien Febvre.

L'Amérique — La Blanche.

Amérique — Falex.

Influence of geographic environment — Semple.

El fator geografico en la politica sud-americana — Malagrida.

Geografia economica — W. Schmidt.

Geografia politica — A. Dix.

* * *