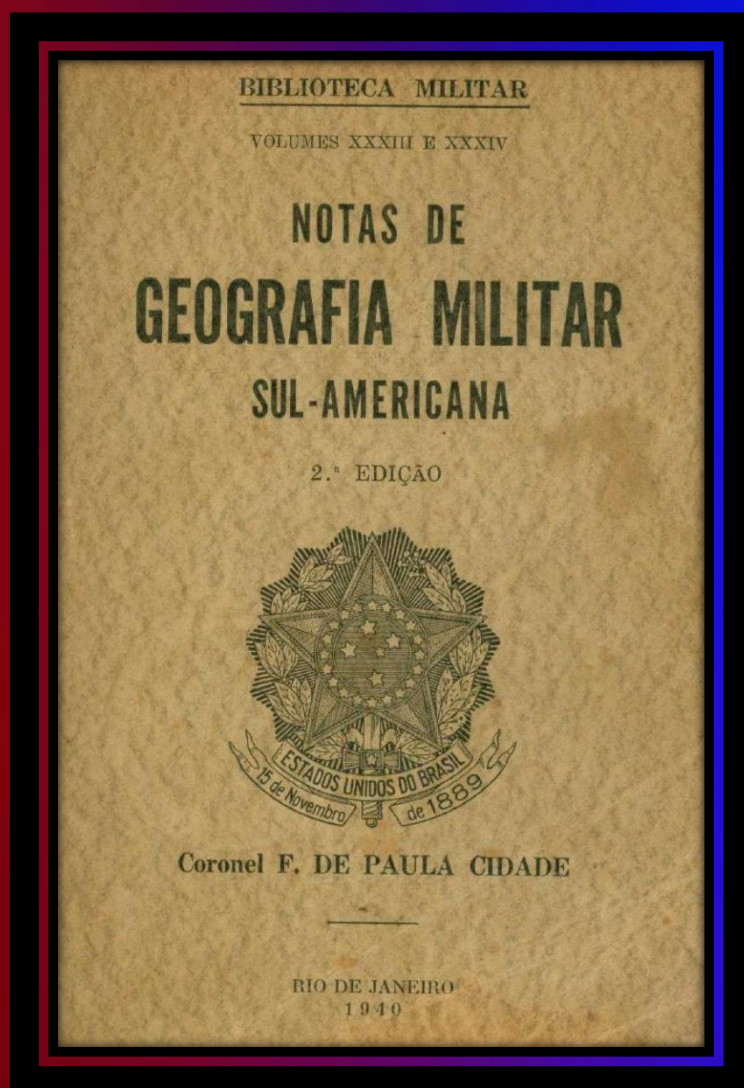


NOTAS DE GEOGRAFIA MILITAR SUL-AMERICANA



Veterano Cel Eng e EM Cláudio Moreira Bento (*) e Camila Karen C. S. Renê
(*)



LIVRO DIGITAL – 3ª EDIÇÃO, 2023
Parceria e Capa de Camila Karen C. S. Renê, com as cores do Exército de

SUMÁRIO

PREFÁCIO DA PRESENTE EDIÇÃO DIGITAL p.3
AO LEITOR DA 2ª EDIÇÃO p.6
ADVERTÊNCIA RELATIVA A 2ª EDIÇÃO p.8

1ª PARTE

GEOGRAFIA MILITAR p.9
O TERRENO p.9
TERRENOS PLANOS p.11
TERRENO MONTANHOSO p.11
A ÁGUA p.17
TERRENO E ÁGUA E SUAS RELAÇÕES MÚTUAS p.25
O CLIMA p.26
A VEGETAÇÃO p.31
ELEMENTOS ANTROPOGEOGRÁFICOS p.35
AGRICULTURA E INDÚSTRIA p.37
ADAPTAÇÕES À SUPERFÍCIE p.39

2ª PARTE

AMÉRICA DO SUL p.46
CONCLUSÕES MILITARES p.53
AS GUIANAS p.54
A GUIANA FRANCESA p.55
A GUIANA HOLANDESA p.58
A GUIANA INGLESA p.59
CONCLUSÕES MILITARES p.62
VENEZUELA p.62
CONCLUSÕES MILITARES p.71
COLÔMBIA p.73
CONCLUSÕES MILITARES p.81
EQUADOR p. 83
CONCLUSÕES MILITARES p.89
PERÚ p.91
CONCLUSÕES MILITARES p.100
BOLÍVIA p.102
CHILE p.109
CONCLUSÕES MILITARES p.117
PARAGUAI p.118
CONCLUSÕES MILITARES p.126
URUGUAI p.127
CONCLUSÕES MILITARES p.135
ARGENTINA p.135
CONCLUSÕES MILITARES p.155

3ª PARTE

BRASIL p.158
GEOGRAFIA HISTÓRICA p.158
RECURSOS ECONÔMICOS p.168
CONCLUSÕES MILITARES p.195

LIAMES ECONÔMICOS p.197
 CONDIÇÕES ATUAIS DOS TRANSPORTES p.202
 CONCLUSÕES MILITARES p.208
 LOCALIZAÇÕES MILITARES DO PAIS p.210
 FRONTEIRAS p.214
 FRONTEIRAS PLATINAS p.220
 FRONTEIRAS MARÍTIMAS p.229
 MINHA BIOGRAFIA DO GENERAL FRANCISCO DE PAULA CIDADE p.233
 CURRÍCULO DO CEL O ESCRITOR, CIENTISTA E MILITAR GENERAL RAUL
 CORREIA BANDEIRA DE MELO, AUTOR DO LIVRO GEOBÉLICA p.258
 CURRÍCULO CULTURAL SINTETICO DO AUTOR A PRESENTE EDIÇÃO p.260
 SÍNTESE BIOGRÁFICA DE CAMILA KAREN RENÊ AUTORA DA CAPA E DA
 DIGITALIZAÇÃO DO EXEMPLAR DE 1944 CEDIDO PELA BIBLIEX p.262

PREFÁCIO DA PRESENTE EDIÇÃO DIGITAL



Veterano Cel Eng e EM Claudio Moreira Bento

O Coronel José Pessoa que combateu na Cavalaria Francesa na 1ª Guerra Mundial e lá tirou o Curso de Blindados, trouxe esta ideia de França. E, ao comandar a Escola Militar de Realengo, nela introduziu o estudo de Geografia Militar.

E encarregou desta Missão o futuro General Francisco Paula Cidade, do qual me considero o seu biógrafo, em artigo na **Revista A Defesa Nacional** e hoje disponível em meu site www.ahimtb.org.br em Personalidades e no Google, sob o título **Paula Cidade, um soldado e escritor a serviço do Progresso do Exército (1883-1969)**. Foi o meu discurso de posse, no Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, ao nele inaugurar a cadeira General Francisco de Paula Cidade, o qual foi professor de História e Geografia Militar na Escola Militar do Realengo no comando do Coronel José Pessoa, que o qual o convidou para ajudá-lo a “carregar a sua cruz”. E também, foi instrutor de Geografia Militar na ECEME de onde saiu para comandar unidade de Infantaria em Corumbá, durante a Guerra do Chaco Paraguai x Bolívia. Paula Cidade serviu na Seção de Geografia e História Militar do EME, como adjunto e chefe. Produziu em 1934, na Escola do Realengo, com o apoio do Coronel José Pessoa a preciosa obra **Notas de Geografia Sul-Americana**. Obra de grande repercussão sul-americana. Traduzida pelo Exército do Chile e dali difundida, estudada e muito apreciada até hoje nas escolas de altos estudos do exércitos sul-americanos. onde o autor goza de justa e merecida nomeada, segundo o Cel Francisco Ruas Santos. Somos também um dos biógrafos do Marechal Jose Pessoa, o introdutor do ensino de Geografia Militar no Brasil e no livro **Marechal Jose Pessoa os seus méritos na**

Fundação de Brasília e os valores de sua modelar carreira no Exército. Obra disponível no meu site www.ahimtb.org.br e no Google. Ao coronel Paula Cidade deixar a ECEME foi interrompido o estudo de Geografia Militar. Quando a 2ª edição foi publicada o General Paula Cidade exercia a função de juiz na FEB.

Quando fui instrutor de História Militar na AMAN 1978-1980 a cadeira de Geografia Militar ministrava Geografia Geral do Brasil e não Geografia Militar. Penso, salvo melhor juízo, que a Geografia Geral do Brasil e a Geografia Militar são importantes na formação do oficial do Exército. O problema é a oportunidade de distribuí-las ao longo da formação do oficial, ou de se criar um curso de Geografia Militar para oficiais com o Curso da ECEME com inclinação para estudos de Geografia em geral. O Coronel Jose Pessoa a introduziu na Escola Militar do Realengo e ao mesmo tempo foi ministrada na ECEME tendo como Professor o Cel Francisco de Paula Cidade.

A partir do final da Guerra da Tríplice Aliança ou Guerra do Paraguai a Geografia Militar passou a tratar do papel ou influência dos elementos geográficos nas operações militares. Geografia Militar que exige conhecimentos de Geografia Geral e conhecimentos militares bem expressivos, para que se possa estimar as reações dos elementos geográficos nas operações militares ofensivas e defensivas. Foi isto que o Coronel Jose Pessoa captou ao participar na 1ª Guerra Mundial, como combatente brasileiro e curso de blindados no Exército da França. E como decorrência haver introduzido, quando coronel comandante da Escola Militar do Realengo, o ensino de Geografia Militar e publicando com recursos da Escola Militar do Realengo, em 1934 a 1ª edição de **Notas de Geografia Militar Sul-Americana** e reeditada pela hoje BIBLIEX em 1944, quando seu autor, agora general integrava a FEB como Juiz Militar. Edição esgotada que os autores da presente edição a digitalizaram com apoio no único exemplar existente na BIBLIEX e por ela cedida aos autores na forma de fotos que foram transformadas em textos pela co autora desta obra.

Veterano Cel Eng e EM Claudio Moreira Bento

VOLUMES XXXIII E XXXIV
NOTAS DE GEOGRAFIA MILITAR
SUL-AMERICANA
2.ª EDIÇÃO



Coronel F. DE PAULA CIDADE

COMISSÃO DIRETORA

Efetivos:

General V. Benício da Silva (Presidente)
Coronel Francisco de Paula Cidade
Coronel Emílio Fernandes de Sousa Doca
Ten. Cel. Rafael Danton Garrastazú Teixeira
Cap. Tasso Morais Rego Serra (Secretário)
I.º Ten. Luiz Flamarion Barreto Lima
1.º Ten. I. E. Felisberto Nunes Vilhena Filho (Tesoureiro)
Luiz Edmundo
Carlos Maul

Suplementares:

Ten. Coronel José de Lima Figueiredo
Capitão Severino Sombra de Albuquerque
Osvaldo Orico.

Nota: Esta equipe foi a criadora da BIBLIEx Editora e que a dirigiu em seu início e constituída de historiadores.

----- Sede -----

Edifício do Ministério da Guerra
1.º pavimento

PRAÇA DA REPÚBLICA
RIO DE JANEIRO

VOLUMES XXXIII E XXXIV

NOTAS DE GEOGRAFIA MILITAR
SUL-AMERICANA

Coronel F. DE PAULA CIDADE
2.ª EDIÇÃO



DUAS PALAVRAS



A Biblioteca Militar reedita a obra do Coronel Francisco de Paula Cidade, intitulada “**Notas de Geografia Militar Sul-americana**”.

A primeira edição veio a lume em 1934, quando o autor professava a matéria na Escola de Estado Maior e na Escola Militar.

Como naquela época, continua sendo a única obra sobre o assunto publicada em língua portuguesa. Só esta consideração bastaria para justificar a publicação de uma segunda edição, depois de esgotada a primeira.

Mas não foi apenas isto que influiu na deliberação da Comissão Diretora, da Biblioteca Militar, em sessão de 17 de Abril do corrente ano. Foi, antes de tudo, a conveniência de atender a solicitação de vários oficiais que vinham em procura da obra esgotada, assim com a necessidade de preencher uma lacuna sensível na coleção, que já anda em meia centena de publicações distribuídas aos subscritores da Biblioteca Militar.

Esta segunda edição não é, pois, o fruto de uma manifestação de simpatia de seus companheiros, como diz o autor; é uma necessidade imposta pela natureza e pelo valor da obra.

Nesta época em que no Brasil raras obras (exceção feita das de caráter suspeito) alcançam uma segunda edição, melhor elogio não pode esperar o autor do que ver seu trabalho solicitado pelos estudiosos.

Assim, longe de ser uma gentileza ao autor, esta nova edição das “**Notas de Geografia Militar Sul-americana**” é uma vitória alcançada pelo seu esforço inteligente e honesto.

Rio, Setembro de 1940.
Gen. V. Benício da Silva.

AO LEITOR

(Da primeira edição)

Para fazer compreender suas narrativas, ou para explicar êste ou aquele sucesso militar, os historiadores antigos já recorriam à descrição do teatro de operações. Admitida a suficiência dos elementos geográficos para explicar a maneira por que se desenvolvem as operações de guerra, é natural que se procure, pelo estudo prévio das grandes linhas do terreno, determinar o possível aspecto da luta, em função das condições geográficas das diversas regiões.

Durante a fase de estudos que se seguiu às guerras de Napoleão, começou a **Geografia Militar** a emancipar-se da História, vagando, porém, no domínio das incertezas, por falta de um critério científico. Achando-se a essa época a geografia geral reduzida a unia simples enumeração de nomes e de cifras, ao passo que a cultura militar, mesmo nos países mais adiantados, não passava de

um amontoado de esquemas muitas vezes absurdos, a **Geografia Militar** ficava reduzida a uma coleta de dados topográficos, clinuitológicos, econômicos, etc.

Com a evolução da **Geografia geral**, entrecortada como foi de acidentes de caráter científico, desenvolveu-se nas mesmas condições a **Geografia Militar**. Com o surto da chamada teoria hidrográfica, os trabalhos realizados nas escolas militares francesas versaram antes de tudo sôbre as formas dos terrenos, tomando assim um rumo definitivo, capaz de subsistir mesmo quando a teoria que os originou mergulhasse no ocaso.

Depois de 1870, como consequência das diretrizes científicas adotadas pela **Geografia geral**, inicia-se um novo ciclo para a **Geografia Militar**, com o aparecimento de trabalhos notáveis em quase todos os exércitos europeus, embora “**não isentos dos defeitos inerentes aos primeiros produtos de uma transformação**”. Verifica-se a difusão dos métodos geológicos nos estudos militares do terreno, do mesmo modo por que se vão difundindo no campo da **Geografia geral**.

Desde então, a **Geografia militar** vai ocupar-se do papel desempenhado pelos elementos geográficos nas operações de guerra, papel essencialmente variável com as condições da luta, com a sua intensidade, com a direção geral das operações, etc.

Já se vê que o estudo da **Geografia militar** compreende duas partes, - a primeira de caráter objetivo, exigindo conhecimentos de **Geografia geral** assás desenvolvidos, tomados naturalmente aos melhores autores que se tenham ocupado das regiões consideradas e a segunda, de caráter subjetivo, exigindo conhecimentos militares à altura da tarefa, para que se possa medir o alcance das reações que os elementos geográficos hão de exercer sobre as tiradas mediante a utilização de **hipóteses de guerra**, recaindo, por consequência, nos chamados casos concretos.

Quando os estudos se referem a regiões que tenham sido teatros de operações em guerras do passado, o elemento histórico fornece a **contra-prova das conclusões tiradas**.

É esta a primeira obra deste gênero que se publica no Brasil e provavelmente, em língua portuguesa. Pelas suas linhas gerais e pela sua extensão, representa ainda o primeiro estudo desta especialidade, publicado na América do Sul.

Os elementos utilizados por quem não poderia percorrer tão vasta superfície territorial são os que constam da longa bibliografia que acompanha esta obra (*), sendo porém possível que, num trabalho realizado em vários anos, algumas das obras consultadas tenha sido omitida. Estes primeiros passos representam cadetes. **Embora ensinada nos últimos anos do curso da Escola Militar, o professor encontra-se não poucas vezes em dificuldades, pela necessidade de apelar para conhecimentos militares que vão além dos programas de uma escola de formação de oficiais para os primeiros postos.**

(*) Suprimida na presente edição.

Fundida esta obra nos mesmos moldes de suas congêneres francesas, italianas, alemãs, etc., o curso que se segue, abordando a todas as questões militares segundo **os seus aspectos geográficos**, não permite o exame de minúcias como regra geral. Dentro desse ponto de vista universal, não há lugar para uma **Geografia militar** com aplicação exclusiva ao grupo de combate, ou mesmo às pequenas unidades.

O que se segue representa, pois, **as linhas mestras dos grandes problemas geográficos-militares sul-americanos**, que sob uma aparência mais ou menos primitiva são, não obstante, bem complexos. Suscetíveis de insignificantes alterações no decorrer de uma ou duas décadas, **as conclusões dêste momento devem ser revistas daqui a alguns anos.**

As idéias que ficam esboçadas podem ser aceitas ou rejeitadas, ao todo ou em parte, mas de qualquer modo representam uma estrada nova que as gerações do futuro hão de percorrer, criando para nossos problemas militares soluções mais adequadas do que as atuais, **baseadas nas condições geográficas da América do Sul.** Só depois disso surgirá entre nós a obra que há de ser considerada um modelo no gênero e não uma simples iniciação, como muitas que hão de aparecer e como este modesto trabalho, **em que o autor é o primeiro a reconhecer muitas falhas e grandes defeitos, estes principalmente no que diz respeito à forma, mal cuidada pela exiguidade de tempo para polila.** Finalmente, é preciso que fique bem claro que as conclusões político-militares ou geográfico-militares que se seguem nada têm de oficiais; pertencem exclusivamente ao autor, **tendo apenas sido submetidas ao diretor de estudos da Escola Militar,** tenente-coronel Langlet, da Missão Militar Francesa, que pela sua condição de oficial estrangeiro certamente limitou sua tarefa ao lado técnico das questões.

Rio, 1934.

ADVERTÊNCIA RELATIVA À 2ª EDIÇÃO



Muito agradeço aos meus companheiros da **Biblioteca Militar** a resolução que adotaram, de reeditar este livro, depois de revisto por mim. Tenho absoluta certeza de que se trata antes de uma demonstração de simpatia, do que da consagração de um suposto mérito.

Nestes seis anos decorridos, da aparição desta obra até hoje, a ação do homem sul-americano alterou boa parte da paisagem geográfica, mas as conclusões gerais, escritas pela mão de Deus na superfície da terra, continuam as mesmas de 1934.

Mais alguns quilômetros de estradas de ferro, certos surtos econômicos de efeitos ainda recentes, ou mesmo sem imediatas consequências políticas, alguns trechos fronteiriços modificados no coração do continente, porém ao longo de desertos, não podiam suscitar, num quadro de conjunto, novos problemas político-militares para a América do Sul.

Como da primeira vez, nenhuma revelação extraordinária: coisas que se encontram nos compêndios de geografia, nos relatórios ostensivos, nos livros de viagens, nas revistas técnicas, conclusões que saltam aos olhos de qualquer oficial de estado-maior, em presença de uma carta geográfica mais ou menos completa... Segredos de polichinelo, como costumava dizer o general Gamelin a seus alunos, em nossa Escola de Estado Maior.

Rio, Junho de 1940.
Gel. F. DE PAULA CIDADE

Nota do autor da presente edição digital: Obra aprovada em junho de 1940 e só republicada quatro anos depois, em 1944. E decorridos cerca de 81 anos da publicação de 1944, seguramente ocorreram transformações na Geografia Militar Sul Americana a serem reavaliadas por futuros estudiosos deste importante assunto, no planejamento e na condução de operações militares.

GENERALIDADES

GEOGRAFIA MILITAR

O TERRENO

1. “Um elemento geográfico, considerado em suas relações com as operações de guerra, pode ter um valor absoluto e outro relativo. O primeiro resulta de qualidades intrínsecas do elemento geográfico considerado em si mesmo e o segundo, da sua situação no campo de batalha, das suas relações com outras partes do terreno, etc.”

Valor absoluto. — É um terreno montanhoso? Uma planície? Um bosque? Um terreno pantanoso? Em cada caso, quais são as suas qualidades intrínsecas?

Desta diferenciação de caráter íntimo decorre o valor absoluto de um terreno, que pode ser definido como sendo o que resulta de sua aparência e de sua estrutura.

I — As formas do terreno acham-se na dependência de sua gênese e dos agentes externos ou internos que operaram as modificações posteriores, geralmente responsáveis pela aparência atual.

Quando as formas do terreno resultam de sua gênese e de deslocamentos provocados por forças interiores, diz-se que são de origem tectônica; quando provém da ação de agentes externos, tais como a água, o vento, etc., diz-se de origem plástica.

II — Dentre vários critérios de classificação das formas do terreno, sobressai pela sua simplicidade o que se baseia nas suas acentuadas diferenças de nível, observadas entre pontos relativamente próximos uns dos outros.

De acordo com este critério, as formas fundamentais são duas: as planícies e as montanhas. As formas intermediárias devem ser referidas ora a um, ora a outro desses dois tipos, conforme os seus caracteres especiais.

III — O terreno plano é o que apresenta pequenas diferenças de nível entre seus diversos pontos. É claro que tais terrenos podem achar-se ao nível do mar, acima ou abaixo de tal superfície de referência.

Quando um terreno relativamente plano se acha muito acima do nível do mar, chama-se planalto: quando, porém, se acha em nível inferior, chama-se depressão, que pode ser absoluta ou relativa.

A parte deprimida da América do Sul, que se encontra entre os Andes e os massiços de Leste, é uma depressão relativa, por se achar acima do nível do mar, enquanto que o vale do Jordão, na Ásia, é uma depressão absoluta, por se achar a 394 metros abaixo do nível do Mediterrâneo.

IV — Um planalto nem sempre termina rigorosamente por uma planície; a sua parte superior apresenta muitas vezes acentuadas diferenças de nível, notando-se entretanto uma certa concordância entre os vários patamares. Por sua vez, a designação de planície não é reservada exclusivamente aos terrenos planos que se acham ao nível do mar, pois é uso dar-se tal nome a quaisquer regiões em que as diferenças de nível sejam pouco acentuadas.

V — Não é possível confundir um terreno montanhoso com uma montanha propriamente dita. As montanhas são massas consideráveis de rochas, erguidas a uma grande altura em relação às dimensões de sua base; o terreno montanhoso é o que apresenta fortes diferenças de nível entre pontos relativamente próximos, sem que no entanto se verifiquem altitudes extraordinárias. Estas duas formas do terreno apresentam as mesmas características, embora menos acentuadas nos terrenos montanhosos do que nas montanhas.

Valor relativo. — Seja qual fôr o valor absoluto de um acidente geográfico, só a consideração de um caso concreto pode revelar a sua maior ou menor importância. Pelos seus caracteres próprios, a influência de um elemento geográfico sobre determinadas operações de guerra pode vir a ser encarada vagamente, mas desde que se considerem as suas relações com outros elementos da mesma espécie, decorrentes da sua localização no teatro da luta, que se leve em conta a direção em que se desenvolvem as operações, os efetivos em presença, os recursos materiais, etc., a sua influência pode tornar-se decisiva em certos e determinados casos.

Já se vê que os estudos referentes a esta parte exigem uma hipótese de guerra, mediante a qual se possa verificar como um elemento geográfico há de influir nas decisões do comando e na realização dos atos fundamentais da fase operativa.

Assim, o valor relativo de um acidente geográfico pode ser definido como sendo o que decorre do papel que ele possa desempenhar em determinadas fases da luta.

2. O exame do valor relativo de um terreno versa invariavelmente sobre um conjunto de acidentes topográficos, no intuito de determinar *à priori* as mútuas relações operativas que aí hão de existir. A um ponto dominante correspondem nos terrenos circundantes outros pontos dominados; reciprocamente, aos pontos dominados correspondem ponto ou pontos dominantes. Aí também, às ações correspondem reações, umas e outras variáveis segundo os meios utilizados no decorrer da luta.

3. Na avaliação dos elementos geográficos-militares, começa-se pela apreciação do valor absoluto dos acidentes do terreno e conclui-se com o exame do seu valor relativo. São operações que embora na prática se iniciam simultaneamente, se diferenciam no decorrer do estudo.

No terreno operativo, as considerações sobre o valor absoluto fazem-se sentir de certo modo nos domínios estratégicos, mas vão descendo de importância à medida que se aproximam do cenário tático, onde as questões que se prendem ao valor relativo dos acidentes do terreno.

TERRENOS PLANOS

4. Propriedades fundamentais das planícies. — As planícies, olhadas nas suas qualidades intrínsecas, qualidades que dizem respeito ao seu valor absoluto, constituem o teatro por excelência da guerra de movimento (*). Isso não quer dizer que as regiões planas excluam a guerra de posição ou de trincheira, mas que esta modalidade operativa provem antes de uma deliberação dos comandos, do que de uma imposição do terreno. O que há de verdade é que nas planícies os partidos em luta não têm facilidades de apóio para os seus flancos exteriores, ao passo que os caminhos laterais, que conduzem às alas ou à retaguarda de qualquer dêles, acham-se sempre mais ou menos abertos.

5. No entanto, ao encarar as facilidades maiores ou menores de movimento, é preciso compreender que os cursos d'água, os lagos, os pantanais, etc., podem suprimir as facilidades naturais de deslocamentos ou deixá-las na dependência imediata da existência e conservação das obras d'arte.

6. Emprego das armas. — Nos terrenos planos, as estradas procuram as chapadas ou as lombadas, evitando, pelas razões já conhecidas (ver n.º 5), as partes deprimidas. Em terrenos desta espécie, mais ou menos secos, qualquer arma pode deslocar-se em todas ou em quasi todas as direções; não se tratando de um tráfego muito intenso, a própria artilharia pesada poderá abandonar a estrada, mediante a observação de certas cautelas.

A aviação encontra facilmente campos de pouso e a observação em regra não representa grandes dificuldades.

7. Diferenciação das planícies entre sí. — Os terrenos planos, examinados em suas minúcias, podem apresentar condições que os diferenciem entre si; assim, as planícies do Orenoco, do Amazonas e dos Pampas terão, sob o ponto de vista militar, propriedades privativas que hão de ressaltar principalmente nos domínios táticos.

(*) “Duns les plaines comme la Hongrie, il faut manoeuvrer d'une autre manière que dans les gorges de la Carinthie et de la Styrie. Dans les gorges de la Styrie et de la Carinthie, si l'on gagne l'ennemie de vitesse sur au point d'intersection, on coupe une colonne ennemie: mais dans la Hongrie, au contraire, aussitôt qu'il sera gagné de vitesse sur un point, se portera sur un autre.

Dans un pays à communications faciles comme la Hongrie, l'ennemi est libre de ses mouvements tant que nous ne l'avons pas saisi”. (Napoleão ao príncipe Eugênio, em 6 de Junho de 1809).

TERRENOS MONTANHOSOS

8. Caracteres próprios das regiões montanhosas. — Os terrenos montanhosos apresentam uma imensa gradação, originada pela sua gênese, pela sua idade, etc. No entanto, sob o ponto de vista geográfico-militar, o que tem maior importância são as restrições que as diferenças de nível opõem ao

movimento. Decorre daí que no seu valor absoluto podem ser considerados como regiões impróprias para operações rápidas e decisivas (*). Nas regiões de montanhas, mais do que em quaisquer outras, os itinerários não podem ser mudados facilmente, o que auxilia a defesa e dificulta o ataque.

O defensor, empregando elementos conhecedores da região, convenientemente postados, pode embaraçar a cada passo a marcha do atacante, arpoar-lhe os flancos, etc.

9. Condições especiais, relativas às regiões montanhosas. — As condições locais que distinguem as planícies das regiões montanhosas, no que possam influir sobre as operações de guerra, são as asperezas do terreno, os climas extremados desde que as altitudes sejam grandes e a ausência de elementos necessários à vida dos exércitos, caracterizados em parte pelas redes de estradas, núcleos habitados, etc. É que nos terrenos desta espécie se observa uma tendência contrária ao que se observa na planície: todas as estradas fogem das alturas, em regra erçadas de obstáculos, para percorrer os vales, as mais das vezes à meia encosta.

10. Emprego das armas. — Nos terrenos montanhosos e com mais forte razão nas montanhas, a infantaria pode, deixando suas viaturas e levando consigo apenas suas armas e munições, afastar-se das estradas, ao passo que a cavalaria só poderá agir do mesmo modo operando a pé; a artilharia* encontra-se frequentemente em dificuldades, não só para retirar da estrada os seus canhões, éomo para bater numerosos pontos do terreno, óbices que, para serem removidos em parte, exigem um material especializado. A aviação, além das dificuldades resultantes da falta de campos de pouso, há de contar com os entraves que se opõem à observação dos fundos dos vales e, em certos casos, com os extremos do clima de altura. Os carros de combate não encontrarão facilidades fora dos vales e chapadas.

(*) “Dana les montugues, on trouve partout un grand nombre de positions extrêmement fortes par elles-mêmes, qu’il faut se garder d’attaquer. Dana la guerre de montagne ecluí qui attaque a du désavantage; même diuis la guerre offensive, l’art consiste à n’avoir que des combata defensivos, et à obliger l’ennemi à attaquer.” Napoleão.

11. Importância do papel passivo das montanhas. — Canalizando os movimentos pelos vales e gargantas, por onde obrigatoriamente passam todas as estradas, constituindo um terreno cheio de dificuldades para as linhas de comunicação, entrvando pelas condições locais o desenvolvimento das operações — as montanhas representam um papel passivo muito importante, maximé quando pertencem ao tipo alpino.

12. Valor relativo das regiões montanhosas. — O valor relativo das montanhas ou das regiões montanhosas ressalta, mui naturalmente, quando se formulam hipóteses de guerra, levando em conta a sua localização no teatro da luta, a orientação das linhas principais do seu relevo e direção em que se desenvolvem as operações.

13. Localização dos relevos montanhosos e sua direção geral. — Quanto à sua localização, as massas montanhosas podem achar-se no centro ou numa extremidade do campo da luta; quanto à orientação das principais linhas do relevo, o desenvolvimento longitudinal da massa pode ser paralelo ou transversal ao sentido em que se desenvolvem as operações.

Conforme o caso, as funções dêses elementos geográficos variam

enormemente.

14. Montanha-apoio de ala. — Quando a massa montanhosa se acha numa extremidade da região, funciona como apoio de ala para ambos os partidos, mas o que tem o seu eixo de marcha mais aproximado do conjunto montanhoso encontra-se em melhores condições operativas: ocupando as regiões mais elevadas e em que os cursos d'água não têm importância, poderá rebater-se vantajosamente sobre o flanco e retaguarda do partido contrário, fazendo assim tombar as linhas estratégicas (*) da planície.

(*) Estratégia. Do grego *estrategos*, general, ou ainda, das palavras gregas: *stratos*, exército ou *egeomai*, conduzir. Segundo Jomini, a estratégia é a arte de dirigir os exércitos sobre os teatros de operações. A acepção que lhe veio da sua etimologia continua inalterada. Não é estudo para oficiais subalternos; baseia-se em poucos princípios, que realmente só podem ser apreciados através da história.

15. Montanha-elemento disjuntivo. — Achando-se a massa montanhosa mais ou menos no centro da região em que se desenvolve a luta, há de servir como elemento disjuntivo e dar lugar à formação de dois teatros de operações (*); também pode, em certos casos, constituir uma linha de defesa estratégica (**), excelente sempre que disponha de boas redes de estradas, ligando transversalmente os pontos mais importantes da frente, sempre que apresente facilidades para desembocar ofensivamente na planície e disponha de suficientes ligações ferroviárias com o interior do país.

(*) É necessário distinguir entre teatro de operações e teatro de guerra. Este é o conjunto de regiões em que podem ser realizadas operações de determinada guerra; aquele é constituído pela, parte do teatro de guerra em que efetivamente têm lugar essas operações.

Na guerra de 1825-1828, entre o Brasil, o Uruguai e as Províncias Unidas do Rio da Prata, o teatro de guerra abrangia toda a América do Sul, excetuados o Paraguai e os países andinos; o teatro de operações ficou, porém, limitado ao território da atual República Oriental do Uruguai e a uma parte do Rio Grande do Sul.

Durante a campanha de 1805, Napoleão aproveitou-se da existência de dois teatros de operações, nitidamente separados, um na Itália e outro na Alemanha, tomando energicamente a ofensiva neste último, obtendo vitórias retumbantes, que põem fim à guerra sem que o exército austríaco da Itália possa pesar na balança.

(**) Linha de defesa estratégica é uma linha de obstáculos naturais geralmente reforçada com auxílio da arte, ou uma série de pontos fortificados, cobrindo parte de certos territórios, o escalonamento de um exército, etc.

16. Picos e lombadas; côlos e vales. — Para apreciar o Valor relativo das regiões montanhosas, convém encarar os dois elementos característicos de seu complexo: as partes altas e as deprimidas, ou sejam de um lado picos e lombadas e de outro, côlos e vales.

As partes altas encerram o prestígio do comandamento, que põe o adversário em situação precária, pelas deficiências dos observatórios e dificuldades da escalada; no caso, as partes deprimidas são geralmente as únicas que permitem o movimento, condicionando, porém, este à posse ou neutralização das alturas circundantes.

As partes elevadas têm importância tática, pelo menos dentro de certos limites, ao passo que as partes baixas primam pela importância estratégica e logística (*).

17. Vales das montanhas e das planícies. — Em se tratando de vales, tégia é a arte de dirigir os exércitos sobre os teatros de operações. A acepção que lhe

veiu da sua etimologia e continua inalterada. Não é estudo para oficiais subalternos; baseia-se em poucos princípios, que realmente só podem ser apreciados através da história.

O aspecto dos vales depende de sua gênese.

(*) Logística. Palavra de origem grega que significa “arte de calcular”. Introduzida na linguagem militar pelo escritor militar inglês general Lloyd, há mais de um século, tomou aceção relativa a um conjunto de regras para mover tropas, fazê-las repousar, etc. convém acentuar que nem todos eles se assemelham e que, além disso, não chegam a representar um acidente exclusivo das regiões montanhosas. Se é verdade que a sua máxima importância militar se afirma quando constituem desfiladeiros, não é menos certo que os vales das planícies podem desempenhar em certas circunstâncias as mais importantes funções.

18. Vales de planície e rede de estradas. — Os vales de planícies não constituem pontos de convergência obrigatória das redes de estradas; ao contrário, são as encostas, quasi sempre amplas e, principalmente, as lombadas dos divisores d'água que atraem as vias-férreas e as estradas de rodagem, graças às facilidades de conservação econômica resultante do fato de se tornarem mínimas as exigências do obras darte.

19. Das dimensões dos vales. — Num vale, principalmente nas regiões montanhosas, há dois elementos muito importantes a serem considerados: a extensão e a largura. Os vales estreitos e os vales longos favorecem mais à defensiva do que à ofensiva.

Engajado no interior de um vale, um exército encontra-se em grave crise que é necessário reduzir ao menor tempo possível: quanto maior for o tempo da travessia, mais aguda será a crise. Do mesmo modo, se o vale é estreito, as possibilidades de manobra são mínimas para ambos os contendores, mas o atacante, chegando por último, tem sempre maiores dificuldades do que seu adversário.

É claro que os vales amplos e os de pequena extensão, ainda nas regiões montanhosas, apresentam qualidades militares já bem diversas das precedentes; quando duas qualidades se somam, por atuarem no mesmo sentido, as condições militares correspondentes podem atingir ao máximo.

20. Vales de planícies: condições especiais. — Os grandes vales das planícies, como o do Jacuí, o do Amazonas, etc., são em regra amplos e têm o fundo percorrido por um curso d'água. Aí, a questão do relevo pode passar a segundo plano, cedendo em importância à linha d'água.

21. Vales longitudinais e vales transversais. — Encarando a questão da direção geral da linha do relevo, os vales podem ser longitudinais ou transversais; no primeiro caso, estendem-se no sentido da maior dimensão do conjunto montanhoso e no segundo, normalmente a essa maior dimensão.

22. Vales longitudinais, quer paralelos, quer normais à direção das operações. — Já se vê que o vale longitudinal sendo o mais longo de um massiço, só por isso, desde que o seu eixo seja paralelo à direção geral das operações, já é mais favorável à defensiva do que à ofensiva; quando, além disso, os seus flancos permitem que se manobre contra o atacante que percorre o fundo, o defensor goza de vantagens excepcionais. No entanto, se o vale estende-se normalmente à direção em que se desenvolvem as operações, só pode funcionar como linha de “roçada” (*).

(*) *Roçada*. Termo tomado ao jogo do xadrez. Em alemão, rocadelinie, em inglês, line of

connexion. Linha de comunicações paralela à frente, ligando várias linhas de operações entre si.

23. Relações de um vale longitudinal com outros vales. — Há relações muito interessantes entre um vale longitudinal e outros vales próximos, que lhe podem ser paralelos ou não. No caso de dois vales longitudinais paralelos entre si, é claro que o partido que se achar na defensiva fica obrigado a barrar todos os cólos por onde passam as vias de acesso que conduzem de um a outro vale, conservando-se mais ou menos na incerteza quanto ao ponto de irrupção do adversário; o partido que se acha na ofensiva vê-se obrigado a fazer demonstrações em vários pontos, para escolher um dos cólos em que deve se empenhar a fundo.

Não obstante as incertezas em que neste caso a defensiva se encontra, as modernas armas automáticas oferecem-lhe facilidades apreciáveis para deter a marcha do atacante, que será levado a concentrar no ponto de irrupção meios consideráveis em artilharia, etc,

As vantagens táticas não de ser pedidas às condições locais, sempre variáveis de um cólo para outro.

Deve ser encarado também o caso de um vale longitudinal que se acha em comunicação com vários vales transversais.

O partido que se achar reunido no vale longitudinal leva, sobre o que se achar repartido pelos diversos vales transversais, a vantagem de poder empenhar todos os seus meios reunidos contra qualquer das frações do adversário, forçosamente isoladas entre si.

24. Possibilidades dos vales transversais. — Os vales transversais são mais curtos do que os longitudinais, o que, como se sabe, os torna mais favoráveis para a ofensiva. Por outro lado, as condições dos transportes, cujas redes galgam de preferência os cólos dos vales transversais, facilitam a realização de empreendimentos ofensivos.

25. Outras relações de vários vales. — Os vales, postas de parte as condições decorrentes da direção geral das linhas do relevo, devem ser encarados quanto às suas relações mútuas. Sob tal ponto de vista, os vales podem ser considerados paralelos, convergentes e divergentes entre si. De qualquer modo, é sempre necessário levar em conta a direção geral em que se desenvolvem as operações, as quais podem acompanhar o eixo de um ou de mais vales, ou ainda, cortá-los transversalmente.

26. Operações desenvolvidas paralelamente ou transversalmente a um sistema de vales. — Quando as operações se desenvolvem paralelamente a um sistema de vales orientados na mesma direção, há em regra uma separação mais ou menos acentuada das forças, quer do ataque, quer da defesa. É, porém, o defensor, obrigado a se repartir por todos os vales, que vem a achar-se em piores condições, tendo de dosar antecipadamente os seus meios, ao passo que o atacante sempre encontra um jeito de concentrar suas forças principais em determinado vale.

Em tais circunstâncias, muitas vezes o que convém à defesa é o abandono mais ou menos completo do sistema de vales, para aguardar na planície que o seu adversário desemboque da região montanhosa, com o fim de batê-lo por partes, mediante o emprego, da manobra pela linha interior (*).

Se as operações se desenvolvem perpendicularmente a um sistema de vales paralelos entre si, as lombadas que separam os diversos vales constituem linhas

sucessivas de defesa, em regra com bons campos de tiro e bons observatórios; desde que se trate de vales longitudinais, os movimentos torneantes do atacante são geralmente longos e difíceis, o que impõe o emprego do ataque frontal.

(*) A manobra na linha interior tem lugar “em presença de vários adversários largamente separados e consiste em atuar com o máximo de forças contra um deles, enquanto se emprega um mínimo de forças para conter os demais. Isso exige que se ocupe uma posição central”. Gen. Spire, *Noções de Estratégia*. — Rio, 1930.

27. Condições das operações que se desenvolvem em vales convergentes. — Os vales convergentes reduzem pouco a pouco as distâncias existentes entre as colunas que os percorrem e facilitam a reunião delas após a saída dos desfiladeiros; às vezes permitem ao exército desembocar com um dispositivo envolvente.

É preciso notar, porém, que a defesa, postada com antecedência no centro dos pontos de irrupção, pode muitas vezes tirar partido da manobra pela linha interior.

28. Condições das operações que se desenvolvem em vales divergentes. — Os vales divergentes aumentam gradativamente as distâncias entre as colunas que os percorrem, mas a defesa, desde que seja desproporcionado o afastamento entre os diversos pontos de irrupção, nem sempre poderá manobrar de modo a cair sucessivamente sobre as colunas que desembocam.

Quando as regiões das cabeceiras de vales divergentes não são impraticáveis, permitem ao exército que as ocupa, desde que passe à ofensiva, deixar por muito tempo o inimigo incerto sobre a direção em que vai operar; na defensiva, constituem um centro de irradiação do qual se pode cair, com todas as forças reunidas, sobre um adversário subdividido.

29. Condições interiores de um vale de região montanhosa. — Numa região montanhosa, um vale, mesmo espaçoso, representa sempre um desfiladeiro para colunas importantes, que se apresentam com as frentes limitadas pelos massiços laterais.

No interior dos vales há estrangulamentos que podem assumir capital importância. Um mamelão surgido do fundo de um vale amplo tem sempre muito valor para a defesa. Um vale de flancos escarpados é em regra próprio para uma defesa tenaz pelo fogo, ao passo que, se tem os flancos pouco inclinados, oferece não raras facilidades de manobra, que podem ser aproveitadas pelo atacante.

30. Possibilidades de um partido que espera na planície, contra um inimigo que desemboca da montanha. — O partido que se acha na planície tem possibilidades operativas que variam conforme o caso. A manobra na linha interior acha-se quasi sempre indicada quando o partido que atravessa a região montanhosa desemboca por vários pontos.

Exigindo, porém, a manobra pela linha interior a certeza de que a fração visada será batida antes que as demais possam intervir, já se vê que as maiores possibilidades do partido da planície correspondem ao caso em que o adversário não tenha se apossado com a devida antecedência dos pontos de irrupção.

No caso do partido que deve desembocar na planície achar-se de posse das saídas e ainda poder coordenar os movimentos das suas diversas colunas, o adversário que venha a lançar-se contra qualquer delas corre o perigo de chocar-

se com a maior parte das fôrças opostas e de ser automaticamente envolvido.

A ÁGUA

31. A água nas operações de guerra. — Como se sabe, a água pode ser subterrânea, superficial ou atmosférica. Em qualquer caso, exerce assinalada influência nas operações de guerra.

I — Enquanto a terra permaneceu em estado incandescente, toda a água, que hoje ocupa 70% da sua superfície, achava-se suspensa na atmosfera, sob a forma de vapor, produzindo uma pressão enorme.

Com o resfriamento gradativo, essa água condensou-se e veio a cair sobre a superfície da terra, produzindo-se dêste modo a primeira chuva que ao tocar o solo, ainda superaquecido, deve ter voltado à atmosfera, novamente transformada em vapor; continuando a temperatura do globo a baixar, houve um momento em que a água pode permanecer em estado líquido e escorrer para as regiões deprimidas, formando rios, lagos e mares.

II — Embora com menor intensidade, continuaram as trocas entre a superfície e a atmosfera, passando a predominar a ação do sol como fonte de energia e a causa principal do fenômeno. Ainda hoje, avalia-se em mais de 481.000 quilômetros cúbicos a quantidade da água evaporada anualmente (*).

Estas águas voltam a cair em parte sôbre a superfície da terra e em parte sôbre os mares, lagos e rios.

(*) *L'Évolution de la Terre et de l'Homme*, por M. Fallois & A. Gilbert.

III — Uma parte das águas caídas sôbre a superfície da terra, não tendo tempo de evaporar-se, infiltra-se ou róla pelo solo, obedecendo ao princípio dos vasos comunicantes. Inicialmente, despenha-se em turbilhões, sem direção precisa, aos saltos desordenados sobre as asperezas que encontra; pouco a pouco, os detritos carregados vão contribuindo para acelerar o desgaste de certas partes e um leito de rio vai se desenhando.

Assim devem ter nascido os cursos d'água, grandes ou pequenos.

IV — A vida dos rios caracteriza-se a começo pela presença de águas torrenciais, pois na juventude são quasi todos êles de leitos irregulares, pontilhados de saltos, em parte muito inclinados e pouco precisos. Trabalhando continuamente os seus vales, após milhares de séculos, chegam a aplainar os seus leitos e terrenos adjacentes.

V — A vida de um rio é entrecortada de paroxismos violentos, produzidos pelas enchentes. Durante as estiagens, o trabalho geológico dos rios é menos imponente, mas nas cheias assume proporções grandiosas, podendo realizar obras de grande vulto.

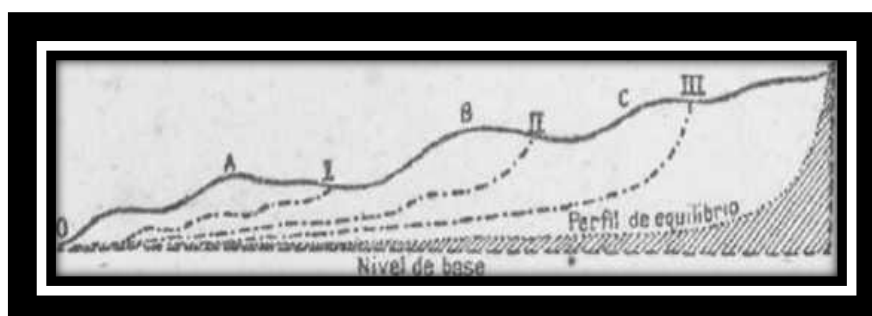
O volumoso arrôio Taim, que se achava ligado à história do sul do Brasil, desapareceu em 14 de Novembro de 1878, após uma chuva torrencial que em poucas horas elevou de 4 metros o nível das águas das lagôas vizinhas. O leito do arrôio, cessada a chuva, estava aterrado com areia, vasa, troncos de árvores, etc.

VI — Um rio, antes de atingir o último ciclo de sua vida, remodela e constantemente

o seu leito, quer revolvendo o seu vale, quer avançando as suas cabeceiras. O fim deste trabalho incessante é, antes de tudo, alcançar o chamado perfil de equilíbrio, representado por uma (sirva contínua, com a concavidade voltada para cima e que eresee progressivamente de jusante para montante.

O perfil de equilíbrio acha-se tanto mais aproximado de seu tipo ideal, quanto mais próxima da horizontal se acha a parte inferior da sua curva, ao passo que a parte superior vai tendendo para a vertical.

- VII— Há um ponto de máxima importância na fixação do perfil de equilíbrio de um rio: é o nível-base, que pode ser definido como o nível do ponto em que o rio deságua no mar, num lago ou em qualquer outro rio.



Fíg. 1

A vida do rio começa em OT (fig. I). Avançando as cabeceiras e escavando o seu leito percorre OII, OIII, OD, etc., etc., passando pelas posições intermediárias, até atingir seu perfil de equilíbrio.

- VIII — O leito do rio começa a ser modelado a partir do nível-base e essa obra marcha daí para cima; as depressões são aterradas e as saliências demolidas, num trabalho que deve se estender por centenas de séculos.

Se um movimento tectônico faz variar a posição do nível-base, erguendo-o ou abaixando-o, o trabalho do rio, que muitas vezes já tocava ao termo desta fase, recomeça energeticamente.

- IX — Uma vez reduzida ao mínimo a diferença de nível entre a boca do rio e as partes mais afastadas de seu curso médio, as águas passam a correr mansamente, acomodadas num leito menor, porém mais profundo; não sendo mais suficientes para ocupar o fundo do antigo vale, vão roendo as paredes de seu estreito fosso e assim mudam lentamente de posição dentro de seu primitivo vale, descrevendo linhas sinuosas. Diz-se então que o rio “divaga” ou descreve “meandros”.

- X — Mudando de lugar, o rio vai criando uma planície de aluvião nos pontos por que passa, mas à força de divagar, alonga o seu curso, cuja projeção horizontal se apresenta como uma linha tortuosa. Há um momento em que a resistência oferecida pelo fundo ao movimento da massa líquida é igual à força da corrente: a partir daí, a corrente torna-se estável e o leito do rio só sofre deslocamentos sem importância, era regra motivados pelas enchentes.

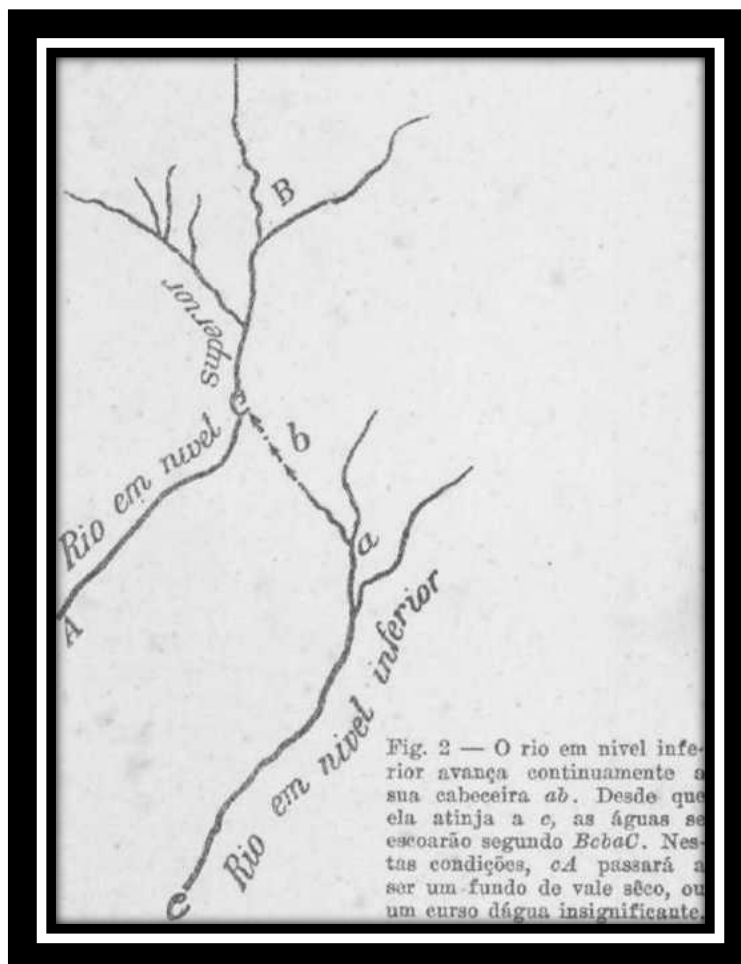
- XI — A curva de um meandro vai cada vez mais se exagerando e termina por formar uma ilha de erosão, que pouco a pouco vai se confundir com a planície de aluvião que se forma quando a curva se retifica, voltando ao ponto de partida, para que o rio recomece o seu trabalho.

XII — Quase sempre não pode ser homogêneo o solo sobre que descansa o leito de um rio. Assim, os rios extensos têm partes de seu leito sobre rochas duras e partes sobre rochas de pouca ou de menor consistência. Neste caso, os trabalhos de regularização do leito da corrente aham-se sempre mais adeantados nuns pontos do que noutros.

Outras vezes, os rios têm suas partes principais sobre planícies de fraca sedimentação, que por sua vez descansam sobre rochas eruptivas pouco profundas: escavada facilmente a capa sedimentar, os ressaltos resistentes do fundo dão lugar a vaus e saltos, posto que em tais pontos as águas se espriem, perdendo em profundidade o que ganham em largura.

Este fato é comum em muitos rios do Rio Grande do Sul.

XIII — Uma outra semelhança que um rio apresenta com os seres vivos é constituída pelos chamados fenômenos de captura, em que um curso d'água, situado em nível inferior, se apodera das águas do alto curso de outro rio, decapitando-o. Fazendo avançar continuamente as cabeceiras de um afluente, o rio de nível mais baixo termina por ligar-se ao de nível mais alto, cujas águas desvia em proveito próprio, transformando num vale morto a parte inferior do rio capturado (fig. 2).



XIV — Uma questão muito interessante, ligada ao estudo de um rio, é a determinação de sua nascente principal. Quais os aspectos utilitários da solução desse problema? É difícil responder. Esse problema foi criado, antes de tudo, pelas reações dos ajustes diplomáticos sobre a cartografia. Daí, a utilidade prática que as diversas soluções hão de apresentar, buscando pôr

um termo aos desentendimentos que podem surgir, entre povos vizinhos, ao traçarem duas fronteiras.

XV — Em muitos casos sul-americanos, um rio não foi levantado em todo o seu percurso; fixados alguns de seus pontos, os demais foram determinados por aproximação. Mesmo que tenha sido feito o levantamento de todo o curso d'água, os desenhistas nem sempre estão em condições de transportar, com o desejado rigor, esse levantamento para as cartas geográficas. Os tributários das cabeceiras são em regra, pela sua, pouca importância, tratados com menores exigências.

No entanto, quando os plenipotenciários de dois países discutem o traçado da linha fronteira, utilizam alguns dos formadores de certos rios como linha ou ponto de referência e, geralmente, baseados nas cartas que têm à vista, tomam um determinado galho como o principal dos formadores do rio.

Em regra, esse modo de proceder dá lugar à primeira controvérsia entre os membros das comissões mixtas de limites, posto que, no afan de alargar o próprio território, cada qual pretende que a nascente principal do rio seja o galho que mais o favorece.

XVI — O problema é então resolvido no terreno e disso se lavra uma ata para ser submetida aos dois governos. Com o tempo, os caracteres que serviram de base às decisões das comissões mixtas podem vir a ser alterados por fenômenos naturais, mas a raia fronteira há de permanecer inalterada (*).

XVII — Aliás, o problema da determinação da principal nascente de um rio complica-se pela interferência de outras considerações, que vão até ao caso da designação de boa parte do curso médio do rio principal.

Procurando dar a tal problema uma solução científica, vários critérios têm sido propostos, mas até hoje nenhum deles conseguiu a desejada unanimidade.

Para certos autores, a nascente principal de um rio é o braço que apresenta maior volume d'água; outros preferem o braço de maior extensão; alguns querem que seja o galho que conserva a direção geral do tronco inferior do rio, ou que mais se aproxima dessa direção. Entre nós, tem sido muitas vezes preferido o braço de cota mais elevada. Há quem tenha lembrado o critério geológico, segundo o qual a verdadeira nascente seria o galho que corresse em terrenos da mesma idade atribuída à parte principal do rio. Enfim, há quem pretenda utilizar-se da combinação de mais de um desses critérios para achar a solução do problema. Todos esses modos de ver, transportados para o terreno da prática, têm revelado grandes inconvenientes.

XVIII — Resta, como o único indiscutido, o critério histórico, mas que em regra só pode ser aplicado aos territórios de velha civilização.

A esse respeito, escreve o general Porro (**), que numa rede hidrográfica pode-se distinguir um ramo principal, um coletor da água e diversos ramos secundários, tributários ou afluentes. A determinação do ramo principal é fácil até o ponto em que a rede se mantém simétrica em relação a uma linha; mas, aproximando-se das cabeceiras da bacia, onde a rede tende a tornar-se simétrica em relação a um ponto, tal determinação torna-se difícil e a extensão do nome do ramo principal a uma das correntes que o formam é geralmente convencional, atribuível a uso local ou a razões de ordem antropogeográficas. Peschel, referin-

do-se à conservação dos nomes de Reno e Danúbio no alto curso, e não dos respectivamente mais poderosos Aar e Inn, atribue o fato à tribo povoadora do território, a qual, subindo um dos ramos da corrente, teria sido induzida a manter nele o nome imposto ao tronco inferior (***)).

(***) Um caso típico de linha fronteira natural oseeilante encontra-se na bacia amazônica, nos confins da Bolívia, Perú e Brasil. A região de Bolpebra apresenta a curiosidade de certos de seus trechos mudarem, aparentemente, de soberania, devido à divagação de cursos d'água.

(*) *Guida alio Studio della Geografia Militare*, de Cario Forro. Torino, 1898.

(***) Entre nós, por mero espírito especulativo, esse problema tem sido posto em equação para o caso de certos rios não fronteiros. Tal é o caso do Jacuí e do Vacacaí. De acordo com certos critérios acima enumerados, o Vacacaí deixaria de figurar nas cartas e o Jacuí se prolongaria até os contrafortes da Coxilha Grande. No entanto, os dois nomes estão certos, de acordo com razões históricas.

32. Influência da água subterrânea nas operações. — A água subterrânea exerce grande influência sobre os recursos agrícolas da região, sôbre a localização dos centros habitados e redes de estradas.

Já se vê que tudo isso, embora de valor considerável, só pode reagir de modo indireto sôbre as operações de guerra, posto que se prende antes às condições de movimentação e de reabastecimento dos exércitos, do que às condições táticas propriamente ditas.

33. Água potável. — A presença, em qualquer região, do lençóis de água subterrânea pode ter importância na solução do problema da água de beber. “A tal respeito, lembremos que a questão da procura da água subterrânea se acha ligada ao conhecimento da natureza e da disposição estratográfica dos terrenos. Estas noções, a par da experiência, podem conduzir a encontrar água, relativamente abundante, onde aparentemente não exista”.

Sabe-se, por exemplo, que nos terrenos calcáreos é fácil encontrar lençóis subterrâneos e fontes ricas em água, estas dispersas irregulannente e tendo junto a si os centros populosos a que deram origem.

34. Influência da água superficial. — A água que corre ou se acumula à superfície da terra, formando rios, lagos e paúes, é a que exerce a mais acentuada influência sôbre as operações de guerra.

Esses elementos hão de facilitar num caso e dificultar noutro a realização dos atos fundamentais da guerra.

Os pantanais exercem notável influência sobre o emprego dos elementos mecanizados e motorizados e dêsse modo favorecem à defensiva. Os arroios de certa importância, os canais, as pequenas lagoas, etc., fornecem igualmente frentes mais ou menos intangíveis para os carros de qualquer tipo.

35. Função geográfico-militar de um rio. — A função geográfico-militar de um rio depende antes de tudo da sua localização no teatro da guerra, ao passo que o seu valor decorre do seu desenvolvimento — extensão, largura, profundidade e volume das águas, — da forma de suas margens e do aspecto das regiões circundantes.

O “desenvolvimento” da corrente vai diminuindo de importância à medida que se aproxima das cabeceiras, o que quer dizer que as propriedades militares de um curso d'água diferem muito de suas partes altas para as mais baixas.

36. Localização do rio no teatro da luta. — No que diz respeito à localização do rio no teatro da luta, é necessário referi-la à direção geral das operações, em relação a qual um curso d'água só é considerado de dois modos: paralelo ou perpendicular.

Seja qual for a inclinação de um afluente em relação ao rio principal, a observação do sentido em que se desenvolvem as operações permitirá sempre referi-lo a uma das duas direções fundamentais.

37. Rios paralelos à direção geral das operações. — O primeiro caso a encarar é o de um rio que se desenvolve paralelamente à direção geral das operações. Podemos considerá-lo situado numa das margens laterais do teatro da luta, ou no seu centro.

Na primeira hipótese, o rio pode funcionar como apóio para uma das alas e, se navegável, como linha de comunicações. Ambos os partidos podem servir-se dele, porém, o que se acha na parte baixa do curso d'água tem maiores vantagens no que diz respeito à proteção de seu flanco e maiores facilidades no que se refere à navegação; o partido que domina a parte superior do rio acha-se, porém, mais vantajosamente colocado para combinações ofensivas, uma vez que à medida que um curso d'água se aproxima de suas cabeceiras, apresenta maior número de vaus, ou sejam passagens naturais de uma para outra margem.

A segunda hipótese corresponde ao caso em que as operações se desenvolvem sobre ambas as margens do rio, o que quer dizer que aí o curso d'água funciona como elemento disjuntor e, desde que seja navegável, como segura linha de comunicações. O domínio da linha d'água por um dos partidos proporciona-lhe imensas vantagens.

38. Rios transversais à direção geral das operações. — Quando um rio corre transversalmente à direção geral das operações, as suas funções militares são de linha de defesa e de base de partida.

Se um rio assinala a fronteira de dois países, ou si se acha pouco atrás dos marcos de uma fronteira artificial, constitue quasi sempre uma posição atrás da qual se pode pensar em deter a marcha de um invasor; no entanto, dadas as dificuldades de concentração de um exército moderno, a função elementar de uma linha d'água fronteira, orientada transversalmente à marcha de um partido que, pelas suas facilidades de aprestamento, pode iniciar em primeiro lugar as suas operações, é a de linha de cobertura (*), pelas possibilidades que oferece às operações destinadas a ganhar tempo (*).

Quando, no decorrer de uma campanha, os dois contendores se alinham ao longo de um trecho de rio que se estende em linha reta, só há lugar para ataques frontais.

(*) Chamam-se tropas de cobertura as que são previstas desde o tempo de paz para ocupar certos pontos do território nacional, dando ao exército que se mobiliza e se concentra a segurança de que não será perturbado pela intervenção do adversário, durante essas fases preparatórias. Por extensão, designam-se do mesmo modo as tropas destinadas, no decorrer de uma guerra, a proteger o grosso do exército durante certas fases críticas: é a cobertura de operações.

“A noção de cobertura é a mesma de vanguarda, isto é, de um órgão interposto entre nossa vontade e a do inimigo. Tem-se várias vezes pretendido reduzir a concepção a uma idéia defensiva. Isso é restringir a questão que me parece mais elevada. A cobertura será, antes de tudo, defensiva, mas, uma defensiva que não exclua nem os contra-ataques, nem as ofensivas locais, que facilitem e preparem a manobra ulterior projetada. Atesta-se o assalto de Liège, em 1914”. Gamelin — *Manobras de Quadros do Exército*, 1920.

(*) “Rien n'est plus dangereux quo d'essayer do défendre sérieusement une rivièro en bordant la rive opposée a l'ennemi; ear, une fois quo celui ei a surpris le passage, et il le suprend toujours, il troupes l'arméo sur un bidre défonsif très étendu et l'empêcho de so raligr. Jamais uno rivièro n'a été considérée como un obstaclo qui retardât l'ennemi do plus do quolquea jours; lo passago n'en pent être défendu qu'en plaçant dos troupes en forces dans des têtes do pont sur l'autro rive, prêtes a prendre l'offensive aussitôt que l'enneini conuneucerait son passage.

Voulant so borner à la defensive, il n'y a pas d'autre parti a prendre que diposer les troupes de manière à pouvoir les riunir en masse et tomber sur l'ennemi, avant que son passago soit achevé”. Napolcão, em 15 do Março do 1813.

(*) Sa o assaltante manobra livremente pelo lado exterior ou eonvoxo, achará meios de combinar sous movimentos, para conduzir o grosso do suas fôrças a um dos extremos do cotovelo e desembocar no flanco ou retaguarda do adversário.

Em 1800, Bonaparto sugeriu a Morcuu, comandante do exército quo devia operar no valo do alto Danúbio, uni plano do operações que se apoiava em semelhantes condições geográficas.

Eram então os franceses senhores da Suissa, da Alsácia e do Palatinato, bem como das diversas passagens do Reno, podiam mover-so livremente do Mogúncia ao lago do Constança.

Os austríacos achavam-se no interior do ângulo. Bonaparte queria que Moreau, fingindo entrar na Alemanha entre Bâle e Mogúncia para chamar atenção para Floresta Negra, concentrasse o grosso do seu exército na extrema direita, atravessasse o rio em Schaffuse e caísse sôbre o flanco o retaguarda dos austríacos.

39. Reentrâncias e saliências. — Se o curso dágua forma um cotovelo, o partido que ocupa o lado convexo pode em regra, graças ao alcance do armamento moderno, flanquear os dois lados do ângulo e, desde que consiga transpor o rio num ponto afastado do vértice, cair sôbre a retaguarda do adversário colocado na parte côncava do obstáculo (*).

40. Importância dos centros de dispersão de águas. — Os centros dispersores do águas, isto é, as regiões em que nascem rios que correm cm direções mais ou menos opostas, têm particular importância para o partido que os ocupa. Quando se trata de terrenos montanhosos, aí se acham as cabeceiras dos vales, cuja importância ressalta à simples consideração de que todas as estradas são orientadas ou pelas encostas, ou pelos fundos dos vales seeos; quando se trata de planícies ou de planaltos, o centro dispersou de águas dá passagem para as lombadas que constituem os divisores de águas dos diversos rios, por onde correm as estradas, tanto de ferro como de rodagem (*).

(*) Em terrenos mais ou menus planos, onde há serras e não montanhas, como se dá no sul do Brasil, o problema deve ser encarada ainda sob outros aspectos. Aqui os vales não são o caminho obrigatório dos exércitos e, em muitos casos, as lombadas dos divisores dâguas apresentam maiores vantagens, por não se acharem na estreita dependência das obras darte. Em se tratando de vales amplos, marginados por elevações suaves, como os do Jaeuí, do Camaquan, ou do Ibieui, a noção do desfiladeiro é ai muito relativa, ou mesmo desaparece. Então, sob o ponto de vista tático, as vantagens ficam do lado de quem ocupa os pontos dominantes, que são os divisores de águas.

Do ponto do vista logístico, os vales percorridos por um rio navegável são dotados de melhores condições de vida para os exércitos, pela acumulação dos recursos de tempo de paz e pelas facilidades dos transportes fluviais. Aliás, os reflexos e uma tal distinção, entre vaies e divisores dágua, vão se apagando pouco a pouco em certas regiões, pelo adoçamento das formas do terreno, do modo que não poucas vezes a manobra pode desloear-se insensivelmente do dorso das eolinas para as suas vertentes.

No que diz respeito à opção entre vales e divisores, há exemplos ldstóricos, relativos ao sul do Brasil, que podem abonar tanto um como outro procedimento.

Assim, Vertiz y Salcedo, procurando despontar pelas cabeceiras todos os rios da região, realizou em 1775 n sua célebre marcha pelo dorso da Coxilha tirando (Rio Grande Sul). Obedecendo à mesma ordem do idéias, é que foi fundado o Forte de Santa Tecla, nas imediações

do Bagé.

No decorrer da campanha de 1825-28, vamos ver a concentração platina realizar-se no vale do Uruguai não só por considerações de ordem militar, como política; vamos ver a marcha, de Alvear, embora visando o dorso da Coxilha Grande, ser feita pelo vale do rio Negro, certamente para bater-nos por partes, visto achar-se o nosso exército fracionado em dois grupos que não poderiam apoiar-se mutuamente; enfim, nos dias que antecedem imediatamente à batalha do Passo do Rosário, veremos o vale do Ibicuí ser o melhor cenário estratégico da campanha. Mais tarde, depois de 20 de Fevereiro, é para o vale do Tacuí que os nossos se retiram. Em 1865, veremos a invasão paraguaia operar-se pelo vale do Uruguai.

Parece que a conclusão a tirar-se de tudo isso é que, na chamada região brasileiro-uruguaia, os exércitos, embora encontrem maiores facilidades de marcha pelos divisores de águas, podem marchar igualmente pelos vales e por suas encostas, havendo, em qualquer caso, vantagens ou desvantagens ocasionais, que pouco têm a ver com os elementos geográficos.

41. Os grandes lagos estão no mesmo caso dos grandes rios: tanto podem ser linhas de defesa, como apoio de ala, elemento disjuntor ou linha de comunicações.

Os lagos constituem importantes linhas de barragens ou de cobertura, desde que o defensor disponha de uma flotilha, capaz de realizar a defesa ativa da linha d'água; no entanto, tal vantagem fica em parte prejudicada pelo fato do defensor achar-se sempre na incerteza quanto ao ponto de ataque e poder ser surpreendido pelas iniciativas do inimigo. Como apoio de ala, os lagos oferecem as melhores condições, respeitada, porém, a regra de hegemonia fluvial.

A função dos lagos como elementos disjuntores é menos importante do que a das montanhas e pantanais, posto que como emprêgo de meios fluviais superiores aos do adversário é sempre possível coordenar operações levadas a efeito em ambas as margens da linha d'água.

Como linha de comunicações, quer se achem ao centro, quer às margens do teatro da luta, em nada diferem dos rios.

42. O mar. — A importância do mar ressalta da sua significação em qualquer estudo geográfico. Constituindo uma enorme superfície deshabitada e um caminho franco em todas as direções, ao seu conjunto sempre se ligaram idéias de mistério e sentimentos de ameaça.

O mar constitui sempre uma fronteira natural, discutível apenas quanto à extensão das chamadas águas territoriais. As funções geográfico-militares do mar são fixadas, como no caso dos rios, de acordo com a orientação geral da orla marítima, relativamente ao sentido em que se desenvolvem as operações.

43. Condições relativas à orla marítima. — A defensiva atrás da orla marítima corresponde em geral ao caso da perda do domínio do mar, pois o ataque marítimo em grande estilo exige, da parte de quem o executa, um seguro funcionamento da linha de comunicações. Quando a luta se desenvolve ao longo de uma orla marítima, têm-se as linhas de operações paralelas à linha de praia; neste caso, o mar funciona como apoio de ala para ambos os contendores. As maiores vantagens pertencem a quem possui o domínio do mar, porque poderá levar a efeito sérios empreendimentos, contra o flanco e retaguarda do adversário, e ainda utilizar os caminhos marítimos como linhas de comunicações.

44. Linha de praia normal à direção geral das operações. — No caso de uma linha de costa estender-se normalmente à direção geral em que se desenvolvem as operações, o que, aliás, é o mais comum, o mar funciona

apenas como linha de comunicações para o atacante, que marcha da costa marítima para o interior do país atacado.

TERRAS E ÁGUAS EM SUAS RELAÇÕES MÚTUAS

45. Influência das condições do seu leito sobre uma linha d'água. — Depois de estudada a influência das formas do terreno e a das águas superficiais sobre as operações de guerra, convém verificar até onde se estendem as relações mútuas desses dois elementos, bem como as modificações a que um deles fica sujeito em presença do outro.

Basta considerar que os rios de planalto ou de montanha guardam relações com o sólo de seus leitos que não são as mesmas que existem para os rios de planícies. Os rios dos planaltos ou das montanhas, que escavam seus leitos nas rochas duras, cortando quasi a pique as suas barrancas altas, diferem muito dos cursos d'água das planícies de aluvião, de margens sempre mais adoçadas e de vales em regra amplos, que lavram, com suas águas de marcha lenta, sedimentos de muito menor consistência. Nestas condições, o valor militar de um rio de planalto ou de montanha não pode ser o mesmo de um rio de planície.

46. Tanto os cursos d'água como as diferenças acentuadas de altitudes exercem influências maiores ou menores sobre as operações de guerra; no entanto, as funções que êsses elementos desempenham sobre o teatro da luta, não obstante certas virtudes comuns, deixam ver diferenças que dizem respeito, antes de tudo, à intensidade da ação militar.

47. Montanhas e rios, transversais à direção geral das operações. — Uma cadeia montanhosa, transversalmente situada era relação à direção em que se desenvolvem as operações, presta-se melhor do que um rio, igualmente orientado, para tolher o passo do invasor: a travessia da região montanhosa é mais difícil do que a dos rios e, além disso, a defesa não se encontra, no caso das montanhas em que os itinerários são poucos e obrigados, tão incerta sobre os pontos de arremetida do adversário (*).

(*) "Do teus los obstacles, qui s'opposent à lu marche d'imo arniéc, le plus difficile à franehir c'ost le desert; les montagnes viennent entmite et les larges fleuves n'ont que le troisième rang." Napoleão.

48. Montanhas e rios, em posição central, mas paralelos à direção geral das operações. — Tanto à região montanhosa como ao rio, dispostos paralelamente à direção em que se desenvolvem as operações e em posição central, correspondem funções disjuntivas; não obstante, a ligação através de uma região montanhosa é muito mais difícil do que através de um curso d'água.

Além disso, o rio serve como linha de comunicação, ao passo que as montanhas não têm a tal respeito a menor importância.

49. Montanhas e rios, paralelos à direção geral das operações, situadas nas margens laterais do teatro da luta. — Se as montanhas e rios, que se estendem paralelamente à direção geral das operações, acham-se à margem do teatro da luta, desempenham, como se sabe, as mesmas funções do apôio de ala; mas, só o rio presta-se a constituir uma linha, de comunicações. Também é digno de nota que uma região montanhosa, cuja travessia só pode ser feita por um pequeno número de estradas, dá ao flanco apoiado maior segurança do que um rio.

50. Importância dos divisores de águas nas regiões planas.— Os divisores de águas das regiões de planícies têm uma grande importância para a geografia militar, o que não se dá com os das regiões montanhosas, que não passam de terrenos neutralizados pelas suas condições intrínsecas.

Ao sul do Brasil e nos países platinos, por exemplo, já notamos o aproveitamento integral e ocasional, tanto dos vales como das lombadas separatrizes das águas, como estradas militares.

Vê-se, pois, que as reações exercidas pelos elementos geográficos, que nas regiões montanhosas canalizam o movimento dos exércitos, são notavelmente diferenciados da montanha para a planície, onde em regra é possível marchar em qualquer direção.

O CLIMA

51. Influência do clima. — O clima oferece grande interesse para as operações de guerra, pela influência que exerce sobre as formas do terreno, sobre a vegetação, sobre as condições hidrográficas e, especialmente, sobre os homens e animais.

I — Não são poucas as tentativas feitas no sentido de sistematizar o estudo dos climas, mas, todas elas têm se mostrado falhas, pelo menos sob certos pontos de vista. A mais antiga tentativa que se conhece é a de Parmênides, filósofo grego do VI século antes de nossa era: a superfície da terra foi dividida em zonas elimatéricas, delimitadas pelos trópicos e círculos polares.

Essa concepção baseava-se apenas na inclinação dos raios solares ao ferir a superfície da terra (KLIMA — do grego, inclinação).

II — Sob o ponto de vista astronômico, a superfície da terra comporta uma larga subdivisão em zonas, que de um modo geral é sempre bem aceita, embora considere todos os seus pontos ao nível do mar:

Zona equatorial — De 15° de latitude N. a 15° de latitude S.

Zona tropical — De 15° (nos dois hemisférios) a 23° de latitude.

Zona subtropical — De 23° (nos dois hemisférios) a 34° de latitude.

Zona temperada quente — De 34° (nos dois hemisférios) a 45° de latitude.

Zona temperada fria — De 45° (nos dois hemisférios) a 58° de latitude.

Zona sub-ártica — De 58° (nos dois hemisférios) a 66° de latitude.

Zona ártica — De 66° (nos dois hemisférios) a 72° de latitude.

Zona polar — De 72° (nos dois hemisférios) a 90° de latitude.

III — A climatologia constitui um ramo da meteorologia (Do grego — meteoron, coisa que anda no ar), mas não deve ser confundida com ela.

A meteorologia serve-se dos recursos da mecânica e da física para estudar os fenômenos atmosféricos, ao passo que a climatologia põe esses elementos em relação com os seres organizados.

Assim, o clima pode ser definido como sendo “o complexo das condições meteorológicas normais de uma região, que exerçam influências sobre os seres organizados”.

IV — No estudo de um clima devem ser considerados três elementos fundamentais: a temperatura, a pressão e a umidade.

V — A temperatura é o grau de calor do ambiente, que sempre, direta ou indiretamente, provém do sol. Os seus elementos fundamentais são a latitude, a altitude, a capacidade calorífica da região e a posição desta em relação a certos acidentes geográficos.

a) — A influência da latitude decorre da maior ou menor duração da insolação e do ângulo sob o qual os raios solares ferem a superfície da terra, pois o calor recebido está na razão direta do coseno do ângulo de incidência.

b) — A altitude tem uma importância comparável à da latitude na definição de uma temperatura, pois, como se sabe, esta varia na razão inversa daquela.

A uma ascensão de perto de 180 metros corresponde o abaixamento de um grau da temperatura, o que fez com que Onèsime Reclus asseverasse que subir 100 metros é o mesmo que fazer 125 quilômetros na direção do pólo.

Quito e Roma, a primeira destas cidades sob a linha equatorial e a 2.850 metros de altitude, a segunda a 42° de latitude N., porém, mais ou menos ao nível do mar, têm a mesma temperatura.

c) — A capacidade calorífica do lugar diz respeito principalmente à estrutura e ao revestimento do solo; a temperatura então difere conforme predominem terras ou águas, conforme o solo seja nú ou coberto de vegetação, húmifero ou arenoso, úmido ou sêco, etc.

d) — A posição geográfica da região contribui de maneira acentuada para subtraí-la ou para expô-la a certas condições extremadas.

As costas banhadas pelas correntes quentes têm, admitida a igualdade das demais condições, temperaturas mais elevadas do que as que são banhadas pelas correntes frias. As razões que diferenciam de um modo tão especial o clima da Groenlândia do da Noruega são que a primeira tem suas costas percorridas pelas correntes polares frias e a segunda, pelas correntes equatoriais.

Duas cidades italianas, Bolonha e Florença, acham-se mais ou menos à mesma altitude e pouco diferem quanto à latitude, no entanto muito se diferenciam quanto às suas temperaturas hibernais, isso porque a primeira se acha exposta aos frios do norte, enquanto que a segunda dispõe de um resguardo de montanhas.

VI — As temperaturas, como se sabe, são fixadas por meio de observações termométricas. Começando este serviço verdadeiramente há poucos anos, o cabedal reunido já é enorme e para utilizá-lo necessário se torna recorrer a processos gráficos.

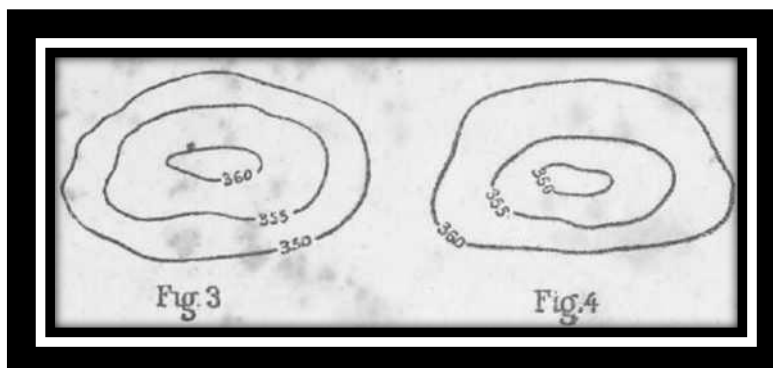
Alexandre Humboldt foi o primeiro que teve, a idéia de traçar sobre a carta uma linha unindo entre si os pontos de igual temperatura: a essa linha dá-se o nome de isotérmica (Do grego — isos, igual e thermos, calor).

VII — A pressão, como elemento climatérico, refere-se ao peso do ar. A pressão mede-se por meio do barômetro e é maior nuns pontos da terra do que noutros. Ligando entre si um certo número de pontos da mesma pressão atmosférica, tem-se o que se chama uma isobárica (Do grego — isos, igual, e bar o, peso).

As pressões atmosféricas podem variar de um ponto para outro e de um lugar para outro.

As diversas isobáricas apresentam-se formando curvas fechadas; quando o

valor dessas curvas cresce do exterior para o centro, trata-se de uma zona de alta pressão, tecnicamente denominada anticiclônica (figura 3); se os valores decaem do exterior para o centro, temos uma zona de baixa pressão ou ciclônica (figura 4).



VIII — Os ventos obedecem a três leis:

1. — O vento sopra das áreas de alta para as de baixa pressão (Buys-Ballót).
2. — Os ventos que sopram do equador para os pólos, ou vice-versa, desviam-se para a direita no hemisfério norte e para a esquerda, no hemisfério sul (Ferrei).
3. — A fôrça do vento é proporcional ao chamado gradiente bórico (*).

De acordo com a primeira e terceira destas leis, as zonas de alta pressão emitem ventos que se dirigem para as de baixa pressão, com uma intensidade tanto maior, quanto mais elevado é o valor gradiente bórico.

(*) O valor do gradiente bórico é dado pela fórmula:

$$\frac{P_a - P_b}{D}$$

Nesta fórmula, P_a indica a pressão num determinado ponto A, em que ela é mais elevada, P_b indica a pressão em determinado ponto B, em que ela é mais baixa e D é a distância que separa os dois pontos considerados.

IX — As terras aquecem-se mais rapidamente do que as águas; em compensação, resfriam-se também mais rapidamente.

Daí, a existência de correntes aéreas que no inverno sopram de terra para o mar (*), e no verão, do mar para a terra, que pela manhã sopram num sentido e à tarde, em sentido contrário (*), explicadas pela dilatação e conseqüente rarefação do ar no ponto de maior temperatura.

(*) Um centímetro cúbico de ar a -10° , saturando-se com 2 grs., 26 do vapor de água, a mesma quantidade de ar exige:

a $0'$	4 grs. 84 de vapor de água,
a $+10'$	9 grs. 33 " " " "
a $+20'$	17 grs. 12 " " " "
a $+30'$	30 grs. 04 " " " "

(*) *1ª Guerra e- la sua Storia*, por Gen. Marcell. Torino, 1930.

X — A umidade, considerada como elemento climatérico, refere-se à água contida

principalmente na atmosfera sob forma de vapor.

O ar absorve sempre uma certa quantidade de água, que cresce à medida que a sua temperatura aumenta. Diz-se que o ar está saturado quando, à temperatura normal, já recebeu toda a água que lhe é possível receber (***)).

A água absorvida pelo ar condensa-se mais tarde e cai, produzindo a chuva, a neve, o orvalho, etc.

XI. — Levando em conta, além da temperatura, a umidade, os climas podem ser chamados marítimos, continentais, e variáveis.

Os climas marítimos são aqueles em que o termômetro oscila anualmente dentro do curto limite de 10.º C. Não há variações bruscas de temperatura, nem extremos de frio ou calor.

Os climas continentais caracterizam-se pelas grandes oscilações anuais, sempre maiores de 20º C. Há variações bruscas de temperatura.

Os climas variáveis ocupam o lugar intermediário. O termômetro oscila de 10º a 20º C. Aproximam-se ora dos climas continentais, ora dos marítimos, de acordo com a maior ou menor distância que dos mares se achem as regiões consideradas.

XII — Uma das mais conhecidas tentativas de classificação de climas é a de Koeppen, baseada não só na temperatura, como na duração dos períodos de calor. Distinguem-se então:

- 1.º — *a zona tropical*, onde os 12 meses do ano têm uma temperatura superior a 20º C. Aparentemente, mais própria para a raça negra;
- 2.º. — *a zona subtropical*, que tem de 4 a 11 meses de temperatura superior a 20º C. Aparentemente é mais própria para os europeus da zona temperada quente, portugueses e espanhóis;
- 3.º — *zona temperada*, de estações variadas, com os verões quentes e invernos sensíveis, incluindo os planaltos elevados das regiões tropicais. É ao ver do autor, a zona das civilizações superiores;
- 4.º — *a zona fria*, tendo no máximo 4 meses de temperatura superior a 10ª C.;
- 5.º — *zona polar*, onde as temperaturas de todos os meses são inferiores a 10º. É a zona dos povos inferiores, como os esquimaus.

52. O clima e as aptidões guerreiras das massas populares. — É inegável que o clima influe na moldagem dos caracteres físicos, psíquicos, etc., do homem.

Como consequência dêste postulado, não se pode deixar de admitir que o clima influa de certo modo sobre as aptidões guerreiras das massas; porém, sob tal ponto de vista, os exemplos históricos deixam perceber que há outros elementos de maior importância. “Salvo raras exceções. escreve o general Marcelli (*), qualquer povo, sujeito a um bom sistema disciplinar, movido por uma idéia ou por uma forte necessidade, torna-se valoroso. A primeira vista, pode parecer que certas regiões sejam eleitas da coragem; mas o que é certo é que o clima nada tem com isso”.

O que se pode dizer ó que o bem estar, a cultura artística, as preocupações afetivas, são forças que dissolvem as faculdades militares dos povos, o que explica, melhor do que os elementos geográficos, a falta de aptidões guerreiras que se nota nos habitantes das grandes cidades e das regiões mais ricas.

Deixando de lado essa parte que interessa mais ao estudo da psicologia das

massas do que aos atos da guerra, passamos ao estudo da influência do clima nas operações de guerra propriamente ditas.

Como depende em parte do clima o padrão de vida da população, é fora de dúvida que os recursos acumulados hão de influir sobre as possibilidades de marcha e de estacionamento, principalmente pelas facilidades ou dificuldades de alimentação.

53. Influência da temperatura sobre as operações. — No entanto, a mais intensa influência que o clima exerce sobre as operações de guerra reside na existência de extremos pronunciados de frio e de calor, ou mesmo na de um desses elementos isoladamente.

Nessas regiões, é necessário adotar providências especiais quanto ao vestuário, abrigos, equipamentos, serviço de saúde e aprovisionamentos. A esse respeito, é de observar que a aclimação é sempre mais fácil quando o deslocamento das massas se faz das partes quentes para as mais frias, notadamente no que diz respeito ao estado sanitário (*).

(*) A campanha da Rússia, de 1812, oferece a tal respeito algo de interessante: o Grande Exército, de Napoleão, composto de gente de toda Europa, encontrou um inverno rigorosíssimo e os elementos que melhor resistiram no frio foram os do sul da Europa, isto é, dos países mais quentes — portugueses, espanhóis, franceses e italianos.

54. Consequências das temperaturas extremadas. — Quando se leva em conta a temperatura, ao reunir um exército em regiões em que os invernos se fazem sentir por uma baixa termométrica apreciável, é necessário prover os homens do agasalhos e pensar no reforeamento dos meios de transporte e de hospitalização, estes sempre consideráveis durante a fase de adaptação e na passagem da estação quente para a fria. Tratando-se de clima verdadeiramente extremado, pode-se contar com os efeitos da congelação dos membros inferiores, além das moléstias do aparelho respiratório e infecções gripais.

Se, ao contrário, a concentração se faz numa região quente, é necessário contar com as chamadas moléstias tropicais, que se apresentam com um aspecto devastador impressionante. A nossa história militar registra a esse respeito dados muito sugestivos.

Assim, a célebre retirada da Laguna transformou-se numa verdadeira hecatombe, não só pelo cólera-morbus, que é uma moléstia de outra origem e nada tem a ver com a temperatura, mas pela ocorrência de moléstias tropicais, que começaram a dizimar a tropa, desde que esta penetrou nos pântanos matogrossenses. A chamada “concentração do vale do Amazonas”, feita em 1903, dizimou igualmente as tropas mandadas para alí, notadamente as recrutadas ao sul do Brasil.

55. Reflexos do calor, do frio e das chuvas sobre as marchas. — Independente da influência que os fatores térmicos exercem sobre o estado sanitário das tropas, é preciso contar com os reflexos das temperaturas extremas e de outros elementos meteóricos sobre o rendimento das marchas, afetando igualmente homens e animais. Assim, sob um calor abrasador, não se realizam marchas longas sem contar com numerosos casos de insolação e com um esgotamento prematuro da resistência física dos homens e solípedes; sob um frio rigoroso, acompanhado de vento, de queda de neve ou de chuvas copiosas, o rendimento da marcha diminui igualmente, pois, quanto maior é o esforço

dispendido para vencer tais dificuldades e quanto menores são as possibilidades de reparar as perdas orgânicas sofridas pelas tropas, tanto mais rapidamente se esgota a sua resistência física.

56. Condições especiais das altas montanhas. — Nas altas montanhas, como nos Andes, a baixa temperaturacria enormes dificuldades, principalmente durante a noite, pois não há suficientes habitações, luta-se com a falta de lenha, etc., o que exige que sejam conduzidas grandes quantidades de combustíveis e tomadas outras providências. No inverno, a neve cobre os caminhos ou reduz consideravelmente as sendas utilizáveis; as tropas, principalmente em marcha, podem ser alcançadas pelas avalanches que rolam pelas encostas, o que obriga as colunas a se subdividirem para reduzir o perigo.

57. Condições das regiões temperadas. — Nas regiões de clima temperado, em que o termômetro não acusa grandes oscilações, a influência do clima sobre as operações de guerra é sempre bem menor, salvo no caso da existência de águas paradas, em que o impaludismo pode causar males comparáveis aos dos climas quentes.

58. Influência da pressão atmosférica. — Outro elemento de importância no estudo militar de um clima é a pressão; mas, esta só pode ser levada em conta nas altas montanhas, quando as tropas devam permanecer a mais de 2.000 metros de altitude. Neste caso, homens, animais e mesmo certos engenhos de guerra, cujos elementos tenham sido calculados para as condições normais das planícies, ressentem-se da diminuição do peso da atmosfera.

59. Condições das regiões úmidas. — Finalmente, a umidade pode determinar condições especialíssimas que devem ser encaradas com cuidado, no caso de uma tropa ter de atravessar uma região úmida, ou nela estacionar no decorrer de uma guerra.

É sabido que as regiões úmidas não são saudáveis, mesmo que aí não reinem as chamadas moléstias tropicais; não obstante, a maior influência que a umidade pode exercer sobre as operações de guerra é relativa à praticabilidade do terreno, pois os solos encharcados tornam-se escorregadios, dificultando a marcha das tropas e comboios, o que pode se refletir sobre as precisões das combinações operativas, bem como sobre reabastecimento e evacuações.

Os terrenos alagados são impróprios ao emprego dos elementos mecânicos, que se inutilizam facilmente em contacto com a lama.

A evaporação, engendrando nevoeiros, dificulta a visibilidade ou cega os observatórios terrestres e aéreos.

A VEGETAÇÃO

60. A influência da vegetação nas operações de guerra. — A influência da vegetação sobre as operações de guerra é muito pronunciada. Desde o terreno táctico, a começar pelas pequenas unidades, essa influência se estende mais e mais e atinge aos domínios estratégicos; assim, todas as operações de guerra ficam condicionadas ao revestimento vegetal da região em que são levadas a efeito.

Nenhum outro elemento, nem mesmo os contrastes altimétricos do relevo ou as faixas das linhas d'água ferem a vista de modo mais incisivo que a vegetação; do mesmo modo, nenhum outro elemento influe de modo mais incisivo nas deci-

sões que devem ser tomadas no terreno tático, maximé no que diz respeito às pequenas unidades.

No campo estratégico, as formas de vegetação que têm maior importância são os bosques, na Europa de tipos mais modestos e cultivados do que nos outros continentes, mas que na América do Sul se apresentam na sua máxima pujança e na maior desordem íntima.

I — Sob um ponto de vista puramente geográfico, a distribuição, dos vegetais é muito mais interessante do que a dos animais, uma vez que estes podem se deslocar e aqueles, sendo fixos, se acham na dependência das condições locais, adaptando-se à região e imprimindo-lhe uma fisionomia característica.

II — O estudo do revestimento vegetal do globo constitue o objeto da geografia botânica ou fitogeografia (do grego — phiton, planta).

III — A distribuição da vegetação obedece à seguinte lei: A variedade e a densidade das populações vegetais diminuem do equador para os pólos e da base para o cimo das montanhas.

Assim sendo, a terra pode ser dividida em várias zonas de vegetação, tanto no sentido horizontal, como vertical.

O quadro que se segue resume a questão e estabelece a correspondência entre o sentido horizontal (latitude) e o sentido vertical (altitude):

5.000 m.	90°
a .....Musgos	a
4.200 m.	72°
a .....Arbustos	a
3.700 m.	66°
a .....Coníferas.....	a
3.100 m.	58°
a .....Amentáceas	a
2.500 m	45°
a .....Parreiras e oliveiras.....	a
1.900 m	34°
a.....Vivazes	a
1.200 m.	23°
a.....Fetos arbóreos	a
600 m.	15°
a .....Palmeiras e bananeiras.....	a
0 m.	0°

IV — As formas fundamentais da vegetação podem ser assim definidas: formasboseosas, formas arbustáceas, prados, formas palustres, formas cultivadas.

V — As formasboseosas apresentam o seu máximo desenvolvimento na zona equatorial, onde constituem o cinturão verde que envolve a terra. A floresta equatorial é composta de árvores de todos os portes. Exteriormente, tais florestas apresentam-se formando andares, dos quais os mais elevados atingem a mais de 60 metros de altura; o seu interior eonstitue um cáos verde, de árvore menores, de cipós e de raízes aéreas.

A medida que as florestas se afastam do equador, perdem a sua imponência,

mesmo nas regiões bem dotadas de precipitações atmosféricas. Nas regiões tropicais, com estações secas bem pronunciadas, as árvores cedem aos arbustos, que passam a predominar.

Os prados são caracterizados por um tapete vegetal de pequeno porte, constituído de gramíneas e de arbustos. Tratando-se de planícies em que haja ausência de árvores, tomam muitas vezes o nome de *steppes*; quando apresentam árvores isoladas ou em pequenos grupos, constituem as *savanas*.

VI — A cobertura vegetal da terra acha-se na estreita dependência das precipitações atmosféricas. As enormes florestas equatoriais têm sua origem nas chuvas persistentes que tombam sôbre as regiões cobertas por elas.

VII — Também no que diz respeito à organização íntima de cada planta, a influência da umidade faz-se sentir decisivamente.

Sob esse ponto de vista, as espécies vegetais podem ser divididas em três categorias: plantas higrófilas (amigas da água), que pertencem às regiões úmidas, tendo raízes pequenas, hastes longas, folhas largas e muito verdes, pois são organizadas para absorver pouca e evaporar muita água; plantas xerófilas (amigas da sêca), que têm raízes longas e grossas, folhas pequenas, às vezes substituídas por espinhos ou mesmo inexistentes, que se acham organizadas para absorver muita e evaporar pouca água; plantas tropófilas (amigas de mudanças), que pertencem a regiões em que secas e chuvas se alternam regularmente, pelo que são organizadas para serem higrófilas ou xerófilas, conforme a estação.

VIII — Todos os vegetais retiram do sólo e do ar os elementos nutritivos de que carecem. O cálcio, o carbono, o sódio, a magnésia, etc., são elaborados e absorvidos em regra pelas raízes, em operações complexas, semelhantes à digestão dos animais.

61. As florestas nos domínios estratégicos e táticos. — As florestas constituem geralmente um sério obstáculo ao desenvolvimento das operações nos domínios estratégicos; mas podem servir para mascarar a concentração e o movimento das tropas, não por que as marchas se realizem pelo seu interior, mas porque tornam muito difícil a exploração do adversário. Desde que os efetivos permitam uma concentração no seio e mesmo na orla das florestas, estas não formam apenas uma cortina contra as vistas horizontais, mas a observação vertical, levada a efeito por meios aéreos, é ineficiente e cheia de riscos para os vôos baixos.

No terreno tático, os bosques representam um papel da máxima importância, emprestando aos combates uma fisionomia toda particular, pela limitação das vistas e dos campos de tiro, pelas imensas dificuldades de orientação e de ligação e ainda, pelos embaraços que opõem ao movimento

62. Condições do ataque e da defesa dos bosques. — Ainda no domínio tático, os bosques podem ser apreeiados tanto sob o ponto de vista do ataque, como da defesa.

Para defesa, a ocupação de um bosque importa em organizar tanto o seu interior como a sua orla. A ocupação da orla visa o emprego do fogo em sua máxima amplitude, ao passo que a organização interna diz respeito principalmente ao jogo dos contra ataques.

Para o ataque, pelo menos até que a defesa seja recalcada da orla para o interior, os movimentos são feitos sob o fogo, em regra ajustado, do defensor, cujas disposições ficam geralmente fora de todas as possibilidades de investigação do atacante.

Ocupada a orla e recalcada a defesa para o interior, as vantagens e desvantagens dos dois partidos podem ser consideradas equilibradas.

Conforme o porte das árvores, os bosques são inimigos temíveis para os elementos mecanizados, que não podem progredir pelo seu interior, onde as armas anti-carros hão de encontrar posições seguras.

63. Importância dos campos na América do Sul. — Na América do Sul. os campos do sul do Brasil e dos países platinos, a par das facilidades que oferecem a todas operações, tanto no terreno tático como estratégico, permitem a redução das forragens a transportar, pelo aproveitamento da relva para as cavalhadas. Nas guerras antigas, em que não se pensava em transportar forragens, foi este um dos elementos de influência em todas as resoluções do comando.

Os elementos mecanizados encontram aí excelentes condições para seu emprego, apenas limitado pelos banhados e pelas sangas ou quebradas que bordam os flancos dos chapadões, notadamente nas épocas chuvosas.

64. Terrenos cultivados. — Os terrenos cultivados têm um lugar proeminente nos estudos geográficos-militares.

Nos domínios táticos, os terrenos cultivados, subdivididos por meio de cercas, mostram-se mais favoráveis à defensiva do que à ofensiva. A derrubada das matas, o nivelamento da superfície, o revolvimento das terras, a abertura de valas, as sébes de compartimentação, etc., contribuem para pôr o atacante sob o fogo do defensor e oferecem a este bons abrigos, mediante pequeno esforço e algumas adaptações.

65. Vegetais de grande e pequeno porte. — Nos terrenos cultivados, necessário se torna fazer uma distinção entre as plantações de cereais, legumes, etc., e as árvores frutíferas, por exemplo.

Dos ocupados por culturas de pequenos portes, a defesa pode tirar grandes vantagens quanto ao campo de tiro, ao passo que as árvores de porte elevado, roubando à defesa esse campo de tiro, oferecem à ofensiva possibilidades de uma aproximação mais ou menos encoberta.

66. Aviação. — Sob o ponto de vista do emprego de aviação, as matas e as plantações oferecem sérias dificuldades aos observadores, além de que as árvores de porte médio para cima podem abrigar órgãos de fogo, perigosos principalmente para os vôos baixos.

67. A vida e o movimento no interior das matas. — As condições de vida, para oficiais e soldados, no seio de uma floresta virgem sul-americana, são sempre muito penosas. Os homens sentem grande repugnância pelos insetos, que aos milhões vivem no interior das matas: formigas, vespas, mosquitos, etc. Junte-se a isso os répteis venenosos.

Na América do Sul, a marcha mesmo de pequenos elementos pelo interior da

mata é sempre muito difícil e por isso, excepcional; fora das sendas, só pode ser efetuada por elementos esparsos, sem viaturas ou cargueiros, munidos de bússolas e de ferramentas especiais para cortar os mil entrelaçamentos de galhos e cipós.

No caso de existirem caminhos apenas destoeados, podem as colunas de infantaria e a cavalaria realizar a sua travessia, sempre morosa.

O trânsito das viaturas fica limitado aos trechos em que se possam construir algumas obras darte e dar à via rudimentar uma largura conveniente.

ELEMENTOS ANTROPOGEOGRÁFICOS

68. A ação do homem na guerra. — Na guerra, a simples ação do homem prima sobre todos os elementos que possam influir no desenrolar dos acontecimentos.

No domínio tático, a batalha moderna, conduzida de distâncias muito maiores que a batalha antiga, nem por isso altera muito fundamentalmente as linhas gerais do quadro. É que a preponderância dos materiais corresponde a um labor inteligente do homem, que os inventa, fabrica ou maneja.

I — A superfície da terra é o cenário da vida do homem.

Não se pode negar a influência que a ação do homem exerce sobre o mundo que o cerea, posto que o chamado rei da criação não se submete passivamente, como a maioria dos animais, à tirania do meio.

Aliás, conhece-se dos estudos de física, a correspondência entre a ação e a reação.

II — O homem e o meio físico são forças que atuam óra em sentidos contrários, óra no mesmo sentido. Quando se dá o caso dessas forças trabalharem em sentidos contrários, a resistência dos efeitos cósmicos retardam a realização dos empreendimentos humanos, colocados êstes sempre na dependência dos meios a empregar, quando se visa a modificação das condições naturais dos elementos geográficos.

III — O estudo de conjunto das ações e reações exercidas pelo homem sobre o meio físico, constitue objeto da geografia antrópica ou antropogeografia (do grego — antropos. homem).

Não há um critério uniforme na delimitação do campo da geografia humana. Os autores que se têm ocupado desta matéria acham-se em desacordo não só quanto a pontos que podem ser considerados subsidiários, como sobre a sua própria extensão.

IV — A ação geográfica do homem é extensa e complexa. Vai dos seus menores atos visando dominar o mundo físico que o cerca, até os extremos em que se colocam as ações de fôrça, destinadas a submeter à sua influência as comunidades semelhantes.

V — Muitas coisas que se passam sob nossas vistas deixam de despertar a nossa atenção porque se aeham envolvidas pelo ritmo normal da vida. Assim, as leis gerais que regem tais fenômenos escapam à nossa observação, normalmente empolgada pela presunção do acaso.

VI — Um exemplo muito significativo da ação geográfica do homem pode ser

observado na fundação e na vida de uma cidade.

Os povoados nascem em pontos de fácil defesa e bem providos de água de beber. Há várias modalidades dêste princípio, que no fundo se conserva sempre o mesmo.

A capital do Brasil nasce numa praia, mas logo depois é mudada para um ponto dominante. Em qualquer caso, os primeiros edifícios são representados pelos alojamentos das autoridades ou chefes, pelos templos, etc.

Como esses pontos são de frequência obrigatória e ao mesmo tempo, os mais seguros, passara a ser os mais disputados e caem logicamente em poder dos mais influentes ou mais abastados.

Para que os moradores possam chegar com relativa comodidade ao centro vital do povoado que surge, as habitações adensam-se em torno de seu centro de gravidade: mas, se não houver uma certa ordem na localização das casas, a tortuosidade dos caminhos, ampliando os percursos, anula a vantagem decorrente da situação. Isso determina o alinhamento das casas, e, com o aparecimento da rua — caminho em linha reta ou quebrada, coram a todas as civilizações, em todas as regiões da terra.

VII — No âmbito de uma cidade todos são membros de uma mesma comunidade, com funções antropogeográficas bem definidas, embora menos apreciáveis no indivíduo do que na coletividade.

VIII — Assim como a circulação do sangue alimenta a vida, a circulação dos indivíduos e a dos bens econômicos fazem a prosperidade das comunidades; por isso, a importância das estradas é tal que chega a contribuir para criar tipos sociais definidos.

IX — As grandes estradas têm impedido que as raças se isolem e definham; após a presença da água e das boas condições de defesa, as facilidades de comunicações com os núcleos humanos alienígenas, ou pelo menos afastados, têm sido dos elementos mais importantes para a existência e engrandecimento das povoações.

69. As ações de guerra não podem deixar de ser influenciadas pela ação geográfica do homem, sensível em todos os domínios atingidos direta ou indiretamente pelas forças em conflito.

I — Deixando de parte os elementos mais difíceis de serem apreendidos, a ação geográfica do homem pode ser considerada dos seguintes modos:

1. — Cultivação da terra, ou seja agricultura;
2. — Extração e elaboração dos produtos naturais, ou seja, indústria;
3. — Tropa dos produtos obtidos, ou comércio ;
4. — Adaptação à superfície, ou construção.

II — A agricultura inicia-se no momento em que o homem deixa a vida nômade e se fixa em qualquer parte. Aí começa êle a revolver a terra, para obter os elementos que lhe permitam conservar as suas energias vitais.

III — Com o decorrer dos tempos, surge a necessidade de melhorar os produtos naturais, de aumentar a produção, etc. A partir daí, a atividade, até então extrativa, torna-se manufatureira: é a indústria.

- IV — As comunidades e mesmo os indivíduos vão em breve acumular as sobras do seu labor intensivo e, paralelamente, sentir a falta de produtos que abundam em poder de outrem. Iniciam-se então as trocas, que são uma forma elementar do comércio.
- V — Finalmente, as riquezas reunidas permitem compreender as vantagens de um padrão de vida mais elevado, com toda uma série de comodidades: surge a construção, que põe o gênero humano ao abrigo das intempéries, alterando-lhe ao mesmo tempo os hábitos primitivos e indicando-lhe uma estrada cujo termo jamais há de ser conhecido.

AGRICULTURA E INDUSTRIA

70. Influência da agricultura sobre as operações de guerra. — A agricultura, independente da influência que exerce sobre as operações de guerra pelas alterações que traz ao tapete vegetal, cria condições muito especiais, principalmente para as regiões de produção intensiva (*), com aparelhamentos adequados.

(*) Diz-se que a produção é *intensiva* quando feita em grande escala e por métodos racionalizados: contrapõe-se à *extensiva*, que por sua vez corresponde nos métodos antigos dos pequenos produtores.

Já sabemos que nos domínios táticos não é possível confundir os terrenos selvagens com as terras arroteadas, uma vez que as matas e campos se apresentam com um aspecto brutal, às vezes alagados, exigindo trabalhos mais ou menos integrais para o seu conveniente aproveitamento, enquanto que as terras lavradas não de exigir, pelo menos em parte, simples adaptações para chegar ao mesmo fim.

Isso é facilmente compreendido, desde que os trabalhos agrícolas exigem que sejam abatidas árvores e arbustos, construídas cercas, desmontado o terreno e drenadas as águas. No entanto, por mais importantes que sejam esses fatos no campo operativo, ainda não se sobrepõem à influência dominante, representada pelas condições gerais de vida da região.

71. Caracterização das regiões agrícolas. — As regiões agrícolas são caracterizadas pelas facilidades de alimentação que ali se reúnem, para homens e animais. Além das habitações espalhadas ao longo de zona de cultura, a riqueza acumulada determina a formação de núcleos populosos, em que é possível abrigar os elementos mais exigentes dos exércitos de campanha.

72. Aspecto das vias de comunicação. — Não se pode compreender a existência de aglomerações humanas de real atividade, sem estradas e obras de arte que as sirvam e completem. Vias de comunicação de vários tipos aí se entrelaçam, diferenciadas no entanto pelos papéis que representam na vida econômica da região. Caminhos secundários e mesmo medíocres conduzem a estradas de rodagem, que vão ter às povoações depois de percorrer as partes centrais da zona cultivada.

As povoações acham-se nos pontos de convergência das principais artérias do tráfego e por elas passam geralmente as estradas de ferro pelas quais escoam os produtos da agricultura, transportados para os grandes centros do interior e para os portos de mar.

Também os meios de transmissão, telégrafos (nas povoações) e telefones, constituem em seu conjunto, com as suas estações, postos e, quando é o caso, assinantes, uma favorável superfície de captação.

Essas condições, decorrentes da produção agrícola e do tráfego correspondente, têm grande importância para as combinações estratégicas, pois facilitam consideravelmente a movimentação e os reabastecimentos das tropas, mas as vantagens são as mesmas para a ofensiva e para a defensiva.

Essas condições especiais, eredas pela ação geográfica do homem, têm, embora não se reflitam diretamente sobre o campo de batalha, uma influência extraordinária no emprego das grandes massas que constituem os exércitos modernos.

73. Valor militar das regiões industriais. — O desenvolvimento industrial do país tem na guerra de nossos dias um alcance muito maior do que nas guerras do século passado. Isso conduz a atribuir às regiões industriais um valor tal que pode torná-las verdadeiros objetivos militares, exigindo sempre, da parte dos Estados detentores, cuidados especiais desde o tempo de paz.

74. Condições de utilização das regiões industriais. — As regiões industriais, contando geralmente com uma população muito densa e não produzindo por si mesmas os elementos necessários à sua alimentação, não dispõem de reservas alimentares que possam ser utilizadas pelos exércitos, durante largos períodos. Semelhante situação não só impede o serviço de Intendência de trabalhar com recursos locais, como obriga a trazer da retaguarda os elementos exigidos pela vida normal das tropas e pelas populações civis.

Postas de parte essas condições especiais, referentes às indústrias que elaboram geralmente matérias primas de origem mineral e algumas vezes, de origem vegetal ou animal, ctfino o algodão, o linho 'e a lã, a influência que as zonas industrializadas exercem sobre as operações de guerra decorre das suas redes de estradas, dos seus meios de transmissão, etc., sempre muito mais desenvolvidos do que as regiões agrícolas .

Aí as facilidades de deslocar e de abrigar as tropas são sempre muito grandes, ao passo que os órgãos de comando encontram reunidos todos os meios técnicos que lhes são indispensáveis ao desempenho de suas funções.

75. Regiões de criação intensiva. — Em se tratando de países como os de boa parte da América do Sul, com extensas planícies cobertas de gramíneas, deve-se examinar as condições decorrentes de uma pecuária explorada em grande escala.

Aqui, ao contrário do que se dá com as regiões agrícolas ou industriais, a população é escassa e dispersa, ao passo que a rede de estradas ou realmente não existe, ou é muito deficiente.

76. Condições e desenvolvimento da luta nas regiões de criação intensiva. — Fora dos domínios táticos, as operações são embaraçadas pelas condições gerais do tráfego, principalmente nas quadras chuvosas. As grandes massas só poderão ser reabastecidas com víveres e forragens secas transportados da retaguarda, completadas estas últimas pela relva dos campos.

Semelhantes condições fazem prever a localização dos focos principais da luta, numa guerra de massas importantes, em torno dos eixos ferroviários, com grande desenvolvimento das organizações defensivas de ambos os partidos,

maximé na estação invernos e após o esgotamento dos recursos em gado de corte.

71. Aproveitamento dos recursos locais. — No que diz respeito ao aproveitamento dos recursos locais, solípedes e gados de córte. qualquer dos partidos em luta não poderá pensar em retirar, em tempo útil, milhões de animais para outras regiões; assim sendo, cavalos e muares não deixarão de ser arrebanhados, desde logo, pelas forças que já se achem na região em que há de se desenvolver a luta, ao passo que os animais de porte, que não possam ser transportados para a retaguarda, hão de ser abatidos e inutilizados, sob pena de mirem em poder do invasor.

De qualquer modo, isso representa grande prejuízo para o país e não pode deixar de influir sobre a marcha das operações.

ADAPTAÇÃO À SUPERFÍCIE

78. Influência dos meios técnicos nas operações de guerra. — A guerra, que representa um dos aspectos mais interessantes, complexos e impressionantes da atividade humana, exige o emprego integral de todos os recursos do país, metodicamente organizados. As guerras da antiguidade viram o emprego, sobre o campo de batalha, de máquinas rudimentares que representavam, não obstante, o que havia de mais perfeito para os recursos industriais da época.

Era todos os tempos, recorreu o homem ao auxílio dos instrumentos mais perfeitos de que dispunha, para fins de ataque e de defesa, mas o admirável surto industrial, produzido pelo aparecimento da máquina a vapor e pelos progressos da metalurgia e da química, veio pôr entre as mãos da humanidade recursos extraordinários, inventados quasi sempre visando o aumento do bem estar geral, mas que também oferecem aos combatentes elementos muito apreciados.

É assim que as operações de guerra assumem nos tempos modernos um carácter especial, essencialmente técnico, correspondente ao grau de civilização de cada país.

79. Importância das cidades populosas. — De todas as obras humanas, nenhuma tem carácter de maior generalidade do que a das construções, ou seja, a da adaptação do homem à superfície da terra. Neste domínio, destacam-se os grandes centros populosos, em que se reúnem elementos de toda espécie; de considerável valor econômico, político e social. É em regra nos grandes centros urbanos que se encontram mais facilmente meios de transporte, oficinas de reparação, nós de comunicações, etc., recursos esses preciosos, sob o ponto de vista militar.

80. De ponto de vista tático, as cidades modernas, com seus edifícios de cimento e ferro, constituem posições fortíssimas e de fácil defesa.

Durante a conflagração européia, várias cidades balizaram as frentes de batalha e barraram a marcha de um adversário perfeitamente equipados para esse gênero de luta; entre nós, as operações da guerra civil de 1924, em torno da cidade de S. Paulo, puseram em evidência o valor das armas automáticas para os combates de rua, bem como as dificuldades do emprego da artilharia ou de qualquer outro meio de fogo para neutralizá-las.

A guerra civil espanhola, de 1936-39, fornece sobejas provas de que o valor defensivo das grandes cidades tem aumentado com as novas armas de guerra.

Quanto ao emprego dos meios mecânicos, os centros habitados, constituídos por prédios de alvenaria, permitem a ação mais segura das armas anti-carros, que aí encontrou localização favorável.

Em compensação, fora dos domínios táticos propriamente ditos, os grandes centros urbanos — principahnente as cidades cosmopolitas — não são favoráveis à instalação dos órgãos de comando, pois facilitam a ação da espionagem, cujos agentes não só encontram meios de trazer o inimigo a par do que se passa, como se insinuam entre as massas populares, para exercer a sua ação prejudicial.

Em se tratando de uma cidade cercada pelo inimigo, o defensor vê as suas dificuldades acrescidas pela necessidade de alimentar a população civil, sempre numerosa e exigente.

81. A importância dos centros habitados pode ser também política, isto é, moral, como é o caso da capital do país ou de uma de suas províncias, ou exclusivamente militar, como se dá com as localidades que ocasionalmente vêm a se encontrar em pontos estratégicos ou sobre as linhas de comunicação.

82. Importância das vias de acesso. — As estradas de ferro, as estradas de rodagem, as vias navegáveis convenientemente equipadas, etc., ainda representam uma das maiores expressões da ação geográfica do homem. E' talvez por isso que desempenham um papel tão importante em todas as fases da guerra.

83. Cada meio de transporte corresponde antes de tudo a um fim especial. — Na guerra moderna, a qualquer desses, meios de transporte correspondem fins especiais e só quando empregados convenientemente dão éles resultados máximos.

84. O emprego das estradas de ferro para os transportes das grandes massas que constituem os exércitos modernos corresponde ao caso em que as distâncias são grandes e a segurança da operação se acha suficientemente garantida.

As vantagens dêsse meio de transporte tornam-se evidentes quando o tempo necessário para o deslocamento de todas as composições ferroviárias (*), entre o ponto de partida e o de chegada, somado ao dos embarques e desembarques, é menor ou pelo menos igual ao exigido pelo deslocamento das tropas por etapas (**).

(*) O transporte por via-férrea de uma grande unidade, como uma divisão de infantaria, com todo seu material, é uma operação mais morosa do que parece à primeira vista. Uma divisão de infantaria exige, em nformos redondos, umas cento e vinte composições, cada uma do quinze a vinte carros. O tempo de embarque para cada composição não pode ser menor de quatro horas, a que é preciso acrescentar outras tantas para o desembarque.

Se os embarques fossem feitos num só ponto, o que nunca se dá, seriam necessários

120 X 8

----- dias só para essa parte do transporte de uma divisão.

24

(**) Termo militar de velha origem francesa. A sim primeira significação foi do lugar em que se encontram gêneros à venda e posteriormente serviu para designar o ponto de distribuição de víveres à tropa.

“Pelo tempo de Luiz XIII, criaram-se em França quatro linhas de etapas, ligando cidades, aldeias e vilas em que as tropas deviam se reabastecer”.

Daí provêm a designação de “etapa” para a ração alimentar distribuída às tropas e ainda, para as marchas a pé, a cavalo ou em viaturas comuns, através das estradas de rodagem: marcha

por etapas, uma etapa de marcha, zona de etapas

85. Do traçado das linhas férreas em relação à fronteira. Medidas de proteção. — Sob o ponto de vista militar, as linhas férreas podem ser consideradas perpendiculares ou paralelas à fronteira, isto é, a uma frente provável de batalha: no primeiro caso, são eixos de operações e no segundo, linhas de “rocáda”.

Em qualquer hipótese, devem achar-se fora do raio de ação do adversário ou protegidas por elementos capazes de impedir a sua destruição mesmo parcial; os seus pontos vitais devem merecer cuidados especiais contra os ataques aéreos.

Salvo o caso de efetuarem-se ao abrigo de uma região fortificada, ou atrás de sólidas frentes mais ou menos contínuas, os desembarques de tropas devem ser feitos a várias etapas do provável ponto de irrupção do adversário.

86. Papel principal das vias-férreas de acordo com o seu traçado. — As vias-férreas mais ou menos retilíneas, normais à fronteira, prestam-se não só à defensiva, mas principalmente à ofensiva. Nem sempre correspondem perfeitamente a todos aspectos comerciais; porém, levam rapidamente aos pontos visados pelo comando superior: quando são paralelas à fronteira, prestam-se a deslocamentos laterais, isto é, a movimentos de roçada, destinados a concentrar onde for conveniente os elementos de ataque ou de defesa, transportados pelas vias normais à linha fronteiriça (*).

(*) Poder-se-ia objetar que a construção da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguaiana, destinada a assegurar a boa defesa da fronteira sul, contrapõe-se a este princípio. No entanto, convém não esquecer que essa linha é paralela à fronteira uruguaia, que é atravessada pelas linhas naturais de invasão do território nacional. Além disso, as condições militares do Império permitia-nos admitir que o ataque é muitas vezes o melhor meio de defesa.

87. Redes ferroviárias e seus vários tipos. — Várias linhas férreas de um país ou de uma província, traçadas visando fins comuns, econômicos, políticos ou militares, formam uma rede ferroviária.

As redes ferroviárias podem ser de tipo quadricular ou de tipo linear; as de tipo quadricular podem ser quadriculares densas ou espaçadas e as de tipo linear, lineares paralelas ou divergentes.

Linhas férreas do tipo quadricular são aquelas em que os trilhos se cortam mais ou menos transversalmente; as do tipo linear são as que se desenvolvem mais ou menos isoladamente, sem entrelaçamentos com outras. Dentro do tipo linear, acomodam-se ainda as linhas singelas de penetração.

Quando uma rede ferroviária cobre enormes extensões, com desenvolvimento variável de um para outro ponto das regiões a que abrange, as facilidades de estudo aconselham a sua subdivisão em “agrupamentos” e estes em “blocos”.

88. Rendimento das estradas de ferro. — Sob o ponto de vista militar, o rendimento das vias-férreas depende principalmente:

1. — Do número das vias (simples ou duplas); as linhas duplas dão um rendimento muito elevado, porque eliminam as necessidades de cruzamentos (o rendimento das vias simples é tanto menor quanto mais afastados se achem ou menos numerosos sejam os desvios) ;
2. — Do aparelhamento de embarque e desembarque para viaturas e animais;

3. — Das caixas d'água e depósitos de carvão ao longo da via, etc.

A falta de unidade de bitola reduz consideravelmente a capacidade militar de uma rede ferroviária, pelas necessidades de transbordos.

89. Importância das estradas de ferro. — A importância militar de uma estrada de ferro não reside exclusivamente nas combinações operativas que venha a facilitar, pois o seu papel nos reabastecimentos é de tal ordem que em certos casos um exército não poderia subsistir, e mesmo mobilizar-se e concentrar-se, sem ela (*).

(*) Distinguem-se os transportes de mobilização dos de concentração porque os primeiros destinam-se a permitir a rápida passagem do pó de paz para o de guerra, enquanto que os segundos marcam o fim da fase preparatória.

Decretada a mobilização, todos os cidadãos alistados são encaminhados para os centros de apresentação de reservistas, precisamente conhecidos dos chefes de circunscrições de recrutamento; daí, sob o cuidado dos órgãos locais do mesmo serviço, são encaminhados aos corpos a que pertencem. Esses pequenos e múltiplos transportes, que levam o reservista de sua casa ao seu corpo de tropa ou serviço, constituem os transportes de mobilização. Paralelamente, os corpos, já em efetivo de guerra, são encaminhados, mediante um plano de conjunto, para os pontos em que o exército de campanha deve ser reunido.

90. Linhas férreas eletrificadas. — As linhas férreas eletrificadas adquirem, para certos países, cada vez maior importância, principalmente pela economia que representa a substituição dos combustíveis pelo fluido hidro-elétrico. Assim sendo, deve-se encarar o seu emprego para fins militares.

As principais objeções levantadas contra a eletrificação das estradas de ferro estratégicas, são:

1. — Dependência de uma rede inteira para com uma única fonte de energia, cujo isolamento ou destruição poderia interromper o tráfego por muito tempo, ao passo que com o emprego do vapor a fonte de energia se acha incorporada a cada composição;
2. — Maiores possibilidades de ataques aéreos contra seus órgãos essenciais e maiores exigências quanto à sua segurança contra semelhantes perigos;
3. — Alta sensibilidade da linha para as menores causas de interrupção da corrente;
4. — Limitação no emprego dos meios de tração, visto não ser possível usar locomotivas elétricas em linhas construídas para tração a vapor, nem ser conveniente usar locomotivas a vapor em linhas preparadas para locomotivas elétricas. (*).

(*) Revista Militar Brasileira, de Julho-Setembro de 1931: Eletrificação das vias-férreas e o ponto de vista militar, pelo coronel austríaco Schubert, tradução do Gen. B. Klüger.

91. Limitação de alguns inconvenientes das estradas eletrificadas. — Para eliminar o inconveniente relativo à dependência de uma rede inteira para com uma única fonte de energia, basta que existam várias usinas geradoras, ligadas entre si; quanto aos perigos aéreos, só resta o recurso das instalações separadas, em lugares que dificultem a aproximação dos aviões, disfarçadas e se possível, subterrâneas.

Fora disso, é preciso destinar-lhe meios anti-aéreos adequados e

esquadrilhas de caça suficientemente aptas.

92. Estradas de rodagem. — As estradas de rodagem e os simples caminhos de certas regiões adquirem uma grande importância, de acordo com as necessidades militares do momento. Ao passo que as estradas de ferro só têm uma importância estratégica e logística, as estradas de rodagem têm importância estratégica, logística e tática.

As guerras fizeram-se sempre, mesmo antes da existência das estradas de ferro, mas as tropas de efetivos relativamente elevados sempre precisaram das estradas comuns, para marchar e receber recursos de toda espécie.

93. Utilização das estradas de rodagem. — O rendimento de uma estrada de rodagem depende de vários elementos, como sejam: da natureza do leito da via (pavimentada ou não), da sua largura (possibilidades de duas correntes, em sentido contrários), das rampas, dos raios de suas curvas (quanto maiores, melhor), etc.

94. Natureza do leito das estradas. — No que diz respeito à natureza do leito das estradas, podemos distinguir as estradas pavimentadas, raras na América do Sul, das estradas cujos leitos são formados pelas rochas incoerentes das regiões atravessadas.

As estradas pavimentadas representam o ideal, não obstante a necessidade que igualmente têm de um serviço de conservação correspondente à intensidade do tráfego. Quando este é muito intenso, a pavimentação desaparece rapidamente, pelos menos em alguns pontos, em que é preciso refazê-la (*).

As estradas não calçadas suportam mal o trânsito de viaturas na estação seca e com elas não se pode contar durante a estação chuvosa (**).

(*) Por ocasião das grandes ofensivas germânicas contra a região de Verdun, o serviço de reparação da estrada a que os franceses chamaram de *voie sacrée*, transportou para ali tal quantidade de pedra britada e de outros materiais, que o leito da estrada veio a ficar com uma elevação de uns dois metros sobre o nível primitivo.

(**) Um exemplo notável neste caso é o das tropas brasileiras encontradas na região de Santana, no ano de 1826. Verificaram-se ali verdadeiras hecatombes, morrendo muitos soldados de inanição, pois os recursos deviam ser levados de Porto Alegre, durante um inverno chuvoso.

Numa estrada desprovida de pavimentação, é preciso levar em conta a natureza do leito, sempre na dependência imediata da sua natureza litológica, isto é da gênese dos terrenos fundamentais. Sob tal ponto de vista, podemos agrupar as estradas em três categorias: argilosas, arenosas e calcáreas, além dos seus tipos associados.

95. Argilas, areias e rochas calcáreas. — As argilas, sendo impermeáveis e escorregadias, dão, quando molhadas, estradas péssimas; em tempo seco, dão estradas pouco consistentes, que levantara colunas de pó avermelhado e são muito incômodas, principalmente para os elementos de cauda das colunas.

As primeiras chuvas, o tráfego ordinário dos exércitos transforma tais estradas em verdadeiros atoleiros.

As areias dão estradas de um rendimento muito medíocre, pois o fundo móvel dificulta o trânsito, exigindo um esforço considerável de tração; levantam também densas nuvens de pó com todos os seus inconvenientes e cansam imensamente pedestres e cavalgaduras.

As rochas calcáreas dão estradas melhores e mesmo muito boas na estação

sêca; porém, não deixam de ser raras em grande parte da América do Sul.

96. Estradas de tipos associados. — No entanto, não são comuns as estradas em que o predomínio de um desses elementos, salvo a argila, seja tal que lhes imprima os seus caracteres definidos. O que existe quasi sempre é uma associação de dois ou mais dêles, observadas as devidas proporções.

Os granitos e os gneis, por exemplo, dão, quando decompostos, estradas sílico-argilosas, em que a presença da areia corrige em parte os inconvenientes da argila. Os trapzes, porém, asseguram o predomínio da argila, o que em regra se observa ainda nas regiões em que certos gneis, muito ricos em feldspatos, representam a rocha fundamental.

97. Valor militar das estradas de rodagem. — O valor de uma rede de estradas de rodagem, sob o ponto de vista exclusivamente militar, depende da sua orientação, da sua densidade, das condições próprias das estradas que a compõem, etc.

Nos domínios táticos, a influência das redes de estradas é enorme, pois as tropas têm em regra uma liberdade de ação correspondente ao seu desenvolvimento; outro tanto pode-se dizer relativamente às pequenas, mas importantes, operações ligadas à vida ordinária dos corpos de tropa, como reabastecimento e evacuações.

As estradas que se acham orientadas segundo o eixo das operações são em regra mais importantes, mas as estradas transversais são as que permitem boas ligações e proporcionam o transporte cômodo dos elementos de combate e dos serviços, de uns para outros pontos da frente.

98. Nós, troncos e malhas. — Tanto nas redes ferroviárias como nas de rodagem, os elementos fundamentais são os troncos, as malhas e os nós. Chamam-se nós os pontos de interseção de duas ou mais linhas; chamam-se troncos os trechos compreendidos entre dois nós e, finalmente, chama-se malha o conjunto de polígonos formados pelos troncos.

Os nós, permitindo deslocamentos rápidos em mais de uma direção, constituem pontos de particular importância militar.

99. Situação financeira. — Ligada à mesma ordem de idéias, acha-se a questão de uma boa ou má situação financeira. Um país que desde o tempo de paz encerra os seus orçamentos com *deficit*, acha-se em péssima situação para envolver-se numa guerra. Um conflito armado não se reduz ao choque de dois exércitos, sempre oneroso, posto que um país não pode deixar de recorrer a todos os meios para vencer. A guerra é uma grande desgraça que é preciso evitar; mas, se apesar de tudo, chegar a desencadear-se, é necessário não perdê-la.

É indispensável procurar alianças (*), ou quando nada neutralidades benevolentes, o que não se consegue em muitos casos sem propiciar certas personalidades de influência noutros países.

(*) A precavida diplomacia imperial brasileira, a partir de 1823, não se empenhou nas guerras do Prata, apesar da superioridade militar do Império, sem haver, por uma hábil política de aproximação, conseguido pelo menos a aliança de um partido.

Os elementos que se batem por uma idéia dispensam o recurso extremo do suborno. Em 1852, a parte mais culta da República Argentina correu ao encontro dos desejos de nosso governo, contra a tirania de Rosas.

Na guerra do Paraguai, uma aliança com a República Argentina e com a República do Uruguai trouxe-nos consideráveis vantagens. Embora pequenos os efetivos empenhados pelos nossos aliados, premidos pelas circunstâncias, tiveram êles uma parte importante na luta e as nossas linhas de comunicações gozaram de perfeita segurança, o que era o principal.

Diz um velho provérbio brasileiro que muitos caminhos conduzem a Roma; pois, na guerra é sempre preciso andar por todos êles. Ao lado dos exércitos que se batem, um hábil agente confidencial pode prestar serviços comparáveis em seus efeitos aos mais perfeitos engenhos de destruição.

Podendo comprá-las, sempre se encontram grandes dedicações, mesmo dentro dos países inimigos. Já Alexandre costumava dizer que nenhuma praça forte resistia a uma besta carregada de ouro.

Aliás, um exército em pé de guerra e os órgãos das administrações civil e militar, que surgem durante a guerra, exigem largos recursos financeiros que devem estar sempre disponíveis.

100. Influência da população. — Outro elemento, que exerce uma influência considerável sobre as operações de guerra, é a densidade de população de cada país. A uma população mais densa correspondem vantagens que se refletem na rapidez de sua mobilização: se essa população se acha, como se pode dizer usando de uma conhecida frase francesa — *à pied d'auvre*, desaparecem os mais graves cuidados, trazidos pelas questões dos transportes iniciais.

Calculando em 5% da população o número de indivíduos que as condições gerais dos países sul-americanos permitem incorporar ao exército de campanha, (*), um território de 500.000 Km² (pouco maior do que o RioGrande do Sul e Santa Catarina reunidos), com uma densidade de população de 4 habitantes por quilômetros quadrado, não dará mais de 100.000 homens para a guerra.

(*) A França, com pouco mais de 40.000.000 de habitantes, mobilizou desde o começo da guerra européia mais do 2.000.000 de homens, o que representa aproximadamente 5% de sua população. Com o decorrer do tempo, esse número cresceu ainda muito. Parece que esse mesmo limite só poderá ser atingido na América do Sul se o serviço militar alcançar os dois sexos, providência que poderia libertar um grande número de homens, ocupados em serviços de retaguarda.

101. Condições do êxito para uma população numerosa. — Nos países em que os habitantes se acham muito espalhados por extensos territórios, o exército para ser mobilizado e concentrado exige vários meses, durante os quais fortes coberturas hão de garantir, principalmente no caso de países sul-americanos, a inviolabilidade do território de ambos os partidos, igualmente retardados pelas respectivas condições antropogeográficas.

Já se vê que uma população numerosa por si só não é um fator de êxito, pois é necessário, antes de tudo, que ela se encontre concentrada perto da região em que se fere a luta, obedeça às leis do país e possa, por consequência, ser empenhada em tempo oportuno.

102. Influência do traçado das fronteiras. — As nações antigas conheceram em regra a fronteira-superfície; as nações modernas usam hoje a fronteira-linha. Na América do Sul, essa evolução começa com o tratado de limites de 1750, entre Portugal e Castela, mas só aos poucos se transforma em realidade.

A diplomacia brasileira conseguiu, já no período republicano, pela ação

pertinaz do Barão do Rio Branco, definir por meio de linhas traçadas no terreno — serviço começado nos tempos coloniais e continuados no império — quasi todos os contornos do país.

Os estrategistas antigos, e mesmo os modernos em certos casos, atribuem algumas virtudes, exagerando-as, a determinados traçados de linhas fronteiriças.

“A fronteira política tem sempre interesse militar, pois indica uma barreira, verdade que fictícia, mas que limita os dispositivos de ordem preparatória. O primeiro ato das hostilidades é a sua travessia”.

Encarada geométricamente, uma fronteira pode ser traçada em linha reta, em saliente e em reentrante.

Como tudo na guerra, a noção de forma geométrica das fronteiras tem apenas um valor relativo. Como a declaração de guerra apaga os limites pactuados entre os dois países, pelo menos durante as operações, o que tem importância geográfico-militar, a partir daí, são os acidentes como os desertos, as montanhas, os grandes rios, os bosques mais ou menos intransponíveis, etc., que nos levam para os domínios das chamadas fronteiras naturais.

No sentido estritamente militar, o traçado da fronteira pode ser considerado como capaz de favorecer ou dificultar o ataque ou a defesa, mas exclusivamente pelo fato de permitir ou não certas medidas preparatórias.

“No caso em que a fronteira forma uma cunha ou saliente de grande extensão, a posição de que parte o exército acha-se já perto dos objetivos, o que favorece à ofensiva; mas o adversário, por sua vez, pode realizar envoltórios simples ou duplos”.

O país invadido pode reunir suas forças principais e lançá-las sobre o flanco e retaguarda do invasor, numa operação não igual, mas semelhante à que em 1800 Napoleão pretendeu que fosse levada a efeito por Moreau, contra os austríacos postados atrás do saliente do Reno.

II PARTE

AMÉRICA DO SUL

A América do Sul através das idades geológicas. Fisiografia sul americana: os Andes, a depressão central, os massivos de leste. As divisões de águas e as dificuldades da sua determinação. Vertentes e principais bacias hidrográficas. Clima e vegetação.

103. Estudo da paleogeografia. — Não é fácil o estudo da paleogeografia de qualquer parte da terra; no que diz respeito à América do Sul, as dificuldades são as maiores, dado o atraso das investigações geológicas nesta parte do mundo.

Aliás, o problema não é dos que comportam soluções geométricas, exatas e sempre indiscutíveis. Não só as zonas de transição entre os diversos sistemas se interpenetram, dificultando a fixação das linhas separatrizes, como há largos trechos da superfície referidas provisoriamente a um ou outro elemento da clássica coluna geológica.

O caso brasileiro — e como este, naturalmente outros casos sul-americanos — é notável pela esterilidade de certas formações, de que se não conhecem fósseis.

Os geólogos são obrigados então a recorrer ao critério petrográfico, auxiliado,

sempre que é possível, pelo da intercalação; certas formações estéreis, cujos caracteres litológicos permitem a sua inclusão em determinado sistema, são referidas a ele com alguma certeza desde que se achem intercaladas entre dois elementos conhecidos, que pelas suas naturezas devam, respectivamente, preceder e seguir imediatamente à tal formação estéril.

104. Condições do mundo arqueano. — O mundo arqueano era tripartido: um continente boreal, um continente equatorial e um continente austral. A América do Sul era representada, na extremidade oeste do continente equatorial, pelas terras de que os restos formam hoje a maior parte do planalto brasileiro. O continente equatorial estendia-se até à África, às índias e à Austrália.

O Atlântico ainda não existia e a orla marítima, que se pode chamar brasileira, era, ao contrário do que hoje se dá, voltada para oeste.

As planícies do Amazonas, do Orenoco e do Paraguai para o sul, salvo algumas ilhas, estavam ainda imersas nos mares, mas um núcleo de terras, um pouco mais ao norte do conjunto hoje brasileiro, estendia-se das Guianas à Colômbia central.

As montanhas do atual planalto brasileiro eram de altura prodigiosa, provavelmente mais elevadas do que as mais altas montanhas de nossos dias.

Essas montanhas são atacadas pelos agentes atmosféricos; os restos provenientes da sua decomposição vão formar os terrenos sedimentares dos seus vales, vão ser levados pelas águas e depositados no fundo dos lagos e mares. Forma-se o planalto em que o rio São Francisco, o rio Doce e o Paraná, escavam a parte superior de seus vales.

105. Relações entre o arqueano propriamente dito e o algonquiano. — Como um elemento de transição entre o arqueano e o paleozóico, aparecem os terrenos referidos ao algonquiano (*), que para uns não são mais do que uma subdivisão do arqueano, enquanto que para outros constituem uma era integral, formada por um só período do mesmo nome.

(*) O geólogo americano Derby deu a designação de “série de Minas” As rochas do algonquiano, constituídas por um conjunto sedimentar e principalmente metamórfico: chistos argilosos, etc., quartzitos, calcáreos.

Está mais ou menos abandonada a subdivisão do arqueano brasileiro em lourenciano e huroniano; o algonquiano subdivide-se em inferior, médio e superior, reservada a designação de médio para o que corresponde ao huroniano dos geólogos americanos.

O algonquiano, pelo menos no Brasil, é muito extenso.

As rochas arquicanas (gneis, em relação com rochas eruptivas, principalmente granitos e pegmatitos, chistos cristalinos, micachistos, etc.), aparecem da Terra do Fogo ao Panamá, formando muitas delas, nos tempos arqueanos e nos que se lhes seguiram imediatamente, ilhas batidas pelos mares daquelas éras.

106. Fins do arqueano e começos do paleozóico. — Ao terminar o arqueano e ao começar a era paleozóica, a orla marítima sul-americana ainda está a oeste.

O clima é uniformemente quente e nebuloso. Ao norte da faixa das Guianas e da Colômbia, um mar guiano se estendia; ao sul da mesma faixa, um mar

amazônico ocupava o vale do grande rio, como um amplo estreito, pondo as águas do N. E. em comunicação com as de W. e com as do S., através do mar platino, que banhava a orla W. do massiço e ocupava o espaço hoje preenchido pelos Andes.

No fim da era paleozóica, no período permiano, os aluviões, trazidos em grandes quantidades dos massiços das guianas e do massiço brasileiro, formam um istmo que obstrui a comunicação do mar amazônico com o oceano de N. E., continuando porém aberto a W. um pequeno estreito, na futura região andina.

107. Mares e golfos. — Depósitos paleozóicos terminam por subdividir o grande mar platino, formando de um lado um golfo boliviano e de outro, um golfo andino, alterações geomofológicas que reduzem as dimensões do mar platino e o separam definitivamente do mar amazônico.

108. Diferenciações correspondentes ao mesozóico. — Ao abrir-se a era mesozóica, começam a diferenciar-se as condições atmosféricas, o clima e as estações, até então iguais para toda terra.

No fim desta era, o clima tropical ia até à latitude do 40° e o temperado, até aos 78°. O clima polar não seria muito rigoroso.

O sol, ao que tudo indica, conserva até o permiano a forma oval e só no fim da era paleozóica é que se contrai, adquirindo a fôrma atual.

“Durante a era mesozóica, as terras sul-americanas são consideravelmente aumentadas. Emergem os terrenos ocidentais, de modo a formar extenso planalto de fraco relevo: só na era terciária se erguerão os Andes”.

O mar amazônico, mesmo a W., não tem mais comunicação com o oceano e deságua no mar das Antilhas por um canal encachoeirado.

109. Alterações trazidas pelo cenozóico. — A era cenozóica, que se segue, é muito movimentada. Acentua-se a diferenciação das estações, que se alternam, como atestam os vegetais de folhas caducas, que começam a aparecer.

Formam-se altas montanhas: no oligoceno, erguem-se os Pirineus e os Apeninos; no mioeeno, são os Alpes, o Himalaia e os Andes que se levantam definitivamente.

Do levantamento de tantas terras decorre o aumento do trabalho de desgaste das rochas pelas águas (erosão) e os detritos atulham os primitivos lagos. Nestas condições, o velho mar amazônico fica reduzido a simples golfo, pelos aluviões trazidos dos Andes, mas reabre-se para leste. Esses mesmos aluviões acumulam-se também nos territórios ao N. de Mato Grosso e a L. da Bolívia, formando o elemento separatriz das bacias do rio Madeira e do rio Paraguai.

Então, o golfo boliviano fica reduzido a simples lago. O mar platino perde terreno e reduz-se ao leito de cheias do rio Paraguai. Caracteriza-se o estuário atual do rio da Prata.

O mais importante, para a fisionomia do continente americano, é a separação definitiva do Brasil e da África, o que deve ter ocorrido no oligogeno ou no miogeno.

Ao findar o cenozóico ou terciário, a América do Sul já está modelada, dentro de suas linhas gerais de hoje.

110. Era quaternária. — A era quaternária ou psicozóica, considerada por muitos como um prolongamento da anterior, é muito recente ainda, para dar lugar a alterações profundas na morfologia terrestre.

O incidente mais importante desta era foram as invasões glaciais, do que

também há vestígios nas eras anteriores (*).

(*) As glaciações anteriores e era quaternária, de que há vestígios no Brasil, parecem todas de altitude.

Houve três invasões glaciais, mas a segunda foi a mais importante, descendo as geleiras até o centro da Europa e cobrindo dois terços da América do Norte.

Na América do Sul as geleiras não tiveram importância, só ultrapassando a Terra do Fogo e a Patagônia pela costa do Pacífico, onde ao uivei do mar a glaciação se estende até Concepcion, no Chile.

Do lado do Brasil, não se manifestou a grande glaciação quaternária.

111. Fundamentos da fisiografia sul-americana. — A fisiografia sul-americana, como de qualquer outra parte do mundo, explica-se pela sua história geológica (**). Os massiços do Brasil e das Guianas, tão velhos como a própria terra, formam o pilar de léste, contra o qual, a oeste, os Andes se encostaram aos poucos, até a era terciária, em que se ergueram definitivamente; ao centro, conserva-se uma depressão correspondendo aos antigos leitos marítimos (mar guiano, mar amazônico, mar platino).

(**) Numa memória muito interessante (*Les dées sur la Physiographie Sud-Americaine*. Rio, 1937), o coronel Jaguaribe de Matos, antigo técnico da Comissão-Rondon e conhecido cartógrafo, emitiu ultimamente uma hipótese muito original sobre a fisiografia sul-americana. O autor, que completou o seu trabalho com uma conferência feita no Clube Militar, apoia-se na teoria da translação dos continentes.

112. Subdivisões dos Andes. — O estudo dos Andes é muito complicado, mas a sua subdivisão geral pode ser encarada mediante a consideração das suas condições político-geográficas.

Podemos considerá-los subdivididos em tantos trechos quantos são os países andinos a que pertencem e, para fixar os seus limites, recorrer aos acidentes geográficos mais destacados e mais gerais do seu complexo montanhoso, isto é, aos nós ou pontos de articulação das diversas cadeias principais.

A cordilheira dos Andes mede mais de 7.000 quilômetros de comprimento, por 700 quilômetros de largura máxima, no planalto boliviano. Estende-se do cabo Horn ao Panamá; orientada segundo uma linha N. S., muda afinal de direção para Leste, contornando o mar das Antilhas.

Pode ser dividida em seis secções: 1.º — Andes patagônicos, que formam entre o cabo Horn e o estreito de Magalhães um verdadeiro arquipélago de penhascos batidos pelas águas e que ao avançarem pelas terras firmes passam a ser constituídos por uma série de cadeias transversais e montes isolados, que aumentam de altura à medida que se aproximam da parte central do continente; 2.º — Andes ehilenos-argentinos, a partir do 41º de latitude S., quando a cordilheira passa a adquirir unidade; nesta parte, a montanha já mede mais de 100 quilômetros de espessura e apresenta picos, como o Aconcágua, com 7.015 metros de altura, de cimos cobertos de neve; 3.º — Andes bolivianos, onde a cordilheira possui o seu máximo desenvolvimento, pois forma duas cadeias mais ou menos paralelas, que sustentam o elevado planalto boliviano; a cordilheira oriental vai perder-se nas planícies do rio Madeira e a ocidental passa a formar a subdivisão seguinte: 4.º — Andes peruanos, que são formados pelo prolongamento da cadeia ocidental boliviana, que desde o nó de Cusco (no Perú) de Loja (no Equador); 5.º — Andes equatorianos, que se estendem desde o M de Loja ao dé Pas.to e que formam as duas cadeias, mais ou menos paralelas, que

sustentam o elevado planalto de Quito, notáveis pelos seus numerosos vulcões; 6.º— Andes colombianos, que começando no nó de Pasto, vão a partir daí subdividir-se em três cadeias, das quais a mais oriental se encurva para Leste, formando a parte principal do território da Venezuela, indo terminar no Atlântico, a central se perde nas planícies em que o rio Cauca se lança no rio Magdalena, a ocidental vai constituir o istmo do Panamá.

113. A depressão sul-americana. — A grande depressão sul-americana é formada pelas planícies do Orenoco e do Amazonas, pela depressão paraguaia e pelas planícies do extremo-sul do Brasil e dos estados ribeirinhos do Prata.

É uma depressão relativa, pois se acha acima do nível do mar. Estende-se de norte a sul do continente, encerrando em seu seio numerosos acidentes orográficos, que não lhe alteram o carácter fundamental.

Encerrada entre os massiços continentais que a ladeiam, abre-se sobre o Atlântico, aproximadamente a partir da latitude de 30° S., onde termina o planalto brasileiro.

114. Os planaltos de Leste — Os pilares de Leste são constituídos pelos restos do continente equatorial, desmoronado durante a era cenozóica, quando o Atlântico veio colocar-se entre a América e a África. São os massiços das Guianas, representados pelas serras de Tumucumaque, de Parima, etc, e os do Brasil, que abrangem as serranias brasileiras, de que a Mantiqueira e a serra do Mar são os elementos mais conhecidos.

Tratando-se de velhas montanhas, destruídas através dos tempos geológicos, não apresentam as alturas imponentes do massiço andino, mas formam dois planaltos, de que o meridional, com perto de 3.000.000 de quilômetros quadrados e uniú altitude que oscila entre trezentos e mil metros, representa 5/8 do território do Brasil.

115. Divisores de águas. — A cordilheira dos Andes forma um dorso escarpado, que separa nitidamente as águas do Pacífico das águas do Atlântico e as do Mar das Antilhas das do Orenoco.

Os geógrafos antigos davam aos divisores d'água um carácter de regularidade e de rigidez que eles não têm.

Sendo muito mais rapidamente atacadas as rochas das partes elevadas do que as das partes baixas das montanhas, e, além disso, resistindo umas muito mais do que outras às ações dos agentes atmosféricos, há vales que têm as suas cabeceiras, e até grandes trechos de suas partes superiores, além da presumida linha do *divorlium aquarum*.

Assim, águas que correm em sentidos opostos podem como que entrelaçar as suas cabeceiras e ter os seus cursos superiores paralelos, embora em sentidos contrários.

As mesmas dificuldades se apresentam quando entre dois vales ou duas depressões existe uma lombada ou penepiano, como é o caso do planalto central do Brasil. Aqui, os rios têm as suas nascentes entrelaçadas, embora corram em sentidos diferentes.

Tanto o entrelaçamento dos vales das regiões montanhosas, como as águas indecisas dos planaltos, constituem enormes dificuldades quando se trata de delimitar precisamente a linha divisora das águas.

Baseados na hoje condenada teoria das vertentes, os estadistas americanos convencionaram muitas vezes limites baseados na linha de separação das águas; ao demarcá-los, porém, surgiram enormes dificuldades, que por pouco não levaram os países à guerra.

116. Planimetria continental. — A esse conjunto altimétrico sul-americanos corresponde uma forma nitidamente geométrica, espécie de triângulo retângulo de que um dos catetos se estende do cabo de S. Roque, no Atlântico, à Ponta das Galinhas, no mar das Antilhas e o outro, do mesmo cabo à entrada do estreito de Magalhães, pela orla atlântica do sul; à hipotenusa, naturalmente, corresponde o litoral do Pacífico.

117. Vertentes. — Em regra, cada vertente marítima encerra várias bacias hidrográficas; as bacias hidrográficas sempre se decompõem em outras cada vez menores, que atingem até às condições elementares de pequenos sulcos, escavados pelas precipitações atmosféricas.

O elemento mais característico das “bacias” são os vales dos rios; nestes se notam as paredes laterais, encostas ou vertentes, em número de três, uma correspondendo às cabeceiras e as duas outras, aos flancos do caudal.

A vertente do mar das Antilhas correspondem as bacias andinas dos rios da Colômbia e da Venezuela, que correm francamente do sul para o norte. À vertente atlântica pertencem a bacia do Orenoeo, as dos rios das Guianas, as bacias de todos os rios do Brasil, do Uruguai e da Argentina, excetuadas, quanto a esta, as bacias interiores, a do Paraguai e os rios bolivianos, em geral incluídos nas bacias dos países atlânticos já citados.

À vertente do Pacífico pertencem as bacias dos países ribeirinhos a êsse oceano, não incluídas nos casos anteriores.

118. Clima. — Não é um problema fácil traçar o quadro geral do clima de um continente, de forma que dentro dêle se acomodem as diferenças climáticas das diversas regiões naturais.

Para o clima astronômico, o problema é relativamente simples, dentro das linhas gerais da solução proposta por Parmênides, (*), mas, a intervenção de outros numerosos elementos perturbadores, como se sabe, dificulta enormemente o encontro de uma solução adequada.

(*) Filósofo grego, que viveu aos 540 anos antes da nossa era. Deve-se-lhe a definição de clima astronômico, pela divisão da superfície da terra em zonas térmicas.

119. Quatro são os elementos que, não obstante, podem ser encarados no estudo das condições climáticas da América do Sul: a latitude, a altitude, as correntes marítimas e a eontinentalidade das regiões centrais.

120. Influência das formas do terreno sobre a temperatura. — A porção mais importante da massa continental sul-americana acha-se entre a linha equatorial e o trópico de Capricórnio; ao norte do equador, deve-se considerar o prolongamento das terras até o mar das Antilhas, enquanto que ao sul do trópico a massa continental se estreita consideravelmente, até mergulhar nos mares frios do extremo-sul, reduzida a uma ponta afilada. Nestas condições, a temperatura máxima presumível deveria corresponder ao equador, o que no entanto não se dá, pela intervenção de outros dados na solução do problema.

As partes mais quentes do continente são as costas do mar das Antilhas e,

neste caso, o equador térmico não coincide com o equador astronômico, que passa conseqüentemente ao sul do primeiro.

121. Outros elementos na temperatura. — Quando se leva em consideração o fato de que uma ascensão de 108 a 110 metros determina uma diminuição de temperatura correspondente a um grau centígrado, vê-se que a presença dos massiços dos Andes e do Brasil determinam uma sensível correção do clima astronômico.

As temperaturas do litoral são por sua vez diferenciadas do Atlântico para o Pacífico, dada a presença da corrente quente do Brasil na orla léste e a da corrente fria de Humboldt, na orla oeste do continente.

Neste conjunto, as terras glaciais são representadas pela região sul da Patagônia, incluído o arquipélago da Terra do Fogo, e pelas altas regiões das cordilheiras andinas.

122. Salubridade. — A salubridade aumenta à medida que se marcha rumo ao sul, pelo desaparecimento gradual das chamadas moléstias tropicais. Também os insetos mais prejudiciais (moscas, mosquitos, etc.), transmissores de várias enfermidades, desaparecem durante os invernos rigorosos dessa parte do continente.

De um modo geral, os climas sul-americanos são bons, pois, excetuadas certas partes da bacia amazônica, da bacia do Orenoco e as costas do mar das Antilhas, encontram-se os europeus e os seus descendentes em condições aceitáveis ou mesmo muito boas.

O sul do continente, com exceção de pequenos trechos de acentuada continentalidade, a partir do trópico é comparável, por várias razões, às melhores regiões do continente europeu.

123. Vegetação. — O estudo da vegetação oferece tão grandes dificuldades quanto o do clima sul-americano.

Com uma variedade extraordinária de condições meteorológicas, com todos os climas, do glacial ao tórrido, com terrenos que vão dos mangues quaternários às formações mais ou menos estereis de certas rochas antiquíssimas, com vários desertos secos contrapostos a encostas montanhosas exageradamente úmidas, compreende-se como tais disparidades se hão de refletir no revestimento vegetal do continente.

Os países andinos apresentam naturalmente associações de espécies que se superpõem, de acordo com as altitudes e com outras circunstâncias.

Nas bacias dos grandes rios do norte, notadamente na bacia do Amazonas, é a floresta equatorial, com os seus entrelaçamentos, as suas variadas espécies, com a sua alta densidade de população vegetal, que constitue o fundo do quadro. Os planaltos já se vestem diferentemente e, à medida que se avança para o sul, conservada a pujança brutal das selvas virgens, vai se notando, a par dos entrelaçamentos das lianas, o predomínio de certas famílias, contrastando com a multiplicidade equatorial.

Conclusões Militares

124. Olhada do alto, a América do Sul constitue um vasto tabuleiro de uns 18.000.000 de quilômetros quadrados. O atraso em que fazem os trabalhos geodésicos do continente não nos permite mais do que o registro de dados aproximados a esse respeito.

Sob certos pontos de vista, a situação de toda América é especialíssima, pois enquanto a Europa, a Ásia e a África formam um conjunto mais ou menos contínuo, o nosso continente vem a encontrar-se isolado, constituindo um bloco perfeitamente independente, cercado de mares por todos os lados. Estendendo-se muito mais no sentido das latitudes do que no das longitudes, reduz-se a uma longa faixa de terras, limitada em seus extremos, aproximadamente, pelos dois círculos polares.

125. A América do Sul, nesse conjunto continental, oferece uma configuração absolutamente regular e perfeitamente distinta do resto do seu continente; as suas linhas triangulares são três portas abertas sobre três diferentes mares, expondo as nações sul-americanas aos perigos que o elemento naval das grandes potências permite que se conserve incerto quanto ao ponto de aplicação. Partilhado o domínio dessas extensas costas entre várias soberanias, o problema não admite soluções de conjunto, pelo que cada nação o encara de um modo particular.

126. A fisiografia sul-americana, por sua vez, cria aspectos especiais para os problemas militares do continente, o que se evidencia melhor ao assinalar a compartimentação geopolítica da terra.

Há entidades geológicas que se relacionam apenas com o Pacífico ou com o Atlântico (Chile e Brasil), ocupando dilatadas orlas costeiras; há países que se debruçam sobre o oceano Pacífico e que se acham associados à vertente Atlântica, através da depressão centro-continental (Colômbia, Equador, Perú); há nações que são mais do mar das Antilhas, mas que se interessam imensamente na participação da depressão interior, onde o instinto de conservação nacional não pode deixar de obrigar a existência de enormes reservas de alto valor econômico (Colômbia e Venezuela); há unidades políticas mediterrâneas, encravadas no seio do maciço andino, que ainda não encontraram a linha de menor resistência por onde não de abrir caminho para os mares, como é o caso da Bolívia, ou que ocupam o centro da grande depressão continental, a que barram de norte para o sul ou vice-versa, ao mesmo tempo que põem fora de qualquer cogitação a marcha através da barreira andina, para tatear os caminhos do Atlântico, esforço de que na história paraguaia não faltam exemplos; há outros casos, como o da República Argentina, que se acha nitidamente definida como nação admiravelmente aquinhoadada na partilha da orla oriental, mas que, dada a pequena espessura da cordilheira andina, tende a associar aos estados andinos e tomar parte nas complicações econômicas do Pacífico, sem perder o seu prestígio atlântico; enfim, o Brasil e o Uruguai, o primeiro destes estados constituindo a parte principal da formidável muralha geo-política que separa os Andes do Atlântico, associado a depressão central, ao longo do qual correm os seus limites ocidentais e o segundo, formando, pelas suas características geográficas, a extremidade meridional do território brasileiro, diferenciado, porém pelos fatores nacionais que o erigem, mercê das suas condições físicas, em elemento de transição entre dois domínios políticos.

127. A fisiografia conjugada ao conceito da nacionalidade pode dar lugar a numerosas combinações político-militares. Pode-se pensar tanto no envolvimento do Brasil, mediante uma coligação de oeste, como na eficiência, certamente mais lógica, de uma manobra brasileira em posição central, contra coligados que dificilmente não de se dar as mãos através de dilatados desertos.

128. Sob o ponto de vista étnico, ainda por vários séculos nada há a temer, posto que o fator econômico, que no mundo moderno ocupa o lugar deixado vago pela intolerância religiosa de outros tempos, não pode dar origem a pontos de vida irreconciliáveis entre o Brasil, potência econômica do Atlântico e os estados andinos, potências debruçados sobre outros mares. Aqui, o elemento racial é antes separador do que conectivo, posto que os estados de origem espanhola herdaram dos estados coloniais que os precederam pontos de vista opostos sobre questões vitais.

129. Ainda por muitos séculos, tudo leva a crer que não se possam coordenar, dentro do continente, ações, político- militares de grande vulto, isso não só contra o Brasil, como contra qualquer outra potência sul-americana. Os fatores geográficos de toda espécie são a melhor garantia contra semelhantes hipóteses.

130. Quanto a possíveis alterações da carta política do continente, tudo indica que as partes brasileiras das bacias do Amazonas, dos rios Paraná e Paraguai se acham consolidadas; o mesmo se pode dizer das partes argentinas das bacias do Paraná, do Prata e de outros rios de antigo domínio. As possíveis modificações podem ser encaradas ao longo do eixo do rio Paraguai e dos seus afluentes, nas costas do Pacífico e nas partes andinas da bacia amazônica, onde um equilíbrio geopolítico, definido pelas leis antropogeográficas, ainda não parece definitivamente realizado.

AS GUIANAS

131. **Caráter da ocupação. Aspecto geológico.** — As chamadas Guianas européias são simples feitorias ou colônias de exploração.

A sua história geológica acha-se até certo ponto ligada à do Brasil. Sabemos que o maciço das Guianas fez parte do velho continente equatorial, tal qual se deu com o centro oriental do Brasil. É por consequência uma terra velhíssima, pertencente à era arqueana, provavelmente de constituição idêntica ao núcleo fundamental brasileiro, que também depois de deprimido esteve em grande parte submerso.

132. **História territorial.** — Os europeus tiveram notícias das Guianas antes do descobrimento do Brasil, com as viagens de Alonso de Llojeda, Américo Vespucci e Vicente Tanzi Pinzon. Os primeiros que ali se estabeleceram foram os holandeses; expulsos da feitoria a que haviam denominado Nieuw Zeeland, em 1596, pela ação combinada de espanhóis e indígenas, dirigiram-se para o vale do Essequibo, instalando-se numa ilha, na confluência do Cuiuni e Nazaruni, tributários do Essequibo — onde encontraram as minas de um forte português.

“Por esse tempo, começaram os holandeses a criar os primeiros núcleos de povoamento, mormente após a constituição da companhia das Índias Ocidentais. Com a paz de Breda. Carlos II da Inglaterra obteve a colônia de Paramaribo em troca da colônia de New York, então chamada Nova Amsterdam (nos Estados Unidos atuais).”

Em meados do século XVII, depois de expulsos do Maranhão, foram os franceses a criar a colônia de Caiena, o que levou os portugueses a povoar os territórios ao norte da embocadura do Amazonas.

As fases mais interessantes são, no caso, as que se seguiram à independência do Brasil, que devem ser estudadas oportunamente.

133. Posição astronômica. — Os pontos extremos do território das Guianas acham-se aproximadamente entre a linha equatorial (Guianas brasileira) e 8°-30' de latitude N.; quanto à longitude, estendem-se pouco mais ou menos de 52° a 62° a W. de Greenwich.

134. Limites. — A unidade geográfica, constituída pelas guianas, é formada pelas terras banhadas ao norte pelo oceano Atlântico e pelo rio Orenoco, a oeste, pelos rios Cassiquiare e Negro, ao sul, pelo Amazonas e a leste, ainda pelo Atlântico.

135. Partilha e ocupação atual. — Esse conjunto foi partilhado pela França, Holanda, Inglaterra, Venezuela e Brasil. Os europeus instalam-se na orla oceânica, mas vão pouco a pouco devassando o interior e chegando às fronteiras dos dois países sul-americanos — Venezuela e Brasil — que lhes são limítrofes.

136. Fisiografia. — O massiço guiano é formado por três degraus, que se sucedem da orla para o interior; a sua parte mais elevada é a que constitui a região fronteira do Brasil e Venezuela.

O primeiro degrau corresponde à faixa próxima ao litoral marítimo, que não se eleva a mais de 200 metros de altitude, o segundo desses degraus pertence à alta Guiana, ficando acima de 200 e abaixo de 400 metros de altitude, o terceiro formado por montes isolados, em regra de forma tabular (*), que se encontram para o interior, principalmente a oeste de Roraima, de altitudes que alcançam não raro a 2.000 metros.

(*) Tabular, chato em cima, como a parte superior de uma mesa.

137. Hidrografia. — Se procurarmos aí o principal centro de dispersão de águas, veremos que é constituído pela linha de serras que forma as fronteiras terrestres da região. A este centro correspondem duas vertentes muito importantes, uma atlântica e outra amazônica, além de uma vertente subsidiária, de que manam tributários do próprio Amazonas e do Orenoco.

A vertente atlântica, é formada pelas superfícies em que correm os rios Essequibo, Correntinej Maroni, Oyapok, etc.; a principal vertente amazônica é constituída pelas terras em que correm os rios Branco, Jamundá, Trombetas, Parú, Araguari, etc., todos brasileiros.

138. Clima. — O clima das Guianas é quente, e doentio; há apenas duas estações, uma seca e outra chuvosa, estendendo-se esta de Dezembro a Julho.

As melhores estações encontram-se nas terras altas do interior e da Guiana Brasileira.

GUIANA FRANCESA

139. Posição. — Recostada sobre o massiço montanhoso e debruçada sobre o Atlântico, encontra-se a Guiana Francesa, separada do Brasil pelo rio Oyapok e pela linha de divisão das águas da serra de Tumuçumaque, ao passo que o rio Maronita separa da Guiana Holandesa.

140. Resumo histórico das questões de limites. — As fronteiras guianas foram a começo faixas, cujos limites ninguém conhecia ao certo; ao evolverem da fronteira superfície para fronteira linha, deram lugar a negociações laboriosas e demoradas, que no caso da França foram particularmente difíceis.

A Guiana Francesa foi ocupada por nós ao tempo de D. João VI, mas após o Congresso de Viena, de 1815, tivemos que devolvê-la.

Na luta pela existência, que norteia as relações internacionais, verifica-se sempre a verdade do aforismo de que o *mundo só é justo para os fortes*.

“Os áulicos de Luiz XIV, diziam com ênfase que ao Rei Sol cabia a posse dos dois maiores rios do mundo, o Mississipi e o Amazonas. A frase, puramente retórica, conseguiu passar por título suficiente de domínio na imaginação dos aventureiros.

No entanto, desde Felipe IV (*), estava criada a Capitania do Norte, que ia da foz do Amazonas ao cabo Orange (antigo cabo S. Vicente), na embocadura do rio Oyapoek”.

Os aventureiros que se derramaram por aquelas terras, à cata de ouro e de produtos naturais, consideravam-se sempre em casa própria, apoiados pelas autoridades francesas.

“Quando país independente, no período regneial tão perturbado por agitações revolucionárias, os franceses invadiram o território da antiga capitania do Cabo Norte e conseguiram neutralizar toda a região invadida, sob o nome de Amapá, até que fosse dada uma solução definitiva. A intervenção da Inglaterra, solicitada pelo Brasil, conseguiu do rei Luiz Felipe a evacuação do território indevidamente ocupado (1840)” (**).

Invocando ambos os países o tratado de Utrecht, pretendia o Brasil levar suas raias até o rio Oyapoek, enquanto que a França, fazendo confusão entre dois rios, pretendia que o rio Oyapoek fosse o atual Araguari.

“A pretensão da França era realmente excessiva. Para ela, a linha limítrofe devia partir da foz do Araguari, a 1°-2' de latitude norte e seguir o curso deste rio até suas nascentes na serra de Tumueumaque, daí descer em linha sinuosa para sudoeste, cortando os rios Jarí, Parú, Trombetas e Jamundá, até encontrar o rio Branco na sua confluência com o Negro, o que tudo perfazia nina extensão linear de 1.200 quilômetros.

Ainda uma linha mais interior e meridional, do rio Negro ao Araguari, era proposta ao árbitro, no caso de aceitar-se como ponto de partida a foz do Araguari, etc.; esta segunda linha abrangia quase duas vezes mais que a área envolvida pela primeira.

Por essa proposta, a Guiana Francesa iria confinar ao sul com as outras Guianas, Holandesa e Inglesa, e entraria na bacia setentrional do Amazonas, do qual ficaria distante menos de 200 quilômetros, etc.” (***)

(*) Belém foi um departamento maranhense, fundado em 1616; em 1621, é criado um estado colonial que se estende do Ceará ao Cabo Norte.

(**) *As Nossas Fronteiras*, por João Bibeiro, 1930.

(***) João Ribeiro — Obra citado.

Submetida a questão a arbitramento e escolhido árbitro o chefe do governo suíço, deu este ganho de causa ao Brasil, reconhecendo que Oyapoek era o rio apontado como tal pela diplomacia brasileira.

141. Limites atuais. — De acordo com o laudo arbitrai, a linha divisória entre o Brasil e a Guiana Francesa começa na foz do Oyapoek, segue o talvegue deste rio até as suas nascentes na serra de Tumucumaque, acompanha o *divortium aquarum* entre os rios da bacia amazônica e os que correm para o norte ou para o Atlântico, terminando na fronteira holandesa.

142. Aspecto geral. — A Guiana Francesa forma um quadrilátero irregular de cêrca de 80.000 quilômetros quadrados, ocupando a orla nordeste do continente sul-americano.

“A costa, baixa e pantanosa, quasi retilínea, estende-se por 300 quilômetros.”

Atrás da costa, corre uma planície baixa e úmida, larga de uns 40 quilômetros, de que as partes mais elevadas são cobertas de savanas; mais para o interior, são as terras altas dos degraus sucessivos, dos quais o último é representado pelas serras de Tumucumaque, cobertas de selvas tropicais.

143. Clima. — O clima é quente, úmido e doentio, A oscilação termométrica é insignificante, mesmo de uma estação para outra. As chuvas observadas elevam-se no litoral a 3 metros.

144. Hidrografia. — Há numerosos cursos d'água, porém encachocirados, por descerem os degraus do planalto. Os dois principais cursos d'água são o Oyapoque e o Maroni, que constituem fronteiras a leste e a oeste.

145. População e centros habitados. Governo. — Ocupado esse território em 1664, veio a encontrar-se fora do domínio francês apenas durante o curto período de nossa ocupação, de 1809 a 1815.

A administração é chefiada por um governador, assistido por um conselho eleito e por um conselho privado. Como as demais colônias, a Guiana envia um deputado ao parlamento francês. A população total é de 47.000 habitantes, dos quais uns 4.000 são indígenas, vivendo nas selvas. Há negros, descendentes de antigos escravos que se haviam refugiado nas florestas, embora pouco numerosos.

Os europeus ou assemelhados são uns 28.000, compreendidos 8.000 forçados, libertos ou degredados.

As cidades têm pouca importância: Caiena sede do governo, com 13.000 habitantes, edificada sobre uma ilha e Saint-Laurent, na embocadura do Maroni (*).

(*) *Géographie*, pelo cap. breveté Favre. 1929.

146. Recursos econômicos. — Todas as chamadas culturas tropicais dão-se perfeitamente nessa região. A colônia produz em pequena quantidade café, cacau, arroz, cana de açúcar, algodão, etc.

A indústria extrativa, apesar dos recursos extraordinários das florestas guianas, acha-se limitada a poucos artigos, como o pau rosa e a balaia. A exportação de madeiras orça por 6.000 toneladas.

A pecuária acha-se pouco desenvolvida, mas as exportações de couros sempre aparecem nas estatísticas.

A maior fonte de renda da Guiana Francesa é o ouro. A produção que antes da guerra se elevava de 3.000 a 4.000 quilos por ano, desceu em 1926 a 1.200 quilos, o que talvez seja devido não só ao esgotamento dos aluviões da região, como a uma vigilância mais severa por parte das autoridades brasileiras nas zonas fronteiriças. Aliás, o território da colônia ainda não foi estudado convenientemente e o ouro que figura nas estatísticas é obtido por processos muito antiquados; o contrabando de ouro é considerável.

A Guiana Francesa possui ferro, cobre, estanho, chumbo, prata, mercúrio e pedras preciosas, ainda inexplorados.

A Indústria acha-se representada por algumas destilarias de pau rosa c

fábricas de rum.

147. Transportes. — A Guiana Francesa não conhece os transportes modernos: não tem caminhos de ferro e só possui poucas estradas e estas muito mal conservadas. Alguns canais antigos foram invadidos pela vasa e pela vegetação.

O pôrto de Caiena é vasto, bem abrigado, mas não pode servir a embarcações de mais de 5 metros de calado.

148. Comércio. — O comércio atingiu, em 1926, a 108 milhões de francos, 80% dos quais atribuídos à França.

149. Forças armadas (1938). — As forças armadas que guarnecem a Guiana Francesa são insignificantes e fazem parte do agrupamento das Autilhas, que abarca a Martinica (centro principal), Guadalupe e dependências.

GUIANAS HOLANDESAS

150. Posição. — Iguamente recostada no massiço guiano e debruçada sôbre o mar, ocupa a faixa que de léste a oeste se estende do rio Maroni ao rio Corentine.

A Guiana Holandesa pertence a um povo que há muito perdeu a hegemonia militar no continente europeu e desempenha o papel de superfície de atritos entre as possessões inglesas e francesas.

151. Resumo histórico das questões de limites. — “Com o Brasil não houve questão de limites, uma vez que os holandeses não excederam a linha divisória da bacia amazônica, onde jamais penetraram e que jamais pretenderam; ao contrário do que nos sucedeu com a Guiana Francesa e Guiana Inglesa, não tivemos litígio nem dúvida a resolver quanto à posse do território”.

A êsse espírito de acomodação da parte da Holanda corresponde uma larga experiência, adquirida por esse país no trato com os seus vizinhos europeus, que por mais de uma vez tentaram reduzir-lhe os domínios nesta parte do mundo.

O tratado de 5 de Maio de 1906 definiu, de acordo com os bons desejos dos dois países interessados, a linha separatriz dos respectivos domínios.

152. Limites. — A fronteira do Brasil com a Guiana Holandesa ou Colônia de Surinam é definida pelo divisor de águas das serras de Acaraí e de Turaeumaque, que separa as cabeceiras do Corentine e do Maroni, que correm para o Atlântico do Norte, das dos rios amazônicos; lateralmente, a linha divisória é limitada pelo rio Maroni (Guiana Francesa) e rio Corentine (Guiana Inglesa).

153. Aspecto geral. — Aproveitando os cursos de dois rios paralelos como linhas divisórias, o território da Guiana Holandesa forma um quadrilátero mais ou menos regular, no interior do qual outros cursos d'água, paralelos aos primeiros, dão origem a faixas territoriais perfeitamente distintas.

154. Clima. — Ver Guiana Francesa.

155. Hidrografia. — A Guiana Holandesa dispõe de uma boa rede fluvial, em parte navegável para modestos calados. Além dos rios fronteiriços, de condomínio com seus vizinhos de léste e oeste, podem-se citar o Copename, o Surinam, o Cotica e outros. Nenhum destes, porém, permite o tráfego na direção das fronteiras do Brasil.

156. População, centros habitados, etc. — Pode-se avaliar a população da Guiana Holandesa em pouco mais de 110.000 habitantes, dos quais uns 40.000 hindus.

Os centros populosos distribuem-se mais ou menos ao longo da costa: Paramaribo, sede do governo, com uns 50.000 habitantes, Nova Rotterdam, Burnside, Caledônia, Batávia, etc.

Nos últimos tempos, a Colônia de Surinam tem sido visitada por alguns geógrafos, mas os resultados dessas explorações são pouco conhecidos no Brasil, onde não têm sido considerados de interesses.

157. Recursos econômicos. — As possibilidades de produção são as mesmas da Guiana Francesa, reduzidas ainda ao café, cacau, balata, madeiras, etc.

158. Forças armadas (1938). — As forças armadas da Guiana Holandesa são compostas de 1 companhia de infantaria, com 6 oficiais e cêrca de 200 graduados e praças. Além disso, há uns 200 homens de polícia. O serviço é voluntário.

GUIANA INGLESA

159. Posição. — Com um território muito mais extenso do que o de suas vizinhas pertencentes à França e à Holanda, a Guiana Inglesa debruça-se igualmente sôbre o mar ocupando os dilatados territórios que se estendem da fronteira holandesa às fronteiras da Venezuela e do Brasil.

160. Resumo histórico das questões de limites. — A negociação de um tratado de limites entre o Brasil e a Guiana Inglesa tem se arrastado entre grandes dificuldades, como só acontecer sempre que um povo de pequenos recursos se defronta com uma grande potência colonizadora. Colho em 1796 houvessem os ingleses conquistado parte da Guiana Holandesa, julgaram-se com direito a uma herança territorial, a que deviam reforçar eom algumas explorações mais tarde realizadas.

Os ingleses reclamavam como fronteira a linha Cotingo-Tacutú e os brasileiros, a linha Serra de Paraeaima e divisor de águas.

“Por um acordo com o Brasil, em Setembro de 1842, ficou estabelecido que se considerasse neutralizado o território de Pirara, até que em 1901 foi escolhido o rei da Itália para árbitro deste litígio”.

Efetivamente, o laudo arbitrai foi pronunciado a 6 tle Junho de 1904. Consagra: “A fronteira entre a possessão inglesa e o Brasil corre pela linha que parte, do monte Yakontipu; segue na direção de léste a divisão das águas até a nascente do Mahu (Ireng), desce pelo talvegue o curso do mesmo rio até o ponto de confluência desse com o Tacutú; sobe o Tacutú pelo talvegue até sua nascente, onde encontra a linha de fronteira previamente declarada no tratado de arbitramento (refere-se a uma linha passando pelo divisor de águas entre rios Corentine e Essequibo, que correm para o norte, e a bacia amazônica)”.

“Por essa delimitação, toda a parte da zona contestada, que se acha a léste da linha de fronteira, pertence à Inglaterra, e a parte do ocidente pertence ao Brasil.

Em virtude desse laudo, a fronteira estende-se desde a nascente do Taeutú até a do Corentine, pelas serras de Essary ou Massary, Acaraí e Tumucamaque. ”

A sentença arbitral continha alguns pequenos erros geográficos, que foram reconhecidos mais tarde, escreve João Ribeiro, e retificados por um acordo entre os dois governos, realizado em 1926. Ficou estabelecido que a nascente do Cotingo não é no monte Yakontipu, mas no monte Roraima, que fica mais ao ocidente. Outra correção feita determina que a nascente do Tacutú se acha no monte Wamuriaktawa, e não no monte Vindana ou Wintawa, como se supunha no laudo arbitral, igualmente errôneo quanto a outros pontos, dado o desconhecimento da geografia local. (*).

(*) Nossas Fronteiras, por João Ribeiro, 1920. A cata obra pertencem quasi que integralmente os trechos citados.

O árbitro não julgando suficientes os títulos alegados por ambas as partes, dividiu a região contestada em duas partes iguais.

161. Limites atuais. — Embora não se possa julgar liquidada a velha questão de fronteiras com a Guiana Inglesa, cujas demarcações têm sido suspensas por solicitação do governo inglês, a fronteira atual acha-se legalmente definida por uma linha que a partir da fronteira da Venezuela segue os pontos mais elevados da Roraima, desce pela parte nordeste da mesma serra, passando entre o salto Paikua ao norte e as quedas do Cotingo ao sul; daí continua pelo divisor de águas dos rios Cotingo e Paikua, até o monte Yakontipu; continua para léste, ainda pelo divisor de águas, até as nascentes do rio Mahü ou Ireng, de onde desce à sua confluência com o Tacutú, pelo qual sóbe até as nascentes. Deste ponto, pelo monte Wamuriaktawa e pelo divisor de águas, a linha fronteira, tal como fôra assentado ao submeter o litígio ao rei da Itália, separa a bacia do Amazonas das dos rios Essequibo e Corentine.

162. Aspecto geral. — O território da Guiana Inglesa não se apresenta, sob o ponto de vista planimétrico, com a forma regular que caracteriza os territórios das vizinhas colônias européias. Naturalmente, os esforços de expansão lateral, centralizados na colônia inglesa e exercidos em todos os sentidos, devem ter se refletido nos contornos de seu perímetro. Às oscilações da linha fronteira em relação à Guiana Holandesa, à Venezuela e ao Brasil correspondem salientes e reentrantes, que tiram toda regularidade ao conjunto territorial guiano. Muito mais desenvolvido no sentido das latitudes do que no das longitudes, penetra em curva, e por mais de uma vez, entre as terras venezuelanas que constituem o delta do Orenoco, cujos braços mais austrais chegam a disputar.

163. Clima. — Ver a parte correspondente das outras Guianas.

164. Hidrografia. — O sistema fluvial da Guiana Inglesa é muito desenvolvido, embora os trechos navegáveis dos diversos rios correspondam à parte baixa de seus cursos. Como ocorre nas outras Guianas, a descida do planalto faz-se normalmente por meio de saltos, que impedem a navegação.

Desses rios, o Corentine, de condomínio anglo-holandês, o Berbice, o Demorara, o Essequibo correm francamente de sul para norte, ao passo que os rios Mazaruni, Purini, Cnitini, etc., constituindo uma bela rede hidrográfica, tributária do Essequibo, correm de W. para L.

165. População e centros habitados. Governo. — A população da colônia eleva-se a perto de 400.000 habitantes; a séde do governo, Georgetown, conta

umas 60.000) almas. Os centros povoados distribuem-se antes pelos vales dos rios do que pela costa marítima, que não obstante conta com a capital da colônia, Georgetown, na fôz do Demerara e Nova Amsterdam, na fôz do Berbice. iSemelhante distribuição das populações indica o caráter utilitário da ocupação territorial, pois é ao longo de rios navegáveis e no centro de vales férteis que vão surgindo as povoações: Cartabo, Bartica, Hopetown, etc.

A população é heterogênea, incluindo uns 100.000 hindus, numerosos pretos e mestiços. Os chamados assírios, povo turbulento do Iraque, considerados indesejáveis por quasi todos os países de imigração, foram em parte transportados para aí.

O governo da colônia é exercido por um alto funcionário britânico.

166. Recursos econômicos, — O gênio organizador do povo inglês é sempre o mesmo, em qualquer parte do mundo. Aproveitando vales férteis, notadamente os do Essequibo, Demerara e Berbice, os produtos exportáveis têm fácil saída, pois os rios facilitam as relações comerciais não só com o exterior, como entre os diversos pontos da colônia.

A importação e a exportação da Guiana Inglesa já apresentam um certo vulto. Os principais artigos de exportação acham-se representados por açúcar, rum, balata, madeiras, arroz, etc., bem como café e cacáu.

Já em 1913, o professor Russell Smith, da Universidade da Pensilvânia, estudando a produção de açúcar em todos os países do mundo, escrevia: “A colônia inglesa de Guiana é uma das mais interessantes produtoras de açúcar de cana. Enormes superfícies costeiras foram ganhas ao mar. Para povoar este fértil deserto, o governo permitiu a importação de milhares de braços das índias Orientais, acostumados ao cultivo do arroz e da cana de açúcar.”

Em seguida, faz uma comparação com o Brasil, que nos é desfavorável, acrescentando que, em contraposição com a Guiana Inglesa, os nossos métodos de produção achavam-se atrasados de um século (*).

(*) *Geografia Industrial*, por J. Buscei Smith.

São muito empregadas as lanchas a vapor, mas existem dois pequenos trechos ferroviários, um que liga entre si os vales do Essequibo e do Demerara e outro, que põe em comunicação Georgetown e Nova Amsterdam.

Apreciando as possibilidades de relações econômicas entre o Brasil e a Guiana Inglesa, vê-se que elas são insignificantes. O mesmo pode-se dizer da Guiana Francesa e da Guiana Holandesa.

Os produtos guianos, nitidamente tropicais, têm similares na produção brasileira e nenhuma vantagem existe na sua importação; pelo que diz respeito à entrada nas Guianas dos produtos de origem brasileira, o mesmo se dá, agravadas as dificuldades pela sobriedade das populações locais, pelo seu baixo padrão de vida e pelo custo da mão de obra que no Brasil encarece a produção.

167. Força armada (1938). — Existe na Guiana Inglesa o serviço militar obrigatório, por sorteio, mas os claros são em regra preenchidos pelo voluntariado. A milícia compreende 1 companhia de metralhadoras, composta de europeus e de naturais, 2 companhias de infantaria, uma das quais composta de europeus e naturais, e outra de naturais e indígenas das Antilhas. A fôrça permanente importante é a polícia, destinada não só a manter a ordem no interior, como a opor-se a qualquer agressão externa. Conta com 720 oficiais, graduados

e praças e é organizada em infantaria e cavalaria.

Conclusões Militares

168. É lógico que no caso de um conflito armado entre o Brasil e as potências européias a que pertencem as Guianas, não serão os territórios dessas colônias escolhidos para concentração das forças das respectivas metrópole, nem será daí que partirão as tropas destinadas ao ataque do território brasileiro; por outro lado, se o Brasil fosse levado a tomar a ofensiva contra essas colônias, como já se deu em tempos de D. João VI, só poderia fazê-lo possuindo o domínio do mar, dada a posição geográfica de cada uma delas.

169. Entre as três colônias européias e o território do Brasil, estendem-se as escarpas das serras que separam a bacia do Amazonas das bacias dos rios guianos.

Para que os territórios guianos, tanto do Brasil, como da Venezuela e das nações européias permitam operações de grande vulto, falta-lhes tudo que é essencial, inclusive população própria e recursos econômicos capazes de alimentar a guerra que aí se trava. As tropas européias expedicionárias haviam de desembarcar nos portos do Atlântico town, Nova Amsterdam, Paramaribo, Caiena, etc.) e daí arremeter com as serranias e matas mais ou menos virgens, onde não há estradas, nem pontes, para tomar pé em qualquer ponto da vertente amazônica, criando uma base de operações no próprio território brasileiro.

Os governos europeus achar-se-iam em face de operações dispendiosíssimas e sobremaneira difíceis, pois as dificuldades da organização dos transportes e reabastecimentos seriam tais que desafiariam os mais perfeitos serviços de estado-maior e de intendência: no fim de contas, dirigiriam seus esforços para partes do território brasileiro que estão longe de ser vitais.

170. Aliás, o método mais simples, seguido por todas as grandes potências, tem sido sempre atacar as cidades principais da orla marítima, afim de obrigar o fraco recalcitrante a ceder noutros pontos (*).

(*) Em 1863, a Inglaterra, em desavença com o Brasil, bloqueou o porto do Rio de Janeiro, para obrigá-lo a aceitar suas imposições; em 1879, a Espanha bombardeou Valparaiso, com um fim mais ou menos idêntico em relação ao Chile; em 1902, a Alemanha usou dos mesmos processos contra as cidades marítimas da Venezuela, para cobrar dívidas.

Este método é tão velho como a própria guerra e em começos dos tempos modernos deu lugar ao grande acontecimento marítimo que foi a viagem de Cabral às índias.

VENEZUELA

171. **Governo. Posição astronômica.** — A República da Venezuela chama-se oficialmente — *Estados Unidos da Venezuela* e acha-se dividida em 21 Estados e um Distrito Federal.

O seu território está situado entre 12° e 30" de latitude N. e quanto às longitudes, entre 61" e 76" a W. de Greenwich.

172. **Superfície.** — A superfície da Venezuela é avaliada em 1.0J10.000 quilômetros quadrados; comparada com o Brasil, é aproximadamente oito vezes menor (**).

(**) Os dados oficiais dão-lhe, como se vê, mais de um milhão de quilômetros quadrados, mas o famoso *Instituto Perthes* pretende ficar aquém, com 942.300 quilômetros quadrados. A falta de

uma rede de triângulos geodésicos não permite senão resultados discutíveis, embora aproximados.

De qualquer modo, a sua superfície é menor do que a de qualquer dos três estados brasileiros: Amazonas (aproximadamente 1.800.000. Kms²), Mato Grosso (aproximadamente 1.480.000 Km.²), Parú, (aproximadamente 1.360.000 Kms²), dos quais o primeiro tem uma superfície quase duas vezes maior do que a Venezuela.

173. Limites. Fronteiras com o Brasil. — O território venezuelano é limitado ao N. pelo Mar das Antilhas, a L. pelo oceano Atlântico e Guiana Inglesa, a W. pela Colômbia e ao S. pelo Brasil.

Com a Guiana Inglesa, a solução das questões pendentes não foi simples, pois a Inglaterra pretendia estender seus domínios até às bocas do Orenoco, mas em 1897 foi possível chegar a um acordo, conservando a Venezuela a posse do grandioso deita. A linha divisória corre atualmente pelas terras altas que separam as Aguas do Orenoco, das que correm para os rios guianos.

Como sóe acontecer com países de história comum, a Venezuela, teve sérias dificuldades com a Colômbia e ainda hoje não chegaram os dois governos a um perfeito acordo. A sentença arbitrai, proferida pelo rei da Espanha, em 1891, foi repelida pela Venezuela.

A fronteira entre os dois países eomeça na parte ocidental de Golfo de Maracaibo e mantém-se ao longo das terras que separam as águas dos tributários do rio Madalena das do lago de Maracaibo; galga a parte meridional da Cordilheira de Mérida e aproximadamente aos 7° de latitude S. inclina-se francamente para L. e, numa linha quebrada, vem alcançar o rio Meta a pouco mais de 69° de longitude W. de Greenwich; prossegue pelo rio Meta e entra pelo Orenoco, a que acompanha de norte para sul, até o rio Atabapo, a que se ajusta. Deste, vai alcançar a bacia amazônica, no rio Negro, em frente à ilha de S. José, onde encontra a fronteira brasileira.

Com o Brasil, foi demorada, porém, sem dificuldades maiores a fixação da linha divisória. O primeiro convênio entre os dois países data de 1852, mas não teve execução. Em 1859, foi assinado em Caracas um tratado de limites, que incluía territórios que mais tarde vieram a pertencer à Colômbia. A demarcação, começada em 1880, foi feita em grande parte por uma comissão mixta, mas a partir de certo ponto, retiraram-se os venezuelanos, prosseguindo, no entanto, em seus trabalhos a comissão brasileira. A venezuela recusou o trabalho na parte em que não se fez representar, dando lugar a demoradas negociações, que se estenderam até 1928, em que o ministro Otávio Mangabeira conseguiu, pelo protocolo de 24 de julho do mesmo ano, fixar definitivamente a linha fronteira.

Começa esta, na sua parte ocidental, no rio Negro, no marea aí plantado à margem direita, em frente à ilha de S. José, seguindo numa linha geodésica até o salto de Iluá, no canal de Maturacá. Da extremidade da linha rio Negro-Salto de Iluá, em linha reta até o cêrro Cupi e dêste ponto, pelas terras elevadas e montes chamados de Imerí, Guaí e Curupira e ainda, pela serra de Tapirapecó, em busca de cadeia de Parima, ficando para o Brasil todas as águas que correm para os rios Padaurú, Mararí e Cababoris. A fronteira segue pelas partes mais altas da serra de Parima, até o encontro desta com a de Paracaima e, da mesma forma, por esta até atingir ao monte Roraima, na fronteira da Guiana Inglesa (*).

(*) Ver *Relatório do Ministro das Relações Exteriores*, relativo ao ano de 1928. Excelentes resumos, encontram-se nas obras — *nossas Fronteiras*, de João Ribeiro e *Limites do Brasil*, de

Lima Figueiredo.

Tem esta fronteira um desenvolvimento de 1.582 quilômetros e ainda está sendo demarcada.

174. História. — Em 1498, as naus de Colombo velejaram ao longo da costa da Venezuela, mas só mais tarde começa a colonização. Em 1520, fundam os espanhóis Cuinaná; em 1527 surge Coro, dezoito anos mais tarde nasce Cuyo em 1551 dá-se a fundação de S. Felipe.

O nome do país, dado pelos seus conquistadores, provem de uma suposta semelhança com Veneza, pelo fato dos índios que habitavam às margens do lago Maracaibo viverem em habitações lacustres.

A administração colonial teve sua séde primeiramente em Coro, mas a partir de 1578 trasladou-se para Caracas — Santiago de Leon de los Caracas, apelativo em que se faz referência aos índios caracas, que habitavam a região.

Incluído a começo o seu território no Vice-Reinado de Nova Granada, passa a constituir desde 1777 a Capitania Geral de Caracas.

Em 1813, a Venezuela proclamou a sua independência, mas esta só se tornou efetiva em 1821, embora em 1819 o país houvesse entrado na combinação política de que resultou a primeira República da Colômbia.

Desmembrado o estado colombiano de 1819, a Venezuela passa a formar, em 1831), um país independente, se bem que a Espanha só em 1845 a tivesse reconhecido como tal.

Tnieia-se com a independência uma éra de convulsões, provocadas pelos caudilhos, que até 1910 não cessara de perturbar a vida e o progresso do país.

A Venezuela foi atacada em 1902 pela Alemanha, por ter deixado de pagar algumas dívidas, fato que deu lugar a numerosos protestos de outras nações.

175. Fisiografia. — É sabido que os Andes da Colômbia se tripartem no nó de Pasto, para formar três cadeias, de que a mais oriental, inclinando-se francamente para léste, vai bordar o Mar das Antilhas e morrer no Atlântico, deixando de permeio a depressão do Orenoco, que a separa do massiço guiano.

Nestas condições, a fisiografia da Venezuela caracteriza-se de um modo geral por dois massiços de idades diferentes, separados por uma planície baixa e de grandes dimensões. A parte andina subdivide-se era serra de Mérida, e cordilheira do Caribe..

A cordilheira de Caribe acha-se subdividida pela depressão chamada de Barcelona em duas partes, uma das quais a léste e a outra, a oeste desse sulco transversal; também em sentido longitudinal, a cordilheira subdivide-se em duas cadeias paralelas, separadas pela depressão que tem o fundo ocupado pelo lago de Valência.

176. Hidrografia — O rio Orenoco é o principal rio da Venezuela e um dos maiores do mundo. Com os seus principais afluentes, apresenta uma linha navegável de mais de 4.000 milhas. “O pôrto mais importante do Orenoco é Ciudad Bolivar, a 400 quilômetros do mar; aí, o rio, de três a quatro quilômetros de largo, passa a ter 800 metros, na Angostura, que lembra o nosso desfiladeiro de Óbidos. Além de Bolivar. os navios de certo calado só navegam de Junho a Novembro, período das enchentes. Para lanchas e barcos menores ainda 500 milhas são navegáveis na região dos Ihanos”.

“O rio Apure, também oferece boa rede (500 milhas); seu pôrto, é São Fernando. O rio Meta (150 milhas) penetra navegável até à Colômbia, onde

Cabuiaro poderia ser um pôrto de Bogotá. O alto-Orenoco tem a navegação interrompida pelas cachoeiras guianesas de Atures e Maipures, mas uma nova rede navegável se abre no planalto (rios Guaviare, Atabapo, Orenoco e Ventuari: pôrto principal — São Fernando do Atabapo, centro comercial de borracha). Das cinquenta bocas do Orenoco, as que mais se prestam à navegação são o Cano Macário, o Cano Vagre e a Boca de Navios”.

A Venezuela não faltam rios, porém quase todos correm em vales bem estreitos, com interrupções produzidas pela presença de rápidos. "Largos trechos de seus leitos não estão ainda terminados nem têm, apesar da idade respeitável do sólo, alcançado o seu perfil de equilíbrio."

O rio Orenoco tem suas nascentes a uns 1.300 metros de altitude, no Pico de Fernando de Lesseps, entre as serras de Curupira e de Parima.

É digno de nota o fato da existência de um canal que liga o Orenoco ao rio Negro, pondo assim em comunicação duas bacias hidrográficas diferentes: a do Orenoco e a do Amazonas. Trata-se de um canal que a princípio tem 40 (metros e que logo depois atinge a um quilômetro de largura, tendo sido perfurado nas argilas da margem esquerda pelo choque continuado das águas. Mede 200 quilômetros até o rio Negro, onde lança suas águas, que correspondem a 1/3 do volume do alto-Orenoco.

A partir de suas cabeceiras, o Orenoco ruma para W. N. W., até a sua reunião com o Atabapo e daí, para o norte, penetrando na montanha em vez de contorná-la. Na descida, forma dois rápidos, os chamados "raudales" de Maipures e Atures, mas abaixo desses obstáculos torna-se navegável para o resto de seu curso, maximé que ainda recebe alguns afluentes de importância, como o Meta e o Guaviare, que baseem na Colômbia. Finalmente, na parte inferior de seu curso, o Orenoco acompanha a orla norte do mnsição guiano, para desaguar no oceano por um delta de 25.000 quilômetros quadrados de superfície.

Há um grande número de outros rios, porém todos de menor importância. No lago de Maracaibo desaguard os rios Zulia, Catacumba, Motatam e Escalante, além de alguns mais, porém todos de pouca significação; no Mar das Antilhas desembocam o Tuy, o Unare e o Tocuyo, todos pequenos.

Ficam na região norte do país os lagos de Maracaibo e de Valência. O primeiro ocupa uma região de fratura, em que outrora penetrava o mar. achando-se unido ao golfo do mesmo nome: o segundo não tem comunicação com o mar e ocupa o fundo de uma depressão, entre a cadeia norte e a cadeia sul da cordilheira de Caribe.

O lago de Maracaibo mede 170 por 80 quilômetros e tem uma profundidade de uns 250 metros. O lago de Valência está a 416 metros acima do mar e mede 32 por 12 quilômetros.

177. Regiões naturais. — A Venezuela pode ser dividida em três regiões naturais: a região serrana, compreendendo as cordilheiras de Caribe e de Mérida, sendo que esta se estende desde a fronteira da Colômbia para léste, numa extensão de 300 quilômetros e com uma largura de 80 a 130 quilômetros. Aí se encontram os pontos culminantes, únicos atingidos pelas neves eternas e com altitudes que passam do 5.000 metros. Compõe-se este núcleo fundamental de chistos cristalinos, gneis e micachistos, granitos, etc., além de boa parte sedimentar, referida ao cretáceo.

A cordilheira de Caribe representa a parte mais importante desta região natural. Esta cordilheira, formada por duas cadeias mais ou menos paralelas,

acompanha a orla marítima e é sem dúvida muito mais antiga do que a de Mérida, apresentando caracteres senis: o subsólo cristalino aparece descoberto com mais frequência do que naquela e os sedimentos do cretáceo foram já em grande parte arrancados.

Os lhanos estendem-se entre a região montanhosa do norte e o massieo guiano, ocupando antigo leito de um mar terciário. Aterrado este mar pelos sedimentos andinos e guianos, tornou-se uma planície, que hoje apresenta em seus bordos, nas bases das montanhas que a encaixam, altitudes que chegam a 400 metros. Numerosos rios subdividem a imensa planície em taboleiros de diversos níveis, entre os quais os cursos d'água deslisam por estreitos canions.

A Guiana Venezuelana é a região compreendida, de um modo geral, entre os rios Orenoco, Amazonas e Guiana Inglesa.

Parte, como o Brasil central, de um velhíssimo continente equatorial, as guianas apresentam um sub-sólo cristalino, derivado de velha montanha que talvez já se achasse deprimida no cretáceo, sendo logo depois coberta pelo mar. que formou os arenitos muito espessos, que hoje constituem a capa, aliás desgastada, que ainda se encontra entre os 60° e 62° de longitude ocidental de Greenwich, como a Roraima, com os seus 2.600 metros de altitude, plantada nos limites de três soberanias: da Venezuela, da Guiana Inglesa e do Brasil.

A W. dos 62°, ainda se encontram arenitos; no entanto, onde aflora a velha montanha cristalina, o terreno apresenta formas bem mais adoçadas do que nos pontos em que dominam os arenitos.

A região ainda é pouco conhecida. Os mais modernos estudos a seu respeito são os das comissões de limites, da comissão de fronteiras creada pelo governo do Brasil e dos técnicos do Serviço Geológico Brasileiro, que acompanharam a esta última comissão. Tem ainda importância, e por isso chega a constituir uma quarta região natural, a costa. Esta região não passa de uma estreita faixa, que se alarga consideravelmente nas imediações do lago Maracaibo.

A chamada zona de fratura do Maracaibo é constituída em seus fundamentos por uma planície de aluvião, que se estende ao norte da cordilheira de Mérida. Trata-se de uma construção em que tomaram parte os rios Zulia, Escalante, Chama, Motatam e outros, que transportaram os sedimentos que aterraram o braço de mar que cobria a essa parte do território da Venezuela.

Não se conhece muito bem o fundamento geológico desta região, mas, pelo menos a S. W. do lago, o sólo é de areias, às vezes reunidas num arenito ferroso; perto da serra de Perija, camadas de seixos separam alinhamentos de arenito paralelos ao eixo da serra. Abaixo dos aluviões, parece que existem arenitos e chistos, repousando em discordância sobre formações do cretáceo.

178. Clima. — O clima venezuelano é bem variável, dadas as diferenças de nível existentes no território do país. Além disso, a uma mesma altitude, notam-se não raro verdadeiras faltas de correspondência.

Os estudos relativos a esta parte acham-se na sua infância e as observações são relativamente escassas e recentes.

Na região baixa da depressão do Zulia e no delta do Orenoco chove bastante, ao passo que para o interior, embora às mesmas altitudes, chove muito menos.

179. A distribuição das estações não é a mesma para todo país. A léste temos duas estações, uma seca, que se estende de Novembro a Abril, outra chuvosa, que vai de Maio a Outubro; a oeste, há quatro estações, alternadamente sees e

chuvosas. Mais para o interior, tem-se a oeste a gradação tão comum aos países andinos: terras quentes, terras temperadas e terras frias, sendo que estas últimas mais ou menos faltam na cordilheira de Caribe.

180. Só existem estações meteorológicas bem distribuídas ao norte do país. Para o interior, os pontos de observação são mais raros. Em Caracas chove pouco, mas em Mérida, eoin mais de dois metros por ano, caem chuvas abundantes, bem como em Ciudad Bolívar, San Fernando de Apure e San Cristobal, onde se recolhem anualmente sempre mais de mil milímetros de águas pluviais.

Quanto a temperaturas, as costas são muito quentes. As temperaturas médias das várias regiões oscilam pouco de um mês para outro.

Em Caracas a média anual das máximas é 27° centígrados e pouco mais; a das mínimas é de 15° e pouco a 16° e tanto. Em Ciudad Bolívar temos para média das máximas de 31°,7 centígrados ou pouco mais e, para média anual das mínimas, de 23° a perto de 24° centígrados. Em Mérida, as médias das máximas ficam entre 20 e 24°, ao passo que as médias das mínimas estão sempre na casa dos 14° centígrados.

181. Vegetação. — Um país de clima tão variado, com certas zonas mais ou menos secas, contrapostas a outras suficientemente úmidas, não pode deixar de cobrir-se de uma vegetação igualmente diferenciada.

As fraldas das montanhas bem irrigadas apresentam matas de grandes árvores, às vezes do tipo amazônico, mas à medida que aumenta a altitude, diminui o porte das várias espécies; nos lhanos, predomina a associação de arbustos e árvores isoladas, ou em pequenos grupos, estes junto aos rios.

De qualquer modo, o país apresenta-se coberto de uma vegetação natural, apenas modificada pela intervenção do homem nos vales da cordilheira de Cariba, junto aos centros populosos, onde reside o melhor da agricultura da Venezuela.

182. População e centros habitados. — A população indígena está reduzida ao território guiano, em grande parte ainda interdito às investigações dos geógrafos, e ao extremo oriental da cordilheira de Caribe.

Os imigrantes brancos cruzaram-se com os indígenas e Coram em grande parte absorvidos por eles, tanto que hoje a raça branca pura representa apenas 2% da população do país. Os negros são numerosos na costa (terras quentes), onde representam 5% da população local. A massa da população do país é constituída pelos mestiços, com elevada porcentagem de mulatos e zambos, os primeiros como resultado da cruzada de brancos e negros e os segundos, da cruzada de índios e negros.

Calculam-se em 1% os estrangeiros, americanos e europeus. Em 1936, a população da Venezuela era avaliada em 3.026.878 habitantes, mui desigualmente repartidos.

Não há no país mais de duas cidades de cem mil habitantes: Caracas, com 203.342 almas e Maracaibo, com 110.000. Uá seis cidades de mais de 20.000 habitantes: Maracay, com 29.759, Ciudad Bolívar, com 25.134, Valência, com 49.214, Barquesimeto, com .36.429, Cumaná, com 21.523 e San Cristobal, com 21.874.

Seguem-se quatro cidades de mais de 10.000 habitantes: Barcelona com 12.856, Coro com 15.612, Mérida com 12.006 e Trujillo com 10.857. Duas cidades já muito se aproximam desta última categoria: San Felipe, com 9.849 e Los

Teques. com 9.028 habitantes.

183. Distribuição da população. Os Estados e suas características. — A região costeira do norte compreende a capital do país e seis estados:

	<i>Kms²</i>	<i>Pop.</i>	<i>Dens.</i>
Distrito Federal	1.930	283.418	146,85
Zulia	63.100	290.896	4,61
Falcón	24.800	215.140	8,67
Carabobo	4.650	172.127	37,02
Aráguá	5.600	129.746	23,17
Anzoátegui	43.300	136.573	5,15
Sucre	11.800	263.744	22,35

A região andina pode ser dividida centro e leste.

A parte de oeste compreende três estados:

	<i>Kms²</i>	<i>Pop.</i>	<i>Dens.</i>
Tachira	11.100	216.387	19,49
Mérida	11.300	179.122	15,85
Trujillo	7.400	242.605	32,78

O centro abrange dois estados, um deles já incluído na região costeira:

	<i>Kms²</i>	<i>Pop.</i>	<i>Dens.</i>
Falcon	24.800	215.140	8,67
Lara	19.800	291.230	14,71

A parte de léste, compreendendo a chamada depressão de Barcelona, abarca além do Distrito Federal, os seguintes estados dos quais vários também participam da região costeira:

	<i>Kms²</i>	<i>Pop.</i>	<i>Dens.</i>
Carabobo	4.650	172.127	37,02
Miranda	7.950	216.527	27,24
Aráguá	5.600	129.746	23,17
Sucre	11.800	263.744	22,35
Anzoátegui	43.300	136.573	3,15
Nova Esparta	1.150	73.375	63,80

Desta subdivisão, destaca-se a parte ocidental, formada pelo Distrito Federal, Miranda, Aráguá e Carabobo, que possui uma densidade média de população superior a 39 habitantes por quilômetro quadrado. É por isso mesmo a zona mais populosa e importante do país.

Mais ao sul, ficam os estados incluídos na região dos Ihanos:

	<i>Kms²</i>	<i>Pop.</i>	<i>Dens.</i>
Apure	76.500	71.271	0,93
Zamora	35.200	56.193	1,60
Portuguesa	15.200	71.675	4,71
Cojedes	14.800	48.091	3,25
Guarico	66.400	120.420	1,81
Monáguas	28.900	93.805	3,25
Delta Amacuro	40.200	28.936	0,72

A esta região pertence uma parte do estado de Anzoátegui, com cêrca de 30.000 quilômetros quadrados e uns 100.000 habitantes. Daí resulta, para a

região dos Ihanos uma densidade média de uns 2 habitantes por quilômetro quadrado, quando muito.

No massiço goiano há em números redondos, uns 140.000 habitantes.

	<i>Kms²</i>	<i>Pop.</i>	<i>Dens.</i>
Território Amazonas	175.750	41.165	0,23
Bolivar (estado)	238.000	101.084	0,42

184. Viação. — O tráfego em geral é pouco desenvolvido. As estradas de rodagem pavimentadas e conservadas são ainda raras e acham-se nas imediações da capital e principais cidades e portos de mar; de qualquer modo, pertencem à vertente antilhana.

Para o interior, incluindo a vertente sul da região montanhosa do norte, só há caminhos sem pavimentação e sem quaisquer obras darte. As estradas de rodagem do país não excedem verdadeiramente de 2.761 quilômetros. O resto não passa de trilhos pouco frequentados.

As estradas de ferro pertencem todas à região montanhosa do norte e são destinadas, em regra, a pôr o interior da região em contacto com a costa do mar das Antilhas, onde se acham os portos comerciais do país.

Os ferro-carris da Venezuela não formam propriamente uma rede, pois os vários trechos são independentes uns dos outros; todos os ramais somavam, em 1936, uns 1.000 quilômetros.

São pelo menos 13 sistemas diferentes, sem unidade de qualquer espécie, salvo um ou outro característico técnico. A entidade principal é o *Oran Ferro-Carril de Venezuela*, com 179 quilômetros, 212 pontes e 86 túneis, tudo isso entre Caracas e Valênea.

Da costa para o interior, Barquisimeto já pode ser considerado um ponto extremo, alcançado pelas pontas dos trilhos.

As costas venezuelanas são em grande parte eriçadas de rochedos e pouco acessíveis. Os seus portos principais são La Guayra, Puerto Cabello, Maracaibo, La Vela, Curúpano e Tucacas.

Os portos fluviais mais importantes são o de Ciudad Bolivar, sôbre o Orenoeo e o de São Fernando, no rio Apure.

185. Indústria e comércio. — A indústria e comércio venezuelanos ainda não se acham convenientemente desenvolvidos, se bem que a Venezuela seja hoje ura dos maiores produtores de petróleo do mundo.

O país não conhece as grandes manufaturas e importa máquinas de todo gênero, artefatos metálicos, ferros, cimento, produtos químicos, tecidos, gêneros alimentícios, trigo, arroz, bebidas, armamentos, munições, etc.

O grande recurso agrícola da Venezuela é o café, muito valorizado pela sua fama e pelo retraimento da produção brasileira nos mercados mundiais.

O cacau é outro produto de importância na economia da Venezuela e os grandes centros produtores acham-se na costa do mar das Antilhas, onde se reúnem as condições de calor e de umidade exigidas por essa espécie vegetal.

A atividade mineira também é importante, dando as minas de ouro e cobre compensadores resultados. (*).

Em 1932, ocupava a Venezuela o terceiro lugar entre os maiores produtores

de petróleo do mundo, com 61 % da produção de toda América latina. No entanto a produção apresenta dia a dia marcha ascendente. Em 1938. atingiu a 28.071.370 toneladas métricas.

O centro mais importante de refinação de petróleo cru da Venezuela não se acha em seus territórios, mas nas índias Holandesas.

O principal campo da produção do país continua sendo o da região de Maracaibo, que em 1932 produziu perto da metade do petróleo venezuelano.

186. Economia. Finanças. — O capital estrangeiro na Venezuela não é pequeno, fato que realmente ocorre com a maioria das nações americanas.

O capital inglês aplicado na Venezuela, em princípios de 1930, foi avaliado em 124.667.690 dólares ouro; desta quantia, 16.693.949 dólares achavam-se aplicados em estradas de ferro e 103.082.831 dólares noutras empresas, principalmente petrolíferas.

Na mesma ocasião, o capital dos Estados Unidos empregados naquele país era avaliado em 247.258.000 dólares, correspondendo 97% desta quantia a empresas de petróleo.

Além dos Estados Unidos e da Inglaterra, outras nações têm uns 37.000.000 de dólares empregados na Venezuela.

No que diz respeito a finanças nacionais, a Venezuela, depois de haver atravessado quadras muito difíceis, inclusive de cobranças a viva força, acha-se hoje em excelentes condições e apresenta invejáveis saldos em sua balança comercial. (*)

(*) No ano de 1936, a produção de ouro subiu a 4.818 quilos e a de cobre era, em 1930, de 3.294 toneladas métricas, conforme o relatório do Diretor de Minas, *Anuário Estatístico de Venezuela*, 1938 e *Boletim da União Panamericana*, de Janeiro de 1930.

O orçamento da Venezuela para 1930 consigna uma receita de 193.189.750 e uma despesa de 192.450.000 de bolívares. Convertida em moeda nacional do país em dólares ouro, à razão de um bolívar por dólar, 0,193, base adotada pela União Panamericana.. vê-se que tanto a receita como a despesa, da Venezuela andam, calculadas separadamente, em pouco mais de 37.000.000 de dólares.

A situação do tesouro da Venezuela parece ser das mais folgadas que se possam imaginar, pois em 1930 pagou todas as dívidas estrangeiras e em 1933 liquidou igualmente todas as dívidas internas. Além disso, nesse último ano e nos anteriores, o exercício financeiro encerrou-se com um considerável *superávit*, pois ultimamente a arrecadação vem excedendo às despesas. Nestas condições, a Venezuela é a única nação do mundo que não deve.

A moeda Venezuelana é muito valorizada e isso não lhe tem trazido vantagem, na concorrência com outras nações nos mercados mundiais.

187. Forças armadas (1938). — As forças armadas da Venezuela compreendem o exército de terra, a aeronáutica militar e a marinha de guerra. O território do país é dividido em 5 circunscrições militares: 1º Circunscrição — estados de Taehira, Mérida, Trujillo e Zamora; 2º — estados de Falcón, Lara, Portuguesa e Zulia; 3º — estados de Aragua, Carabobo, Miranda, Cojedes e Distrito Federal; 4º — estados de Anzoátegui. Nova Esparta, Monagas e Sucre; 5º — estados de Apurre, Molivar e Guárico.

O exército da Venezuela compõe-se de nove brigadas, pelas quais se

repartem 43 batalhões de infantaria de efetivos muitos baixos, ou não organizados. A cavalaria compreende um regimento apenas e a artilharia, um regimento de campanha, cinco grupos de fortaleza e de costa, além de uma companhia de metralhadoras. A aviação é representada por um regimento de 4 esquadrilhas especializadas.

O serviço militar é obrigatório, mas os efetivos são muito pequenos, não sendo conhecidos outros dados técnicos. É duvidoso que o serviço pessoal e compulsório haja substituído completamente o arrolamento de voluntários.

A marinha de guerra compreende 6 canhoneiras, 1 cruzador de 1.125 toneladas e um de 750 somando tudo mais ou menos 3.500 toneladas.

Conclusões Militares

188. Todas as considerações militares devem primeiramente indagar das possibilidades de realização de operações do exército venezuelano contra o Brasil, ou de operações do exército brasileiro contra a Venezuela. Só no caso de se verificarem possibilidades de invasões recíprocas conviria descer a outras indagações.

189. Dadas as condições do tráfego naquele país, não só os transportes de mobilização hão de ser muito morosos, como os transportes de concentração, na direção da fronteira brasileira, serão mais ou menos impossíveis, mesmo para massas comparáveis a uma divisão de infantaria do tipo leve (*).

(*) Aproximadamente, 21.000 hs., 14.500 animais, 2.400 viaturas hippmóveis e uns 20 automóveis de passageiros.

Considerando os pontos da encosta andina em que os tributários do Orenoco começam a ser navegáveis para barcos de pequeno calado, as cartas indicam que eles ficam de 200 a 250 quilômetros de Barquisimeto, ponto terminal da estrada de ferro de Tucacas, ramal isolado de todos os outros do país. Admitindo, por ser este um dos casos mais favoráveis, que seja possível reunir em Barquisimeto todos os recursos necessários ao exército de campanha, seria preciso contar com um mínimo de dez etapas de marcha entre essa localidade e o ponto de embarque das tropas e reabastecimentos. É necessário não esquecer que as marchas deveriam realizar-se através de uma das regiões mais difíceis do globo.

190. Sabido que uma divisão de infantaria do tipo leve exige cerca de 90 toneladas de víveres diariamente e que consigo conduz outros elementos nunca inferiores a 300 toneladas, vê-se que por qualquer modo que se encare a organização dos transportes, utilizando meios de tração compatíveis com os ruins caminhos dessa região montanhosa, o problema nada tem de simples. Servidas as tropas por viaturas hipomóveis, as únicas cujo emprego pode ser encarado em estradas naturais e sem conservação de qualquer espécie, uma carga de 300 quilos parece um máximo, isso mesmo sob condições atmosféricas favoráveis e supondo que existam pontilhões sobre os pequenos cursos d'água encontrados. Teríamos assim - 90.000

----- = 300 viaturas esvasiadas todos os dias.

300

Nesses 200 quilômetros haveria, no fim de décimo dia, dez secções de víveres, ou sejam 3.000 viaturas, as quais exigiriam, se fosse possível contar

apenas com esse mínimo, 6.000 animais de tração; no fim do vigésimo dia, deveríamos contar com outras tantas viaturas vãs, marchando em sentido contrário, o que elevaria as necessidades do serviço de intendência a 6.000 viaturas e 12.000 animais, sem levar em conta as inevitáveis substituições, etc.

Bem se sabe, axiomaticamente, que a mais de cento e vinte quilômetros não é possível, em tais condições, fazer subsistir essas grandes unidades, porém êstes cálculos visam evidenciar todas as dificuldades.

191. Entretanto, estando ainda às portas dos lhanos, pode-se pensar noutras soluções, até certo ponto mais favoráveis, admitindo que, por uma política militar adequada às circunstâncias, se tenha tido o cuidado de pavimentar as estradas, entre as pontas dos trilhos de Barquisimeto e o ponto de embarque, de construir pontes, etc. Nestas condições, o transporte mecânico, com emprego de caminhões-automóveis, poderia ser encarado nesse trecho, dada a riqueza petrolífera da Venezuela.

No entanto, é preciso levar em conta que esse país não dispõe de uma indústria capaz de reparar e mesmo de substituir o material inutilizado, sempre muito numeroso nas condições encaradas.

É que uma secção de caminhões automóveis, transportando um dia de víveres, poderia fazer tal percurso em duas jornadas, de 12 horas cada uma. Mas, para que o problema não pareça mais simples do que realmente é, deve-se ter em vista que a “experiência demonstra que no caso de transportes intensos há, no fim de cada dia, 10% dos automóveis indisponíveis”. Isso quer dizer que no fim do décimo dia, todos os automóveis terão, termo médio, sofrido reparações, das quais 4/5 serão realizadas em poucas horas, ao passo que as restantes, que no caso de que nos ocupamos ainda representam um número elevado, exigiriam de 80 a 100 horas de trabalho para cada um.

192. Para vencer os 300 quilômetros que medeiam entre São Fernando do Atabapo e a confluência do Meta, ponto de desembarque, região onde as condições naturais não permitem que se pense no emprego de meios automóveis, seriam necessários recursos muito maiores do que os encara dos entre Barquisimeto e o primeiro ponto de embarque. Para avaliá-los, basta levar em consideração os novos dados do problema, que nos conduziriam a admitir como necessários nada menos de 9.000 viaturas e 18.000 animais de tração, desprezadas ainda as substituições inevitáveis.

No ponto terminal de tão penosa marcha, isto é, em São Fernando do Atabapo, seria preciso reembarcar, o que exigiria que alí se achassem reunidos recursos fluviais tão importantes como os empregados no baixo Orenoco, que para alí tivessem sido remetidos com muita antecedência, certamente pela via fluvial do Amazonas.

193. - De tudo isso, resulta que a hipótese mais lógica a ser feita, dadas as condições geográficas do país, é a que nos leva a admitir que os transportes, principalmente os de concentração, hão de ser feitos pelo mar ou pela rede fluvial do Orenoco e de seus afluentes. Esta solução, sendo bem melhor do que a primeira, não é isenta de grandes dificuldades.

Os navios que hão de transportar as tropas dos portos do mar das Antilhas — os mais fáceis de serem atingidos pelas unidades, que têm o seu ponto de estacionamento nas localidades mais importantes e mais povoadas — são de grande calado. Neste caso, porém, é duvidoso que possam subir além de Ciudad

Bolivar, localidade situada a uns 400 quilômetros das bocas do Orenoco. Nesse ponto, ou pouco mais acima, há de fazer-se o transbordo para barcos de menor calado, destinados a remontar os trechos médios do Orenoco. Este material fluvial é o mesmo exigido pelos transportes examinados no caso anterior, entre a região de Barquisimeto e a confluência do Meta. A partir deste último ponto, recaímos inteiramente no caso anterior, de modo que toda vantagem se reduz à eliminação do percurso Barquisimeto-primeiro ponto de embarque.

194. O exame dessas soluções, geograficamente necessárias, qualquer que seja a variante adotada, mostra que ainda por muitos anos não se pode pensar em transportar um exército, formado por várias divisões e por vários órgãos de coordenação, da orla do mar das Antilhas para as fronteiras brasileiras.

No caso brasileiro, há muita facilidade em concentrar forças consideráveis na bacia amazônica; as dificuldades seriam todas de outro gênero (clima, doenças tropicais, etc.) e passariam a segundo plano, desde que não faltassem navios de alto bordo e mesmo de calado médio.

Não obstante, as tropas expedicionárias teriam que atravessar regiões ainda muito mal conhecidas, desprovidas de recursos de toda espécie, sem estradas, despovoadas e de clima extremado; abandonada a linha fluvial, as forças expedicionárias não poderiam ser convenientemente reabastecidas .

195. Em conclusão: as partes vitais da Venezuela, acham-se ao abrigo de uma invasão brasileira e as fronteiras brasileiras não correm grandes riscos quanto a uma invasão de importantes forças venezuelanas.

COLÔMBIA

196. Governo. — Posição astronômica. — O país chama-se oficialmente — *República da Colômbia* e acha-se dividido em 14 Departamentos e vários territórios.

A sua posição astronômica é aproximadamente a que se segue: de 12° 30' de latitude norte a 4° 30' de latitude sul; quanto às longitudes, acha-se aproximadamente entre 71° e 81° de longitude W. de Greenwich.

197. Superfície. — A superfície da Colômbia é avaliada em 1.139.155 Kms²; comparada à do Brasil, é aproximadamente 7 1/2 vezes menor.

198. Limites. Fronteiras. — O território da Colômbia é limitado ao N. pelo mar das Antilhas, a L. pelos territórios da Venezuela e do Brasil, ao S. pelos territórios do Perú e Equador, a W. pelo oceano Pacífico.

Apenas no que diz respeito ao mar das Antilhas, ao Pacífico e ao Brasil, acha-se consolidada a linha fronteira da Colômbia.

Com a Venezuela, já vimos que tem sido difícil o entendimento sobre limites; no entanto, a linha divisória vem se mantendo, a partir da margem ocidental do Golfo de Upará, pelas terras que separam as águas dos tributários do rio Magdalena das dos tributários do lago de Maracaibo e, depois de galgar a Cordillera de Mérida, aproximadamente a 7° de latitude S., desvia-se para L., indo, numa linha quebrada, buscar o rio Meta a pouco mais de 69° de longitude W. de Greenwich; prossegue pelo Meta e deste passa ao Orenoco, a que acompanha de norte a sul, até o rio Atabapo, a que se ajusta. Deste rio, vai alcançar a bacia amazônica, no rio Negro, em frente a ilha de San José, onde começa a fronteira com o Brasil.

Com o Perú, o limite é o rio Amazonas, de Tabatinga a Loreto; daí ao Passo

das Termópilas, no Putumaio e por êsse rio, até suas nascentes. No entanto, tendo o Perú ocupado por um golpe de mão a povoação de Letícia, essa fronteira continua oscilante em várias partes, até que se chegue a um acordo capaz de fixá-la definitivamente.

Com o Equador, a linha fronteira é definida pelo rio tCarchi, vulcão Chiles e pelos rios São João e Mira, divisor de águas dos rios Putumaio e Napo. De resto, tudo ainda incerto.

Com o Brasil, de um ponto "em frente à pedra do Cocuí, a fronteira segue para oéste até ao mareo da nascente do Macacuní. Deste mareo a linde continua, pelo terreno mais elevado, dividindo as águas do Tomo das do Japorí, até o serro Caparro, onde eontravertem o Pégua e o Aquio. Prossegue a raia para o ocidente até à cabeceira do Memachi, afluente do Gnainia. Desta cabeceira, a fronteira segue pelo terreno mais alto até à fonte principal do Ianá, continuando pelo curso dêste até a sua barra no Cuiarí. Dessa confluência, a linha baixa pelo "thahveg" do dito Cuiarí até ser interceptada pelo paralelo da foz do igarapé Pégua, seu afluente da esquerda, de onde a fronteira prossegue para o ocidente pelo citado paralelo até o seu primeiro eneonro com o Içana e daí pela mediana do Içana, até o encontro com o meridiano da confluência Querarí-Uaupés, por onde desce até à citada confluência. Daí a linde continua pelo "thalweg" do rio Uaupés até à barra do Caporí ou Paporí, seu afluente da margem direita. Continua a fronteira por êste rio até a interseção eom o meridiano da cabeceira do Taraíra; segue por êsse meridiano e pelo Taraíra até à confluência do Apaporis, por onde continua até a sua barra no Japurá. Pelo canal de navegação do Japurá, a raia continua até encontrar a linha geodésica. cabeceira do Santo Antônio-Foz do Apaporis. Prossegue pelo Santo Antônio até a sua foz no Solimões" (*).

(* *Limites do Brasil*, por Lima Figueiredo. 1930.

A fronteira, que tem um desenvolvimento de perto de 1.270 quilômetros, vai sendo demarcada, de acordo com o programa da Comissão Mixta, reunida em Manáus, em 11 de Dezembro de 1933. A parte norte, compreendida entre as nascentes do Memaehi e Macaeuni, já se acha terminada (*).

(* *Limites do Brasil*, citados.

199. História. — Rodrigo de Bastidas e João de la Cosa percorreram cm 1.500 a costa atlântica do país, desde Goajira até o golfo de Darien, ao passo que a orla do Pacífico só muito mais tarde (1524-27) foi visitada pelos descobridores. Logo depois, o interior é reconhecido pelos espanhóis. Santa Marta foi fundada em 1525; Cartagena e Bogotá são erigidas, respectivamente em 1532 e 1538.

Em 1547, cria-se a Presidência de Nova Granada.

Como de costume nesses primeiros tempos, a administração espanhola era constituída de aventureiros, duros e ladravazes, que só se preocupavam com a rapina.

Em 1717, é creado o Vice-Reinado de Nova Granada, suprimido pouco depois e restabelecido em 1740.

A partir de 1810, começa a rebeldia colombiana contra o domínio espanhol, mas só em 1820 pode ser considerada a Colômbia como país independente.

Em 1819, o norte da Colômbia e a Venezuela passam a formar um único país, a que se vem juntar, cm 1822, o Equador; em 1830, desagrega-se êsse

conjunto de caráter político, ficando a Colômbia entregue a seus destinos.

Durante 80 anos, o caudilhismo ensanguentou o país, com as suas ambições e lutas intermináveis.

Em 1862, surge uia república federativa, transformando-se a República de Nova Granada em Estados Unidos da Colômbia, sistema que pouco depois desaparece, como consequência da guerra civil, dando lugar, no ano de 1886, a um estado unitário, que toma o nome atual.

Em 1903, perde a Colômbia o departamento do Panamá, que se separa e cai sob a influência norte-americana.

200. Fisiografia. — Em território colombiano, a cordilheira dos Andes apresenta-se subdividida em três ramos, o primeiro dos quais, depois de acompanhar a costa do oceano Pacífico a pequena distância, prolonga-se pelo Panamá, enquanto que o segundo ocupa uma posição central, para morrer aos poucos nas planícies em que o rio Cauca se lança no Magdalena e o terceiro, infletindo para nordeste, vai formar a parte mais importante da Venezuela.

A oeste, uma estreita região constitui verdadeira plataforma entre o oceano Pacífico e os Andes; a sudoeste, uma nesga da planície dos Ihanos, que a geografia política deixou, fora dos domínios da Venezuela, forma, apertada entre os Andes e as Guianas, a parte do território colombiano que outras nações disputam.

201. Hidrografia. — A tripartição do relevo andino na Colômbia dá lugar à formação dos importantes vales do Magdalena e do Cauca, o segundo em uivei muito superior ao do primeiro. Os dois rios que percorrem o fundo dessas depressões são os mais importantes do país. O rio San Juan corre para o sid e é tributário do Pacífico; nasce a 3.100 metros de altitude e oferece 250 quilômetros à pequena navegação. O rio Atrato nasce a 3.300 metros de altitude, na cordilheira ocidental; corre para norte e é tributário do mar das Antilhas. A largura dêste rio é de 120 a 580 metros, a sua profundidade varia de 4 a 20 metros; por isso, até os grandes vapores podem remontar a 275 quilômetros de sua fóz. Apesar de tais condições tão favoráveis, a região não tem se desenvolvido, devido ao clima úmido e doentio.

As cabeceiras do Atrato e do San -Juan acham-se tão próximas que um córte de uns 500 metros poderia pô-los em comunicação, constituindo um novo canal inter-oceânico.

O rio Cauca nasce ao sul do país, no nó de Colômbia. Este rio corre a 1.600 metros acima do nível do mar e tem um curso de 1.300 quilômetros, até que se lança, no Magdalena, de que é afluente.

O rio Magdalena tem suas nascentes próximas às do Cauca, no mesmo nó da Colômbia. Torna-se navegável em Neiva, quando já se aeha a menos de 500 metros de altitude, mas a navegação é interrompida pelos rápidos de Honda; daí por deante, leva diretamente ao oceano, embora as condições difíceis de suas bocas. Na baixada, divide-se em braços e forma um delta, do que resultam as enormes dificuldades com que luta a navegação, que só se torna efetiva de Calamar para cima, até Honda.

Apesar de tudo, o rio Magdalena é a melhor estrada de penetração da Colômbia.

Os rios da vertente oriental são os que mais interessam ao Brasil e se

subdividem em tributários do Orenoco e tributários do Amazonas. Entre os rios do primeiro grupo, o Meta e o Guaviare oferecem bôa rede navegável, enquanto que entre os do segundo estão o Japurá ou Caquetá e o Putumaio ou Içá, todos reservados a altos destinos.

Como a navegabilidade de um rio é sempre uma questão muito relativa, pois depende de um lado das condições do próprio rio e de outro, tios barcos a serem utilizados, podem-se admitir como aceitáveis os dados consignados em certas cartas da região e encarar como hipóteses otimistas o aproveitamento desses rios para o transporte de abastecimentos de um país para outro.

Dos tributários do Orenoco é ainda menos o que se sabe ao certo, mas as conclusões posteriores não serão prejudicadas pelas hipóteses otimistas que se façam sobre a utilização deles.

202. Regiões naturais. — Há quem veja na Colômbia até sete regiões naturais: 1. A região da costa do Pacífico, 2. a cordilheira ocidental, do vale do Cauca, 4. a cordilheira central, 5. o vale do Madalena, 6. a cordilheira oriental, 7. as planícies de leste.

A costa do Pacífico é uma zona estreita, quente e chuvosa, coberta, em grande parte de densa vegetação.

A cordilheira ocidental tem as encostas cobertas de matas virgens, muito quentes e doentias; sobressaem no dorso da cadeia picos desnudados.

O vale do Cauca tem clima temperado e benigno, ao passo que o seu sólo de aluvião favorece a produção agrícola.

A cordilheira central separa, os vales do Cauca e do Madalena; assim, as suas encostas participam até certo ponto das condições especiais dessas depressões e os seus cimos oferecem em grande parte o aspecto desolador das grandes altitudes.

O valo do Madalena é mais baixo do que o do Cauca, condição que não pode deixar de influir no seu clima, e no seu revestimento vegetal.

A cordilheira oriental acha-se relacionada com o relevo da Venezuela. É aí que se acha a Meseta de Cundinamarca, elevada planície de clima característico.

As planícies do léste são formadas pelas encostas andinas da região amazônica. Em conjunto, formam uma região coberta de bosques, quente e úmida.

203. Clima. — De um modo geral, pode-se dizer que o clima da Colômbia é quente e úmido, mas a altitude muito contribui para modificá-lo. Nas partes baixas do vale do Madalena é quente e de pequena oscilação termométrica, entre o verão e o inverno; a média anual é de 2' 6° e a oscilação não excede a 0°,G. Também não são grandes os desvios termométricos nas regiões montanhosas. Medellin, que se acha a 6" 10' de latitude N. e a 1.500 metros de altitude, tem uma temperatura média anual de pouco mais de 21° C.; aí o mês mais quente é Fevereiro, com 21°,6 e o mais frio é Novembro, com 20°,2C. Em Bogotá a temperatura é mais baixa, mas os desvios são ainda sem importância. Situada a 4° 35' de lat. X. e a 2.660 metros de altitude, conhece os extremos de 23°,5 e 6°,1; os meses mais quentes (março e abril) apresentam a temperatura média de 14°,18 e os mais frios (agosto e setembro), de 13°,9.

A estação chuvosa varia de um ponto para outro do país. As vertentes amazônicas são dotadas de chuvas abundantes. Antioquia e Medellin acusam, respectivamente, mais de 1.000 e menos de 1.500 milímetros de chuva por ano.

Sôbre as altas cordilheiras há neves eternas, mas são raras as partes em que se podem apreciar largos trechos cobertos por elas, como na Serra Nevada de Santa Marta e Serra Nevada de Cocuí.

O escalonamento climatérico devido à altitude dá lugar ao aparecimento de zonas bem definidas sob o ponto de vista climatológico: tierra caliente, tierra templada e tierra fria — regiões perfeita mente distintas quanto aos elementos fundamentais de seus climas.

204. Vegetação. — A flora da Colômbia difere de um ponto para outro, de acôrdo com as condições climatéricas. Como chovo abundantemente em ambas as vertentes da cordilheira, formaram-se nessas regiões bosques exuberantes, sempre mais possantes na vertente do Pacífico do que na do Atlântico. Sôbre as matas, acima dos sub-bosques, emergem as palmeiras e ainda, acima destas, as grandes árvores, que enviam até o sólo grossas raízes aéreas, ao passo que “outras raízes, ainda mais robustas, elevam-se do sólo como contrafortes, destinados a impedir que as árvores gigantes, às vezes de 60 metros de altura, caiam por terra”.

Na vertente oriental, as matas sempre apresentam alguma diferença, por se aproximarem do tipo amazônico; no entanto, a partir do curso superior do Guaviare, as florestas ficam mais ou menos limitadas ao sopé das montanhas, cedendo lugar às savanas dos lhanos.

As florestas nas partes mais sêcas do país, como no baixo Magdalena e no baixo Cauca e mesmo nos lhanos, ficam circunscritas às margens dos rios, onde afetam a forma de galeria; fora desses pontos, surgem as formações tropófilas, de árvores que perdem as folhas na estação sêca, de arbustos, etc.

205. População e centros habitados. — A Colômbia é muito mais populosa do que a Venezuela, mas os seus habitantes acham-se mais espalhados.

A população pode ser grupada do seguinte modo: brancos puros uns 10%, negros uns 5%, índios puros uns 40 a 45%; o resto cabe aos mestiços: caboclos e mulatos.

A população de côr preta, mulatos e negros, concentra-se mais no vale de Cauca; os índios e seus mestiços ocupam preferencialmente as partes altas.

As planícies orientais ainda estão mais ou menos despovoadas.

O recenseamento de 1918 deu para a Colômbia 5.855.077 habitantes, mas os cálculos oficiais de 1924 já elevam esse número a 6.759.541 indivíduos.

Em começos de 1940, a população do país é de 8.701.816 habitantes (*).

(*) Dados fornecidos pelo Consulado Geral do Rio de Janeiro.

206. Distribuição da população. Departamentos. — O quadro que se segue contem o essencial sobre o distribuição da população:

	Km's ² .	População	Densidade
Antioquia	64.800	1 188.587	18,34
Atlântico	3.070	262.409	85,47
Bolívar	60.452	765.194	12,82
Boynelí	71.724	737.368	10,28
Caldas	14.034	769.968	54,86
Cauca	28.066	356.040	12,69
Cundinamarea .	22.300	1.174.607	52,67

Huí la	26.926	216.676	8,05
Madalena	56.710	342.322	6,04
Narinho	31.235	465.868	14,91
Santander-Norte	23.926	346.181	14,50
Santander Sul ..	28.921	615.710	21,26
Tolima	25.618	547.796	21,38
Vale do Cauca .	20.618	613.230	29,74

Além dos 14 departamentos ou províncias, é preciso levar em conta a população das Intendências (Chocó, Meta, Santo André e Providência) e das Comissárias (Arauca, Caquetá, Guajira, Putumayo, Uapés e Viehada), que é calculada em 293.860 indivíduos.

A capital do país, Santa Fé de Bogotá, conta 331.400 habitantes. Há outras três cidades de mais de 10.000 habitantes: Medellín com 170.622, Baranquilla com 152.348 e Cali com 110.579 almas.

Pertencem à categoria das cidades de mais de 20.000 habitantes: Manizales com 86.346, Cartagena com 86.197, Ibagué com 61.860, Cúcuta com 57.250, Bucaramanga com 49.891, Pasto com 49.533, Neiva com 34.699, Santa Marta com 33.163, Popayan com 24.479 e Tunja com 20.417 almas.

A essas 10 cidades, capitais departamentais, deve-se acrescentar a de Quibdó.

Há muitas outras cidades, porém de menos de 20.000 habitantes e pode-se assegurar que mais de 15% da população é urbana.

Uma densidade de 7,63 habitantes por quilômetro quadrado assegura à Colômbia um dos primeiros lugares no continente. Uma vez que os territórios amazônicos ainda se acham mais ou menos despovoados, a densidade da parte habitada é realmente bem maior.

207. Viação. — A viação do país está ainda pouco desenvolvida; no estado atual não pode corresponder a todas as necessidades militares. No que se refere a estradas de ferro, o que se convencionou chamar de “rede colombiana” são os elementos que põem em ligação os trechos navegáveis de diferentes ou dos mesmos rios. Os ramais construídos até 1926 alcançavam a 2.071 quilômetros.

O comércio exterior, como é natural, assentou nos portos de mar as pontas dos trilhos que em combinação com o rio Magdalena e seus tributários levam ao interior. Buena Ventura, sobre o Pacífico, foi ligada a Cali, sobre o rio Cauca; esta mesma linha alcançava Popayan, perto da fronteira do Equador, cujas linhas férreas, rumando para o norte, vêm a seu encontro. Na direção da fronteira brasileira, a linha mais importante é a de Bogotá a Cabuyaro, recentemente construída.

As vias-férreas da Colômbia não têm unidade de bitola e são de pequeno rendimento.

A estrada de ferro que de Girardot leva à capital do país não tem mais de 150 quilômetros, mas transpõe 24 pontes e sobe a 2.730 metros de altitude.

No que diz respeito a estradas de rodagem, pouco é o que está feito na Colômbia, porém muito é o que se está fazendo. Não obstante, de 1922 a 1928, o governo colombiano empreendeu a execução de um vasto programa de obras públicas, para atender às necessidades do país, mas os resultados não corresponderam aos fins visados. Em 1929 foi criada uma junta de transportes, com três especialistas estrangeiros e dois colombianos.

Em 1931, um programa rodoviário incluía uns cinco milhares de quilômetros de estradas, que foram concluídas com incrível rapidez. Está terminada a estrada de Bogotá a Vilavicêncio, que atravessa a cordilheira oriental e permite acesso a uma vasta e fértil região, “capaz de acomodar a atual população da Colômbia”.

De Vilavicêncio parte a estrada que vai a Puerto Carrenho, no rio Orenoco, com um percurso de perto de mil quilômetros. Será um cordão umbilical, pondo em contacto os centros importantes do país com as *regiões lendárias*, de que fala a mensagem presidencial de 1936.

Além de outras estradas destinadas a pôr o centro do país era mais fácil comunicação com o Pacífico, ligando, por consequência, este ao Atlântico, o governo está tratando de construir uma rodovia entre Pasto e Puerto Assis, ponto terminal da navegação recentemente estabelecida nos rios Caquetá e Putumaio, na bacia amazônica (*).

(*) *Boletim da União Panamericana*, de Janeiro de 1936.

No entanto em poucos países do mundo o problema da construção de estradas há de ser mais complexo e de soluções mais onerosas do que aí. Raramente um viajante poderá deslocar-se para um ponto afastado daquele em que se acha sem o emprego de dois ou mais meios de locomoção; os rios figuram em primeiro plano, mas ao atingir o extremo de uma linha navegável, intervêm os animais de carga, as diligências, os automóveis, as vias férreas e até os aeroplanos.

208. Indústria e comércio. — As indústrias da Colômbia ainda se acham na fase doméstica; as grandes indústrias manufatureiras praticamente não existem. O país precisa importar máquinas de todo gênero, ferro, tecidos, produtos químicos, cereais, armas, munições, etc.

O maior recurso com que conta a Colômbia para manter uma balança comercial favorável é o petróleo, seguido do pórculo pelo café.

A exportação do petróleo subia em 1930 a 19.113.000 barris de 42 galões, do valor de 20.300.000 pesos ouro, moeda do país. A produção, embora a intervenção de outras concessões, acha-se controlada pela “Tropical Oil Co.”.

O café colombiano goza de grande fama nos centros consumidores da América do Norte e da França; com a retenção do produto brasileiro, a exportação da Colômbia tem crescido constantemente. Em 1930 subiu a 3.118.000 sacos de 60 quilos, mas logo depois atingiu à casa dos 4.000.000.

Mais de 40% dos cafés colombianos saem pelo pórculo de Buenaventura, o pórculo de Santos sôbre o Pacífico, o que quer dizer que atravessam o canal de Panamá, para alcançar os mercados americanos do norte ou da Europa; seguem-se Barranquilla com pórculo de 33%. Cartagena com 19 % e Cucuta com 7%.

Mercê de elevadas tarifas alfandegárias, vai surgindo agora uma indústria, baseada exclusivamente, como é natural, no consumo interno: fiação e tecidos, calçados, fumos, etc.

Todavia, ainda resta enorme margem para as indústrias estrangeiras, que por muitos anos terão na Colômbia excelente mercado.

Enfim, de acordo com a mensagem de seu presidente em 1936, o país está “começando a explorar regiões lendárias, negligenciadas durante séculos”, o que indica o sentido do movimento geral do país: a Amazônia.

209. Finanças. — O orçamento colombiano para 1931 consigna uma receita de 50.671.553 pesos, ou sejam 49.313.420 dólares, calculada a moeda do país à

razão de um peso por 0.973 do dólar ouro; a despesa foi orçada em igual quantia.

É preciso notar que, este orçamento representa uma considerável redução sobre a do ano anterior.

O ministério da Guerra figura aí com 5.632.330 pesos.

O capital estrangeiro na Colômbia é representado principalmente pelos interesses americanos, que se elevam a 300.000.000 de dólares ouro, seguindo-se, de longe, o capital britânico, com 42.000.000 de dólares ouro. Outros países representam pequenas parcelas.

Os Estados Unidos têm empregado, só nos negócios de petróleo, 56.000.000 de dólares.

A dívida pública da Colômbia, em 1928, não era pequena. mas só da dívida externa se conhecem dados exatos: (18.020.705 pesos, isto é, bem maior do que toda arrecadação do país em 1931 .

210. Forças armadas (1938). — As forças armadas da Colômbia compreendem o exército, incluída a aviação, e a marinha de guerra.

O território do país está dividido em 6 zonas; cada zona, por sua vez. é dividida em distritos militares e estes, em circunscrições territoriais.

O exército acha-se organizado em 6 Brigadas mixtas, além de uma brigada denominada — de instrução militar:

1ª Brigada, com dois batalhões de infantaria organizados e mais os seguintes elementos em organização — 1 batalhão de infantaria, 1 grupo de cavalaria, 1 grupo de artilharia, 1 batalhão de engenharia, 1 batalhão de transportes.

2ª Brigada, com 3 batalhões de infantaria, 1 grupo de cavalaria e 1 grupo de artilharia organizados; 1 batalhão de engenharia e 1 batalhão de transportes, em organização.

3ª Brigada, com 3 batalhões de infantaria, 1 grupo de cavalaria, 1 grupo de artilharia, organizados; 1 companhia ferroviária e 1 batalhão de transportes, em organização.

4ª Brigada, com 3 batalhões de infantaria, 1 grupo de cavalaria, 1 grupo de artilharia, organizados; 1 batalhão de engenharia e 1 batalhão de transportes, em organização.

4ª Brigada, com 3 batalhões de infantaria, 1 grupo de cavalaria. 1 grupo de artilharia e 1 companhia de sapadores, em organização.

6ª Brigada, com 1 grupo de guarnições de cobertura de fronteiras, 1 grupo de unidades de instrução e de substituição.

A Brigada de institutos militares de ensino compreende o Batalhão de Guardas, 1 batalhão ferroviário, 1 companhia de serviço de saúde, a escola militar, 5 escolas de aplicação (infantaria, cavalaria, artilharia, e motorização).

Cada batalhão de infantaria compõe-se de 3 companhias leves (duas em quadros apenas) e de uma companhia pesada.

A companhia pesada possui duas seções de metralhadoras e uma de morteiros. Cada grupo de cavalaria é formado por 2 ou 3 esquadrões. O grupo de artilharia é de 2 a 3 baterias de montanha, de 4 peças. Cada batalhão de engenharia tem 3 companhias e cada batalhão de transportes, duas.

A aviação compreende 1 esquadrilha de aviões escola, de G aparelhos. 3 aviões de combate e 6 de reconhecimento.

Os efetivos elevaram-se, nesse ano, a 16.195 homens, entre oficiais e praças.

A marinha de guerra compõe-se de 2 contra-torpedeiros, de 1282 toneladas cada um. 4 canhoneiras, unidades modernas e 16 unidades menores e de menor importância.

Conclusões Militares

211. A parte mais importante das estradas militares da Colômbia, para o Brasil, bem como do Brasil para a Colômbia. são os rios da região que constitui a fronteira dos dois países. Estes rios, como já vimos, grupam-se em dois sistemas: tributários do Orenoco e tributários do Amazonas. Admitindo que os mais importantes desses cursos d'água comportem transportes militares — tropas, reabastecimentos e evacuações — faz-se uma hipótese otimista, de modo que ao verificar-se ainda assim a impossibilidade de semelhantes operações, todos os empecilhos à navegação só podem servir para, reforçar tais conclusões.

212. Com a recente ligação de Bogotá a Cabuyaro por estrada de ferro, e com a abertura de estradas de rodagem que alcancem os tributários do Amazonas, dá a Colômbia um grande passo na direção da fronteira brasileira; no entanto, veremos a seguir que essas estradas não têm no momento atual senão um valor defensivo, aliás muito grande, por cobrirem a região de Bogotá contra possíveis investidas dos vizinhos de léste.

O aproveitamento de qualquer rio navegável do primeiro grupo (Cabuyaro fica sobre o Meta) conduziria à confluência do Meta com o Orenoco, na fronteira da Venezuela, com todas as dificuldades da neutralidade deste país e das cachoeiras do Orenoco, acidentes potâmicos que, como já vimos, obrigariam a marchar por etapas mais de 200 quilômetros, ou levaria a S. Fernando do Atabapo, localidade pertencente à Venezuela, na confluência do Guaviare com o Orenoco.

213. No caso da utilização do Meta, as dificuldades serão relativamente pequenas até o ponto em que devam começar os transportes por via fluvial, uias utilizando o Guaviare surgem sérios problemas, relativos à concentração das forças em Noiva, mercê de numerosa frota reunida no alto-Madalena e da marcha dessa localidade para um ponto navegável do rio, que por certo não distará menos de 200 quilômetros, a serem feitos por maus caminhos. Já vimos, no caso da Venezuela, as dificuldades insuperáveis de semelhante operação.

Supondo que existam nos altos cursos do Meta ou do Guaviare meios fluviais suficientes para o transporte das tropas, homens, animais e viaturas, e além disso, dos víveres e forragens para a longa travessia, o exército expedicionário irá ter ou à confluência do Meta com o Orenoco. abaixo do trecho encachoeirado deste último rio ou à confluência do Guaviare com o Orenoco, sempre numa linha de condomínio com a Venezuela.

Os cálculos feitos para este último país mostram que de qualquer modo as largas marchas por etapas, muito mais difíceis e extensas a partir de São Fernando do Atabapo. tornam impossível a utilização dessa direção divergente para invadir o território brasileiro.

214. Para continuar por água, através da via do Casquiare, seria preciso contar com o concurso da Venezuela, ou violar a neutralidade deste país, que poderia, empregando mesmo pequenos elementos, cortar essa frágil e extensa linha de comunicações.

Os transportes entre Cubayaro e um ponto em que comece a ser navegável qualquer dos tributários do Amazonas, são ainda muito difíceis e demasiadamente extensos; nunca menores de 200 quilômetros, o que recai no caso anterior, por não ser possível reabastecer um exército, nessa áspera região, a mais de 120 quilômetros.

215. A utilização dos rios do segundo grupo, isto é, dos tributários do Amazonas, talvez possa ser encarada utilizando ainda a região de Noiva, servida por via-férrea e pelo alto-Madalena, para reunir o exército de campanha. Neste caso, os rios Apaporis e Japurá poderiam ser utilizados, consoante a hipótese otimista de uma aceitável navegabilidade, mas, de qualquer modo, para que o exército colombiano atinja a um ponto do primeiro em que possa embarcar, terá de marchar por etapas mais de 400 quilômetros, o que é absurdo; para alcançar um ponto conveniente do segundo daqueles rios, a marcha será menor, porém ainda assim superior a 200 quilômetros, o que a pé não é viável.

Junte-se a tudo isso as dificuldades por parte da Colômbia para reunir o material necessária, tanto no rio Madalena como em qualquer dos afluentes do Amazonas, e ter-se-á uma idéia das possibilidades militares daquele país em relação à fronteira brasileira do Amazonas.

216. No momento atual, e enquanto permanecerem as atuais condições, a Colômbia não pode lançar dentro do território brasileiro mesmo um pequeno exército, ao passo que o Brasil, dispendo de uma importante frota comercial e da linha fluvial do Amazonas, poderá transportar grandes forças para o ponto atacado e reabastecê-las convenientemente.

Na sua recente luta com o Perú, as forças da Colômbia contornaram o massiço guiano, navegaram pelo mar das Antilhas, pelo Atlântico e subiram o rio Amazonas graças aos tratados firmados com o Brasil; os seus reabastecimentos, em regra, percorreram o mesmo longo caminho ou foram adquiridos em território brasileiro.

Já se vê que no caso de uma luta com o Brasil, essa via seria facilmente trancada.

Para evitar a longa viagem marítima pela boca do rio Amazonas, seria talvez possível o seguinte itinerário: Bogotá a Neiva, 10 horas de estrada de ferro, de Neiva a Florêncja, 15 horas, naturalmente em viatura automóvel, de Florêncja a La Tagua, 20 horas de lancha, de La Tagua a Caucaya, 2 horas, de Caucaya a Santo Antonio, 2 dias de lancha, pelo rio Putumaio. Para tanto, exigir-se-ia enorme material a *pièd d'awre*.

217. As possibilidades do Brasil, no caso de uma guerra com a Colômbia, seriam ainda menores para atingir a qualquer ponto vital desse país. Se não é fácil descer rios encachoeirados, mais difícil é subi-los. Basta considerar o fato de certos trechos desses cursos d'água serem percorridos por águas que se deslocam com uma velocidade de 7 milhas por hora, ou sejam aproximadamente 13 Kms., o que exige da parte, das embarcações que remontam a corrente uma velocidade de 10 milhas, termo médio e ocasiona uma viagem muito mais demorada.

Além disso, o adversário ocuparia sempre os pontos dominantes do terreno, podendo reunir meios importantes na região de Cabuyaro.

EQUADOR

218. Governo. Posição astronômica. — A República do Equador compreende 15 províncias, das quais quatro se acham na região da costa do Pacífico e 11 na região montanhosa. O país tem aproximadamente os seus extremos entre 1" e 30' de latitude N. e 6" de latitude S.; de leste a oeste, estende-se mais ou menos de 72" a 79" de longitude W. de Greenwich, embora esses limites mui provavelmente venham a ser alterados.

219. Superfície. — Dado o estado em que se encontram as questões de limites do Equador, é difícil dizer ao certo qual a sua extensão. Os cálculos oficiais dão para o país 571.250 Kms.-, além das ilhas, que trazem a esse número um acréscimo de 7.430 Kms.-. No entanto, parece que a superfície do Equador não excede muito a 284.860 Kms.-. incluídas as referidas ilhas. As publicações da Liga das Nações atribuem ao Equador 455.000 quilômetros quadrados, que poderão ser muito aumentados, de acordo com a marcha das questões de limites.

220. Limites. O problema das fronteiras. — Ao Norte, estão completamente definidos pelo rio Carehi, vulcão Chiles, rios São João e Mira-. A oeste, o oceano Pacífico forma uma fronteira natural insuperável. Ao sul e a leste. há completo desentendimento com o Perú, que por sua vez não se entende com o outro vizinho — a Colômbia, nem esta com o Equador. “Os mapas oficiais equatorianos de The Wolf atribuem ao Equador a cordilheira a leste do rio Iluancabamba e toda região que se estende ao norte de uma linha que do curso inferior deste rio, passando por Iurimaguas do rio Huallaga. vai ao Javará superior, ao longo do qual continua até Tabatinga; desta localidade brasileira ao Japurá. na embocadura do Apaporis; subindo o Japurá até 77° de longitude W. de Greenwich, a linha fronteira vai encontrar o rio Putumaio, pelo qual sobe, aproximadamente até Pasto. As pretensões do Equador estendem-se, pois, a quase todo departamento peruano de Loreto”. Negociações realizadas em Washington, sob as vistas amigáveis de governo americano, fracassaram.

Pelo convênio de 27 de Dezembro de 1927, a Colômbia e o Perú chegaram a um acordo, pelo qual o Equador ficou eliminado da parte média da bacia amazônica (*), mas ultimamente, em face do conflito Perú-Colonibiano, o Equador ofereceu reservas sobre qualquer pacto relativo a tais territórios.

(*) O território do Equador ficou reduzido a uma faixa mais ou menos triangular, cujo vértice mais oriental não ultrapassa a longitude de 72° W. de Greenwich.

O Perú subordinou sempre toda discussão com seu vizinho ao princípio “que el problema de fronteras con el Equador no tiene el caracter territorial sino limítrofe, ya que sobre los elementos constitutivos de la nacionalidad, no cabe controversia alguna” (mensagem presidencial peruana, 1939). Isso quer dizer que certas pretensões do Equador, que abrangem províncias inteiras, não podem ser objeto de negociações.

Tudo indica que tal questão ainda se acha longe de uma solução que satisfaça às três potências interessadas.

221. História. — Os primórdios da exploração territorial do Equador acham-se ligados ao descobrimento e à conquista do Perú.

A comêço, constituiu a Audiência de Quito parte integrante do Vice-Reinado do Perú, com um território maior do que o atual. Em 1718, foi o seu território incorporado ao Vice-Reinado do Nova Granada, mas quatro anos mais tarde volta

a integrar-se no estado colonial constituído pelo Perú, onde permanece até 1710, quando passa mais uma vez a fazer parte do Vice-Reinado de Nova Granada.

Em 1819, proclamada a grande República da Colômbia, o Equador e a atual Venezuela fazem parte do vasto estado neo-americano, mas ao dar-se o desmembramento dessa unidade política, em 1830, o Equador conserva-se independente.

A partir daí, torna-se pasto da ambição dos caudilhos que uma vez guindados ao poder por uma revolução, só o deixavam obrigados por outra. Esse contínuo desassossego contribuiu para retardar o progresso do país.

Em 1865, o Equador e a Colômbia tiveram um choque sério; em 1894 e em 1911 parecia inevitável uma guerra com o Perú. Fora do continente, o Equador tomou parte, na guerra, ao lado dos demais estados sul-americanos do Pacífico, contra a Espanha.

222. Fisiografia.— Sob o ponto de vista orográfico, o Equador é o país em que o complexo andino se apresenta de mais fácil apreensão, pois a cordilheira se subdivide em duas cadeias a partir do nó de Loja, na fronteira do Perú; rumam elas daí mais ou menos para o norte e depois de amparar lateralmente o elevado planalto de Quito, de 3.000 metros de altitude, vão convergir no chamado nó de Pasto.

Correspondendo a três regiões naturais, o relevo do país apresenta outras tantas faixas longitudinais: a costa, conjunto de terras baixas que acompanham a orla marítima, a cordilheira, que ocupa uma posição central em relação ao resto do país, as terras baixas da bacia amazônica.

As duas cadeias que sustentam o elevado planalto equatoriano são de idades diferentes: a oriental é muito mais antiga e constituída de elementos cristalinos, ao passo que a ocidental pertence ao cretáceo e se apresenta cortada por abundantes rochas eruptivas.

Sobre as duas cadeias destacam-se elevados vulcões, dos quais muitos em atividade, que se elevam a alturas enormes, de 6.000 a 6.300 metros.

223. Hidrografia. - Os rios de importância podem no Equador ser grupados em duas grandes vertentes: a da costa e a amazônica.

Através da planície costeira deslisam rios que nascem na cordilheira, mas que não correm todos no mesmo sentido. Na província de Guaias, o rio do mesmo nome corre de norte para sul, constituindo um verdadeiro canal coletor, indo desaguar nas imediações de Guayaquil; o rio Daule, principal afluente do Guaias, nasce, porém na própria planície. Ao norte, os rios cortam transversalmente a planície, isto é, de leste para oeste: o rio Esmeralda, que tem suas fontes ao sul de Quito e vai desaguar junto à cidade do seu nome, rico centro exportador do norte do país e o Mira, coletor de águas do extremo setentrional. Ao passo que as bacias hidrográficas das cordilheiras propriamente ditas não têm importância na hidrografia do Equador, a da vertente amazônica é a mais importante do país, embora no momento atual as partes navegáveis de seus rios não se achem, por assim dizer, sob o domínio do Equador.

Desses rios, todos tributários do Amazonas, citam-se o Napo, que foi o ponto de partida de Orellana, quando em 1540 percorreu o rio Amazonas e fantasiou (*) a existência das mulheres guerreiras; este rio nasce nas encostas dos vulcões de Cotopaxi e de Antisana e quando já se acha a 260 metros recebe o Coea, penetrando por fim na planície amazônica, onde leva a sua contribuição ao

grande rio. Já na planície, recebe o Curaraí.

(*) Esta lenda é muito antiga e já aparece nos poemas de Homero. Etimologicamente, o termo amazona significa — sem seio, mutilação destinada a facilitar o manêo do arco.

O rio Pastaza é outro grande afluente do rio Amazonas; nasce na cordilheira e depois de regar as bacias de Riobamba, Ambato e Latacunga, alcança o grande rio, de que é tributário, a 5° de latitude S., pouco mais ou menos, em território peruano. Esses rios são, principalmente em território do Equador, de águas quasi torrentosas, sem que isso impeça completamente a sua navegação; outros rios dessa vertente, como o Tigre, o Morona e o Paute são menos conhecidos.

224. Regiões naturais. — A fisiografia e a posição astronômica do Equador explicam a divisão do país em três regiões naturais. A costa, sendo baixa e em parte alagada, está sujeita antes de tudo à influência da latitude, o mesmo podendo se dizer da região amazônica. A parte elevada do país oferece aspectos que se relacionam antes com a altitude do que com a latitude.

Esses traços acentuar-se-ão mais claramente no estudo do clima e da vegetação.

225. Clima. — O clima do Equador, dados os contrastes do relêvo e a posição astronômica do país, apresenta diferenças sensíveis de um ponto para outro.

O clima da costa, embora equatorial, é mais fresco ao sul do que ao norte, devido à presença nesta parte da orla marítima, da corrente fria de Humboldt, que se estende da costa do Perú para o norte, até à linha equatorial.

A parte sul do litoral, embora se ache sob a influência das mais baixas latitudes, tem as temperaturas extremas de 20" e 30'C., sendo fevereiro o mês mais quente, com uma média de 25°,2 e outubro o mais frio, com a média de 22,4'. Como se vê, a oscilação é apenas 2°,8.

As chuvas são escassas e talvez não alcancem a 1.000 milímetros, repartidas por um só período de dois meses.

Ao contrário da região costeira do sul, sêca e relativamente fresca, a parte setentrional da costa é quente e úmida.

Aí não chega a corrente fria de Humboldt e o mar tem uma temperatura elevada, que oscila de 27" a 28°. Da costa para o interior, a temperatura diminui um pouco. Enquanto ao sul a média anual das temperaturas é de 23" a. 24°, ao norte sobe de 26" a 27"; as chuvas caem abundantemente de dezembro a maio, começando neste mês a estação sêca, que se prolonga até Novembro.

Na cordilheira, o clima varia naturalmente com a altitude. Nos vales profundos, o clima pouco difere do das terras baixas. Não há propriamente meses secos em certas partes da cordilheira, como nos profundos vales, mas as chuvas acusam uma certa predileção por certos meses.

Quito dá-nos uma idéia do clima do planalto equatoriano. Embora se ache sob a linha equatorial, tem um clima muito uniforme. Não há médias mensais inferiores a 12°, 4, nem superiores a 12°, 8.

A média das mínimas é de 6°,1 e a das mais altas, de 23",5.

As chuvas não são abundantes, pois não excedem de 1.120 milímetros anuais. Os meses mais chuvosos são os de março, abril e maio, durante os quais caem 448 milímetros de chuvas.

Nas partes mais elevadas, como no llato do Anlisana, a 4.095 ms. de altitude,

mais ou menos sob a linha do equador, a temperatura média desce a 5".

"Nessa região reina um clima de páramo. por ser esta a formação típica dos terrenos da cordilheira, situados acima do limite inferior arbóreo".

Frequentemente ocorre que num só dia se sucedam as quatro estações do ano.

A vertente amazônica, disposta em degraus, recebe uma quantidade d'água suficiente para o desenvolvimento das grandes florestas com que se cobre. A temperatura cresce com a descida, mas esse seiam dados rigorosos a seu respeito.

226. Vegetação. — A flora da costa é característica, com cactáceas e mimosas, sendo que apenas de fevereiro a abril crescem aservas.

O resto do ano apresenta-se com um aspecto desolador. Para o interior, nas encostas andinas, onde as chuvas são mais abundantes, crescem modestos bosques.

A região montanhosa, graças aos contrastes de seu clima, apresenta uma enorme variedade em sua flora, conforme se trate de vales ou de píncaros, mais altos ou mais baixos.

As encostas orientais dos Andes cobrem-se de uma flora que muito tem de comum com a amazônica, onde se comprimem e entrelaçam as mais variadas espécies.

227. Populações e centros habitados. — A população do país foi avaliada em 1926 em 1.562.500 almas, desigualmente repartida pelo seu território. Atualmente, a estimativa da União Panamericana é de uns 2.554.744 de habitantes, o que não pode deixar de ser crescimento fora do comum, relativamente aos cálculos considerados mais autorizados 14 anos atrás.

Os indivíduos de raça indígena representam 42% da população. Há numerosos mestiços de brancos e índios, e mesmo de negros e índios e de negros e brancos. O número de mestiços é avaliado em cerca de 20% da população, o que somado ao de índios puros deixa apenas 40% para a população branca.

Para aquele ano, a densidade da população foi avaliada como se segue: para a costa, uns cinco habitantes por quilômetro quadrado, para a região montanhosa, uns 9 e para a região amazônica, uns 0.75.

A parte norte da costa está quasi desabitada; vivem aí principalmente negros e mestiços, em pobres aldeias.

A parte sul da costa correspondiam e ainda correspondem os mais importantes núcleos da região; a província de Guaias contava mais de 150.000 habitantes, dos quais 100.000 pertencem a uma única cidade (Guaiaquil). Já se vê que esse número deve ter crescido muito.

Na serra vivem as massas de índios, embora geralmente vestidos à européia e sempre cristianizados. São em regra os trabalhadores rurais. Ainda nesta mesma região habitam os brancos, descendentes de antigas famílias européias, que aliás se espalham, em regra como elemento de direção, pelas outras regiões do país.

Na região amazônica vivem ainda numerosas tribus selvagens, além de poucos elementos civilizados.

Pode-se dizer que o Equador não possui grandes cidades, salvo Guaiaquil, pórtio de mar. que é a mais importante do país, com mais de 100.000 habitantes. A capital do Equador, Quito, foram atribuídos em 1926, 20.702 habitantes; em

1930, 91.641, e hoje deve ter mais de 100.000. Outras cidades, de mais de 10.000 habitantes: Cuenca, com mais de 30.000, Riobamba, com 15.000. Há naturalmente várias outras cidades menores: Latacunga, Loja e Ambato, com mais de 10.000 habitantes cada uma.

Pode-se citar na região da costa: Puertoviejo, com mais de 10.000 habitantes. Na serra apontam-se: Azogues, com 10.000 habitantes e próximo às terras baixas, Tulean, com outro tanto. Ainda às terras baixas correspondem: Babahoyo, com uns 10.000 habitantes, Machala com 8.000 ou 9.000 e Esmeraldas, com pouco menos.

A população urbana representa 24 % da população total do país. O seguinte quadro, embora antiquado, pois se refere a avaliação feita a uns quinze anos, deixa ver a distribuição das populações pelas diversas províncias:

<i>Províncias</i>	<i>Habitantes</i>	<i>Capitais</i>
Guaias	150.000	..... Guaiaquil
Los Rios	40.000	..... Babahoyo
Manabi	100.000	..... Portoviejo
Esmeraldas	20.000	..... Esmeraldas
Loja	100.000	..... Loja
El Oro	35.000	..... Machala
El Azuay	150.000	..... Cueriea
Cafiar	74.000	..... Azogues
Chimborazo	125.000	..... Riobamba
Bolivar	45.000	..... Guaranda
Tunguragua	107.000	..... . Ambato
Cotopaxí	110.000	..... Latacunga
Pichincha	200.000 (1)	..... Quito
Imbabura	70.000	..... Ibarra
Carchi	36.000	..... Tulcan

1.362.000

Os 200.000 habitantes restantes, de acôrdo com a avaliação de 1926, deviam ser repartidos por essas provinciái e pela encosta amazônica, que não entrou neste computo.

Verifica-se que cêrca de 70 % da população vive na montanha.

228. Indústria e comércio. — O equador não dispõe ainda de grandes manufaturas, pelo que precisa importar arfigos de ferro, máquinas, armas de todo gênero, produtos químico, tecidos, etc.

As indústrias fabris do Equador prosperam perfeitamente. As fábricas de tecidos, trabalhando 24 horas por dia, não conseguiram em 1935, produzir o suficiente para o consumo interno. A indústria de calçados é a segunda em importância. Em 1931 produziu 750.000 pares de calçados, o que indica mais ou menos aumento de 50% sobre o ano anterior. Grande parte da matéria prima provem dos cortumes do país.

Vão sendo ercadas outras indústrias, como a de cimento, que não deixa de

* A população do Quito foi calculada, em 31 de dezembro de 1930, pela repartição de estatística, em 91.641 habitantes e a província de Pichincha, de quo faz parte, em 237.773 habitantes.

ser próspera.

O seu comércio é florescente: exporta petróleo (cêrca de 10% da produção mundial), café, cacáu, arroz, chapéus de palha de alta reputação, minérios, etc.

A exploração do petróleo é, como se vê, muito importante; em 1931, a produção alcançou à bela soma de 1.762.000 barris. Várias companhias estrangeiras desenvolvem aí a sua atividade, mas, a Anglo-Ecuadorien é a principal.

229. Viação. — Os ferro-carrís equatorianos em exploração elevam-se a uns 700 quilômetros e os que se acham em construção, a uns 300 quilômetros.

O programa de construções inclui uma linha de Ibarra, (ou de um ponto próximo), a Tulcan na fronteira de Colômbia, uma outra de Iluigra a Cuenca. Um outro ramal que de Quito se dirige para o norte, porá o porto de Esmeraldas em comunicação com a capital do Equador. Outro projeto muito importante, sob o ponto de vista internacional, é o chamado ramal de Ambato, que ligará essa capital provincial ao porto de Santo Antônio, no rio Curaraí, afluente do Napo, e, por consequência, tributário do Amazonas.

Das linhas férreas em tráfego, a mais importante não pode deixar de ser a que liga a capital do país ao pôrto de Guaiaquil, cujos trilhos começam em Alfaro, em frente a Guaiaquil; para alcançar Quito, num percurso de 400 quilômetros, passando por Riobamba, que fica a 3.400 metros de altitude, o trem gasta dois dias. Isso basta para evidenciar as dificuldades técnicas dessa via.

Quito é o principal nó ferroviário do país. Dali partem as linhas troncos, que constituem a espinha dorsal da rede equatoriana: o ramal que avança para o norte através das províncias de Pichineha, de Imbabura e penetrando ligeiramente na de Carchi, retorna em seguida à anterior, para alcançar hoje com as pontas dos seus trilhos, em marcha para Esmeraldas, as proximidades de Penas dei Mambique, na extremidade norte da província de Imbabura; o ramal que partindo de Quito, rumo ao sul, penetra na província de Cotopaxi, na de Tunguragua, na de Chimborazo, em que se bifurca.

A província de El Oro dispõe de uma rêde própria, ligando Machala, sua capital, a Passaje, localidade situada a léste, e a Santa Rosa, Aremilhas e Piedras, que ficam ao sul.

Um dos ramais, inclinando-se para oeste, penetra na província de Guaias e atinge a um ponto em frente a Guaiaquil e dessa importante cidade prossegue até o porto de Salinas; o outro, continua para o sul, penetrando na província de Cañar, onde vai terminar ao norte da capital provincial, em Baquerizo Moreno, ao passo que o lançamento de trilhos continua, visando o extremo-sul do país.

É provável que as linhas férreas do Equador venham ligar-se às da Colômbia, dentro do prazo relativamente curto, o que parece realizável ao sul de Pasto. Essa conexão ferroviária poderá ter reflexos sensíveis na ordem política do continente.

230. Finanças. — O orçamento equatoriano para o exercício de 1930 consigna uma receita de 64.037.200 sueres, ou sejam 12.807.440 dólares ouro, calculado o sucre a 0,20 do dólar; a despesa foi orçada em igual quantia.

O exercício anterior fôra encerrado com um belo *superávit* de 5.275.600 dólares. No orçamento de 1930, o ministério da guerra acha-se contemplado com 9.071.113 sucres.

A Equador foi visitado em 1926/27 por uma comissão de técnicos em finanças, conhecida por missão Kernmerer”, que recomendou entre outras coisas

reformas alfandegárias e reformas sobre a arrecadação de rondas, bem como Uma economia orçamentária forçada de 2% sobre a despesa consignada nas leis orçamentárias, coisas que estão sendo levadas a efeito.

A 2 de janeiro de 1930, a dívida pública do Equador elevava-se a 24.554.493 dólares ouro, dos quais 22.164.567 representavam a dívida externa.

Atualmente, é a moeda do Equador uma das mais estáveis do continente, cotando-se o sucre pouco mais ou menos a 10 por dólar.

231. Forças armadas (1938). — Um ministério da Defesa Nacional coordena todas as forças armadas do país, por delegação do presidente da República. As forças armadas compreendem exército, marinha e aviação. Há um comando superior do exército.

O território do país acha-se dividido em quatro regiões militares.

O serviço militar é obrigatório, dos 18 aos 50 anos inclusive. O serviço no exército ativo é de um ano e começa aos 20 anos, mediante sorteio.

O exército é organizado em 4 brigadas.

Infantaria — 11 batalhões de infantaria; 4 batalhões andinos.

Cada batalhão compõe-se de 3 companhias de fuzileiros e de uma de metralhadoras pesadas

Cavalaria — 1 Regimento, 3 grupos autônomos.

O regimento de cavalaria compõe-se de 3 esquadrões.

Artilharia — 5 grupos (dos quais um do montanha).

Engenharia — 4 batalhões de engenharia, 2 batalhões e uma companhia autônoma de sapadores.

Aviação — 1 grupo.

A marinha de guerra conta sómente com um cruzador.

Conclusões Militares

232. No estado atual da questão de limites do Equador com os seus vizinhos de origem comum, não se pode dizer se o Brasil voltará a contar com a sua boa vizinhança; no entanto, qualquer que seja a solução desses litígios, convenções oportunamente negociadas pela diplomacia brasileira afastam prudentemente todas as sombras de nossos horizontes.

A instabilidade política que reina na bacia amazônica obriga a encarar duas hipóteses: 1. o Equador deixa definitivamente de confinar com o Brasil; 2 o Equador passa, a confinar com o Brasil.

Colocada a questão dentro da primeira hipótese, desaparecem as possibilidades de atritos e torna-se inconcebível uma investida equatoriana sobre as nossas fronteiras sem a cumplicidade de outros vizinhos.

A segunda hipótese conduz-nos a examinar as possibilidades geográficas de um ataque equatoriano em grande estilo, caso único que nos pode preocupar; as conclusões aplicam-se igualmente ao caso de uma cooperação anti-brasileira entre o Equador e seus vizinhos.

233. Nascem nas encostas andinas do Equador vários rios importantes, como o Napo e alguns de seus formadores. Por sua vez, as estradas de ferro, em andamento ou mesmo em projeto, põem em ligação os pontos mais povoados do país com os rios navegáveis da bacia amazônica. Isso significa a possibilidade de transportes de concentração relativamente cômodos sobre as fronteiras do Brasil.

Vivendo cêrca de 70% da população na parte montanhosa e sendo esta relativamente bem servida de estradas de ferro, tem o Equador o seu material humano em grande parte ao alcance da mão, de modo que a sua mobilização embora morosa não é das mais difíceis.

234. O ponto, porém, mais interessante do problema é o que se relaciona com as ligações ferroviárias do Equador com a Colômbia. Desde que as linhas dêsse país cheguem A fronteira norte, e as da Colômbia à fronteira sul, os recursos de ambos reunidos poderiam ser dirigidos, mediante uma convenção militar entre eles, sobre a fronteira brasileira e mesmo sôbre o baixo Amazonas.

Já se vê que embora o Brasil disponha de recursos militares suficientes, e da via fluvial do grande rio para concentrá-los em menos tempo no ponto ameaçado, o caso em apreço tem uma importância muito maior do que qualquer dos outros examinados até aqui.

Valem-nos todavia os precalços do transporte ferroviário nas regiões montanhosas. Mesmo sem conhecer os dados técnicos relativos a essas estradas de ferro, de via simples, correndo a meia encosta de estreitos desfiladeiros, transpondo rampas fortíssimas sob curvas de raios mínimos, pode-se ter a certeza de que elas não comportam fortes correntes de transportes.

Assim, os 115 trens, aproximadamente necessários ao transporte de uma única divisão de infantária, ou elemento correspondente, intercalados os destinados ao reabastecimento, exigiriam meses para completar a sua pesada tarefa, tempo a ser multiplicado sempre por um coeficiente maior do que o número de divisões que constituam o exército de campanha.

235. Sob o ponto de vista geográfico militar, as partos vitais do Equador estão a salvo de uma investida brasileira.

No caso do Equador deixar de ser definitivamente nosso vizinho, já se vê que não poderíamos atacá-lo sem violar a neutralidade de outro vizinho, com todas as graves responsabilidades de semelhante ato, ou sem que esse vizinho houvesse por conveniência própria tomado partido por nós ou eontra nós.

É verdade que os transportes brasileiros encontrariam as grandes facilidades das vias marítima e fluvial, mas a partir da atual fronteira, e na melhor das hipóteses, de Iquitos, até onde chegam os navios de alto bordo, seria necessário utilizar barcos de pequeno calado, suficientemente velozes para vencer as fortes correntes. Além disso, todos os pontos dominantes e observatórios ficariam do lado do inimigo, que também contaria com a vantagem do encurtamento da linha de operações.

PERÚ

236. **Govêrno. Posição astronômica.** — A República do Perú compõe-se de 20 departamentos e três províncias. O seu território estende-se 0° 20' 20" de latitude norte a 18° 20' 02" de latitude sul c de 69° 20' 20" a 81° 40' dc longitude W. de Greenwich.

237. **Superfície.** — A superfície do Perú, como de outros países sul-americanos, não pode ser rigorosamente conhecida, não só porque os serviços geodésicos ainda se acham em sua infância — embora tenham começado por aí, com os trabalhos de La Condamine e seus companheiros — como por não se

acharem ainda hoje solucionadas as suas questões de limites.

De acordo com certos dados oficiais, o território peruano cobre uma área de 1.769.804 quilômetros quadrados, mas, como é natural, esta superfície abrange, dentro do ponto de vista nacional, enormes trechos de terras contestadas, que podem vir a ser atribuídas a outros países.

Um autor peruano de nomeada, em publicação recente, fica muito aquém desses algarismos, com 1.249.049 quilômetros quadrados (*).

(*) *Diccionario de la Demarcación Política del Perú*, por Cisar Garcia Roseli — 1633. Citado por José Pareja Paz Soldan — *Geografía del Perú*, lecciones dictadas en In Universidad Católica del Peru, Lima, 1937.

Os cálculos do Instituto Geográfico de Justus Perthes, de Gotha (Alemanha), uma das maiores autoridades no assunto, dão para o Perú 1.137.000 quilômetros quadrados, área bem menor do que a aceita pelo governo daquele país.

É necessário porém acentuar que o caso em questão é também de natureza política, ponto este fora do alcance do grande instituto alemão, cuja indiscutível competência é exclusivamente técnica.

Wilhelm Sievers, depois de opinar que as pretensões do Perú se alongam pelo Equador a dentro e entram mesmo pela Colômbia, não se defende senão nas imediações do rio Japurá, atribuindo ao país 1.378.392 quilômetros quadrados, incluindo os territórios que acabam de ser restituídos pelo Chile.

238. Limites. Fronteiras. — A linha que separa o país de seus vizinhos, partindo do sul, na fronteira chilena, começa num ponto a 10 quilômetros ao norte do rio Lluta e conserva-se paralela ao ferro-barril que une Arica a La Paz. As enxofreiras de Tacora ficaram em território chileno; além disso, o Chile concedeu ao Perú, sobre a costa, um molhe, um edifício para a sua alfândega e uma estação para o ferro-carril de Taena.

Com a Bolívia os limites começam na confluência do rio Acre com o arroio Yaverija, seguem por uma linha quebrada da referida confluência à do rio Madre de Deus com o Heath, continua pelo álveo deste último rio e pelo do rio Lanza, afluente do Tambopata, até o cume do Palomani Grande; prossegue por esta cordilheira e desce depois para o lago Titicaca, que fica dividido entre os dois países. Segue pelo rio Desaguadero e corre entre este rio e a cordilheira ocidental dos Andes, até encontrar a fronteira peruano-chilena.

Com o Equador, quer na costa, quer na serra, não há entendimento, pois enquanto o Perú disputa uma linha divisória que se aproxima do Japurá, o Equador pretende ocupar mais ou menos o departamento de Loreto, de que o Peru se acha de posse. A questão foi submetida ao juízo arbitral do Presidente dos Estados Unidos da América do Norte.

Com o Brasil, a fronteira segue pelo rio Javará da sua foz à nascente. Daí continua pelo divisor das águas Ucaiale-Juruá até ao paralelo da barra do rio Breu. Segue por este paralelo até a desembocadura do citado rio e por este até a sua cabeceira. Daí continua pelo “divortium-aquarum” Piqueyaco-Tarauaeá, até encontrar o paralelo de 10° por onde prossegue até ao divisor Envira-Coranja. Por esta linha de cumiada vai aos mananciais do rio Santa Rosa, por onde continua até sua barra no Purús, sobe este rio até a confluência do rio Chambuyaco, seguindo por ele até sua fonte principal. Daí continua pelo meridiano desta cabeceira até encontrar o paralelo de 11°. Desta intersecção uma reta até as nascentes do Acre ou Aquirí, por onde segue a fronteira até à barra do arroio

Yaverija, onde começa o limite com a Bolívia. Esta fronteira possui um desenvolvimento de mais de 1.565 Kms. e se acha totalmente demarcada.

Com a Colômbia, pelo convênio de 1927, a fronteira estende-se de Tabatinga a Loreto, pelo rio Amazonas, daí ao Passo das Termópilas, no Potumaio; por êste rio até as suas nascentes. Este acordo está explicitamente revogado, por ter o Perú ocupado, por um golpe de mão, a povoação de Letícia, fronteira à localidade brasileira de Tabatinga. dali expulsando as autoridades colombianas. O conflito que se seguiu, de difícil solução pelas armas, deu motivo a novas negociações, que se realizaram no Rio de Janeiro, com intervenção de terceiros, que terminaram pelo acôrdo de 5 de Maio dc 1934, o qual, não obstante, não chegou a fixar as raias dos dois países.

239. História. — Três aventureiros espanhóis, Francisco Pizarro. Diego dc Almagro e o clérigo Fernando de Luque formaram uma sociedade que ficou célebre na história sob o nome de “Sociedade dos descobridores do Perú”. Após algumas penosas tentativas, conseguem Pizarro e Almagro penetrar no país, em 1532, onde florescia o magnífico império dos incas, de que Atahualpa ocupava o trono.

Os invasores, levando consigo dois canhões e 27 homens de cavalaria, não excediam de 180 combatentes.

Os incas, dispendo de milhares de soldados, mas que jamais haviam visto canhões e cavalos, entenderam que lhes seria fácil esmagar mais tarde os invasores, pelo que não ligaram grande importância à investida dos espanhóis. Não encontrando resistência, os conquistadores internam-se no país e em Novembro de 1532 atingem a Cajamarca e aí armam uma cilada, em que destroçam o numeroso exército dos incas e aprisionam o seu rei. Logo depois, exigem como resgate do soberano enorme soma de ouro, que lhes é entregue pelos vencidos, mas em vez de restituírem o inca à liberdade, simulam um julgamento em que entre outras coisas o acusam de haver usurpado o governo de terras que de direito pertenciam ao rei de Espanha, a quem tinham sido doadas pelo papa. O julgamento terminou como era de esperar, pela condenação do inea à morte, que foi executada , sem tardança.

Os conquistadores fundaram várias cidades — Lima, Guamanga, Charcas e Arequipa, mas logo depois entraram em luta entre si, matando-se mutuamente sôbre o campo de batalha.

O Vice-Reinado do Perú, obra da metrópole espanhola, foi criado em 1542 e chegou a abranger todas as possessões da coroa na América do Sul; no entanto, depois da criação dos vice-reinados de Nova Granada e de Buenos Aires, das capitâneas gerais do Chile e da Venezuela, o vice-Reinado do Perú ficou muito reduzido em sua extensão, continuando porém a desempenhar brilhante papel, pelas suas riquezas e instituições coloniais.

De 1550 a 1824 sucederam-se 43 vice-reis.

Em 1710, foi desmembrada do Perú a audiência de Quito e em 1780 a de Charcas, actual Bolívia, que passou a pertencer ao Vice-Reinado de Buenos-Aires.

Agitado o país pela guerra civil, desde 1820, só após à célebre batalha de Ayacucho, ferida a 9 de Dezembro de 1824, a sorte das armas decide a do país.

Lançada por Bolivar, conservou-se entre os peruanos a idéia de uma confederação, levada a efeito em 1835, quando um estado formado pelo Perú setentrional, pelo Perú meridional e pela Bolívia, surge no cenário sul-americano. Em 1839, os chilenos atacam a confederação e a dissolvem. Começa então uma

fase de lutas intestinas, agravada por complicações internacionais. A Espanha sonha com a recolonização: em 1866, os espanhóis bombardeiam o porto peruano de Callao.

Em 1879, a posse da região salitreira da costa do Pacífico provoca uma guerra entre a Bolívia e o Chile, na qual o Perú se vê envolvido. Depois de várias e importantes vitórias, os chilenos ocupam o território peruano e o Perú cede-lhes as jazidas salitreiras da província de Tarapacá e por 10 anos a província de Taena. Esta convenção só em 1929 teve Perú os seus direitos sobre a província de Tacna.

240. Fisiografia. — Constituem a parte central do sistema andino as cordilheiras que do Equador se prolongam até à Bolívia; a parte que do nó de Loja se estende até o lago Titicaca constitui os Andes peruanos.

Esse conjunto orográfico, que se prolonga por 1.550 quilômetros no sentido das latitudes, apresenta a mais variada fisionomia, embora conserve a invariabilidade dos traços fundamentais.

Apenas no extremo sul encontram-se vulcões em atividade, formando o “famoso grupo do Misti (6.100 ms.), Chachiaui (8.800 ms.), Pichu-pichu (5.400 ms.), etc.”.

Do nó de Paseo para o norte, os Andes se apresentam tripartidos em cordilheiras: a cordilheira ocidental, a cordilheira central e a cordilheira oriental, separadas entre si pelos altos cursos do Maranhão e do Hualhaga.

“A reunião mais ou menos perfeita destas três linhas orográficas se opera no nó de Paseo”, perto do qual se encontra a *laguna* Santa Ana, em (pie nasce o Maranhão ou Amazonas).

A costa é estreita, com uma faixa que varia de 50 a 200 *. quilômetros de largura, arenosa e desértica em grande parte.

241. Hidrografia. — A costa peruana, pela proximidade do anteparo andino, que tanto contribui para o seu caráter em grande parte desértico, não possui grandes rios.

Os seus cursos d'água, originados nos seios das montanhas, perdem uma parte considerável de suas águas, principalmente pela evaporação, ao deslizarem sobre as terras a que regam.

Os rios mais importantes são os da vertente amazônica, que se relacionam com os da serra, ou porque tenham ali suas nascentes, ou porque os rios serranos da vertente atlântica sejam seus tributários.

O rio Maranhão ou alto-Amazonas nasce perto do nó de Pasco, a 4.760 metros de altitude. A questão das suas verdadeiras nascentes acha-se hoje encerrada, depois de ter agitado os meios científicos do mundo inteiro. Corre a princípio do sul para o norte, mas neste trecho só pode ser navegado por pequenos botes, obrigados a deslizar sobre águas tumultuosas, encaixadas entre paredes talhadas mais ou menos a pique, num longo trabalho de erosão. Nesse primeiro rumo e num alongado percurso, que cobre aproximadamente desde 10° a um pouco menos de 5° de latitude S., corre o Maranhão; sobre terras muito elevadas em relação ao nível do mar e por isso, ao mudar de rumo para leste, desce numerosos degraus, baixando rapidamente da montanha para a planície, pela sucessão de seus saltos, recebe o Hualhaga pela direita, rio de vale paralelo à parte alta do seu curso e que vem alcançá-lo quando já se acha a 200 metros de altitude. A partir Iquitos, o Amazonas já é navegável para navios de grande calado, mesmo porque, ao entrar na planície, recebe o Ucaiale. Finalmente, já

muito abaixo, no coração da planície, recebe o Javará, rio fronteiro, cujo vale pode ser considerado paralelo ao do Hualhaga e, conseqüentemente, ao do alto-Amazonas.

O rio Hualhaga só se torna navegável para botes e canôas a partir de Tingo-Maria, quando o seu leito já se acha a 600 metros acima do nível do mar; a partir de Iurimaguas, quando o rio já se acha apenas a 170 metros acima do nível do mar, começa a navegação de alguma importância.

O rio Ucaiale, a partir de Porto Haimond, ou de Providência, quando já se acha a 262 metros acima do nível do mar, não oferece mais obstáculos à navegação de porte médio, mas o nível de suas águas oscila de modo desfavorável; só a partir de Pucalpa ou de Pucaia começa a navegação de certa importância.

Há por fim o rio Madre de Dios, efetivamente importante, tributário do Beni, e, por consequência, do Madeira.

Já se vê que sendo este rio encachoeirado em sua parte superior, não se presta a realização de transportes de qualquer natureza sem a interferência do sistema ferroviário brasileiro.

242. Regiões naturais. — Embora haja quem veja o território do Perú até seis regiões naturais, contentemo-nos apenas com três, a exemplo do que já foi feito para outros países andinos: a costa, a serra e a montanha, designações até certo ponto contraditórias, como ver-se-á a seguir.

A costa é a faixa estreita e baixa que constitui a orla oceânica do país, estreitando-se do norte, onde mede 150 quilômetros, para o sul, onde não excede a 60.

A serra é a parte verdadeiramente andina do território peruano e ocupa 67% da área do país; trata-se de uma região inconfundível sob todos os pontos de vista, com assinalados reflexos sobre as condições antropogeográficas.

O que os peruanos chamam montanha nada tem com o relevo: refere-se à vegetação (de monte, mato). A montanha, para eles, são as terras a léste do curso do Ucaiale, abaixo das cordilheiras, cobertas de selvas tropicais e sulcadas por águas caudalosas, que deslizam para o rio Amazonas.

O clima e vegetação caracterizam de maneira incisiva cada uma dessas regiões naturais.

243. Clima. — O clima do Perú tem menos do que parece com a latitude. A costa, em vez de um clima tropical úmido, apresenta verdadeiramente um clima sub-tropical desértico. A sua temperatura, se bem que elevada, é mais baixa que a de latitudes correspondentes da costa atlântica.

As estações meteorológicas de Arica, Mollendo, Callao e Lima permitem fixar a temperatura da costa sul entre 10 a 20° e a da costa norte um pouco acima, embora quanto a estas últimas não existam senão poucos dados positivos.

Outro elemento característico do clima é aí a falta de umidade. Enquanto na costa atlântica da Baía se verificam temperaturas médias de 24",8, em Lima, mais ou menos à mesma latitude, não passam de 19°. Isso demonstra que a costa do Perú é uns 6° mais fresca do que a do Brasil. Por outro lado, ao passo que a costa do Brasil, em latitude correspondente, recebe uns 2.000 milímetros de chuva, as do Perú não recebem mais de 46 milímetros. Essas condições de temperatura e umidade são devidas antes de tudo às proximidades da barreira andina e à presença da corrente fria, conhecida por corrente de Humboldt ou do

Perú, que lambe toda costa do país e mesmo o sul do Equador.

Os ventos úmidos do Atlântico deixam sua umidade na encosta oriental da cordilheira, ao passo que a baixa temperatura das águas do Pacífico não favorece a evaporação.

O clima da serra pode ser definido como tropical de altura. As oscilações da temperatura média, verificadas entre o inverno e o verão, não são grandes para um mesmo lugar, mas apresentam-se acentuadas entre dois pontos de altitudes diferentes. No que se refere a precipitações atmosféricas, são em geral escassas.

Em Santo Inácio foram observadas, como média das temperaturas extremas, 24° 8 em Novembro e —13,7 em Junho. “Porém o que mais caracteriza alí o clima, escreve W, Sievers, é a diferença entre o dia e a noite, pois, quando em Novembro se produz o máximo de 24°,8 é quasi certo que ao amanhecer o termômetro marcará menos de 0°.” Também se pode ao meio dia estar a 15° ao sol e a menos de 0" à sombra.

Nas selvas amazônicas, o clima astronômico retoma intiramente o seu lugar. Em Iquitos, no coração da região e a 3° 44' de latitude S., a temperatura média anual é de 26°, com uma diferença do mês mais quente para o mais frio apenas de 1°,7, pois as médias de Novembro, mês mais quente, não sobem além de 26°,9 e as de Junho, mês mais fresco, não descem de 25°,2. Igualmente os extremos médios não apresentam grandes oscilações, ficando entre 25,2 e 26,9.

As quedas pluviométricas são muito elevadas; não há meses secos. Não há propriamente estações chuvosas, mas quatro períodos de chuvas máximas.

As precipitações sobem a 2.840 milímetros ou pouco menos. Compare-se isso com o que ocorre na costa do Pacífico, onde Iquique recebe anualmente 3 milímetros de chuvas e Lima, localidade relativamente rica, 46 milímetros apenas.

244. Vegetação. — As condições elimatéricas deixam entrever os aspectos da cobertura vegetal. Podemos distinguir os bosques de caráter tropical, úmidos e quentes, da região amazônica, a vegetação da serra, com as suas subdivisões e a vegetação da costa, verdadeira estepe mais ou menos sêca.

Na região costeira, sucedem-se e alternam-se dunas e moitas xeróficas, em que se intercalam plantações e pequenos bosques, verdadeiros índices de raros e débeis cursos d'água.

Na serra, a vegetação modifica-se com a altitude. De um lado, é a vegetação costeira que sobe à base da cordilheira, de outro, é a selva amazônica que se eleva pelas encostas andinas.

Nas partes mais elevadas, as árvores são raras e o que predomina são os arbustos próprios da estepes. Acima dos 4.600 metros a vegetação entra em declínio.

245. População e centros habitados. — No que se refere a questões de raças, não há no Perú, como nalguns outros países sul-americanos, dados para o seu estudo. Sabe-se que o fundo da população é constituído pelo elemento de origem americana. O número de pretos não é pequeno, o de asiáticos ainda é elevado, embora menor do que noutros tempos. Os brancos puros representam minoria, llá, por conse quência, além dêsses elementos, os seus descendentes, nos diversos graus de cruza: mestiços de índio e branco, de índio e preto, de braneo e preto.

Olhada a população em seu conjunto, predominam os indiáticos e seus

descendentes.

W. Sievers calcula que os brancos puros não chegam a 15%, que os mestiços andam por 60 ou 70 % e que o resto caiba aos elementos de raça americana pura, proporção que segundo outros deve ser alterada para dar aos elementos americanos uma base de 50 %. De qualquer modo, essas apreciações servem para dar uma idéia das populações do país.

O Perú só possui uma grande cidade, que é a sua ea pitai. A população de Lima é avaliada em 352.000 habitantes; reunida a Callao e outras adjacências terá mais umas 102.000 almas. As demais cidades estão longe dos cem mil habitantes: Arequipa tem uns 56.000; Ica uns 52.000; Cusco não vai além de 35.000; Iquitos fica nos 30.000; Lambayeque anda por 25.000; Ayacucho regula possuir 20.000; Cajamarca é da ordem dos 18.000; Pinra fica aquem, com 16.000; Puno tem apenas 15.000; Iluarás não vai além de 14.000; Cachapoyas atinge a 10.000 e Taena fica também na classe dos 10.000.

As demais povoações acham-se sempre abaixo desses limites.

<i>Departamentos</i>	<i>Kms².</i>	<i>População</i>	<i>Densidade</i>
Amazonas	36.122	107.127	3
Ancashs	38.085	635.182	17
Apurimac	21.209	207.325	10
Arequipa	56.857	384.810	12
Ayacucho	47.111	392.790	7
Cajamarca	32.482	323.720	7
Cusco	144.344	640.782	4
Huancavélica	21.496	242.166	11
Huánuco	39.965	273.310	7
Ica	25.379	175.120	7
Junin	59.105	560.840	10
Lambaieque	11.952	126.046	11
Liberdad	26.441	309.897	12
Lima	38.984	766.928	20
Loreto	308.971	221.885	0,7
Madre de Dios	152.402	8.513	0,06
Piura	39.468	263.718	7
Puno	67.703	587.990	9
San Martin	45.202	141.041	3
Tacna	12.747	50.820	4
<i>Provincias</i>			
El Callao	37	102.113	2.760
Moquegua	14.376	45.460	3
Tumbex	4.120	35.128	9
	<u>1.254.557</u>	<u>6.603.171</u>	

A população urbana eleva-se a uns 842.000 almas, o que significa 12,7 % da população do país. Dessas 842.000 almas, 537.000 são atribuídas à costa, o que quer dizer que esta região representa 61% da população urbana do Perú e 7% da população total de todo país.

Sem levar em conta a distinção que se pode fazer entre população urbana e rural, a costa representa eêrca de 22 % da população e a serra, perto de 73 %.

Na serra, a parte mais populosa é o sul, onde apenas três cidades reúnem

mais da metade da população desta região natural.

A “montanha” ou região amazônica acolhe apenas 8 % da população do Perú.

As cidades serranas têm como óbices ao seu desenvolvimento as grandes altitudes em que estão situadas.

Embora nesses domínios tudo seja incerto, porque não se conhecem realmente nem a área exata do país, nem a população tem sido recenseada a partir de 1876, admite-se em face desses dados, que a densidade da população do Perú seja aproximadamente de 4,5 a 5 habitantes por Km². O quadro que se segue encerra a divisão administrativa e os dados mais aceitáveis sôbre a distribuição da população.

246. Indústria e comércio. — Das grandes indústrias, o Perú só conhece a mineira, instalada no país desde os tempos coloniais. A pequena indústria, obedecendo em muitos lugares o tipo doméstico, acha-se muito espalhada e refere-se, principal mente na costa, ao fabrico de açúcar, aguardente, chapéus de palha, tecidos de algodão (4.000 teares e 80.000 fusos), tecidos de lã, etc.

A indústria mineira compreende a extração e elaboração da prata, do cobre, do chumbo, etc. A exploração do petróleo é muito importante, mas flutuou sempre: em 1929, 13.422.000 barris, em 1932 o rendimento baixou para 9.900.000 barris, em 1935 sobe, com tendências para firmar-se, a mais de 17.000.000 de barris.

A capacidade das jazidas está muito acima da produção.

A produção agrícola peruana compreende cereais, açúcar, café, que aumentando de volume de ano para ano, teve em 1935 uma produção dez vezes maior do que em 1925, frutas de mesa, etc., além de algodão, de que o país ultimamente se tornou grande produtor mundial, logo abaixo do Brasil.

A riqueza algodoeira do Perú provem de uma variedade obtida alí, o algodão Tanguis (*), resultantes de uma cruz de algodões ásperos e suaves. Trata-se de um algodão de 1.ª qualidade, de alto rendimento por unidade de superfície semeada e cuja planta produz durante vários anos seguidos, isto é, até cinco ou seis anos.

(*) Nome do agricultor que o obteve, Ferinino Tanguis.

A pecuária do Perú é bem importante no que diz respeito a ovinos, elevando-se o total deles a 11.209.235, seguidos pelos vacuns, cujo número alcança a 1.805.853 animais. Muito importante é ainda a criação dos porcos, caprinos, cavalos e muas. Alpacas e llamas acham-se representadas, respectivamente, por 608.380 e 598.873 indivíduos.

O Perú importa comestíveis, manufaturas de ferro, aço, alumínio, carvão, etc., tecidos de algodão, tecidos de lã, produtos químicos, máquinas em geral, cimento, cereais, embora já produza alguns desses artigos.

O país precisa ainda importar armas, munições, etc.

Na exportação figura em primeiro lugar o petróleo, seguindo-se o cobre em barra, o algodão em rama, o açúcar, a lã, etc.

247. Viação. — As linhas férreas do Perú constituem três blocos independentes, e abrangem cinco bitolas diversas, entre 0,75 e 1,44: 1.º — O bloco central, que enlaça a região central do país, inclusive a região mineira de Cerro de Pasco, e a região costeira de Lima; 2.º — O bloco nortista, que serve por enquanto apenas à costa norte do país e é dos três o que apresenta maiores

soluções de continuidades; 3.º — O bloco sulino que põe as regiões do Cusco e do lago Titicaca em contacto com a região costeira do sul.

O primeiro desses blocos desenvolve-se de uma parte, de Huancavelica para o norte e já ultrapassa Cêrro de Paseo. em marcha para Huanueo, objetivando em futuro próximo Tingo-Maria, sôbre o Huachaga, tributário do Amazonas, bem como Leguia, sôbre o rio Pacbitea. outro tributário do Amazonas; de outra parte, marcha para o sul, visando chegar em breve a Ayaeucho e mais tarde, a Cuseo, realizando então a unificação ferroviária do sul e centro do país.

O segundo desses bloeos tem por enquanto muito mais importância para a Bolívia do que para o Perú, visto achar-se ligado às linhas bolivianas e chilenas da costa do Pacífico. Desenvolve-se de Tirapata, sôbre o seu eixo central, rumo a um pôrto sôbre o rio Madre de Dios, tributário do Amazonas, a que deverá chegar um dia.

O bloco nortista precisa antes de tudo de unidade íntima, mas os estudos já se acham concluídos para que os seus trilhos sejam levados até um ponto navegável do rio Marañon, isto é, do alto-Amazonas.

A unificação ferroviária do país ainda se acha muito longe de realização prática. Depende antes de tudo da unificação da bitola e mais, da eliminação das numerosas soluções de continuidade existentes na região costeira, dos progressos dos trabalhos já previstos entre os dois mais importantes bloeo e enfim, da realização da ligação encarada entre Iluaneavelica e Chíncha Alta ou de Cêrro de Paseo a Saian.

Acham-se em andamento os trabalhos para uma estrada de ferro que ligará Lima aos rios Paehitéa e Ueaiale, que terminará em Pucalpa, às margens deste último rio, ponto que pode ser atingido por navios de regular calado.

Trata-se de unir Cuseo c Santa Ana e, uma vez ligado o primeiro destes dois pontos a Huancaio, tem-se assim realizado a unificação ferroviária do país.

As estradas de ferro do Perú defrontam-se com dificuldades técnicas fora do comum.

Um viajante que ultimamente percorreu o interior do país assim se refere à Estrada do Ferro Central do Perú: “Em breve trecho de 171 quilômetros a estrada atinge a uma altitude de 4.776 metros, elevação não atingida em nenhuma outra estrada de ferro do mundo. O trem ascende por numerosos princípios e por enormes e escarpados penhascos, atravessando mais de 50 túneis e fazendo vários desvios por meio de *switchbacks* ou manobras de recuos e avanços sucessivos”.

As estradas carroçáveis do Perú são igualmente de difícil construção e de difícil conservação. -Tá foi calculado em 50 o declive médio das estradas do país, sendo que para compensar os trechos planos é preciso compreender a existência de outros muito íngremes.

“Frequentemente, povoações situadas de ambos os lados de uma mesma quebrada, ou nas fraldas de um ramal da cordilheira, utilizam-se de caminhos cinco ou seis vezes maiores do que as distâncias que as separam em linha reta, para tornar possíveis as subidas e descidas com uma inclinação aceitável.” Daí resulta ainda a exigência de um número elevado de pontões e viadutos.

“Exemplo típico desta classe de dificuldades oferece-nos o célebre Canion de Pato, no qual para vencer 18 quilômetros foi necessário construir 50 túneis e dois grandes viadutos, ficando todo resto do terra pleno mantido por grandes muros”

(*)

* A rede de estradas carroçáveis do Perú, por Ernesto Diez Canseco. Tradução do major José

Silvestre de Melo. *Revista Militar Brasileira*. Janeiro a Junho de 1932.

De um modo geral, podem-se ver nas estradas de rodagem do Perú, construídas ou projetadas, duas longitudinais e duas linhas transversais de penetração.

O país possui uns 7.000 quilômetros de estradas de rodagem, das quais, em 1935, já se achavam concluídas 5.826 quilômetros.

Como em todos os países da América que possuem costas marítimas, a civilização européia floresce primeiramente junto ao mar.

Localizam-se na orla oceânica os povoados e surgem aí primeiramente indústrias.

As necessidades de comunicações entre esses pontos fazem nascer as estradas longitudinais, que perlinstram as costas.

É assim que de Lima partem os troncos das grandes vias de comunicação por estradas de rodagem, que se dirigem para as fronteiras do sul e para as fronteiras do norte, ligando todas as localidades costeiras entre si.

A política rodoviária do Perú acha-se orientada hoje de déste para léste e nessas condições, a estrada Lima-Oroia/Carretera Central)-Tanua-Pcrene, terminando num tributário navegável do Amazonas, põe a parte central da costa em contacto com a bacia amazônica; ainda partindo da capital, a estrada Lima-Cauta-La Vida-Cêro de Pasco-Huanuco vai, passando por Tinga-Maria, sobre o rio Hualhaga, outro tributário navegável do Amazonas, terminar em Pucalna.. no rio Ucaiale (construção realizada já em grande parte).

Essas duas grandes artérias constituem, a partir da linha Cêro de Pasco-Tarma, verdadeiros cordões umbilicais, que se desenvolvem em direções divergentes; porém, até aquela linha já formam várias malhas, graças as transversais que unem os dois grandes troncos entre sí.

Outras estradas de rodagem acham-se em plena construção, ou projetadas, mas têm pouco interesse político-militar.

248. Forças armadas (1938). — O exército peruano compreende quatro escalões: o exército permanente, a reserva do exército permanente, o exército de reserva e o exército territorial.

O serviço militar começa aos 21 anos e termina aos 50.

O território do país acha-se dividido em 5 regiões militares. A primeira região militar guarnece o norte do país e tem sua séde em Lambayeque; a 2.^a, ocupa o centro e, tem sua séde em Lima; a 3.^a, é do sul e o seu quartel-general fica em Arequipa; a 4.^a, abrange o sudoeste do Perú e a sua séde é Cuseo, enfim, a 5.^a região é a de Iquitos, na bacia amazônica.

As fôrças armadas do país estão grupadas em exército, aviação e marinha de guerra.

As forças de terra pertencem ao ministério da guerra, mas as de aviação acham-se incluídas no da marinha.

Trabalha intensamente no Perú uma missão militar francesa, com atuação no Estado Maior do Exército, na Escola Superior de Guerra, e nas escolas de aplicação de infantaria, artilharia, engenharia, etc. Duas outras missões militares estrangeiras trabalham também alí, sendo uma naval norte-americana e outra aeronáutica italiana.

O exército compõe-se de 5 divisões e 1 divisão especial. Nesse conjunto, as armas acham-se assim representadas:

Infantaria — 9 Batalhões,

Cavalaria — 4 Regimentos,
Artilharia — 5 Grupos e 1 bateria anti-aérea.

Engenharia — 4 Batalhões.

Cada batalhão de infantaria compõe-se de 4 companhias de fuzileiros e uma de metralhadoras; cada regimento de cavalaria possui três esquadrões; cada grupo de artilharia tem três baterias e cada bateria, 4 peças.

Aviação terrestre (Centro de aviação de Las Palmas): 2 esquadrilhas de instrução.

Aviação marítima: a) Base aeronáutica de Ancón — 2 esquadrilhas de instruções; b) Base aérea de Iquitos (forças aéreas de montanha) — 2 esquadrilhas. O número total de aparelhos, em 1938, era de 80.

Os efetivos elevam-se a uns 150 oficiais, 570 sub-oficiais, e uns 740 cabos e aviadores.

Marinha — 2 cruzadores de 3.200 toneladas cada um, lançados ao mar em 1906. Armamento: dois canhões de 152 mm, dois de 76 mm, dois tubos lança-torpedos; 2 contratorpedeiros lançados ao mar em 1915, um de 1.785 toneladas e outro de 1.550 toneladas; 1 torpedeiro de 490 toneladas, lançado ao mar em 1909.

2 submarinos, lançados em 1926 e 2 em 1928.

Várias canhoneiras e navios de rio.

Conclusões Militares

249. O estado em que ainda se encontra a viação peruana mostra claramente que esse país não pode facilmente concentrar na bacia amazônica nem mesmo um efetivo comparável a uma divisão de infantaria.

Há vários itinerários, utilizados atualmente, que conduzem das regiões costeiras aos confins do país, na região oriental; nenhum dêles, porém, comporta o tráfego intensivo de uma linha de operações.

Uma simples caravana científica, composta de poucas pessoas, encontrou grandes dificuldades para ir de Lima a Iquitos (*).

(*) *Uma viagem botânica ao Perú Oriental e ao Vale do Amazonas*, por Ehrtvorth P. Killip, do Museu Nacional dos Estados Unidos e Alberto C. Smith, do Jardim Botânico de Nova York. *Boletim da União Panamericana*, de Outubro de 1930. Os expedicionários atingem a Tarma e Oroia de estrada de ferro. De Tarma a La Merced prosseguem de automovel, perto de noventa quilômetros por maus caminhos. A peregrinação alonga-se por várias localidades largamente separadas, até Chancaaniño, onde começa uma verêda de cargueiros, que é o caminho mais importante entre o Perú amazônico e a região central do país: é a Verêda. Pichis, com uns 200 quilômetros de extensão. O percurso pela “verêda” durou 11 dias, terminando junto ao rio Pichis. Embarcados aí em canoas movidas a remo, desceram 14 dias ininterruptos pelo fio da corrente, até alcançar um ponto em que as lanchas de pequeno calado podem ser utilizadas; a viagem de lancha é curta, pois se estende apenas a Masisea, no rio Ucaiale, onde chegam os itinerantes depois de gastar 27 dias desde a partida de Chanchamaio. Dai, de vapor até Iquitos.

Do mesmo modo, as tropas enviadas contra os colombianos de Letícia percorreram itinerários comparáveis aos das antigas “bandeiras” paulistas. Se chegaram ao campo da luta e alí desempenharam o seu papel, deve-se isso ao fato da Colômbia ainda se achar em piores condições, por faltar-lhe uma base de operações como a de que o Perú dispõe em Iquitos e de serem pequenos os efetivos a transportar e a reabastecer (*).

(*) Não deixa de ser interessante acompanhar o itinerário das pequenas colunas, enviadas das regiões centrais para as fronteiras com a Colômbia.

Até Tarmo o Oroia, as tropas vêm do estradas de ferro; do ponto terminal da estrada de ferro, começa a marcha por etapas e que para os pequenos efetivos empregados pode também ser feita de automóvel, até S. Luis de Shuaro. A partir daí, por péssimos caminhos, estende-se a longa linha tortuosa, a ser percorrida a pé:

De S. Luiz de Shuaro a Yapas	20Kms.
Do Yapas a La Salud	13 "
De La Salud a Eneas	17 "
De Eneas a Dos do Mayo	21 "
De Dos de Mayo a Porvenir	22 "
De Porvenir a S. Nicolás	25 "
De S. Nicolla a Azapizú	25 "
Do Azupizú a Miriatiriantí	25 "
De Miriatiriani a Pôrto Yessup	30 "
Do Pôrto Yessup a Pôrto Bernnidez	30 "

Ao todo, mais de 220 quilômetros.

A distância entre Pôrto Bermudez e Iquitos é coberta em 8 dias na subida e em tempo um pouco menor, na descida, de lancha.

Uma das colunas que se empenharam em combate na fronteira amazônica jornadeou por Yurimaguas: de estrada de ferro, até Cajamarca; daí por diante, por etapas; em Yurimaguas, via fluvial, vapor de 200 on 300 toneladas. O trecho entre Cnjamarca e Yurimaguas é muito longo e de maus caminhos.

250. No dia em que as estradas de ferro do Perú unirem o centro do país aos rios da vertente amazônica, melhorarão consideravelmente as possibilidades do Perú em relação às suas fronteiras de léste, onde ainda hoje alguns vizinhos discutem a localização das divisas peruanas.

251. No caso atual, já não se trata, como para a Venezuela, de linhas de etapas de 200 ou 300 quilômetros, mas de itinerários talvez duas vezes mais alongados, antes de encontrar possibilidades de transportes fluviais. Da parte do Brasil, as condições geográfico-militares são imensamente favoráveis para a defensiva, uma vez que o rio Amazonas assegura-lhe todas as facilidades de transporte até Iquitos.

Para levar um ataque a pontos vitais do Peru, o Brasil encontraria por sua vez maiores dificultados do que aquele país em relação à bacia amazônica.

BOLÍVIA

252. Governo. Posição astronômica. — A República da Bolívia compreende nove departamentos e um território nacional.

A posição astronômica da Bolívia, pode ser definida aproximadamente como se segue: o seu território, de norte a sul, acha-se entre os 10" c 23" de latitude S.; de L. a W., entre 57° e 69" de longitude ocidental de Greenwich.

253. Superfície. — A superfície da Bolívia eleva-se aproximadamente a 1.440.000 quilômetros quadrados, embora os documentos oficiais dêem ao país apenas 1.3.79.014. O Instituto Geográfico de Justus Perthes dá-lhe 1.470.196 quilômetros quadrados, mas deduzido o território cedido ao Paraguai, chega-se aos números citados primeiramente. Outros documentos oficiais dão-lhe atualmente 1.200.000 Kms.-, talvez devido à solução da questão do Chaco.

A Bolívia é então o único país da América, senão do mundo, a que os dados

oficiais atribuem um território menor do que o que lhe é dado pelos cálculos mais autorizados.

254. Limites. Fronteiras. — Com o Perú, a fronteira foi laboriosamente assentada. Depois de sérias divergências, foi escolhido árbitro o presidente da República Argentina, que por decisão de 9 de julho de 1909 deu ganho de causa inteiramente ao Perú. Em consequência da agitação que a sentença arbitral provocou na Bolívia, concordou o Perú espontaneamente em negociar diretamente com a sua vizinha do altiplano, resultando o acordo de Outubro do mesmo ano, que modificou a decisão do árbitro.

Os limites começam nas confluências do rio Acre com o arroio Yaverija, seguem por uma linha quebrada, da referida confluência à do rio Madre de Dios com o Heath, continua pelo álveo dêste último e pelo do rio Lanza, afluente do Tambopata, até o cume do Palomani Grande: prossegue por esta cordilheira e desce depois para o lago Titicaca, que divide entre os dois países. Segue pelo rio Desaguadero e corre entre este rio e a cordilheira Occidental dos Andes, até encontrar a fronteira peruana-chilena.

Com o Chile, começam aproximadamente aos 17° de latitude S. e 69° de longitude; descem numa linha quebrada até mais ou menos à latitude de 23^a, aos 68° de longitude W. de Greenwich.

Esta fronteira boliviana foi fixada como resultado das guerras desfavoráveis com o seu vizinho de oeste.

Com a República Argentina, os limites foram definidos, após mil dificuldades, por um convênio, realizado em 1893, que os fixou segundo uma linha que começa na fronteira chilena, na região de Licancaur e que ruma para léste, até o cêrro de Incuhasi, de onde se inclina para o norte até S. Catarina; dêste ponto, a linha ruma de novo para léste, indo às cabeceiras do Bermejo e finalmente, ao rio Pilcomaio.

Com o Paraguai, a fixação das fronteiras deu lugar a uma guerra, que terminou por um acôrdo, promovido pela intervenção de nações americanas.

Os mapas bolivianos traçavam a fronteira ao longo do rio Pilcomaio, até a sua embocadura no rio Paraguai, em frente a Assunção, mas do fato, a linha divisória mantinha-se ao longo de uma reta que abandonava o Pilcomaio mais ou menos aos 23° de latitude sul e rumava para Forte Olimpo, no rio Paraguai, na fóz do arroio Aquidaban.

Como uma consequência da guerra do Chaco, a Bolívia foi excluída da bacia do rio Paraguai a partir da latitude de 19° 49' 40", perdendo de uma parte o imenso território que reivindicava, e de outra, conservando intacta a sua região petrolífera (*).

(*) Pelo laudo arbitral de 10 de Outubro de 1933, a fronteira entre a Bolívia e o Paraguai partirá, na zona norte, "da interseção do meridiano GO" 05' 01" de latitude Sul (27 de Noviembre ou Gabino Mendoza), para seguir em linha reta ntó o ponto mais alto do eêrro Capitlin listares-; daí dirigir-se á em linha reta à interseção da estrada Ravolo-Ingavi com n divisa Sul da Canada dei Palmar de las Islas, de onde rumará, também em liuha rela, para a interseção do meridiano do Fortin Paredes com o paralelo do Fortin llavelo; dêste ponto prosseguirá em linha reta até o ponto mais alto do cêrro Chovareca; daí descerá em linha reta, até encontrar o morro do Yara, de onde irá, também em linha reta, até a interseção do paralelo 19° 49' 40" de latitude Sul com o rio Negro ou Otaquis e seguindo pelo talvegue do dito rio, terminará no desembocadura do mesmo rio Paraguai, aos 20° 09' 58" de latitude A. e 58° 10' 12" a W. de Greenwich".

Na zona Oeste, a linha partirá da interseção do meridiano 61° 56' 57" a W. de Greenwich com o paralelo de 20° 05' 01" de latitude Sul e descerá em linha reta em direção S.S.W. até encontrar o

ponto chamado Villaz ou, a 15 quilômetros a S. W. de Yrendaguc: dêste ponto, em linha reta para o Sul até encontrar a estrada que vai de Estrela a Capirenda (Capitan Carreras Saguier), a 10 quilômetros a W. de Estrela; daí irá em linha reta até terminar no talvegue do rio Pilcomaio, a 62° 57' 19" de longitude W. de Greenwich." (*Boletim da União Panamericana*, de Dezembro de 1938).

Com o Brasil, a fronteira boliviana acha-se consolidada em quasi toda extensão, mas para observação do *uti-possidetis*, apresenta-se como uma linha quebrada, cheia de zig-zagues. Começa no "desaguadouro da Baía Negra, no rio Paraguai, sobe por êste até um ponto na margem direita, distante nove quilômetros, em linha reta, do Forte de Coimbra; vai, dêste ponto, também em linha reta, até outro ponto, situado a quatro quilômetros do chamado marco do fundo da Baía Negra, continua, depois, por outra reta, em direção à lagôa de Cáceres, até 19° 2' de latitude, e, em seguida, para lêste, até o arroio Conceição; desce êste até o desaguadouro da referida lagôa, pelo qual sobe, até o meridiano da ponta do Tamarindeiro. Daí, segue para o norte, até 18° 54' de latitude, e, depois, para oeste, até encontrar uma reta, que vai em direção à lagôa Mandioré. Segue, por essa reta, até o desaguadouro da lagôa, sobe êsse desaguadouro e atravessa a lagôa; vai, em seguida, em linha reta, à lagôa Gaíba; acompanha o canal Pedro 2º, ou rio Pando, era toda a sua extensão; atravessa a lagôa Uberaba e, da extremidade sul da Corixa Grande, vai pela mesma corixa e pela do Destacamento, até o Cérro de São Matias, do qual prossegue, em linha reta, até a eorixa de São Matias. Desce esta, até a sua junção com a do Peinado e. dêste ponto se dirige para oeste, em linha reta, até o môrro da Bôa Vista e, depois por outra reta, até o mario dos Quatro Irmãos. Deste môrro segue a fronteira em linha reta, até o mario colocado em 1877 na confluência dos dois braços formadores do rio Turvo, afluente do Paraguai. Desse ponto continua para lêste, até encontrar uma reta traçada do môrro dos Quatro Irmãos à nascente principal do rio Verde; segue depois por essa reta, até à dita nascente: desce o rio Verde, o Guaporé, o Mamoré, o Madeira, até a foz do Abunã; sobe este último, até a boca do Rapirrã; continua por êste, águas acima, até a sua nascente.

Desta vai em reta, até a boca do Chipamanu, pelo qual continua até a sua nascente, de onde se dirige, por outra reta, à nascente do braço oriental do Igarapé Baía. Desce o dito braço e o *próprio* Igarapé, até a entrada dêste no Acre, pelo qual, em seguida, sobe, até encontrar a foz do Yaverija (*)."

Por êste resumo, verifica-se o quanto esta fronteira foi laboriosamente fixada e quanto tem ela de artificial e acomodática.

(*) *Limites do Brasil*, por Lima Figueiredo, citados. O autor resumiu desse modo a descrição de uma das mais complexas linhas fronteiriças do Brasil.

255. História. — A Bolívia passou largos anos do período colonial integrada no Vice-Reinado do Perú, até que em 1780 foi incorporada ao Vice-Reinado de Buenos Aires, creado quatro anos antes.

A partir daí, o país, conhecido por Alto-Perú, passou a chamar-se Audiência de Charcas. Mesmo depois da revolução separatista de Buenos Aires, que irrompeu em 1810, o Alto-Perú, ou Charcas continuou fiel à sua metrópole, abrigo em seu território guarnições espanholas.

Com a batalha de Ayacucho, ferida a 9 de dezembro de 1824, em que as principais forças espanholas foram batidas pelo general Sucre, as pequenas guarnições espanholas, espalhadas pelo território de Charcas, ficaram com os seus dias contados; destruídas essas últimas resistências, cessa de fato o domínio ibérico, mas os governos de Buenos Aires e de Lima procuram fazer

valer os seus direitos sobre a província redimida. Encontrada a fórmula de um acordo, conseguida antes pelas dificuldades com que se encontravam peruanos e platinos do que pelo espírito fraternal de que hoje tanto se fala, Charcas foi erigida em país independente, com o nome de Bolívia, em honra ao libertador Bolívar.

A vida política da Bolívia tem sido assinalada por sucessivos movimentos subversivos, de que o primeiro foi contra o próprio Sucre, não obstante o grande desinteresse e a enorme projeção internacional do glorioso apóstolo da liberdade ibero-sul-americana. O novo presidente foi logo depois assassinado. O que se seguiu envolveu-se na emaranhada política peruana e depois de bater as forças dêsse país, cujo chefe mandou passar pelas armas, formou uma confederação Perú-Boliviana, que reunia três estados, cujos presidentes foram os caudilhos que o haviam ajudado.

A esse ponto, o Chile, que observava cuidadosamente os acontecimentos que se desenrolavam à sua ilharga, julga ter chegado o momento de intervir; em janeiro de 1839, as tropas da confederação sofrem uma derrota decisiva, que põe fim à sua efêmera existência.

Os caudilhos que governavam desaparecem, mas a era de anarquia não termina aí. Continuam as lutas e as deposições de governos. A tirania dos incultos estende-se sobre o país, como um cortejo trágico. Durante essas fases da vida boliviana, companhias chilenas instalam-se nas suas províncias do litoral, criando a famosa indústria salitreira; em 1879, para salvaguardar os interesses de seus compatriotas, o Chile declara guerra à Bolívia. O Perú oferece a sua mediação, que não só é recusada, como provoca a imediata declaração de guerra do Chile ao Perú.

Peruanos e bolivianos são batidos e a Bolívia perde todo seu litoral marítimo, com os portos de Antofagasta, Mejilones, Cobija e Toeopilha, passando a ser um estado mediterrâneo.

Atualmente, a Bolívia acaba de sair de uma guerra com o Paraguai, motivada pela questão de limites. Tem-se a favorável impressão de que o país pouco sofreu com a luta e que se refaz rapidamente.

256. Fisiografia. — O território boliviano ocupa uma parte dos Andes e outra da grande depressão sul-americana.

É, nestas condições, um país em parte alto e montanhoso e em parte baixo e plano. A região baixa corresponde à faixa leste e a alta, à oeste.

A parte característica da Bolívia é a elevada "meseta", ladeada pelas duas cordilheiras que a sustentam.

Os Andes apresentam-se como um todo dificilmente divisível ao longo dos territórios da Argentina e do Chile, mas logo depois de haverem penetrado na Bolívia, subdividem-se em duas cadeias perfeitamente definidas, que amparam lateralmente o elevado planalto boliviano, cuja altura varia de 3.700 a perto de 4.000 metros.

A cordilheira ocidental é mais nova e pertence ao cretáceo; a oriental é mais velha e pode ser referida ao paleozóico. Naturalmente, o planalto encerra picos muito elevados, mas as muralhas de sustentação, representadas pelas cadeias laterais, apresentam altitudes médias bem superiores, com os seus altos cones vulcânicos.

A planície boliviana acha-se subdividida em duas partes, uma norte e outra sul, pela linha de alturas que separa as águas do Amazonas das do Prata.

Na parte sul encontra-se o Chaco, região quente e pobre em água; na que fica ao norte, que é mais rica em água, a umidade aumenta à medida que nos aproximamos da cordilheira e que penetramos francamente na região amazônica, onde as chuvas são copiosas.

257. Hidrografia. — O planalto boliviano não tem rios de importância. O lago Titicaca, que se acha a 3.870 metros acima do nível do mar, ocupa o fundo de uma depressão lacustre e é francamente navegável; em nível inferior, o lago Aullagas ou Poopó é alimentado pelas águas do Titicaca, trazidas pelo canal constituído pelo rio Desaguadouro.

Os rios importantes da Bolívia pertencem à vertente amazônica. A cordilheira oriental funciona como dispersor de água, dada a orientação divergente de seus vales, de que resulta uma hidrografia em leque.

Posto de parte o Pilcomaio, que é afluente do rio Paraguai e de que a Bolívia só possui as cabeceiras, podem ser citados o Mamoré, o Beni e o Madre Dios, importantes afluentes do Madeira e, por consequência, tributários do Amazonas.

258. Regiões naturais. — As regiões naturais são duas: a andina e a planície. Esta última poderia dar lugar a uma subdivisão nítida em região amazônica e região platina.

A região andina, com as suas grandes altitudes, oferece um panorama semelhante às partes altas dos demais países do hemisfério dos Andes, enquanto que a planície é uniformemente quente, porém seca ao sul e úmida ao norte.

259. Clima. — O clima boliviano apresenta a imensa variedade comum aos países andinos. Há falta de dados positivos, pois só La Paz e Cochabamba têm estações que podem ser levadas em conta. Quanto à vertente oriental ou amazônica, por falta de observações locais, podem-se adotar os resultados da de Santa Ana, na montanha do Perú. Nesta região, a média anual é de 22°,20 e a diferença entre o mês mais quente e o mais frio é apenas de 2°,2. A média das extremas anuais são de e 8°,9. No que se refere a precipitações, somos também obrigados a recorrer a dados peruanos, por falta de estações locais; tomando por base LaMerced, no Perú, pode-se admitir que caem na região oriental da Bolívia de 3.000 a 4.000 milímetros de chuvas.

Cochabamba tem uma média anual de 17°,3C. e uma oscilação, entre o mês mais quente e o mais frio, de 6°. Os extremos médios são 30°,2 e —2°,7. Quanto a chuvas, Cochabamba recebe apenas 462 milímetros.

La Paz acusa a média térmica anual de 9°,4. Os extremos médios são 23°,5 e —2°,9. Recebe 553 milímetros de chuva, distribuída em 114 dias do ano. Para o sul e para oeste, a quantidade de chuva diminui rapidamente. Se Oruro ainda recebe 54 milímetros de chuva, pode-se dizer que em Iquique, na costa chilena, não chove.

260. Vegetação. — “Harmoniza-se com o clima, escreve W. Sievers, é pobre a oeste e ao sul quasi desértica; um tanto mais rica a leste e ao norte; verdadeiramente luxuriantes nas fraldas da cordilheira que olham para a planície.” Nas regiões muito elevadas, nas chamadas punas, em que a temperatura se alia à falta de água para dificultar a vegetação, só existem matagais, que não chegam a cobrir com a sua vegetação raquítica senão algumas partes do terreno, deixando ver intervalos nus.

Nos vales, conforme as altitudes, pode-se cultivar trigo, milho, parreiras e outras frutas.

As savanas do Chaco vão se transformando em bosques à medida que nos aproximamos do norte.

Ao penetrar na amazônia, a vegetação transforma-se num amontoado de bosques gigantescos e emaranhados.

261. População e centros habitados. — A Bolívia, com uma população de 3.285.000 almas, é o país sul-americano em que mais se acentua o predomínio das raças americanas, com 9/10 de índios e mestiços. Há em média 2.75 habitantes por quilômetro quadrado.

Apenas nas cidades e fazendas encontram-se os descendentes dos espanhóis, em regra formando famílias de sangue mesclado ispano-americano. Esses elementos, enérgicos e bem dotados, lutam para tirar da apatia a que vivem entregues as massas americanas puras.

O número de estrangeiros é muito pequeno, sendo encontrados principalmente na capital e nas minas.

Sete décimos da superfície do território boliviano pertencem à planície. A montanha representa 30% do território do país outras frutas.

As savanas do Chaco vão se transformando em bosques à medida que nos aproximamos do norte.

Ao penetrar na amazônia, a maior densidade de população corresponde a Cochabamba, onde há 10.27 habitantes por quilômetro quadrado.

<i>Departamentos</i>	<i>Kms².</i>	<i>População</i>	<i>Densidade</i>
La Paz	139.278	328.000	5,94
Cochabamba	60.418	612.000	10,27
Chuquisaca	68.420	380.000	5,55
Santa Cruz	366.995	390.000	1,06
Tarija	85.561	191.000	2,24
Potosí	126.668	605.000	4,78
Oruro	49.153	160.000	3,25
Bení	264.456	60.000	0,22
Pando .....	.....	59.000	.....
		3.285.000 (*)	

Calcula-se que 54% da população da cordilheira se acha nos departamentos do norte. Conclue-se que uns 20% da população da Bolívia pertencem à vertente oriental da cordilheira, que é preciso não confundir com a região amazônica.

As cidades da Bolívia não são muitas, nem muito populosas. Há apenas cinco cidades de mais de 20.000 habitantes: Cochabamba, com 52.000 habitantes, Oruro com cerca de 48.000 habitantes, Potosí, com perto de 45.000 habitantes, Sucre com 30.000 e Santa Cruz, 28.000. Duas cidades possuem mais de 10.000 habitantes: Tarija, com 20.000 e Trinidad com 15.000.

A única cidade da classe dos cem mil habitantes é a capital, La Paz, com 240.000 almas.

262. Indústria e comércio. — As indústrias bolivianas, excetuada a mineira, acham-se na sua infância, pois o país importa quasi tudo quanto é necessário ao bem estar de seus habitantes: ferro e aço manufaturados, máquinas de toda espécie, armamentos, produtos químicos, tecidos de algodão e de lã, farinha de trigo, açúcar, animais vivos, arroz e outros cereais, etc.

A produção boliviana de petróleo e seus derivados é muito importante. O

principal artigo de exportação é o estanho, seguindo-se os minérios de chumbo, de zinco, de cobre, de antimônio, do bismuto, wolfram, prata, etc.

A produção vegetal é já importante, mas insuficiente para atender às necessidades internas. A produção de algodão é ainda muito pequena, apesar dos esforços governamentais para aumentá-la.

Os rebanhos bolivianos compreendem perto de 2.000.000 de cabeças de gado vacum, 5.500.000 ovinos, 750.000 caprinos, 335.000 porcos, 340.000 equinos, 1.500.000 lhamas e 380.000 alpacas (*).

(*) Dados da Legação da Bolívia, no Rio de Janeiro, relativos a 1939.

As exportações elevaram-se em 1937 a 4.639.077 libras e as importações, a 8.596.180 libras, apresentando a balança comercial um saldo de 3.947.103 libras.

Uma hábil política comercial prepara neste momento a Bolívia para vender muito mais a seus vizinhos do que lhes compra.

Construído o oleoduto de que trata o último tratado com o Brasil, o petróleo boliviano concorrerá vantajosamente com o brasileiro nas regiões ocidentais de nosso país.

Os contactos bolivianos com os grandes mercados europeus e norte-americanos fazem-se, não obstante, pelos portos dos outros países: Antofagasta, Arica, Buenos Aires, Manaus, Pará e Santos são portos de entrada e saída para o comércio do vizinho país.

263. Viação. — No que diz respeito a estradas, as mais numerosas são naturalmente as de rodagem, porém em regra sem conservação de espécie alguma. As dificuldades técnicas são as mesmas do Perú e de outros países andinos.

Não obstante, as partes vitais da Bolívia acham-se em contacto, pelo inteligente traçado de várias vias de acesso, com o resto do mundo. La Paz acha-se apenas a 12 horas de Arica, pôrto chileno do Pacífico, a 24 horas de Antofagasta (Chile), a 36 de Mollendo (Perú), a 3 dias de Buenos Aires, e a 4 horas por via aérea de Corumbá, o que quer dizer que por uma combinação de avião com linhas férreas, a 4 dias de Santos e 5 do Rio de Janeiro.

Das estradas de ferro (*) a mais antiga é a que liga Antofagasta a La Paz, que pode ser considerada a linha tronco. Dela partem, como ramos: 1) A via-férrea que começa em Uyuni e corre para o sul, indo por Tupiza ao encontro da linha argentina que por La Quiaea veio soldar-se ao sistema boliviano; 2) o ramal de Potosí e Sucre; 3) o ramal de Cochabamba, de que a finalidade econômica não pode distanciar-se muito da drenagem do comércio do nordeste boliviano para a bacia amazônica, através de nm dos tributários do rio Madeira, e para a fronteira matogrossense, a que já atingiram os trilhos da E. F. Noroeste do Brasil.

O primeiro dos ramos citados entrelaça o sul da Bolívia no provável *Zolverrein* platino e quando foi concebido tinha vistas muito mais largas, pois visam alcançar Santa Cruz de La Sierra, no oriente boliviano, criando uma séria concorrência ao intercâmbio comercial boliviano-brasileiro. Essa viaférrea, após vários avanços e recuos, acaba de constituir a base de importante acordo boliviano-argentino.

A concessão de uma saída cômoda para os produtos bolivianos através do território brasileiro tem sido um problema difícil de resolver, antes de tudo, pelo desconhecimento da geografia das regiões nordestinas da Bolívia. Quatro acor-

dos foram realizados pelos governos interessados, dentro de poucos anos, até o chamado tratado de Natal, de 25 de Dezembro de 1923.

(*) As linhas férreas da Bolívia elevam-se a 2.170 quilômetros, assim repartidos (*Boletim da União Panamericana*, de Janeiro de 1932):

Antofagasta-Bolívia Railway Co. Ltd.:	
Oruro a Ollague (fronteira chilena).....	470 Kms.
Viacha a La Paz	40 "
Bolívia Railway Co. (arrendada à anterior):	
Oruro a Viacha	195 "
Oruro (San Pedro) a Cochabamba	198 "
Rio Mulato a Potosi	167 "
Uyuni a Atocha	87 "
Corporación Peruana: Guaqui a La Paz	97 "
Minas de Patine: Machacamarea a Uncia ...	103 "
Companhia Huanchaca de Bolívia: Puleayo a Huanchaca	34 "
Estradas de Ferro do Governo:	
Atocha-Villazon (arrendada à Companhia Minera de Sudamérica)	192 "
Arica a La Paz (secção Charana-La Paz)....	233 "
Cochabamba-Santa Cruz	137 "
La Paz-Yungas (administração governamental)	51 "
Potosí-Suere (a Tejar)	166 "
	2.170 Kms.

A cláusula ferroviária deste tratado punha à disposição da Bolívia um milhão de libras esterlinas, para obras de ligação por estradas de ferro de Santa Cruz de La Sierra a Puerto Grether, antigo Puerto Ichillo, sobre um dos tributários navegáveis do Amazonas e assegurava a vineulação Santa Cruz de La Sierra-Corumbá por uma estrada moderna, que de futuro seria dobrada por uma estrada de ferro.

Um convênio assinado entre os dois países, em Fevereiro de 1938, conduziu à construção de uma estrada de ferro, que com o tempo poderá ser acompanhada de um oleoduto, a lançar entre os centros de produção bolivianos e o território brasileiro.

Se a importância de 1.000.000 de libras for insuficiente para as obras previstas, o Brasil assume o compromisso de adiantar a quantia necessária para conclusão das obras, dívida que poderá ser paga em óleo bruto ou gasolina, postos em Corumbá.

264. Finanças. — O orçamento para 1938 consignou uma receita de 274.125.156 bolivianos, para uma despesa orçada na mesma quantia.

A Bolívia, como outros países andinos, foi visitada por uma comissão de técnicos em finanças, a "Missão Kemmerer", cujas recomendações foram adotadas.

A dívida pública total é de 2.308.530.401 bolivianos, dos quais 95.761.574 pertencem à dívida externa.

265. Forças armadas (1938). — A instrução do exército boliviano esteve a cargo de oficiais alemães e um deles chegou a exercer as elevadas funções de chefe do estado-maior e comandante em chefe do exército. Por outro lado, alguns oficiais bolivianos frequentaram escolas chilenas e há pouco, escolas militares

brasileiras de aperfeiçoamento.

O território da República está dividido em três regiões e dois comandos militares.

269. Completada a estrada de ferro de La Paz até Santa Cruz de La Sierra, concluída a ligação que está sendo levada a efeito dessa última cidade a Corumbá, a fronteira matogrossense ficará mais perto de La Paz do que do Rio de Janeiro. Desde que a *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* tenha chegado a Corumbá e ligado seus trilhos às linhas bolivianas, desaparecem, para o Brasil, as defesas passivas constituídas até agora pelas enormes distâncias a serem transpostas através de verdadeiros desertos, por um invasor que marche de oeste para leste. Surgem então novos problemas geográficos-militares. Verificado que a Bolívia não pode fazer respeitar a sua neutralidade, numa conflagração sul-americana, ou desde que tome parte no bloco que nos é oposto, o teatro de operações de Mato Grosso adquire grande importância, porque conduz pelo caminho mais expedito aos centros vitais do Brasil, cuja unidade de ação pode vir assim a ser comprometida.

270. As novas convenções, firmadas pelo governo brasileiro com o boliviano, têm vistas exclusivamente comerciais. Sob o ponto de vista militar não são favoráveis ao Brasil.

Achando-se as fontes do petróleo boliviano a mais de 500 quilômetros da fronteira brasileira, não é possível ao Brasil protegê-las e, por consequência, poderão ser cortados os fornecimentos a qualquer momento.

Mais grave ainda é que um invasor, marchando de oeste sobre Mato Grosso e S. Paulo, terá sempre à ilharga essa fonte de energia, para assegurar todos os seus reabastecimentos.

271. Também, do lado boliviano a situação geográfica permite a ilação de que a sua posição central, encerrando o nó ferroviário do continente, dá ao seu território grande importância em caso de guerra entre vários países seus vizinhos, que precisarão muitas vezes atravessá-lo para ferir pontos vitais de seus adversários.

CHILE

272. Govêno. Posição astronômica. — A República do Chile compreende 23 províncias e um território. Ocupa a parte sudoeste da América do Sul e acha-se entre 17°,5 e 50° de latitude S. A leste, no sentido das longitudes, o seu ponto extremo alcança aproximadamente a 69° a W. de Greenwich, na fronteira boliviana.

273. Superfície. — A superfície do Chile acha-se avaliada em 771.767 quilômetros quadrados. Estando consolidadas as suas fronteiras, este cálculo não envolve qualquer dúvida.

274. Limites. Fronteiras. — Com o Perú, por uma linha passando a 10 quilômetros ao norte do rio Lluta e daí, paralelamente à linha férrea de Arica a La Paz; com a Bolívia, mais ou menos ao longo do meridiano 69° a W. de Greenwich, pela cordilheira, até encontrar a fronteira argentina; com a República Argentina (ver êsse país), pelo dorso da cordilheira, em regra pela linha separadora das águas que correm para o Pacífico, das que correm para o Atlântico. Com o Brasil, não há fronteira comum.

As fronteiras chilenas têm sido laboriosamente fixadas, porém num tempo relativamente curto, graças ao emprego da força. Mesmo com a República Argentina, a questão de fronteiras ia conduzindo a uma guerra.

275. História. — As primeiras investidas dos europeus contra as terras chilenas acham-se ligadas às desavenças surgidas entre os conquistadores do Perú, Pizarro e Almagro. A primeira entrada que se fez em território chileno, em 1850, conduzida pelo planalto boliviano e pelas geladas escarpas dos picos andinos, não deu o desejado resultado e terminou por uma retirada dos aventureiros através do deserto de Atacama.

Em 1540, Pedro de Valdívia investe pelo deserto de Atacama, para evitar as desgraças que assaltaram aos que precedentemente haviam atravessado a cordilheira; depois de uma viagem de cinco meses, chegaram os expedicionários a um belo vale, muito povoado, onde fundaram a cidade de Santiago, a 12 de Fevereiro de 1541, não sem grande oposição dos antigos moradores.

Os primitivos habitantes, da famosa gente araeana, pertenciam a numerosas tribus, que sabiam reunir-se em face de um perigo comum, formando verdadeira confederação. Levantaram-se em massa e os espanhóis foram batidos por toda parte; a maioria das povoações, que tinham chegado a fundar, desapareceu.

Começada a luta em fins de 1555, só em 1557 se refizeram os europeus, graças aos recursos recebidos de fóra.

Os combates se sucediam e os araucanos que caíam prisioneiros ou eram passados pelas armas, ou mutilados, para escarmento dos outros.

No entanto, a guerra não cessa e a metrópole gasta aí mais do que consegue colher.

Surgem as missões jesuíticas, mas os naturais as repelem.

Finalmente, os espanhóis tratam com os araucanos de igual para igual, reconhecendo a sua independência e fixando-lhes um território. A luta durara mais de dois séculos.

Em 1778, o Chile deixa de fazer parte do Vice-Reinado do Perú e é elevado a Capitania Geral.

Tomando por pretexto uni caso de administração, os patriotas criam uma junta governativa em 18 de Setembro de 1810. Depois de algumas agitações de caráter interno, tiveram os chilenos de fazer face a forças espanholas idas do Perú. Com alternativas de bom e mau êxito, a luta prolonga-se até fins de 1814, em que os espanhóis conseguem esmagar a resistência chilena.

Em 1817, o grande San Martin parte de Mendoza, tendo tido antes o cuidado de excitar, em território chileno, uma guerra de recursos, conduzida por elementos locais, o que obrigava o exército espanhol a subdividir-se; realizada a travessia dos Andes — grandiosa operação, célebre nos anais das guerras sul-americanas, incorporam-se a êle valiosos elementos chilenos. Logo depois, trava-se a batalha vitoriosa de Chacabuco (12 de Fevereiro de 1817), em que os espanhóis são esmagados pelas forças chilenas do general O'Higgins, apoiados pelo contingente argentino do general Soler.

Os espanhóis procuram alcançar o Perú e San Martin é aclamado chefe supremo do país que acaba de libertar; o herói recusa um posto em que só dificuldades poderia criar à vitória de sua generosa idéia e O'Higgins ocupa tal lugar.

Continua a luta, pois não só o país ainda abriga tropas espanholas, como o vice-rei do Perú não dá a partida por perdida e já em começos de 1818 uma nova

expedição ibérica pisa o sólo chileno, à frente de cuja defesa continua San Martín. As armas chilenas conhecem ainda dias difíceis, mas na batalha de Maipú (5 de Abril de 1818), destróem mais uma vez o grosso das fôrças espanholas; não obstante, só muito mais tarde há de terminar a luta que, começada em 1810, havia de durar dezesseis anos.

A Espanha, no entanto, só reconheceu a independência do Chile em 25 de Abril de 1844.

Antes disso, o Chile empreende, em 1837, a destruição da confederação peruana-boliviana, objetivo a que atinge em 1839, obtendo fácil vitória depois de curta luta.

Pretendendo a Espanha reeolonizar pelo menos em parte a América do Sul, o Chile aliou-se ao Perú, à Bolívia e ao Equador, pelo que veio a achar-se em guerra com aquele país europeu, de 1864 a 1871. Em consequência disso, a esquadra espanhola bombardeou e incendiou em parte Valparaíso, o que motivou enérgicos protestos de outros países, como o Brasil.

A ocupação do litoral boliviano pelos chilenos deu lugar a uma intervenção aparentemente amigável do Perú, mas, sendo descoberta a existência de uma aliança secreta entre o Perú e a Bolívia, o Chile declarou guerra a ambos, em Abril de 1879.

Operações conduzidas energicamente pelos chilenos, asseguram-lhes uma vitória decisiva, após algumas brilhantes batalhas. Seguiu-se uma paz leonina, ditada pelo vencedor, em Abril de 1884.

O Chile incorporou ao seu patrimônio territorial os portos bolivianos de Tocopilla, Cobija, Mejilones e Antofagasta, com todos os seus *hinterlands*, bem como a província peruana de Tarapacá; Tacna, também peruana, foi incorporada ao Chile condicionalmente, por um prazo de 10 anos, mas só em 1920 foi restituída, com outros territórios.

276. Fisiografia. — O território chileno é percorrido por duas cadeias montanhosas, de aspectos e de idades diferentes, de percursos paralelos e orientados de um modo geral no sentido da maior dimensão do país: a cordilheira dos Andes e a cadeia da costa. Entre ambas, estende-se a planície central chilena.

A cadeia da costa pertence à era arqueana, tendo pois uma estrutura cristalina, ao passo que a cordilheira é formada de sedimentos, jurássicos e cretáceos, assentando sobre a base granítica e atravessados por várias rochas eruptivas.

A parte andina do território do Chile compreende: 1) — Andes chilenos-bolivianos, do rio Sarna ao planalto de Três Cruces; 2) — Andes chilenos propriamente ditos, entre o Nevado de Três Cruces e Monte Tronador; 3) — Andes Patagônios, entre o Monte Tronador e o cabo Horn.

A cordilheira compreende pontos de mais de 4.000 metros, em que se destacam elevados picos vulcânicos, como o Aconcágua (7.000 metros), etc. A cadeia da costa é de altura mais modesta; ao norte, excede a 2.000 metros, mas ao sul são raros os pontos que vão além de 1.000.

A cordilheira andina apresenta vários passos ou cólos, utilizáveis durante o verão. Os mais notáveis são o de Patos, por onde San Martín em 1817 conduziu as tropas que tomaram parte saliente na guerra da independência chilena, e o de Uspalható, atravessado pelo caminho de ferro "Transandino".

277. Hidrografia. — Os rios do Chile não têm importância, dado o relevo, a

falta de desenvolvimento das diversas bacias e o clima em grande parte seco.

Ao norte, não há rios permanentes e o Loa é o único que chega ao mar; ao centro existem alguns rios regulares, mas só ao sul aparecem rios caudalosos, como o Bip; Bio e outros.

Nascendo todos na cordilheira, são de pequenos cursos, encachoeirados e só servem, na sua maioria, para irrigação.

278. Regras naturais. — Podem-se distinguir várias regiões naturais, porém, de um modo mais simples, basta assinalar três: 1) — A zona desértica do norte; 2) — a zona agrícola central; 3) — a zona insular. A primeira zona pode ser considerada como se estendendo do extremo norte do país até Aconcágua, onde as chuvas quasi que faltam e onde a vegetação é rara; a segunda zona estende-se de Aconcágua a Concepción, com chuvas regulares e boas condições para a cobertura vegetal; a terceira vai dos limites de segunda à Terra do Fogo. No sentido transversal, dentro de cada zona, verificam-se alterações que decorrem das diferenças de altitudes.

279. Clima. — O clima chileno é oceânico e dada a presença da corrente fria de Humboldt, que percorre a costa, as temperaturas às mesmas latitudes são mais baixas do que na costa atlântica. “Iquique, à mesma altura de Vitória (Espírito Santo), tem a média de 18°,2 C. ao passo que a cidade brasileira registra uma temperatura média de 25°C.”

No Chile, os meses mais quentes são Janeiro e Fevereiro e os mais frios, Junho e Agosto. Ao sul, as médias já são bem baixas: Punta Arenas, registra 5°,4C. e Cabo Horn, 6°,3C.

No litoral, a diferença entre as médias das máximas e das mínimas em regra não excede a 20°, mas para o interior o desvio já é acentuado, atingindo em Santiago a mais de 37°.

O norte é sêco e daí provêm as maiores riquezas do Chile; a umidade aumenta para o sul, mas no extremo austral apresenta notável regressão, em Punta Arenas, que apenas recebe 590 milímetros de chuvas por ano, embora outras localidades, situadas a W. da cordilheira, recebem até perto de 3.000 milímetros, chuvas trazidas pelos ventos de oeste.

280. Vegetação. — Quanto ao revestimento vegetal, podem-se distinguir seis zonas bem definidas (50): 1) — Região do deserto, de Taena ao Atacama. Zona quase desprovida de vegetação, sem árvores; apenas algumas plantas espinhosas crescem nas encostas da montanha; 2) — Região das estepes, de Atacama a Valparaíso. Ervas de rápido crescimento após às chuvas de inverno; 3) — Região das capoeiras, de Valparaíso a Concepción. Outrora cobertura de vegetação arbustácea, hoje reduzida a pequenas matas nas fraldas das montanhas; verifica-se aí a aclimação de espécies estrangeiras; 4) — Região dos parques. Abrange a Araucania (do rio Bio-Bio para o sul) até Valdívia e é formada de bosques e pradarias, alternados; 5) — Região dos bosques, até Chiloé. Matas densas com parasitas e cipós; 6) — Região da Patagônia. Os bosques acompanham os vales, mas as planícies são herbosas; redução do número de espécies.

281. População e centros habitados. — Existem ainda indígenas, mas a massa de população é composta de brancos e mestiços. O número de estrangeiros residentes no país não é grande. Em 1938, a população era avaliada

cm 4.634.839 habitantes (*).

(*) Chile, por Maria Augusta de Oliveira Viana. Rio, 1939. Publicação do Concellio Federal de Comércio Exterior.

A densidade da população é de 6,2 habitantes por quilômetros quadrados, mas a sua distribuição é desigual, como nos demais países sul-americanos. Na província de Valparaíso é de 70,0'5 e na de Atacama não vai além de 0.93 por quilômetro quadrado. No extremo sul, fica ainda abaixo desses limites: são necessários, em Aysen, 20 quilômetros quadrados para abrigar três habitantes.

O Chile conta várias cidades de mais de 20.000 habitantes, das quais duas contam mesmo mais de 100.000: Santiago, com uns 800.000 e Valparaíso, que possui não menos de 245.000 habitantes.

Das cidades menos importantes que essas, Concepción reúne umas 80.000 almas, Iquique 52.000, Tamuco 55.000, Talea 56.000, Talcahuano 38.000, Valdivia 49.000, Antofagasta 65.000, Lota 26.000 e Curicó 20.500 habitantes.

O quadro que se segue encerra a divisão administrativa do país e os dados mais interessantes sobre a distribuição das populações:

<i>Províncias</i>	<i>Kms².</i>	<i>População</i>	<i>Densidade</i>
Coquimbo	30.88	249.296	6,2
Antofagasta ...	123.063	126.342	1,02
Tarapacá		80.370	1,4
Atacama		74.565	0,93
Santiago		1.111.047	65,40
Valparaíso	4.81	337.444	70,05
Nuble	14.21	241.176	16,96
O'Higgins		200.696	28,22
Talea		147.942	15,36
Colchagua		131.950	14,89
Aconcágna		121.003	11,85
Linares	9.82	120.353	12,37
Curieó	5.73	74.448	12,98
Maule		69.813	12,42
Cautin		367.049	21,18
Concepción ...		300.413	52,71
Valdivia		247.808	8,25
Malleco		143.984	10,08
BíoBío		1-22.746	10,91
Llanquihue		110.213	5,98
Arauco	5.75	56.135	9,76
Chiloé		113.486	4,84
Magallanea ...		35.138	0,25
Aysen	88.984	13.932	0,15
Total	741.767	4.597.254	

282. Indústria e comércio. — As indústrias chilenas estão ainda longe de atingir às suas possibilidades máximas. Os capitais são em grande parte nacionais, mas a contribuição estrangeira é considerável. Em começos de 1931, os capitais norte-americanos empregados no Chile sobrepujavam os de todas as

outras nações reunidas, pois se elevavam a 700.000.000 de dólares ouro; seguia-se o capital inglês, avaliado em 330.879.365 dólares ouro e o alemão, que se eleva a 125.000.000 dólares ouro. Outras nações, como a França, a Espanha, a Itália e a Holanda têm interesses relativamente elevados naquele país, mas não se conhecem dados exatos a seu respeito.

O salitre é para o Chile o que o café é para o Brasil. O primeiro centenário do salitre foi celebrado no Chile em 21 de Julho de 1930, dia em que há cem anos se fazia a primeira remessa para o estrangeiro. Nesse século, a produção subiu a mais de 100.000.000 de toneladas, e só no período que se estende 1880 a 1929, o governo chileno arrecadou 1.000.000.000 de dólares ouro, em direitos de exportação.

A produção exportável do Chile abrangeu, em 1938, além dos nitratos, que têm uma produção média de 1.407.109 toneladas anuais, cobre em barras, iodo, lã, feijão, ervilhas e lentilhas, minério de ferro, borax, farinha de trigo, etc.

O ferro chileno já tem figurado nas exportações do país, mas os projetos são alí grandiosos a tal respeito, pretendendo o governo emancipar-se da indústria siderúrgica estrangeira, mediante o aproveitamento do minério nacional, das reservas florestais e da energia hidráulica, ali abundantes: fabricação de certas máquinas, trilhos para vias-férreas, parafusos, ferramentas, chapas de todo gênero e até armamentos.

Realmente, as possibilidades chilenas em relação à indústria siderúrgica são enormes, uma vez que o país é uma das grandes reservas mundiais de minério de ferro e possui excelente carvão de pedra.

Em 1930, o Chile fundou a sua primeira fábrica de aeroplanos, no Aeroporto de Carrilos.

A produção anual de cobre no mundo sobe a 500.000 toneladas, mas durante a guerra européia elevou-se a 1.500.000 toneladas, devido às exigências das indústrias militares. Os Estados Unidos da América do Norte são os maiores produtores dêste artigo, com 60% da produção mundial; o segundo lugar cabe hoje ao Chile. A exportação de feijão, ervilhas, lentilhas, frutas de mesa, é bem importante.

Apesar dos seus esforços para libertar-se das indústrias estrangeiras, traduzidos numa próspera indústria nacional, o Chile ainda precisa importar máquinas, 50 % dos tecidos de algodão para vestuários, tecidos de lã, fios de algodão e algodão em rama para as suas fábricas de tecidos, manufaturas de ferro e aço, petróleo, gasolina, produtos químicos, gado em pé, café, chá, cacáu, mate, açúcar, arroz, etc.

A produção chilena de trigo elevou-se a 824.344 toneladas em 1938.

Os rebanhos chilenos compreendem perto de 2.500.000 vacuns, ovelhuns, etc.

283. Viação. — Para a vida política e econômica do Chile, o mar tem até certo ponto mais importância do que as vias terrestres. Estreita e longa nesga de terra, aberta em fachada sôbre o Pacífico, os seus extremos ligam-se mais facilmente através do mar do que por outro meio qualquer. Não obstante, é grande o empenho do governo em abrir, melhorar e conservar os caminhos terrestres.

Nos seus 4.850 quilômetros de costa, há poucas baías abrigadas; no entanto, citam-se Valparaiso, Iquique, Antofagasta, Talcahuano, Coquimbo, Tocopilla, etc., que são excelentes portos.

A rede ferroviária do Chile já alcançou os 10.000 quilômetros de linhas, mas não tem unidade de bitola, de que não há menos de seis: 0m,76 — 1m,07 — 1m,27 — 1m,43 — 1m,67.

A mais extensa das linhas chilenas é a "longitudinal", que se divide em três partes: 1) — a linha Central de Santiago a Valparaíso, com 187 quilômetros; 2) — a linha Central de Santiago a Puerto Montt, com 1.080 quilômetros; 3) — a linha Norte, de Calera a Pintado, com 1.777 quilômetros.

A linha central que serve o sul tem numerosos ramais para Santo Antônio, Constitución, Concepción, Talcahuano, Lobú e Valdivia.

Dos países sul-americanos do Pacífico, o Chile é o primeiro que, mediante combinações internacionais, alcança com as pontas dos trilhos de uma estrada de ferro a orla atlântica; é assim que um "Transandino" Jiga Santiago a Buenos Aires, apresentando porém o inconveniente de uma baldeação, originada na diferença das bitolas dos dois países. A parte chilena é de 1m,67, até Los Andes; daí por diante, a bitola é de um metro.

Esta linha atravessa vários túneis, dos quais cinco grandes; destes é notável o que parte de Cuevas (Mendoza) e termina em Caracoles (Chile), com 3.750 metros de extensão.

Uma viagem regular entre Santigado e Buenos Aires é feita em 32 horas, subindo o trem a mais de 4.000 metros de altitude.

Hoje em dia, a viagem já pode ser feita por estrada de rodagem: um túnel construído através das serranias do Uspalható acaba de ser inaugurado com êsse fim.

Vão adiantados os estudos de dois outros transandinos, que aumentarão consideravelmente o intercâmbio argentino-chileno. Um deles, cujos trabalhos vão muito adiantados, porá a província chilena de Antofagastas em comunicação com a província argentina de Salta (ver República Argentina — Viação).

284. Finanças. — O orçamento chileno para 1930 consigna uma receita global de 1.165.530.000 pesos, à razão de um peso por dólar ouro 0,121, o que significa para a primeira nada menos de 146.972.650 e para a segunda, 141.034.130 dólares ouro, havendo assim um *superávit* de 5.275.600 dólares ouro.

Na despesa orçada figuram o exército e a marinha com a quantia correspondente a 29.040.000 dólares ouro, não incluindo pensões.

A dívida pública chilena alcançava, em começo de 1930, a 462.341.000 dólares ouro, incluindo a dívida externa.

285. Forças armadas (1938). — As forças armadas do Chile acham-se subordinadas ao Ministério da Defesa Nacional, que abrange três sub-secretariados: o da Guerra, o da Marinha e da Aviação.

O exército chileno tem, desde o tempo de paz, um comandante em chefe.

O território do Chile acha-se subdividido em três regiões militares e um distrito militar: A 1ª Região estende-se da província de Tarapacá à de Coquimbo inclusive, a 2ª Região, da província de Aconcagua à de Talca (inclusive), a 3ª Região, da província de Maule à de Aysen (inclusive).

Um destacamento especial, denominado de Magalhães, guarnece o extremo-sul do país.

Em caso de mobilização, o exército formará três escalões: exército de 1ª linha, exército de 2ª linha, guarda territorial .

O exército de tempo de paz é formado por quatro divisões, das quais uma de cavalaria, pelo “Destacamento de Magalhães” e pelas tropas não endivisionadas: um batalhão de pontoneiros, um grupo de ligações, um batalhão de pontes pesadas e três batalhões de caminhos de ferro.

Cada divisão de infantaria eompõe-se de três regimentos de infantaria, de um regimento mixto dos Andes, de um regimento de artilharia, de um batalhão de trem (apenas para uma divisão).

A divisão de cavalaria é composta de 3 brigadas e cada brigada, de dois regimentos de cavalaria e um grupo de artilharia a cavalo, de 2 baterias.

O Destacamento de Magalhães é composto de um regimento de infantaria, de uma bateria de artilharia de montanha, de um pelotão de cavalaria e de uma secção de trem motorizada.

A composição das diversas unidades é a seguinte: O Regimento de Infantaria — 2 Batalhões, 1 secção de canhões de infantaria, 1 secção de transmissões.

Os batalhões têm 2 companhias de fuzileiros e uma de metralhadoras.

Um dos regimentos de infantaria tem uma organização mixta: 2 batalhões de infantaria, uma companhia de engenhos de acompanhamento, 2 baterias de artilharia de montanha, um grupo de reconhecimento (1 esquadrão de lanceiros, 1 pelotão de metralhadoras) e uma companhia de comunicações.

O regimento mixto dos Andes compõe-se de um batalhão de infantaria andina, um grupo de artilharia e seção de transmissões e um pelotão de reconhecimento. O batalhão andino compreende três companhias de infantaria e uma de metralhadoras; o grupo de artilharia é de 2 baterias de montanha.

O regimento de cavalaria compreende dois esquadrões de lanceiros, um de metralhadoras, uma secção de canhões e um pelotão de transmissões.

O regimento de artilharia possui apenas um grupo em tempo de paz; o grupo montado conta com duas baterias de canhões e uma de obuses; o grupo a cavalo, com duas baterias de canhões.

O regimento de sapadores dispõe em tempo de paz apenas de uma companhia de sapadores e de outra de transmissões.

O batalhão de trem conta com uma coluna hipomóvel, uma coluna automóvel e uma companhia de saúde.

O batalhão de pontoneiros é composto de duas companhias.

O grupo de transmissões dispõe de uma companhia de telegrafia comum e uma de telegrafia sem fio. O batalhão de pontes pesadas, bem como o de caminhos de ferro, tem duas companhias.

A aviação chilena compreende além dos órgãos técnicos e administrativos: três grupos de aviação, um grupo de bombardeio, duas esquadrilhas de aparelhos anfíbios, um grupo de defesa anti-aérea. Cada grupo de aviação compõe-se de uma esquadrilha de caça e de uma esquadrilha de ataque e de observação. Um desses grupos de aviação compõe-se de uma esquadrilha de hidroaviões pesados de reconhecimento de costas e de uma esquadrilha de hidroaviões de cooperação com a marinha.

Além do exército e aviação, as fôrças de terra incluem as fôrças de polícia (carabineiros), que dependem do Ministério do Interior, mas de que as praças são recrutadas entre reservistas do exército. Compõe-se essa polícia de quatro brigadas gerais, de vinte brigadas provinciais, além de uma brigada de circulação e de uma brigada rural. Em 1936, os efetivos dessas tropas, que são armadas com as mesmas armas portáteis do exército, subiam a perto de 16.000 homens e

correspondiam aos do exército de linha.

O exército chileno é, ao que tudo indica, um caso típico de forças desdobráveis em caso de mobilização.

O serviço militar é obrigatório para os dois sexos, com exceção dos casos previstos em lei. A sua duração alinha dos 19 anos aos 45 anos, sendo um ano no serviço ativo. Em regra, o contingente é escolhido pelo sorteio, por ser o número de claros a preencher menor do que o dos jovens em idade militar.

O recrutamento dos oficiais é feito exclusivamente entre os alunos da escola militar que concluem o curso: os oficiais de reserva saem dos aspirantes e podem ser promovidos até capitães da reserva, mediante exames.

A instrução militar é obrigatória em todos os estabelecimentos de ensino. Os efetivos, incluída a polícia, elevam-se a mais de 32.000 homens.

A marinha chilena compreende um couraçado de 28.966 toneladas, com mais de 20 anos de serviço, porém modernizado em 1930, um couraçado guarda-costas de 6.090 toneladas, construído em 1890, porém reconstruído em 1910, três cruzadores em serviço, somando 14.668 toneladas e dois em construção, de 8.000 toneladas cada um, oito destroyers perfazendo 9.553 toneladas, e nove submarinos, cujo deslocamento sobe a 6.784 toneladas.

Conclusões Militares

286. O território chileno apresenta a originalidade de não passar de uma faixa muito estreita de terras, a que, segundo a sua maior dimensão, vêm acostar-se dois países seus vizinhos. O comprimento de tal faixa é pelo menos dezenove vezes maior que sua largura média. Vê-se que a invasão de qualquer ponto central de seu território por um dos seus vizinhos acarreta como consequência imediata a interrupção de todas as relações pop via terrestre, entre o norte e o sul do país.

287. Os pontos vitais do país acham-se na parte central da faixa que constitui o seu território, mas os seus recursos pecuniários provêm das riquezas encerradas no seio das terras desérticas do norte. Considerações antes econômicas do que militares farão da região salitreira um objetivo adequado a importantes operações de guerra.

288. Não é sem interesse militar o fato da população chilena adensar-se consideravelmente entre os paralelos de 30 e 35° de lat. sul, isto é, numa faixa de cinco graus, que prolongada para léste encerra igualmente a melhor porção das populações argentinas. Esta coincidência há de refletir-se nas operações de mobilização e concentração chilena, porém neste caso de modo favorável para o Chile, que poderá muito antes de seu vizinho realizar essas operações.

Esta última consideração, ligada à presença da barreira andina, põe o Chile ao abrigo de uma investida argentina, cujo exército poderia, com o emprego de pequenos efetivos, ser contido nas gargantas da cordilheira por tempo indefinido, ao passo que o grosso do exército chileno, de posse da estrada de ferro que percorre longitudinalmente a sua depressão central, achar-se-ia sempre em condições de atender a qualquer ponto ameaçado de ruptura.

289. Para o caso de um ataque extra-continental, há a considerar: 1. um perigo vindo do atlântico; 2. uma ameaça vinda do Pacífico. No primeiro caso, o atacante terá que forçar as passagens ou do Panamá, operação absurda neste momento, ou do estreito de Magalhães, facilmente defensável; no segundo, as costas

chilenas acham-se abertas, mas o adversário ficaria bem longe de suas bases de operações.

290. Quanto à posição do Chile em face do Brasil, só pode ser encarada no caso de uma conflagração pelo menos parcial da América do Sul. Trata-se de um país com o qual não confinamos, com o qual não podemos ter questões de fronteiras — as mais sérias do continente — e que não nos pode atacar sem violar a neutralidade de outros vizinhos.

No caso de uma conflagração sul-americana, o Chile poderá achar-se no bloco oposto ao Brasil, ou eolpear-se de nosso lado. No primeiro caso, as suas tropas hão de ser consideradas como de reforço, desempenhando em regra um papel até certo ponto modesto; no segundo, o seu concurso seria precioso para o Brasil, pois obrigaria nossos adversários a distrair grandes forças para contê-lo nos “passos” dos Andes, se não quizessem correr os riscos de ter o seu território invadido, o que seria talvez o fim da luta.

PARAGUAI

291. Governo. Posição astronômica. — A República do Paraguai acha-se dividida em 23 departamentos, além do Chaco Paraguaio.

O território paraguaio fica aproximadamente entre 32° 1' 50" e 27° 32' 37" de latitude S. A léste, estende-se até os 56° 24' 15" de longitude ocidental de Greenwich; a oéste, além do rio Paraguai, como consequência da questão do Chaco, aproximadamente até 62° 30'.

292. Superfície. — De acordo com os dados consignados numa recente publicação oficiosa (*), a superfície do país é de 169.804 quilômetros quadrados, sem incluir as novas aquisições, que são enormes.

293. Limites. Fronteiras. — Com o Brasil, “do desaguadouro da Baía Negra, a fronteira segue pelo álveo do Paraguai até a foz do Apa. Continua pelo Apa e em seguida pelo seu afluente Estrela até as suas cabeceiras, no entroncamento da serra Amambá na Maracajú, prosseguindo por esta até as Sete Quedas, no rio Paraná, por onde baixa até a barra do Iguassú.

O rio Paraguai serve de limite numa extensão de cêrca de 300 Kms., o Apa, 225 Kms., o Estrela 75 Km. e o Paraná, 185 Kms.” (*).

(*)*Limites do Brasil*, por Lima Figueiredo, citados

Com a Bolívia (ver esse país, nota 62), por uma extensa linha sêea, que envolve a maior parte do Chaco.

Com a República Argentina (ver êsse país), ao longo dos rios Paraná e Paraguai, nos trechos que ficam da fronteira brasileira ao ponto em que o Paraná recebe o rio Paraguai e a partir daí, pelo próprio rio Paraguai, até um ponto pouco ao sul de Assunção, na foz do Pilcomaio, pelo qual sobe até La Esmeralda, na nova fronteira com a Bolívia. Essa fronteira encerra ainda pontos duvidosos, em tôrno do próprio laudo arbitrai e de difícil solução.

294. História. — Os espanhóis tinham conhecimentos sôbre a embocadura do rio da Prata desde a viagem de Sólis, em 1516.

As primeiras tentativas de colonização fracassaram ante a resistênciã dos indígenas; numa dessas tentativas, os espanhóis remontam o rio Paraguai até o ponto em que julgaram conveniente fundar uma fortaleza (1536), que dá origem à cidade de Assunção. Mais tarde, para aí são transportados os habitantes de uma

povoação que havia sido erigida às margens do rio da Prata e que não pudera prosperar devido às hostilidades dos naturais.

A povoação do Paraguai desenvolve-se e torna-se sede do govêrno, estendendo pouco a pouco o seu raio de ação às margens do Prata, região em que, em 1580, surge mais uma vez uma povoação, que mais tarde há de ser a metrópole argentina.

Em 1639, são enviados ao Paraguai missionários da Companhia de Jesus, que fundam as reduções e criam um govêrno teocrático-comunista, que havia de exercer grande influência na formação mental do povo paraguaio.

Creado o Vice-Reinado de Buenos Aires, em 1776, o Paraguai fez parte dêsse vasto estado colonial.

Quando em 1810 irrompeu em Buenos Aires a revolução que devia pôr termo ao domínio espanhol, o Paraguai ficou de fora de todas as combinações. A junta revolucionária de Buenos Aires envia eontra o recalcitrante uma expedição punitiva, sob o comando de Belgrano, que é batida e recua em desordem, terminando a investida por uma capitulação, em 9 de Março de 1811.

Não obstante, as forças que haviam vencido os argentinos rebelaram-se em Assunção, na noite de 14 de Maio de 1811, rompendo com a metrópole sem aderir a Buenos Aires.

O governo cai em mãos de uma junta governativa, de que fazia parte o Dr. José Gaspar Rodriguez de Francia, ao que se diz, brasileiro, por ter nascido no Brasil, sendo filho de um oficial de artilharia que deixou o serviço militar para dedicar-se ao comércio fora de sua pátria (*).

(*) “Onde nasceu? Não se lhe conhece a certidão de batismo. Pilho dum brasileiro, capitão de artilharia, de nome França, há tradições que o dão também nascido no Brasil, ao norte de 8. Paulo. Não seria impossível. O pai foi chamado de repente a dirigir umas plantações de fumo no Paraguai. Podia tê-lo levado pequeno. Mas é melhor não bulirmos nesse assunto. Que fique como está. Não precisamos aqui desta glória da humanidade!” *Civilização Contra a Barbaria*, por Batista Pereira, S. Paulo. 1929.

Francia consegue descartar-se de seus colegas de governo e torna-se ditador do Paraguai. Teciturno, cruel, desconfiado, fecha as fronteiras do país aos estrangeiros. Em 1840. quando morreu, o seu corpo permaneceu vários dias no quarto de dormir, onde ninguém se animava a entrar...

Surgem então vários motins, que terminam por dar lugar a um consulado, de que um dos membros se chamava Carlos Antonio Lopez, ao que se diz, filho de um sapateiro espanhol e de uma índia guaicurú, homem enérgico e astuto, que em 1844 assume a presidência da república. Respeitadas certas aparências, não deixou de ser um presidente perpétuo, inclinado à tirania como seu antecessor e com o direito de designar o seu sucessor; ao morrer, deixou o supremo posto a seu filho, Francisco Solano Lopez, que em 1862 assenhoreou-se das rédeas do governo. Foi um tirano como os que o haviam precedido no governo. Procurando reconstituir o Vice-Reinado de Buenos Aires, às expensas de seus vizinhos e sob a hegemonia de Assunção, foi vencido após uma luta desesperada, com que arruinou o seu país e perdeu a própria vida (1-3-1870).

Depois disso, o Paraguai tem sido presa de revoluções, que lhe têm embaraçado o progresso, não obstante a atividade e a energia de seu valoroso povo.

295. Fisiografia. — O relevo do território paraguaio, pelo menos a léste de seu grande rio, tem relações muito estreitas com o relêvo brasileiro.

Os estudos relativamente recentes de K. Carnier (*) mostram-nos o planalto metogrossense de arenitos vermelhos prolongando-se pela região oriental da República do Paraguai, perdendo porém de altitude à medida que marcha para o sul. O limite ocidental do planalto pode ser considerado como morrendo proximamente às altas terras, que separam as águas dos afluentes da margem direita do Paraná das águas dos afluentes da margem esquerda do Paraguai, até às proximidades de 26° de latitude S., substituídos os arenitos pelas diabases ao sul de Guaira.

Ao norte, entre Concepción e a fronteira brasileira e ao centro, à latitude de Assunção, o planalto oriental é precedido a oeste por duas zonas extensas de terras altas, “verdadeiras penínsulas que dominam a planície aluvial”. No entanto, esse planalto central nortista é um peneplano de granito e de gneis, coberto por um sólo de decomposição, levemente ondulado, com uns 200 metros para a sua altitude média, dominado porém em sua metade ocidental por um “horst”, a Sierra de las Quinee Puntas, que se delimita por falhas, além das quais, para o sul e para oeste, se estendem colinas calcáreas. Quanto à parte correspondente ao Paraguai central, é ela de estrutura e relevo mais complicados, pois se decompõe em vários blocos separados por fossas de desabamento, com predomínio dos arenitos vermelhos, alternando-se com diabases e, em pequena escala, com arenitos que se apoiam em elementos cristalinos, constituídos por granitos e pórfiros (*).

Ao extremo sul do país e era sua parte central estende-se a planície aluvial.

(*) Citados por Pierre Denia. Ver *Giographie Univcrselle*, coleção P. Vidal de La Blache. Tomo XV.

(*) *Geographie Universelle*, citada.

296. Hidrografia. — Os rios têm para o Paraguai uma grande significação, por terem constituído desde os primeiros dias da colônia a fonte principal de sua vida política e econômica. O rio Paraguai, com 2.000 quilômetros de curso, é ainda hoje a mais transitada de suas estradas, a sua principal artéria. É pelas águas do rio Paraguai que se encaminham os produtos do país para os centros consumidores e que lhe chegam quasi todos os elementos trazidos de fóra.

Este rio, que como se sabe nasce em terras do Brasil, torna-se paraguaio na fronteira brasileira de Mato Grosso; a partir daí, divide o país a que dá o nome mais ou menos a meio, para deixar de ser paraguaio e desaparecer dos mapas da confluência do Paraná para o sul.

A sua largura média é de 350 metros e a sua profundidade normal, de 4 a 5 metros.

Outro curso d'água importante é o rio Paraná, pela influência que exerce sobre a vida política e econômica do país. Este curso d'água constitui em sua parte média a linha fronteira, quer com o Brasil, quer com a Argentina. É navegável do sul das Sete Quedas para baixo.

Dos afluentes do rio Paraguai, em território paraguaio, destaca-se o rio Pileomaio, que nasce nas encostas andinas da Bolívia e que só na sua parte inferior pode ser considerado navegável. Hoje constitue fronteira do país com a República Argentina.

O sul do Paraguai aenha-se em grande parte coberto de lagoas e banhados, características que se estendem, atenuadas pela influência do relevo, à parte central do país.

297. Regiões naturais. — O estado paraguaio nasceu sobre o rio Paraguai. Desenvolveu-se a leste do admirável eixo de penetração, mas deixou à margem, por motivos de ordem geográfica, a região à oeste, sobre a qual a metrópole espanhola exercia realmente uma simples soberania virtual.

As preferências dos primeiros colonizadores pela margem oriental do grande rio explica-se pela existência de duas regiões naturais, uma das quais baixa, quente e doentia e outra, mais elevada, mais fresca e mais saudável. A primeira dessas regiões é constituída pelas planícies a oeste do leito do rio Paraguai, ou seja pelo chamado Chaco Boreal, ao passo que a segunda é aquela em que vêm morrer as escoras do planalto brasileiro, prolongado para oeste.

Nestas condições, a primeira região é caracterizadamente deprimida, enquanto que a segunda constitui uma zona de transição ou de passagem entre as partes mais baixas do continente e as terras altas de leste.

Naturalmente, cada uma dessas regiões pode ser dividida em zonas caracterizadas por acidentes inconfundíveis, mas o Chaco, apesar da guerra que ali se desenrolou, ainda é pouco conhecido.

Assim, todo interesse se concentra na região oriental, que pode ser subdividida em quatro zonas:

1) — A zona paranaense é a dos tributários do rio Paraná, pequenos rios que manam das lombadas que separam, em território paraguaio, as águas que correm para leste das que correm para oeste. Flanqueada pelo rio Parauá, esta zona dispõe de um anteparo natural, que é ao mesmo tempo uma boa via de comunicações. É uma zona baixa e quente, prolongamento dos territórios brasileiros de Mato Grosso. Encerra pequenas povoações.

Ao sul desta zona, acha-se Encarnación, localidade paraguaia fronteira à cidade argentina de Posadas; é por aí que os trilhos das vias-férreas argentinas se prolongam pelo território do Paraguai, mediante o emprego de um ferry-boat. Também por aí, nos tempos do ditador Francia, realizavam-se os intercâmbios comerciais com o Brasil e com outras nações, fechadas todas as outras vias de acesso aos estrangeiros.

2) — A zona central é caracterizada pelas terras do planalto, em parte cristalino, que se estende do rio Apa ao sul de Assunção. O ponto culminante é Ponta Porã, na fronteira brasileira, com 650 metros de altitude. A parte mais importante desta região é a do sul, em que há a maior atividade agrícola do país. Vila Rica é a cidade mais importante desta zona, servida pela via-férrea que de Posadas se dirige para Buenos Aires. É provável que aí se verifique a junção das linhas paraguaias com as brasileiras, num futuro relativamente próximo.

3) — A zona paraguaia propriamente dita fica a oeste da precedente e se estende ainda do rio Apa ao sul de Assunção, abrangendo as terras baixas sulcadas pelos afluentes da margem esquerda do rio Paraguai. As populações concentram-se ao longo do eixo do rio Paraguai, que é a principal via de comunicações desta zona. São terras baixas e quentes, em que se destacam alguns contrafortes da serra do Amambaí. O centro mais importante é a vila de Concepción, segunda capital comercial do país; ao sul de Assunção ainda aparecem vários centros de alguma importância.

4) — A zona sudoeste é a que se acha no interior do ângulo formado pelos rios Paraguai e Paraná. Aí se desenvolveram as operações principais da guerra do Paraguai, de 1866 a 1869. É uma zona pantanosa, úmida e doentia, pois constitui

o leito de um mar relativamente moderno. Coberta em grande parte de banhados ou esteros, o seu sólo, pouco consistente, é constituído de aluviões de nova formação. Aqui, as povoações aeostam-se aos pontos mais elevados e margens de rios, sendo que a principal delas é Pilar, junto à foz do rio Bermejo, sôbre o rio Paraguai.

O Chaco, região que só agora começa realmente a ser penetrada, apresenta-se em seu conjunto como uma planície, o que não quer dizer que não encerre pontos relativamente elevados.

O seu interior era até há pouco mal conhecido, pois várias expedições foram aí vitimadas pelos selvícolas. Os terrenos próximos ao rio Pilcomaio são inteiramente alagadiços e por ocasião das cheias transformam-se em verdadeiros arquipélagos.

Algumas aldeias sem importância, ao longo do Pilcomaio, e Vila Ilayes, esta sôbre o rio Paraguai, constituem os centros povoados da região.

298. Clima. — São pouco conhecidos estudos de certo valor sôbre o clima paraguaio. Sabe-se com certeza que o clima do país é quente e em geral úmido.

“Em Assunção, que está fora dos trópicos, a média anual é de 22°,5, como a do Rio de Janeiro, mas e de 27°,4 a de Dezembro, o mês mais quente e de 16° a de Junho, o mês mais frio. Os extremos anuais são 2°,4 e 41°,2. A oscilação diária do termômetro e de 11°,5. A altura das chuvas é de 1.300 milímetros, que se distribuem em 85 dias do ano. Estas quedas pluviométricas acham-se representadas por 70 % de chuvas de verão. Aumentam para léste, atingindo no alto-Paraná a 2.000 milímetros. Em Vila Rica já é de 1.800 milímetros.”

Pelos dados relativos às localidades argentinas da fronteira paraguaia, verifica-se que as condições climatéricas da região sul-paranaense 'São marcadas igualmente pela elevada temperatura e pelas chuvas abundantes (mais de 1.500 milímetros) .

Na região ocidental, as chuvas são muito mais escassas, a temperatura mais extremada, com a acentuada continentalidade, que se eleva a máximos de 43°,5 e desce a mínimos de -2°C.

299. Vegetação. — A bacia do Paraná é coberta de florestas, que se explicam pelo aumento da umidade a léste. O Chaco, pela pobreza de águas correntes, pela presença de solos salgados, pelo rigor da estação sêca, constitui unia província vegetal à parte, com florestas xerófilas; nas terras baixas que bordam o rio Paraguai, os prados alternam-se com os pahneirais. A margem léste do rio, eom as suas planícies aluviais, de argila e de areia, é ocupada por vastas pradarias e nos próprios trechos inundados crescem gramíncas. A pradaria, cortada por florestas-galerias junto aos cursos dos rios, cobre a planície de Vila Rica. O rio Ipané marea o limite norte entre a savana propriamente dita e o campo semeado de arbustos (cerrados) do tipo brasileiro, que cobre as partes não boscosas do planalto do norte. A estepe termina bruseamente com o solo aluvial, pois a terra vermelha das colinas nutre uma vegetação arborecente variada. Nas vertentes, a floresta é mais densa, tanto que na vertente oriental dos planaltos a vegetação toma a aparência tropical e é contínua na bacia do Paraná (*).

300. População e centros habitados. — A população paraguaia é avaliada em um milhão e duzentos mil habitantes, total que atualmente não deve se afastar

em muito da realidade. O número de estrangeiros não é grande, pois foi igualmente calculado em 60.000 indivíduos, dos quais uns 30.000 ou mais argentinos.

A quase totalidade da população paraguaia é de mestiços de espanhóis e índios guaranis. Os tipos puros reduzem-se a uma pequena minoria de descendentes de europeus e de um grupo considerável de indivíduos de raça americana.

Os doze departamentos são: Concepción, San Pedro, Caraguatay, Vila Rica, Yhu, Caazapá, Encarnación, Santo Ignacio, Quiyindy, Villeta, Paraguari e Pilar. Os dados relativos à divisão administrativa e populações das diversas localidades variam de um para outro autor.

A cidade mais populosa é Assunção, capital do país, que conta com mais de 90.000 habitantes. Segue-se Villa Rica, com perto de 30.000 almas, Concepción com umas 20.000, etc. Tudo leva a crer que o Paraguai ainda não tenha alcançado para a sua principal cidade os 100.000 habitantes. Deve possuir apenas duas cidades de mais de 20.000 habitantes e umas seis de mais de 10.000 habitantes.

301. Indústria e comércio. — O Paraguai econômico não pode deixar de ser um capítulo interessante de qualquer estudo deste gênero, pelos seus reflexos na vida política sul-americana.

O Paraguai ainda não possui indústrias manufatureiras capazes de satisfazer suas próprias necessidades. O açúcar, a agricultura, a fabricação de herba mate e de tanino extraído do quebracho, são as principais produções industriais. O país precisa importar máquinas de todo gênero, artigos de ferro, tecidos de lã, de algodão e de outras espécies, produtos químicos, armamentos, munições, etc. Exporta mate, quebrachio, laranjas, etc.

A produção agrícola abrange a cana de açúcar, com 424.680 toneladas, o milho com 64.497 toneladas, a mandioca com 596.040 toneladas, o algodão com 9.109 toneladas, o arroz com 3.074 toneladas, enfim, alfafa, mamona, amendoim, feijão, batatas doces, batatas inglesas, fumo, etc., conforme dados de 1928 (*).

(*) *Boletim da União Panamericana*, de Julho de 1930.

O capital nacional paraguaio é pequeno, mas, dadas as condições geográficas do país, o capital estrangeiro é avultado. Os países que têm empregado maiores capitais no Paraguai são a Argentina, a Inglaterra, a França e os Estados Unidos. O total do capital estrangeiro ascende a 70.000.000 de dólares, o que já não é pouco, posto que é mais ou menos doze vezes maior do que a receita de um orçamento ordinário do país.

O capital argentino já em 1912, isto é, há mais de 20 anos, elevava-se a 30.000.000 de dólares, o que quer dizer que hoje em dia deve ser maior do que o de todos os outros países reunidos.

O capital inglês oscila entre 20.000.000 e 15.000.000 de dólares, representados principalmente pela Estrada de Ferro Central do Paraguai (*).

(*) *Capitais Estrangeiros nas Republicas Sul-Americanas*, pelo Dr. W. Manger. *Boletim da União Panamericana*, de Outubro de 1931.

As condições históricas e geográficas dos dois países, Paraguai e Argentina, explicam perfeitamente essa hegemonia econômica da segunda dessas nações.

Basta considerar a identidade de raças, as comunicações obrigadas, de longa data, pelo rio Paraguai e, finalmente o fato do Paraguai ter sido uma província do Vice-Reinado de Buenos Aires.

Criou-se assim o ambiente que propiciou os mercados argentinos para a absorção de 80 % da produção paraguaia (*), restando apenas 20% para representar as relações econômicas do Paraguai com todos os outros países.

Esses algarismos têm uma significação transcendente.

302. Viação. — A navegação fluvial é muito importante, mas acha-se sob a influência da bandeira argentina. A faixa mais densa corresponde naturalmente ao rio Paraguai, embora o rio Paraná também apresente um tráfego muito intenso.

Os portos principais do país são: Assunção, a 865 milhas de Buenos Aires, Conepeión e Pilar, no rio Paraguai e Encarnaeión, no Paraná.

A companhia argentina Mihanovieh dispunha aí, não há muito, de mais de 40 vapores de passageiros e de mais de 24 de carga, estendendo sua ação até o estado brasileiro de Mato Grosso.

A viação férrea do Paraguai acha-se ainda em sua infância, pois não excede a 500 ou 600 quilômetros.

A principal estrada de ferro paraguaia é a Paraguai Central Railway Company Ltda. Primeiramente, ligava Assunção a Vila Rica; posteriormente, foi prolongada até Encarnaeión, sobre o Paraná. Teve depois a sua bitola uniformizada pela das estradas argentinas da chamada Mesopotâmia e assim, inediante a emprego de um ferry-boat para a travessia do rio, Assunção ficou ligada a Buenos Aires.

Os projetos ferroviários paraguaios, em andamento ou pelo menos em cogitações, compreendem, além de outros: um ramal para o sul, que em Cahipiente entroncará na Estrada de Ferro Central, um outro que de S. Borja, ao sul de Vila Rica, rumará para léste, visando a fronteira brasileira, na região da fóz do Iguassú. Esta linha poria o Rio de Janeiro a 60 horas de Assunção (33 horas de Buenos Aires a Assunção, pela estrada de ferro).

A Azucarera Paraguaia, que é uma estrada de ferro particular, com 22 quilômetros em tráfego, pode ser considerada como um ramal da "Central" paraguaia, em que se entronca pouco ao norte de Vila Rica.

O Ferrocarril dei Norte já tem um trecho construído, de Concepción a Horqueta (43 quilômetros) e visa relacionar o norte paraguaio eom a "Estrada de Ferro Noroeste do Brasil", quando esta chegar a Ponta-Porã.

Há vários pequenos ramais de penetração no Chaco, pertencentes às indústrias estabelecidas nos pontos a que essas vias-férreas servem: Pinhasco, Porto Sastre, Casado, etc.

303. Finanças. — O orçamento paraguaio para o exercício de 1929 consigna unia receita de 253.477.726 pesos papel, ou sejam 5.576.509 dólares ouro, calculado o peso papel à razão de 0,022 do dólar. Os departamentos militares acham-se contemplados com 62.662.069 pesos papel, representando mais de 1/4 da receita, o que não é de admirar por se achar a êsse tempo o país em guerra.

A dívida pública, interna e externa, era caleulada à mesma época em 7.588.017 dólares, porém, aí, evidentemente, não se acha incluída a dívida de guerra de 1865/70.

304. Fôrças armadas (1938). — As forças armadas do Paraguai acham-se na dependência do ministro da guerra e da marinha, órgão único.

O exército paraguaio acha-se repartido por cinco regiões militares: 1ª Região

— séde em Concepción, guarnecida por um regimento de infantaria; 2ª Região — séde em Assunção, guarnecida por um regimento de infantaria e um de cavalaria; 3ª Região — séde em Pilar, desprovida de tropas; 4ª Região — séde em Encarnação, guarnecida por um regimento de infantaria; 5ª Região — séde no Chaco, guarnecida por um destacamento.

O regimento de infantaria da 1ª Região Militar, tipo mixto, compreende dois batalhões, cada batalhão é formado por três companhias de fuzileiros e uma de metralhadoras pesadas, uma bateria de artilharia de montanha, um pelotão de transmissões, um destacamento de serviço de intendência e outro de saúde.

O regimento de infantaria da 2ª Região Militar compreende dois batalhões, cada batalhão de duas companhias de fuzileiros e uma de metralhadoras pesadas, uma bateria de artilharia de montanha, um pelotão de transmissões, um destacamento de intendência e outro de saúde.

O regimento de infantaria da 4ª Região Militar é formado de um batalhão e este de uma única companhia de fuzileiros, um destacamento de saúde e outro de intendência.

O destacamento da 5ª Região Militar compõe-se de um batalhão de infantaria, de três companhias de fuzileiros e uma de metralhadoras pesadas, três companhias autônomas de fuzileiros, um pelotão de cavalaria, uma secção de metralhadoras, um pelotão de transmissões.

O regimento de cavalaria é de três esquadrões, com mais uma secção de metralhadoras, um destacamento de intendência e outro de saúde.

Durante a guerra do Chaco, as forças paraguaias formaram divisões de pequeno efetivo, de 4.000 a 5.000 homens. No momento atual, os efetivos do exército, como os bolivianos, não devem ser superiores a 5.000 homens.

Como se vê, o exército paraguaio é caracterizadamente uma força desdobrável, em caso de mobilização.

A marinha de guerra dispõe de quatro canhoneiras, adquiridas uma em 1907, armada com um canhão de 76 mm., uma adquirida em 1919, com dois canhões de 76 mm, e dois de 75 mm., duas adquiridas em 1930, armadas com quatro canhões de 120 mm, e três de 75 mm. (antiaéreos).

Conclusões Militares

305. A gênese do sólo paraguaio explica os traços gerais das operações de guerra que alí têm tido ou terão lugar. A vasta planície de aluvião, último vestígio de um mar que passou, acha-se ainda mal consolidada e apresenta como único caminho seguro, a calha do rio Paraguai; mais para léste, as terras altas, cortadas pelo eixo ferroviário da “Central Paraguai”, oferecem um caminho militar imposto pela dnra experiência das campanhas dos anos de 1866/69, livre dos pantanais que bordam as margens do rio.

306. Achando-se o território da República dividido pelo rio Paraguai em duas porções, uma ocidental e outra oriental, pode parecer à primeira vista que existam aí dois teatros de operações, até certo ponto de igual valor; no entanto, a região ocidental, constituída pelo Chaco Boreal, não chega a ser um teatro de operações desde que se trate de efetivos mais ou menos consideráveis, por falta

de recursos de toda espécie e mesmo de estradas. A luta que aí se travou entre o Paraguai e a Bolívia parece contrapor-se a tal juízo, mas a verdade é que a guerra do Chaco não deu lugar a grandes batalhas campais, de resultados decisivos. Como qualquer dos países lindeiros não pode concentrar ali, movimentar e reabastecer efetivos consideráveis, as grandes operações hão de se arrastar morosamente e se desenvolver em tórno de pontos de fácil acesso, não muito afastados da via navegável do rio Paraguai ou do Pilcomaio.

307. Em se tratando de operações que se desenvolvam de sul para norte, como as da guerra de 65/69, o rio Paraguai funcionará, quando muito, apenas como elemento disjuntor, dificultando as ligações entre as forças que operarem nas duas margens, exigindo a presença de meios fluviais adequados.

Nestas condições, a função da mais alta importância, exercida pelo rio, é a de linha de comunicações, nem sempre muito segura, desde que o adversário tenha possibilidade de fazer incursões pelo Chaco, para tirar partido da potência do canhão moderno.

Desde que ambos os adversários venham a optar pelo caminho histórico que se estende ao longo do rio Paraguai, como em 1866, encontrarão êles apóio para as suas alas de oeste; no rio Paraguai apoiaram então os paraguaios a sua ala direita e os seus adversários, a sua ala esquerda, evitando durante vários anos recíprocos envolvimento.

308. No momento atual, dada a existência da "Central" do Paraguai, o mais expedito dos caminhos militares que conduzem a Assunção não é mais o seu grande rio, mas o eixo Encarnación - Vila Rica - Assunção, que desponta largamente quaisquer defesas ensaiadas na zona baixa que margeia o rio Paraguai, com graves consequências operativas para um partido do norte.

Em face de uma invasão de norte para o sul, ou em sentido contrário, o território paraguaio de Assunção para o norte é favorável à defensiva, pela presença de numerosas linhas d'água transversais ao sentido da marcha do invasor, constituídas pelos afluentes do rio Paraguai.

309. Num território como o que constituiu o teatro de guerra nos primeiros anos, baixo, cheio de pantanais e de lagôas, com inúmeros córregos, notadamente nas épocas das chuvas, os elementos mecanizados, no estado atual da indústria, não encontrarão aí muitas oportunidades de emprego adequado.

310. Neste momento, o território paraguaio, com escassa população, sem indústrias importantes, com falta de uma sólida rede de estradas e no estado atual do equilíbrio sul-americano, não apresenta grande importância militar; concluídas, porém, as linhas férreas destinadas a ligar a Central paraguaia às fronteiras brasileiras, principalmente de Mato Grosso, o território do Paraguai pode servir, no caso desse país não se achar por qualquer motivo em condição de defender a sua neutralidade, de região militar de passagem em relação ao território brasileiro, ameaçado por aí em suas regiões vitais.

URUGUAI

311. Governo. Posição astronômica. — O território uruguaio acha-se situado entre 30° e 35° de latitude S. e aproximadamente entre 53° e 58° de longitude ocidental de Greenwich.

A República Oriental do Uruguai acha-se dividida em 19 departamentos.

312. Superfície. — Com uma superfície que atinge apenas a 187,92.5 quilômetros quadrados, é o menor país da América do Sul, e, além disso, bem menor que o estado brasileiro do Paraná (199.000 Kms².); no entanto, dentro do polígono que assinala suas fronteiras cabem reunidos vários países europeus, como Holanda, Bélgica, Dinamarca, Suíça e outros. Sobre o território da República Oriental do Uruguai não há dúvidas de qualquer espécie.

313. Limites. Fronteiras. — A República possui limites que coincidem, em quasi todo seu traçado, com acidentes naturais bem definidos. Começa a linha divisória na fóz do Quaraí, no rio Uruguai; sobe pelo talvegue do mesmo Quaraí e se prolonga pelo Arroio Invernada; continua pelo divisor de águas das cochilhas de Haedo e Santana, Cochilha do Asseguá, Arroio da Mina, rio Jaguarão e meio da Lagôa Mirim até o passo geral do Arroio São Miguel, pelo qual se estende; daí, por uma reta ao passo do Arroio Chuí e por êste, até o oceano.

As fronteiras uruguaias-brasileiras são fronteiras ativas por excelência. Depois de uma quadra tormentosa, que se iniciou em 1828, com o tratado que reconheceu a independência uruguaia, os limites fixaram-se naturalmente na linha atual, inclusive com o ato de 1909, mediante o qual o Brasil ofereceu ao Uruguai o condomínio da lagôa Mirim e do rio Jaguarão, cuja posse integral o tratado de 1853 lhe havia reservado.

314. História. — A acupação do território uruguaio data da fundação da Colônia do Sacramento, em 1680, quando D. Manoel Lobo, governador do Rio de Janeiro, para alí partiu, chefiando uma expedição que terminou de modo trágico.

A luta que se seguiu e que durou, com pequenas interrupções, mais de um século, determinou a fixação dos elementos lusitanos ao longo da linha fronteira atual, povoando-se a bacia do baixo Uruguai com representantes das duas raças que se degladiavam pela posse da terra. Montevidéu, fundada em 1726, por Bruno Maurício de Zabala, progride rapidamente e passa a constituir, com todo seu território e povoações, uma parte do Vice-Reinado de Buenos-Aires, creado em 1776.

Como um reflexo das comoções que abalavam a velha Europa, a partir de 1808 convulciona-se o Vice-Reinado de Buenos Aires, que viu surgir em seu seio três partidos, dois espanhóis e um separatista.

Em Buenos Aires há um partido espanhol, que apoia o príncipe Fernando das Astúrias, então Fernando VII, posto por Napoleão em lugar bem seguro, no interior da França, mas a quem obedeciam numerosas juntas governativas, criadas na Espanha para expulsar os franceses; ao lado dêste partido, há o que não admite que se pense em recolonizar o país.

A província de Montevidéu não fica com qualquer dêles: tem também o seu partido espanhol, mas êste pretende conservar-se fiel a Carlos IV, pai de Fernando VII, mais ou menos deposto pelo filho.

A província de Montevidéu põe-se de fora da revolução separatista, que em 25 de Maio de 1810 estala em Buenos Aires, mas as populações rurais acham-se animadas de um espírito nativista tão exaltado, que só esperam o primeiro grito para se rebelarem contra o domínio espanhol. O desejado sinal da revolta parte então de um brasileiro, Pedro Vieira, que, como tantos outros riograndenses, preferia ficar a serviço da gente platina. É o famoso “grito de Asencio”, que tirou seu nome do arroio, próximo do qual se reuniram os patriotas. As populações

levantam-se sob o comando de Pedro Vieira, em 28 de Fevereiro de 1811, mas logo depois chega de Buenos Aires o tenente-coronel José Gervásio Artigas, militar que até pouco antes servira sob a bandeira portenha, trazendo consigo 150 homens e recursos pecuniários para coordenar o movimento.

A partir daí, o governador espanhol de Montevideu vê a partida perdida. Debilitados os espanhóis pela revolução oriental, a junta de Buenos Aires vai enviar seus generais ao território de Montevideu, com uma dupla vantagem: ultimar os espanhóis e devorar a nascente revolução uruguaia. Em abril de 1811, Belgrano já se achava em Mercedes, com os restos de sua fracassada expedição ao Paraguai. Substituído este general, por conveniências políticas, o comando ainda recai num general da gente de Buenos Aires. A 18 de Maio do mesmo ano, dá-se a batalha de Las Piedras, do que resulta o engarrafamento dos espanhóis em Montevideu.

Entretanto, foalizavam-se no Rio de Janeiro todos os manejos diplomáticos. Chocavam-se em vários pontos os interesses britânicos, as ambições de dona Carlota Joaquina, esposa de D. João VI e irmã de Fernando VII e o bom senso dos conselheiros do príncipe, que não viam com bons olhos a criação de um império poderoso à nossa ilharga.

As nossas fronteiras achavam-se ameaçadas mais pelo fermento revolucionário do que por alguns bandos armados, que infestavam a campanha oriental. Era necessário cobri-las e policiá-las.

Assim se explica a ereação do “exército de observação”, cujo comando coube ao capitão-general do Rio Grande do Sul, D. Diogo de Souza.

O governador de Montevideu, impotente para enfrentar a revolução, solicita a intervenção brasileira, o que determina a transformação do exército de observação em “exército pacificador”, que invade o território uruguaio, para socorrer Montevideu.

Em Maio de 1812, sob a pressão inglesa, firma-se um armistício, retirando-se o exército pacificador para dentro de nossas fronteiras, depois de ter batido os destacamentos encontrados.

Reconciliação momentânea dos platinos, para logo depois recomeçarem as hostilidades entre eles. Montevideu há de capitular em 20 de Junho de 1814 e assim terminar o domínio espanhol no Prata.

No entanto, a paz não desce sobre o Uruguai, que se vê ensanguentado pela ambição portenha e pelos caudilhos.

D. João VI resolve mais uma vez intervir. Manda vir de Portugal um corpo de veteranos, a que se deu o nome de “Divisão de Voluntários Reais” e reuniu as tropas do Rio Grande, concentrando-as em pontos convenientes.

As tropas expedicionárias marcham em dois grupos, um pela costa, de Santa Catarina para o sul e outro, pela fronteira do rio Uruguai. Artigas, chefe supremo, lança-se contra este segundo grupo. Batido em numerosos encontros, viu Montevideu entregar-se às tropas que haviam marchado pela costa (general Lecór). Logo depois, em consequência de repetidos revezes que lhe minam o prestígio, passa ao Paraguai, onde o ditador Francia o interna, vindo a falecer esse rei dos caudilhos, em 1850, com perto de 90 anos de idade.

Estava realizado para o Brasil o velho sonho de um império do Amazonas ao Prata, mas em 1825. antes que fosse reconhecida a independência brasileira, uma revolução preparada em Buenos Aires, com o fim de reineorporar a província de Montevideu, determina uma guerra entre o Brasil de um lado e de outro, as

Províncias Unidas do Rio da Prata, aliadas aos insurgentes de Montevideu, que termina por um tratado de paz. que reconhece a independência do Uruguai.

Segue-se um período de grandes agitações internas, com intervenções mais ou menos ostensivas do governo de Buenos Aires, que impedem o desenvolvimento do país.

Cessadas nos últimos 20 anos as competições dos caudilhos, que em 1864 provocaram uma intervenção armada do Brasil, ação que serviu de pretexto à guerra do Paraguai, a República Oriental do Uruguai passou a figurar entre os países mais adiantados da América do Sul.

Em toda essa complicada questão platina, começada com o povoamento do território uruguaio, duas idéias nortearam os dois povos competidores: 1. do lado português ou brasileiro, o Amazonas e o Prata, como limites naturais; 2. do lado castelhano ou argentino, a criação de um império platino, que ao cessar o domínio espanhol devia ter reunido os destroços do Vice-Reinado de Buenos Aires.

315. Fisiografia. — Para maiores facilidades de estudo, o relevo da República Oriental pode ser subdividido em duas linhas orográficas bem definidas: Coxilha Grande e Coxilha de Haêdo. São relevos pouco pronunciados, que não diferem muito entre si e que se desenvolvem paralelamente de N.E. para S.W. Separa-os a depressão ocupada pela bacia do rio Negro.

A Coxilha Grande é a continuação da lombada riograndense do mesmo nome, que penetra no território uruguaio entre as cabeceiras dos rios Negro e Jaguarão.

As principais ramificações desta subdivisão são as que se seguem;

1) — Coxilha de Durazno, que entra como uma cunha entre os rios Negro e Yi, em cuja confluência morre;

2) — Coxilha Grande, inferior, que se inclina francamente para oeste, constituindo o divisor de águas entre os tributários diretos do rio Negro, indo morrer às margens do rio Uruguai, pouco acima da embocadura;

3) — Serra de Carapé e Serra de las Animas, que rumam para o sul e que morrem no Atlântico, entre a lagoa Mirim e Montevideu.

A Coxilha de Ifaêdo é igualmente um prolongamento do relevo do sul do Brasil. Constituindo um verdadeiro contraforte da Coxilha de Santana, penetra em cunha entre os cursos dos rios Negro e Uruguai, cujos vales separa, indo morrer às margens do rio Uruguai, no Rincão das Galinhas. Várias escoras se separam deste contraforte, principalmente a oeste, para dar lugar a vales secundários, pela ocorrência de coxilhas menores, mais ou menos paralelas (Coxilha de Belém, Coxilha de Daynian, Coxilha de Queguy, etc.).

Dadas as condições geológicas do país, o seu território apresenta-se coberto de ondulações mais ou menos uniformes, de fraco declive. Alguns pontos isolados, em que as encostas são mais íngremes, destacam-se desse relevo monótono e tomam o nome de cerros.

316. Hidrografia. — Os dois largos esporões da Serra Geral, que, através do Rio Grande do Sul, penetram no território uruguaio, originam duas vertentes ou, se se quiser, duas bacias hidrográficas, uma de maior importância, abrangendo os tributários do rio Uruguai e do rio da Prata, outra menos importante, de tributários diretos de Atlântico e da Lagoa Mirim.

A hidrografia uruguaia é tão simples como o seu relêvo: ao centro, a rede hidrográfica do rio Negro; a oeste, os tributários diretos do rio Uruguai — Quaraí, Arapeí, Dayman, etc.; ao sul, ainda tributários diretos do Prata e do Atlântico — São José, Santa Lúcia, etc. ; a leste os tributários da Lagôa Mirim — Jaguarão, Taquarí, Cebolati, etc.

As costas da República Oriental medem mais de mil quilômetros de litoral marítimo e fluvial, dos quais 530 sobre o rio Uruguai, 361 sobre o rio da Prata e 140 sobre o Atlântico.

As costas fluviais são altas e regulares, ao passo que as do Atlântico são baixas e alagadiças. Ainda aqui, o território uruguaio é um prolongamento do território sul-brasileiro, que com êsse aspecto se desenrola de Santa Catarina para o sul, sem aberturas que dêem abrigo à navegação, excetuada, em território do Brasil, a que conduz ao pôrto do Rio Grande.

A Lagôa Mirim é o mais assinalado acidente da região costeira uruguaia.

317. Clima. — O clima uruguaio muito se assemelha ao da “campanha” riograndense. As diferenças de altitude, verificadas entre vários pontos do país, não são de natureza a exercer notáveis modificações sobre as latitudes.

A eontinentalidade também pouco influi na temperatura, pois os pontos mais afastados da costa não estão a mais de 500 quilômetros. A média anual de Montevideú é de 16°,3; a parte norte do território tem médias elevadas, que atingem a 18°C. e mais. As oscilações entre o mês mais frio e o mais quente são de 10° a 11° C. à beira mar e de 12° a 13° no interior. Dados interessantes são observados em Mercedes, sobre o rio Negro, relativamente perto do mar, onde as temperaturas extremas sobem a 44°C. no verão e descem a -5° no inverno, o que corresponde a um desvio de 49°, o que já não é pouco. O mesmo pode ser dito de Paisandú, com temperaturas máximas, que sobem a 42°,1; de Artigas com 42°,2; de Montevideú com 42,8; de Canelones, com 43°,8.

Mais do que outros fatores, fazem-se sentir, pela sua influência, as correntes marítimas. “O estuário do Prata e a costa Atlântica do Uruguai são visitados pela corrente das Falkland, corrente fria, de origem polar, que se introduz entre o continente sul-americano e a corrente do Brasil, que vem do norte, e obriga esta última a desviar-se para leste, entre 35° e 50° de latitude S. Assim é que sob 35° de latitude S., a temperatura das águas oceânicas, que varia de 22’ a 23° C. em fevereiro, cai, em Agosto, a 11° C., isto é, mais ainda do que na costa ocidental do continente”.

Procurando sistematizar a distribuição da temperatura sobre o solo uruguaio, pode-se verificar a existência de três faixas. “Na primeira, platina e atlântica, limitada por uma linha de Palmira às cabeceiras do rio Negro, as médias

anuais regulam de 16" a 16°,9 C.; na segunda, abrangendo a bacia do rio Negro, até uma linha de Paysandú às cabeceiras do rio Quaraí, as médias anuais regulam de 17° a 18°C. ; na terceira, compreendendo o noroeste do país, imperam as médias de 18° e mais. Os meses mais quentes são os de janeiro e fevereiro, mantendo-se acima de 20° a temperatura durante quatro meses; os mais frios são os meses de junho, julho e agosto, sendo de 10° a média desses três meses”.

As quantidades de chuva correspondem igualmente a três faixas, que se sucedem de sueste para noroeste.

Os departamentos costeiros, platinos e atlânticos, de um modo geral recebem anualmente de 850 mm. a um metro de chuvas, mas para o interior, na parte

superior dos rios Santa Lúcia, Chico, S. José e Arroio Grande existe uma faixa de chuvas escassas, que no máximo atingem a 750 mm. Além do rio Yi, aumentam as quedas pluviométricas, subindo a 850 mm. e alcançando até mais de 1.000 mm, na fronteira do Brasil. A chuva distribui-se mais ou menos uniformemente por todo ano, não existindo estações marcadas a tal respeito, embora no outono sempre chova mais. É digna de nota a falta de regularidade que se observa de um ano para outro: em 1892, caíram apenas 440 mm. ; em 1896, 1.312 mm.; em 1907, 550 mm.; em 1911, 1.271 mm.; em 1914, 2.399 mm. E assim uns anos pelos outros.

318. Vegetação. — A vegetação não se caracteriza por grandes bosques do tipo brasileiro do Paraná ou do norte. À região das menores chuvas corresponde, numa faixa paralela ao Atlântico e próxima à costa, uma vegetação rala de arbustos, salteada de matagais um tanto mais densos; nas partes do território uruguaio melhor regadas, formam-se, mais ou menos junto aos rios, bosques do tipo subtropical, ao passo que ao norte começam a aparecer araucarias da flora missioneira.

Ao longo do rio Uruguai, vêm-se surgir às vezes, sôbre extensões relativamente pequenas, bosques em galerias, sempre próximos ao curso d'água; predominam, porém, os campos de gramíneas, que de um modo geral caracterizam o revestimento vegetal do país.

319. População e centros habitados. — A população uruguaia, apesar de ser das mais arcaicas do continente, não deixa de reunir em seu seio uma dose alta de sangue indígena e uma gota de sangue negro, como de resto sucede mais ou menos a todos os países sul-americanos.

Tendo sido o território Oriental uma *surface à friction* entre as duas correntes colonizadoras, representadas por portugueses e espanhóis, o fundamento da nacionalidade não pode ser o mesmo da Argentina ou do Paraguai, dada a importância do coeficiente constituído pelos elementos lusitanos.

Em 1860, a população uruguaia alcançava apenas a 220.000 habitantes, dos quais uma grande parte era estrangeira, existindo entre os alienígenas mais de 40.000 brasileiros. Em 1900, a população achava-se mais do que triplicada, porém a corrente estrangeira havia crescido paralelamente, sendo de notar que o contingente brasileiro em vez de crescer, caiu, suplantado por elementos de outras origens: para 936.000 habitantes, há 73.000 italianos, 57.000 espanhóis, 28.000 brasileiros, 15.000 argentinos e 13.000 franceses.

Por aí, levando em consideração fundo do quadro, formado por espanhóis em parte cruzados com índios e, em menor escala, com negros, bem se pode avaliar o aspecto étnico das populações uruguaias.

O seguinte quadro encerra os mais aproximados cálculos sobre população na República Oriental do Uruguai (em 31 de dezembro de 1934): (*)

(*) *La República del Uruguay*, por Elzear S. Giuffra, catedrático de ciências geográficas na Universidade de Montevideu. Montevideu, 1935.

<i>Departamentos</i>	<i>Superfície Km². Densidade Kms²-</i>	
Artigas	11.378	4,23
Canelones	4.752	37,68
Cifirro Largo	14.929	5,70
Colônia	5.682	19,07
Durazno	14.315	5,78

Flores	4.519	6,92
Florida	12.107	7,76
Lavalleja	12.485	8,27
Maldonado	4.111	14,29
Montevidéu	664	1000,39
Paisandú	13.252	5,45
Rio Negro	8.471	4,81
Rivera	9.829	6,66
Rocha	11.089	6,47
Salto	12.603	6,91
San José	6.963	12,68
Soriano	9.223	8,63
Taquarembó	21.015	4,35
Trinta e três.....	9.539	6,24
	-----	-----
Total	2.225.000	11,80

O país possui apenas uma grande cidade, Montevidéu, com 720.000 habitantes. Sem outros centros populosos intermediários, os centros urbanos uruguaios caem para a categoria das pequenas cidades. O quadro seguinte é suficientemente elucidativo:

<i>Centros Populosos</i>	<i>Habitantes</i>	<i>Centros Populosos</i>	<i>Habitantes</i>
Salto	40.000	Trinidad	12.000
Melo	30.000	Las Piedras	12.000
Paisandú	40.000	Colônia do Sacramento	10.000
Mercedes	30.000	Canelones	10.000
Rocha	30.000	Pando	9.000
Minas	24.000	Passo de los Toros ...	7.500
Taquarembó	20.000	Santa Lucía	7.000
São José	20.000	Sarandí del Yi	6.000
Durazno	15.000	Rosário	5.500
Trinta e Três	15.000	Juan Lacaze	5.000
Carmelo	15.000	Lascano	4.000
Frai Bentos	14.000	Castilhos	4.000
Artigas	13.000	Maldonado	4.000
Florida	12.000	S. Gregório	3.000
Dolores	12.000	Constitución	3.000

320. Indústria e comércio. — O Uruguai, como quasi todos os países sul-americanos, não possui uma indústria manufatureira capaz de produzir mesmo em parte os artigos necessários à vida de sua população.

Apenas a agricultura e a pecuária adquiriram um gran de desenvolvimento, sendo que esta atingiu a um alto grau de perfeição. A República Oriental do Uruguai, sendo antes de tudo um país de pecuária, precisa importar petróleo, artigos de ferro, madeiras, café, mate, cereais, comestíveis, açúcar, tecidos para vestuários, calçados, produtos químicos, armas, munições, máquinas de toda espécie, carvão, etc. Ex porta carnes, lã, couros e peles, gado em pé, trigo em grão e em farinha, milho, etc..

O intercâmbio brasileiro-uruguai não tem guardado a desejada regularidade.

No entanto, comparando o Uruguai com os demais países da América no intercâmbio com o Brasil, verifica-se que aquele país ocupa o 5.º lugar quanto ao volume e valor ouro, como importador do Brasil e o 3.º lugar como exportador para o Brasil, precedido apenas dos Estados Unidos e da Argentina (*).

As exportações subiram, em 1930, a 100.864.202 pesos e as importações, a 89.301.597 pesos, acusando assim a balança comercial do país um saldo favorável de 11.552.605 pesos.

Resencados os rebanhos em 1930, constatou-se a existência de 7.127.912 bovinos e de 20.558.124 ovinos. Há mais de 500.000 de equinos.

Uruguai tem 38 bovinos por quilômetros quadrados (**) e a Argentina 12 1/2; em matéria de ovinos, a diferença é maior: nosso país (Uruguai) tem 116 e a Argentina 46”.

(*) *Uruguai*, por Erik Jacobson. Rio, 1930. Serviço de Publicações do Conselho Federal de Comércio Exterior.

(**) *La República dei Uruguai*, citada.

Na República Oriental há, como no sul do Brasil, ouro, prata, cobre, chumbo, ferro, pedras preciosas, etc.

Na produção agrícola, o trigo excede a todas as demais produções reunidas, embora o milho, o linho, a aveia, etc., já representem produções valiosas.

Os capitais estrangeiros empregados no Uruguai sobem a uma soma muito elevada, mas só se conhecem precisamente as quantias referentes à Inglaterra e aos Estados Unidos. O capital inglês alcançava em 1930 a 41.337.870 libras ouro, ou sejam 200.902.048 dólares ouro. Esses capitais foram empregados em empréstimos ao governo, em estradas de ferro, indústrias de carnes, etc.

O capital norte-americano elevava-se, à mesma data, a 87.000.000 de dólares, dos quais 53.171.000 dólares em empréstimos.

Em fins de 1928, os capitais de outros países foram avaliados em 272.160.000 dólares ouro.

321. Viação. — A República Oriental acha-se relativamente bem servida de estradas de rodagem e de vias-férreas.

Dada a natureza e a topografia do país, o movimento em qualquer direção não encontra dificuldades de monta.

A abertura de estradas é um problema relativamente simples, embora a conservação exija, como em todas as regiões bem dotadas de chuva, cuidados persistentes.

A rede ferroviária, com pouco mais de 2.972 quilômetros, pertence ao tipo linear divergente. Todas as linhas irradiam fundamentalmente da capital para todas as fronteiras, cortando assim o país em todas as direções.

As linhas atuais compreendem:

a) —do sul para o norte, indo de Montevideu a Rivera, passando por Durazno e S. Frutuoso;

b) —do sul para noroeste, passando por Durazno e costeando o rio Uruguai, de Paisandú até Salto;

c) — do sul para noroeste, por Minas, Treinta y Tres, etc., enfim, de Montevideu para oeste e para leste, isto é, para Colônia e Maldonado.

As linhas em projeto não são poucas e tendem, por um lado, a envolver a orla sul e sueste do país e por outro, a entrelaçar vários pontos centrais ou ligá-los às fronteiras.

Começaram em 1929 os trabalhos relativos à construção da estrada de ferro de Florida a Sarandi dei Yi, hoje concluídos. Já se acha também concluída a linha de Trinta e Três a Rio Branco. Há ainda várias outras em estudos.

Acham-se em exploração no Uruguai as seguintes estradas de ferro:

Ferrocarril Central dei Uruguai	1.590Kms.,	667
Farrocarril Midland dei Uruguai	514",	369
Ferrocarril Noroéste dei Uruguai	178 "	,800
Ferrocarril Norte dei Uruguai	.. 117 "	,055
Ferroearriles dei Estado	..... 433 "	, 776
Ferrocarriles particulares	..... 14 "	, 628
Treinta y Tres-Rio Branco	..... 123 "	, 219

2.972 Kms., 514

A navegação fluvial é importante no rio Uruguai, podendo os navios de alto bordo alcançar Paisandú.

322. Finanças. — O orçamento uruguaio para 1930 consigna uma receita de 59.955.418 pesos: a despesa elevou-se a 56.366.423 pesos, havendo por consequência um *superávit* de 3.588.895 pesos.

A dívida pública propriamente dita atingia a 219.078.933 pesos.

323. Forças armadas (1938). — As forças armadas da República Oriental do Uruguai acham-se grupadas no ministério da defesa nacional. O ministro da defesa nacional exerce o comando em chefe de todas elas, por delegação automática do presidente da República.

O exército uruguaio é formado por três escalões: o exército ativo, a reserva móvel e a reserva territorial.

O exército ativo compreende as forças permanentes e suas reservas, as polícias, etc. A reserva móvel destina-se a reforçar o exército ativo, a reserva territorial destina-se a guarnecer as zonas do interior e a assegurar, em caso de guerra, o funcionamento dos órgãos e serviços necessários à vida do país e ao provisionamento do exército.

São departamentos muito importantes para a vida do exército as Inspeções Gerais e o Estado-Maior.

O território do país é dividido em quatro regiões militares; a cada região cabe uma divisão das cinco armas.

As grandes unidades existentes são:

- 4 divisões de infantaria;
- 2 divisões de cavalaria.

As armas acham-se assim organizadas:

Infantaria — 8 batalhões de 3 companhias, 11 batalhões de 2 companhias.

Cavalaria — 8 regimentos de 2 esquadrões, 1 regimento de 3 esquadrões.

Artilharia — Artilharia a cavalo: 1 regimento de 3 baterias (75 mm.).

Artilharia montada: 2 regimentos de 3 baterias (75 mm.).

Engenharia — Sapadores: 1 batalhão de 3 companhias; Ferroviários: 1 batalhão de 2 companhias; Pontoneiros: 1 batalhão de 2 companhias;

Telegrafistas: 1 batalhão de 2 companhias.

Aeronáutica — 45 aviões, dos quais 5 para instrução e 2 para serviços

auxiliares.

Em tempo de paz, o serviço militar é assegurado pelo voluntariado, mas em tempo de guerra é obrigatório.

A marinha de guerra é constituída pelo navio *Uruguai*, de 1.150 toneladas (2 tubos lança-torpedos, 2 canhões de 120 mm., 4 de 75 mm.) e mais 9 pequenas embarcações.

Conclusões Militares

324. O território uruguaio acha-se mais ou menos encravado entre dois vizinhos de maiores recursos militares e econômicos. As lombadas da Coxilha Grande e da Coxilha de Ilaêdo são portas abertas e caminhos históricos nas guerras sul-americanas, por permitirem tomar pelas cabeceiras todos os afluentes do rio Uruguai, bem como numerosos cursos d'água do sistema Negro-Yi e ainda, os tributários da Lagoa Mirim.

325. Em relação a seu vizinho do oeste, a República do Uruguai acha-se protegida pela linha d'água de seu grande rio, atrás do qual, em caso de guerra, é possível que ensaie a primeira fase da defesa, representada pelas operações de cobertura, em que rios como o Queguei e os demais afluentes do Uruguai, por serem paralelos, podem representar importante papel.

326. Contra um inimigo marchando pela Coxilha de Haêdo, as linhas constituídas pelos cursos médios do rio Negro e, principalmente, do rio Yi, podem vir a constituir um obstáculo sério; não obstante seriam tomadas de revés pelas colunas que seguissem pela Coxilha Grande.

327. A densidade da população do país, as facilidades de transportes e as distâncias relativamente pequenas a serem percorridas, asseguram-lhe facilidades de mobilização que os seus vizinhos realmente não possuem.

328. A mentalidade da população da República Oriental, valente e robusta, tem um grande interesse para os seus vizinhos, a República Argentina e o Brasil, porque através de seu território é que se encontram os caminhos militares mais expeditos de um país para outro.

Não há a menor dúvida de que a independência e a inviolabilidade do sólo uruguaio são exigências geográficas da segurança coletiva desta parte do continente.

ARGENTINA

329. Posição astronômica. Govêrno. — O território da República Argentina acha-se entre 20° 30' e 50° 13' de latitude S.; quanto às longitudes, o país encontra-se entre os 53° 38' e 73° 25' a oeste de Greenwich.

A República divide-se em 14 províncias, um distrito federal e 10 territórios.

330. Superfície. — Uma superfície de 2.797.113 quilômetros quadrados vem colocá-la em segundo lugar na América do Sul, embora seja sob tal ponto de vista superada pelos estados brasileiros de Amazonas e Mato Grosso ou Amazonas e Pará, reunidos.

331. Limites. Fronteiras. — Os limites da República Argentina são caracterizados do seguinte modo: a W., a cordilheira dos Andes forma uma

fronteira insuperável, separando-a, mais ou menos pelas linhas mais elevadas do terreno, desde que coincidam elas com o divisor de águas, da República do Chile; ao S., nas terras frias do extremo-meridional do continente, é o canal de Beagle que a separa das ilhas que constituem a parte extrema do território chileno; a L., e de um modo geral, os limites correm pela extremidade das águas territoriais do litoral atlântico, da Terra do Fogo até à boca do Rio da Prata, cujo canal mais profundo acompanham até o rio Uruguai; a linha divisória sobe pelo talvegue do rio Uruguai, que separa a República Argentina da República Oriental do Uruguai e do Brasil, até alcançar o rio Pepiri-Guassú, pelo qual continua até as nascentes; daí, a raia fronteira se estende em linha reta até encontrar o rio Santo Antônio, pelo qual desce até o rio Iguassú; alcançado este rio, corre por ele até sua foz no rio Paraná, onde termina a fronteira argentino-brasileira; começa então a fronteira argentino-paraguaia, que se prolonga pelo rio Paraná, num movimento de recuo, até a confluência do rio Paraguai; avança pelo canal deste rio até encontrar o rio Pilcomaio, pelo qual sobe até Las Esmeraldas, onde começa a fronteira argentino-boliviana; com a Bolívia, a raia separatriz foi fixada de acordo com um convênio realizado em 1889 e ligeiramente modificado em 1893, que a definiu segundo uma linha que começa no rio Pilcomaio, no encontro do paralelo 22° de latitude S., prossegue pelos rios Itaú, Bermejo e Porongal, quebrada de La Quiaca, serras Esmoraca e Zapaleri, até a fronteira chilena, na região de Lincancaur.

A fixação das fronteiras com o Brasil e com outros vizinhos tem sido obra demorada e, até certo ponto, difícil.

Herdando certos preconceitos de suas metrópoles e mesmo do regime colonial, os países sul-americanos atravessaram, logo depois de se terem tornado independentes, graves crises originadas por questões de fronteira, que só muito lentamente vêm sendo resolvidas.

Procurando cada qual estendeu o seu domínio, criam-se princípios a serem incorporados a um pseudo direito internacional americano. Foi assim que se viu surgirem os dois *uti possidetis*, contrapostos em seus enunciados e em suas consequências, um sustentado pelos escritores platinos e outro, pela diplomacia brasileira.

Para certos tratadistas argentinos, o *uti possidetis* devia basear-se em títulos de posse, representados pelos antigos tratados entre Portugal e Espanha; para a diplomacia brasileira, esse princípio devia corresponder à posse efetiva do território. O princípio invocado pelos platinos era o chamado «*ti possidetis de direito*», referido ao ano de 1810 (*) e o preferido pelo Brasil tomava o nome de *uti possidetis de fato*, que no Prata se encarava como um princípio inventado para justificar a usurpação.

(*) É o celebrado “*uti possidetis del año diez*”, chamado a regular, quando muito, as relações correspondentes entre os estados que foram colônias espanholas.

Com o decorrer dos tempos, o *uti possidetis de fato* deixou de ser um simples princípio brasileiro para tornar-se, pela sua simplicidade e pela eliminação de terras irredentas, um princípio de aplicação corrente entre países novos, ao passo que o *uti possidetis de direito*, baseado em disposições anteriores à existência dos países interessados, em que estes não foram ouvidos, só tem servido para provocar guerras, confundir as coisas e toldar os horizontes internacionais.

Não obstante, a aplicação do princípio sustentado pela diplomacia brasileira não pode ser rígida e em vários pontos houve necessidade de ceder, admitindo linhas fronteiriças gizadas pelo tratado de 1777, tão caro a nossos vizinhos. Isso

naturalmente ocorreu em regiões em que nenhum dos dois países pudesse alegar posse efetiva. Foi assim que surgiu a célebre questão das Missões paranaenses.

Antes de 1852, não se preocuparam muito os estadistas argentinos e brasileiros com a delimitação do contorno de seus respectivos países. Em 1857, quando Buenos Aires se achava separada das demais províncias, o Visconde do Rio Branco entregou ao general Urquiza, presidente da Confederação, uma memória em que mostrava que os limites entre os dois países não podiam ser regulados simplesmente pelos tratados entre Portugal e Espanha. Em dezembro do mesmo ano, era assinado um tratado em que os dois países reconheciam a legitimidade da atual linha divisória. Esse tratado, ratificado pelo Brasil em começos do ano seguinte, foi rejeitado pelo governo argentino, que fazia saber ao governo imperial que pretendia ir muito além, deslocando mais para leste a linha divisória ao norte do rio Uruguai. Isso, aos olhos da diplomacia platina, poderia parecer até bem pouco, porque não faltava por lá quem pretendesse reaver largos tratos de terras muito mais ao sul (*).

(*) *Derecho Internacional Latino-Americano*, por Vicente G. Quesada. — *La Política Imperialista del Brasil y las Questiones de Limites año las Republicas Sudamericanas*, por Vicente G. Quesada.

Os fundamentos de tal pretensão residiam na aplicação dos tratados de 1750 e 1777, o primeiro dos quais revogado pelo de 1761.

Ao ser feita a demarcação correspondente ao tratado de 1750, os comissários haviam reconhecido o Pepiri-Guassú e descoberto o rio a que deram o nome de Santo Antônio, que vinha a calhar para a boa execução e de um dos artigos do tratado.

O tratado de Santo Ildefonso ou de 1777 mandou respeitar essa divisa, mas ao fazer-se a ga cunha no organismo colonial lusitano, quase que cortando o Brasil em dois.

Eram essas as terras que quasi cem anos mais tarde a diplomacia portenha passava a reivindicar, creando o irredentinosmo em plagas sul-americanas, uma vez que a vizinha República iria incorporar terras em que viviam populações brasileiras, inclusive o município paranaense de Palmas.

Em 1889, pouco antes da proclamação da República, resolveram os dois governos interessados submeter a questão ao presidente dos Estados Unidos da América do Norte, mas, proclamada a República, antes de convidado o árbitro, foi assinado o tratado de 25 de janeiro de 1890, no qual, por proposta do governo argentino, era o território contestado dividido igualmente entre as duas partes.

Houve no Brasil um enorme movimento de opinião contrário a essa convenção e o congresso brasileiro rejeitou o tratado, obra de um estadista inexperiente, Quintino Bocaiuva, e reflexo de idéias filosóficas então em voga.

Submetida a controvérsia a arbitramento, o presidente dos Estados Unidos deu completo ganho de causa ao Brasil, que teve como advogado nesse pleito o grande Barão do Rio Branco.

A partir daí, nenhuma divergência de importância poderia separar os dois grandes países sul-americanos.

Com o Paraguai (*) a questão de limites girou em torno da posse de uma parte do Chaco, compreendida entre os rios Paraguai, Pilcomaio e Verde, bem como das ilhas Apipé e Yaciretá, situadas no começo do alto-Paraná e da do Cerrito, na confluência do Paraná com o Paraguai. Parte da questão foi resolvida por acordo direto sem dificuldades, em 1876, ainda sob a influência da guerra há

pouco terminada, parte mediante arbitragem, confiada ao presidente dos Estados Unidos, que adjudicou ao Paraguai a parcela do Chaco sôbre que versava o desentendimento.

Fica pendente entre os dois países a questão de saber-se qual é o braço principal do Pilcomaio, que de acordo com o laudo arbitrai formará a raia separatriz dos dois países. A Argentina pretendia que o braço principal fosse o mais setentrional, ao passo que o Paraguai queria que fosse o mais meridional. Para complicar mais a questão, surge depois a crença de que o braço principal é outro, que desemboca pouco ao norte de Assunção, sob o nome de rio Confuso; no entanto, como o árbitro fixou aproximadamente as coordenadas da embocadura do Pilcomaio, a Argentina não reclamou tal limite.

Com a Bolívia (*) (vêr êsse país), o desentendimento prendia-se à posse da província boliviana de Tarija. A Bolívia conservou a sua província, mas cedeu à Argentina a chamada Puna de Ataeama, hoje Território Nacional dos Andes. Verificou-se posteriormente que a povoação boliviana de Yacuba ficara dentro das raias atribuídas à Argentina e isso deu lugar a novas negociações e convênios em que a Bolívia ofereceu a Argentina as necessárias compensações territoriais. O último deles, de 9 de Junho de 1925, ainda está dependendo de aprovação do congresso argentino.

Com o Chile, houve divergências em tórno de Puna de Ataeama, que a Bolívia cedera à Argentina e que a república do Pacífico ocupara. Resolvida a questão por arbitragem, ficou a Argentina com cêrca de 2/3 do território disputado.

Questão muito importante surgiu ao sul entre os dois países, envolvendo a Patagônia e alguns vales da cordilheira. Em 1843, o Chile ocupou a costa do Estreito de Magalhães, para crear o porto hoje chamado Punta Arenas, contra o que protestou o governo argentino. Em 1856, as duas nações concordaram em fixar os seus limites nas mesmas condições em que se encontravam eles ao findar a dominação espanhola. Mas, nesse ponto não foi possível chegar-se a um acordo.

(*) *Leccionex de Geografia Argentina*, por Gaston F. Tobal.
11.* edição — Buenos Aires, 1937.

Em 1891, os dois governos resolveram que pela cordilheira dos Andes corresse o limite de norte a sul, até à latitude de 52°: o Chile reconhecia o território da Patagônia como argentino, a Argentina consideraria chilena a metade da Terra do Fogo, com as ilhas adjacentes e as duas margens do Estreito de Magalhães. No entanto, surgiram outras dificuldades. O primeiro artigo do tratado estabelecia que a fronteira correria *pelos mais altos cumes que dividissem as águas*. A essa época ainda se ignorava que os divisores de águas nem sempre coincidem com as linhas de pontos mais elevados do terreno. A partir do lago Nahuel Huapi a linha dos mais altos cumes se aproximava do Paeífieo e a de divisão das águas, do Atlântico. Então, a Argentina aferra-se à linha de maiores alturas e o Chile, ao *divortium aquarum*.

Os dois países experimentaram então uma das maiores e mais perigosas tensões políticas da história sul-americana. Triunfou, no fim de contas, o espírito americanista e o litígio foi submetido a arbitramento, tendo o árbitro fixado em 1902 os limites atuais.

O Estreito de Magalhães ficou pertencente ao Chile, proibida aí a construção de fortificações. É bem possível que nesses confins do continente a fronteira se estabilize nas suas linhas atuais; no entanto, ainda é bem possível que venha a

oscilar num ou noutro ponto.

Com a República Oriental do Uruguai, a República Argentina ainda tem pendente a questão do condomínio das águas do Prata, que surgiu depois do descobrimento de um novo e mais profundo canal, próximo às costas uruguaias. A lese argentina é que a jurisdição das águas deve ligar-se ao canal mais profundo, com que o Uruguai não concorda. Para derimir a questão, o Uruguai propôs que o rio fosse dividido ao meio, ficando cada parte com a porção que lhe banhasse as costas. A proposta foi recusada, seguindo-se uma quadra de grande tensão política, que trouxe graves apreensões para todos os países vizinhos. Surgiu então a fórmula atribuída ao Barão do Rio Branco, também recusada pelo governo de Buenos Aires: cada uma das duas nações interessadas exercerá jurisdição sobre uma faixa de três milhas, ficando a parte central do rio sob o regime internacional.

Em 1918, quando em Versailles se resolvia a sorte do mundo, surgiu uma terceira solução que consistia apenas em modificar a proposta anterior, elevando, no Rio da Prata, para cinco milhas as águas territoriais de cada um dos dois países. A República do Uruguai tem pretendido submeter a um juízo arbitral a questão, com o que não tem concordado a Argentina.

Ao longo do rio Uruguai havia também desentendimento; no entanto, em 1926, foi encontrada uma fórmula pelas duas chancelarias interessadas e que consiste em dividir-se o domínio do rio pelo sen talvegue. Este convênio ainda aguarda aprovação do congresso argentino (*).

(*) *Lecciones de Geografia Argentina*, citadas.

332. História. — As margens do rio da Prata foram as primeiras terras que os espanhóis procuraram conquistar na região platina, isso desde que a viagem de Solís (1516) tornou conhecida a embocadura do grande estuário.

A passagem do Atlântico para o Pacífico, descoberta por Fernão de Magalhães, determinou a realização de outras expedições, destinadas a tirar vantagens de tal acontecimento. Sebastião Cabot, abandonando o verdadeiro objetivo de sua viagem, ou pretendendo encontrar outra via mais cômoda para chegar ao Pacífico, penetrou no rio da Prata, em 1526. Foram mais ou menos visitados os rios da Prata, Uruguai, Paraná e até Paraguai. Cabot constrói um forte, às margens do Prata, em que deixa uma guarnição espanhola, mas os indígenas o destruíram, trucidando a guarnição.

Em 1536, Pedro de Mendoza funda às margens do mesmo rio a povoação de Santa Maria de Buenos Aires. Fazem-se novas explorações Paraná acima e erige-se, sobre o rio Paraguai, a fortaleza que devia ser origem da cidade de Assunção.

Mais tarde, a povoação do rio da Prata é abandonada e seus habitantes trasladados para a que havia surgido em torno da fortaleza do rio Paraguai, que se mostrava próspera e onde os naturais eram menos belicosos.

Em 1580, o governador sai de Assunção à frente de um contingente de soldados e a 11 de junho funda outra povoação às margens do Prata, com o mesmo nome da primeira; atacado pelos selvagens, derrotá-os e escarmenta-os.

Mantido êsse ponto de grande importância geo-política, está assegurada a crescente prosperidade da colônia.

No ano de 1680, o elemento lusitano investe contra o rio da Prata e, para alcançar um limite natural, funda a famosa Colônia do Sacramento, fato que havia de dar lugar a mais de um século de lutas. A posição luso-brasileira de vanguarda

é destruída e reconstruída várias vezes, os seus habitantes dispersos pelas possessões espanholas, ou passados a fio de espada. Os padres das missões das duas margens do Uruguai fornecem o grosso dos contingentes para essas guerras, pois eram de fato e de direito súditos do rei da Espanha.

Em 1726, no decurso das questões com os lusos-brasileiros, os espanhóis fundam Montevideu, num sítio pouco antes ocupado pelos seus rivais.

Em 1776 o governo espanhol expede a cédula da criação do Vice-Reinado de Buenos Aires, compreendendo a atual República Argentina, toda a Bolívia, todo o Paraguai e mesmo parte do atual Rio Grande do Sul.

O desmembramento desse enorme estado colonial verificou-se por ocasião da revolução libertadora argentina.

Uma verdadeira questão doméstica, verificada no seio da família real espanhola, agitou a opinião do país, inclusive colônias.

O povo apontava o ministro Manoel Godoi, o cognominado príncipe de paz, como amante da rainha Maria Luiza de Panna, esposa do velho rei Carlos IV. O príncipe herdeiro chefia a oposição. Registram-se motins por toda a parte. O rei abdica e seu filho sôbe ao trono, com o nome de Fernando VII, em 1808. Napoleão, para apaziguar a família, convoca pai e filho, joga para o lado o primeiro e interna o segundo no castelo de Valençay, mas para não deixar vago um trono, coloca seu irmão, José Bonaparte, no trono espanhol, sob o nome de José de Espanha.

O povo levanta-se em massa, criando várias “juntas”, inclusive uma junta central em Sevilha, para substituir o rei cativo.

Tais acontecimentos deram lugar a três partidos no Prata: o partido crioulo de Buenos Aires, que sustenta que o domínio espanhol havia caducado, o partido espanhol de Buenos Aires, que pretende que a junta de Sevilha seja acatada e o partido espanhol de Montevideu, que se conserva fiel ao velho rei, Carlos IV e cuja atuação diz respeito antes à história da República Oriental do Uruguai.

Os nacionalistas tinham como chefe Belgrano, Pueyrredon, Saavedra, e outros, os quais se lembraram de criar uma monarquia no Prata, solução despida de grandes perigos uma vez que o novo trono fosse ocupado por dona Carlota Joaquina, esposa do príncipe D. João, regente e futuro D. João VI, que além do mais era irmã de Fernando VII e filha de Carlos IV.

A 25 de Maio de 1810, o povo de Buenos Aires inicia a sua grande revolução, depondo o vice-rei e criando uma junta governativa.

Proclamada a independência, os insurgentes argentinos empregam uma energia às vezes despropositada para arrear, dar os obstáculos que se contrapõem à marcha vitoriosa das suas idéias; os fuzilamentos se sucedem e, mais do que tudo as principais figuras do cenário revolucionário se desavêem entre si e às vezes se devoram. A anarquia apossa-se do país, em cujas províncias dominam os caudilhos ferozes e inescrupulosos. Forma-se uma confederação de províncias mal soldadas umas às outras. A posição geográfica de Buenos Aires promete-lhe o posto supremo de comando, mas as províncias do interior não concordam com essa imposição da natureza. Há um momento em que ninguém se entende. Em Buenos Aires mesmo toma assento um rude tirano, o famigerado João Manoel de Rosas, que só foi apeado mediante o auxílio militar do Brasil. Surge no cenário argentino um homem de gênio, Bartolomeu Mitre. O que restava do Vice-Reinado ameaça desmembrar-se e Buenos Aires deixa a confederação, a que regressa mais tarde sob a pressão das armas.

Chegamos assim a 17 de Setembro de 1861, em que se fere a batalha de Pavon, ganha por Mitre, governador de Buenos Aires, que derrota Urquiza, o vencedor de Rosas em Caseros.

Mitre vê-se dono da situação, do que se aproveita para assegurar a unidade argentina. A guerra do Paraguai é uma grave complicação que surge quando Mitre se acha entregue à portentosa tarefa de reorganizar seu país; no entanto, entrando na guerra ao lado do Brasil, Mitre assegura por outros caminhos a ordem e a grandeza econômica de sua pátria.

Terminada a guerra, os estadistas argentinos proclamam o princípio altamente humano, sempre defendido pelo Brasil, de que a vitória não cria direitos e resolvem convenientemente as suas questões de limites com a república vizinha.

O que a República Argentina apresenta de mais notável em sua história é o seu extraordinário e rápido surto econômico e cultural, devido em parte aos efeitos dos créditos militares, empregados no Prata, para alimentar as operações de guerra durante cinco anos, e, mais do que a isso, às ótimas condições do seu solo, à energia e à capacidade creadora de sua gente.

333. Fisiografia. — O território argentino é ocupado a oeste por uma extensa faixa montanhosa, que se prolonga da fronteira boliviana até o estreito de Magalhães; a leste, é formado por uma parte, muito plana, da chamada depressão sul-americana.

As terras altas do oeste abrangem desde o precambriano, que aparece ao norte, nas fronteiras do Chile e da Bolívia, até o terciário dos dobramentos andinos, ao passo que o subsolo da planície argentina é constituído por uma rocha fundamental que é a mesma que se encontra na base das formações correspondentes ao sul do Brasil; essa rocha, que ainda aflora em nosso país, ali se acha às vezes a centenas de metros de profundidade. A camada superior é constituída pelo chamado lóes, terra fina, pulverulenta, amarelada ou mesmo parda, de origem terrestre, muitas vezes proveniente de depósitos eóleos.

Tratando-se do relevo de solo argentino, podem-se distinguir cinco sistemas orográficos: o Andino, o de Aconquija, o Central ou de Córdoba, o de Missões, o das serras da província de Buenos Aires e da Pampa Central.

O sistema Andino é o que acompanha a fronteira ocidental do país, desenvolvendo-se paralelamente ao oceano Pacífico. As maiores altitudes correspondem às províncias de Mendoza e San Juan, com mais de 7.000 metros no Aconcágua e pouco menos no Mercedário e Tupungato.

O sistema de Aconquija forma o contraforte oriental da grande plataforma andina. A sua maior altura atinge a 5.200 metros; matas densas cobrem este massiço até 2.000 metros de altura. Os ventos do Atlântico, saturados de umidade, produzem abundantes chuvas sobre as encostas orientais, do lado de Tueuman, enquanto que as vertentes ocidentais, do lado de Catamarca, são secas e despidas de vegetação.

O sistema de Córdoba. ocupa a região ocidental da província do mesmo nome, separado do sistema andino pela planície que constitui a região mediterrânea; começando um pouco mais ao norte, ao penetrar na província de seu nome, sempre orientado para o sul, divide-se em três cordões, entrelaçados por contrafortes laterais.

Esta serra é atravessada pelos rios da região, que a dividem em quatro seções.

O sistema orográfico de Missões, orientado de sudoeste para nordeste, é um

prolongamento da orografia brasileira do Paraná, de arenitos vermelhos e metáfiros, que sob um clima úmido e quente se decompõem numa terra roxa. Estas serras são cobertas de matas densas e contínuas.

O sistema de Buenos Aires é o que se ergue a sueste da província dêsse nome, formando duas séries de colinas ou cadeias, que quebram a monotonia dessas vastas planícies. Das duas cadeias, a setentrional obedece à direção geral noroeste-suéste, ao passo que a sudoeste desta linha de alturas e sensivelmente paralela a ela, ergue-se outra cadeia menos extensa, porém mais alta.

As serras pampeanas formam montanhas isoladas, que se alternam com planícies. A oeste do meridiano 64° e ao norte do paralelo 33°, os pampas ocidentais acham-se dominados por êsses acidentes orográficos perfeitamente definidos. “Representam os restos de uma zona montanhosa fraturada, em parte levantada e em parte afundada, constituída de rochas muito antigas, que são testemunho de um dobramento ocorrido na era paleozóica, antes do período devoniano”.

334. Hidrografia. — A presença dos Andes a oeste do território argentino e a situação do planalto brasileiro, a nordeste, dão origem a duas grandes vertentes, uma platina e outra atlântica, bem como a várias bacias hidrográficas.

A vertente platina encerra os rios mais caudalosos e extensos, podendo ser considerada como abrangendo as terras que se acham do paralelo 35° para o norte; a vertente atlântica compreende os territórios que ficam ao sul do referido paralelo, cujas águas vão ter diretamente ao mar.

Os grandes rios da vertente platina têm suas nascentes, e às vezes a maior parte de seus cursos, fora do território argentino, onde se encontram as suas embocaduras, ou as de outros rios de que são afluentes, — fato que explica de certo modo os choques políticos e militares que assinalaram a instalação de cada um dos detentores dêsses territórios dentro de seus limites atuais.

Há vários rios que não alcançam o mar, nem direta, nem indiretamente, pois desaparecem muito antes disso, embora pertençam à vertente platina; há outros cursos d'água que só chegam ao mar por meio de emissários, que coletam suas águas.

Por uma questão de método, os rios da República Argentina podem ser classificados em quatro sistemas:

1º — Sistema platino, que abrange todos os cursos d'água que vêm ter diretamente ao grande estuário do rio da Prata;

2º — Sistema central, ou de Córdoba, que compreende os rios designados por sua ordem numérica, do norte para o sul, todos de pequena extensão: rio Primeiro, rio Segundo, rio Terceiro, rio Quarto, rio Quinto. Destes rios, apenas o Terceiro consegue levar suas águas ao rio Paraná; os demais desaparecem antes disso.

3º — Sistema interior, ou da cordilheira, que diz respeito aos rios que têm suas nascentes na cordilheira andina e que reúnem suas águas num longo canal noroeste-suéste, o qual, depois de outros transmisses, leva sua contribuição ao rio Colorado.

4º — Sistema atlântico, de que os principais rios são o Colorado, o Negro, o Chubut, o Deseado, o Galegos, etc., que compreende os rios da Patagônia.

O primeiro dêstes sistemas interessa a cinco nações: Argentina, Uruguai,

Paraguai, Bolívia e Brasil. Dada a sua importância, merece um exame mais acurado.

O estuário que coleta as águas de todos os rios do sistema forma-se principalmente pela reunião dos rios Paraná e Uruguai, constituindo uma das mais frequentadas vias fluviais do mundo.

O comprimento do rio da Prata é quasi igual à sua largura máxima e o seu curso é orientado de nordeste para suéste; o seu leito alarga-se progressivamente, da parte superior para a inferior.

Só o Prata inferior ocupa uma superfície de 21.000 quilômetros quadrados; os seus limites são traçados, de um lado, por uma linha que une os cabos de Santa Maria e de Santo Antônio, por outro, por uma linha que vai da Ponta das Pedras a Montevideu. O Prata médio estende-se desta última linha para cima, até a linha La Plata-Colônia, ocupando uma área de 9.000 quilômetros quadrados. O Prata superior estende-se deste último limite até a confluência de seus dois grandes formadores, Paraná e Uruguai, cobrindo 3.500 quilômetros quadrados. A superfície total do rio da Prata atinge a 34.000 quilômetros quadrados.

O Prata superior é de águas doces; na parte inferior, as águas são salgadas na margem norte e doces na margem sul, isso devido à força de seus grandes tributários, que se lançam contra a margem oposta às respectivas embocaduras.

O rio da Prata está sujeito à influência das marés. As grandes marés são produzidas pelos ventos de sudoeste ou “pampeiros” e pelos ventos de suéste. O pampeiro sopra geralmente de dois a cinco dias, com força e velocidade tão grandes que constitui sério perigo para a navegação. O pampeiro faz crescer o rio na costa norte, que pertence à República Oriental e baixar na costa sul que pertence a República Argentina; o vento de suéste produz um efeito contrário.

O rio da Prata é relativamente raso, cora numerosos bancos de areia, o que exige um penoso serviço de conservação dos canais de acesso.

Um grande banco ou plataforma submersa ocupa o centro do estuário, dando lugar a dois canais, dos quais o mais profundo passa perto da costa uruguaia, enquanto que outros bancos enxameiam por todo estuário.

Euclides da Cunha, resumindo estudos alheios sobre o rio da Prata, escreveu: “O Prata é uma ilusão geográfica que a pouco e pouco se apaga. Mais claramente: um estuário a extinguir-se nas derradeiras fases da evolução de um rio” (*).

(*) *A Margem da História*, por Euclides da Cunha. 1909.

(*) Euclides da Cunha — Obra citada.

(*) *Geografia da Argentina*, por Fanz Kühn. 1930.

Realmente, a fase construtiva de que resultou a formação do sólo argentino ainda parece longe de seu termo e os formadores do Prata continuam a sua tarefa, iniciada há vários milhões de anos, prolongando as costas do norte do país pelo aterramento de seu maravilhoso estuário. Retardados na sua obra ciclópica pelos esforços da engenharia argentina, terminarão, não obstante, criando uma planície limitada ao norte por um profundo canal, que bordará a costa da República Oriental do Uruguai.

O rio da Prata tem pequenas ilhas, quasi todas próximas à costa da República Oriental. A principal é a de Martin Garcia, situada em frente às embocaduras dos rios Paraná e Uruguai, cujas saídas domina, bem como o canal que passa junto à

costa uruguaia. Este canal foi descoberto em 1855 pelo tenente Page, da marinha norte-americana. “A importância do achado não estava apenas na maior profundidade do novo canal, senão também no caráter político que Ele assumiria. Ele destinava-se a despojar Martin Garcia da importância geográfica que lhe dava o governo de Buenos Aires, porque a exclusiva jurisdição que até aquela época este último exercia sobre o antigo canal, a correr todo em seu território, se iria contrapor, na nova passagem, a jurisdição concorrente da banda oriental” (*).

A posse de Martin Garcia e o domínio das vias de acesso do rio da Prata deram, como já vimos, lugar a longas discussões diplomáticas entre a República Argentina e a do Uruguai, discussões em que certas vezes se viu envolvido o Brasil, interessado em derimir a velha contenda, conhecida sob o nome de “jurisdição das águas do Prata”.

O mais importante dos tributários do rio da Prata é o rio Paraná. O curso deste rio mede mais de 4.000 quilômetros, através do território brasileiro e do argentino. O caudal cai sob a influência argentina a partir da foz do Iguassú. Serve de limite entre o território argentino de Missões e a República do Paraguai e ainda separa esta república da província argentina de Corrientes.

Ao receber o rio Paraguai, desvia o seu curso, abandonando a direção léste-oeste, que então seguia, para rumar definitivamente para o sul. A partir da confluência do Paraguai, é um rio inteiramente argentino.

Dos tributários do rio da Prata, o rio Uruguai segue-se em importância ao Paraná. O rio Uruguai nasce igualmente em território brasileiro, onde a sua parte superior separa os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e tem um curso avaliado em 1.400 quilômetros. Até à foz do Pepiri-Guassú é um rio exclusivamente brasileiro, mas a partir daí interessa sempre, até desaguar no rio da Prata, a dois países. Não pode ser considerado uma das estradas da civilização, mas a expressão militar de uma barreira política.

335. Regiões naturais. — As diferenças de nível dividem largamente o território argentino em duas partes inconfundíveis: a montanhosa e a plana. A parte montanhosa compreende em geral as terras altas de oeste, abrangendo as províncias de Jujuí e Catamarca, o território federal dos Andes, além da maior parte das províncias de La Rioja, San Juan, Mendoza, Salta e Tucumán.

A parte plana, salteada de modestos conjuntos orográficos, que constituem os seus pontos dominantes, abrange, na relatividade de sua altimetria, o resto do país.

A planície argentina, ao norte, até alcançar o paralelo de 30° de latitude S., toma o nome de Chaco; deste paralelo para o sul, até o rio Colorado, chama-se Pampa.

O Chaco, entre as calhas dos rios Paraná e Paraguai e as encostas de cordilheira, apresenta uma superfície inteiramente plana, ao passo que na Pampa, ou, como se diz entre nós, nos pampas, existem sempre alguns acidentes: montanhas mais ou menos isoladas e extensas, chamadas Serras Pampeanas, que, devido à sua idade muito avançada, não conservam o relevo abrupto e acidentado, mas oferecem formas senis e aplainadas (*).

A parte plana do território argentino pode ser dividida em cinco regiões: a mediterrânea, a pampeana, que é a dos pampas propriamente ditos, a boreal, a mesopotâmica e a patagônica.

A região mediterrânea é baixa, mais baixa do que o nível do mar, seca e arenosa; corre junto à encosta andina e ocupa boa parte das províncias do San

Juan, Mendoza, San Luiz, Córdoba, La Rioja e Santiago.

A região dos pampas estende-se do sul de Córdoba até o rio Colorado, beirando o rio Paraná e o Atlântico; formam extensas planícies, cobertas de ótimos pastos, de um aspecto interessante pela ausência de árvores e seus dilatados horizontes.

A região boreal compreende as “governanças” de Chaco e de Formosa e as partes orientais de Salta, de Santiago dei Estero e de Tucumán, de clima quente e úmido, cobertas de vegetação subtropical.

A região mesopotâmica é constituída pelas terras que ficam entre os rios Paraná e Uruguai e abrange as províncias de Corrientes e Entre Rios, além de pequena parte de Missio- nes; é uma região baixa, ondulada e em parte alagada.

A região patagônica pode ser delimitada pelos Andes, pelo rio Colorado e pelo estreito do Magalhães, abrangendo os governos de Neuquen, Rio Negro, Chubut e Santa Cruz; o seu sólo acha-se disposto em sucessivas plataformas, que descem dos Andes até o Atlântico, apresentando reentrâncias, onde se formam portos naturais de primeira ordem.

336. Clima. — O território argentino é suficientemente vasto para dar lugar a condições climatéricas muito variadas. Começando ainda ao norte da linha do trópico e estendendo-se até próximo das terras polares, assentando em parte na planície e em parte na montanha, sujeito de um lado aos ventos do Atlântico e do outro, aos ventos do Pacífico, apresenta notáveis diversidades não só quanto à temperatura, como quanto à humidade e pressão.

Excetuando, porém, o extremo norte, o país não participa propriamente do clima tropical, pois a diferença de temperatura entre o inverno e o verão é sempre sensível. Não obstante, as partes setentrionais têm um verão bastante quente: ao norte de uma linha que passa pelo sul das províncias de Corrientes, Córdoba e alcança a San Juan, o verão apresenta temperaturas elevadas, tendo sido observados extremos de 45°,5 em San Juan. 46° em Santiago dei Estero e 48° C. em Tucumán; aí os inversos são benignos e raramente as temperaturas noturnas descem a zero.

A região eentral é sob o ponto de vista térmico a que se estende do sul da referida linha até o rio Negro; aí as temperaturas médias oscilam entre 20° e 25°, com máxima às vezes muito elevadas, pois não raro em Buenos Aires registram-se no verão 40° C. à sombra; os invernos são bem suportáveis, embora as geadas não sejam raras.

A região fria estende-se ao sul do rio Negro e abrange a Patagônia e a Terra do Fogo. O inveruo é muito rude ao sul de Ghubut; já se registraram aí temperaturas de 38° C. abaixo de zero.

O território argentino recebe ao norte os ventos do Atlântico e ao sul, os do Pacífico. Assim é natural que ao norte as chuvas diminuam de léste para oéste e ao sul, em sentido contrário. “As regiões que recebem chuvas abundantes (mais de 1.000 m/m anuais) limitam-se no sul a uma estreita faixa no interior da cordilheira patagônica, ao passo que ao norte compreendem uma faixa dc extensão considerável, limitada por uma linha que passa pela embocadura do rio Uruguai e por Goia e que corta pelo centro os territórios do Chaco e Formosa”. A oéste desta linha, estendem-se as regiões de quédas pluviométricas entre 1.000 e 550 m/m por ano. Os limites ocidentais são no caso uma linha ligeiramente curva, com a concavidade voltada para léste, que passa pelas proximidades de Baía

Blanca, Córdoba e Oran. A oeste dessas regiões, estende-se uma faixa de chuvas escassas, em que as precipitações atmosféricas ficam entre 550 e 250 m/m. anuais.

Finalmente, a oeste e a sudoeste desta última faixa, estendem-se de norte para sul, alcançando a maior parte da Patagônia, as regiões áridas, inhabitáveis e improdutivas, avaliadas em um terço do território argentino, embora ao norte desta região se encontre o chamado oásis de Tucumán e Oran, que abrange a parte leste de Tucumán, até Jujuy e Oran, onde chove abundantemente.

Observando a distribuição das chuvas, em cada estação, vê-se que ao norte e a oeste a estação chuvosa é o verão, sendo o inverno a estação seca. A medida que se marcha para o sul, desaparecem as distinções entre estação seca e chuvosa. Na pampa, há ligeiro predomínio das chuvas de verão. Nas cordilheiras da Patagônia, as chuvas são mais pronunciadas no inverno; no planalto patagônico, as escassas chuvas que caem são de outono.

Entre as chuvas excepcionais, caídas em território argentino, cita-se a que caiu sobre a cidade de Rosário, em 1880, quando em menos de 30 minutos foram recolhidas 255 m.m., o que corresponde a mais de 500 m.m. numa só hora.

337. Vegetação. — É sabido que a distribuição da cobertura depende sempre da quantidade de chuva, podendo porém ser modificada pela ação desenvolvida pelo homem. Na República Argentina, como nos demais países sul-americanos, existem áreas enormes em que as formações naturais das associações vegetais subsistem ainda intactas, sem ter sofrido a influência da intervenção do homem.

A estreita nesga de terra que constitui a parte norte do território de Missões é coberta de bosques cerrados, do tipo brasileiro do Paraná; bosques de um tipo igual encontram-se ainda numa outra estreita faixa de noroeste, que se prolonga pela Bolívia.

Ao sul do rio Pilcomaio e interessando a parte meridional de Missões, estende-se o Chaco, com a sua cobertura vegetal característica; bosques abertos em certas partes, predomínio das savanas e campos cobertos de arbustos, que alcançam ainda a Mesopotâmia argentina, que no entanto ao sul se reveste de gramíneas, como a Pampa.

A região pampeana, originariamente uma estepe sem árvores, é a região argentina em que a intervenção do homem se observa em mais alto grau. “A estepe transformou-se durante os últimos anos em estepe artificial, isto é, em campos cultivados”. Outra alteração que se nota na paisagem é a referente à plantação de árvores, que se encontram por toda parte em que o homem se instala. Apenas nas regiões, mais afastadas se vêem ainda os chamados “pastos duros”, representados por muitas associações em que sobressaem os penachos bem altos, que atingem várias vezes a mais de um metro.

A zona dos arbustos xerófilos estende-se a oeste e a sudoeste da região pampeana; compreende a oeste os matagais com formas arbóreas e a sudoeste, as estepes patagônicas sem árvores.

Ainda pode ser encarada a vegetação que cobre a cordilheira nas suas partes mais elevadas, porém aí a ausência de umidade e o frio intenso exigem uma organização especial por parte das raras espécies dignas de consideração: arbustos anões, gramíneas duras, etc.

338. População e centros habitados. — O último recenseamento argentino

data de 1914, o que quer dizer que está atrasado de 26 anos.

Em janeiro de 1936, a população do país foi calculada pela repartição competente em 12.372.965 habitantes, do que resulta uma densidade média de 4,42 indivíduos por quilômetros quadrado. No entanto, essa distribuição nada tem de uniforme. Dos habitantes, uns 80% vivem na planície que por três dos quatro pontos cardeais envolve a capital do país. Em conjunto, a distribuição da população atinge a 5,97 para as províncias em bloco, ao passo que para os territórios não vai além de 0,52 por quilômetro quadrado. Entre as províncias, não há igualmente qualquer regularidade. Assim, Tucunián acusa 22,01 habitantes, Buenos Aires, 10,83 e La Rioja desce a 1,22 por quilômetro quadrado. Nos territórios aparecem extremos, como Los Andes, onde há um homem para cada 20 quilômetros quadrados.

A população urbana da Argentina é de 7.430.080 indivíduos, ou seja 60% da população total do país; os 4.750.000 habitantes que ainda restam pertencem às zonas rurais e correspondem a 40% da população da República. Mais de metade dos habitantes das zonas urbanas vive nas oito grandes cidades do país: Buenos Aires, possui 2.388.000 habitantes; Rosário, 509.600; Córdoba, 254; Avellaneda, 228.000; La Plata, 189.000; Tucunán, 140.000; Santa Fé, 134.000; Bahia Blanca, 107.000.

Dos 360 centros urbanos mais importantes, 240, ou seja a imensa maioria, acham-se na região pampeana, cabendo ao resto do país, com uma superfície cinco vezes maior, apenas uns 120 centros povoados e destes só dois são cidades populosas, embora de menor importância.

O número de estrangeiros residentes no país é muito elevado; não se conhecem dados exatos a tal respeito, mas sabe-se que uns 87 % deles residem nas províncias do litoral. De 1857 para cá, entraram na Argentina mais de 6.000.000 de estrangeiros, dos quais a metade ou mais se fixou no país.

No decorrer dos tempos coloniais, houve intensa cruzada dos elementos espanhóis com os elementos indígenas; no século XVII foram introduzidos negros africanos, escravos, cujos descendentes ainda se reconhecem facilmente. Nos tempos modernos, a arianização do povo argentino tem se acentuado, principalmente no litoral, por efeito da imigração.

Eis o quadro demonstrativo das circunscrições territoriais e da distribuição da população:

<i>Provincias e Territórios</i>	<i>Capitais</i>	<i>Sup. Kms².</i>	<i>Habitantes</i>	<i>Dens.</i>
Buenos Aires	La Plata	306.830	3.322.000	10,83
Santa Fé	Santa Fé	134.826	1.457.562	10,81
Entre Rios	Paraná	78.330	682.479	8,71
Corrientes	Corrientes	88.900	482.415	5,43
Córdoba	Córdoba	168.151	1.188.119	7,96
Santiago del Estero	Santiago del Estero	138.438	422.266	3,19
Tucumán	Tucuman	22.836	502.700	22,01
San Luís	San Luís	76.922	183.076	2,38
Jujuí	Jujuí	43.266	104.787	2,42
Salta	Salta	126.577	196.299	1,55
Catamarca	Catamarca	78.162	140.386	1,80
La Rioja	La Rioja	86.491	105.354	1,22
San Juán	San Juan	89.178	196.847	2,21
Mendoza	Mendoza	148.783	476.174	3,20
<i>(Territórios):</i>				
Misiones	Pozadas	30.430	100.208	3,29
Chaco	Resistênciã	98.238	93.776	0,95
Formosa	Vila Formosa	75.480	31.180	0,41
Los Andes	Sto. Antonio de los Cobres	72.755	3.826	0,05
La Pampa	General Lagos	144.183	205.739	1,43
Rio Negro	Viedma	201.009	63.670	0,32
Neuquén	Neuquén	96.464	47.093	0,49
Chubut	Rawson	225.722	50.596	0,22
Santa Cruz	Porto Galegos	243.336	25.360	0,10
Terra do Fogo	Ushuaia	21.610	3.323	0,15

(A Capital Federal, cidade de Buenos Aires, possui 2.268.000 habitantes e ocupa uma área de 185 Kms²).

Calcula-se em um terço a parte alfabetizada da população argentina, o que não quer dizer que o ensino não seja bem cuidado. O ensino superior é muito desenvolvido, existindo cinco universidades no país.

Uma das causas do adiantamento da ciência argentina e a simpatia com que ali são recebidos os cientistas e técnicos estrangeiros, frequentemente contratados pelo governo e pelas instituições particulares.

É assim que a ciência e as artes alemãs têm entrado com um forte contingente na formação mental da grande república platina.

339. Indústria e comércio. — A Argentina é antes de tudo um país de agricultura e de pecuária. As indústrias manufatureiras ainda são muito modestas e estão em regra longe de satisfazer às necessidades do próprio país. A Argentina importa tecidos tanto de lã como de algodão e seda, manufaturas em geral, combustível e lubrificantes, máquinas e veículos, ferro, aço, manufaturas correspondentes, comestíveis, produtos químicos de toda espécie, outros metais, papel, borracha, madeiras, fumos, etc. O país precisa importar, como todas as nações sul-americanas, armamentos e munições de toda espécie.

A produção agro-pecuária é imensamente variada: trigo, milho, linhaça, aveia, cevada, centeio, algodão, carnes, couros, peles, gado em pé, etc.

A produção argentina de algodão tem crescido constantemente nestes últimos 20 anos, atingindo atualmente a mais de 100.000 toneladas anuais; a zona principal de produção abrange o Chaco, com 291.368 hectares em 1936, Corrientes, com 25.100, Formosa, Santiago dei Estero, Catamarca e vários outros, todos porém eom áreas semeadas bem menores do que os dois primeiros.

Um dos produtos da indústria extrativa brasileira que a Argentina consome e já produz em grandes quantidades é o mate. A produção nacional deste artigo excede ali de 77.000 toneladas, ao passo que o consumo se eleva a cifras pouco menores. A importação que ainda se faz corresponde a exigências da política comercial e por isso, uma quantidade mais ou menos equivalente é exportada.

Não se pode dizer que a Argentina não tenha grandes reservas florestais, pois dispõe aproximadamente de 700.000 quilômetros quadrados de matas. No Chaco encontram-se as maiores disponibilidades, inclusive os bosques de quebracho, madeiras das mais densas e das mais duras que se conhecem (daí, o seu nome, que significa quebra machado) e da qual se extrai apreciável quantidade de tanino. Existem grandes empresas, para exploração do quebracho.

Não obstante as suas riquezas florestais, a Argentina importa uma quantidade de madeiras que corresponde à metade de suas necessidades.

Em 1919, fundou-se na Argentina a primeira fábrica de cimento; em 1935, a produção atingiu a 721.564 toneladas.

Esta indústria tem suas bases nos calcários da Serra de Córdoba e da de Tandil, estas na província de Buenos Aires.

Conhecem-se umas cinco ou seis regiões privilegiadas no que diz respeito à pecuária: a Austrália e Nova Zelândia, o sul do continente africano, a Índia, o sul do Canadá, norte dos Estados Unidos e a parte meridional da América do Sul.

O ponto culminante de tal indústria na América do Sul acha-se na República Argentina, que em poucos anos conseguiu elevar-se ao primeiro lugar entre os exportadores de carne de todo mundo.

O surto argentino só se tornou possível com a invenção do processo de conservação das carnes pelo frio, isto é, a partir de 1880. As raças finas européias, como a Durhan ou Shorthorn e a Hereford, povoam hoje os seus campos, que segundo o recenseamento de 1930 encerram mais de 32.000.000 de bovinos.

Com o mesmo fim e mais, para produção de lã e de outros sub-produtos, os rebanhos de ovelhas crescem e se aperfeiçoam, pela criação de raças nobres, que em conjunto se elevam a mais de 44.413.331 indivíduos. Predominam os Merinos, Lincols, Romney-Marshs, etc.

Além disso, o rebanho argentino incluía 3.768.738 suínos, com predomínio da raça Duroc-Jersey, uns 5.000.000 de caprinos, cerca de 1.000.000 de asininos e, o que é muito importante, mais de 9.000.000 de cavalos. É que fora das grandes cidades, que não são muitas, o povo continua a empregar o cavalo como principal meio de transporte.

A indústria de carnes tem papel naturalmente da maior importância, com 28 grandes frigoríficos, dos quais 15 pertencem a empresas estrangeiras; esses estabelecimentos acham-se localizados em regra sobre o rio da Prata (Buenos Aires, Avelaneda, La Plata), sobre o baixo Paraná (Zárate, Campana, Rosário) e sobre a costa marítima (Baía Blanca, Patagônia, etc.).

Há também uns 25 saladeiros, que se ocupam de conservas, estrato de carne, etc.

Casualmente, as terras mais próprias à pecuária são igualmente as mais aptas para a produção de cereais. É assim que há no mundo cinco celeiros: o S.E. da Austrália, a Índia, o S.E. da Europa, o S.W. da Europa, o sul do Canadá-norte dos Estados Unidos, a parte meridional do continente americano, constituída por um círculo de 600 quilômetros de raio, cujo centro se acha no

ponto em que o rio Paraná se lança no Prata. Já se vê que cabe à Argentina a parte de leão nessa partilha.

Embora a Argentina seja o maior exportador de carnes, a sua produção de trigo tem maior importância para a balança comercial do país. Ocupando o segundo ou terceiro lugar como exportador de trigo, a sua produção é considerável, sendo o Brasil o seu principal comprador.

A produção de farinhas é também muito importante e aqui temos um exemplo do modo por que as indústrias se deslocam da velha Europa para os novos países, produtores de matérias primas. O trigo argentino era a começar exportado em grão e muitas vezes voltava ao país depois de beneficiado. Hoje existem, só na Pampa, uns 150 moinhos, que elaboram 95% da farinha argentina, que se eleva a mais de 1.000.000 de toneladas.

Embora os Estados Unidos sejam os maiores produtores de milho do mundo, com cerca de 75% da produção mundial, não chegam a ser exportadores desse precioso grão, ao passo que a República Argentina figura nas estatísticas como o maior exportador desse cereal. O Brasil foi até pouco o seu melhor cliente, mas a partir de 1913 passou a produzir o bastante para seu consumo e hoje não só não importa, como se tornou exportador desse artigo, colocando-se quase a par da Argentina, como produtor.

Dos metais, a única produção de importância é a do chumbo, que com mais de 10.000 toneladas anuais representa 70% do consumo do país. As minas mais importantes acham-se perto da linha férrea, entre Jujuí e La Quiaca. É claro que essa produção em caso de necessidade pode ser aumentada.

A Argentina ostenta ainda uma perfeita indústria de produtos alimentícios, notadamente de açúcar, de vinhos e de leiteria.

Até hoje não foram assinaladas minas de ferro de valor, nem de carvão, mas em compensação, conhecem-se no país quatro regiões petrolíferas de importância: Comodoro Rivadavia, Neuquén (Plaza Huincul), Salta e Jujuí, Mendoza.

Em 1936, a produção de Comodoro Rivadavia foi de perto de 2.000.000 de metros cúbicos, com uns 2.000 poços em atividade. O petróleo de Comodoro Rivadavia é do tipo pesado.

Dos campos petrolíferos de Neuquén o mais importante é o de Plaza Huincul. A produção em 1936 foi de 166.161 metros cúbicos, com 170 poços em exploração. Trata-se de um petróleo de melhor qualidade que o de Comodoro Rivadavia, por ser mais leve e sua destilação dar maior número de sub-produtos.

A região de Salta e Jujuí produziu, em 1936, nada menos de 281.883 metros cúbicos. Existem em exploração 65 dos 120 poços que foram abertos. Nesse computo, coube a Salta 281.646 metros cúbicos e pouco mais de duas centenas a Jujuí.

A região petrolífera de Mendoza compreende as jazidas de Cacheuta, San Rafael, Sosneado e Malasque. Os resultados não têm sido satisfatórios. A produção em 1936 não foi além de 12.446 metros cúbicos.

A República Argentina ocupa hoje o nono lugar entre os produtores mundiais de petróleo, com 2.273.000 metros cúbicos em 1936.

Como se sabe, o comércio do petróleo acha-se em todo mundo submetido aos domínios competidores de ingleses e norte-americanos. Afim de melhor desenvolver esses domínios, formaram-se poderosas concentrações de produtores, de que as principais, que impõem seu jugo às demais, são a

STANDARD OIL COMPANY, americana do norte, a ANGLO-PERSIAN OIL, inglesa, a ROYAL DUTCH SHELL, anglo-holandesa e o TRUST SOVIÉTICO, referente aos petróleos do Cáucaso. Embora haja em todo mundo um entrelaçamento de interesses petrolíferos, de um modo geral pode-se admitir que o ocidente ficou constituindo a zona de influência yankee, enquanto que o oriente caiu sob o jugo inglês, para o que os britânicos “marcharam com o petróleo da Pérsia à ilharga”.

No entanto, salvo pequenas incursões como da Royal Dutch, é digno de nota que o petróleo argentino tenha ficado fora de todas essas combinações, preferindo isolar-se no seu aspecto nacionalista.

A República Argentina é o único país, entre os de grande produção, que não exporta; o consumo interno é muito superior à produção e é necessário ainda importar quasi outro tanto. “A partir de 1910, o governo entrou na indústria petrolífera e em 1932 quasi metade de todo petróleo do país foi produzido pelo departamento governamental denomina do — *Yacimientos Petrolíferos Fiscales*” (*)”

(*) *Recientes Modificações na Indústria Petrolífera da América Latina*, por John W. Frey, do Bureau da Comércio, dos Estados Unidos. *Boletim da União Panamericana*, de Julho do 1933.

340. Viação. — Pode-se dizer que o território argentino, como quasi todos os países sul-americanos, não dispõe de estradas calçadas e assim, o tráfico em geral utiliza estradas cujos leitos são de terra, que produzem muito pó na estação seca e muita lama na estação chuvosa. As pontes, pontilhões e aterros são menos numerosos do que era para desejar. As estradas de rodagem são em geral largas, de 30 a 40 metros.

Apesar do gosto dos argentinos pelo cavalo, a vida moderna tem imposto o tráfego mecânico, representado pelos automóveis, de que há mais de 400.000 em serviço no país, notadamente nas grandes cidades.

Em certos pontos do interior, ainda predominam os carros de boi, as carroças tiradas por muares e até os cargueiros.

Os rios da República Argentina abrem-lhe ótimas estradas naturais, sempre mais ou menos francas. Basta considerar o fato de se acharem em território argentino as partes baixas de alguns dos grandes rios do continente. Pelo rio Paraná, os grandes vapores podem subir até 600 quilômetros acima de Buenos Aires, de modo que Rosário e Santa Fé são portos de ultra-mar. No rio Uruguai, a navegação de alto bordo alcança a 300 quilômetros da embocadura e Concepción dei Uruguai é o seu limite; aí, a navegação fluvial termina em Concórdia, ao passo que no Paraná chega às fronteiras do Brasil e penetra mesmo no estado brasileiro de Mato Grosso.

O tráfego aéreo argentino já é muito importante e, além do mais, a maior parte do território do país oferece excelentes condições para aterragem, mediante exigência mínimas na preparação dos campos.

Várias empresas, notadamente estrangeiras, ocupam-se do tráfego aéreo, postal e de passageiros, podendo-se citar as linhas: entre Buenos Aires e Montevideu; entre Buenos Aires e Assunção; entre Buenos Aires e Santiago do Chile; de Buenos Aires para Tucuman e para Salta; de Salta a Yacuba, em correspondência com as linhas bolivianas; de Buenos Aires a Nova York, passando por numerosos pontos do território brasileiro; de Buenos Aires a Nova York pelo Pacífico; de Buenos Aires à Europa, com escala por várias cidades do Brasil, etc.

Na Argentina já se fabricam excelentes aeroplanos, inclusive motores, de que foram adquiridas as patentes de maior renome.

Propositadamente, os transportes ferroviários são estudados em último lugar. Trata-se realmente de um assunto da máxima importância, porque a República Argentina, com os seus 42.525 quilômetros de linhas, dados referentes a 1937, ocupa o primeiro lugar na América do Sul e um dos primeiros no continente.

Os ferro-carrís argentinos obedecem a três bitolas diferentes: a bitola estreita ou de um metro, a bitola média ou universal, de 1m,435 e a bitola larga, de 1m,676.

A bitola estreita abrange nada menos de 10 companhias, de que duas pertencem ao estado, a bitola média abrange quatro companhias, de que uma pertence ao estado, enquanto que a bitola larga refere-se a dez companhias, de que três pertencem ao estado.

A bitola estreita pertencem as estradas de ferro que se dirigem ao norte do país e a linha transandina, dentro do território argentino, além de algumas novas linhas da província de Buenos Aires; à bitola média pertencem, as vias-férreas de Corrientes e Entre-Rios; à bitola larga, que é a predominante, cabem as estradas de ferro do centro, do sul e de oeste.

Esta multiplicidade de bitolas apresenta o inconveniente dos transbordos de mercadorias; no entanto, essa operação reduz-se aos artigos que transitam de uma zona do interior para outra, uma vez que tanto a bitola estreita como a larga, que constituem a enorme maioria das linhas férreas, têm acesso a todos os portos importantes.

A bitola larga não transpõe a linha do Paranána direção de leste. A bitola média atravessa o rio Paraná por meio de *ferry-boats*, fazendo-se a primeira travessia entre Zárate e Ibieuí num dos extremos e a outra, no outro extremo, entre Posadas e Enearnación, para penetrar no território paraguaio e chegar a Assunção.

Os ferro-carrís argentinos constituem em conjunto, duas redes, uma de tipo denso e outra, do tipo linear divergente.

A rede do tipo denso é a que ocupa a região pampeana e pode ser delimitada por uma linha curva, com três quartos de circunferência, tendo por centro Buenos Aires c cerca de 550 quilômetros de raio.

A rede do tipo linear divergente apresenta-se como os dedos de uma das mãos e visa antes de tudo as comunicações internacionais: o íerro-carril do Pacífico, que alcança o Chile, mediante o emprego do transandino, o Central Argentino, que por La Quiaea põe a República Argentina em comunicação com a Bolívia e mesmo com o Perú, o "Entre-Rios y Nordeste", que liga Buenos Aires a Assunção, passando por Posadas e que alcança, em Passo de los Libres, as pontas dos trilhos brasileiros, que aliás se acham no lado oposto do rio.

As comunicações ferroviárias através dos Andes são um capítulo interessante para a história da viação argentina.

Os interesses comerciais arrastam a Argentina, potência atlântica, para as futuras complicações do Pacífico.

O primeiro transandino, de 179 quilômetros de extensão, que atravessa a cordilheira pelo passo de Uspallata. percorre a partir de Mendoza a parte argentina, até encontrar as linhas chilenas, pondo Buenos Aires em comunicação com Santiago e Valparaíso.

Num trecho de perto de 14 quilômetros empregam-se cremalheiras. A altura

máxima da linha atinge a 4.600 metros, ao passo que a montanha é atravessada, em sua parte superior, por um túnel de 3.100 metros de comprimento. Durante o inverno, o tráfego é interrompido por muitos meses.

De Neuquén, pelo passo do Pino Hachado, as linhas férreas argentinas estão sendo também levadas ao território chileno. Sendo aqui a altura muito menor, desaparece o inconveniente da interrupção do tráfego no inverno.

Ao norte, trabalha-se ativamente noutro transandino, que partirá de Lerma, em Salta e entrará no Chile por Socompa.

Uma lei de 1932 deu grande impulso à construção de estradas de rodagem, esperando-se que 15 anos mais tarde estejam construídos 50.000 quilômetros de novas estradas nacionais, sem auxílio do governo federal (*). Dessas estradas, 35.787 quilômetros foram concluídos em 1938. Os leitos de tais rodovias terão 1.200 quilômetros cimentados, 1.800 quilômetros asfaltados, 3.400 quilômetros de macadam e pedra britada e 6.070 quilômetros serão de argamassa de areia e pedra. O resto não terá por enquanto pavimentação.

* *Eiacco Argentina*, por Jusliniano Alenâc Posse. *Kaletim da União Panamericana*. Junho de 1937.

As estradas de rodagem internacionais partem de Buenos Aires e se dirigem: 1. Para o Chile (1.100 quilômetros) pelo túnel do Uspallato; 2. Para a Bolívia (2.120 quilômetros), por Salta, Jujuí e Yacuba; 3. Para o Paraguai (675 quilômetros) por Resistência e Formosa; para o Brasil, por Curuzú-Cuatiá e Passo de los Libres (770 quilômetros).

Ao terminar êste estudo de geografia geral, pode-se dizer que a República Argentina representa pela sua situação astronômica, pela gênese de seu sólo, pela mentalidade e energia de seu povo, um dos mais admiráveis surtos econômicos de todos os tempos.

As suas principais produções — carnes, trigo, milho, aveia e cevada, de que se alimentam os homens, lã, couro e algodão, de que se vestem êles, não se acham na dependência dos caprichos dos compradores: a humanidade precisa delas para manter suas energias vitais e virá procurá-las a todo tempo, mesmo que o padrão ouro seja substituído por outro, que as fronteiras que separara os estados, num verdadeiro ca-taelisma, venham a desaparecer, que surja uma nova concepção do direito e da própria vida.

341. Finanças. — O orçamento argentino para o exercício de 1929 consigna uma receita de 704.500.000 pesos papel, equivalentes a 299.060.250 dólares ouro, ou sejam eêrea de 3.000.000:000\$000 em moeda brasileira, ao câmbio de então ; a despesa, um pouco menor, dá lugar a pequeno *superávit*.

Em 1936, as despesas conhecidas com o Ministério da Guerra subiram 112.000.000 de pesos, ou sejam, 560.000:000\$, não incluídas as pensões, que na Argentina figuram noutra parte do orçamento; com o Ministério da Marinha, os gastos subiram no mesmo ano a 97.500.000 pesos, ou sejam uns 487.500:000\$000 em moeda brasileira.

Assim, as despesas ordinárias com o seus dois departamentos militares, despesas visíveis consignadas no orçamento, sobem a muito mais de um milhão de contos de réis.

Calculadas sob as mesmas bases, a dívida interna e externa do país eleva-se a perto de 10.000.000:000\$000, moeda brasileira.

Os maiores capitais estrangeiros empregados na Argentina são britânicos e norte-americanos.

O capital inglês montava a 2.200.000.000 de dólares ouro em 1931, ao passo que o americano ocupava um lugar mais modesto, porém ainda muito importante, com 750.000.000 de dólares. O capital estrangeiro de outras procedências é igualmente vultoso, sendo que em 1916 só a França tinha empregados na Argentina 500.000.000 de dólares ouro e a Alemanha, 250.000.000.

342. Forças armadas (1938). — As forças armadas da República Argentina compreendem o exército, a aeronáutica e a marinha de guerra. O exército abrange três escalões: o exército ativo, a guarda nacional e a guarda territorial.

O exército ativo compreende o exército permanente e a sua reserva; a guarda nacional e a guarda territorial têm a mesma organização técnica do exército ativo.

O ministro da guerra é o chefe do exército, mas para os negócios concernentes à aviação existe uma direção de aeronáutica, ligada ao ministério da guerra, como órgão técnico-informativo.

Do mesmo modo, o Estado Maior do Exército pode ser considerado uma dependência do ministério da guerra, destinada ao estudo de todas as questões técnicas e à preparação do país para a guerra.

Um órgão de mais alta importância, existente no exército argentino, é constituído pela inspeção geral do exército. O cargo de inspetor é exercido por um general designado pelo poder executivo, que ocupa a situação mais elevada no exército, depois do ministro.

A missão atribuída a esse importante órgão é o exame constante da eficiência do exército.

Ao inspetor geral do exército acham-se subordinados o Estado-Maior do Exército e as inspeções das armas, de modo que a preparação do país para a guerra, em qualquer dos ramos da atividade militar, se concentra entre as mãos dessa alta autoridade militar.

Em 1931, foi criada uma comissão permanente de armamentos, que passou a funcionar no país, formada pelos inspetores de armas, sob a presidência do inspetor geral do Exército.

O território do país acha-se dividido em seis regiões militares.

O exército em tempo de paz é composto de 6 divisões de infantaria, de 2 divisões de cavalaria, de 3 destacamentos de montanha, constituindo o núcleo homogêneo de que sairá o exército de campanha, pelo seu racional desdobramento.

Cada divisão de infantaria é composta de 3 regimentos de infantaria, de um regimento de cavalaria (embora em tempo de paz duas das divisões não tenham mais do que um esquadrão, para exercícios e manobras), de um regimento de artilharia de campanha, de um batalhão de sapadores-pontoneiros, de uma bateria de acompanhamento, transmissões.

A divisão de cavalaria compreende: 2 brigadas de cavalaria, 2 regimentos, 1 grupo de artilharia a cavalo, 1 esquadrão de transmissões, 1 esquadrão de sapadores-pontoneiros.

O destacamento de montanha compreende 1 regimento de infantaria, 1 grupo de artilharia de montanha, 1 batalhão de sapadores de montanha, 1 pelotão de esclarecedores vaqueanos.

A infantaria compõe-se de 21 regimentos. Cada regimento em pé de paz compõe-se de dois batalhões de duas companhias, uma companhia de metralhadoras, uma seção de morteiros, transmissões, etc.

A cavalaria é formada por 12 regimentos e o regimento tem 3 ou 4

esquadrões.

A artilharia de campanha possui 6 regimentos, de três grupos de duas baterias.

A artilharia a cavalo é constituída por 6 baterias de 75 mm. ; a de montanha compreende 4 baterias de 75 ram.

Existem ainda baterias de acompanhamento, pertencendo cada uma delas a uma das divisões de infantaria.

A engenharia acha-se representada por 6 batalhões de sapadores-pontoneiros, de 2 companhias cada uni e por 1 batalhão ferroviário, também de 2 companhias.

A aviação militar argentina dispõe de 3 esquadrilhas de bombardeio, 3 esquadrilhas de observação e uma esquadrilha de caça.

O material aéreo compreendia em fins de outubro de 1936 nada menos de uma centena de aviões em serviço, representando uma força motriz de 32.785 H. P.

O exército possui ainda tropas de comunicações e todos os serviços. A motorização tem feito nos últimos anos progresso muito acentuados.

O serviço militar é obrigatório, mas apenas 35% do contingente é incorporado. A duração do serviço militar é de 25 anos: dos 20 aos 30 anos, no exército ativo e sua reserva, incluído 1 ano sob as bandeiras; dos 30 aos 40 anos, na guarda nacional; dos 40 aos 45, na guarda territorial.

Os oficiais do exército ativo provém do Colégio Militar e os da reserva são recrutados entre os próprios oficiais do exército ativo, entre os cadetes do 3º ano do Colégio Militar, e aspirantes a oficiais de reserva, sujeitos êstes a um período de instrução especial.

Os quadros dirigentes do exército argentino foram preparados por uma missão militar alemã, cujos trabalhos na República começaram em 1890. Entre os oficiais alemães que se encarregaram da instrução do estado-maior argentino figuram nomes de destaque no mundo militar europeu.

Até agora, trabalharam na Argentina altas patentes alemãs, como consultores técnicos do estado-maior.

A doutrina de guerra argentina é por consequência alemã.

A marinha de guerra argentina compreende:

2 couraçados	55.880 toneladas
4 cruzadores guarda-costas	17.400 "
3 cruzadores couraçados e cruzadores	19.600 "
16 contra-torpedeiros e condutores de flotilhas	21.629 "
3 submarinos	2.325 "
Soma	116.834 "

Os dois couraçados, cada um de 27.940 toneladas, entraram em serviço em 1915 e em 1925 foram completamente modernizados. Os cruzadores guarda-costas são navios construídos. em 1891. 1893. 1898 (modernizados recentemente) e 1930. Os cruzadores são navios modernos, de 6.000 a 6.800 toneladas, construídos de 1891 para cá. Os destroyers são quasi todos navios novos.

Conclusões Militares

343. Como já vimos, a República Argentina, pela sua situação astronômica, pela gênese de seu sólo, pela atividade e pela inteligência de sua gente, parece destinada a ser, em tempos mais ou menos remotos, um dos pólos da vida coletiva da humanidade. No entanto, o fato de faltar-lhe ferro e carvão, pelo menos em quantidades notáveis, põe-na entre os extremos do dilema: ou apossar-se de territórios que possuam tais elementos, ou criar um tipo novo de civilização, que pouco tenha de comum com as modernas civilizações militares.

344. Sob o ponto de vista militar, o território argentino apresenta uma feição muito vantajosa para a sua defesa; pode-se dizer que a geografia o põe ao abrigo de uma investida fulminante de seus vizinhos.

A oeste, a barreira andina forma uma fronteira militar de alto valor defensivo, cujas gargantas constituem caminhos obrigatórios, que facilmente podem ser barrados; ao norte, a fronteira foi colocada em face dos desertos do Chaco, que um grande exército moderno dificilmente poderia transpor, salvo ao longo dos eixos ferroviários ou pelo rio Paraguai; a leste, as regiões alagadiças de Corrientes e Entre-Rios não só dificultam todas as manobras de vulto, como embarçam o movimento dos grandes efetivos e os seus reabastecimentos. Os elementos mecanizados não de ser de emprego limitado aí, notadamente durante a estação chuvosa. Aumentando a importância defensiva dessas regiões baixas e alagadas, duas importantes linhas d'água, os rios Uruguai e Paraná, paralelas entre si, estendem-se transversalmente às linhas naturais de invasão; ao sul, não há propriamente vizinhos e as operações seriam desviadas dos pontos vitais do país, constituídos pela sua capital e pela região pampeana.

345. A organização militar argentina, embora conservando a indispensável unidade de vistas, tem necessidade de se acomodar a dois extremos, que sob o ponto de vista fisiográfico caracterizam o país: a montanha e a planície.

É claro que as formações destinadas à região andina podem ser utilizadas sem grandes inconvenientes na região dos pampas, mas a recíproca nem sempre é verdadeira. Na primeira dessas duas regiões, as operações tomarão o aspecto clássico da chamada guerra de montanha; nas planícies dos pampas, as operações poderão dar lugar a golpes rápidos e decisivos, não só pela praticabilidade do terreno, como pelas facilidades de reabastecimento em víveres e forragem, ali mais abundantes do que em quasi todas as outras regiões do mundo.

346. A mobilização argentina apresenta condições de facilidades que são desconhecidas para quasi todos os demais países da América do Sul. Basta considerar o fato da população urbana representar mais de 60 % da população da República e de 2/3 dos centros urbanos, agrupando mais de metade das populações urbanas, acharem-se na região pampeana, que é servida por uma rede de ferro-carris comparável às de certos países da Europa central.

347. No que diz respeito a uma investida argentina contra seus vizinhos, já vimos que a barreira andina e a estrada de ferro longitudinal chilena põem o Chile em posição vantajosa para a repulsa; quanto à Bolívia, embora a estrada de ferro de La Quiaca constitua um mais que provável eixo de invasão, as operações não de ser morosas e difíceis, porque o invasor não poderá atingir às partes vitais do país sem esbarrar nas sucessivas linhas de defesa da cordilheira, contra as quais de um modo geral há de arremeter de baixo para cima; do lado do Paraguai, o rio dêste nome constitui uma histórica linha de invasão, aliás dobrada hoje pela estrada de ferro de Encarnação à Assunção, com a qual forma um conjunto

convergente relativamente à capital paraguaia; em relação ao território brasileiro, passada a linha fronteiriça do rio Uruguai, as pórtas do Rio Grande do Sul acham-se geograficamente abertas ao exército argentino, pois os rios principais, como o Ijuí, e principalmente o Ibicuí, o Vacacaí, o Jacuí e o Camaquã, são orientados no sentido do movimento de invasão, cujas linhas de um modo geral acompanham, não podendo por isso serem empregados como linhas sucessivas de defesa, ao passo que as chamadas serras rio-grandenses, ao sul e ao norte do eixo do Jacuí, estão longe de constituir obstáculos intransponíveis; a República Oriental do Uruguai, mesmo pondo de parte a sua fronteira marítimo-platina, toda aberta, acha-se também em situação geográfica desfavorável, posto que o seu território sendo um prolongamento do sul do Brasil, é igualmente percorrido pela Coxilha Grande, que origina rios de um modo geral perpendiculares à fronteira argentina de Entre-Riose que por isso não podem constituir barreiras, atrás das quais o defensor possa conter um invasor vindo de oeste.

348. As estradas de ferro argentinas constituem a oeste da linha do rio Paraná um formidável instrumento de ataque e de defesa, mas ao oriente dessa linha água parece que se tem exagerado a importância delas, embora não deixem de ser elementos de grande valor.

As suas vias-férreas permitem à República Argentina atacar ou defender-se manobrando pela linha interior, pelo menos sobre quatro frentes; não obstante, é preciso não esquecer que o emprego do *ferry-boat*, para a travessia do rio Paraná, torna os transportes mais demorados do que pode parecer à primeira vista e que, além disso, as correntes de transportes devem ser reguladas pela capacidade das linhas férreas da Mesopotâmia, rela ti vam ente escassas.

349. Com o desenvolvimento da aviação, nenhum país sul-americano pode ter certeza de que os seus mais importantes órgãos ferroviários estejam fora do alcance dos seus mais próximos vizinhos, em caso de guerra. Por outro lado, as capitais e cidades importantes dos países da América do Sul não se acham tão longe de suas fronteiras terrestres ou marítimas que possam ser consideradas ao abrigo de um ataque aéreo.

Dados os recursos financeiros do país, a República Argentina tem adotado medidas que deixam perceber a importância que ali se dá à aviação militar (fabricação de aviões, e de motores).

Aliás, a planície argentina facilita imensamente, como se sabe, a questão dos campos de pouso.

350. A fartura de carnes e de cereais, o desenvolvimento da rede ferroviário, a abundância de forragens, etc., dão ao exército argentino a segurança de ser abastecido a tempo, em qualquer de suas frentes prováveis. A existência de petróleo assegura uma certa facilidade no emprego dos meios automóveis, inclusive material de combate; não obstante, o estado dos caminhos, nos prováveis teatros de operações, hão de limitar o emprego desses recursos, excelentes mas delicados, pelas suas exigências quanto a reparações e substituições.

A riqueza do país em equinos e as existências petrolíferas dão ao exército argentino a certeza de que os seus transportes far-se-ão em boas condições, não só nos chamados serviços de retaguarda, como no terreno tático.

Vários milhões de cavalos acham-se à disposição das armas montadas.

III PARTE

BRASIL

GEOGRAFIA HISTÓRICA

Tratado de Tordesilhas. Ocupação da terra. Irradiação da conquista. Posse da bacia amazônica. Influência do rio São Francisco na unidade brasileira. Função dos rios Jacuí e Uruguai na fixação das fronteiras do Sul. Função do oceano na unidade brasileira.

351. A explicação de muitos fatos considerados fundamentais para a geografia histórica do Brasil deve ser procurada em arranjos diplomáticos anteriores ao descobrimento.

O espírito humano, liberto de preconceitos contrários aos métodos de investigação científica, retomara a sua marcha ascendente, interrompida pela derrocada do império romano e, mercê de novas concepções, insurgia-se contra os aforismos da geografia medieval.

352. Antes da era dos grandes descobrimentos, o mundo conhecido achava-se todo representado no mapa traçado por Ptolomeu (*), obra monumental para a sua época, por consubstanciar todos os processos da geografia grega e romana daqueles tempos.

(*) Cláudio Ptolomeu, astrônomo grego, nascido no Egito, no II século de nossa era. É autor do sistema geocêntrico, hoje substituído pelo heliocêntrico, de Copérnico.

Nesta obra cartográfica, a África acha-se representada até o paralelo 20° de latitude sul, à margem do qual, correspondendo ao oceano Índico, há a legenda: “Terra meridional incógnita.” Junte-se a esta parte, do mundo a Europa e a Ásia e tem-se o que a antiguidade e a idade média nos legaram no campo da geografia descritiva.

353. “A Índia, com o seu amontoado de raças, sempre exerceu uma grande atração sobre os povos empreendedores.

As suas riquezas, desde a mais alta antiguidade, excitaram constantemente a cobiça dos demais povos” (*).

* *O Domínio da Ásia Hidrográfica do Prata*, por F. de Paula Cidade. Imprensa Militar, 1930.

(*) *A Política Exterior do Império*, por Pandiá Calógoras. Para mais minúcias, pode ser consultada a *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Capítulo — “A arte de navegar dos portugueses”.

Além disso, valiosos artigos de comércio eram produzidos no oriente e como as potências mulsumanas trancavam as portas do Egito, o tráfego era desviado por Tana, sobre o mar de Azow, na embocadura do Don; daí alcançava o sueste da Rússia, para entrar na Armênia e chegar ao interior da Ásia. Eram desvios que tornavam as operações comerciais de extrema dificuldade.

Por isso, quando Bartolomeu Dias dobrou o cabo da Boa Esperança, em 1486, abriu novos horizontes à navegação: a África tinha um fim, um ponto extremo e não era como aparecia nos mapas.

O rei de Portugal ia dominar o comércio com o oriente, bater o turco e apoderar-se das vias mais cômodas de acesso, constituídas pelo mar.

354. Mas, êsses empreendimentos tinham dois aspectos: um econômico e outro, religioso. A par das vantagens comerciais, as armas de Portugal eram jogadas contra os chamados infiéis, pelo que o papado havia concedido privilégios muito especiais aos monarcas portugueses; os do reino de Espanha não se deixaram distanciar de seu vizinho e trataram, por sua vez, de fazer descobrir terras. Colombo no ano de 1492 chegou à América: os espanhóis haviam voltado a prôa de suas naus para o ocidente e assim, graças a esferoicidade da terra, chegado a uma parte do mundo que se admitia que fosse a orla oriental da Ásia. Há naturais extremecimentos entre Portugal e Espanha. O papado intervém para acalmar os reinos cristãos. Traça uma raia, dentro da qual os dois estados desenvolveriam as suas ações: e o célebre meridiano de Alexandre VI, linha imaginária, passando a cem léguas a oéste das ilhas Açores e do Cabo Verde. Os portugueses continuariam com a prova de suas naus para o oriente e os espanhóis, para o ocidente, como se no fim de contas não viessem a se encontrar.

355. Portugal não podia concordar com a revogação, embora parcial, de antigos privilégios seus e entrou a preparar elementos de guerra, para bater no mar o perigoso concorrente.

A Espanha, já muito ocupada na Europa, evita o choque mediante negociações diretas e é assim que é assinado, em 1494. o tão falado tratado de Tordesilhas, que deslocou o meridiano inicial para 270 léguas a W. da primitiva posição .

356. Até hoje se discute se os termos ambiguos dessa convenção decorrem do atraso da época ou de um propósito oculto. Realmente, referindo-se a meridianos, o tratado empregava a légua como unidade, o que exigia a conversão do grau, medida angular, em medida de comprimento, sem definir o número de léguas de cada grau, que podia ser maior ou menor.

Outra causa de erros era o atraso em que se achava a solução do problema da determinação das longitudes.

“Se os portugueses, como demonstraram os estudos magistraes de Bensaúdc e de Luciano Pereira da Silva, ocupavam a vanguarda nos processos astronômicos de navegação, ainda assim, eom o astrolábio, o quadrante, a balestilha e as táboas de sol e de estrelas, só possuíam meios para determinar exatamente, ou pelo menos eom precisão prática bastante, os graus de ladeza, isto é, de latitude. O problema das longitudes, as alturas de Léste-Oéste, era menos apurado. Ora, este era, de fato, o que se tinha de resolver para fixar o meridano definidor dos domínios” (*).

Não é difícil verificar que de acordo com o comprimento da légua adotada, o meridiano poderia oscilar de muitos graus, para léste e para oéste.

357. O meridiano de Tordesilhas deveria, mesmo depois da independência do Brasil e da dos estados de origem espanhola, ser coloeado mais para um lado ou mais para outro, de acordo eom as conveniências de momento.

É assim que a nossa geografia histórica há de ter como ponto de partida uma data anterior ao descobrimento do Brasil.

358. Um ponto tido até há pouco tempo como indiscutível era o do achado acidental das terras do Brasil pela frota de Cabral. A versão oficial era a das

instruções escritas que Pedro Álvares Cabral havia recebido e cujos borrões foram encontrados pelo Visconde de Porto Seguro, segundo as quais deveria a frota afastar-se das costas da África, onde reinam as calmarias equatoriais; ultimamente, baseados em considerações de ordem subjetiva, vários escritores têm sustentado a tese de que o descobrimento do Brasil fôra intencional e realizado mesmo antes da viagem de Cabral.

359. É verdade que ainda hoje não se pode dizer por onde passaria o meridiano de Tordesilhas. Para Colombo e Américo Vespucci, bem como para outros navegantes daquela época, as léguas eram de 15 ao grau; para o Visconde de Porto Seguro, baseado em tratadistas da época, as léguas seriam de 15 $\frac{2}{3}$ ao grau (*). Neste caso, o meridiano deveria passar, ainda segundo o mesmo autor, pouco a W. da cidade de Belém e pouco a W. de Imbituba, em Santa Catarina.

Mais de metade do Brasil atual está fora desta raia.

* *História Geral do Brasil*, pelo Visconde de Pôrto Seguro.

360. Entre 1500 e 1530, várias expedições foram enviadas de Portugal para explorar as costas e perseguir os intrusos, de outras nacionalidades.

A mais importante destas empresas é confiada a Martim Afonso de Souza, que consigo trouxe, em 1531, cêrca de 400 pessoas, incluindo famílias inteiras. Depois de explorar a costa, do cabo de Santo Agostinho ao rio da Prata, já de volta, fundou a Vila de S. Vicente, no atual estado de S. Paulo, que ficou sendo a mais antiga colônia portuguesa estabelecida no Brasil, pois antes só existiam pequenas feitorias fortificadas, quasi sempre mais tarde ou mais cedo atacadas e destruídas pelos gentios ou intrusos europeus. Não é só êste o ponto em que se instalam os portugueses, que ligados aos naturais se embrenham léguas a dentro e colonizam a aldeia de Piratininga, que em 1553, é elevada a vila, porém extinta em 1560, para ser incorporada a S. Paulo de Piratininga, origem da atual cidade de S. Paulo, que havia sido fundada em 1554, pelos jesuitas.

361. É possível que da solução em seguida adotada para assegurar a posse do Brasil, que consistiu em dividir a terra em quinhões hereditários, chamados capitanias, provenha o fundo ineonciente de absurdos devaneios, que de quando em vez animaram algumas insignificantes minorias brasileiras, que se inclinaram pela confederação ou mesmo, pelo desmembramento do país.

A vantagem principal da criação de capitanias foi o povoamento definitivo de vários pontos da costa, mas o governo português compreendeu logo depois as imperfeições da solução e reuniu todos os governos e administradores locais sob um único governo, para a chefia do cpial foi nomeado um soldado já experimentado, Tomé de Souza. A 29 de Março de 1549 desembarcava êle na Baía de Todos os Santos, ponto escolhido para séde da administração, e punha em vigor o seu célebre "Regimento", que creava um sistema militar de defesa e implicitamente instituía uma reserva geral, constituída por todos os centros povoados, que sob as ordens do governo geral haviam de empenhar os seus recursos, para se. socorrerem mutuamente em caso de ataque.

362. Os primeiros anos de governo e colonização não podiam deixar de ser agitados: embates contra o gentio ex-poliado em sua terra e em seus haveres, choques com os elementos europeus, representativos da tendência conquistadora de outros povos. Um pouco mais tarde, viviam os embates com a corrente

colonizadora espanhola, igualmente conquistadora e mais bravia, que marchava pelo lado oposto do continente .

363. De um lado, a civilização européia, trazida pelos portugueses, achava-se em face de agrupamentos humanos que pertenciam à idade da pedra polida, mas de outro, teria de chocar-se com os franceses e holandeses, que não compreendiam que o mundo pudesse ser repartido entre dois únicos povos. Francisco I, de França, costumava dizer que desejava que lhe mostrassem o testamento de Adão, para ver se esse havia legado o resto do mundo a portugueses e espanhóis.

364. Os franceses instalaram-se em Cabo Frio e logo depois, em 1550, no Rio de Janeiro, onde uma ilhota da baía de Guanabara ainda conserva o nome do chefe da expedição, Villegaignon.

Achava-se cortado a meio o império português da América e, consoante as lições da história, isso seria a sua falência.

O caso era tanto mais grave, quanto mais certo é que, até hoje, as comunicações entre o norte e o sul do país são ainda marítimas. Instalados aí, por meio de movimentos convergentes, os dois grupos dar-se-iam as mãos, dominando a região que se estende da atual capital brasileira a Cabo Frio; naturalmente, como nenhum povo colonizador se contenta com a orla marítima, as serras que enquadram o vale do Paraíba não seriam um obstáculo à marcha para o interior.

365. Os principais núcleos lusitanos eram, à época dos franceses na região do Rio de Janeiro: S. Vicente, S. Paulo, Baía, Pernambuco, além de outros de pouca significação.

De 1560 a 1567, realizam-se operações de transcendente influência para a vida do Brasil de hoje: os franceses, batidos duas vezes, nesses sete anos, abandonam a presa e pode-se ver, a partir daí, os elementos instalados ao norte ligados aos instalados ao sul, sem interposição de um verdadeiro corpo estranho nesse nascente organismo político.

Como a expulsão dos franceses do Rio de Janeiro tenha tido enormes consequências políticas, econômicas, militares e religiosas, os combates em que pereceu Estácio de Sá, no dia 20 de Janeiro de 1567, representam em nossa história um feito das gigantescas proporções das batalhas de Salamina ou de Lepanto.

366. Com a morte de D. Sebastião do Portugal combatendo em África, cai o Brasil, como todas as colônias portuguesas, sob o domínio espanhol, o que foi uma dívida dos réus. A partir de 1581, quando foi reconhecida no Brasil a soberania espanhola, iniciam-se os grandes empreendimentos que se estendem por muitos decênios e que nem os ataques dos holandeses conseguem deter. É que ao ardor da raça, à necessidade de expansão, vêm juntar-se as facilidades bem maiores, que decorrem da união das duas corôas ibéricas.

367. Iniciam-se ostensivamente as gloriosas “bandeiras”, que hão de alargar a casa da raça lusitana, a residência dos cincoenta milhões de brasileiros de hoje.

“A bandeira era um destacamento irregular, que tirou seu nome das companhias de infantaria da época, que assim eram chamadas e não “do costume tupiniquim, referido por Anchieta, de levantar uma bandeira em sinal de guerra”, como afirma Capistrano de Abreu” (*).

(*) *A Nossa Gente, Paisandú e Leandro Gomes*, por F. de Paula Cidade. *Bevista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. T. 105, Vol. 159.

Os centros emissores de bandeiras eram o conjunto S. Vicente-S. Paulo, Olinda e Baía.

O movimento para o sul começa em 1585, com Gerônimo Leite, em Paranaguá, “zona já reconhecida anos antes pelos vicentistas, que é possível tivessem ido mesmo até o norte de Santa Catarina” (*). Seguem-se novas investidas de outros chefes, em 1594 e 95, contra índios do Paraná. Admite-se a hipótese de em 1600 terem penetrado no Rio Grande do Sul, pela zona do Iguassú, vários bandos sertanistas.

Os jesuítas do Paraguai haviam reunido tribus inteiras nas margens do rio Paraná, do Iguassú e de outros rios, bem como do Uruguai e mesmo descido pelo Vacacaí e Jacuí: que belo estímulo para esses ousados caçadores de homens, que à procura de mão de obra barata atacam os aldeamentos e assim, indiretamente, preparam a brasilidade de todas essas terras que realmente não nos pertenciam pelo ajuste de Tordesilhas.

368. De São Paulo e de S. Vicente partiram uma após outra numerosas bandeiras, para as regiões de Guaira e do Iguassú: Nicoláu Barreto em 1607, Manoel Preto em 1607, e muitos outros nos anos que se seguiram: contemporaneamente, outros descem o rio Tietê, com o mesmo fim e à cata de ouro.

Continuando a marcha para o sul, numerosas bandeiras devastam as povoações espanholas, representadas pelo aldeamento dos índios submetidos aos jesuítas da Espanha: Paraná, Santa Catarina e mesmo a parte oriental do Rio Grande do Sul são percorridos entre 1608 e 1642. Alargam-se as zonas de ação das bandeiras, que se pensa tenham chegado ao Perú e à Bolívia, sem esquecer o sul de Mato Grosso, igualmente castelhano.

Realizou-se em Guaira, entre 1628 e 1632, uma campanha decisiva. “Manoel Preto e Antonio Raposo Tavares são os nomes que dominam essa fase. As reduções de Tibagí, do Ivaí, do Pequerí, do Paranapanema, do latim, Ciudad Real, Santiago de Jerez, Vila Rica, cessaram de existir. Com o correr dos tempos, despovoadas de elementos castelhanos, e nelas firmada a superioridade brutal e guerreira da invasão sertanista, tais regiões caíram no quinhão português” (*).

* *A Política Exterior do império*, citada.

* Calógeras, obra citada.

Em 1635, novos empreendimentos contra os jesuítas do Paraná e talvez do Rio Grande do Sul, pela gente de Santos ou S. Vicente. Em 1636, é Raposo Tavares que penetra na região de Curitiba e recalca os aldeamentos castelhanos para o oeste; de 1637 a 1639, são batidos os vales do Jacuí e do Taquarí e atacadas as reduções do Uruguai, a noroeste do Rio Grande do Sul. Os padres começam a criar exércitos locais e a reagir; as bandeiras empenham-se em luta com elementos já bem sólidos, vencem com maiores dificuldades, mas às vezes são destruídas. Não obstante, o edifício da nacionalidade, apenas começado, era ameaçado noutros pontos, como no Maranhão, onde os franceses estavam desde 1593 e 94 e onde ficaram até fins de 1615, quando foram batidos.

369. O norte esteve, por outro lado, a braços, durante o governo espanhol, com as grandes guerras holandesas, e as suas bandeiras não se chocaram com

castelhanos, mas ao verificar-se a separação de Portugal e da Espanha, em 1640, o território brasileiro havia se alargado, ao norte por disposições legais, como a criação das capitanias de Cabo Norte e Cameté e ao sul e a oeste, pela força empreendedora das bandeiras paulistas. Segundo Pandiá Calógeras (*), a nova linde seguia, aproximadamente, a lagôa dos Patos, o Jacuí, o Ibicuí, o rio Uruguai e por um afluente deste e do Iguassú, até o Paraná e Guaira.

370. Os escritores brasileiros da escola de Augusto Comte e de Capistrano de Abreu têm sempre condenado a destruição das aldeias jesuíticas, do Paraná e do Rio Grande do Sul, como obra criminosa; escritores mais modestos, desconhecendo os fundamentos que têm qualquer desses dois grupos para condenar a obra dos bandeirantes, têm-lhe seguido as pégadas.

É preciso não esquecer que a obra dos padres, realmente admirável, se não fosse destruída, o Brasil de hoje estaria reduzido a menos de metade do que é e a casa da raça não passaria de um pobre albergue, nesga de terra apertada entre o mar e o meridiano que passa perto de Laguna e do Pará (**).

371. Enquanto a raça se achava empenhada em construir o seu lar, eonciente ou inconcientemente, gente de outra origem veio disputar-lhe a posse do que por direito já era seu. Com a terra e com as tradições, perderíamos a língua que falamos e a liberdade de servir a um Deus que era o nosso.

Foi assim que em Junho de 1621 formava-se sob as vistas do governo holandês a “Companhia das Índias Ocidentais”, com a faculdade de crear exércitos e esquadras e de enviá-los contra o resto do mundo, para conquistar em terra ou pilhar nos mares.

A Baía foi atacada e tomada em 1626; expulsos pouco depois, em princípios de 1630, vão os holandeses cair sôbre Pernambuco, que ocupam. Acende-se a guerra das mais gloriosas. O sangue corre e tinge de rubro as terras da Baía e prineipalmente de Pernambuco para o norte, até o Maranhão. Multiplicam-se as escaramuças, travam-se rijas batalhas, como sejam as do Monte das Tabocas, as duas dos Guararapes, das quais a segunda não deixou de ser tuna verdadeira Canes, porém de resultados decisivos, jogando os invasores definitivamente para os mares.

372. As guerras holandesas duraram 24 anos e puseram em evidências a impossibilidade de alterar a geografia política do país pelo cmprêgo da força.

Numa época em que os braços dos combatentes têm maior influêncía do que os armamentos em uso, um povo enérgico, orgulhoso e bravo não se deixa abater, nem deixa quebrar a sua unidade territorial, a sua unidade de raça e de religião.

Os grandes êxitos militares obtidos ao norte exaltam a imaginação dos meridionais, embalados ainda pelos hinos guerreiros das façanhas recentes. Do norte vem a chama animadora e os de São Paulo, livres igualmente da tutela espanhola, pela separação de Portugal da Espanha, entram em acordo para conquistar o próprio rio da Prata, como propunha o governador da Baía. Dentro de tal ordem de idéias, a bandeira já é um destacamento importante, formado para conquistar terras. Em 1641, Jerônimo Pedroso de Barros, saindo de S. Paulo, invade Corrientes e é derrotado; em 1644 é desbaratado Jerônimo Bueno, no Paraguai; o terri tório da atual República Oriental é percorrido de 1645 a 47 por Fernão Dias Paes Leme; em 1648 são assaltadas aldeias da serra de Maracajú; ao mesmo tempo, André Fernandes percorre Santa Fé. O famoso Antonio

Raposo Tavares empenhou-se em lutas que vão a 1652, conquistando de Guaira ao Paraguai, Santa Fé, Perú Central, descendo em seguida, por via fluvial até o Pará. Já em 1651, andavam pelo rio da Prata e pelas regiões ao norte do Rio Grande do Sul as bandeiras de Braz Rodrigues Arzão e Domingos Barbosa Calheiros; Luiz Pedroso de Barros atravessa o sertão matogrossense e chega aos Andes, onde perde a vida. A série é enorme e numerosas expedições não deixam vestígios. Ainda em 1675 continuavam e, nesse ano, Manoel de Campos Ricardo percorre Mato Grosso e chega a Santa Fé, enquanto que Francisco Pedroso Xavier, na serra de Maracajú, derrota em batalha campal um ex-governador do Paraguai.

373. A passagem de uma bandeira pelas terras que o ajuste de Tordesilhas havia adjudicado aos castelhanos não tinha o caráter tão passageiro como poderá parecer, pois os bandeirantes conduziam consigo pessoas da família, animais domésticos, etc. e ao fim de certos lances criavam verdadeiras aldeias-acampamentos, em que muitas vezes até surgia uma rudimentar agricultura. Posteriormente, em alguns desses pontos radicavam-se elementos de antigas bandeiras: era o *uti possidetis* que se desenhava.

374. Já se viu que a bacia amazônica estava fora do meridiano de Tordesilhas. Os padres espanhóis, com a mesma infatigabilidade e a mesma energia de sempre, captam no Amazonas almas para Deus e súbditos para seus soberanos.

As missões desciam pelo grande rio e em 1645 haviam atingido, segundo estudos aqui resumidos de Pandiá Calógeras (*), às margens do Napo e do Putumaio, tendo obtido grandes êxitos pelo número de índios aldeados. que excedia a 40.000.

(*) *A Política Exterior ao Império*, citada.

Achavam-nos no auge da guerra holandesa e, não obstante, bandeirantes idos do Pará buscaram capturar êsses índios, mas foram repelidos.

Anos antes, já haviam os portugueses visitado o rio Negro e tinham os padres lusitanos erado três missões, sendo uma em Al enquer. Idos do Pará, derramam-se os padres portugueses pelas selvas. Do lado castelhano, o chefe dos missionários adocece e vai curar-se no Pará, onde o capitão- mór o prende, sob a acusação de invasão de domínios e, quando solto, ao regressar, dão-lhe uma escolta, que chegada ao interior o intima a retirar-se muito para oeste. Obedecido sob protesto, o comandante toma posse das terras trabalhadas pelos missionários espanhóis. Os padres portugueses, avançando de leste para oeste, vão chocar-se com os seus irmãos a serviço de outro rei; em 1701, já se achavam os padres lusitanos no rio Javari, na sua marcha para oeste. Então, surge o conceito de fixar os limites de acordo com a ocupação c nos achavamos nos fins do século XVII.

375. Rumo norte, ainda são os padres portugueses que fixam as raias, ao passo que holandeses e franceses tentam avançar para o sul.

Os franceses transpõem o Oyapock e vêm até o Jarí e Araguaí. Os missionários e os oficiais portugueses protestam e finalmente, os forasteiros entram a ser presos. Constroem-se fortes, como o de Cumaú e inicia-se o de Parú. Aldeias dos jesuítas são assaltadas por índios instigados por franceses; expedições punitivas, idas do Pará, restabelecem a situação e escarmentam os atacantes. O forte do Araguaí, do Paru e Cumaú, são tomados pelos franceses

de Caiena, mas logo depois retomados pelos nossos. Cessam mais ou menos as hostilidades, mas esta é a origem da chamada “questão do Amapá”, que só terminou há poucos anos, com a delimitação da fronteira franco-brasileira pelo Oyapock, como era de direito.

376. Ao sul. vimos dilataram-se as fronteiras e preparar-se um ambiente propício ao reconhecimento da caducidade do estatuto de 1494. graças à investida bandeirante; ao extremo-norte foram os padres catequistas e os soldados que asseguraram a posse da bacia amazônica, verificando-se aí a conhecida lei geo-política, da marcha da embocadura para as cabeceiras. Ganho os extremos do extenso arco e levada bem longe a penetração por aí. assegurada estava, de um modo geral, a posse da terra intermédia, que não poderia resistir a êsse duplo envolvimento. Não obstante, os empreendimentos gizados simplesmente pelo instinto das massas populares não se refletiram sôbre a região central.

377. A influência geográfica do rio S. Francisco é enorme, no povoamento do sólo, terras a dentro, na região central do grande massiço brasileiro. As causas dessas arremetidas são todas de ordem econômica: a busca do ouro, a caça ao índio, o estabelecimento de fazendas de criação, para atender às necessidades de carne dos mercados do litoral, principalmente Baía e Pernambuco.

O rio Tietê, como afluente do Paraná, foi tuna das mais grandiosas estradas da civilização luso-brasileira, abrindo o passo para Minas Gerais, para os atuais estados do Paraná, (Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Goiaz e Mato Grosso, mas o S. Francisco o excede, no julgamento de Capistrano de Abreu, porque contribuiu com a sua esteira para que a penetração da região central se alargasse até parte de Goiaz, Piauí, Ceará, Minas Gerais e Rio de Janeiro (*).

378. Pelas cabeceiras do rio, um dos primeiros que aí se estabeleceram foi Manoel de Borba Gato, bandeirante que tendo uma desavença com o alto funcionário da corôa portuguesa, Don Rodrigo de Castelo Branco, mandou matá-lo e fugiu para as nascentes do S. Francisco, onde se estabeleceu com os seus seqüezes. Das boiadas dessa gente descendem os rebanhos de Minas Gerais.

379. De um modo geral, o rio S. Francisco foi atacado por três pontos: 1.º — Pela fôz, pois as entradas pela sua parte inferior conduziram ao Jaguaribe e ao Carirí, colonizando-se assim o interior do Ceará (posteriormente, foram por êsse caminho alcançados o Piauí e o Maranhão); 2.º — Pelos tributários diretos do Atlântico, Tapicurú, Paraguassú e seus afluentes, pela parte média do rio das Contas, de importância maior para a colonização da Baía, Minas, Goiaz e Piauí; 3.º — Pelas cabeceiras, como já vimos, onde se chegava vindo das margens do Paraíba, transpondo a Mantiqueira e a bacia do rio Grande (*).

380. O povoamento se faz pela ocupação das terras do gentio recalçado, onde os governos concedem sesmarias após scsmarias, inclusive nas bacias dos pequenos afluentes, em que surgem fazendas após fazendas (*).

(*) Capistrano de Abreu, obra citada.

(*) Sampaio, citado por Capistrano de Abreu.

(*) *Caminhos Antigas e Povoamento do Brasil*, por Capistrano de Abreu.

(*) *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*, já citados.

(*) *Descobrimto do Brasil e sem Desenvolvimento no Século XVI*, por Capistrano de Abreu.

Entre 1672 e 1683 alí já se praticava uma invenção sim plista, mas que devia

ter uma influência enorme sobre a nossa geografia antrópica. Nas passagens de alguns rios, conta-nos Capistrano de Abreu (*), um dos tropeiros punba à cabeça uma armação de boi e nadando arrastava atrás de sí o gado pelo vau em que devia passar. Depois disso, torna-se fácil povoar de rebanhos ambas as margens dos rios.

À procura de campos novos e no enalço de índios para escravizar, houve quem se adiantasse tanto, que chegasse a sair das águas do S. Francisco para as do Parnaíba, isto é, da bacia de um rio para a de outro que segue um rumo oposto. Um tal Domingos Afonso possuiu aí tantas dezenas de fazendas de criação, que ao morrer legou trinta delas aos jesuítas (*).

381. Compreende-se, dêsse modo, a grande influência exercida pelo S. Francisco na criação e na conservação da unidade brasileira. Já o compararam ao Nilo, pela civilização que se irradiou de suas águas.

Percorrendo segundo suas maiores dimensões dois grandes Estados e separando dois outros entre sí, crea, depois de ter servido de degraus para a subida da civilização das costas para o planalto, núcleos de povoações tipicamente brasileiras ao longo de seu eixo, engendrando laços econômicos e sociais que se consolidam na tradição comum.

382. Sem ter as mesmas características do Amazonas, do S. Francisco ou do Tietê, dois outros rios vão desempenhar ao sul uma importante missão, no estabelecimento dos limites extremos da zona de atividade da raça de origem lusa.

383. Já sabemos que durante os séculos XVI e XVII a gente de S. Paulo, armada em guerra, inundou as terras de oeste e do sul, alargando os domínios lusitanos, pela devastação e mesmo pela ocupação efetiva da terra. Terminada a guerra holandesa, pensa-se logo em alcançar o rio da Prata, plantando alí, de modo definitivo, o padrão de Portugal. A consequência mais importante dessa mentalidade agressiva e expansionista foi a fundação da Colônia do Sacramento, em frente a Buenos Aires, em 1680, verdadeira vanguarda jogada longe de mais para ser apoiada em tempo. Esse empreendimento valeu por um toque de clarim, na quietude daqueles ermos, que então constituíam, em parte o mundo espanhol sul-americano. Começa uma guerra que dura mais de um século, entremeada de períodos de paz que são apenas tréguas.

384. Antes de ocupados a ilha de Santa Catarina e o continente fronteiro, antes mesmo de serem repartidas as suas terras; as populações sentem necessidade de ir mais longe, rumo ao sul, onde os gados de que a região central — Minas, S. Paulo e Rio — se acha cada vez mais necessitada, podem viver e proliferar largamente. É assim que a região de Laguna é ocupada quatro anos após à fundação da Colônia do Sacramento, assegurando dêsse modo a posse da região mais ao norte e dando mais um passo na direção das margens do Prata, onde a guerra não cessaria tão cedo.

Entre 1634. data da fundação de Laguna e 1703, não há todavia estabelecimento de qualquer espécie no caminho que costeia o oceano e vai de Laguna à Colônia do Sacramento; em 1715, o governador do Rio de Janeiro dá aos povoadores de Laguna a missão de entrar pelo Rio Grande do Sul e de se aproximar do Prata, para obter seguras informações sobre a Colônia de Sacramento, em poder dos castelhanos (*). Começaria aí o povoamento do Rio

Grande do Sul, pois, de regresso, muitos se teriam deixado ficar pelo caminho, com as valiosas presas de gado, feitas no Prata. Para Rio Branco, os primeiros estabelecimentos lagunistas começaram a formar-se ao norte do Jaeuí, entre 1713 e 1715. Realmente, de Laguna para o sul, as “estâncias” foram surgindo ao longo do eixo da penetração, mas esta, como que atraída pelas águas dos tributários do Guaíba, inclinava-se para oéste e ia surgir em Viamão. A principio os pousos, os fortins, as guardas e as estâncias balizam o caminho, logo depois, surgem as povoações: Santo Antônio da Patrulha, Viamão, Pôrto Alegre, Triunfo, Santo Amaro, Rio Pardo, aqui citadas sem rigorosa ordem cronológica.

385. Assim, o rio Jacuí, navegável até pouco acima de Rio Pardo, é um dos caminhos da civilização luso-brasileira. Pelas suas águas subiram os primeiros povoadores da região, com os soldados que se destinaram a firmar o mareo fronteiriço de Rio Pardo, que se conservou inabalável desde 1752, mesmo quando as fronteiras oscilaram.

Quando o tratado de 1750 se propunha a dar-nos mais oumenos os limites atuais, ajustando a nossa linha fronteiriça pelo rio Uruguai, foi pelo fio da eorrente do Jaeuí que o exército de Gomes Freire de Andrade penetrou nas várzeas do Botuearaí, onde o grande vice-rei se viu compelido a assinar um pacto de tréguas com os índios e missionários, guardadores daquelas terras para a corôa de Espanha. Revogado o acordo diplomático de 1750, o canhão continua a troar nas célebres “tanqueiras” de Rio Pardo, e, mais do que isso, cavaleiros inimitáveis levantam pelas planícies circundantes nuvens de pó, vigiando as fronteiras pátrias e escrevendo no chão dos descampados as mais belas páginas de um heroísmo anônimo e desinteressado. Pouco depois, Vertiz y Salcedo procura pôr fim à luta em que se empenhavam luso-brasileiros e castelhanos-platinos, com o fim de determinarem as suas fronteiras e para isso, marcha sôbre Rio Pardo, pensando achar no Jacuí a linha desejada para alcançar seus fins, mas as águas dêsse rio foram testemunhas mudas do fracasso dêsse belo empreendimento.

Finalmente, até construir-se a Estrada de Ferro de Pôrto Alegre a Uruguaiana, foi o rio Jaeuí o caminho obrigado da parte central do Rio Grande do Sul para as fronteiras de oéste.

386. A função do rio Uruguai é a de barreira natural para resguardo dos confins de nossa terra. A civilização que subiu ou desceu por êle não foi a nossa, mas a dos nossos vizinhos de origem castelhana.

O condomínio de suas águas nos fôra prometido em 1750, mas o célebre tratado de 1777, ou de Santo Udefonso, conduzindo a linha fronteiriça pelo divisor dáguas da Cochilha Grande, no-lo sonegou. Foi necessário esperar o ano de 1801, quando a bravura de um pequeno grupo de patriotas empreendeu a conquista das chamadas “Missões Orientais do Uruguai”, conseguindo firmar a fronteira ao longo da cobiçada linha do rio.

É a partir daí que o Uruguai passa a desempenhar uma função importante na vida da nacionalidade, que dois decênios mais tarde deixaria a sociedade lusitana, separando-se de Portugal .

387. A extensão fora do comum das terras a que Portugal sempre se julgou com direito, a brutalidade dos elementos geográficos que compartimentavam tão vastos domínios, as hostilidades dos primitivos habitantes do interior das terras, etc., fizeram com que desde os primeiros dias da colônia o mar fosse considerado como o verdadeiro caminho entre os núcleos populosos que iam surgindo.

388. É assim que se explicam o desenvolvimento econômico e os progressos de todo gênero, verificados na região litorânea do país, que sob tal ponto de vista contrasta com o interior, de difícil acesso por falta de cursos d'água navegáveis, orientados normalmente à linha de costas.

389. Antes de quaisquer outros, foram os caminhos marítimos a estrada da civilização brasileira, por que por aí é que rolaram as primeiras avalanches de homens de nossa raça, para pelejar com intrusos e nacionalizar a terra em que vivemos, exterminando o tráfico estranho, destruindo as suas feitorias e reunindo os elementos mais sólidos exigidos pelas ações militares de maior vulto.

390. Mais tarde, é pelo mar que nos vêm os influxos das ciências e das artes, que nos chegam as idéias que norteiam a vida coletiva da humanidade, que se fazem as trocas com que a nossa economia se consolida e nosso bem estar aumenta.

391. Ainda hoje, é o mar o caminho expedito, nas relações de toda espécie, entre o Brasil do norte, do centro e do sul, o verdadeiro respiradouro da nacionalidade, o mais vivo traço de união entre as diversas regiões naturais em que se desenvolvem os vários núcleos de nossa gente e ao mesmo tempo, a mais curta linha de roçada e de comunicações, através da qual os extremos do país poderão apoiar-se mutuamente.

RECURSOS ECONÔMICOS

Condições geográficas da produção brasileira, nos três reinos da natureza. A hulha, o petróleo e a hulha branca. A indústria brasileira. Importância militar desses recursos.

392. As condições geográficas da produção prendem-se à gênese do sólo, ao clima e às condições antropogeográficas de cada região.

O sólo influe na produção pelas condições de sua formação, pela sua composição química, pelo arranjo íntimo das partículas de que é formado, pela sua forma exterior, etc.

A influência do clima traduz-se principalmente pelas condições de temperatura e de umidade, consideradas ótimas, boas ou más, conforme o caso, para determinadas manifestações da atividade creadora dos chamados bens econômicos.

393. Os terrenos guardam em seu seio riquezas variáveis com as suas condições de deposição, com o predomínio de certas substâncias depositadas, com as transformações que se sucedem à sua primitiva formação, etc.

Seria inútil tentar arrancar do seio da terra elementos de valor econômico, em desacordo com as indicações fornecidas pela gênese do sólo.

394. Os elementos organizados são ainda mais exigentes, pois às condições referentes ao sólo juntam-se as referentes ao clima, principalmente temperatura e umidade. Os indivíduos pertencentes ao reino vegetal, meio-enterrados no sólo, aí vão procurar em grande parte os elementos de que carecem para se constituírem e se alimentarem. Nem todas as plantas têm, a tal respeito, as mesmas exigências, o que impõe à agricultura sólos de composições diversas, isto é, de origens diferentes. Os indivíduos do reino animal formam em grande parte, os seus órgãos com os vegetais de que se alimentam e quando recorrem para tal fim ao próprio reino animal, servem-se apenas de um processo indireto,

uma vez que os animais utilizados se alimentam, em última análise, com elementos vegetais.

395. No que diz respeito ao clima, embora a sua influência só se faça sentir diretamente sobre os seres organizados, a persistência de certas condições de temperatura e de umidade, durante largos espaços de tempo, tem dado lugar à formação de várias riquezas minerais, como as hematites, os óxidos de ferro, os veios de toda espécie, etc.

A influência do clima é porém dominadora no que se refere às produções do reino vegetal e do reino animal.

396. Todas as plantas necessitam de uma certa quantidade de calor, umas um pouco mais, outras um pouco menos. O limite inferior do calor necessário é dado pelo número de graus em que a semente começa a germinar, o limite superior da vegetação pode ser considerado entre 35° e 40° centígrados; a temperatura ótima é aquela em que as funções vegetativas atingem a seu pleno desenvolvimento e fica, naturalmente, entre os dois limites extremos, em regra de 20° e 25° centígrados.

A essa temperatura ambiente é necessário acrescentar uma soma de calor, exigida para a maturação dos frutos que, como sabemos, é variável: o trigo exige um total de 2.400°, acima de 6°, em que começa a sua germinação, o milho, um total de 2.500° acima de 13°, em que a sua germinação se inicia, etc. É por isso que em Malta a maturação do trigo exige 162 dias e em Berlim, 299.

397. A influência da água não é menor do que a do calor na vida das plantas: os vegetais absorvem água pela raiz, pelas suas ramas e a expõem pelas folhas. Parte da água fica incorporada à planta e influe sobre a sua estrutura, ao passo que a riqueza e a pobreza de quedas pluviométricas determinam alterações profundas na organização das espécies vegetais. A inédua que as quantidades de chuva vão deescendo, as regiões vão adquirindo um aspecto diferente, pela redução do porte das árvores, que pouco a pouco cedem lugar aos arbustos dotados de espinhos, duros e ressequidos.

398. Já se vê como a produção brasileira, representada pela pecuária, pela agricultura ou pela mineração, há de ser variada, atendendo às diferenças de altitude, de latitude e de estrutura do sólo do país, nas suas diversas regiões naturais.

A gênese do sólo não sendo a mesma ao norte, ao centro e ao sul, as riquezas acumuladas no seio das terras e os elementos necessários à vida das plantas, resultantes das decomposições das rochas fundamentais, não podem ser os mesmos em todos os pontos; a mesma coisa pode se dizer das temperaturas e das quedas pluviométricas, que, como é fácil verificar, muito diferem nas diversas latitudes.

399. No entanto, a produção, que se torna possível quando ocorrem boas condições genésicas e climatológicas, está sujeita a outras exigências, graças à dependência que existe de uma parte entre os fenômenos econômicos e demográficos e de outra, entre os fenômenos econômicos e às condições dos transportes.

A finalidade das indústrias é a satisfação de necessidades econômicas, o que importa em admitir uma estreita dependência entre os surtos industriais e a existência de uma população ativa e hábil, igualmente utilizável como “base-de-

consumo". Ao mesmo tempo, entre as primeiras fases de produção e o consumo, que é a sua última etapa, há lugar para encarar a necessidade de conduzir as matérias primas de seus pontos de extração para os pontos de elaboração e daí, para os lugares de consumo. Esses imprescindíveis deslocamentos constituem em seus complexos o importante problema dos transportes, de tal influência nos atos econômicos que pode sobrepôr-se a todos os outros dados do problema, embaraçando ou tornando impossíveis os surtos da produção industriai.

400. As considerações expostas evidenciam que a produção industrial baseia-se fundamentalmente nas condições intrínsecas do sólo e do clima, na existência de uma população consumidora e na realização de transportes favoráveis.

Esses quatro elementos continuam a prevalecer mesmo quando a produção excede às necessidades da vida local e se expande largamente, pela invasão de mercados afastados.

401. A produção brasileira não poderá fugir a essas mesmas exigências. Assim, é dentro dêsse quadro que deve ser encarada.

O Brasil pertence a dois hemisférios, pois tem um de seus extremos aproximadamente a 5° ao norte da linha equatorial e o outro, a 33°-45' de latitude sul. São aproximadamente 39°, o que quer dizer que nenhum outro país do mundo se lhe compara em extensão e continuidade territorial.

O capítulo da história geológica do Brasil é, na sua complexidade e no seu desenvolvimento, uma consequência da vastidão do seu território. Feito em suas linhas gerais de um modo mais ou menos completo, pode-se considerar como apenas iniciado o estudo minucioso da geologia do Brasil, trabalho que só as gerações futuras hão de concluir de inn modo perfeito.

402. Lançado um rápido olhar sôbre a carta geológica do Brasil, chama atenção a enorme extensão do arqueano, o chamado "complexo brasileiro", em que predominam os gneis, os ehistos cristalinos e os granitos, dando lugar, pela sua decomposição, a terras eultiváveis com propriedades que rigorosamente não podem ser as mesmas que acusam as vastas regiões das rochas igneas, em que os derramamentos trapeanos dão origem a um sólo rico em ferro, como o das terras roxas de S. Paulo, etc.

403. Na parte referente ao calor ambiente, tão importante, como vimos, para a vida vegetal e animal, os climatologistas têm considerado no Brasil a existência de três faixas, que, embora semelhante assunto não admita uma solução geométrica, são delimitadas como se segue: a primeira faixa inclui todas as terras que ficam entre o equador terrestre e o paralelo dos 10° da latitude sul, onde a temperatura média é de 26 a 27°, a segunda faixa estende-se do extremo meridional da primeira até o trópico de Capricórnio, que, como se sabe, passa aproximadamente a 23°-27' de latitude sul, onde a temperatura é de 23 a 26°, mas oscila nas regiões elevadas entre limites inferiores, a terceira faixa estende-se daí ao extremo sul do país, onde a temperatura média oscila entre 16 e 19°, conforme se trate do interior ou da costa, esta em parte mais quente.

404. Como se não bastasse a complexidade que os elementos sólo e temperatura dão por si ao problema da produção agrícola e pecuária, a umidade é o terceiro elemento que como já vimos pode ser considerado fundamental.

O caso brasileiro na classificação Morize-Delgado, corresponde ao seguinte:

“A — CLIMA EQUATORIAL:

- 1) Tipo super-úmido — Amazônia.
- 2) Tipo semi-árido — Nordeste.

“B — CLIMA TROPICAL:

- 1) Tipo semi-úmido marítimo — Litoral Oriental.
- 2) Tipo semi-úmido de altitude — Planalto do centro.
- 3) Tipo semi-úmido continental — Interior brasileiro. .

“C — CLIMA TEMPERADO:

- 1) Tipo super-úmido marítimo — Litoral meridional.
- 2) Tipo semi-úmido das latitudes médias — Planície rio-grandense.
Tipo semi-úmido de altitude — Planalto sul”.

405. Vê-se que quanto às chuvas, em território do Brasil, podem-se distinguir três tipos, que dão lugar a delimitações gerais; no entanto, olhados em suas particularidades, nem sempre se definem, convenientemente, dados os entrelaçamentos resultantes das disparidades de condições locais.

O tipo super-úmido amazônico abrange chuvas abundantes, que ultrapassam sempre a 1m,50 e que em certos pontos chegam a três metros anuais; o tipo semi-árido do nordeste é o das áreas de menos de 600 mm. de chuva anual; o tipo semi-úmido do Brasil meridional e central, a que correspondem quedas pluviométricas que em regra ficam entre 1 metro e 1m,50, mas que no litoral ou nos pontos elevados alcançam até dois e mesmo mais de três metros por ano.

406. As considerações sobre os terrenos e sobre os elementos climatéricos são os elementos essenciais para definir em sua complexidade as condições da produção do Brasil.

Por sua vez a elaboração das matérias primas leva-nos para os domínios das indústrias, em que os produtos naturais tomados em bruto sofrem as necessárias transformações, para que possam ser entregues ao consumo.

Essa usinagem se desenvolve em pontos escolhidos pelas suas características geográficas: clima, natureza do sólo, situação em relação aos núcleos consumidores e população base-de-consumo, sendo esta última a mais importante de todas.

407. Quase todos os países constituem hoje um recinto econômico fechado, para a proteção dos seus interesses industriais, muitas vezes em discordância com as características do seu sólo e do seu clima.

Alimentam-se por esse modo indústrias manufatureiras, que se apoiam principalmente na sua situação em relação às populações base-de-consumo.

408. O Brasil, com uma população que se aproxima de 50.000.000 de habitantes, já constitui, para as suas indústrias, um excelente ponto de apoio.

No entanto, esses 50.000.000 de consumidores acham-se repartidos desigualmente sobre uma das mais vastas áreas econômicas fechadas em que se divide a face da terra. As próprias condições dos transportes, que localizaram as massas humanas mais importantes junto à costa marítima, vão influir decisivamente sobre a localização dos núcleos industriais mais característicos como elaboradores de matérias primas.

Dadas, porém, as reações inevitáveis dos elementos clima e sólo sobre a situação de determinadas indústrias e das populações base-de-consumo, pode-se prever vários surtos industriais autônomos, que hão de constituir, no fim de contas, o grande parque industrial brasileiro.

409. Embora o clima e o sólo da vasta área que constitue o território nacional permitam prever uma grande variedade na produção industrial, por enquanto acentuam-se apenas três zonas de elaboração intensiva das matérias primas: o centro, o sul e o nordeste do país, esta em vias de rápido e grandioso desenvolvimento, pelo descobrimento de petróleo em situação muito favorável, à beira-mar.

410. Desde que o Brasil deu os primeiros passos para a sua industrialização, até nossos dias, o que corresponde mais ou menos a quatro decênios, a elaboração das matérias primas entre nós tem se desenvolvido tão satisfatoriamente, que a partir de 1930, já nos vamos mais ou menos bastando a nós mesmos, notadamente quanto aos artigos que dizem respeito à manutenção de nossas energias vitais.

Os gêneros alimentícios, os vestuários, os calçados, a maioria dos preparados farmacêuticos, artefatos metálicos e de borracha, ou de madeira, já não são importados. Muito ao contrário, as nossas exportações em várias dessas categorias já são importantes e tendem a crescer muito.

411. No entanto, apesar dos progressos realmente enormes que se verificam em todos os setores industriais do país, ainda é muito o que se precisa fazer para que as indústrias que vão nascendo se libertem totalmente da tutela estrangeira .

É que há em qualquer parque industrial um entrelaçamento de interesses, pelo aspecto complementar de umas indústrias em relação a outras. E é esse entrelaçamento que ainda nos falta, dando lugar a falhas muitas vezes sensíveis: certos produtos tornam-se caros, pela falta de aproveitamento de sub-produtos, outros elementos devem ser importados do estrangeiro, por não serem produzidos no país.

412. O parque industrial brasileiro é muito completo em relação aos produtos alimentícios: café, cereais, carnes, açúcar, gorduras, farinha, leite e derivados, etc.

Em 1937. a nossa produção industrial foi avaliada em 8.179.000 contos de réis, dos quais 2.108.000 contos couberam aos tecidos, 131.000 contos aos chapéus e 676.000 contos aos calçados, isto é, mais de 35 % da produção industrial brasileira são de artigos de vestuário.

Esses números tendem a aumentar muito, não só pela exportação, que vai crescendo lentamente, mas com segurança, como pelo aumento de consumo interno.

413. A lista das matérias primas e dos gêneros alimentícios, de que dispomos para atender às exigências de nossas indústrias, é das mais completas que um país pode apresentar.

No reino vegetal, tanto dispomos de certos produtos que só vicejam sob o equador, como de outros que apenas prosperam com os frios das latitudes relativamente elevadas; nos demais reinos da natureza, as nossas facilidades são igualmente notáveis, como veremos.

414. Várias espécies vegetais produzem a borracha, mas a *hevea brasiliense*, que fez outrora a riqueza do Amazonas, encontrou no extremo norte do Brasil o seu melhor *habitat*, pois exige terras baixas, quentes, úmidas e pouco consistentes, como se observa nas formações aluviais.

A borracha foi introduzida na Europa por La Condamine, em 1735; na América, já era utilizada pelos naturais.

Por largo tempo, teve um emprego muito limitado, mas, desde que tal matéria prima foi tratada quimicamente, os empregos da borracha se multiplicaram imensamente. Em 1848, foi feita a chamada vulcanização da borracha, o que constituiu um largo passo nas suas indústrias; com a dilatação dos empregos, o seu preço elevou-se consideravelmente, o que levou a criar-se um processo de regeneração da borraeha já usada.

415. A partir de 1876, as espécies brasileiras foram aclimatadas nas colônias inglesas da Ásia, dando lugar a uma exploração sistemática dessa matéria prima, em contraposição à exploração natural, que caracterizava a produção do Brasil e de outras procedências.

Pouco a pouco, a borracha asiática foi aumentando de importância; a partir de 1914, começou o predomínio da borracha cultivada e a decadência da borracha silvestre.

Os povos do velho continente, mais diligentes e experimentados do que os do novo, lançaram-se a produzir borracha barata, com o que suplantaram a produção brasileira, inundando todos os mercados.

Hoje, calcula-se que a produção da borraeha cultivada está para a de borracha silvestre na proporção de 14:1.

416. A importância geográfica de tal acontecimento reside no deslocamento da hegemonia na produção da borracha da América do Sul para a Ásia e do Brasil para a Inglaterra. O rio Amazonas deixou de ser o caminho da borraeha. que se desviou para o estreito de Malaca. Manaus e Belém deixaram de ser os grandes mercados mundiais da borracha, cedendo lugar primeiro a Londres e, mais tarde, a Singapura, que hoje é o mais importante centro comercial desse artigo.

417. O Brasil quasi desaparece das estatísticas, como exportador, o que se deve à absurda valorização do produto brasileiro; só a Ásia concorre hoje com 95% da borracha consumida em todo mundo, deixando os restantes 5% para o concorrente vencido e para os produtores de outras regiões, que são os demais países americanos da bacia amazônica e colônias africanas do Congo, Camerum, Togo e Nigéria.

418. O domínio dos mercados mundiais da borracha pelas organizações britânicas levou a Inglaterra a tentar a valorização artificial do produto, o que veio ferir os interesses dos Estados Unidos, cuja indústria de automóveis absorve 75% da produção mundial da borracha.

Esta operação tomou o nome do plano Stevenson e foi semelhante à nossa valorização do café. O mercado norte-americano, depois de veementes protestos, reagiu. A borracha brasileira antevia uma importante melhoria de situação e uma possível intervenção mais ativa nos mercados mundiais. Os industriais americanos voltaram as suas vistas para a bacia amazônica, do que resultou a chamada concessão Ford.

419. Neste ponto, o bom senso britânico retoma o fio da questão e desiste da

valorização artificial do produto, evitando dêste modo uma retração de consumo que se esboçava e o reerguimento dos concorrentes estrangeiros. No momento atual, cogitam os plantadores do velho continente de restringir a produção.

420. A concessão Ford implantou na bacia amazônica uma importante organização econômica, que pelos vastos interesses que entrelaça pode chegar a adquirir enorme importância política. A essa entidade outorgou noutros tempos o governado Amazonas largas prerrogativas, aliás em parte já reduzidas pelo governo atual: tinha a empresa o direito de explorar quaisquer riquezas que se encontrassem dentro dos limites da sua concessão, de criar um corpo de funcionários policiais para assegurar a ordem interna, de navegação por conta própria nos rios Amazonas e Tapajoz, podendo construir armazéns, portos, criar centros populosos, escolas, redes telegráficas e telefônicas, etc.

A empresa comprometeu-se a plantar seringueiras na proporção de 400 hectares nos primeiros dois anos, de 400 hectares no terceiro ano e de mais 400 no ano seguinte.

Por maiores que sejam os benefícios que possam trazer os empreendimentos norte-americanos no vale do Amazonas, tem-se a impressão de que as prerrogativas da Concessão Ford eriam no rio Tapajoz um estado de coisas semelhantes ao que o Barão do Rio Branco impediu que surgisse no Acre, atalhando-o, pelo tratado de Petrópolis.

421. Ainda em 1909, para um consumo mundial de 70.500 toneladas, a produção elevava-se a 69.500 toneladas; dessa produção, 42.000 toneladas eram atribuídas ao Brasil. Em 1930, o Brasil figura nas estatísticas apenas com 23.000 toneladas, para uma produção mundial que se eleva a 810.000 toneladas. A exportação continua decrescendo e em 1933 foi apenas de 8.500 toneladas. Não se trata de um exgotamento da região produtora, mas de uma retração dos mercados, que só utilizam os tipos brasileiros, de custo mais elevado, em certos artefatos mais exigentes.

422. Se é verdade que a produção asiática anulou praticamente a exportação brasileira de borracha, também é certo que o mercado interno do país vem absorvendo dia a dia maior quantidade de borracha, matéria prima com milhares de aplicações, inclusive militares.

O Brasil conta com perto de cinquenta fábricas de artefatos de borracha, das quais quatro no estado do Pará, grande mercado da matéria prima fundamental para tal indústria, embora seja em S. Paulo que se encontra a maior fábrica de artefatos de borracha da América do Sul. Neste mesmo estado e na capital do país encontram-se outros importantes estabelecimentos dedicados a essa indústria.

A principal produção de nossas fábricas é a de pneumáticos e câmaras de ar. As quatro do Pará produzem num ano 52.000 pneumáticos e 250.000 câmaras de ar. Só uma companhia da capital do país fabricou num ano perto de 65.000 pneumáticos. Três grandes fábricas de S. Paulo e do Rio devem produzir desde já 350.000 câmaras e 350.000 pneumáticos.

Cêrca de um terço dos pneus e câmaras de ar atualmente gastos no país é de procedência nacional; dentro de pouco tempo, produziremos mais de 50 % desses artigos, para atender nossas necessidades.

A exportação de artefatos de borracha, que é ainda insignificante, deve aumentar rapidamente, dada a qualidade e o preço do produto.

423. O cafeeiro encontrou em S. Paulo condições ótimas, para o seu desenvolvimento e vantajosa produção. Originário da África, foi introduzido no Brasil em 1723. É uma planta que medra perfeitamente onde a temperatura oscile entre 15 e 25°C, e a quantidade de chuvas fique entre 3m,30 e 2m,20 (*).

(* *A Flora do Brasil*, por F. C. Hoelme.

Nos estados de S. Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Baía, Pernambuco e Paraná é que se encontram os grandes cafésais, que em conjunto não cobrem menos de 2.430.000 hectares e somam mais de 2.000.000.000 de pés. Só em S. Paulo, existem nada menos de 1.152.520.958 cafeeiros, o que representa cêrca de 58% no conjunto de todos os estados brasileiros.

424. A safra cafeeira do Brasil em 1928/1929 foi de 31.322.000 sacas de 60 quilos e a exportação relativa ao mesmo período elevou-se a 14.280.815 sacas, havendo um excesso de mais de 50% da primeira sobre a segunda. Assim, ficaram dêsse ano industrial 17.042.185 sacas, que não podendo ser absorvidas pelo consumo interno, foram em grande parte crescer os estoques acumulados, que ao findar o ano de 1931 se elevavam a 24.716.971 sacas.

425. O café figura em primeiro lugar na exportação brasileira e por êle se pode julgar das condições de nossa balança comercial. Mais de 70% do ouro que entra no país provêm das vendas de café.

426. A grandeza do estado de S. Paulo e boa parte da prosperidade brasileira fizeram-se à sombra do café e sob um regimen de livre concorrência.

Sob idêntico regimen, a Colômbia foi adquirindodia a dia importância como produtor de café, pois se ainda era 1925-26 a sua produção era de 110.000 toneladas (cêrca de 1.833.400 sacas), em 1930-31 elevou-se a mais de 3.000.000 de sacas. E não tem estacionado. O mesmo pode se dizer da Venezuela, seguida de perto pelo Haiti.

427. A história do café no Brasil aham-se ligados os vários planos de valorização dêste produto, realizados, em desacordo com as teorias mais elementares das ciências econômicas, por pessoas mal avisadas, a quem os governos da União não se animaram por certo a contrariar.

No dizer de um estadista americano que nos visitou, as nossas valorizações não passam de institutos protetores de nossos concorrentes; dentro de nossas fronteiras, se é verdade que o café contribuiu poderosamente para desenvolver outras indústrias, pelos recursos que permitiu acumular, não é menos certo que a sua alta artificial contribuiu igualmente para encarecer a vida e torná-la mais difícil para os menos favorecidos da fortuna. Finalmente, tomou duvidosa a conservação do nosso predomínio nos mercados mundiais do café e criou para nossos governos um problema de solução difícilima.

428. A valorização brasileira sempre foi considerada pelas pessoas autorizadas como uma heresia econômica, apenas explicável pelas necessidades políticas (*). Consiste em retirar dos mercados os excedentes de suas restritas necessidades, de modo a equilibrar teoricamente a oferta e a procura e a tornar na prática a segunda maior do que a primeira. As bases de tais operações não podem ser consideradas novas, pois são conhecidas as tendências de todos os tempos, desenvolvidas entre produtores, para o represamento da produção e melhora artificial dos preços; o que no caso aparece de novo é a intervenção do

estado.

(*) *Annuaire du Brésil*, 1931.

429. Em 15 anos, o Brasil tentou por três vezes consecutivas, aliás com êxitos grandiosos, porém não persistentes, elevar o preço do café. A primeira valorização data de 1906, quando os estados de S. Pardo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, pelo chamado convênio de Taubaté, retiram da circulação 8.000.000 de sacas de café, mediante emprêgo de empréstimos externos que atingem a 30.500.000 libras esterlinas. A princípio, a alta não se fez sentir, mas em 1917 os preços subiram e a operação de crédito poudc ser liquidada em bóas condições.

Em 1917, a guerra européia tocava a seu auge e impossível seria obter um grande empréstimo no estrangeiro. Os governantes de S. Paulo apelam para o govêrno federal, que a. pretexto de estar preparado para entrar no conflito europeu faz votar elevados créditos e as correspondentes emissões de papel moeda, de que boa parte é entregue ao estado de S. Paulo, que por êsse meio pode retirar da circulação mais de 3.000.000 de sacas de café. Os preços então sobem quasi que imediatamente e como no ano seguinte o auxílio do fator cósmico das geadas se fez sentir grandemente, o café entra a ser cotado por preços ainda não vistos, Rapidamente a operação é concluída, dando margem a lucros consideráveis para os interessados, mas, com reverso da medalha, o café dos países nossos concorrentes é igualmente beneficiado e se prepara para nos substituir dentro de um tempo relativamente curto, nos grandes mercados mundiais.

Dois anos mais tarde, em 1921, novos sacrifícios vão ser pedidos aos consumidores, principalmente nacionais, para que os preços não caiam e mesmo, para que continuem a subir. O mecanismo da operação vai porém se complicar mais, na ânsia de apanhar pelos cabelos a fortuna que foge, em obediência aos clássicos princípios da economia. Os fundos necessários vão ser obtidos pela contribuição de 15.000 contos por parte de S. Paulo, por 40.000 contos que devem ser subscritos, divididos em partes iguais, pelos estados de Minas, Rio de Janeiro, Baía e Espírito Santo, por uma contribuição assás forte do tesouro federal e por um adiantamento de 4.000.000 de libras, obtida de banqueiros londrinos. O café acelera a partir daí a sua marcha ascendente e a operação chega a um termo feliz e rápido.

430. Certamente, para evitar as crises temporárias, que se sucedem umas às outras, quando os recursos obtidos para financiar as diversas valorizações vão se exgotando, o governo de S. Paulo tratou de crear um órgão especial, para levar a cabo o que se chamou a “defesa permanente do café”. Esse órgão foi o “Instituto do Café do Estado de S. Paulo”, logo imitado por outros estados cafeeiros, no que talvez não fosse pequena a influência do govêrno federal.

O novo “Instituto” passou a dispôr dos recursos de um empréstimo estrangeiro, de um empréstimo concedido pelo tesouro paulista e de uma taxa de mil-réis-ouro, ou seu equivalente papel, cobrada sobre cada saca de café em circulação dentro do estado.

Os estados de S. Paulo, de Minas, do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, logo depois, remodelam os seus aparelhamentos de defesa do café, de aeôrdo com uma “convenção”, levada a efeito a 30 de Maio de 1927, regulando a exportação do produto pela procura no mês anterior. Em 1928, outros estados eafeeiros

aderem ao convênio do ano de 1927. Em 1929, o estado de Minas cria o seu "Instituto", o mesmo fazendo o do Espírito Santo, seguindo o exemplo de S. Paulo e Minas.

431. Em 1930, os preços do café, apesar de tudo, caem de 35 a 40% no exterior (*), embora se conservem estáveis no mercado interno. Há dificuldades enormes para obter os necessários recursos para manter a alta artificial. O estado de S. Paulo consegue, porém, em 30 de abril, um empréstimo de 20.000.000 de libras, nas praças de Nova York e da Europa. O Banco do Brasil intervem, concedendo créditos que sobem a 160.000 contos, destinados aos lavradores, comissários de vendas e bancos interessados, o Banco do Estado de S. Paulo e o tesouro paulista facilitam empréstimos a curto prazo, mas que sobem a 7 milhões de libras, quantia esta que é repostada pelo produto do empréstimo externo de 30 de Abril. Em Setembro do mesmo ano, os estados produtores reúnem uma nova "convenção". Exige-se uma grande emissão de papel-moeda, mas o presidente da República veta semelhante idéia, pela repercussão que ela podia ter sobre o seu plano financeiro, aliás já fracassado. A "convenção" de 30 estabelece quotas de exportação para todos os interessados, inclusive para todos os mercados internos.

(*) *Mensagem*, do presidente da República, de 3-5 1930.

Para satisfazer aos compromissos do último empréstimo, cria-se uma nova taxa de 3 shillings, ou sejam, pelo câmbio daquela data, uns 65000 por saca de café, para os que recorram aos serviços atendidos pelo empréstimo.

432. Em Dezembro de 1930, o governo brasileiro tratou de reunir uma conferência internacional de produtores de café, mas estes, como era natural, mostraram-se infensos a qualquer deliberação de interesse para o Brasil.

Três anos mais tarde, por ocasião da conferência monetária internacional, reunida em Londres, o governo brasileiro há de retomar o problema, porém sempre com o mesmo insucesso. O decreto de 7 de janeiro de 1931 reorganizou, mais uma vez, o "Instituto" de S. Paulo.

433. Em começos de 1931, o governo federal, depois de reconhecer os males da retenção pura e simples do produto, resolve adquirir enormes estoques acumulados nos anos anteriores, com o fim de libertar as safras que se seguirem. Em Março do mesmo ano, o governo paulista abre um crédito de 350.000 contos, para auxiliar a indústria cafeeira. Não resolve o problema, o que dá lugar a mais uma conferência, em que os representantes dos estados produtores se reúnem no Rio, a 25 de Abril de 1931. Fica, a partir daí, instituída uma taxa de 10 shillings por saca de café exportada. O produto dessa nova taxação servirá para adquirir cafés acumulados e destruí-los .

Queimaram-se, ou jogaram-se ao mar perto de 70.000.000 de sacas.

Em 1934, com êsses artifícios, os preços duplicaram em todos os mercados do mundo.

434. Nos anos que se seguem, os preços tendem para níveis baixos e a procura diminui assustadoramente, com uma remessa de cafés brasileiros para o exterior que pouco excede a 12.000.000 de sacos de 60 quilos. A sobretaxa, já então fixada em 45\$000, dinheiro do país, eleva os preços do café nos mercados em que se trava a luta entre os cafés do Brasil e os de outras procedências. Ao passo que o Brasil impede o plantio, outros países o estimulam e já se pode

prever a perda da hegemonia brasileira nos mercados internacionais. Os concorrentes recusam qualquer acordo que razoavelmente nos beneficie.

435. Chegamos assim ao auge da crise, com a falta de compradores e com os preços ínfimos. É quando o governo, em 10 de Novembro de 1937, reduz de 45\$000 para 12\$000 por saca a sobretaxa de exportação, o que praticamente libera o nosso café.

Os resultados não se fizeram esperar.

De Janeiro a Setembro de 1938, a exportação supera a de igual período do ano anterior em 5.000.000 de sacas, embora os produtores brasileiros recebam alguns milhões de libras para menos do que nos anos anteriores.

Assegurado como se acha o mercado interno, os produtores brasileiros não têm sofrido maiores danos. Dentro do país, os preços continuaram tão altos como nos tempos áureos das valorizações artificiais.

436. Cabe ao Brasil no mundo um dos primeiros lugares como produtor de milho. Assim como os Estados Unidos, que representam 75% da produção mundial, não têm importância como exportadores deste artigo, o Brasil trabalha nesta cultura mais para atender às suas próprias necessidades, que são enormes.

O milho é uma gramínea que se desenvolve bem apenas nas regiões quentes e temperadas, pois a sua germinação começa a 13° C. e o seu desenvolvimento exige uma elevada quantidade de calor.

Achando-se o Brasil, em linhas gerais, entre o equador terrestre e a zona temperada quente, todo seu território se presta à produção do milho.

437. O Brasil ocupava, ainda em 1929, o quarto lugar como produtor mundial de milho. O primeiro lugar coube sempre aos Estados Unidos, com mais de 60.000.000 de toneladas, o segundo à Argentina (6.350.000 toneladas em 1938). O Brasil, já colocado em 3º lugar, produz nesse ano a avultada quantidade de 101.350.000 sacos ou sejam, 6.081.000 toneladas de milho. Ficam-lhe porém ilimitadas possibilidades de uma colocação muito melhor, dada a sua posição astronômica, que permite prever o deslocamento para o norte dos maiores centros produtores, hoje localizados ao sul do país. Talvez não decorra um decênio sem que produzamos tanto como os Estados Unidos.

Não obstante a produção de milho destinar-se em princípio a atender às necessidades internas do país, a exportação deste artigo cresce extraordinariamente, apesar de certas oscilações que se têm verificado.

De qualquer modo, não há sobras na produção de milho e toda safra encontra colocação, dados os numerosos empregos desse precioso artigo, tanto na alimentação de homens e de animais, como em diversas indústrias.

438. Todos os estados do Brasil produzem milho, uns mais, outros menos. Paradoxalmente, os maiores produtores são os estados do sul. Figura em 1939, em primeiro lugar, Minas Gerais, com 27.000.000 de sacos de 60 quilos, seguindo-se S. Paulo com 25.000.000 e Rio Grande do Sul, com 22.000.000.

A menor produção coube ao Amazonas, com 37.000 sacos.

439. O feijão ocupa um lugar muito importante na mesa dos brasileiros de todas as camadas sociais. Há várias espécies de feijão, mas predominam o preto e o mulatinho. Não é ele muito exigente quanto à temperatura, mas tem predileção pelas terras soltas e úmidas. A produção do país, em 1936, elevou-se a

13.025.330 sacos de 60 quilos.

Os maiores produtores são os estados de Minas Gerais, com 3.710.000 sacos e S. Paulo, com 3.063.000 sacos, seguidos pelo Rio Grande do Sul, com 2.701.830 sacos.

A produção brasileira já sobe a 800.000 toneladas anuais, o que quer dizer que se acha em marcha para os 14.000.000 de sacos. A exportação sempre foi pequena, mas ultimamente tem crescido muito. De 67 toneladas exportadas em 1937, subiu em 1938 a mais de 1.000, e, continuando a crescer, só nos primeiros seis meses de 1939 já era de 1.797 toneladas.

440. O arroz é o alimento principal de mais de um terço da humanidade; assim como os povos do ocidente comem trigo e carne, os povos amarelos comem arroz e peixe.

O povo brasileiro é também um grande consumidor de arroz, que associa a quasi todos os outros alimentos de que usa.

441. O arroz pede terrenos férteis, como os solos de aluvião, planos e pouco consistentes. O arroz, diz um autor de nomeada, põe os pés n'água e a cabeça ao sol; requer muito calor e umidade, como nos países de monções de suéste da Ásia. No entanto, onde quer que se apresentem condições semelhantes, o arroz pode ser cultivado vantajosamente. O arroz do sêco, cultivado em terras altas e consistentes, não se presta a explorações em grande escala.

442. Todos os estados do Brasil produzem arroz, mas os principais produtores são os estados de S. Paulo, que figura nas estatísticas de 1936 com 7.285.950 sacos de 60 quilos, ou sejam 437.157 toneladas, Minas Gerais com 4.320.000 sacos, ou 259.200 toneladas e Rio Grande do Sul, com muito mais de 3.000.000 de sacos, como sejam 196.450 toneladas.

Essas posições relativas tendem a alterar-se, continuando o último desses estados a aumentar a sua produção e a melhorá-la muito, pela criação de tipos finos.

443. A produção total do país já é bem importante, pois ascendeu em 1936 a 19.560.490 sacos, ou sejam 1.173.629 toneladas. Isso lhe assegura um dos primeiros lugares, entre os países produtores. A exportação, porém, ainda é pequena, comparada ao que deve um dia ser, mesmo por que sendo o mercado interno muito reeceptível, as sobras a serem exportadas não podem ser grandes. A exportação cresce porém de ano para ano e em 1938 já foi de 56.070 toneladas. Talvez neste momento esteja mais ou menos duplicada.

444. O trigo tem um lugar muito importante na alimentação da humanidade, posto que constitui a base da alimentação dos povos brancos, tanto do ocidente como do oriente e, além disso, de certos agrupamentos amarelos, como na China do norte, onde uma produção bem grande não basta para alimentar a densa população.

Embora pouco exigente, o trigo não suporta os grandes frios, de 20° abaixo de zero e mais rigorosos; também não tolera as grandes chuvas de verão, que o fazem apodrecer. Esta condição exclui as regiões equatoriais e as de monções (*); as condições de temperatura excluem as regiões polares, embora o seu cultivo se estenda até os 62° de latitude norte, na Sibéria e no Canadá.

(*) *L'Evolution de La Terra et de l'Homme*, de M. Fallex & Gilbert.

Os solos preferidos são os de aluvião fluvial, como o delta do Nilo, os formados pelo loess — como na China do norte e na Argentina —, os resultantes de uma forte parcela de vegetais decompostos, como as terras negras ou tehernozion, da Rússia e da Sibéria.

445. A produção de trigo no Brasil representa por enquanto um quinto do exigido para satisfazer as necessidades internas do país. O elemento de velha nacionalização não sente, como o europeu e seus primeiros descendentes, a falta do pão, mas não gosta de se ver privado dele, pelo menos pela manhã.

O Brasil, para cobrir as suas necessidades, importa farinha de trigo e trigo em grão, que móe em estabelecimentos perfeitamente aparelhados.

A importação do trigo em grão, sempre aumentando, subiu, em 1936, a 919.860 toneladas; a importação da farinha foi, no mesmo período, de 50.813 toneladas. A produção nacional, localizada nos três estados meridionais, subiu apenas a 170.000 toneladas, o que obrigou o país a um dispêndio de 663.279:000\$000. A importação de trigo representa atualmente 10% da importação total do Brasil.

O nosso principal fornecedor sempre foi a República Argentina, que nos enviou 29.458 toneladas de farinha e 913.668 de trigo em grão, em 1936 Aumentou a quantidade do trigo em grão e diminuiu a de farinha, em relação aos anos anteriores.

446. A batata, entre nós chamada inglesa, é um dos mais importantes artigos de alimentação. O seu consumo é muito elevado no Brasil, mas a produção nacional é insuficiente para atender às necessidades da população. Há ainda a batata doce, que não dá lugar a uma produção industrializada, embora tenha largo emprêgo.

A batata inglesa exige clima temperado e dá-se mal nas regiões muito úmidas e de calores excessivos. Pede terrenos leves, pouco consistentes, bem trabalhados, de preferência arenosos. Essas exigências eliminam as regiões do norte do Brasil do número dos produtores.

447. A batata inglesa, cuja produção oscila entre nós de 300.000 a 400.000 toneladas anuais, é produzida principalmente nos estados de Rio Grande do Sul e S. Paulo. Ainda figuram como produtores Paraíba, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Goiaz e Mato Grosso, Santa Catarina, Paraná, Minas Gerais. Quasi metade da produção do país pertence ao Rio Grande do Sul.

Apesar das nossas possibilidades, ainda aparecem nos mercados brasileiros batatas estrangeiras, que impressionam agradavelmente devido à escolha a que são sujeitas nas regiões de origem.

448. O Brasil importou, em 1920, 40.492 toneladas de batatas, ao passo que em 1936 só entravam no país 1.276 toneladas. A República Argentina tem sido o maior dos fornecedores, seguida de longe pelo Uruguai e pela França. Os outros fornecedores são a Alemanha, a Bélgica, os Estados Unidos, a Inglaterra, a Espanha, a Holanda e a Itália.

Não se pode ainda falar em exportação dêsse artigo pelo Brasil, por que as quantidades produzidas ainda não saturam o mercado interno.

Nessas condições, as remessas para o estrangeiro oscilam sempre muito e não têm importância para o comércio internacional.

449. Entre numerosas plantas que fornecem amido, ocupa a mandioca lugar

de destaque, pelo seu baixo preço. Além do seu emprego na preparação de comestíveis — tapioca, polvilho, farinha de mesa, etc., — dela se extraem produtos vários, empregados nas indústrias, notadamente de tecelagem, de lavanderia e alvejamento.

450. Hoje é obrigatória no Brasil, no intuito de reduzir a crescente importação de trigo, a mistura de mandioca com a farinha de trigo empregada no fabrico do pão.

Aliás, a farinha de mandioca sempre ocupou lugar importante na alimentação do povo brasileiro (*), que com o seu emprego dispensava o pão, pelo menos em parte. A produção brasileira de mandioca é de mais de cinco milhões de toneladas anuais, o que assegura ao país o primeiro lugar entre os grandes produtores. Todos os estados a produzem, por se tratar de um gênero de primeira necessidade, a par do feijão, para as camadas menos favorecidas da fortuna,

(*)Em 1680, quando d. Manoel Lobo investiu contra o Rio da Prata, para fundar a Colônia do Sacramento, parte dos abastecimentos que incluiu nos preparativos de sua expedição eram constituídos pela farinha de mandioca.

451. O Brasil acha-se em quarto lugar como exportador de mandioca e subprodutos, abaixo das índias Inglesas, de Madagascar e da Malaia. No entanto, a quantidade exportada caiu imensamente, com a obrigatoriedade da mistura da farinha de mandioca com a farinha de trigo, para fabrico de pão (22.174 toneladas em 1935, 11.752 em 1936, 3.608 em 1937).

452. O maior produtor de mandioca, entre os estados brasileiros, é Pernambuco com 625.640 toneladas, seguido pelo Rio Grande do Sul, com 510 mil toneladas, pelo Ceará com 420 mil e por S. Paulo, com 360 mil; no que diz respeito, porém, à fabricação de farinha, ocupa primeiro lugar Pernambuco, com 2.398.300 sacos de 60 quilos, seguido pelo Ceará com 1.400.000, S. Paulo com 1.200.000, Rio Grande do Sul e Baía, com 1.000.000 de sacos cada um, dados relativos a 1936.

453. O cacau é considerado no Brasil, mais do que o café, um artigo antes de gozo do que de nutrição. No entanto, comparado ao café, ao mate e ao chá, apresenta ele maior valor alimentício, por conter uma certa quantidade de albumina, de gordura e de amido.

O cacáu exige chuvas abundantes e regulares, além de uma elevada temperatura, nunca inferior a 29° C. Quanto ao sólo, prefere as terras baixas, de aluvião.

Originário do vale do Amazonas, aclimou-se perfeitamente na parte meridional do estado da Baía que hoje ocupa o segundo lugar como produtor nacional dêste artigo, pois dos 18 % que cabem ao Brasil, a Baía concorre com 12% ou mais.

454. O maior produtor mundial de cacáu é a Costa do Ouro, na África, com a enorme quantidade de mais de 250.000 toneladas anuais, ou seja 40 % da produção mundial; no entanto, o Brasil, com 128.000 toneladas em 1939, ocupa o segundo lugar e oferece um produto muito mais apreciado pelo seu paladar.

455. O mate ocupa um lugar importante como alimento sul-americano, embora não passe de uma bebida de gozo, com qualidades de estimulante, de tonificante e de diurético. Ingerido sob diversas formas, chega a constituir para alguns indivíduos um hábito que toca às raias do vício. As populações de alguns estados

do sul do Brasil chegam a preferí-lo, principalmente fora das maiores cidades, ao café, ao chocolate e ao chá.

Há na América do Sul uns 15.000.000 ou mais de tomadores de mate, distribuídos entre a República Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile e Brasil.

456. O mate habita a parte temperada da América do Sul, entre 20° e 30° de latitude, em regiões elevadas, situadas de 500 a mil metros de altitude. Nestas condições, abunda nos estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso, bem como na República do Uruguai, que o exporta em pequena quantidade.

A produção brasileira de mate é ainda muito importante, mas o Brasil deixou em poucos anos de ser o maior exportador mundial dêsse artigo. Tratando-se de um gênero considerado de primeira necessidade para as populações platinas, a República Argentina levou a efeito grandes plantações ao norte do seu território e hoje, para um consumo interno avaliado em pouco mais de 102 mil toneladas, produz em seu próprio território 106 mil toneladas. Importa ainda do Brasil pequena quantidade, mais por conveniências de política comercial, do que por necessidade, procurando o equilíbrio nas pequenas exportações que leva a efeito. Tudo faz crer que a exportação brasileira de mate tende a desaparecer de nossas estatísticas.

457. O açúcar é um dos produtos mais apreciados, na alimentação da humanidade. Os brasileiros, particularmente, são grande consumidores dêsse artigo, que de um modo geral caracteriza a refeição matinal de todos.

“O cultivo da cana de açúcar translada-nos à zona tropical-sub-tropical, quente, rica em precipitações atmosféricas, de ambiente e de sólo úmido” (*).

(* *Geografia, Econômica*, por W. Schmidt.

Assim, a cana de açúcar encontra no Brasil, do Amazonas ao norte do Rio Grande do Sul, condições bem favoráveis para a sua cultura.

Os maiores produtores mundiais de açúcar são Cuba (10% de toda produção mundial), as Índias Inglesas (9%), Rússia, Alemanha, Estados Unidos com 8% para cada um e enfim, o Brasil, que concorre com 4% da produção mundial, ou sejam 1.125.000 toneladas.

458. O açúcar brasileiro não tem encontrado facilidades de entrada nos mercados estrangeiros, pelo preço elevado da produção. Dir-se-ia que o Brasil se acha geograficamente deslocado como produtor dêsse gênero alimentício, pois é um dos países de açúcar mais caro.

Seja porque os métodos brasileiros ainda se acham exigindo aperfeiçoamentos que barateiem a produção, seja porque os vendedores nacionais não se contentem com os lucros normais, o açúcar tem sido objeto de numerosas combinações, tendentes a aumentar-lhe o preço de venda no interior do país. A diferença fundamental entre as valorizações do café e do açúcar consiste no fato das primeiras visarem consumidores nacionais e estrangeiros e as segundas, apenas os nacionais. Para obter preços altamente remuneradores, além dos recursos bancários, do açambareamento por firmas estrangeiras de S. Paulo e do Rio de Janeiro, foram exportadas, todos os anos, milhares de toneladas, que pelo preço reputado ínfimo eram chamados *quotas de sacrifício*. Esses preços, no entanto, são os correntes nos mercados estrangeiros.

459. Os resultados da valorização do açúcar não se fizeram esperar nos

domínios geográficos-econômicos, pelo estímulo de novas plantações. As possibilidades econômicas pareceram tão vastas nesse setor, que todos os estados entraram a produzir açúcar, e foi preciso criar entraves legais ao aumento das plantações de cana. S. Paulo, grande consumidor do artigo, tornou-se grande produtor dele, com 2.479.815 sacos de 60 quilos em 1936.

No momento atual, a situação dos estados grandes produtores de açúcar é a seguinte: Pernambuco é o maior produtor (4.294.191 sacos em 1936). Rio de Janeiro (2.664.000 sacos), Minas Gerais (2.564.786 sacos) e S. Paulo (2.480.000 sacos).

A produção tende ultimamente a estacionar, pela legislação restritiva e pela fabricação de álcool-motor, de uso obrigatório.

460. Sabe-se que o país ainda luta com a falta de petróleo, apesar da localização de importantes campos petrolíferos em seu território. Ainda gastamos com a sua aquisição perto de 400.000 contos por ano. Por outro lado, com o fim de reduzir o volume da produção açucareira e poder firmar os preços do mercado interno, impunha-se o aproveitamento da matéria prima na obtenção de outros produtos.

Impulsionando a fabricação de álcool anidro e tornando obrigatória a sua associação à gasolina importada, não só se dá trabalho bem remunerado a um grande número de pessoas, como se reduz as importações de combustíveis líquidos, que com o desenvolvimento da vida econômica do país vão se tornando enormes.

461. A produção de álcool anidro anda por cerca de 21.000.000 de litros, mas tende a estacionar ou mesmo a diminuir com a exploração de nossas jazidas de petróleo. Os maiores produtores entre os estados brasileiros são, em ordem decrescente, Pernambuco, Rio de Janeiro, S. Paulo e Alagoas.

462. A produção agrícola brasileira, relativa a gêneros alimentícios, ou mesmo a artigos de gustação, excluídas as frutas de mesa, é muito mais extensa, pois inclui também aveia (15.000 toneladas em 1938), cevada (13.000 toneladas), centeio (16.000 toneladas), castanhas (mais de 30.000 toneladas), côco da Baía (140.512.800 frutos, em 1936).

463. Como um complemento dos gêneros alimentícios, as frutas de mesa têm um lugar muito importante na alimentação da humanidade.

464. A bananeira é uma fruta típica das regiões quentes; parece que o seu limite meridional não se acha longe dos 30° de latitude S. O Brasil deve ser hoje o maior produtor mundial de banana, com uma produção industrializada que oscila atualmente entre 75.000.000 e 76.000.000 de cachos.

465. Não há muito, a produção de bananas no Brasil visava apenas os mercados internos e, quando muito, os mercados platinos. Em qualquer caso, as frutas eram embarcadas a granel, enchendo com suas pilhas desordenadas a prôa dos cargueiros e navios de passageiros. Não havia padronização, nem simples escolha. Também, os preços eram ínfimos.

A exportação devidamente organizada começa em 1914 e adquire desde logo uma importância relativamente grande, porém suscetível de muito maior desenvolvimento.

Os principais produtores são o estado de S. Paulo, com 28.000.000 de cachos em 1936, Rio de Janeiro com menos de 15.000.000, Pernambuco com 4.800.000, Paraná com 4.400.000 e Santa Catarina com menos de 4.000.000 de cachos.

A exportação brasileira de bananas, que se elevou em 1936 a mais de 336.589 toneladas, é feita principalmente pelos portos de Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, S. Francisco, Antonina, Florianópolis e Recife.

Os maiores compradores do exterior continuam sendo a Argentina, o Uruguai e a Inglaterra.

466. A laranjeira é característica dos climas tropicais e temperados quentes; não se desenvolve porém em terrenos muito úmidos, pouco consistentes. No Brasil, a plantação da laranjeira não visava até há pouco senão as necessidades internas; era a árvore por excelência das chácaras e quintais, do norte ao sul do país.

Hoje constitui objeto de uma cultura sistemática, com os seus tipos estandarizados. Em 1932, a exportação brasileira de laranjas subiu a mais de 32.000.000 de caixas de cem frutos.

467. O número de laranjeiras existentes no Brasil é de uns 20.000.000 de pés, dos quais perto de 9.000.000 pertencem ao Estado de S. Paulo. Seguem-se o estado do Rio de Janeiro e Distrito Federal com cerca de 6.500.000 pés, Minas Gerais, com 1.500.000 pés e Rio Grande do Sul com algo mais de 1.000.000 de pés.

O principal porto exportador é o da Capital Federal, seguindo-se o de Santos. A partir de 1929, acentuou-se um movimento cada vez maior, até que em 1932, acordos especiais europeus vieram criar dificuldades, que têm sido removidas aos poucos. Exportamos ainda tangerinas, limões e grape-fruits.

468. Pela sua importância e pelas suas grandes possibilidades, o abacaxi, fruta das regiões quentes, dotadas de abundantes precipitações atmosféricas, merece uma citação especial.

A sua exportação para os mercados europeus e americanos ainda está longe do que pode e deve vir a ser.

A produção brasileira deste artigo já é muito grande, pois não andará longe de 100.000.000 de frutos. Em 1938, foram exportadas 3.615 toneladas de abacaxis. O principal exportador é o estado do Rio de Janeiro, seguindo-se em importância S. Paulo e Pernambuco. A exportação de outros estados, como Bahia e Amazonas, é pequena e por enquanto parece incerta.

469. A par dos alimentos destinados aos homens, os destinados aos animais domésticos ocupam um lugar muito importante, por concorrerem, indiretamente, para o mesmo fim econômico.

Certos produtos da agricultura, destinados à alimentação do homem, prestam-se igualmente para a dos animais, ao passo que outros, não. O mesmo ocorre com alguns produtos, impróprios para a alimentação do homem, porém de grande importância para a conservação das energias vitais de seres inferiores, úteis à humanidade.

Está neste caso a alfafa, apreciada planta forrageira, que o Brasil importa em quantidades apreciáveis do Rio da Prata.

470. Em 1929, o Brasil ainda importou 3.555 toneladas, no valor de mil contos

de réis. No entanto, a produção brasileira tem crescido muito, embora ainda se ache longe de satisfazer às necessidades nacionais. O maior produtor de alfafa no Brasil é o Rio Grande do Sul, cuja produção tem caído muito, mas que em 1936 atingiu, embora em movimento regressivo, a 113.600 toneladas, seguido por outros estados meridionais: S. Paulo (16.000 toneladas), Santa Catarina (10.000 toneladas), etc.

A redução da produção corresponde naturalmente à redução da procura. A alfafa, a par do milho, era o forte alimento dos animais de montaria e tração dos centros urbanos do país; com a mecanização do tráfego, desapareceram os principais núcleos consumidores.

A colheita de 10 toneladas por hectares é a produção média dos alfafais do Brasil, que proporcionam de 5 a 8 córtes por ano.

Depois de fenada, é comprimida em fardos de 85 quilos em S. Paulo e de 46 a 60 quilos no Rio Grande do Sul.

471. Visando a economia não só a reparação das perdas orgânicas, mas igualmente, a defesa do organismo contra os rigores do meio cósmico, as matérias primas destinadas ao vestuário têm uma importância considerável quanto à sua distribuição geográfica.

No desenvolvimento das ações contra os rigores cósmicos, posta de parte a construção ou adaptação do homem à superfície da terra, acham-se o algodão, a lã e os couros nos primeiros planos, com artigos de alta necessidade.

472. O algodoeiro exige para o seu desenvolvimento uma temperatura média de 20° C, e abundantes chuvas de primavera e de verão; ao contrário, durante a maturação pede um ambiente seco. No que se refere ao sólo, quer formações de aluvião, ricas em fertilizantes. Estas condições encontram-se reunidas na maior parte do território brasileiro, excetuada a região que se estende da bacia amazônica para o norte e o extremo meridional do Rio Grande do Sul. Não obstante, o algodão se desenvolve bem, tanto no extremo-norte do país, como no extremo-sul, onde se encontram em certas zonas numerosos representantes dessa espécie, que se reproduzem espontaneamente, sem que sejam aproveitados para fins industriais.

473. Há no Brasil atualmente duas províncias algodoeiras, a do norte e a do centro. A primeira dessas províncias algodoeiras abrange os estados da Baía para o norte, até o Maranhão; a província algodoeira central compreende S. Paulo, Minas Gerais e Paraná, podendo estender-se muito para oeste.

Encontra-se na província algodoeira do norte o algodão arbóreo, já muito associado ao anual ou herbáceo; na província central a produção é muito mais homogênea, de plantação anual, dia a dia aperfeiçoada.

Deve-se à técnica o verdadeiro milagre que é a produção algodoeira de S. Paulo.

474. A produção brasileira de algodão em rama tem crescido continuamente, ao passo que o seu centro de gravidade foi se deslocando do norte para o centro do país. Em 1936 atingiu a 351.543 toneladas e em 1937 a 478.000 toneladas, ou sejam mais de um milhão e novecentos mil fardos de 250 quilos.

Além da fibra comum, há a considerar os sub-produtos — o óleo, o linter, penugem que fica ligada ao caroço depois de extraído o óleo, com muitas aplicações industriais.

O principal produtor é o estado de S. Paulo, seguido de longe pela Paraíba, Pernambuco, Rio Grande do Norte, além de vários outros estados pequenos

produtores.

A exportação brasileira de algodão elevou-se em 1938 a mais de um milhão de fardos de 250 quilos, ao que é necessário juntar 144.362 fardos de linter, de 182 quilos.

O principal exportador é S. Paulo, pelo pôrto de Santos; os maiores compradores são a Inglaterra, a Alemanha e o Japão.

475. As fábricas brasileiras de tecidos de algodão produzem hoje panos finíssimos, comparáveis aos melhores do mundo, e por preços relativamente baixos. A nossa indústria algodoeira dispõe atualmente de 82.181 teares, 2.570.633 fusos e fabrica anualmente 1.475.000.000 de metros de tecidos, em seus 342 estabelecimentos industriais.

Já nos bastamos a nós mesmos nesse setor, mas a exportação ainda não ultrapassa de 5.000*contos por ano.

476. O estudo da produção de artigos de alimentação e de vestuário leva-nos aos domínios da pecuária em grande escala, que nos fornece a carne que, salvo o caso de preceitos religiosos, continua sendo um dos artigos mais apreciados pela humanidade.

Já sabemos que a pecuária em grande escala se desenvolve, no hemisfério sul, dentro do largo cinturão terrestre compreendido pelos paralelos dos 20° e. 40" de latitude, o que quer dizer que essa faixa abrange todo o Brasil meridional. Aí, a ausência de animais de rapina dispensa a existência de guardas especiais para os rebanhos que, além de tudo, pela benignidade do clima, não exigem instalações onerosas para a estabulação.

477. O rebanho brasileiro, incluídos bovinos, caprinos, equinos, asininos, suínos e ovinos, é de mais de 80.000.000 de cabeças. O volume dos rebanhos aumenta de norte para o sul, mas, mesmo fora do cinturão da pecuária encontram-se abundantes recursos desta espécie, representados pelos rebanhos dos estados do norte.

Figura em primeiro lugar o Rio Grande do Sul, com 10 milhões de bovinos, 1.500.000 cavalos, seis milhões de suínos, uns 400.000 muares, uns 150.000 caprinos e perto de nove milhões de ovelhas. Segue-se, Minas Gerais, com uns 9.000.000 bovinos, mais de 1.300.000 de cavalos, nada menos de 8.000.000 suínos, uns 500.000 ovinos, etc. Na produção de caprinos, Baía, com eérea de 1.830.000 cabeças e Pernambuco com uns 860.000 ocupam os primeiros lugares.

478. O rebanho brasileiro eleva-se a mais de 40.500.000 de bovinos, a mais de 6.000.000 de equinos, a mais de 3.000.000 de asininos, a mais de 13.000.000 de ovelhas, a mais de 23.000.000 de suínos, e cerca de 6.000.000 de caprinos.

Os rebanhos de bovinos do Rio Grande do Sul e de São Paulo são em regra compostos de animais de alta mestiçagem ou de raças nobres. O gado crioulo tem cedido lugar ao das raças européias aperfeiçoadas; representantes das raças asiáticas têm sido introduzidos, principalmente em Minas Gerais e Goiaz, mas em S. Paulo e prineipalmente no Rio Grande do Sul, não chegaram a aeusar a sua presença, como noutras regiões.

479. A indústria de carnes frigorificadas no Brasil ainda é muito recente, pois os seus primeiros passos foram dados em 1914. De lá para eá, o seu desenvolvimento foi enorme. Atualmente, já se pode considerar o Brasil como

grande produtor de carnes.

Como exportadores de carnes verdes, S. Paulo e Rio Grande ocupam há muito os primeiros lugares. A exportação brasileira não excedeu em 1937 de 90.000 toneladas, mas hoje é bem maior. Os nossos principais compradores são a Inglaterra, a Itália, o Uruguai, seguidos por outros clientes de menor importância.

É interessante assinalar que o estado de S. Paulo, não sendo o mais rico em gado de corte, tem representado 50% da exportação brasileira de carnes, o que se explica pela sua situação geográfica, cercada de regiões dedicadas à pecuária, porém desprovidas de escoadouros para as suas produções.

480. Além de gado em pé, das carnes frigorificadas ou conservadas mais ou menos frescas, é necessário considerar a carne seca ou xarque. Existem no Brasil centenas de estabelecimentos para preparação da carne seca, ou xarque, espalhados pelas regiões em que se criam os rebanhos vacuns, mesmo pequenos.

O consumo de xarque é enorme no mercado interno, pois os mercados externos, com exceção de Cuba, têm-se mostrado refratários a esse artigo.

481. A produção de xarque ou carne seca em 1936 subiu a mais de 66.842 toneladas. Durante a safra de 1934, o Rio Grande do Sul transformou em xarque 500.000 animais, que remeteu aos mercados brasileiros do Rio de Janeiro a Pernambuco, em fardos de 80 quilos, aproximadamente o produto de um animal, ou sejam uns 40.000 toneladas. S. Paulo também é grande produtor de xarque. De resto todos os estados do Brasil o produzem em pequena quantidade.

482. Os enormes rebanhos de porcos existentes no país em 1935 somavam nada menos de 23.182.500 animais, o que representa para o Brasil imensa fonte de recursos alimentares. O maior criador é o estado de Minas Gerais (7.500.000 cabeças em 1935), seguido pelo Rio Grande do Sul (5.194.000 cabeças) no mesmo ano, S. Paulo (2.500.000) e Bahia (1.830.000). A existência de tais recursos em matéria prima não pode deixar de dar lugar a uma grande indústria de derivados. Assim, a produção brasileira de banha, que se elevou em 1936 a mais de 66.500 toneladas, continua crescendo.

483. A produção e a exportação de lã estão ligadas, naturalmente, às regiões de pecuária em grande escala, o que explica por que o Rio Grande do Sul é o maior produtor (umas 18.000 toneladas) e o único exportador (menos da terça parte da produção).

Os maiores compradores têm sido a Alemanha e o Uruguai.

484. A produção de couros e peles é muito elevada no Brasil, devido em grande parte aos hábitos da população, que muito aprecia a carne nas duas principais refeições. A produção de couros das várias espécies, registradas nas estatísticas oficiais, sobe a 60.000 toneladas, porém outro tanto seguramente escapa à fiscalização administrativa do estado. Apesar da produção brasileira ser beneficiada e consumida em grande parte no próprio país, a exportação de couros em 1929 alcançou a 51.820 toneladas, contra 890 toneladas de couros curtidos de diversas espécies, importadas no mesmo período. Em 1936, subiu a exportação a umas 58.000 toneladas.

Esse comércio compreende couros de bovinos, de cabras, de carneiros e de outros animais. Quanto a bovinos, abrange couros secos e salgados. O principal

exportador é o Rio Grande do Sul, seguindo-se S. Paulo, Distrito Federal, Baía, etc.

O grande comprador de peles e couros brasileiros são o Estados Unidos, que adquirem uma quantidade dêste artigo muito maior do que todos os outros países reunidos. Ultimamente tomou a Alemanha parte muito ativa nesse comércio, que lenta, porém seguramente, tem crescido.

485. Dada a ocorrência de abundante matéria prima e, a existência de excelente base-de-consumo, constituída pelas populações brasileiras, a indústria dos calçados surgiu muito cedo entre nós.

Com a importação feita muito a tempo de máquinas e de técnicos estrangeiros, verificamos a grande habilidade do operário brasileiro e atingimos mais ou menos à perfeição nessa indústria.

Existem no Brasil 7.203 fábricas de calçados de todos os tipos. A grande indústria, porém, está concentrada ao centro e ao sul do país. S. Paulo (50 % da produção), Distrito Federal (18 % da produção) e Rio Grande do Sul (20 % da produção).

A produção total do país em 1937 subiu a 39.900.000 pares de calçados, incluindo chinelos e alpercatas, o que quer dizer que para uma população de perto de 50.000.000 de habitantes, não atingiu a um par de calçados por habitante!

Pelas lacunas existentes no parque industrial brasileiro, 10 % dos materiais necessários a essa indústria são importados.

A exportação visível ainda é pequena.

486. O Brasil possui numerosas plantas oleaginosas, o que lhe permite ocupar, dentro de curto lapso de tempo, um importante lugar como produtor mundial de óleos de origem vegetal. Dentre as plantas que têm no momento maior interesse, como produtoras de óleo, podem ser citadas a mamona, produtora de óleo de rícino, de grande importância como lubrificante e com aplicações medicinais, o coqueiro da Baía, o babassú, etc.

A mamona cresce espontaneamente em todo Brasil, porém os seus frutos só constituem objeto de importante comércio do centro para o norte do país. Planta exótica, encontrou aqui condições imensamente favoráveis e prosperou admiravelmente.

A produção brasileira é muito grande (170.707 toneladas de bagas em 1938); a exportação subiu a perto de 20.000 toneladas nesse mesmo ano.

Além do óleo de rícino que empregamos largamente em nossas indústrias, notadamente na navegação aérea, exportamos em 1937 umas 202 toneladas.

487. Grandes produtores de algodão, dispomos de abundante matéria prima para produzirmos o óleo de caroço de algodão, com numerosos empregos, inclusive no preparo de alimentos, como substituto do óleo de olivas.

Além de ser grande exportador de caroços de algodão (cêrea de 110.000 toneladas em 1935), o Brasil exporta largamente o óleo extraído desses caroços (mais de 31.000 toneladas em 1938).

488. O país produz não só vários óleos e gorduras, necessários à alimentação dos seus habitantes (de amendoim, de milho, de algodão, de côco da Baía, etc.), como outros secativos, exigidos pelas indústrias (de linhaça, de oiticica, de soja, etc.).

Produzindo igualmente óleos de origem animal, pode dispensar inteiramente

os óleos estrangeiros, o que é muito importante sob o ponto de vista econômico.

489. Antes de prosseguir nos estudos das manufaturas brasileiras, convém encararmos os mananciais de energia de que dispõe o país, referidos ao carvão, ao petróleo e às energias hidráulicas.

As bacias carboníferas brasileiras bem conhecidas acham-se situadas nos estados do sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Pertencem todas a um mesmo período, pois são do permiano. Acha-se aí o carvão em contacto com chistos betuminosos, contendo uma alta porcentagem de argila e umidade, o que, aliado a uma porcentagem de pirita (enxofre) que oscila entre 5 e 10%, torna difícil a combustão e baixa o poder calorífico. O emprego de carvão brasileiro exige algumas operações que o encarecem, como rigorosa escolha, lavagem e pulverização.

As camadas em exploração pertencem às minas de Tubarão, em Sta. Catarina, de S. Jerônimo,* do Butiá, do Gravataí, do Jacuí, etc., no Rio Grande do Sul. Só as minas de S. Jerônimo, em 1929, extraíram 243.983 toneladas de carvão. O Paraná, cujo carvão é dos melhores e se presta ao coque metalúrgico, entrou mais tarde nos mercados do país. A produção de carvão brasileiro em 1938 elevou-se a 854.985 toneladas, com tendências para aumentar.

De 1.941.946 toneladas em 1930, a importação de carvão estrangeiro caiu para 1.707.852 em 1937.

490. A hulha branca representa para um país pobre em carvão, como o Brasil, uma dádiva dos céus.

Os recursos do Brasil em forças hidráulicas são enormes, pois as suas quedas d'água poderiam fornecer um rendimento avaliado em muito mais de 25.000.000 de cavalos-vapor.

Isso se explica pela presença do planalto de vários milhões de quilômetros quadrados, que ocupa a parte central do país, pela riqueza de precipitações atmosféricas, que excetuado o nordeste brasileiro se verificam por toda parte, e pela ausência de baixas temperaturas.

Em 1939, possuíamos umas 1.370 usinas, das quais 628 termo-elétricas e 660 hidro-elétricas. Mais de 60% da produção hidro-elétrica pertence aos estados de S. Paulo e Rio de Janeiro, onde se acham as instalações da Light and Power Company. Esta empresa dispõe em São Paulo, Rio e Santos de instalações que geram mais de 500.000 H. P. As usinas da Serra do Cubatão ocupam o 8.º lugar entre as usinas hidroelétricas do mundo e, levadas a efeito as obras previstas, passarão a terceiro lugar na produção mundial de energia elétrica.

As maiores usinas hidro-elétricas do país são a do Cubatão, em Santos; a da Ilha dos Pombos, no estado do Rio; a de Sorocaba, no estado de S. Paulo, a do Ribeirão das Lages, no estado do Rio. As maiores usinas termo-elétricas são as de Porto Alegre e de Recife.

491. As principais fontes de energia hidro-elétrica pertencentes ao Brasil são: 1) — As Sete Quedas, no rio Paraná, cuja altura total é de 90 metros; não se conhece rigorosamente a sua carga, mas calcula-se que regule uns 400.000 metros cúbicos por minuto, sobre um degrau de três quilômetros de largura. 2) — As quedas do Iguassú, a uns 20 quilômetros de sua embocadura no rio Paraná; a queda brasileira tem 65 metros de altura e da parte argentina há dois ressaltos de uns trinta metros cada um. 3) — A Cachoeira de Paulo Afonso, no rio S.

Francisco, que representa uma das mais grandiosas acumulações de energia. Ao descer do planalto, o rio divide-se em braços e canais e precipita-se em três saltos sucessivos. A queda principal é a do “Vai e vem”, compreendida entre 174 e 93 metros acima do nível do mar, do que resulta uma altura de 81 metros para a queda da água.

492. Todos ou quasi todos os estados brasileiros têm quedas d'água aproveitáveis; muitas vezes o aproveitamento é de caráter local e modesto e por isso passa despercebido. O assunto continua sendo estudado e provavelmente ainda passarão muitos anos sem que a estatística possa ser considerada perfeita. Os serviços do governo brasileiro, aos quais se acha afeto tal estudo, já organizaram uma carta geral das quedas d'água do país, tendo localizado, precisamente, 1.359 delas e avaliado aproximadamente a sua potência.

Da energia total de mais de 25.000.000 de cavalos-vapor de que dispõe o Brasil, apenas uma pequena parcela já está sendo aproveitada, como se verá do quadro a seguir:

Forças hidráulicas da América do Sul (C.V.)

	<i>Força total</i>	<i>| Força aproveitada</i>
Argentina.....	5.000.000	25.000
Bolívia	2.500.000	13.500
Brasil.....	25.000.000	1.100.000
Chile	2.500.000	114.000
Colômbia.....	4.000.000	25.000
Equador	1.000.000	5.500
Guianas.....	3.000.000	5.500
Paraguai.....	2.000.000	200
Perú	4.500.000	55.000
Uruguai .....	.300.000	55.000
Venezuela.....	3.000.000	23.000
Total	52.800.000	1.421.700

493. Sobre o petróleo brasileiro, já é tempo de cogitar de sua exploração comercial, dada a certeza de sua existência em nosso território.

Em face de indícios impressionantes da presença de óleos minerais em vários pontos do país e da luta de interesses que necessariamente havia de travar-se em torno de qualquer descoberta importante, o governo criou o *Conselho Nacional do Petróleo*, entregando a presidência desse órgão a um general do exército. Os resultados da ação governamental não se fizeram esperar: o petróleo jorrou a 30 metros de altura no recôncavo da Baía, onde já foram medidos lençóis de mais de cinco metros de espessura.

Verificada como se acha a existência de petróleo na Baía e em Alagôas, aguardam oportunidade para serem estudados os vestígios encontrados noutros pontos, nenhum dos quais se acha tão favoravelmente situado em relação ao mar.

494. Ultimamente, por um acordo muito vantajoso para o vizinho país, o governo brasileiro tomou providências para abastecer a parte oeste do Brasil com o petróleo de proveniência boliviana. A princípio uma estrada de ferro e mais tarde, um oleoduto, lançado a mais de 600 quilômetros de nossas fronteiras,

devem trazer o óleo do oriente boliviano até as margens do rio Paraguai, onde será beneficiado.

495. Além das fontes naturais de petróleo, existem no Brasil numerosos depósitos de ehistos betuminosos, que pela destilação podem produzir petróleo e sub-produtos. São notáveis os depósitos de Maráu, na Baía e os de Tremembé, em S. Paulo.

As jazidas de Tremembé acham-se nas margens do rio Paraíba e para a sua exploração já existe em Taubaté uma usina, ao passo que outra, muito mais importante, está sendo montada junto às próprias minas. Este parque industrial produzirá inicialmente 60.000 litros diários de petróleo, 80.000 litros de água amoniacal e 220.000 quilos de outros elementos valiosos (ácido nítrico, ácido sulfúrico, etc.).

Os 60.000 litros de petróleo fornecerão, pelo desdobramento, 20.000 litros de gasolina, 9.000 de óleo Diesel, 9.000 de óleo lubrificante, 6.000 de parafina, 6.000 de creosoto e inseticidas, 4.000 de toluol e 1.200 de iquitíol, etc.

496. A par dos recursos vitais que proporcionam a agricultura e a pecuária, um sub-sólo bem aquinhoado pela natureza é uma garantia de bem estar para os povos. Na verdade, nem todos os minerais têm importância econômica, permitindo o seu aproveitamento industrial. Todo mineral contém em regra uma parte residuária, além do metal; quando é possível, com vantagens econômicas, retirar o metal do mineral, tomaste o nome de minério e a parte residuária, o nome de ganga.

O sub-sólo do Brasil é rico em minérios muito estimados, que darão lugar, mais cedo ou mais tarde, a uma poderosa indústria de elaboração de metais.

Sem falar nos campos petrolíferos, já assinalados no nordeste do país, e no ouro há séculos explorado, o ferro, o manganês, o cobre o alumínio, o níquel, o cromo, o chumbo, o titânio, o zinco, o tungstênio, etc., devem, pela sua industrialização, ocupar em nossas exportações o lugar hoje ocupado pelos seus minérios.

A produção desses metais, em muitos casos já iniciada, virá libertar-nos da importação de artigos que tantas relações têm com a defesa do país.

497. O Brasil possui as mais possantes jazidas de minérios de ferro do inundo. O ferro nativo puro é muito raramente encontrado, pois a facilidade de sua combinação com o oxigênio e com outros elementos determina a formação de óxidos e de outros compostos, que cobrem em certos pontos a superfície da terra.

A magnetita, por exemplo, é um óxido de ferro, da fórmula $Fe^3 O^4$; a hematite ou oligisto, de origem sedimentar ou metamórfica, é um sesquióxido, da fórmula $Fe^3 O^3$; a limonita, de origem química, é um hidróxido de ferro da fórmula $2 Fe^3 O^3 + 3 H^2O$; a siderita é um carbonato de ferro, da fórmula $Fe CO^3$; a pinta é um sulfato de ferro, da fórmula $S^2 Fe$, etc.

A grande riqueza brasileira é constituída pelo itabirito, pelo oligisto puro e ganga; o itabirito consta de camadas superpostas de areia e oligisto, a ganga é uma camada superficial, proveniente da decomposição do itabirito e composta de fragmentos de itabirito e oligisto, ligados por um cimento de limonita.

Só Minas Gerais possui mais de 1.000.000.000 de toneladas de minério de ferro, podendo dar um rendimento de 60 a 70% de ferro metálico.

No entanto, os minerais de ferro abundam ainda e pelo menos em S. Paulo, na Baía, em Goiás, em Mato Grosso, no Espírito Santo, em Santa Catarina e no

Rio Rio Grande do Sul.

498. A produção de ferro atravessa vários graus de elaboração. O primeiro é aquele em que o minério de ferro é aquecido a mais de mil graus centígrados de mistura com o carvão. As combinações do carbono com o oxigênio que aí se operam deixam em liberdade o ferro metálico, que corre liquefeito dos altos fornos para fôrmas ou cubas. O ferro assim tratado é em regra muito rico em carbono e toma o nome de gusa, que já constitui uma matéria prima semi-elaborada.

Pela eliminação do carbono, ou pela sua conveniente dosagem, preparam-se várias espécies de ferro e de aço.

499. A indústria siderúrgica brasileira está surgindo em regiões pobres de carvão mineral, embora ricas em ferro; conhecida porém a lei da emigração do ferro em busca do carvão, tudo leva a crer que o centro de gravidade dessa indústria, baseada na riqueza vegetal das regiões circundantes, há de se deslocar com o tempo, rumo aos centros carboníferos do sul do país.

A siderurgia da região central há de ser especializada, notadamente quanto a certos aços.

500. Vai se desenvolvendo rapidamente a nossa produção de ferro e aço, não obstante o emprego mais ou menos exclusivo que vem sendo feito do carvão vegetal. Em Minas Gerais, em S. Paulo, no estado do Rio e no Paraná estão localizadas as nossas principais usinas, ao passo que no Distrito Federal e em muitos outros pontos do país vão surgindo estabelecimentos industriais que trabalham os produtos dessas usinas e por isso não deixam de ter significação econômica e mesmo militar.

Em 1938, o capital empregado nas grandes usinas já se elevava a mais de 288.000:000\$000. Nesse ano, as mais importantes delas produziram 122.352 toneladas de ferro-gusa, 89.654 toneladas de aço, 78.764 toneladas de laminados, isto é, cêrea de 300.000 toneladas de ferro e aço, número a ser excedido de um ano para outro..

501. A mais notável usina siderúrgica do país é a Companhia Belgo-Mineira, de Sabará. Esta entidade industrial acaba de ampliar as suas já grandes instalações, construindo outra usina, de muito maior capacidade de produção, em João Monlevade, 80 quilômetros distante da primitiva sede.

Essa usina possui atualmente quatro altos fornos, dois em pleno funcionamento e dois em conclusão. Cada um desses fornos pode produzir de 80 a 100 toneladas de gusa por dia.

A Usina de Monlevade possui também quatro fornos para obtenção de aço, dos quais dois em funcionamento e dois em vias de conclusões. Cada um desses fornos produz de 140 a 150 toneladas de aço por dia. Em breve, o número desses fornos será aumentado.

A produção de aço laminado já sobe aí a 50.000 toneladas por ano, mas dentro em pouco será duplicada.

502. A produção anual de arame comum, para diversos usos, já atinge a 2.000 toneladas por ano, mas em breve chegará a 20.000 toneladas. Já estão sendo montadas 20 máquinas para produção de arame farpado, indústria nova para a América do Sul. A produção está calculada, por enquanto, em 250.000 toneladas anuais. A produção de trilhos deve alcançar em breve de 50.000 a 80.000

toneladas anuais.

Essa produção bem como a das outras empresas, apesar de ainda se acharem longe da saturação os mercados internos, já está sendo exportada em escala sempre crescente.

503. O chefe do governo nacional acaba de anunciar a solução definitiva do problema, pela criação da grande siderurgia no Brasil, baseada no aproveitamento do carvão do Paraná para a obtenção de coque metalúrgico e nas jazidas de ferro daquele mesmo estado.

504. A presença de certos corpos estranhos, como o enxofre e o fósforo, no ferro metálico, prejudicava-lhe certas qualidades.

Inventaram-se processos para eliminar o fósforo do ferro metálico, ao passo que a dessulfuração se obtém principalmente pela mistura de manganês ao minério de ferro. Vem daí a importância do manganês na fabricação do aço.

O maior produtor é a Rússia, que dispõe de 53 % de todo o manganês produzido no mundo; o Brasil ocupa o 5.º lugar cortio produtor, com 4 % da produção mundial.

No entanto, os seus recursos são enormes, em Minas Gerais, em Mato Grosso, em Goiaz e na Baía. Só um dos depósitos, em Minas, dispõe de 250.000.000 de toneladas, e talvez não seja o maior.

505. O cobre é um elemento indispensável a numerosas indústrias, notadamente às indústrias militares e às indústrias elétricas. A hegemonia na produção tem oscilado entre o Japão, os Estados Unidos e o Chile.

A maior produção atual de minério de cobre cabe aos Estados Unidos, com 31% da produção mundial, seguido pelo Chile, com 21 %. A maior produção de cobre propriamente dito cabe igualmente aos Estados Unidos, mas o Chile é o maior exportador.

O Brasil possui ricos depósitos de minério de cobre, ao norte e principalmente ao sul de seu território. As minas do Caniaquam e do Seival, no Rio Grande do Sul, são as mais importantes.

Já se vem fazendo pequena exportação de minério, apesar das imensas dificuldades de transportes; em breve, o minério será trabalhado no próprio país, que importa por enquanto pequena quantidade de cobre, mas que com a sua crescente industrialização vai reclamar quantidades enormes desse metal.

506. A bauxita é um hidróxido de alumínio, da fórmula $Al_2O_3 \cdot 2H_2O$, não passando, no que diz respeito à sua gênese, de lavas basálticas diluviais, depositadas em depressões. Da bauxita extrai-se o alumínio. O maior produtor do minério é a França, com 19 % da produção mundial, seguida pela Hungria (14%) e pelos Estados Unidos (12%).

A exportação brasileira é muito pequena (menos de 9.000 toneladas), embora o país disponha de enormes depósitos, como o de Poços de Caldas, avaliado em 120.000.000 de toneladas, o de Motuca, o de Lagôa do Gambá, o do Morro do Cruzeiro (Ouro Preto), todos em Minas, o de Muquí, no Espírito Santo, etc. A Argentina é o nosso único mercado, que com ela fabrica sulfato de alumínio.

Não há produção de alumínio metálico entre nós, o que depende de abundante energia hidro-elétrica, utilizável devido o seu pequeno eusto.

507. O níquel é um metal muito procurado atualmente, pelas suas aplicações industriais, inclusive militares.

Todo níquel que se consome atualmente no mundo provém do Canadá e da

Nova-Caledônia. Os outros países não têm importância como fornecedores.

A indústria siderúrgica é hoje a grande consumidora de níquel. Descobriram-se ultimamente enormes jazidas de minério de níquel em Goiás, em S. José do Tocantins, e em Minas Gerais, localizadas estas em Livramento e Barro Branco. Além dessas, outras se conhecem em S. Paulo e estado do Rio, todas de elevado teor metálico. A exportação é ainda insignificante (de 4.000 a 5.000 toneladas anuais).

508. O cromo é um metal de grande e variado emprego em muitas indústrias, notadamente nas chamadas indústrias militares.

A cromita, um óxido de cromo e ferro, é muito abundante no Brasil. Os Estados Unidos ressentem-se da falta desse elemento, ao passo que o Império Britânico dispõe de 40% de toda produção mundial. Existem na Baía enormes depósitos de minério de cromo, mas a exportação brasileira dessa matéria prima ainda é pouco importante (2.500 toneladas).

509. O chumbo é um metal de largas aplicações industriais. O seu consumo é bem elevado, como parte das munições de guerra e nas indústrias elétricas. Os Estados Unidos são os maiores produtores mundiais de minérios de chumbo, com 20 % da produção total, seguidos pela Austrália, com 14 %.

O Brasil, com uma produção ainda insignificante, possui grandes depósitos de minério de chumbo, ao sul do Estado de S. Paulo, na região de Apiaí, Iporanga e Guapiara. Aparece frequentemente associado à prata.

510. O cimento, material de mais alta importância para produção de argamassa resistente e sem o qual a moderna construção não teria se alçado aos níveis atuais, era até pouco importado pelo Brasil.

A abundância de calcários e a grande procura desse artigo deram lugar entre nós a uma possante indústria, que em poucos anos de existência atinge a notáveis resultados. A par do consumo, cresce a produção nacional, que de 13.382 toneladas em 1926, subiu para 617.896 em 1938. A importação, ao contrário, desceu de 535.276 toneladas em 1929, para 51.400 em 1938. Com a montagem de novas usinas, anunciada para breve, a importação deve cessar.

A exportação atualmente é bem difícil, dados os preços altos exigidos pelos produtores e o poder absorvente do mercado interno.

511. O sal e o enxofre são produtos naturais de grande importância para a química industrial.

Vários estados brasileiros produzem sal de cozinha. Os principais centros produtores estão localizados no nordeste do país. Em 1938, a produção brasileira subiu a 859.228 toneladas, suficientes para os usos mais comuns.

“A importância do sal para a indústria química pode ser salientada ao saber-se que com ele se obtêm dois elementos imprescindíveis: o sódio e o cloro. Com o sódio, temos o sulfato de sódio, o silicato de sódio, o carbonato de sódio e a sôda cáustica. O cloro, por sua vez, tanto na forma líquida como gasosa, fornece-nos uma série de derivados: ácido hidro-clórico, hipocloretos, cloratos, percloratos, etc.

Do sal dependem, direta ou indiretamente, as indústrias de tecidos, sabão, vidro, papel, cerâmica, couros e destilação de óleos. (*)

(*) *O Brasil na Economia Mundial*, por José Jobim. 1939.

512. “Há quem diga, escreve o mesmo autor, que, pelo maior ou menor

consumo que um povo faz do ácido sulfúrico, é possível determinar-se o seu grau de civilização. É que o ácido sulfúrico forma, com o sal comum, a principal base da indústria química”.

Não se conhecem cifras exatas sobre a produção brasileira de ácido sulfúrico, mas admite-se que não exceda de 50.000 toneladas, quando já necessitamos de pelo menos 120.000.

O maior produtor é no Brasil o estado de S. Paulo. O enxofre utilizado por essa indústria é todo importado do estrangeiro. No entanto, a pirita, sulfureto de ferro, existe abundantemente no Brasil, onde só em Minas Gerais há depósitos superiores a 30.000.000 de toneladas. Algumas dessas jazidas já estão sendo exploradas, inclusive pelas indústrias militares do Ministério da Guerra.

513. Os preparados farmacêuticos de que nos servimos são na sua quase totalidade fabricados no Brasil, onde existem 452 laboratórios químico-industriais.

Admite-se que 90 % dos produtos farmacêuticos de que nos utilizamos são de fabricação nacional. No entanto, por insuficiências que ainda se notam em nosso parque industrial, os componentes desses produtos são em grande parte importados do estrangeiro.

Conclusões Militares

514. As consequências políticas e militares do rápido desenvolvimento industrial do Brasil são enormes. Basta pensar na influência que forçosamente havia de exercer, sobre as operações de guerra que houvésemos de levar a efeito, o fato de irmos buscar no estrangeiro, a par de armas e munições, as roupas para vestir nossos soldados e os gêneros para alimentá-los .

515. Medida a riqueza das nações pelos recursos em ouro de que elas dispõem, a elaboração de matérias primas dentro de nossas próprias fronteiras vem permitir-nos reter em nossas mãos o ouro que de outro modo se evadiria.

Aumentando com ele o bem estar das massas populares, aumenta-se na mesma proporção o seu interesse na defesa do sólo pátrio.

516. Os reflexos das riquezas sobre os vários setores da atividade nacional tornam-se evidentes através da história. Os povos pobres entregam-se quando muito às locubrações poéticas, única válvula de escapamento que o destino lhes deixa, quando lhes tira tudo quanto há de grandioso e de bom sobre a face da terra.

517. Em caso de guerra, as riquezas acumuladas pelos povos constituem a base de cogitações diplomáticas e o melhor instrumento de destruição com que se há de contar para fazer face ao adversário. O padre Antônio Vieira, escrevendo ao seu príncipe, afirmou que há “poucos que amem só por amar” e que não se deve “esperar finezas, senão contentar-se de que se queiram vender aqueles que for necessário comprar”. E conclui: “A pólvora, as balas, os canhões são comprados, e bem se vê o ímpeto com que servem e o estrago que fazem nos inimigos...”.

A lição, datada de Roma e do ano de 1650, ainda continua verdadeira.

518. O aproveitamento de todos os recursos de um país na sua defesa armada é, não obstante, uma questão de ordem e de método. Unicamente uma organização racional poderá permitir que à retaguarda dos que se batem nas linhas de fogo continuem outros a cultivar a terra, a cuidar dos rebanhos, a

movimentar as usinas, a transportar os produtos reclamados pelas tropas para viver e combater.

519. As aceitáveis condições de aproveitamento do carvão nacional, localizado ao sul do país, inclusive para coque metalúrgico, a par das fontes de petróleo, descobertas ao norte, dão-nos a certeza de que nossa capacidade de ataque e defesa não será diminuída, pela falta de produtos que até há pouco íamos buscar cm países longínquos.

Em caso de guerra, mesmo sem contarmos com o domínio do mar, os nossos transportes e as nossas usinas poderão continuar a funcionar regularmente.

520. Os progressos da siderurgia hão de levar-nos à fabricação de máquinas e de armas de todos os gêneros. Os nossos aviões, incluindo os seus motores, já vão ser fabricados no Brasil.

Nesse caso, as indústrias estrangeiras passarão a exercer um papel complementar na defesa de nosso país.

521. Em setor mais restrito, porém não menos elevado, as indústrias militares não podem deixar de exercer um duplo papel, maximé num país novo e onde tudo está por ser feito: proporcionar à defesa armada os elementos que por falta de capitais e de experiência não podem ser produzidos pela indústria civil, fornecer às indústrias civis, apropriadas a fins militares, os técnicos que lhes faltem.

Também, as indústrias militares não se isolam na vida econômica de uma nação. Dependem sempre da indústria civil, com a qual se entrelaçam e se completam, pois muitos objetos produzidos para fins comuns constituem complementos indispensáveis de outros, que se destinam a fins militares.

522. Enfim, a produção de material de guerra bom e abundante constitui a maior segurança da liberdade e da grandeza dos povos. Razoavelmente, não é prova de prudência deixar em mãos alheias os instrumentos essenciais à defesa do país. Nesse terreno, os técnicos militares brasileiros vêm desempenhando um papel da mais alta importância e da sua experiência e do seu espírito criador a nação tudo espera. Hoje em dia, boa parte das munições de que necessitamos, armas e peças de substituição, bem como numerosos produtos químicos, já não estão para nós na dependência da boa ou má vontade de outros países'.

523. Não basta, de acordo com as Lições da história, que um povo habite um território bem dotado em riquezas latentes, com clima ótimo, para que adquira projeção mundial. Não basta mesmo que esse povo seja enérgico, inteligente e trabalhador, para que ocupe lugar de destaque na vida econômica, cultural e militar do planeta.

O que a história vem mostrando é que, além de tudo isso, necessário se torna que se industrialize, isto é, que elabore êle mesmo os elementos arrancados ao seio da terra.

524. Os povos que se contentam com a condição de simples provedores mundiais de matérias primas, condenam-se a uma posição secundária no concerto das nações.

Ao contrário, os que possuem espírito inventivo e capacidade para elaborar matérias primas que outros fornecem em primeira mão, assumem, graças às riquezas que por êsse modo chegam a reunir, o papel de *leaders* não só nos domínios econômicos-miliars, como nos domínios culturais.

525. Hoje em dia, o Brasil já pode vestir os seus exércitos, alimentá-los e, até certo ponto, armá-los. Com o carvão de suas jazidas e de suas florestas tornar-se-á em breve um dos maiores produtores de ferro e aço do mundo: fará máquinas, armas e navios; com o petróleo de seus poços movimentará os seus barcos, as suas máquinas de guerra, os seus comboios reaprovisionadores. Com o seu feijão, o seu arroz e as suas carnes, alimentará seus exércitos nas frentes de batalha e seus trabalhadores do interior; com os seus algodões, as suas lãs, os seus couros, vestirá e calçará os seus soldados e a sua população laboriosa e viril.

Nesses dias, que não estão longe, um novo sol raiará para o mundo, anunciando os esplendores de uma outra era.

LIAMES ECONÔMICOS

Interesse? econômicos representados pela comunidade brasileira. Os núcleos populosos como base da expansão econômica e da eficiência militar. Devaneios separatistas e suas consequências políticas e econômicas.

526. Hoje em dia. não se podem negar os reflexos de uma população numerosa sobre os surtos industriais de uma nação. A ela se referem, antes de tudo, os cálculos e previsões a serem feitos nesse domínio, porque é relativamente fácil produzir, ao passo que a última etapa da evolução econômica, representada pelo consumo, nem sempre pode ser atingida de modo completo e satisfatório.

527. As leis econômicas são de fato invioláveis, mas, para enfrentar à rudeza de suas exigências, certos postulados admitem aplicações decorrentes de pontos de vista especiais, que chegam a constituir as doutrinas das diversas escolas.

As barreiras alfandegárias, destinadas a aumentar o preço dos artigos produzidos fora do país, com o fim de impedir que uma produção mais barata venha prejudicar a indústria nacional, servem para distinguir duas "escolas", que caracterizam a política aduaneira dos povos modernos: a livre cambista e a protecionista. Para a primeira, que caracterizou a política inglesa até há pouco, os impostos alfandegários ficam reduzidos ao mínimo ou não existem, para a segunda, à sombra da qual foi creada a indústria brasileira, os direitos alfandegários são elevados ao máximo para os artigos que têm similares na indústria do país e relativamente elevados para outros, cuja produção se quer estimular.

Muitas vezes, uma tendência protecionista encobre apenas um meio cômodo de aumentar os recursos financeiros da nação, no Brasil, a constituição de 1891 instituiu como base tributária, pelo menos em parte, a renda das alfândegas, então relativamente considerável.

528. As populações brasileiras, em 1920. quando se fez o último recenseamento, elevavam-se a 30.635.000 habitantes, com um coeficiente de crescimento de 3,84 %.

As repartições especializadas calcularam, em fins de 1932, por meios técnicos, uma população de mais de 42.395.000 habitantes para o Brasil, assim repartidos por estados (*):

Unidades Federadas	Capitais	HABITANTES		
		Por Km ² .	Das Capitais	Das Unid. Fed.
Distrito Federal . . .	—	1.504,78	—	1.756.080
Alagoas	Maceió	42,74	133.858	1.221.080
Amazonas	Manáus	0,24	90.317	443.904
Baía	S. Salvador . . .	8,06	369.692	4.265.074
Ceará	Fortaleza . . .	11,27	146.852	1.674.554
Espírito Santo . . .	Vitória	15,89	36.369	710.282
Goiaz	Goiania	1,15	18.970	756.030
Maranhão	São Luiz	3,44	71.583	1.190.123
Mato Grosso	Cuiabá	0,25	47.819	373.514
Minas Gerais	B. Horizonte . .	12,98	180.241	7.706.847
Pará	Belém	1,13	298.340	1.541.619
Paraíba	João Pessoa . .	25,02	104.986	1.398.966
Paraná	Curitiba	5,21	119.635	1.040.619
Pernambuco	Recife	30,33	491.078	3.010.118
Piauí	Teresina	3,45	61.413	848.658
Rio de Janeiro	Niterói	48,91	128.333	2.074.192
Rio Grande do Norte .	Natal	14,92	52.582	781.836
Rio Grande do Sul . .	Pôrto Alegre . .	10,93	336.504	3.119.211
Santa Catarina	Florianópolis .	10,66	50.504	1.012.424
São Paulo	São Paulo	27,49	1.167.862	6.796.062
Sergipe	Aracajú	25,84	60.203	556.869
Território do Acre . .	Rio Branco . . .	0,79	29.220	117.089
BRASIL	R. de Janeiro	4,98	1.756.080	42.395.151

(*) *Anuário Estatístico do Brasil*, do Instituto Nacional de Estatística. 1937.

(*) É interessante verificar em quanto contribuiu cada Estado para as despesas da União. Segundo dados do Instituto de Expansão Comercial, relativos a 1928, naquele ano o Estado de São Paulo concorreu com 610.694:845\$502, depois de pagas todas as despesas do governo federal em seu território. Seguindo-se, nas mesmas condições, o Rio Grande do Sul com 62.029:210\$732, Pernambuco com 49.714:098\$797, Baía com 33.462:5624023, Rio de Janeiro com 28.049:618\$853, Paraná com 12-051:016-4525, Minas Gerais com 10.707:526^530, etc.. Dez unidades federativas não só deixaram de concorrer para as despesas da União, como receberam auxílios que contam a muitos milhares de contos. Os que deram déficit foram: Amazonas, Maranhão, Piauí, Ceará, R. G. do Norte, Paraíba, Distrito Federal, S. Catarina, Goiaz e Mato Grosso.

Sob o ponto de vista da quantia com que cada brasileiro concorre para a receita do país, são interessantes estes dados oficiais, relativos a um dos anos que pode ser tomado como média para determinado período: um carioca concorre com 4944630, um panlista com 664584, um riograndense com 30\$402, um fluminense com 19\$547, um pernambucano com 18\$831, um mineiro com 54260, um baiano com 9\$565, um catarinense com 174035, um paranaense com 184126, um paraense com 194365, um sergipano com 104228, um cearense com 11\$292, um paraibano com 6|735, um alagoano com 64670, um maranhense com 7\$139, um espírito-santense com 10-4643, um amazonense com 11 \$"92, um rio grandense do Norte com 6-4269, um matogrossense com 10\$126, um piauiense com 3-4491 e um goiano com 1\$666.

529. Como base demográfica de importantes indústrias, a população do Brasil já representa um elemento de valor considerável (*) pois há no mundo apenas quatro nações de mais de 100.000.000 de habitantes que são a Rússia, a China, a Índia e os Estados Unidos; o número de nações de mais de 50.000.000 de habitantes não excede a seis, que são as quatro já citadas e mais a Alemanha e o Japão. De mais de 30.000.000 de habitantes, só há nove nações: as cinco já citadas e ainda, a Inglaterra, a França, a Itália e o Brasil.

530. A atividade produtiva só se expande largamente quando os transportes e o consumo se desenvolvem paralelamente a ela. Isso explica suficientemente o grande progresso da faixa litorânea do Brasil, quando o interior ainda se acha mais ou menos inculto e por desbravar.

Encarando a situação de certas regiões brasileiras no que diz respeito à sua história política e econômica, percebe-se desde logo a influência dos transportes na sua localização inicial e as exceções que se apresentam são apenas aparentes.

531. Dado o maravilhoso surto econômico do estado de São Paulo, não devemos começar o nosso estudo por qualquer outro ponto do território nacional. Jogados os primeiros colonizadores sobre um sólo resultante da decomposição de rochas quimicamente bem dotadas, sob o céu carinhoso de um clima suave, cria-se ali uma pujante associação político-econômica, que se torna desde logo a base de operações, indispensável na investida contra as regiões do interior. É o "interesse" o motor que vai movimentar essa grandiosa máquina, de cujo bôjo, além dos resultados diretos, saem as concepções políticas que exigem um território mais vasto, em que a raça se possa expandir e frutificar.

Colocado S. Paulo em posição central, a conquista econômica faz-se por golpes divergentes, desferidos para o norte, para oeste e para o sul, acompanhando através do tempo as sucessivas etapas do povoamento. Não se trata mais de operações de caráter passageiro, como as dos primeiros dias da colônia, mas de uma progressão metódica, de caráter econômico, em que o domínio político só se exerce por processos indiretos. A riqueza acumulada na primeira fase da expansão econômica exige outros campos de ação, em que os transportes exercerão um papel preponderante. Abrem-se e melhoram-se estradas.

532. A humanidade conhecia de velha data os transportes marítimos, fluviais e por estradas de rodagem, mas as vias-férreas são de aparecimento bem recente. As vias-férreas coincidem em seu esplêndido surto com as grandes indústrias, a que tornaram possíveis em muitos casos e de quem receberam o seu melhor impulso.

As primeiras estradas de ferro datam no mundo de 1830 e em 1840 representavam ainda muito menos de 10.000 quilômetros; no entanto, os primeiros passos para ligar S. Paulo ao litoral, na baía de Guanabara, foram dados em 1839, isto é, apenas decorridos nove anos sobre tão grandiosa invenção.

Efetivamente, nesse ano, um dr. Cockrane requeria a concessão de uma via-férrea de Pavana a Rezende, passando pela Barra do Pirai e no seguinte obtinha o privilégio para construção de uma estrada de ferro que ligasse S. Paulo à capital do império. Começa aí esse grande empreendimento, de tão larga influência no futuro surto industrial paulista. As dificuldades foram enormes, pois o café ainda não era a vara mágica, que um dia havia de dar tudo à terra bandeirante. O privilégio Cockrane em 1853 é declarado caduco e só em 1855 se iniciam os trabalhos de campo, por conta de uma outra companhia.

533. O grande esforço paulista para preparar a sua expansão pode ser colocado, termo médio, entre 1860 e 1872. São as arrancadas para o mar, que sempre foi o caminho franco entre o Brasil do centro, do norte e do sul. Em 1862, braceja-se para vir ao encontro dos trilhos que se estendem desde a capital do

país para oeste, mas só em 1876 é inaugurada a linha; antes disso, em 1856, já se procurava chegar a Santos, o que só se conseguiu em 1867. O interior começa a entretecer-se igualmente e, fato notável, os capitais paulistas vão alçar o véu na companhia que há de conservar o seu sugestivo nome. E assim a colmeia humana, que havia encontrado condições físicas bem favoráveis para um grande surto econômico, buscava a indispensável base demográfica, representada pelos demais núcleos populosos do país, que só os transportes ferro-viários e marítimos lhe poderiam dar.

A obra de expansão, ou melhor, de captação, não finda; prolonga-se, por nossos dias e há de continuar por muitos séculos. S. Paulo possui hoje uma rede ferroviária que é o nosso orgulho, comparável pelo seu vulto às de vários países europeus, dos que as têm eficientes. São cerca de 7.272 quilômetros de linhas (*), através das quais a produção do estado se irradia em todos os sentidos.

(*) Dados relativos a 1936.

534. Nota-se uma tendência emigratória de todas as indústrias de seus pontos de origem para os centros produtores de matérias primas e centros consumidores. A mão de obra europeia, hábil e diligente, deixa, premeida pelas exigências sempre maiores da vida moderna, os países altamente industrializados do velho mundo, para vir trabalhar no mundo novo. O café permite que se acumulem os indispensáveis recursos financeiros, as possibilidades legais de trancar as alfândegas constituem uma garantia de que a base demográfica há de ser utilizada integralmente e essas duas circunstâncias dão lugar a que se aproveite a mão de obra, que se oferece razoavelmente. É assim que se cria, no estado de S. Paulo, o parque industrial, que é, sob todos os pontos de vista, o primeiro da América do Sul.

535. É fora de dúvida que toda a imensa produção industrial paulista não pode ser absorvida pela sua população e como não pode ser exportada para o estrangeiro, escóla-se para os outros estados do Brasil, o que se torna possível mediante tarifas ferroviárias nem sempre compensadoras para as empresas de transportes, que conduzem as mercadorias para os centros consumidores ou portos de mar.

536. A vitalidade transbordante do núcleo paulista estendeu-se, a partir dos últimos quartéis do século XVII, ao território do extremo-sul. E como outrora as colônias gregas de além-mar deram vida à Magna Grécia, ramo destacado do velho tronco e vivificado por outro ambiente, vamos ver surgir o Rio Grande do Sul, não na materialidade de suas belas coxilhas, mas na esplêndida e cavalheiresca mentalidade de sua gente. No entanto, o Rio Grande não é o exclusivo domínio dos alalís guerreiros, porque passada a época da consolidação da posse da terra, o som das bigornas, o ruído surdo das charruas e o canto monótono dos tropeiros criam ali um ambiente de segurança econômica, comparável a aquele outro que se seguia a cada guerra, quando a certeza de um retorno violento bastava para assegurar vários anos de paz.

537. Até muito depois da independência do Brasil, o Rio Grande do Sul não era mais do que um teatro de operações, coberto de rebanhos, mas sem pontes, sem estradas e sem usinas. Foi preciso esperar que terminasse a guerra do Paraguai para ter as suas primeiras estradas de ferro, nascidas da experiência adquirida durante cinco anos de luta, em que era necessário empregar mais de

um mês para ir do centro da antiga província às fronteiras atacadas.

A primeira estrada de ferro do Rio Grande do Sul foi uma pequena via-férrea de escassos 43 quilômetros, autorizada em 1867 e inaugurada em 1874, ligando a capital da antiga província a São Leopoldo, localidade vizinha. Mas, a partir daí, as preocupações militares são talvez maiores do que as cogitações econômicas e surge a famosa estrada de Ferro de Pôrto Alegre a Uruguaiana, mandada estudar em 1873 e inaugurada em seu primeiro trecho dez anos mais tarde.

As discussões provocadas pelo seu traçado, em que foram ouvidos os gerais de maior evidência, que haviam feito a campanha do Paraguai, a sua orientação perpendicular à fronteira argentina, tudo indica a ordem de idéias dentro das quais foi concebida.

Dado o atraso em que ainda se achava a indústria do frio, a zona atravessada pela estrada de ferro de Pôrto Alegre a Uruguaiana não prometia compensações econômicas, pois não existiam ali outras fontes de riquezas além da criação, principalmente de bovinos e equinos.

Além da Estrada de Ferro de S. Leopoldo, da de Novo Hamburgo, creada à mesma época, todas as outras vias-férreas, por considerações de ordem militar, visam sempre a chamada "campanha" riograndense: a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé, cuja construção começou em 1881, a Estrada de Ferro de Bagé a Cacequi, que não é mais do que uma continuação da precedente, estudada entre 1881 a 1883, a Estrada de Ferro de Cacequi a Uruguaiana, que não representava mais do que um trecho da E. F. P. A. U., cuja concessão data de 1881, etc.

As discussões motivadas por essas vias-férreas não se referem, como no caso paulista, ao desafogo de regiões econômicas, mas a reuniões de meios segundo um eixo ofensivo, de Cacequi a Uruguaiana, visando, pelas variantes encaradas, a linha do rio Uruguai.

538. Os transportes ferroviários do Rio Grande do Sul, em sua infância, deixam às vezes de influir sobre a vida econômica da antiga província, pois nessa fase exercem, antes de tudo, uma função conectora, francamente de caráter político, embora conduzam os produtos da agricultura e das nascentes indústrias manufatureiras, que se desenvolviam nos vales dos rios de léste, para os centros consumidores das regiões centrais e fronteiriças.

A produção agrícola desenvolve-se graças às estradas movediças dos cursos d'água; são os rios dos Sinos, o rio Caí, o Taquarí e o Jacuí que condensam todos os germens das riquezas que completam o ciclo evolutivo que tem início com a moderna pecuária.

Mas o sangue dos bandeirantes não se podia deixar confinar e, por fim, desaparecer. O nordeste da antiga província é pouco a pouco abordado e ao findar o governo monárquico estão lançados os alicerces de sua grandeza econômica, cujos elementos vamos examinar a partir daqui.

539. O Rio Grande do Sul, ocupando uma posição excêntrica, acha-se menos favorecido para o aproveitamento das fontes de consumo representadas pelos principais núcleos populosos do país. Enquanto a indústria do estado de S. Paulo tem à sua disposição, graças ao possante conjunto ferroviário que a serve, as suas populações, as de Minas Gerais, as de Goiás, de Mato Grosso, de parte do Paraná, do estado do Rio- e da Capital Federal, ou sejam mais de 19.000.000 de habitantes, o Rio Grande do Sul acha-se cercado pelas barreiras alfandegárias dos países vizinhos, que o induzem a buscar no rumo único do norte os mercados

livres de que necessita, numa distância muito maior do que a que corresponde à potente indústria paulista.

A produção riograndense é, apesar de tudo, muito importante. Adaptando-se admiravelmente às suas condições geográficas, expande-se para o norte e invade os mercados como o da Capital Federal, em que se consegue manter em face de sua competidora, graças a determinadas especializações (carnes, couros, objetos de couro, artigos de alimentação, milho, alfafa, peixes frescos, cereais, artigos de ferro, vinhos, frutas, etc.).

540. O Rio Grande, com pouco mais de 3.000.000 de habitantes, não pode dar consumo à sua enorme produção de carnes, cereais, vinhos e frutas; as indústrias dos derivados excedem enormemente às necessidades locais. Já se vê que os 39.000.000 de habitantes, representados pelos outros estados do Brasil, constituem uma excelente base demográfica de consumo.

Trabalhando antes de tudo para si mesmo, dado o elevado padrão de vida de sua população, precisa não obstante de mercados.

Os mesmos métodos de raciocínio, aplicados a outros estados que fazem parte da federação brasileira, permitem-nos demonstrar que independente dos laços de ordem moral, étnica e histórica, que os prendem e os arrastam a um destino comum, todos os estados que formam o Brasil são necessários uns aos outros.

Não é verdade que os países pequenos sejam mais bem administrados, pois a história dos estados italianos de começos da idade moderna prova o contrário; a tendência moderna é para os grandes impérios, que constituem associações poderosas de interesses econômicos e políticos.

541. Para apreciar a influência que a quebra da unidade brasileira poderia exercer sobre a vida econômica de qualquer dos estados, basta considerar as consequências da imposição de barreiras alfandegárias à sua indústria. Imagine-se o que ocorreria às indústrias de tecidos de S. Paulo, da Paraíba ou do Rio Grande do Sul se tivessem de pagar nas alfândegas brasileiras os mesmos direitos de importação que pagam os tecidos de origem inglesa ou americana, sempre muito maiores do que o seu custo real, se o café de S. Paulo e os produtos riograndenses fossem taxados como os seus similares estrangeiros — efetivamente proibidos de entrar no país.

Já se vê o que há de absurdo em certos devaneios separatistas, que têm sido antes fruto da alucinação e da ignorância dos demagogos, do que do juízo equilibrado e prevenido.

A necessidade de mercados por parte dos estados brasileiros mais industrializados é, a par dos liames históricos e afetivos, a maior segurança da unidade nacional.

CONDIÇÕES ATUAIS DOS TRANSPORTES

Geografia das comunicações brasileiras. Caminhos e estradas.

Caminhos de ferro brasileiros, seus fins e suas possibilidades militares, ligações projetadas, ou em parte já realizadas, com os países vizinhos. Dependência atual dos combustíveis estrangeiros. Possibilidades de aproveitamento do carvão nacional e da hulha branca. Consequências militares.

542. As civilizações pré-colombianas da América achavam-se, à época do descobrimento, estacionárias, talvez pela falta de um engenho como a roda, capaz de multiplicar os resultados do trabalho dos homens e dos animais, instrumento que nas velhas civilizações eurásicas já aparece com transformador dos pesados

atritos de arrastamento em suaves rolamentos.

As estradas são tão úteis aos transportes feitos sobre rodas, como a quaisquer outros; porém os primeiros são sempre mais exigentes do que os segundos. Assim, as estradas do México ou do Perú, anteriores à conquista européia, obedecem a outros preceitos bem diferentes dos observados nas modernas estradas de rodagem.

Noutros pontos da América, como no Brasil, não existiam estradas e sim modestos caminhos de pedestres, de pequena extensão, estreitos e cuja conservação se reduzia ao arrauca- mento de algumas árvores e galhos.

543. O transporte sobre rodas foi introduzido no Brasil pelos primeiros colonos europeus e a partir daí surgem as necessidades de estradas apropriadas. Não só os trilhos indígenas têm de ser aperfeiçoados, como têm de surgir caminhos, apropriados às novas exigências das condições locais. Serão necessários séculos para surgirem as primeiras estradas de rodagem de caráter moderno, pois, mesmo quando os velhos roteiros falam de estradas conduzindo aos pontos remotos do país, referem-se apenas a balisamentos do caminho a seguir e não a obras de arte e leitos de rolamento para viaturas .

De qualquer modo, é certo que, quasi meio século após à independência do país, a vida econômica e militar do Brasil se desenvolvia pelas suas estradas de rodagem e pelos caminhos fluviais e marítimos. Essa evolução inicial teve como elementos fundamentais os animais de carga e de tração, bem como as quilhas dos navios.

544. O desenvolvimento das estradas de ferro brasileiras tem sido lento, certamente pelas asperezas das partes centrais do país e pela ausência de uma indústria nacional de carvões apropriada. Em média, o crescimento da rede ferroviária brasileira não atingiu a 450 Kms. por ano, do lançamento dos seus primeiros trilhos ao dia de hoje.

545. As estradas de ferro do Brasil, dadas as suas condições técnicas, não poderão tão cedo constituir uma rede unitária. Para cerca de 34.201 quilômetros de vias, quase que exclusivamente de bitola estreita (1 metro), há uns 2.227 quilômetros de linhas de bitola larga (1m,60), localizados no centro do sistema. Os dados principais, para apreciação do problema das bitolas brasileiras, podem ser, com muita aproximação, assim resumidos: bitola estreita, ou de 1 metro, uns 30.000 quilômetros, bitola larga, ou de 1m,60, uns 2.227 quilômetros, bitolas menores de 1 metro, uns 1.380 quilômetros, outras bitolas, uns 24 quilômetros.

Para os 34.201 quilômetros em tráfego, existem uns 2.000 quilômetros em construção e mais uns 10.000 apenas estudados (9.547 Kms, 465 em 1935).

546. O estado de S. Paulo, sul de Minas, estado do Rio de Janeiro e Capital Federal constituem um núcleo ferroviário do tipo denso, ao passo que as linhas que daí vão ter às fronteiras de oeste e do sul pertencem ao tipo linear divergente.

547. As estradas de ferro brasileiras formam, sob o ponto de vista geográfico-militar, três grandes agrupamentos bem distintos: um agrupamento do norte, um do centro e outro do sul. Esses agrupamentos têm sido, para maiores facilidades de estudos, subdivididos em blocos, ou sejam compartimentos regionais ininterruptos.

O agrupamento nortista abrange as estradas de Mato Grosso na bacia amazônica, do Pará, do Maranhão, do Piauí, da Paraíba, de Pernambuco, de

Alagoas, de Sergipe e da Baía.

Dentro de tal agrupamento há numerosas soluções de continuidade, de que resultam os diversos blocos ferroviários.

O bloco nordestino é o mais importante dêles e percorre o litoral de Natal a um pouco ao sul de Maceió, através dos estados de Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, que liga entre sí, lançando ramais para o interior. Bste bloco acha-se isolado dentro de seu agrupamento, pois nem se Jiga às ferrovias que lhe ficam ao norte, nem às que ficam ao sul (*).

Um importante ramal dirige-se de Natal para o interior, tendo atingido a Angieos na sua marcha em busca dos trilhos cearenses. Ao norte do bloco nordestino só se encontram sistemas isolados, dos quais pelo menos as estradas de ferro do Ceará geograficamente lhe pertencem. As estradas de ferro baianas acham-se apenas ligadas às de Sergipe e isoladas das demais, constituindo, não obstante, o remate de seu agrupamento.

(*) Em conjunto, as estradas de ferro dêste bloco representam uns 6.000 quilômetros, ao passo que as do Paraná, S. Catarina e Rio Grande do Sul reunidas não excedem de 5.700 quilômetros. *Antiário Estatístico do Brasil*, 1937.

548. Dificuldades de ordem material vêm retardando o enlace das estradas de ferro espalhadas pelo norte do país, com as do centro. Assim mesmo, os trilhos baianos, na sua marcha para o sul, já atingiram a Ituassú, ao passo que os trilhos de Minas Gerais, na sua marcha para o norte, já lançaram duas antenas, uma em Pirapora, sôbre o rio S. Francisco e outra, em Montes Claros.

A oeste do país, trabalha-se em três importantes ligações ferroviárias: um ramal que partirá de um ponto da estrada de ferro Noroeste do Brasil, logo a O. de Três Lagôas, para alcançar Cuiabá e outro, de Campo Grande a Ponta Poran; enfim, os trilhos da E. F. Noroeste do Brasil estão sendo levados de Corumbá a Pôrto Esperança, depois de ter sido inaugurado o tráfego, entre essa cidade e Pôrto Esdras, sôbre o Arroio Conceição, na fronteira boliviana, onde sempre se defrontaram, sôbre o caminho internacional, as sentinelas dos dois países.

Ao sul, partindo da E. F. S. Paulo-Rio Graude, trata-se de construir uma variante que de Rio Negro vá penetrar na região N.E. do Rio Grande do Sul, ligando seus trilhos aos do bloco riograndense. Dentro do bloco paranaense, os trilhos vindos da fronteira paulista avançam ao sul do rio Paranapanema e, objetivando a fronteira de O., já atingiram Rolândia.

Dentro do bloco riograndense. Pelotas deve ser ligada diretamente a Pôrto Alegre, passando por S. Lourenço e por Dores de Camaquam, isto é, pela margem ocidental da Lagôa dos Patos. A N.O. do estado, os trilhos de um ramal, partindo da S. Paulo-Rio Grande, avançam ao norte do rio Ijuí para Pôrto Lucena, na fronteira argentina, já se achando entregue ao tráfico até Cruzeiro, a 3/4 da extensão total.

549. A êsse conjunto, ainda pouco harmônico, segue-se o mais importante núcleo, formando o chamado agrupamento central, que compreende as estradas de ferro da Capital Federal, do estado do Rio de Janeiro, de S. Paulo, de Minas Gerais, do Espírito Santo e de Goiaz. Muito importante pelas regiões que serve e por ser o mais denso dos três, abrange mais da metade das linhas férreas brasileiras. A ele pertencem as estradas de bitola larga, que perturbam a harmonia do sistema.

De S. Paulo e através de Minas, o estado de Goiaz é posto em comunicação

com a capital do país e nestas condições, geograficamente incluído no agrupamento do centro.

Aqui, convém ressaltar a existência de dois blocos, que se desenvolve independentemente um do outro, pelo menos sob o ponto de vista econômico: a rede mineira e a rede paulista. As linhas dos dois blocos marcham em direções que de um modo geral podem ser consideradas divergentes, a partir de um ponto próximo à origem do agrupamento, que é a Capital Federal.

Do agrupamento central partem dois verdadeiros cordões umbilicais, que ligam o centro do país às regiões fronteiriças de oeste (Mato Grosso) e do sul (Rio Grande do Sul).

O agrupamento sulino abarca às linhas do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

O primeiro bloco é constituído aí pelas linhas do Paraná e de Santa Catarina, de que a chamada "S. Paulo-Rio Grande", com 885 quilômetros entre Itararé, no estado de S. Paulo e Marcelino Ramos, no Rio Grande do Sul, é o elemento principal.

O segundo bloco, muito mais denso do que o primeiro, abrange as linhas férreas do Rio Grande do Sul, 3.200 quilômetros, aproximadamente (3.024 quilômetros em 1935).

550. As ligações encaradas, ou em andamento visam: .1. Pôr o norte, o sul e as regiões ocidentais em comunicação com a capital do país, de acordo com o Plano Geral de Viação Nacional, de 1934; para isso, as estradas de ferro hão de ser postas em conexão com outros meios de transporte, notadamente com estradas de rodagem; 2. supressão das soluções de continuidade que existem não só dentro de cada agrupamento, como, de um modo geral, dentro da rede brasileira; 3. facilitar as relações internacionais, mediante o encontro das pontas dos trilhos das estradas dos países vizinhos.

Uma vez realizado o programa traçado em 1934, o que exige um largo espaço de tempo, teremos, além de outras, as seguintes ligações principais: Belém do Pará ao Rio de Janeiro, S. Luiz do Maranhão ao Rio de Janeiro, Fortaleza ao Rio de Janeiro, Rio de Janeiro a Pôrto Alegre pela serra, Rio de Janeiro a Pôrto Alegre pelo litoral, Rio de Janeiro à cidade do Rio Grande (sul), etc. Estas são as linhas-troncos orientadas segundo os meridianos; a essas há que acrescentar as linhas-troncos orientadas segundo os paralelos: Rio de Janeiro a Corumbá (M. Grosso), Rio de Janeiro a Cruzeiro do Sul (Acre), Rio de Janeiro a Bela Vista (M. Grosso), Rio de Janeiro à fôz do Iguassú (Paraná). Belém do Pará a Tabatinga, Recife a Belém do Pará, S. Salvador a Goiaz, Pôrto Alegre a Uruguaiana (sul), Pôrto Alegre a Santana do Livramento, Rio Grande (cidade) a Uruguaiana, etc. Muitas dessas transversais já existem, sendo que algumas são servidas por vias férreas. Também, os entroncamentos das futuras vias hão de oscilar na prática, deslocando-se várias dezenas de quilômetros ao serem fixadas definitivamente.

551. As ligações com o Paraguai devem ser feitas primeiramente por Ponta Poran, onde devem chegar os trilhos brasileiros, quer vindos de Campo Grande, quer de Presidente Epitácio, sobre o rio Paraná, na fronteira de S. Paulo com Mato Grosso; em futuro mais afastado, os trilhos dos dois países devem ser enlaçados na região de Guaira, para onde já se acham em marcha os brasileiros de Rolândia (estado do Paraná). Essas ligações visam todas dar ao Paraguai cômoda saída pelos portos do Atlântico.

Os contactos mais interessantes para o Brasil, com os sistemas ferroviários vizinhos, acham-se ao sul, ao longo do rio Uruguai, bem como dos rios Quaraim e Jaguarão. Basta verificar que ao longo do Uruguai a linha de roçada argentina Montes Caseros-Libres-Alvear-São Tome está em face da roçada brasileira Quaraim-Uruguaiana-Itaqui-S. Borja. Separados pelas águas do rio, esses trilhos brasileiros defrontam-se com os da República Argentina, sendo que entre Libres (Argentina) e Uruguaiana (Brasil) os contactos serão perfeitos através da grande ponte internacional, que está sendo construída.

Ao longo do rio Quaraim, os trilhos uruguaios de Santa Rosa defrontam-se com os brasileiros de Quaraim, os de Artigas com os de Quaraí; ao longo da fronteira terrestre, os trilhos de Rivera estão em contacto com os de Santana do Livramento; ao longo do rio Jaguarão, os dois sistemas ferroviários se entrelaçam, não obstante as diferenças de bitola, através da ponte internacional que liga atualmente a cidade brasileira de Jaguarão à cidade uruguia de Rio Branco.

Quer no easo da República Argentina, quer no easo do Uruguai, as diferenças de bitola isolam, porém, o sistema brasileiro, aí limitado à bitola estreita, dos sistemas vizinhos, ambos pertencentes à chamada bitola média.

552. Os caminhos de ferro brasileiros, com exceção de uns pequenos trechos, são todos movidos pelo carvão de pedra (*).

Algumas companhias do interior, por motivos econômicos, queimam lenha. Nestas condições, há uma estreita dependência dos transportes ferroviários brasileiros para com o carvão estrangeiro, importado através do Atlântico, pois o carvão nacional, dada a sua qualidade inferior, tem o seu emprego limitado.

Em 1936, o Brasil importou mais de 1.404.148 toneladas de carvão estrangeiro (**).

(*) Não deve exceder de uns 500 quilômetros a extensão das redes eletrificadas no Brasil. Desses, "cabem à *Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, no trecho de Jundiaí a Rincão, 286 quilômetros; à *Estrada de Ferro Campos do Jordão*, na totalidade do seu percurso, 46.Km.600; e, finalmente, à *Estrada de Feno Oéste de Minas*, hoje Incorporada a rede mineira, no trecho de Barra Mansa a Augusto Pestana, 73 quilômetros. A 1ª secção eletrificada da Companhia Paulista abrange as linhas de Jundiaí a Campinas, num total de 44 quilômetros, em via dupla". Juntese a isso, a parte eletrificada da *E. F. Central do Brasil*, nos subúrbios do Rio de Janeiro.

(*) Não obstante, o preço elevado do carvão estrangeiro, devido à depreciação da moeda nacional, tem contribuído para aumentar o emprêgo do carvão brasileiro. As estradas de ferro do H. G. do Sul modificaram suas grelhas para empregar, pelo menos em parte, esse combustível, aliás escolhido e, de certo modo, tratado.

O govêrno tomou obrigatória a adição, a todo carvão importado, do 20% de carvão nacional.

Como se sabe, o carvão brasileiro contém uma certa quantidade de argila, em regra uns 10 a 15 % do pirites e de 6 a 10 % de umidade, o que quer dizer que arde mal, apresenta menos poder calorífico e prejudica as grelhas comuns. Depois de tratado, melhora consideravelmente. Com o decorrer do tempo, hão de ser encontrados processos econômicos de tratamento, capazes de torná-lo igual ao estrangeiro.

553. A rede rodoviária brasileira é muito mais importantes que a ferroviária. Muito antiga, foi ela que completou, bem ou mal, a ação exercida pelo mar, na soldadura das diversas partes do Brasil entre sí, concorrendo decisivamente para a compartimentação política do país.

554. As estradas de rodagem do Brasil dividem-se, de aeôrdo com os materiais empregados na preparação de seus Jeitos, em eStradas de terra não melhoradas, que são as mais numerosas, com mais de 160.700 quilômetros de extensão total, estradas de terra melhorada, euja extensão cai enormemente,

alcançando pouco mais de 25.000 quilômetros, estradas de pedra britada, com 6.132 quilômetros, estradas macadamizadas, com uns 715 quilômetros, estradas de concreto asfaltado, com uns 39 quilômetros e, finalmente, estradas de concreto, que andam por uns 100 quilômetros. Essa rede é completada por centenas de milhares de maus caminhos, sem conservação, nem preparo de qualquer espécie.

Sabido como é que as redes de estradas de rodagem se adensam enormemente em torno das maiores cidades, pouco e de inferior qualidade é o que fica para as relações de umas partes do interior do país com as outras.

555. Dada a rusticidade das estradas de rodagem e o fato de seu emprego não depender, em si mesmo, da existência de um determinado material de transporte, a sua utilidade é imensa para as relações de toda espécie, a serem mantidas entre as populações brasileiras, próximas ou afastadas entre si.

Compreendendo o valor econômico e cultural das estradas de rodagem, bem como a sua influência política, o governo lançou-se à criação imediata de duas enormes linhas troncos, uma Rio-Baía e outra, Rio-Pôrto Alegre. A primeira terá uma extensão de uns 1.912 quilômetros e a segunda 1.725 quilômetros. Esta última, entregue a um dos nossos corpos de engenharia, atravessa os estados de S. Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Já pode ser considerada quasi concluída, pois os seus trabalhos tocam ao termo na região mais difícil e nas proximidades do estado em que deve terminar.

Outras estradas, de menor significação, vão sendo rasgadas noutros pontos do território nacional. Entre elas, a que ligará Aquidauana a Ponta Poran e Bela Vista e que vai sendo construída por um dos batalhões de sapadores, é de grande importância para o estado de Mato Grosso.

556. Além do papel representado pela navegação marítima e fluvial, que sempre constituiu o laço forte entre as diversas partes da nacionalidade, porque o estado brasileiro é uma expressão continental que nasce do mar, as estradas de rodagem e as estradas de ferro completam-se na sua função econômico-social com as redes aéreas de navegação.

Achando-se em território brasileiro uma das portas abertas sobre o Atlântico, para a travessia aérea do velho para o novo continente, é natural que aqui se adensem as linhas internacionais. Nessas condições, franceses, alemães, italianos e norte-americanos disputam, neste momento e sob nossos céus, a hegemonia dos transportes aéreos.

A esses empreendimentos associam-se elementos brasileiros. A par das linhas internacionais, companhias brasileiras vão surgindo e se desenvolvendo, ao passo que a aeronáutica militar cobre com uma rede relativamente densa todo país, abrindo rotas novas, que ao se tornarem lucrativas passarão para a aviação comercial.

557. A capital Brasileira acha-se assim ligada, pelos mais rápidos meios de transporte que se conhecem, aos confins afastados do país: fronteiras do norte, através do estado do Pará, fronteiras de noroeste através do Pará e de Mato Grosso, fronteiras de oeste através de Mato Grosso e Paraná, fronteira do sul através do Rio Grande do Sul. Do mesmo modo, a capital do país foi aproximada das capitais e cidades importantes dos países da América do Sul: Montevideú,

Buenos Aires, Santiago, Assunção e La Paz.

Para o desempenho dessa função conectora, Rio de Janeiro dispõe de dois excelentes aeroportos: o Aeroporto Bartolomeu de Gusmão, para dirigíveis, a 60 quilômetros do centro da cidade e o Aeroporto Santos Dumont, para aviões de qualquer espécie, numa situação única no mundo, dentro da cidade. Além desses, há o Campo dos Afonsos, reservado à aviação militar, que é dos mais vastos.

Todas as capitais de estado e cidades de certa importância têm o seu aeroporto ou campo de pouso. Pela sua posição em relação ao velho continente, são particularmente notáveis os de Natal, Pernambuco e Fernando de Noronha.

Conclusões Militares

558. Examinando-se a rede ferroviária do Brasil, ressaltam desde logo a necessidade de conservar livre o tráfego marítimo e a impossibilidade de realizar com emprego exclusivo das estradas de ferro os nossos transportes de concentração.

Não obstante, os transportes de mobilização serão de certo modo facilitados, pois as nossas vias férreas servem às regiões mais populosas do Brasil, todas mais ou menos na orla marítima, pondo-as em comunicação com os pontos mais importantes do interior.

As soluções de continuidade existentes no conjunto da rede deixam compreender que as unidades combatentes não poderão em geral ser deslocadas sem a intervenção de várias modalidades de transportes: vias-ferreas, automóveis, marchas por etapas, vias navegáveis, o que, por sua vez, representa sempre uma grande complicação e uma inegável perda de tempo.

Pode-se, além disso, prever a importância que hão de ter as unidades de trabalhadores, a serem empregadas na conservação das estradas, nos órgãos de transporte, etc.

O estado dos transportes mostra-nos que uma guerra em território brasileiro há de ser normalmente de longa duração, pelo que o país precisa achar-se preparado para fazer face a tal eventualidade, uma vez que entre a declaração de guerra e a primeira batalha, como uma imposição do estado da rede ferroviária, é possível que medeie um tempo considerável, necessário para a reunião dos meios indispensáveis.

559. Não se pode, nos domínios táticos, dizer com muita antecedência o papel que há de ser desempenhado por uma estrada de ferro; no entanto, em se tratando de operações estratégicas e de uma rede de estradas, é possível prever o seu emprego em determinadas hipóteses de guerra.

O caso brasileiro é típico: para uma guerra que se desenvolva ao centro ou ao sul do país, o agrupamento ferroviário do norte só tem importância secundária.

560. No estado atual dos transportes e dada a enorme extensão territorial do país, a região central, em que se acha localizado o agrupamento de seu nome, só pode normalmente ser considerada teatro de operações, no caso de uma guerra extra-continental. A sorte da guerra, no caso sul-americano, há de ser decidida muito longe 'daí. Isso não diminui de qualquer modo a importância da região central — rica, bem povoada e industrializada, e que está para o resto do país assim como o grosso de um exército está para as suas vanguardas. As linhas

férreas deste agrupamento permitem as mais variadas combinações militares, mas a sua enorme importância reside nas suas possibilidades relativas aos transportes destinados à manutenção dos exércitos de campanha.

Os seus grandes centros de convergência, como Distrito Federal, S. Paulo, etc. hão de desempenhar nas diversas fases da luta um papel de grande importância.

561. As linhas para Mato Grosso e Rio Grande do Sul, do tipo linear divergente, são próprias para reforçar essas fronteiras distantes e constituem linhas de comunicações independentes do domínio do mar e dos rios pertencentes a países estrangeiros.

O papel estratégico e logístico dessas linhas férreas é muito importante, mas o seu valor táctico é bem limitado.

562. As linhas férreas do Rio Grande do Sul, estado em que todos vêm, pela sua topografia e reminiscências de antigas lutas, o mais simpático dos teatros de operações, merecem um estudo que realmente não cabe nos estreitos limites destas lições.

Os trechos da rede riograndense paralelos à fronteira, servidos como são todos pela bitola única de um metro, podem constituir boas linhas de roçada.

Os trechos Cruz Alta-Santa Maria-Cacequí-Santana ou S. Borja-Itaquí-Uruguaiana-Quaraí são duas roçadas, mas a segunda não tem a mesma importância da primeira. A inferioridade do conjunto que margeia o rio Uruguai é evidente, pois essas linhas correspondem ao caso de uma invasão ao território argentino pela região mais desfavorável.

Para defesa do território nacional, essa roçada é de valor quasi nulo, por se achar dentro do alcance do canhão de um adversário que ocupe a margem direita do rio.

Outra roçada face a oeste é o trecho Cruz-Alta Santa Maria, que permite o transporte rápido e cômodo, da fronteira do alto-Uruguai para a região de Uruguaiana, ou vice-versa.

No caso de operações que se desenvolvam face ao sul, é preciso encarar a normal Santa Maria-Cacequí-Santana e a extensa roçada, balizada pela linha Uruguaiana-Cacequí ou mesmo, Uruguaiana-Cacequí-Bagé-Pelotas.

563. A velha normal na Estrada de Ferro de Pôrto Alegre a Uruguaiana, traçada sob o influxo das idéias da época em que foi construída, ainda sob a impressão da invasão paraguaia de 1865, corresponde ao caso em que o Rio Grande, como era 1827, deva defender-se por si mesmo, mas hoje, quando se torna impossível deixar a uma única "província" todo o peso da guerra, o trecho Santa Maria-Pôrto Alegre tem menos importância do que o Santa Maria-Marcelino Ramos.

564. Um grande defeito que se nota na rede riograndense é a falta de conexão entre os seus extremos, e mesmo em grandes trechos de seus principais troncos. Assim, Pelotas e Pôrto Alegre não se acham ainda ligadas por via-férrea. A grande malha Pôrto Alegre-Cacequí-Bagé-Pelotas só se integra pelo vértice de Cacequí e não tem uma única transversal, como seria, por exemplo, uma ligação ferroviária de Cachoeira a Bagé por Caçapava.

Outra grande malha, Pôrto Lucena-Cruz Alta-Santa Maria-Cacequí-

Uruguaiana está nas mesmas condições, embora fosse para desejar uma transversal S. Angelo-S. Tiago-Alegrete; a malha Passo Fundo-Cruz Alta-Santa Maria-Pôrto Alegre ainda não possui o seu complemento: Passo Fundo- Bento Gonçalves.

É assim, várias outras lacunas, que persistem ao longo de seus troncos — aliás lançados em direções interessantes, porém pre-estabelecidas, nem sempre com as necessárias condições de flexibilidade.

565. As estradas de rodagem são, não obstante, as que menos expostas se acham à intervenção do adversário, cujos efeitos podem geralmente ser atenuados pelo emprego de variantes ocasionais.

Veem-se por toda parte caminhos primitivos e por eles, realmente, desde que se dêem numerosas voltas, pode-se bem ou mal ir de um extremo a outro do país. No entanto, essa rede não tem qualquer valor prático, salvo quanto às relações de povoados vizinhos entre si.

Nessas condições, ao contrário das estradas de ferro, só no terreno tático podem ter algum valor. Os leitos de terra não melhorada e mesmo os de terra melhorada não suportam, notadamente na estação das chuvas, um tráfego intenso, como o que se produz à retaguarda dos campos de batalha.

566. No estado em que se acha a fabricação brasileira de aviões, o país está exposto, com sua enorme fachada marítima, aos insultos das grandes potências militares de além-mar.

Trata-se de um perigo tanto mais grave, quanto mais incerto é êle relativamente a seu ponto de aplicação: um grande navio porta-aviões, estacionado em pleno Atlântico, representa para nós um perigo a que só poderemos fazer face sendo fortes por toda parte.

Dadas as grandes distâncias a serem percorridas e as condições atmosféricas desiguais que podem ocorrer de um ponto a outro do território nacional, as grandes concentrações aéreas, em determinadas regiões, não serão possíveis em muitos casos.

LOCALIZAÇÃO MILITAR DO PAÍS

Posição geográfica militar do Brasil na América do Sul. Conceito de região militar e sua aplicação ao Brasil. Coligações militares e suas possibilidades geográficas.

567. O Brasil, situado como se acha sobre a orla atlântica do continente, sem se estender até o mar das Antilhas e confinando ao sul com a República Oriental do Uruguai, ocupa uma posição central em relação aos demais países sul-americanos. Nestas condições, a sua linha fronteira é mais extensa do que a de qualquer outro país de seu bloco continental.

Quem diz que um país ocupa uma posição central, deixa subentendido que o mesmo se acha antecipadamente envolvido pelos seus vizinhos.

No caso do Brasil, o que é preciso indagar é se esse aspecto geométrico da questão chega a influir na solução dos problemas político-militares e no caso afirmativo, até onde vai essa influência.

568. Seria pueril considerar um território como o do Brasil nas mesmas condições de um campo de batalha ou mesmo de um teatro único de operações, posto que tanto a vastidão do território como a brutalidade dos acidentes geo-

gráficos não de fazer com que os acontecimentos militares, verificados em pontos afastados, se isolem em seus efeitos, pelo menos no campo operativo.

Por outro lado, a ausência de vizinhos a léste não significa segurança absoluta, pois, além do envolvimento decorrente do traçado das fronteiras terrestres, que oportunamente veremos que é mais geométrico do que político-militar, não se pode deixar de reconhecer que o Brasil tem inteiramente no ar o seu flanco marítimo, aberto de um extremo a outro a todas as investidas de qualquer das grandes potências navais.

569. O conceito de região geográfico-militar não se fixa arbitrariamente, uma vez que encerra de modo implícito a satisfação das mais prementes necessidades da administração e do comando. Esses atributos não são os mesmos ao norte, ao sul ou ao centro do país; para fixá-los é preciso raciocinar com os elementos geográficos como num tema tático, o que quer dizer que nos achamos ainda em face das velhas interrogações: de que se trata? como poderá ser exercido o comando em todas as suas modalidades, apesar das dificuldades locais e até mesmo, da intervenção do provável adversário?

570. Para dar uma resposta à primeira dessas perguntas, cada país divide os outros em dois grupos, de acordo com as possibilidades mais ou menos remotas de um conflito armado. Neste ponto, não há nada de absoluto, salvo as conveniências econômicas. Povos que aliados têm conduzido guerras vitoriosas, esquecem-se frequentemente dessa boa amizade, para logo depois se guerrearem mutuamente.

Em todo caso, é a vizinhança imediata que encerra os maiores perigos de conflitos. A par de reiterados protestos de amizade, cada qual inscreve o vizinho no quadro dos inimigos mais prováveis. A fronteira comum é sempre uma superfície de atritos.

A história também ensina que são os vizinhos os que mais se desentendem, e dentre os que têm interesses divergentes, ainda são os vizinhos os que mais facilmente se envolvem em conflitos armados. Portugal e Espanha, Espanha e França, França e Alemanha, etc. Num único século, a França sofreu nada menos de quatro invasões alemãs; reciprocamente, em curto período, em começos do século XVII, Alemanha foi várias vezes invadida pelos franceses.

571. Embora nos tempos modernos tenha desaparecido o gôsto pela guerra e as camadas populares a considerem como uma das maiores calamidades, seria perigoso abandonar a sua preparação, uma vez que as condições mentais da humanidade ainda não o permitem. Assim sendo, todos os países têm necessidade de indagar de onde vêm os perigos que os cercam e de responder com medidas de caráter objetivo às conclusões tiradas de semelhante indagação. Naturalmente há perigos imediatos, representados muitas vezes pelos melhores vizinhos e perigos mediatos, que para os países sul-americanos vêm de fora do continente.

Bem examinadas sobre vários aspectos as condições do Brasil, não deixam de ser prováveis, em épocas que não podem ser fixadas com grande antecedência, conflitos com países de além-mar.

As guerras têm hoje em dia causas quasi que exclusivamente de ordem econômica. Os países que devem muito têm nas suas dívidas um verdadeiro manancial de atritos com os seus credores: não são raras as desinteligências provocadas pelos pagamentos de juros ou resgates de títulos.

Seguem-se naturalmente, como motivo de profundos desentendimentos, a posse das matérias primas, cobijadas pelos países altamente industrializados, as largas concessões territoriais, em (pie os governos estrangeiros possam se achar por trás de simples particulares, as grandes "colônias" estrangeiras, que em geral se envolvem na vida econômica e política dos países de residência, sem dispensar a tutela dos países de origem e, finalmente, certas condições geográficas especiais.

O exemplo do Transval é recente: ora, não é o Brasil dono das maiores reservas de ferro do mundo? Não possui inesgotáveis fontes de matérias primas? Não terá êle creado verdadeiras incógnitas, dando a empresas estrangeiras não só o direito de explorar largos trechos de seu território, como de transferir êsses direitos a outras pessoas jurídicas? Não residirão em território brasileiro populações estrangeiras ainda por assimilar e que orçam por milhões de indivíduos, em bôa parte sujeitos ao regime instável da dupla nacionalidade?

572. Finalmente, tendo a natureza dado ao Brasil uma das chaves da grande navegação aérea, não ter iacom isso creado os germens de futuros agravos! Os casos de Gibraltar e de Suez não serão exemplos perigosos?

É conhecida a tendência político-econômica de domínio das rotas aéreas, nas mesmas condições verificadas para as rotas marítimas. O que se passou em tôrno dos estreitos, na luta pela hegemonia naval, pode servir de exemplo no caso da hegemonia aérea.

Por mais que se aperfeiçoem os motores e todos os artefatos de voar, as largas travessias marítimas serão sempre uma incógnita muito séria no problema em apreço. Estando, como se sabe, em mãos do Brasil o único meio de obter a segurança relativa que um tal meio de transporte oferece, o triângulo Natal-Rceife-Fernando de Noronha constitui uma grave preocupação brasileira: pelo encurtamento das horas de vôo reduzem-se os mais graves riscos da travessia atlântica, as despesas com os combustíveis, etc.

573. Vê-se claramente que a posição geográfico-militar do Brasil não o põe a coberto de possíveis agressões, quer de seus vizinhos, quer de países de além-mar. As condições brasileiras de repulsa não podem ser as mesmas nos dois easos.

574. Surge aqui a necessidade de estudar o conceito de região geográfico-militar e a sua aplicação ao caso do Brasil.

O conceito de região militar está de certo modo condicionado ao de região geográfica, mas não deve confundir-se com ele. Basta considerar que o conceito de região geográfica é de caráter objetivo, invariável dentro de um quadro perfeitamente determinado, ao passo que o de região militar é, em sua essência, mutável e até certo ponto, artificial.

Não há, até hoje, um critério científico uniforme que defina uma região natural. O problema tem dado lugar a discussões intermináveis. Não há acordo possível, uma vez que as premissas decorrem, em cada caso, de pontos de vista muito diferentes.

No entanto, há um ponto sob o qual não é possível que existam dúvidas: é que as regiões naturais são inconfundíveis pelo modo que se apresentam aos nossos olhos. Assim, ninguém poderá confundir um aspecto marítimo praieiro com um aspecto montanhoso continental.

Os elementos principais que servem para definir as regiões naturais são

sempre o relevo do sólo, o clima e a vegetação; no caso das regiões geográfico-militares êsses elementos gozam da. máxima influência, mas as considerações relativas à posição da região no corpo do país e aos elementos antropogeográficos, inclusive transportes e centros populosos, complicam enormemente a resolução do problema.

Uma região geográfico-militar pode ser definida como sendo a parte do território em que o exercício pessoal do comando não é embaraçado pelos elementos geográficos.

575. Já se vê que no estudo da compartimentação do território nacional em regiões militares, numerosos são os elementos a serem considerados (*).

Da delimitação do território de uma região militar decorrem naturalmente as missões que lhe hão de ser atribuídas, passando por isso a primeiro plano a questão da posição -relativa da região considerada no corpo do país.

(*) Há no Brasil nove regiões militares, tendo desaparecido a Circunscrição Militar de Mato Grosso, que sob o ponto do vista do suas relações com o alto comando, de sua vida e do suas funções, em nada se distinguia das primeiras.

São as seguintes:

1ª Região Militar — Capital Federal (sédcc), estado do Rio do Janeiro, estado do Espírito Santo.

2ª Região Militar — S. Paulo (sédcc, eidado de S. Paulo) o ùoiaz.

3ª Região Militar — Rio Grande do Sul (sède, Pôrto Alegre).

4ª Re.gião Militar — Minas Gerais (sède atual, Juiz de Fóra).

5ª Rogião Militar — Paranã e Snuta Catarina (sède, Curitiba).

6ª Região Militar — Baia e Fergipe (sède, S. Salvador).

7ª Região Militar — Alagoas, Pernambuco (sède Recife), Paraíba, Rio Grando do Norte e Ceará.

8ª Região Militar — Piauí, Maranhão, Parã (sède, Belém), Amazonas e território do Acre.

9ª — Região Militar — Mato Grosso (sède, Campo Grande).

Os territórios da 1ª, 2ª, 4ª e 5ª regiões militares são guarnecidas em principio por uma D. I. O da 1ª R. M. dispõe porém de um nú mero muito importante de fôrças não endivisionadas.

A 3ª Região Militar compreende, além da 3ª D. I, a 1[, a 2ª e a 3[D. C. A.", a 7ª, ai 8ª e a 9ª regiões militares são guarnecidas por destacamentos.

Além disso, podem ser incluídas nas respectivas regiões as guarnições costeiras, as tropas especiais aí aquarteladas, etc.

576. De um modo geral, as circunserições territoriais em que normalmente estacionam as grandes unidades confundem-se com estas.

Assim, as missões atribuídas a umas e a outras hão de ser de duas espécies: normais e eventuais.

Para determinação das missões cabíveis a cada região, é necessário então levar em conta a sua posição. Umas regiões compreendem faixas territoriais em contacto com países estrangeiros, enquanto que outras têm por vizinhas circunscrições inteiramente nacionais. É claro que as primeiras, sob o ponto de vista militar, têm uma importância muito maior do que as segundas, embora destas tiltimas dependa a possibilidade de conduzir vantajosamente a guerra.

Nos países sul-americanos, ao passo que uma faixa litorânea conta com a invasão de seu território apenas como uma possibilidade remota, enquanto que uma faixa central só pode encarar a luta dentro de seu perímetro como uma consequência de revezes sérios sofridos pelas forças nacionais noutros setores, as regiões fronteiriças terrestres estão sempre sob uma ameaça de invasão.

577. Posta de parte, no caso brasileiro, a pretensão de cobrir diretamente a

fronteira marítima, cujos departamentos militares não podem ficar esquecidos num sistema de conjunto, as fronteiras terrestres ocupam um lugar à parte na defesa do país. Considerações dêste gênero levam-nos a pensar em atribuir às regiões militares que incluem fronteiras terrestres a missão normal de cobertura e a eventual, de reforçamento; inversamente, as regiões centrais não podem ter outras missões normais que não sejam de reforçamento.

A missão de cobertura não raro exclui a faixa territorial considerada do quadro dos contribuintes para o reforçamento do exército nacional, pois, salvo o caso de ajustes especiais, garantidores da neutralidade ou da benevolência de certos vizinhos, quasi sempre é perigoso desguarnecer a linha fronteira.

578. Uma população mais ou menos homogênea e densa, animada de espírito ofensivo, como em regra são as populações fronteiriças terrestres, habituada à vida local e conhecedora do terreno em que deve combater, convenientemente organizada para a luta, representa um elemento militar da máxima importância. No entanto, se a população é escassa, já não pode desempenhar por si só um papel eficiente e exige um programa de reforçamento adequado, que contribui para quebrar a desejada homogeneidade e retarda o seu aprestamento. Em se tratando de fronteiras afastadas, não parece desarrazoado pensar em formações locais, capazes de desempenhar pelo menos em parte as missões de cobertura.

579. Atingimos agora à ocasião de examinar as possibilidades geográficas de uma coligação anti-brasileira, dos moldes de um pretendido sonho de Bolívar, que pensou, ao que se diz à boca pequena, em arpoar-nos o extenso flanco interior com os ferros aguçados de uma coligação de todos os países lindeiros.

Os nossos estudos patentearam as enormes e mesmo insuperáveis dificuldades de transportes e reabastecimentos, com que ainda hoje devem contar os exércitos invasores que se lancem sobre o extremo-norte do país, ao passo que a via fluvial do rio Amazonas permite ao Brasil concentrar o seu exército onde mais lhe convenha e desferir golpes poderosos contra os seus adversários separados entre si.

O panorama geo-militar altera-se ao afastar-se da bacia amazônica, mas a situação dos vizinhos não melhora consideravelmente até atingir à fronteira argentina: tanto os vizinhos como o Brasil não dispõem de meios de transportes adequados, pelo menos até êste momento.

580. Já se vê que o envolvimento do Brasil pelos seus vizinhos tem apenas uma expressão geométrica, sem nenhum significado militar, uma vez que no estado atual da viação sul-americana não se pode falar numa ação conjunta de todos os estados de origem espanhola contra o seu vizinho de origem lusa, cuja política tem sido sempre orientada pelos mais elevados sentimentos de justiça e da aproximação continental. O que não pode sair dos domínios das coisas possíveis, embora não desejadas pelo Brasil, são as coligações de pequeno vulto, baseadas em interesses econômicos recíprocos, tão comuns na vida das nações.

FRONTEIRAS

581. A linha fronteira do Brasil (*) estende-se da foz do Rio Oyapoek, sobre o Atlântico e bem ao norte do equador (cêrca de 4ª de latitude N.), a quase 34º de latitude S., na foz do arroio Chuí, sobre o mesmo oceano. Entre os dois extremos, marcados sobre a orla marítima, a fronteira terrestre penetra profundamente, numa linha sinuosa, através da massa continental.

I — O estudo crítico das fronteiras tem sido considerado pelos geógrafos modernos como um tema sedutor. Alguns dêles, dos de maior renome, criaram teorias que rapidamente se difundiram, nem sempre como resultado de maduro refletir (*).

Para Camilo Vallaux, há três tipos de fronteiras: as fronteiras coloniais ou esboçadas, as fronteiras de tensão e as fronteiras mortas. As fronteiras esboçadas, próprias de colônias ou países de nova formação, são em regra traçadas sobre os mapas e, dependendo da precisão destes, podem dar lugar, pela sua falta de exatidão, a futuras questões entre os países interessados; as fronteiras de tensão resultam de um equilíbrio de forças; as fronteiras mortas são as que mais ou menos se acham estabelecidas definitivamente.

R. Sieger, um dos mais reputados cultores da antropogeografia na Alemanha, subdivide as fronteiras em fronteiras conforme a natureza, fronteiras tomadas à natureza e fronteiras orgânicas. As primeiras são as que oferecem maiores obstáculos às comunicações e residência, como as cristas das montanhas, etc., as segundas, as que coincidem como uma linha natural de fácil reconhecimento, como um curso d'água, etc. e as terceiras, as que resultam de simples convenções, representadas por linhas traçadas no terreno.

Quanto à sua forma, podem-se considerar fronteiras superfície e fronteiras linha. As primeiras correspondem a um tipo antigo, em regra mal definido, resultante antes da escassez de população do que do apregoado intuito de isolar estados contíguos e as segundas, ao tipo moderno, em que o excesso de povoamento das regiões centrais e a fatalidade das relações econômicas e culturais contribuem, mais do que outras causas quaisquer, para aproximar os povos.

A fronteira linha, de que o tratado de Tordesilhas, de 1494, entre Portugal e Espanha, é um exemplo, só pode ter existência por solicitação de interesses recíprocos. Assim, a América do Sul só veio a conhecê-la pelo tratado de 1750, que aliás não foi levado a termo e cedeu o passo ao de 1777, que mareou um regresso à fronteira superfície, por prescrever uma zona neutra entre a dupla fileira de marcos definidores das duas soberanias. A faixa central constituiu os chama absurdo de sua existência.

IV — As fronteiras podem ainda ser naturais ou artificiais. A' custa de repetir sem mais exame o pré-gão dos grandes cultores da antropogeografia, generalizou-se entre os estudiosos a noção da intransponibilidade dos acidentes naturais, como se não houvesse duas interpretações aceitáveis para o termo que motiva êstes reparos. Nestas condições, a fronteira natural é para eles a que pelas suas condições intrínsecas separa os povos, noção que deve ser substituída por outra muito mais lógica e antiga e que consiste em considerar a fronteira natural como sendo aquela em que a linha convencional coincide com um acidente natural inconfundível.

V — Partindo da consideração absurda de que a fronteira natural separa os povos, há quem modernamente tenha negado a existência de fronteiras naturais. Ora, o que se pode negar é o conceito absoluto, introduzido na eterna relatividade de noções muito antigas.

Desses autores, alguns ocupam posições mais ou menos intermediárias, admitindo que os mares constituem fronteiras naturais incontestáveis e que "as

fronteiras terrestres podem ostentar caracteres mais ou menos naturais” (*). No entanto, para Ratzel, um dos criadores da antropogeografia, só as costas marítimas são fronteiras naturais.

(* *Geografia Política*, por Artur Dix. Trad. de Echeverria. Barcelona, 1929.

VI — O conceito de que os rios unem os povos é simplesmente artificioso. No sentido longitudinal, pode-se admitir que os rios, como os mares, muitas vezes unam os povos, mas no sentido transversal, nada de mais absurdo, como se vê da antiga e reconhecida necessidade de construir pontes...

582. A Amazônia, em que de norte para sul começam as nossas linhas fronteiriças, é “uma planície em seu conjunto e não nas suas minúcias”. As curvas das altitudes, inscritas nas cartas, não registram acidentes que se alcem muito além dos cem metros, mas os seus incontáveis cursos d’água só puderam definir os seus leitos escavando as encostas de seus chapadões e, além disso, a orla da imensa depressão apresenta em regra alterosas serranias.

Para o olhar de conjunto, nada ultrapassa em grandiosidade a esse complexo de cursos d’água e selvas impenetráveis, cortado mais ou menos a meio pelo grandioso rio Amazonas, que, numa estrada de Cêrca de 4.000 quilômetros através de várzeas, corre de oeste para leste. O rio gigantesco tem um alto significado, porque em qualquer ponto de seu curso pode-se admitir que esteja sempre o centro de gravidade da região a que êle dá o nome.

Ao entrar em território brasileiro, a parte mais elevada de seu curso não excede a 80 metros de altitude, o que origina a sua fraca declividade média, que atinge apenas a 0m,024 por quilômetro. A velocidade da corrente é de uma a três milhas por hora. A sua largura varia de 1.911 metros no estreito de Óbidos a 46 quilômetros no trecho conhecido por Solimões. Muito profundo, atinge a 20 metros ao entrar em território brasileiro (aproximadamente, na fôz do Javari), mas essa profundidade aumenta consideravelmente, para culminar em frente a Óbidos, onde já foram medidos 132 metros ao fio da corrente.. O seu nível médio é de 82 metros, sendo as oscilações muito pronunciadas, pois em certos trechos desce 10 metros nas vasantes, para subir 16 nas cheias, tomado como ponto de referência o seu nível normal.

Verificam-se não poucas vezes ligações laterais entre o rio principal e seus tributários, por braços que formam labirintos de canais acima das respectivas embocaduras.

583. Às vezes, afastadas das margens do rio principal, para serem poupadas pela força irresistível das águas das cheias, estendem-se as selvas equatoriais, características da região, úmidas ou alagadas, cobrindo com ura manto, quasi sempre impenetrável, os rios e riachos sem número, que sulcam as imensas várzeas.

Quase todos os lagos do Amazonas acham-se nas proximidades dos cursos d’água de que são tributários, sendo que uns resultam do transbordamento dos próprios rios, enquanto que outros não são mais do que águas acumuladas nos leitos antigos de rios que mudaram de curso.

584. Em se tratando da temperatura média, as isotérmias de 26° e 27° predominam na região central, ao passo que a isotérmia de 24° das temperaturas sensíveis acompanha o curso do rio principal até a fronteira peruana; atingida a região da confluência do rio Madeira, para ter-se menos uns

dois graus de calor é preciso descer até a fronteira sul-matogrossense, isto é, cobrir nada menos de dezesseis graus de latitude, rumo do sul.

“Pelas observações feitas em Manaus, de 1902 a 1914, a média da temperatura nesses treze anos foi de 28°, 2; a máxima absoluta de 36°,6 e a mínima, de 18°,8. As máximas comuns ficaram sempre entre 36°,5 e 36°,8 e as mínimas, entre 21° e 22°. Comparadas as temperaturas mensais de cada ano, chega-se à conclusão de que os meses mais quentes são os dos terceiro e quarto trimestres, notadamente os do quarto”.

Apesar do Amazonas achar-se sob a linha equatorial, a sua temperatura é amenizada pelos ventos alísios que percorrem a região. O equador térmico, que não coincide com o astronômico, passa muito mais ao norte, nas imediações do mar das Antilhas.

585. “No Amazonas não há propriamente estação seca, pois chove todo ano, numa época mais, é o inverno, noutra menos, é o verão. O inverno começa em novembro e prolonga-se até maio; o verão estende-se de junho a outubro. Certas vezes não há o chamado verão, mas uma larga estação chuvosa, com o seu cortejo de inundações. A quantidade de chuva é eêrea de quatro vezes maior do que na Europa central e já houve caso, verdade que considerado excepcional, de num só dia terem sido recolhidos 118 mm. de chuva. Os meses mais chuvosos são os de janeiro a abril.

A época das enchentes varia de um para outro ponto do rio, dada a distância que separa os afluentes da margem esquerda dos da margem direita. Assim, uns recebem as chuvas do hemisfério norte, outros, as do hemisfério sul.

586. A viação fluvial é a única que tem importância na bacia Amazônica, onde existe o tráfego ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, destinado a salvar um trecho encafoeirado do primeiro destes rios.

Todos os grandiosos planos de viação férrea para a bacia do Amazonas, parece que em última análise não de reduzir-se a estradas destinadas a pôr em comunicação certas bacias hidrográficas secundárias, isso mesmo num futuro mais ou menos remoto.

587. Salvo ao seu extremo-sul, essas regiões fronteiriças são essencialmente povoadas e desprovidas de recursos.

A partir da foz do Oyapock, a fronteira acompanha a princípio este rio e depois, o divisor de águas do maciço arqueano das Guianas.

No trecho guiano, as regiões cortadas pela linha divisória são mal conhecidas, exceto ao longo dos principais rios, onde se alinham algumas povoações muito pobres, em que predominam os habitantes de origem indígena. Os rios dignos de nota, do lado brasileiro, são: o Oyapock e o Araguari, tributários do Atlântico, o Jarí, o Parú, o Cuminá, o Trombetas, etc., tributários do Amazonas, em regra encafoeirados a partir de seus cursos médios; na vertente oposta, são notáveis o Essequibo e o Orenoco.

588. A fronteira do Brasil com a Venezuela é uma linha convencional, muito bem desenhada nas cartas, porém apenas reconhecida em certos pontos, graças à dedicação das comissões de limites e de inspeção de fronteiras, pois se estende pelos ásperos divisores de águas que separam o Amazonas do Orenoco. O seu trecho mais importante corresponde ao vale do rio Branco, regularmente povoado junto às margens dos rios e de boa fama, quanto à sua salubridade. Aí

existem fazendas de criação de gado vaeum, mas a navegação é interrompida na parte média do rio pelas cachoeiras, o que também se observa em relação ao alto-Orenoco, do lado da Venezuela.

589. A linha divisória do Brasil com a Colômbia é igualmente convencional, traçada em zigue-zagues, cortando os esporões mais avançados dos contrafortes andinos e seccionando as cabeceiras de não poucos cursos d'água pertencentes, à bacia amazônica, como o Caquetá, o Içá. Conhecida realmente só em alguns de seus pontos, conta apenas com escassas populações de origem indígena e com tribos errantes e sem noção de pátria, em regra desconhecedoras quer do português, quer do espanhol. Em raros lugares, floresce primitiva indústria extrativa.

590. A antiga fronteira, que em alguns mapas figura como equatoriana-brasileira, pelo menos atualmente não tem mais razão de ser, por ter sido o Equador deslocado pelos seus mais próximos vizinhos para as fraldas da cordilheira.

591. A linha fronteira peruano-brasileira é muito mais extensa do que as precedentes. Pertence em grande parte ao tipo de fronteiras naturais, por correr principalmente ao longo do rio Javará; ao norte deste trecho, uma linha geodésica constitui a divisa entre os dois países.

Ao sul do Javará, a raia separatriz corre pelas terras altas que separam as águas do rio Tjayale das do rio Juruá e finalmente, por linhas convencionais, que ora seguem os cursos d'água, ora cortam as terras, atendendo este sistema mixto às dificuldades de salvaguarda do *uti possidetis*. Já se vê que a linha divisória penetra em regiões de recíprocas infiltrações de caráter político e econômico, com interesses próximos ou remotos a serem encarados.

A região tem importância atual apenas no que se refere às indústrias extrativas; é coberta na sua maior extensão de selvas equatoriais. Começam aí os degraus da cordilheira e os rios de curso paralelos, que se sucedem (Javará, Ucayale, Hualhaga, etc.), correspondem aos dobramentos de igual orientação.

Do ponto de vista militar, o rio Javará constitui uma excelente base de partida e uma admirável linha de cobertura; no entanto, é cedo ainda para pensar em operações de larga envergadura naqueles vastos desertos, separados de suas metrópoles por milhares de quilômetros de péssimos caminhos.

592. A fronteira boliviano-brasileira interessa tanto à bacia amazônica, como à do Paraguai. No entanto, embora os progressos econômicos sejam mais acentuados na região acreana, as possibilidades militares da Bolívia são muito maiores ao sul, pelas relativas facilidades de transportes que aí se encontram.

593. Em vista de tudo isso, pode-se ter como certo: 1) — Que os acidentes naturais e as distâncias consideráveis não de dar lugar a uma larga compartimentação militar do território amazonense sob o ponto de vista orgânico, embora nas condições atuais não se possam prever necessidades especiais para esse conjunto geográfico-militar; 2) — Que com uma produção agrícola insuficiente mesmo para suas necessidades ordinárias, sem indústrias químicas, sem indústrias de ferro e sem jazidas de combustíveis, não dispondo de indústrias manufatureiras, o comando deve buscar tora de seu território o que fôr indispensável à vida dos exércitos que aí se batam; 3) — Que dadas as

condições dos transportes individuais, as operações de mobilização hão de assumir um aspecto especial, escapando muitas vezes à influência das autoridades encarregadas de encaminhá-las; 4) — Que o transporte de tropas de outras regiões para a região amazônica há de ficar na dependência do domínio do mar e que a concentração de um exército ao longo dos rios, bem como as “roçadas” dentro da sua vasta bacia, será sempre uma questão de reunião de meios fluviais adequados; 5) — Que as matas densas, a falta de estradas, a sequência interminável de cursos d’água a serem transpostos, as chuvas torrenciais e repetidas, a conseqüente umidade do terreno, etc., hão de ser sempre obstáculo muito sérios opostos ao emprego de forças importantes longe das margens dos rios francamente navegáveis; 6) — Que as doenças tropicais não deixarão de fazer sentir os seus efeitos, mais ainda em se tratando de tropas não aclimadas; 7) — Que não obstante o emprego dos meios técnicos de transmissão, a cidade de Manaus acha-se mais indicada para sede do comando do que Belém, no caso de verificar-se uma quadra de intensa atividade militar a oeste da região amazônica; um comando que permanecesse na segunda destas cidades poderia vir a achar-se fora do verdadeiro ambiente militar; 8) — Que há, em regra, na bacia amazônica, tantos teatros de operações quanto são os países considerados, o que se explica pela vastidão dessa região natural, sendo que em muitos casos os acidentes naturais poderão impôr a subdivisão de certas fronteiras em duas ou mais regiões militares.

594. Encarado o rio Amazonas como obstáculo, vê-se claramente que a sua transposição dependerá sempre da reunião oportuna de meios muito superiores aos atribuídos aos exércitos de campanha; considerado em relação aos países da fronteira norte, de orlas mais ou menos desertas e sem comunicações adequadas, há de ser olhado como uma fronteira natural.

Considerado como linha de comunicações, não se pode desejar melhor, posto que os modernos navios, de mais de cinco mil toneladas, podem alcançar facilmente a fronteira do Perú; em maior ou menor escala, estas condições são prolongadas noutras direções pelos seus numerosos afluentes.

Sob o ponto de vista operativo, o eixo do curso principal divide a região em dois teatros de operações bem definidos; para coordenar devidamente as operações desenvolvidas ao norte com as que venham a se realizar ao sul, é indispensável o domínio do rio.

Pelo que se conhece da geografia física desta região, há maiores facilidades de manobra ao norte do que ao sul do rio, por que alí é menos complexa a rede hidrográfica e as cabeceiras dos tributários são mais fáceis de alcançar, pela sua proximidade.

Quer ao norte, quer ao sul, o Amazonas seria sempre um apoio para um dos flancos.

Quanto às dificuldades de movimentos ao sul do rio, elas são cada vez maiores para um adversário vindo do oeste para leste, pela importância crescente dos cursos d’água que se lançam no Amazonas, constituindo linhas sucessivas de defesa.

595. Recorrendo ao elemento histórico, verifica-se que a defesa do território amazonense afetou sempre o duplo aspecto de defesas fixas e de defesas móveis, em qualquer desses casos ligados invariavelmente às vias fluviais.

Sendo os rios da região as suas únicas estradas militares, a solução consistia

em barrá-los, fortificando as passagens mais importantes.

Assim, foram construídos fortins de pedra, terra e troncos de árvores, que trancavam as fronteiras, balizando sempre os pontos mais afastados atingidos pela penetração lusitana .

Hoje em dia, dado o progresso dos armamentos, essa fortificação perdeu todo valor militar, embora em grande parte ainda se conserve de pé e muitas vezes guarnecida. A sua existência corresponde atualmente às necessidades do policiamento e da caracterização da posse efetiva.

A defesa móvel consistiu sempre no emprego de pequenas embarcações artilhadas, guarnecidas por tropas de assalto.

FRONTEIRAS PLATINAS

596. Sob o nome de fronteiras platinas, vamos encarar a longa faixa de contactos entre o Brasil e seus vizinhos situados ao sul da região amazônica.

597. A fronteira brasileiro-boliviana estende-se de norte a sul por duas das maiores bacias hidrográficas que se conhecem. Assentada aos poucos, apresenta ainda soluções de continuidade que merecem muita atenção, para evitar possíveis atritos. As condições econômicas dos dois extremos dessa imensa linha são muito diversificadas entre si.

Do ponto de vista da geografia física, a maior parte das fronteiras da Bolívia e do Paraguai com o Brasil deve ser encarada em bloco, posto que as relações necessárias, existentes entre as linhas principais do relevo que as enquadra, só podem ser realmente compreendidas quando apreciadas num quadro de conjunto.

598. O centro de gravidade de toda a região fronteira imediatamente ao sul da arazônia há de ser procurado no famoso “planalto matogrossense”, disposto entre cabeceiras de rios amazônicos e platinos. Do nó orográfico constituído pela Serra dos Baús e situado entre os rios Paraguai, Araguaia e Paraná, desprendem-se cadeias desgastadas ou chapadões que rumam em várias direções, tomando os nomes de serras de Amambaí, de Caaguassú e de Maracajú. Apresentam geralmente cimos achatados, em que os rios escavam seus leitos, dando-lhes deste modo aspecto de serranias de encostas mais íngremes dos lados do rio Paraguai. Esses chapadões avançam, no dizer de Teodoro Sampaio, sobre as planícies alagadas do “Pantanal”, com as suas escarpas acentuadas .

599. Nestas condições, podem ser vistas, entre 16° e 22° de latitude sul, duas partes inconfundíveis, na fisiografia matogrossense: uma região relativamente elevada, em cujas encostas ocidentais os afluentes do rio Paraguai (rio Cuiabá, S. Lourenço, Taquarí, Aquidabam, etc.) têm suas nascentes e uma região baixa e em geral plana, que abrange as bacias desses afluentes e forma um vasto arco com a concavidade voltada para oeste, prolongando à distância a linha d'água do rio Paraguai.

Mais ao sul, entre os restos dessa baixada (que a pouco e pouco se entremeia de desníveis, pela proximidade sempre crescente das escoras do planalto) e o fosso do rio Paraná, corre o chapadão ou planalto do sul de Mato Grosso, que separa as águas do Paraguai e do Paraná, prolongando-se para o sul e ultrapassando as fronteiras do Brasil, para morrer aos poucos na região de

Sete Quédas.

De ambos os lados do eixo principal da linha fronteira, isto é, do rio Paraguai, estende-se o Chaco, a que o Brasil se acha associado por intermédio da região baixa já referida, a qual, como se sabe, é em grande parte coberta de pantanais e periodicamente inundada.

600. Do ponto de vista geológico, essas lombadas pertencem ao paleozóico e ao mesozóico, com grande desenvolvimento das formações referidas ao triássico, como na serra de Maracajú e campos do sul, onde os sedimentos deste sistema cobrem largas extensões, formando paredões às margens do Aquidauana e prolongando-se para o norte, sem que até hoje tenham sido delimitados os seus extremos nessa direção. Essas camadas vermelhas, atingem a “300 metros de espessura e mais, e jazem em posição proximamente horizontal, sem dobras mas com muitas falhas” (*).

Toda a região em que o triássico se encontra acha-se cortada por diques de rochas eruptivas, tendo a forma massiva e granular da diabase, embora haja grande número de lençóis de diabase porfírica, preferentemente amigdalóide, indicando provável derrame superficial de lavas altamente fluidas (**).

(*) *Geografia Estratigráfica e Econômica*, por Eusébio Paulo de Oliveira. *Recenseamento do Brasil*, de 1920. Introdução.

(*) Obra citada, Eusébio Paulo de Oliveira.

(***) Na execução de um vasto programa de inspeções, ainda em 1930 a fronteira boliviana foi visitada pela Comissão de Inspeção de Fronteiras. Em abril desse ano, o general Rondou, chefe desse importante serviço, acompanhado do major Tomar. Reis e de outros oficiais, subiu o rio Guaporé e percorreu em lancha e a cavalo os pontos principais daquela região, constatando o seu rápido desenvolvimento econômico.

Por uma questão de amor à nossa história, o Forte do Príncipe da Beira foi visitado e como seus baluartes se achassem escondidos no cerrado das matas, foi executada uma penosa derrubada, que os pôs a descoberto, aliás muito bem conservados.

Um velho canhão da gloriosa epopéia colonial saudou, depois de mais de um século do silêncio e de abandono, a chegada do general chefe do serviço de Inspeção de Fronteiras.

As partes baixas que margeiam o curso do rio Paraguai devem conhecer quasi todo os sistemas do cenozóico, do eogênio ao atual.

601. Toda região fronteira da Bolívia com o Brasil tem importância sob o ponto de vista econômico, mas ainda há poucos anos era tão pouco conhecida pelos demarcadores de 1877 tomaram o rio Turvo pelo rio Verde, lançando assim um marco muito longe do ponto a que era destinado e dando lugar a mais uma complicação diplomática para nossos dias. Não obstante, a região progride rapidamente e comporta vários estabelecimentos, quer brasileiros, quer bolivianos, destinados à criação e à indústria extrativa (**•).

Dentro da bacia amazônica, em que começa a fronteira boliviana, os trechos do alto e médio Guaporé, os afluentes deste rio, o curso do Mamoré, etc., acham-se orientados, de um modo geral, transversalmente às linhas de invasão de um país para outro; dentro da bacia do Paraguai, só a linha de seu principal curso d'água, que aliás tem pouca importância como obstáculo em suas partes altas, destaca-se transversalmente entre as duas soberanias, dificultando com as suas margens pantanosas as operações de guerra.

602. Os pontos de partida, na formação da mentalidade boliviana que norteia a sua política territorial, não podem deixar de ser de um lado a perda do litoral do Pacífico e de outro, a tardia possibilidade de arremeter para léste, quando os caminhos do Atlântico já se achavam em poder de outros povos. Por trás da

correção que marca as relações, de boa vizinhança do povo boliviano, existe sempre o sorriso amargo dos que não se sentem muito bem aquinhoados na partilha de bens comuns.

Isso explica, mesmo do lado do Brasil, em que não há motivos de ressentimentos, nem se podem apontar usurpações, as dificuldades com que têm lutado os dois países para fixar suas fronteiras, pois ainda há vários trechos sujeitos a discussões entre os governos interessados, embora os últimos tratados tenham provavelmente posto fim às mais penosas negociações a tal respeito.

603. Todos os acordos bolivianos-brasileiros sobre fronteiras têm como base natural as estipulações do tratado de La Paz, de 1867, em que se consagra a caducidade dos tratados de 1750 e 1777, entre as cortes de Espanha e Portugal. A esse tempo, a Bolívia ainda era uma nação do Pacífico. O espírito público do país vizinho mostrou-se infenso a esse acordo, não obstante os trabalhos de demarcação, que começaram em 1870 e se prolongaram por vários anos, entrecortados de pequenos incidentes.

604. O tratado de 67, aceito pelo Brasil numa grande transigência com os negociadores bolivianos, estipulava que a fronteira acompanhasse uma linha geodésica, traçada pelo paralelo de 10° e 20' de latitude sul, o que nos privava de uma grande faixa de terras, que segundo o princípio do *uti possidetis* não poderia ser atribuída à Bolívia, por ser habitada por brasileiros e se achar em poder do Brasil desde os tempos coloniais.

Mais tarde, o governo boliviano nomeia autoridades para aqueles territórios e inicia uma política de redução, o que dá lugar à chamada "questão do Acre". As populações locais insurgem-se, prendem e deportam as autoridades bolivianas para Manaus e após mais de vinte combates infelizes, as forças bolivianas são forçadas a capitular, ficando prisioneiro o seu chefe, que era vice-presidente da vizinha República.

605. Dada a compressão exercida pelo governo brasileiro sobre os insurgentes, na sua tradicional política de aproximação continental, a revolução acreana sofreu vários colapsos e várias vezes se reanimou, até que a concessão feita pela Bolívia, a um sindicato anglo-americano, dessas terras que no coração da Amazônia poderiam vir a constituir um núcleo de expansão colonial extra-eontinental, modificou fundamentalmente a atitude do Brasil. Obedecendo às exigências da opinião pública, o ministro Rio Branco encarou a necessidade de impedir que a bacia amazônica se tornasse alvo de imperialismo das grandes nações colonizadoras. Foi encontrada então uma fórmula honrosa para os dois países interessados, que assim chegaram a um perfeito acordo sobre os seus limites.

O tratado de Petrópolis, de 17 de Novembro de 1903, afastou de nossas fronteiras o sindicato estrangeiro, integrou em sua nacionalidade muitos milhares de brasileiros e deu à Bolívia largas compensações. A amizade sincera desse povo heróico e trabalhador vale bem todos os sacrifícios feitos pelo Brasil, no intuito de não descontentá-lo.

606. Esta fronteira, além da questão mais ou menos resolvida do marco do Turvo, ainda encerra alguns pontos de interrogação, a serem respondidos pelo espírito de colaboração dos dois governos interessados: a posse da ilha Suarez ou Soares, no rio Mamoré. "Esta ilha era brasileira, escreve Lima Figueiredo, e

nela habitava uma família matogrossense que, desejando retirar-se do local, a vendeu a um negociante boliviano. Foi o bastante para o departamento do Beni considerar a ilha como fazendo parte do território boliviano”.

Outro ponto merecedor de atenção, porém faeílmo de resolver, é o caso da pequena cidade boliviana de Bolpebra, cujo apelativo provém das sílabas iniciais dos nomes das três nações que aí confinam: Bolívia, Perú e Brasil.

Erigida à margem de um rio que divaga, foi sujeita a mudar de dono, se considerar-se a linha d'água como divisa imutável.

Parece que aí o bom senso que sempre norteou o governo brasileiro está a indicar que a cidade ficará com os seus fundadores — se antes disso os choques da caudal não a demolirem. ..

607. A fronteira paraguaio-brasileira estende-se ao longo dos rios Paraguai e Apa e, ainda mais a léste, pela cuinea- da das serra do Amambaí, Maracajú, etc., até alcançar o Salto das Sete Quedas, de onde continua pelo talvegue do rio Paraná até a. fóz do rio Iguassú.

O trecho do rio Paraguai e o rio Apa formam entre sí um dispositivo envolvente em relação à fronteira brasileira, que no momento atual nenhuma importância tem, visto a região a noroeste da confluência dos dois rios ser excêntrica e relativamente despovoada.

As indústrias estrativas e a pecuária criaram ao longo da linha divisória uma vasta zona de interesses econômicos não só paraguaios-brasileiros, como argentinos. As populações rurais paraguaias têm sido atraídas em parte para o lado brasileiro da fronteira, o que se explica pelas maiores facilidades de vida; apesar do se tratar de um fenômeno banal, que se verifica em todas as partes do mundo, há quem anteveja alí uma cabeça de ponte *nach* Atlântico, realmente absurda.

608. A história militar mostra que os acontecimentos relacionados com a política platina sempre tiveram larga repercussão em Mato Grosso, que a partir de 1750 passou a ser uma superfície de atritos entre as duas raças eolonizado- ras da América do Sul. De parte a parte, surgem guarnições militares.

Em 1758, cria-se um destacamento à margem direita do rio Guaporé, o chamado destacamento das Pedras; em 1760 é uma fortaleza que surge onde pouco antes estava situada a missão castelhana de Santa Rosa; em 1775, a pretexto de cobrir a região contra os ataques dos índios, é mandado fortificar o Fêcho dos Morros, posição que domina o rio Paraguai, resultando porém dêsse empreendimento a fundação do Forte de Coimbra, por ter o chefe da expedição ida de Cuiabá se equivocado quanto ao sítio indicado; em 1776, funda-se o Forte do Príncipe da Beira, à margem direita do Guaporé, etc.

Vê-se de tudo isso a preocupação de guardar as linhas d'água, para segurança da região.

609. Coimbra tem representado um papel muito importante em nossa história militar, com assinalados atos de heroísmo.

Em 6 de setembro de 1801', dom Lázaro de Ribera, governador do Paraguai, surge em frente a Coimbra eom uma esquadilha de guerra, afim de tomar aquela posição; às 16 horas do mesmo dia, rompe o fogo castelhana, que dura até o dia 21. No dia 17, envia o chefe espanhol ao comando de Coimbra, então em mãos de Ricardo Franco, bravo chefe militar e, no testemunho do general Rondon, grande sertanista, uma intimação verbosa, em que afirma que ia conduzir o seu

assalto com meios indiscutivelmente muito superiores aos da defesa, pelo que convidava o chefe inimigo a render-se, pois “de lo contrario, el cariou y la espada decidirán la suerte de Coimbra, sufriendo su desgraciada guarnición todas las extremidades de la guerra, etc.” Ricardo Franco responde no mesmo tom: “...que a desigualdade de forças sempre foi um estímulo que animou os portugueses, por isso mesmo, a não desampararem os seus postos e a defendê-los até as duas extremidades, ou de repelir o inimigo, ou de sepultarem-se debaixo das ruínas dos fortes que lhes confiaram, etc.”.

A 21, desembarcaram os atacantes, sendo repelidos os seus assaltos contra os muros de Coimbra e caindo parte dêles nas emboscadas preparadas pelos nossos. A 24, batem em retirada (*).

(*)*As Raias de Mato Grosso*, por V. Corrêa Filho. S. Paulo.

Seis decênios mais tarde, os muros da velha fortaleza cobrem-se novamente de glória. Preludiando a sangrenta guerra que devia seguir-se logo depois, o governo paraguaio envia, em Dezembro de 1864, uma forte esquadra e numerosa fôrea de desembarque contra a então província de Mato Grosso, combinando a ação dêsses elementos eom uma importante coluna, que marcha por terra. As forças navais chegam a Coimbra 12 dias depois de terem saído de Assunção. Ocomando brasileiro, à frente do qual se achava o tenente-coronel Hermenegildo Porto Carrero, dispunha de escassos elementos, mas resolveu tentar a sorte das armas. O chefe paraguaio intima a guarnição a render-se no praso de uma hora, sob pena de, uma vez tomado o forte, ser passada a fio de espada. O comando brasileiro repele a intimação e o inimigo lança-se ao assalto, sendo repelido eom grandes perdas; novos assaltos têm sempre a mesma sorte. Exgotadas as munições, sem esperanças de qualquer auxílio, os defensores de Coimbra conseguem burlar a vigilância do inimigo e romper o eêrco, depois de terem cumprido de modo brilhante o seu dever.

610. Dêsses acontecimentos militares tira-se a conclusão de que o rio Paraguai era a melhor porta de acesso da região matogrossense. As operações de 1801 e de 1864 põem em evidência as possibilidades militares dêsse importante eixo de penetração e das zonas circundantes.

611. Pelo menos três hipóteses podem ser feitas sôbre uma possível invasão das fronteiras do Brasil com o Paraguai: 1) pelo caminho histórico do rio; 2) pelo vale do rio Paraná; 3) pelo próprio planalto matogrossense.

Com os progressos do armamento, a porta inviolável do rio Paraguai acha-se cada vez mais segura, não obstante a ineficiência atual da sua histórica fortaleza. No que diz respeito à marcha pelo vale do Paraná, nada mais absurdo no estado atual da viação sul-americana e dos “saltos” da linha d’água. Resta a hipótese da marcha pelo planalto, que libertaria o tráfego fluvial dos obstáculos que noutros tempos tantos danos causaram aos invasores de Mato Grosso: o seu estudo, no entanto, ainda é prematuro, dada a falta de estradas de ferro do lado paraguaio, conduzindo a essa região. Em conclusão: o teatro de operações matogrossense, apesar de conduzir pelo caminho mais curto aos pontos vitais do Brasil, só depois de ligado por estradas de ferro a Concepción, ou a outro ponto ainda mais ao sul, há de adquirir grande importância militar.

612. As fronteiras paraguaio-paranaenses correm entre os restos do planalto matogrossense e o planalto paranaense, atravessando uma região inculta,

separada do resto do Brasil por matas de enormes extensões e cortada por estradas primitivas. Nem de um, nem do outro lado há estradas de ferro, embora tanto o Paraguai como o Brasil tenham em vista ligar aí as pontas de seus trilhos. Já se vê que tão cedo este trecho fronteiro não desempenhará um papel ativo.

613. De norte a sul, a fronteira argentino-brasileira desenvolveu-se sob a pressão de acontecimentos políticos que muitas vezes puzeram em sobressaltos a América do Sul. Começando no ponto em que o rio Iguassú desemboca no Paraná procura o traço indelével dos rios para fixar-se e, nesse esforço, galga as terras altas que separam as bacias do Iguassú e do Uruguai.

Sendo a Argentina uma das grandes potências sul-americanas, é esta uma das mais importantes linhas fronteiriças do continente.

614. No ponto em que a fronteira entesta com os estados brasileiros do Paraná e de Santa Catarina, a indústria estrativa envolve grandes interesses econômicos das duas nações, enquanto que as quedas d'água, existentes em rios de comum domínio, representam reservas de energias naturais, de grande importância para as relações dos dois países.

Trata-se, antes de entrar no Rio Grande do Sul, de uma região que motivou sérias divergências entre a República Argentina e o Brasil, na chamada "questão das Missões", já lembrada ao estudarmos a história das fronteiras da República Argentina.

615. Desde o ponto, realmente muito mais a baixo, em que o rio Ijuí se lança no rio Uruguai, até o extremo-sul da fronteira, as populações já podem ser consideradas relativamente densas, pois há centros de importância e uma grande riqueza pecuária.

616. Os rios Iguassú, Santo Antônio e Peperiguassú são encachoeirados e em suas partes baixas e médias não permitem fácil travessia para um exército invasor. O rio Uruguai, no trecho em que constitui a fronteira dos dois países, é mais um rio de planalto, cheio de desníveis, que impedem ou reduzem a proporções mínimas a sua navegação. A travessia a vau só se faz nos chamados "passos"; as suas margens são em regra elevadas e na região missioneira, que é constituída pela parte noroeste do Rio Grande do Sul, cobertas de matas. A oeste do rio, o território argentino forma um conjunto alagadiço, com a lagôa Iberá circundada de extensos banhados, em regra intransitáveis.

617. Sob o ponto de vista geológico, as regiões fronteiriças argentino-paranaense e argentino-riograndense não diferem fundamentalmente do sul de Mato-Grosso, posto que um mar mesozóico cobriu também essas regiões deprimidas, durante a maior parte dessa era longínqua. A Serra Geral, pelo menos na sua parte meridional, os campos de Uruguia - na, de Alegrete, de Cruz Alta e do Passo Fundo, os Salto de Santa Maria do Iguassú, Sete Quedas, Urubupangá, Marimondo, etc., apresentam formações correspondentes ao triássico: arenitos predominantemente róseos, a que os geólogos chamam "de Botucatu", cobertos ou salteados de rochas eruptivas (diabases, meláfiros, basaltitos, etc.), estas como partes de um dos três grandes derrames ígneos que o mundo conhece.

Esses derrames respondem muitas vezes pelos ressaltos que interrompem a navegação de muitos rios das planícies do sul, dando origem a vaus ou passos.

618. A fronteira viva por excelência começa à altura da confluência do Ijuí e

estende-se com a mesma importância até o seu extremo-sul, na foz do Quaraí. Defrontam-se aí a rica região argentina de Corrientes e a brasileira mais representativa da criação intensiva. Cidades importantes, principalmente do lado do Brasil, balizam a linha do Uruguai, como São Borja, Itaquí e Uruguiana, gerando relações econômicas da maior importância, a par de outros entrelaçamentos de ordem moral, sempre de alto valor.

Contrariando à convicção de que os rios por si mesmos bastam para unir os povos, os dois governos interessados vão construir nessa região uma ponte grandiosa, que atenda não só o tráfego rodoviário, como ferroviário, patenteando assim que são as estradas e não os cursos d'água que unem, em sentido transversal às fronteiras, as vizinhas sociedades humanas.

619. Se aceitarmos a classificação para êsses lindes de fronteiras de tensão, dada a regiões terminais de duas soberanias ainda mal definidas, nas quais se encontram povos empreendedores, nenhuma outra parte do território nacional tem mais direito do que a linha do Uruguai a esse título honorífico.

Porém, interessante é notar que a região de máxima intensidade veio a achar-se separada dos centros impulsores — Buenos Aires e Pôrto Alegre — por uma faixa de tranquilidade relativa. A tensão acentuou-se outrora de São Borja para o norte, na celebrada região missioneira, o que se explica pela presença dos núcleos das antigas reduções jesuíticas.

620. Enquanto a fronteira se achou constituída por uma faixa mal definida, correndo pelo divisor de águas da Coxilha Grande, a povoação de Rio Pardo (*) foi o ponto de acumulação de recursos de toda espécie, como extremo de uma linha navegável; desde porém que a vitalidade transbordante desse posto avançado permitiu chegar às margens do rio Uruguai, morreram, na boa acepção do termo, as famosas “fronteiras de Rio Pardo”, passando as barrancas de outro curso d'água a abrigar as sentinelas avançadas de brasilidade. Atingida a linha do Uruguai em 1801, começam imediatamente os embates às suas margens. Em 1811. é o “Exército de Observação”, destinado a assegurar a tranquilidade das fronteiras de sudoeste, direta ou indiretamente, que reanima a linha do Uruguai, embora não a objetivasse; em 1816 são as guerras de Artigas, em que o guerrilheiro platino se lança sobre a margem esquerda do rio-limite, com as suas forças disseminadas em quatro grupos: um sobre o povoado de São Borja e outros mais ao sul, visando ulteriormente a região de Cacequí. Brilham então, entre outros, os chefes militares das campinas do sul: José de Abreu, Chagas Santos, João de Deus Mena Barreto. Derrota e recuo dos invasores para a margem oposta do Uruguai, que com o resguardo de suas águas como que procura separar os contendores.

Terminada a contenda, em 1820, a posse da linha d'água do Uruguai como limite ainda não parece consolidada, apesar da paz que desce sobre a região circundante. Há prenúncios de borrasca e o raio estala em 1825, mas a linha do Uruguai cobre o território nacional, até 1827, quando cai vulnerada pela manobra do adversário.

Em 1865, é em torno da esteira úmida desse rio, que sempre exerceu uma grande atração sobre a gente do sul do Brasil. que se desenvolvem as movimentadas operações da fracassada invasão paraguaia.

621. Do ponto de vista militar, a linha do rio Uruguai, considerada apenas quanto ao seu traçado, põe teoricamente os dois países em pé de igualdade;

examinada, porém, do ponto de vista de suas relações com outros elementos geográficos da região, evidencia-se a superioridade que assegura a nossos vizinhos.

A linha do Uruguai, no trecho a montante da confluência do rio Quaraí, corresponde à província argentina de Corrientes, território baixo, alagadiço, de que a Lagôa Iberá é a melhor expressão. Um movimento ofensivo brasileiro seria canalizado aí pelo estreito corredor que se estende ao sul de tal acidente hidrográfico e, quando bem sucedido, esbarraria logo adiante na formidável barreira do rio Paraná, que envolve, como verdadeira rede protetora das partes vitais do vizinho país, o território que constitui a antesala da Argentina. Nestas condições, o rio Uruguai representa para um partido de oeste uma boa linha de cobertura, se não alguma coisa mais.

Em território brasileiro, dominam os afluentes do Uruguai, orientados paralelamente às linhas de invasão, aproveitáveis em suas partes mais ou menos navegáveis apenas pelo partido que marche do rio Uruguai para leste. O próprio rio Santa Maria, que outrora fora considerado, da confluência do Ibicuí para cima, como uma linha de cobertura aceitável, em face dos efetivos e métodos atuais não poderá exercer essa função, tomado, como facilmente pode ser, de revés pelas tropas inimigas que marchem ao norte do eixo do Ibicuí.

A ponte que se projeta atualmente sobre o rio Uruguai, junto à cidade de Uruguaiana, tem um grande valor militar, pois permite reabastecer um exército, em qualquer das margens do rio; sem ela poderia ele achar-se em condições difíceis para travar uma grande batalha.

622. A fronteira uruguaio-brasileira começa por uma linha d'água, mas prolonga-se logo depois, por extensa linha seca, para sair da bacia do rio Uruguai e ganhar a bacia do rio Jaguarão.

“Esses limites, desde o extremo oriental, na barra do Chuí, até o ocidental, na barra do Quaraí, estendem-se por rios, arroios, canchadas, sangas, linhas artificiais, lagoas, banhados e coxilhas, sendo às vezes uma linha, às vezes uma superfície. Nenhum de tão variados acidentes pode ser considerado *arcifinio*, isto é, limite com obstáculo bem pronunciado, sistema tão querido dos tratadistas antigos (*).

(*) *Descrição Geográfica da Fronteira Uruguai Brasil*, por Virgílio Sampognaro. *Revista Militar Brasileira*, vol. XXX, correspondente a Outubro-Dezembro de 1931.

623. O rio Quaraí, onde começa a fronteira, não é verdadeiramente navegável, pois apresenta numerosos “passos”, enquanto que o Jaguarão e a lagôa Mirim, que se acham no extremo oposto, são excelentes vias navegáveis. De qualquer modo, orientadas essas linhas d'água transversalmente às direções de recíprocas invasões, constituem sérios obstáculos, atrás dos quais é possível retardar a marcha do atacante.

A linha seca que constitui a fronteira convencional não só não oferece dificuldades ao movimento, como é cortada por linhas naturais de invasão, qualquer que seja o sentido que se atribua a esse movimento.

624. Em sua maior extensão, a fronteira uruguaio-brasileira corta transversalmente as grandes lombadas que caracterizam o modelado do extremo-sul do Brasil. Daí, o caráter inexpressivo da hidrografia da região que se estende entre as chapadas da Coxilha Grande e a da Coxilha de Haêdo, onde os afluentes

do rio Negro são os elementos que serpenteiam desordenadamente, sem grande importância como obstáculos e sem utilidade como linhas de comunicações. A léste, porém, apoia-se a linha divisória em acidentes hidrográficos da máxima importância (lagôa Mirim e terras adjacentes mais ou menos alagadas), mostrando que houve ao traçá-la uma idéia preconcebida.

625. Sob o ponto de vista geológico, a região fronteira abraça, num primeiro trecho, que se estende aproximadamente do rio Uruguai às cabeceiras opostas do rio Santa Maria e do rio Negro, terrenos referidos sem a menor dúvida ao triássico, constituídos pelos mesmos arenitos, em relação com as mesmas rochas eruptivas, assinalados para a fronteira argentina. A léste das cabeceiras dos dois rios já referidos, a região toda pertence ao arqueano, devendo ser o que resta de antiquíssima ilha, do gênero da "Arqueínsula Gaúcha", imaginada por Backheuser (*).

(* *A Faixa Litorânea do Brasil Meridional*, por Ev. Backheuser. Bio, 1918.

626. Se é verdade que a República Oriental não pode ser considerada uma grande potência sul-americana, não é menos certo que esse país constitui uma das grandes potências econômicas do continente. É por isso que a pecuária, a agricultura e as indústrias relacionadas com tais gêneros de atividade criaram, de um e de outro lado da linha divisória, um entrelaçamento de interesses, que se reflete em todos os atos da vida das populações locais. Aqui nos achamos em face de uma linha seca, que em vez de separar os povos, real mente contribui para ligá-los muito estreitamente.

627. Por mais paradoxal que isso pareça, a fronteira uruguaio-brasilera sofreu menos as consequências das ações político-militares, que desde 1680 se desenvolveram no Prata, do que a fronteira argentina.

A própria independência do país, no período do Brasil colônia, foi regulada antes em torno do rio Uruguai, do que da linha seca, do Quaraí ou da Lagôa Mirim.

Os exemplos históricos a serem evocados não são muitos, mas nem por isso deixam de ser interessantes. O primeiro deles é o de Vertiz y Salcedo, em 1773, percorrendo o dorso da Coxilha Grande, fundando Santa Tecla, perto de Bagé e vindo tentar assaltar Rio Pardo. Em 1827 vemos Alvear progredir pelo vale do rio Negro, para ocupar Bagé e bater separadamente os dois grupos em que o exército brasileiro se achava dividido. Em 1864, é o pequeno exército imperial, reunido em Piraí, nas imediações de Bagé, que penetra em território uruguaio, marchando do Piraí diretamente para Paisandú, através da Coxilha de Santana.

628. Considerada na sua forma geométrica, a fronteira uruguaio-argentina constitui um saliente, de que nenhuma vantagem pode tirar o Brasil, uma vez que este não tem ao alcance do braço nenhum objetivo geográfico-militar de importância; aí, é o território brasileiro que se acha mal aquinhado.

As tropas brasileiras, instaladas pura e simplesmente nesse vasto saliente, já se achariam desde o início envolvidas por forças que marchassem pelo território oriental, combinando seus movimentos com outras vindas de oeste: fazendo face ao sul, teriam à sua espalda as tropas de oeste; fazendo face a oeste, teriam à espalda as tropas do sul.

Este mesmo problema apresenta ainda diferentes aspectos interessantes, que não obstante têm maiores relações com outros estudos militares do que com a

geografia.

629. A fronteira uruguaio-brasileira oscilou consideravelmente desde os primeiros dias da colônia até 1852. Hoje acha-se inteiramente consolidada e o seu traçado corresponde aos maiores interesses dos dois povos. Quaisquer anelos de revisão, baseados em razões fúteis e artificiais, não passariam de suspeitíssimas empreitadas por conta de quem tenha interesse em perturbar as boas relações entre os dois países.

FRONTEIRA MARÍTIMA

630. A fronteira marítima do Brasil é enorme e inteiramente aberta. Salvo algumas fortificações modernas, existentes na Capital Federal e suas imediações, bem como à entrada do porto de Santos, os pontos fortificados da costa são todos da época colonial e do segundo reinado, achando-se atualmente ou desarmados, ou guarnecidos por destacamentos que aí se revesam quasi sempre por uma questão de policiamento.

Estende-se a fronteira-marítima da fóz do Oyapock à fóz do arroio Chuí, isto é, por perto de 6.000 quilômetros, sem levar em conta os recortes da costa. É ao longo dessa imensa linha de praias que se acham os pontos vitais do país, ligados entre si pelas águas do Atlântico e separados em seus confins pela brutalidade dos acidentes geográficos que constituem os massiços continentais.

631. As fatalidades geográficas dominaram, como era natural, desde os tempos coloniais, a história e a vida política e econômica do Brasil, junjindo os principais núcleos populosos à orla marítima, de onde irradiam ainda hoje, em todos os sentidos, os pensamentos que norteiam a nacionalidade.

É sobre a orla atlântica que se encontra o centro espiritual do país, coincidindo com a sua capital, sendo digno de nota que foi sobre essa mesma orla marítima que se encontraram no passado os centros vitais de S. Vicente e de S. Salvador. Várias têm sido as tentativas para afastar o ponto de articulação da nacionalidade das águas de seu grande mar, porém, como e a geografia que condiciona o destino dos povos e de suas instituições, a cidade do Rio de Janeiro não perdeu até hoje os seus justos fóros de “ponto mais central” do Brasil, a que é possível chegar, partindo dos núcleos mais importantes, com uma facilidade relativa muito maior do que ao planalto central.

632. Para seu estudo, a fronteira marítima pode ser dividida em três secções: 1) O litoral setentrional, orientado de N. W. a S. E., entre o Cabo Orange e o de S. Roque; 2) o litoral norte central, orientado de N. a S. e de X. E. a S. W., entre o Cabo de S. Roque e o Cabo Frio; 3) o litoral meridional, orientado ainda de um modo geral de N. E. a S. W., de Cabo Frio para o sul.

O litoral brasileiro é em regra baixo, principalmente ao norte e ao extremo sul.

633. No litoral setentrional, à entrada do rio Amazonas, encontra-se o arquipélago de Marajó; um pouco mais ao sul, acha-se a ilha de S. Luiz, em que se ergue a capital do Maranhão, bem como a ilha de Fernando de Noronha, esta relativamente afastada, ao passo que a fóz do Parnaíba abrange um arquipélago de ilhas baixas. O mais importante sulco da costa é representado pela boca do Amazonas. Pouco ao norte da linha equatorial e muito ao largo surgem os rochedos oceânicos de S. Pedro e S. Paulo.

O litoral setentrional constitui a fachada marítima de um estado central — o Amazonas e de cinco estados costeiros: Pará, Maranhão, Piauí e Ceará, o que quer dizer que Belém, S. Luiz. Fortaleza, e, de certo modo, Manáus e Terezina por aí respiram.

Ao litoral norte-eentral pertence o arquipélago dos Abrolhos. A ilha oceânica da Trindade encontra-se muito ao largo, mas pela latitude a êle pode ser referida. Pertencem-lhe os grandes centros populosos de valor econômico e cultural, de sete estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Baía e Espírito Santo, ou sejam — Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracaju, S. Salvador e Vitória.

O litoral meridional é a fachada do Distrito Federal e de cinco estados costeiros: Rio de Janeiro, S. Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de três estados centrais — Minas Gerais, Goiaz e Mato Grosso. Aí se acham núcleos populosos da maior importância econômica e política: Capital Federal, Santos, Niterói, Paranaguá, Florianópolis e de certo modo, S. Paulo, Curitiba e Pôrto Alegre, além de muitas outras cidades como Rio Grande, Pelotas, etc. Ao litoral meridional pertencem as reentrâncias da Guanabara, de Santos, de Paranaguá e do Rio Grande, bem como as ilhas Grande, S. Sebastião, Santa Catarina.

634. Sob o ponto de vista político-militar, a fronteira marítima tem muito mais importância do que a terrestre, pois enquanto a primeira é balizada pelos pontos vitais do país e representa uma superfície de acumulação de recursos de todo gênero, a segunda corre ao longo de regiões em regra despovoadas. *É êste um aspecto da questão quasi sempre mal compreendido .*

Em face de um perigo naval, cujo ponto de aplicação com antecedência não pode ser determinado, a política militar do país tem consistido em cobrir a sua capital e o pôrto de Santos por meio de fortificações modernas, de aeôrdo com um plano de conjunto que só muito lentamente vai sendo desenvolvido, por considerações de ordem econômica.

Enquanto o Brasil não fôr o que todos esperamos que êle venha a ser em breve — uma grande potência econômica, não será possível adquirir os meios de defesa de que carece, representados por uma forte esquadra e numerosos pontos de apôio ao longo de sua costa.

635. Ocupadas por um inimigo nosso as ilhas da boca do Amazonas, a defesa das fronteiras brasileira da bacia amazônica achar-se-ia gravemente comprometida, pelas dificuldades enormes que haveria em socorrê-las por outro caminho.

A ilha de Fernando de Noronha adquire enorme importância militar, quando se pensa na conjunção de meios aéreos e navais. Além de ser parte integrante do triângulo Fernando de Noronha-Natal-Recife, famoso trampolim utilizado no salto do Atlântico pelos navegantes do espaço, facilita o policiamento naval e aéreo de nossas costas, principal mente de Pernambuco para o norte. A sua ocupação por parte de um inimigo dotado de meios adequados importaria em cortar as comunicações entre o Brasil do norte e do sul. O mesmo pode ser dito dos Abrolhos.

A ilha Grande e a de São Sebastião estão destinadas a representar um papel muito importante num caso de guerra com uma nação de outro continente ou da América do Sul. As operações, levadas a efeito em 1932 contra o exército cons-

titucionalista do estado de S. Paulo, põem em evidência o valor de tais pontos para um adversário que disponha de suficientes meios navais e aéreos. Caindo em poder do inimigo quaisquer desses pontos, bem com a ilha de Santa Catarina, fieam cortadas as comunicações entre as partes mais importantes do Brasil e o seu extremo-sul; além disso, os portos de Santos e do Rio de Janeiro seriam facilmente interceptados.

Em compensação, ocupada pelo Brasil a região da ilha de Santa Catarina, ou outra região um pouco mais ao norte, com meios navais e aéreos suficientes, um atacante vindo do sul do continente seria obrigado a imobilizar parte de seus recursos na neutralização desses núcleos brasileiros, ou se arriscaria a ter cortadas de um momento para outro as suas comunicações.

636. Em conclusão: a defesa das fronteiras marítimas é um problema não só complexo, como oneroso. Por esse lado, a nação só se poderá considerar segura quando a sua indústria lhe permitir construir navios e fabricar canhões, quando as suas condições financeiras lhe dêem margem para os gastos não pequenos, exigidos pela guerra moderna.

OBRAS PUBLICADAS

PELA Biblioteca Militar EM 1938

Vol. I	— Jan.	—	Em Guarda! (Contra o Comunismo) — Col. de vários autores.
" II	— Fev.	—	Episódios Militares — Gen. Joaquim S. de Azevedo Pimentel.
" III	— Março	—	Os Mestres da Guerra — L. Roussel. Trad. do Gen. Tasso Fragoso.
" IV	— Abril	—	A Arte de Comandar — André Gavet. Trad. do 1º Ten. Eduardo Martins Trindade.
" V	— Maio	—	Reflexões sobre o Generalato do Conde de Caxias.
" VI	— Junho	—	Antônio João — General V. Benício da Silva.
" VII	— Julho	}	Caxias — Major Afonso de Carvalho.
" VIII	— Agost.		
" IX	— Set.	—	Bosquejo Histórico e Documentado das Operações Militares na Província do Rio Grande do Sul — Dr. Saturnino de Souza e Oliveira.
" X	— Out.	}	Uskub ou Papel da Cavalaria na Vitória — General Jouinot Gambetta. Tradução do Capitão Salm de Miranda.
" XI	— Nov.		
" XII	— Dez.		
EM 1939			
Vol. XIII	— Jan.	—	Facundo — Domingo Sarmiento. Tradução de Carlos Maul.
" XIV	— Fev.	—	Educação Moral do Soldado — Carlo Corsi. Tradução do Estado Maior do Exército.
" XV	— Março	—	Grandes Soldados do Brasil — Major Lima Figueiredo.
" XVI	— Abril	}	A Revolução Farroupilha — General Augusto Tasso Fragoso.
" XVII	— Maio		
" XVIII	— Junho	—	A Poesia do Dever — Capitão Valter Prestes.
" XIX	— Julho	—	Escola Rosa da Fonseca — Edição da Biblioteca Militar.
" XX	— Agost.	}	Vida de Luiz Alves de Lima e Silva — Duque de Caxias — Padre Joaquim Pinto de Campos.
" XXI	— Set.		
" XXII	— Out.	—	Pequena História da Grande Guerra — Coronel Blin. Trad. do Cap. Salm de Miranda.
" XXIII	— Nov.	—	Bandeiras do Brasil — 1º Tenente Janari Gentil Nunes.
" XXIV	— Dez.	—	O Tiro de Morteiro — Capitão Golberri do Couto e Silva.

EM 1940

Vol. XXV	— Jan.	—	Benjamin Constant — Benjamin Constant Neto.
" XXVI	— Fev.	{	Cautela! O Inimigo Está Escutando — Barão de
" XXVII	— Março	{	Grote. Tradução do Gen. Beltoldo Klinger.
" XXVIII	— Abril	—	Estudos de Português — Ten. Coronel Jonas Correia.
" XXIX	— Maio	—	O Paraná na Guerra do Paraguai — Davi Carneiro.
" XXX	— Junho	—	Aeronáutica Brasileira — Domingos Barros.
" XXXI	— Julho	{	Os Generais do Exército Brasileiro — Capitão
" XXXII	— Agost.	{	A. Pretextato Maciel da Silva.

PUBLICAÇÕES AVULSAS

Osório — Ten. Cel. Onofre Lima.
 Educação Física Militar — Cap. Gutemberg Aires de Miranda.
 Antônio João — Separata do livro Episódios Militares.
 Símbolo da Pátria — Professor Daltro Santos.
 Mulheres Brasileiras — Edição da Biblioteca.
 Oficial de Cavalaria — Gen. V. Benício da Silva.
 Floriano — Diversos autores.
 Floriano — Conferência proferida pelo Dr. Carlos Maul.
 Caxias — Conferência do Gen. V. Benício da Silva.
 Osório — Conferência do Gen. V. Benício da Silva.
 Tuiuti é Osório, Osório é Tuiuti — Gen. Lobo Viana.
 República Brasileira — Diversos autores.
 Anais do Exército Brasileiro 1938.
 Faze assim — Cmt. Frederico Vilar.
 Floriano — Carlos Maul.
 A Influência dos Pais de Família na Defesa Nacional — General V. Benício da Silva.
 Roteiro dos Andes — Angyone Costa.
 Centauro de Luvas — Carlos Maul.

PRÓXIMAS PUBLICAÇÕES

Laguna (Poema) — Arnaldo Nunes.
 Fortificações — Cap. Inácio Azambuja.
 Método Schreiber — General Augusto Tasso Fragoso.
 Curso de Transmissões — Major Paulo Bolivar Teixeira.
 Artilharia — General Artur Sílio Portela.
 O Espírito Militar na Questão Acreana — Castilhos Goycochêa.
 Rio Grande de São Pedro — General João Borges Fortes.
 Cidades e Sertões — Ten. Coronel Lima Figueiredo.
 A Guarda Morre... — Marcelo Dupont. Trad. de Otávio Murgel de Rezende.
 Luz Alves de Lima e Silva no Maranhão — Jerônimo de Viveiros.

Artigo do autor digitalizado da Revista a Defesa Nacional, para ser colocado na Internet em Livros e Plaquetas no site da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil www.ahimtb.org.br e cópia impressa no acervo da FAHIMTB doado em Boletim a AMAN e em levantamento para integrá-lo no programa Pergamium de bibliotecas do Exército.

Este foi minha oração de posse como sócio do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, onde fui recebido pelo General Professor Jonas de Moraes Correia Filho

GENERAL PAULA CIDADE, UM SOLDADO E ESCRITOR A SERVIÇO DO PROGRESSO DO EXÉRCITO (1883-1968)

A História estuda o Passado, para se entender o Presente, para melhor se planejar o Futuro em condições realistas. Esta abordagem reverencia a Memória do maior e mais profícuo historiador do Exército de seu tempo, o General de Divisão Francisco de Paula Cidade, cuja obra paira sobre o Exército Brasileiro, qual Estrela de raro brilho e ponto obrigatório de visita de todos os integrantes do Exército, com vocação e aptidão para se dedicarem as atividades relacionadas com a História Operacional e Institucional do Exército. Visita obrigatória, com vistas a dela retirar subsídios de valor à disposição da instrução dos Quadros e Tropa do Exército Brasileiro e desenvolvimento progressivo da sua Doutrina, genuína, sonho manifesto pelo Duque de Caxias em 1861, Patrono do Exército e da Federação de Academia de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB) como Chefe do Gabinete de Ministros e Ministro da Guerra, no contexto da Questão Christie, ocasião em que a adaptou às realidades operacionais sul-americanas que ele vivenciara em 4 campanhas vitoriosas em que comandou o Exército Brasileiro, à Doutrina do Exército de Portugal, de influência inglesa, voltada para as realidades operacionais da Europa. Recordemos sua vida e obra a serviço do Progresso do Exército

Dia 22 dezembro 1983, assinalou 132º aniversário de nascimento do porto alegreense General Francisco Paula Cidade. Oficial de Infantaria e de Estado - Maior de escol, além de bem sucedido comandante de Unidades e de Grandes Unidades, na paz e em ações de guerra interna e externa, e que foi apontado aos Cadetes, em 1955, em Ordem do Dia na AMAN, como um exemplo de oficial a ser seguido.

Paula Cidade hoje reverenciado pela FAHIMTB, como patrono de cadeira e de Delegacia da FAHIMTB em Gramado- RS. devotou o melhor de suas energias, patriotismo, idealismo e inteligência para o progresso do Exército, a ponto de ser punido disciplinadamente por lutar pelas ideias hoje vitoriosas – a retirada do Exército do encargo de guardar repartições fazendárias e a exigência de arregimentação na tropa, como condição de promoção, costumes que comprometiam seriamente a operacionalidade do Exército, no início do século.

Participou ativamente, como oficial de Infantaria, “troupiier ou tarimbeiro” e de Estado-Maior e escritor especializado em assuntos militares, da Reforma Militar, cujos lances principais imortalizou indelevelmente em sua obra literária. Assim, foi co-fundador e redator da **Revista dos Militares**, fundada em Porto Alegre em 1912 e da **Defesa Nacional**, fundada no Rio, em 1913, junto com outros “**jovens turcos**”. Revistas que na época tiveram papel relevante na formação e difusão da moderna corrente do pensamento militar terrestre brasileiro. Pensamento que ajudou a arrancar o Exército dos ultrapassados padrões operacionais revelados na Revolução Federalista 1893-95 e Guerra de Canudos, 1897, aos modernos padrões alcançados pela FEB, na Itália. Força que fez muito boa figura ao lutar, lado a lado, ou contra representações dos melhores exércitos do mundo presentes na Europa Ocidental na 2ª Guerra Mundial.

Como escritor militar voltado fundamentalmente para a História Militar, desde os tempos da Escola Preparatória Tática do Rio Pardo, em 1902 e até 1967, ou por cerca de 65 anos, foi o quem produziu em seu tempo a obra literária militar mais atenta e variada, além de pioneiro entre nós em Geografia Militar. Foi, até falecer em 1968, aos 85 anos, o maior intérprete da evolução da doutrina, do pensamento e do processo histórico militar brasileiro. Até o presente foi o único geógrafo e sociólogo militar terrestre brasileiro, de fato.

Egresso da Escola de Guerra, em 1908, em plena crise provocada pelo Regulamento de Ensino de 1905, ponto de inflexão do ensino militar, de bacharelismo para profissionalismo militar, o Aspirante Paula Cidade, carente de conhecimentos militares modernos, foi juntar os seus esforços a oficiais com cursos na Alemanha, formando o grupo chamado “**jovens turcos**” e, desde então, dínamos da modernização do Exército e a qual se juntaram, pouco a pouco, outras expoentes da classe, tudo sob a égide de destacados chefes do Exército da época.

Paula Cidade foi professor de História e Geografia Militar da Escola Militar, durante o memorável comando do então Coronel José Pessoa, o idealizador da AMAN e, a convite desse chefe, para “ajudá-lo a carregar a sua cruz”.

Desse contato guardou as melhores recordações de seus cadetes e estes de sua figura marcante de mestre e exemplo de profissional militar.

Foi introdutor de Geografia Militar na Escola do Estado-Maior e a seguir na Escola Militar, depois de diversas incursões na Seção de Geografia e História do EME, como adjunto e chefe. Exerceu a chefia de Gabinete da então recém criada Secretaria Geral do Ministério da Guerra, sob chefia de seu amigo desde o Rio Pardo, General Valentim Benício, ao qual substituiu diversas vezes num período de realizações culturais memoráveis daquela repartição.

Como profissional militar escol e de profissão de fé legalista, Paula Cidade encerrou sua carreira em ações de guerra, no Norte, como Comandante da 8.º RM, encarregada da proteção da Base Aérea de Val de Cans, próxima do Canal do Panamá e ponto de passagem obrigatório, junto com o Amapá e com Natal, no Saliente Nordeste, das comunicações militares aéreas americanas com a África

e a Europa e, finalmente, como coroamento, a função de membro do Conselho Supremo de Justiça da FEB.

Ao despedir-se de seu chefe, amigo e também gaúcho, o então General Mascarenhas de Moraes, ouviu dele estas palavras proféticas:

“Cidade, vamos partir para a maior aventura de nossa História Militar”.

Como escritor militar, encerrou sua carreira na Ativa, na presidência da Biblioteca do Exército. Sua obra literária voltada para o progresso do Exército, continua a produzir seus benéficos efeitos. E, por muitos e muitos anos, será difícil alguém estudar História, Geografia e Sociologia Militar Terrestre Brasileira e a História do Exército como instituição de 1902-1966, sem beber a sabedoria específica na obra de Cidade.

Não foram fáceis a vida e as dificuldades de Paula Cidade como escritor e soldado, para provar que:

“Não cora o livro de ombrear com o sabre e nem cora o sabre de chamá-lo irmão”.

Mas, como sentenciou o General Jonas Correia, patrono de Cadeira na FAHIMTB, e por quem fui honrado receber-me como sócio do Instituto de História e Geografia Militar de Brasil (IGHMB) do qual foi o seu maior presidente, e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB):

“A vitória da inteligência é o selo da posteridade. E aí estão seus livros, a prová-lo!”

Livros publicados, para não referir a sua obra inédita. Em 1980, o mesmo General Jonas propôs o teve aceita proposta de eleger o General Paula Cidade, patrono da Cadeira 88 do Instituto de Geografia e História do Brasil que ele tanto honrou e prestigiou em vida. Cadeira que me coube por escolha e aprovação do Instituto inaugurar como seu primeiro ocupante, em razão de afinidades espirituais, culturais e profissionais com aquele ilustre soldado e escritor, nosso co-estaduano que aprendemos a admirar desde o primeiro contato com sua obra literária militar terrestre brasileira, ímpar.

INFÂNCIA, MENINICE EM PORTO ALEGRE

Cidade nasceu e viveu sua infância, meninice e juventude próximo ao Quartel General em Porto Alegre. Ali, aos dez anos foi tocado pelo desejo de ser soldado, ao testemunhar as movimentações da Revolução Federalista e contemplar os alunos militares do histórico Casarão da Redenção e atual Colégio Militar de Porto Alegre, cuja História resgatamos em parceria com o Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis na obra **História do Casarão da Várzea**: Resende: IHTRGS/AHIMTB, 2009.

Entre a carreira de advogado, sugerida pela mãe, e a de soldado, ele destinou-se a esta, com apoio de seu padrasto e grande amigo para o resto da vida. Aos 11 anos, no curso da Revolução Federalista, de família modesta, iniciou a trabalhar na Livraria Americana, onde tomou contato com o mundo encantado dos livros. Deixou este emprego aos 13 anos, logo de pois da Revolução Federalista, por não sujeitar-se aos maus tratos de seu patrão.

Dos 13 anos aos 15 anos, de 1896 a 1898, foi caixeiro de uma loja de sapatos, das às 20:00h. Discretamente, aproveitava o intervalo do almoço para estudar Português e Matemática, com o professor Ildefonso Gomez. Depois das 22:00 horas fazia as lições e lia poesias e literatura. Daí em diante e até um ano antes de falecer, ligou-se com paixão à Literatura Militar Brasileira, que teve como rival a sua paixão pelo Exército e seus destinos que ele ajudou a alicerçar como soldado reformador e historiador militar festejado.

NA CARREIRA DAS ARMAS

Em 15 de abril de 1902, Cidade sentou Praça no Exército como soldado n.º 165, da 2.º Cia, do 25.º Batalhão de Caçadores, com quartel na Praça do Portão, em Porto Alegre e na condição de ouvinte da Escola Preparatória e Tática do Rio Pardo.

Nesta cidade castrense, “A Tranqueira Invicta”, ele ficou até setembro de 1903, transferência da Escola para Porto Alegre.

A recepção naquela capital foi agradecida em oração do aluno gaúcho Raul Silveira de Mello, patrono de cadeira da FAHIMTB, o único sobrevivente da Escola do Rio Pardo, que faleceu com mais de 100 anos e consagrado como o historiador militar da Fronteira Oeste, cuja obra completa foi reeditada pelo Estado de Mato Grosso do Sul da qual recebemos exemplar através do Instituto Histórico de Mato Grosso do Sul e esta disponível na FAHIMTB.

Pelo General Raul Silveira de Mello Paula, Paula Cidade nutria admiração especial por suas qualidades excelsas de homem e de cristão.

Mais tarde, Cidade recordou os alunos que passaram pelo Rio Pardo a sua época, cujas obras tiveram tão grande projeção nos destinos do Brasil ou do Exército, como os ex-presidentes Getúlio Vargas e Eurico Dutra, General Mascarenhas de Moraes, comandante da FEB, Valentín Benício, Sérgio Ari Pires e Pantaleão Pessoa, seus amigos desde o Rio Pardo, e Bertoldo Klinger – amigo do peito e seu compadre e padrinho de 2.º casamento, além de Cezar Obino, Amaro Soares Bittencourt, João Mendonça Lima, Emílio Lúcio Esteves, Francisco José Pinto, Regueira e outros. Personagens que recordamos na obra em parceria com o Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis **Escolas Militares de Rio Pardo 1859/1911**. Porto Alegre: Genesis/IHTRGS/AHMTB, 2005.

NA ESCOLA DE GUERRA EM PORTO ALEGRE

Cidade foi colhido em Porto Alegre, na Escola Preparatória, pela crise militar provocada pela Revolta da Vacina Obrigatória da Escola Militar da Praia

Vermelha em 1904. Crise que provocou o Regulamento de Ensino de 1905, ponto de inflexão do bacharelismo para profissionalismo militar, depois do fechamento e extinção da Escola Militar da Praia Vermelha, recriada com o nome de Escola de Guerra em Porto Alegre, onde passou a funcionar de 1906 até 1911. Naquela época, a oficialidade do Exército dividia-se em científicos e tarimbeiros (ou troupiers). Os primeiros, egressos da Escola Militar da Praia Vermelha como bacharéis em Ciências Físicas e Matemáticas e sem conhecimentos práticos visando a operacionalidade do Exército, evitaram com raras exceções a Tropa, mantendo-se em funções técnicas e administrativas. Os tarimbeiros, mais numerosos, não possuíam cursos. Fizeram carreira na Tropa com base em lei de 1860. Estes eram complementados por 300 ou 400 alferes antigos sargentos comissionados naquele posto na Revolução de 93 e confirmados pelo Congresso.

A Revolta da Vacina Obrigatória de 1904, de cunho político positivista, provocou a maior revolução doutrinária e filosófica no Exército e que Paula Cidade assim assinalou:

“Em 1906 a Escola de Guerra recebeu uma avalanche de alunos anistiados da extinta da Praia Vermelha e passou a ser comandada por um coronel de Infantaria ao invés de engenheiros, como era tradição. Foram construídos no meio do pátio do Casarão da Redenção dois pavilhões em madeira com 4 salas de aula. O critério de promoção a Aspirante a Oficial, posto então criado, passou a ser o do mérito intelectual e não o da antiguidade. Houve muita improvisação, até externato por falta de espaço.”

Mais a verdade é que ali, no Casarão da Redenção, se processou, de 1906-11, a grande e benéfica revolução no Exército, visando a orientar seu Ensino para a operacionalidade e Defesa Nacional. Cidade assistiu e documentou nestes termos a instalação da Escola da Aplicação, paralela à da Escola de Guerra:

“Os instrutores eram dedicados e compreensivos, mais não puderam dar o que não haviam recebido. Nenhum sabia desenvolver um tema tático sobre uma carta, prática velha na Europa e há muito em uso na Argentina, que havia contratado instrutores alemães de alta capacidade e renome. Os regulamentos em vigor estavam próximos da Guerra do Paraguai.”

Cidade, na Escola de Aplicação, estudou topografia prática, fotografia, esgrima, escrituração militar, serviço em campanha (casos esquemáticos) e telegrafia Morse. Apesar de assinalar graves defeitos e falhas na Escola de Guerra e seu complemento, a Escola de Aplicação, as achou obras de importância transcendental, nascidas de uma crise política – a Revolução da Vacina Obrigatória de 14 de novembro de 1904. Escreveu sobre isto:

“Esta arrancada inútil da mocidade militar trouxe em seu bojo consequências extraordinárias, positivas e duradouras, através de medidas que exigiram meio século para serem adotadas como a de formar-se

soldados e não doutores.”

Das três turmas saídas as Escola de Guerra, segundo Cidade, cerca de 1/3 de integrantes preferiram a vida na tropa. Estes se fizeram instrutores de si mesmos. Depois uniram-se a oficiais com curso na Alemanha e formaram um grupo idealista reformista que fundou a **Defesa Nacional** e passaram á História, como “ **jovens turcos**”.

O ASPIRANTE E TENENTE, REFORMADOR MILITAR “JOVEM TURCO”

Em Janeiro de 1909, em cerimônia interna simples no pátio do Casarão da Redenção, sem festas, e madrinhas de espada, Cidade e seus companheiros foram declarados aspirantes, com a simples leitura do Boletim. A seguir, em coluna por dois, ao comando do Ajudante, atravessaram o Parque da Redenção (Várzea) e foram apresentados ao Comandante do agora 25.º Batalhão de Infantaria, na Praça do Portão, unidade a que pertencia.

Sua espada custou a metade de seu soldo. Os uniformes de aluno foram aproveitados. Fazê-los novos era um luxo na época. Sua primeira e difícil missão foi ajudar a conduzir um grupo de soldados de mau comportamento, transferidos do Rio, de Porto Alegre Cruz Alta, numa viagem cheia de peripécias que relata em suas **Memórias**.

Paula Cidade e outros nomes egressos das citadas escolas iriam se associar aos oficiais com curso na Alemanha, para promoção da Reforma Militar. E como reformador atuou muitas vezes no tablado, como instrutor ou professor, e através de seus escritos profissionais publicados nas **Revistas dos Militares**, de Porto Alegre e **Defesa Nacional**, das quais foi co- fundador, redator e colaborador destacado.

Sua primeira missão de instrutor foi em Cruz Alta, em 1909, como instrutor dos soldados da Unidade de Infantaria. Em 1910, foi instrutor militar da Escola de Engenharia de Porto Alegre, iniciativa de professores da Escola de Guerra de Porto Alegre, assunto que abordamos na obra citada **História do Casarão da Várzea**.

Em 1913, no 2.º Regimento de Infantaria no Rio., inventou e publicou na **Defesa Nacional** um sistema de sinalização de fácil aprendizagem que foi aprovado pelo Ministro da Guerra .Na mesma época editou a obra com 73 folhas **Noções e Problemas de Leitura de Cartas**,segundo ele;

“ Problemas até então desconhecidos pela imensa maioria dos oficiais e inspirado em obras alemãs de Tática”.

Em 1917, de volta a Porto Alegre, foi preso por 8 dias, pelo Comandante da Região, por um artigo técnico da **Revista dos Militares**, no qual fazia uma crítica doutrinária à luz de doutrina alemã em vigor.

Como comandante de Companhia, cultivou a Ordem Unida, como verdadeira escola da Disciplina. Orgulhava-se de haver conseguido movimentos de armas comparáveis às da Infantaria Alemã. Tornou o manejo de armas um esporte onde selecionava os mais aptos para instruírem os menos aptos e assim nivelar a aprendizagem. Aliás, ideia hoje vigorante no Exército, ao lado das “de aprender fazendo e de buscar atingir níveis de operacionalidade cada vez mais elevados”. Dava muito ênfase à Instrução de Tiro.

Como reformador, no posto de 2º tenente, lutou pela extinção do serviço de escala à Alfândega e Delegacia Fiscal que tantos prejuízos causava ao adestramento da tropa, bem como pela arregimentação, como condição de promoção, mesmo por antiguidade, recorrendo para isto a Pandiá Calógeras, no primeiro caso, e a Olavo Bilac, no segundo. A segunda medida empunha-se para evitar o abandono dos corpos de tropa do interior, de parte dos oficiais. O preço de sua interferência e para seus colegas que assinaram o memorial sobre o assunto foi de 30 dias de prisão. Daí por diante, foi impossível fazer-se carreira militar sem nunca entrar num quartel.

Em 1921, como aluno da Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO), testemunhou fato histórico de grande projeção na Reforma Militar - a inauguração dos trabalhos Missão Militar Francesa (MMF) naquela escola, com a presença do Ministro da Guerra Pandiá Calógeras. Ali trabalhou exaustivamente com temas táticos sobre a carta da Vila Militar.

Conquistou o direito de ingressar na ECEME sem concurso, além de apto a preencher as funções de instrutor.

Depois da Revolução de 30, já no posto de Capitão, foi professor de Geografia Econômica Militar na ECEME (conferencista) e de História e Geografia Militar na Escola Militar no comando do Coronel José Pessoa. Em todas as guarnições por onde passou, pronunciou conferências sobre assuntos de sua especialidade. Sua narrativa prendia a assistência pela simplicidade, objetividade, boa dicção e densidade.

O OFICIAL DE ESTADO- MAIOR DO EXÉRCITO

Depois de cursar a Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO) e a Escola de Comando e de Estado- Maior do Exército (ECEME), esta com sua sede no quartel do atual 1º Batalhão de Polícia do Exército na Tijuca, foi estagiar na 2ª Seção do Estado-Maior do Exército (EME) a partir de 1924. Havia cursado aquela escola sob orientação da Missão Militar Francesa que não entrou no EME, da qual era consultora em assuntos de Instrução Militar. Foi estagiar na 2ª Seção e aprendeu lições de Informações Militares., valiosas para a sua vida, conforme registrou em suas **Memórias**.

Seu trabalho foi interrompido de 13 de julho a 06 de agosto, 1964 quando atuou em São Paulo, na Revolução de 24, no eixo Santos - São Paulo, como

Subchefe de Estado-Maior de um destacamento organizado por seu amigo Major Euclides de Figueiredo, como oficial de Gabinete do Ministro General Setembrino de Carvalho e com enormes dificuldades. Destacamento ao comando do General Carlos Arlindo, que partindo de Santos conquistou sucessivamente a região do Monumento Ipiranga, Vila Mariana e Avenida Paulista. Combateu no destacamento do General Carlos Arlindo, o Coronel Pedro Dias Campos, patrono de cadeira especial da FAHIMTB Comandante da Força Pública de São Paulo que se mantivera fiel à legalidade. Sobre ele escreveu Cidade:

“Era um homem moreno de pequena estatura, tipo de militar japonês, dados os traços mais marcantes de sua fisionomia. Mais tarde eu havia de admirar nele um dos exemplares mais completos de soldado com que defrontei naqueles dias amargos.”

Pedro Campos fora coadjuvante destacado da Missão Militar Francesa, na Polícia Militar de São Paulo. Foi um dos mais marcantes comandantes daquela então Força Pública, além de historiador militar brasileiro de expressão nacional.

Cidade descreve com muito realismo, em 54 páginas de suas **Memórias**, o seu batismo de fogo naquela Revolução. Elas encerram preciosos ensinamentos do ângulo profissional militar, por marcarem a diferença da doutrina militar, na prática e na teoria. É a maior contribuição contida em suas **Memórias**.

Destacou a importância do tiro direto da Artilharia no combate em localidades, e apoio à Infantaria. Registrou, então, um consumo exagerado de munição, disparos durante a noite, sem motivo. Concluiu que o soldado assim procedia por medo e como medida preventiva de uma possível ação sobre sua posição. Enfim, uma tentativa caríssima e irresponsável de espantar o inimigo, e incontrolável. É uma consideração que deve ser levada em conta pelos futuros comandantes de ações semelhantes. Outro costume era o de os soldados exagerarem qualquer movimento em torno de suposição, provocando a montagem desnecessária e desgastante de patrulhas. Este costume diminuiu ao se obrigar quem disse que viu algo anormal, a participar das operações, visando confirmar suas suspeitas. Ali mais uma vez confirmou-se o dito popular: “Em tempo de guerra, a mentira é terra”.

Em 1930, retornou ao Estado-Maior do Exército, chefiou a sua Seção de História e Geografia Militar, dirigiu a **Revista Militar Brasileira** e lecionou na ECEME e Escola de Intendência, onde o colheu a Revolução de 30.

Foi então destacado para chefiar o Estado-Maior do Destacamento do General Tourinho que deveria operar contra os revoltosos em Minas Gerais, no eixo Rio-Juiz de Fora- Remonta- Belo Horizonte. O General Tourinho, seu comandante, havia opinado contra a guerra de destacamentos. Foi a favor de lançar a 1º Divisão de Infantaria que comandava, a melhor dotada e instruída, contra Minas e Rio Grande do Sul, para bater por partes as forças

revolucionárias.

As **Memórias** de Paula Cidade sobre a Revolução de 30 são ricas em ensinamentos profissionais. Dentre os fatos que testemunhou merecem registro:

Primeiro, a comunicação de seu comandante de que iria agir por conta própria, como na Revolução do Contestado:

“Nada de guerra à francesa, com apoio em cartas topográficas, mas sim com apoio emvaqueanos, dos quais iria organizar um Corpo muito bem pago.”

O Destacamento que Paula Cidade foi Chefe de Estado- Maior foi batido na Remonta, em 22 de outubro, onde possuía seu centro de resistência.

O segundo caso é o do Aspirante Amilcar Dutra de Menezes que resistiu á interferência familiar de retirá-lo da frente de combate e do convívio de seus soldados, que ele liderava pelo exemplo e com os quais convivia com risco de vida.

E narra Cidade: ***“Fiz-lhe a vontade. Voltou para seu pelotão e para a linha de fogo. Mais tarde, quando o Destacamento se esfacelou e a disciplina começou a periclitir por toda parte, este mesmo Aspirante veio procurar-me. Queria que eu visse o seu Pelotão que estava pronto a cumprir qualquer ordem. Dirigi-me a seu Pelotão. Na sombra e na melhor compostura militar o Pelotão repousava. Algumas garrafas de guaraná espalhadas pelo chão. Os soldados levantaram prontamente à minha chegada como se fossem imunes ao alvoroço que ia em torno deles. Aquela gente suja, roupa maltrapilha pelos longos dias passados às intempéries, sob influência de um pequeno escalão, conservara a força moral e a coesão em toda plenitude. Não desagregara, porque sua coesão fora cimentada pelas qualidades de liderança de seu comandante imediato!”***

Isto comoveu muito o soldado Paula Cidade!.

Em 28 de outubro de 1930, após dissolvido, o Destacamento de que fora Chefe de Estado-Maior Cidade apresentou-se ao EME onde foi acolhido pelo Ministro General Leite de Castro que junto com o Chefe do Estado-Maior do Exército General Augusto Tasso Fragoso, o protegeram de uma reação revolucionária. Ali continuou na Chefia da 5° Seção (História e Geografia) até 24 de abril de 1932.

Em 23 de junho de 1936, retornou ao Estado-Maior, como Chefe da 1° Subseção da 3° Seção, encarregada de elaborar Planos de Operações e um anteprojeto para o Colégio Militar. Nesta ocasião aprofundou estudos históricos que resultaram no clássico **Lutas no Sul com espanhóis e descendentes**. Permaneceu desta vez no EME até 25 de dezembro de 1937. Foi elogiado nos seguintes termos ao ser transferido para a 5° Seção:

“Oficial culto e inteligente. Confirmou o bom conceito que é tido no Exército. Além de seus trabalhos normais deu desempenho de trabalho de outras seções que lhe foram confiadas.”

O depoimento desse período em suas **Memórias** é relevante.

Nessa época Cidade mantinha muito boas relações de amizade com dois antigos colegas de Escola Tática do Rio Pardo: o General Dutra, Ministro da Guerra e o Coronel Mário Ari Pires, do Conselho de Segurança Nacional, ambos ligados funcionalmente ao Presidente Vargas, também seu contemporâneo no Rio Pardo.

A sua derradeira ação como oficial de Estado-Maior foi a de Chefe de Gabinete da Secretaria Geral do Exército, então recém-criada, onde teve como chefe, seu amigo desde a Escola Tática do Rio Pardo – O General Valentín Benício. patrono de cadeira da FAHIMTB. Estas funções Cidade as exerceu por cerca de 4 anos, como Coronel, de 03 de Jan 39 a 16 Mar 42. Sobre Benício escreveu Cidade:

“Sua competência e capacidade de trabalho merecem ser registradas. Ele realizara verdadeiro milagre ao planejar e organizar em poucos meses um repartição ao nível de tão grande complexidade. O segredo se seu êxito consistia em bem escolher seus auxiliares.”

Cidade liga-se a todas as grandes realizações da Secretaria Geral do Exército, particularmente as de natureza cultural, no período 1939-1941. Ele por diversas vezes a dirigiu interinamente. Registra eternamente esses grandes momentos da Secretaria Geral os **Anais do Exército Brasileiro 1939- 41**, uma das mais preciosas fontes da História do Exército, interrompidos com a saída da Cidade para outra função. Foi dinamizada a BIBLIEx, reorganizada em 38 por Valentín Benício e inspirada na Biblioteca de Oficial do Exército Argentino, com dois objetivos:

“- Editar obras de preferência de integrantes do Exército;

- Colocar à disposição dos oficiais do Rio sua coleção de livros.”

Segundo Cidade, a BIBLIEx:

“-Foi marco no desenvolvimento da cultura no Exército; - facilitou aos militares a publicação de seus livros e abriu novos caminhos ao pensamento militar brasileiro.”

Foi na BIBLIEx, na condição de seu Presidente que Paula Cidade exerceu suas últimas funções na Ativa, de 12 Jul 45 – 05 Jul 48, pelo espaço de três anos.

O COMANDANTE DE UNIDADES DE INFANTARIA

Cidade comandou duas unidades de Infantaria. A primeira como Major no ano de 1935, durante a Guerra do Chaco o 19º Batalhão de Infantaria em Corumbá. A segunda, como coronel no ano de 1938 – o 12º Batalhão de

Infantaria , então como sede em Juiz de Fora.

Em Corumbá teve a missão de guarnecer e manter a neutralidade brasileira, ao longo de uma linha de fronteira de 700 a 800 km, na frente da qual, paraguaios e bolivianos travavam a Guerra do Chaco. Chegou a Corumbá a bordo do “Fernandão”. Assumiu o comando em 5 Mar 1935. Lá encontrou “Oficialidade excelente com as raras exceções de sempre” e problemas de disciplina entre os soldados recrutados nas ruas de cidades do Nordeste, organizados em bandos no quartel. Ele os enfrentou e os venceu com firmeza, doçura e determinação. Contornou as agitações comunistas do ambiente. Foi ao poucos apertando os parafusos da disciplina, cuidando para não fazê-los demais “ e espanar a rosca”.

Consegui bons resultados dando o exemplo; estabelecendo regime de instrução severo, cuidando do bem estar de seus soldados; expulsando os incorrigíveis e bem administrando a Justiça Militar. Para tal recebeu o apoio moral e material de seu comandante, General Pedro Cavalcanti.

Administrativamente saneou os alojamentos de pervejos e combateu indícios de desonestidade, principalmente no rancho, onde fez um rodízio nos postos chaves. Em face das revoluções anteriores, a Carga Geral estava na maior desordem, fato que exigiu dele medidas saneadoras rigorosas. Assim, sua ação de comando pode ser resumida: disciplina; instrução; bem-estar da topa; moralidade e ordem administrativa.

Naquele tempo, enquanto bolivianos e paraguaios lutavam do outro lado, Corumbá era um centro de luta secreta entre agentes daqueles países. Face a indícios de invasão do Brasil pelo Paraguai para um ataque de flanco à Bolívia, fez a seguinte consulta ao seu comandante de Região:

“Caso forças paraguaias invadissem o Brasil, manobrando contra flanco colombiano,encaro três soluções:

1° - Cubro Corumbá e seu porto e aguardo a ação da 9° Região Militar..

2° - Ligo-me aos bolivianos, regulando minhas ações pela deles, prolongando suaesquerda.

3° - Ataco os invasores unicamente com meu Batalhão, caso haja invasão. Caso a presente consulta não tenha sido solucionada adotarei a 3° solução.”

O curioso é que no debate dessa 3° solução houve um capitão que protestou com veemência:

“- A 3° solução será a repetição de Dourados. Não quero dar uma de Antonio João!”

Antes da Intentona Comunista, segundo assinalou Cidade, um grupo de

prisioneiros bolivianos comunistas que haviam aderido ao Paraguai contra o seu país, planejou conquistar Puerto Suarez, foco de funcionários civis e militares bolivianos pertencentes ao Partido Comunista.

O desempenho de seu comando é traduzido pelo elogio de seu comandante:

“Expressiva figura de relevo profissional e moral do Exército. Brilhante oficial de Estado-Maior, já se tem feito notar por sua iniciativa na solução de várias questões relativas à Instrução.”

Em 1976, como oficial do Estado Maior do 2º Exército tivemos a oportunidade de visitar o 17º Batalhão de Caçadores e o prazer de conseguir o retrato de Paula Cidade para a galeria daquela OM, bem como a do General Tertuliano Potiguara, herói do Contestado e da 1ª Guerra Mundial e denominação histórica da 5ª Brigada de Cavalaria Blindada em Ponta Grossa- PR.

Cidade foi muito feliz. Deixou o 17º Batalhão de Caçadores realizado profissionalmente por sabê-lo reorganizado, disciplinado e instruído. Como sempre acontece em tais casos, deixou seu Batalhão emocionado –

“Aproximei-me da tropa em forma fazendo lhe um aceno com a mão, como um pai que, chocado pela partida, se despede dos filhos sem dizer-lhe uma palavra!”

E esta sensação se repete anualmente com tenentes-coronéis e coronéis do Exército. É uma emoção muito forte e muito marcante na carreira!.

Cidade comandou o 17º Batalhão de Caçadores de 5 de maio de 1935 a julho de 1936.

Em 25 de janeiro de 1938 assumiu o comando do 12º Regimento de Infantaria I em Juiz de Fora, e atualmente em Belo Horizonte. E escreveu:

“Contei com admiráveis oficiais e sargentos. Encontrei com surpresa, ali naquele recanto de Minas Gerais, uma organização modelar onde tudo funcionava com a regularidade de um mecanismo de relojoaria. “

Assim, o esforço de Cidade foi conservar e completar as partes ainda em fase de estudos. Ali tudo estava em ordem e em dia. Fez um grande esforço para melhorar a comida dos praças, encontrando reação do aprovisionador – um oficial comissionado de 30, que teimava em afirmar:

“De acordo com o regulamento, o comandante não tem nada haver com o rancho.”

O mencionado oficial teve de afastar-se do rancho por ter sofrido fratura da bacia, em consequência de uma queda quando domava seu cavalo. Afastado por um acidente de função, o seu substituto deixou o rancho como o velho Coronel

Cidade gostava:

“Comida boa, farta e variada e servida em equipamento compatível.”

NO COMANDO DE GRANDES UNIDADES

Paula Cidade durante a II Guerra comandou e organizou a Infantaria Divisionária da 9ª Região Militar (ID/9) em Corumbá. **“A cidade branca e rainha do rio Paraguai”**, durante seis meses de jul-dez de 1942. Logo depois foi a 8ª Região Militar, com sede em Belém, a partir de 15 de Mar 43, por cerca de um ano. Em Corumbá, além da sua missão profissional normal, deixou em suas **Memórias** valiosas informações sobre aquela fronteira. Coordenou ação comunitária visando a reduzir os mosquitos que infestavam Corumbá.. Coibiu abusos em relação aos súditos do Eixo e seus patrimônios, evitando fatos lamentáveis ocorridos noutras partes. Fundou e foi o primeiro presidente da **Sociedade dos Amigos de Corumbá**. Ao ser promovido a general, a cidade agradecida em um gesto de generosidade, reconhecimento e amizade, ofertou-lhe a espada de ouro de Oficial General. Antes de seguir para seu comando em Belém, recebeu pessoalmente a seguinte missão do Presidente Vargas:

“Ficar em condições de ocupar a Guiana Francesa.”

Motivo:

“Com um governo francês pró-Alemanha em Vichy, certamente uma nação extracondicional iria ocupar a Guiana Francesa e não mais sair dali. E se alguém devia fazer isso seria o Brasil.”

Esta ideia aos poucos foi perdendo consistência com o evoluir da guerra e a ação principal de Cidade resumiu-se no seguinte:

- Proteger a base aérea americana de Val de Cans, em Belém, próximo do Canal do Panamá e ponto de passagem obrigatório das comunicações militares aéreas americanas com a África e Europa, junto com as bases aéreas de Macapá e Natal. Seu principal instrumento para a missão foi a Cia de Metralhadoras Antiaéreas na base de Val de Cans, comandada pelo então Capitão Janari Nunes, mais tarde interventor do Amapá e autor de livro sobre a Bandeira Nacional. Seu relacionamento com as autoridades americanas foi excelente e de alto nível, conforme registrou.

Ocupou grande parte de seu comando em atritos com o Governador do Pará – Coronel Barata. O velho general defendeu com firmeza suas funções, às tentativas de interferência. O incidente contado em detalhes em suas **Memórias**, terminou em Belém com a mediação do Comandante da Marinha da área e só foi sepultado no Palácio do Catete, com mediação do Chefe da Casa Militar.

No setor disciplinar agiu com firmeza e doçura. Um grupo de reservistas convocados cometia toda sorte de excessos para seus integrantes serem

expulsos ou processados para fugirem à Força Expedicionária Brasileira. Os incidentes entre soldados e populares eram frequentes. O remédio para tamanho mal foi a criação em cada unidade de um Pelotão Disciplinar e, a exemplo dos americanos, as patrulhas e o pessoal de serviço passaram ao uso de cassetetes. O remédio deu resultado e foi pouco a pouco reduzindo por conselhos do Ministro da Guerra, General Dutra, com quem Cidade se correspondia.

Em Belém, Cidade conviveu fraternamente como bom católico com D. Jaime Câmara. Foi eleito sócio correspondente da Academia de Letras Paraense. Deu um saco de açúcar pago de seu bolso, para que numa época de racionamento pudesse ser servido o tradicional cafezinho da festa do Círio de Nazaré.

Um dos seus orgulhos dessa época foi o de ter sido pioneiro da inseminação artificial da área, graças segundo ele ao “Chefe do Serviço Veterinário da Região – o então Major Waldemiro Pimentel, oficial trabalhador e de larga visão naquele pedaço do Brasil. O trabalho consistiu em inseminar, com base em reprodutores cavалares de alta linhagem, 752 matrizes na Ilha de Marajó, que produziram 751 potros de belo aspecto.”

O General Waldemiro Pimentel patrono de cadeira na FAHIMTB foi até falecer, proeminente membro dos Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e Histórico e Geográfico Brasileiro. Era membro da seleta Academia de História do Japão. A ele devo, em parte, o reconhecimento e iniciativa que resultou no meu ingresso no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1978. A ele nossa homenagem e gratidão neste registro.

Da ação de Cidade no Pará, impressões valiosas que colheu e o carinho que recebeu das famílias e povo, deixou atentado registro em suas **Memórias**. Sua ação seria ressaltada em 1955 pelo Comandante da AMAN, General Júlio Teles de Menezes, que o auxiliara em Belém, na Defesa de Costa, e que ao assumir o comando da AMAN o apontara aos cadetes como exemplo a ser seguido por eles como:

“Vida sempre inteiramente dedicada à profissão que abraçou com entusiasmo. Soubeser chefe operoso e brilhante historiador militar.”

Serviu nesta época em Belém o Capitão Francisco Ruas Santos que, mais tarde, implementaria sobremodo os estudos pioneiros de Cidade sobre História Militar no tocante a epistemologia específica.

O LITERATO MILITAR

É possível que a vocação para literatura de Paula Cidade tenha sido despertada aos 11 anos, em seu primeiro emprego, na Livraria Americana em Porto Alegre. Vocação que se consolidou no seu segundo emprego, quando idealizou e foi eleito, aos 14 anos, em 1897, anoda Guerra de Canudos, o primeiro presidente da **Sociedade Recreativa e Literária dos Comerciantes de Porto**

Alegre. Nas escolas preparatórias do Rio Pardo e de Porto Alegre, e por fim, na Escola de Guerra, dessa última cidade, ele sempre foi eleito redator chefe das revistas nelas editadas “**Luz**” (1904), “**Ocidente**” (1906), “**Cruzada**” (1907) e “**Aldebarã**” (1908). Sua infância correu na época de ouro do romance, dos versos e dos contadores de “causos” em torno de um lampião nos serões porto-alegrenses. “Causos” como a Nau Catarineta, Lunar de Sepé, Tiarajú, o do bandido Camparina, de Pedro Malazartes, do Negrinho do Pastoreio etc.

Em 1910, como Aspirante a Oficial, ainda servindo na Praça do Portão, deixou de lado a literatura e a poesia puras e simples e colocou seus predicados a serviço da Literatura Militar Terrestre Brasileira, como suporte para suas ideias reformadoras do Exército e instrumento de difusão da Doutrina, da História e da Geografia Militar brasileira terrestre e de registro, para a posteridade, dos costumes militares e da evolução militar terrestre. Esta guinada ou mudança de rumo ele assim comentou:

“Substitui minhas leituras literárias em geral, pelas do que falavam a língua de Marte –o Deus da Guerra – Van de Goltz, Frederico II, Napoleão e outros. A vida militar não matou em mim o amor aos livros, apenas me mudou de rumo.”

Ou seja, colocou sua vocação a serviço do desenvolvimento do Exército Brasileiro.

Assim, em 1910, foi gerente da **Revista dos Militares**, surgida em Porto Alegre, que pregou ideias progressistas e acompanhou a evolução do Exército e da Marinha por largo período, e com assinalados serviços à Reforma Militar. Revista que teve como patrocinador o General Manoel Joaquim Godolfim, Comandante da 3ª Região Militar e o seu Chefe do Estado-Maior, Luiz Acácio Leiraud como redator. Na **Revista do Militares**, Cidade foi gerente, redator e secretário, o que tornou conhecido no Rio de Janeiro e em outros locais.

Em 1913, servindo no 2º Regimento de Infantaria da Vila Militar, integrou o grupo dos 12 jovens turcos. Foi co-fundador da **Revista Defesa Nacional**, cujo programa, segundo o seu depoimento, foi obra de Estevão Leitão de Carvalho e de Bertholdo Klinger, patronos de cadeiras da FAHIMTB. Revista que visava impulsionar a renovação da Doutrina Militar Terrestre Brasileira e propugnar por uma profunda modificação da Ordem de Batalha ou articulação das forças terrestres no território. E, daí por diante, foi intensa a atividade literária de Paula Cidade. Ela, de fato, pendurou por 69 anos desde que fundou o Grupo Recreativo Literário dos Comerciários de Porto Alegre, no ano da Guerra de Canudos.

Fundaram a **Defesa Nacional** os “**jovens turcos**”: Estevão Leitão de Carvalho, Mário Clementino de Carvalho, também patrono de cadeira da FAHIMTB, Joaquim de Souza Reis, Bertholdo Klinger, também patrono da AHIMTB SP em Sorocaba-SP federada a FAHIMTB, Francisco de Paula Cidade, patrono de Cadeira da FAHIMTB e de Delegacia da FAHIMTB, Brasília Taborda, patrono de Delegacia da FAHIMTB em Itapetininga São Paulo,

Epaminondas Lima e Silva, César Augusto Parga Rodrigues, Euclides Figueiredo (pai do ex- Presidente João Figueiredo e dos generais Euclides e Diogo), cujo centenário de nascimento transcorreu em 1983, José Pompeo Cavalcanti Albuquerque, Jorge Pinheiro e Amaro de Azambuja Villa Nova.

Do programa de trabalho e objetivo destaque:

“Colaborar para o soerguimento de nossas instituições militares, trabalhar para o progresso dos meios de defesa do povo brasileiro, aparelhando o Exército, para sua função conservadora e estabilizante dos elementos sociais em marcha etc.”.

A certa altura esclarecem:

“Nós estamos profundamente convencidos que só se corrige o que se critica; de que criticar é um dever; e de que o progresso é obra de dissidentes. Não queremos ser absolutamente no seio de nossa classe, uma horda de insurretos, dispostos a endireitar o mundo a ferro e fogo- mas um bando de Cavalheiros da Idéia, que saiu a campo, armado, não de uma clava, mas de um argumento, não para cruzar ferros, mas para racionar; não para confundir, mas para convencer. Nesta revista exerceremos o direito da crítica – às idéias, e não aos indivíduos.”

Em 2013, ano do Centenário da Revista **A Defesa Nacional** abordamos em **O Guararapes** nº 13 a fundação da Revista, da qual fomos Presidente de sua Comissão de História e Conselheiro Editorial quando seu Diretor e da BIBLIEx, O Coronel Aldilio Sarmiento Xavier. Nela sugeríamos pela relevância da evolução Pensamento Militar Brasileiro nela contido que ela fosse escaneada e indexada e assim colocada na Internet à disposição da Inteligência Nacional e em especial aos alunos de nossas Escolas Militares para elaboração de suas monografias curriculares. E aguardamos que a BIBLIEx consiga cumprir esta missão recebida do Comando do Exército

O GEÓGRAFO MILITAR BRASILEIRO

Paula Cidade foi e continua sendo o maior geógrafo militar terrestre brasileiro. Ao entregar seu **Thesaurus de Cultura Militar** ao IGHMB, em sessão em 1983, o Coronel Francisco Ruas Santos declarou que seu Thesaurus era inexpressivo em Geografia Militar, setor que se mantivera sem novidade e estagnado desde a obra de Paula Cidade – **Notas de Geografia Militar Sul-Americana**, editada pela Escola Militar em 1932, no comando do Coronel José Pessoa e pela Biblioteca Militar em 1942. Obra de grande repercussão militar sul-americana, traduzida pelo Exército do Chile e dali difundida, estudada e muito apreciada, até hoje nas escolas de Altos Estudos de outros países sul-americanos onde o autor goza e justa e merecida nomeada, segundo o Coronel Ruas Santos, meu presidente de 1970/1974 na Comissão de História do Exército do Estado-

Maior do Exército (CHEB).que recebeu todoo acervo da então extinta Seção de História e Geografia do EME depois de cerca de 70 anos de assinalados serviços ao Exército. A Comissão de História do Exército do EME foi extinta em 1974 e transferido o seu acervo para o então criado Centro de Documentação do Exército, onde seu acervo foi reclassificado por bibliotecárias civis e eliminada sua classificação à luz da Teoria de História das Forças Terrestres do Brasil do EME.

Acreditamos que o gosto pela Geografia Militar levou Paula Cidade a produzir, com apoio em obras alemãs de tática seu primeiro livro sob o título **Noções e problemas de leituras de cartas**, sistematizando e ampliando ensinamentos desconhecidos então pela intensa maioria dos oficiais, os quais foi obrigado a absorver, como autodidata, ao ser encarregado, ainda como Aspirante na Praça do Portão, em Porto Alegre, de ministrar instrução de Jogos de Guerra, denominação imprópria para, em realidade, Exercícios na Carta.

De 1924 – 30, como Capitão serviu no histórico e tradicional então 1º Regimento de Infantaria Regimento Sampaio.. Comandou a 1º Cia do 3º batalhão que estava à disposição da EsAO. Teve como subalternos os tenentes Paulo Lobo, morto na Revolução de 30, e Juracy Magalhães. Sobre o último acabo de receber Paulo Cesar dos Santos seu valioso livro **Juracy Magalhães Um depoimento Histórico**.Petrópolis:Editora Perilampo incorporado ao Acervo da FAHIMTB. em **Memórias de Chefes do Exército** Nessas funções Cidade realizou infortáveis reconhecimentos no terreno à luz de cartas topográficas, para o Diretor da Missão Militar Francesa da EsAO.

Como instrutor de História Militar, recebeu o encargo do Comandante Coronel José Pessoa, de introduzir a Geografia Militar na Escola Militar do Realengo. Disse-lhe então,

“Aquele chefe que considerou o maior comandante que teve a Escola Militar em toda a sua vida e um dos mais destacados militares do seu tempo, Capitão Cidade! Não recuse ser instrutor de Geografia Militar, pois ao meu ver você é a única pessoa capaz conforme provas que já deu em outras escolas.”

Com as muitas notas de aula no curso da ECEME e um pouco mais escreveu Cidade *em suas Memórias*:

“Surgiu um livro que teve grande repercussão no estrangeiro – Notas de Geografia Militar Sul-Americana, que a Escola Militar mandou imprimir. Este trabalho foi mais tarde editado pela Biblioteca Militar em 1942”.

De seus movimentados contatos com a Geografia Militar em sua subunidade que apoiava a EsAO, foi chamado para o Estado-Maior do Exército onde lhe foi confiada a chefia da Seção de História e Geografia Militar e a chefia da **Revista Militar Brasileira**. Assuntos de sua preferência e nos quais firmara sua reputação

no centenário da **Batalha do Passo do Rosário**.

O derradeiro trabalho publicado de Cidade, **Dois ensaios de História**, é uma combinação de Sociologia, Geografia e História Militar. O segundo é mais precisamente um trabalho de Geo História no sentido explicar a história do Rio Grande do Sul pela sua Geografia e já publicado pelo Congresso de História e Geografia do RS em 1937, em seus **Anais**. Fez este ensaio com originalidade e espírito nativista. Seus estudos de Geografia Militar Sul- americana merecem continuidade em nossas Escolas Militares, como essência do espírito da Geografia Militar, assunto que forneça aos alunos militares uma visão dos aspectos topo táticos e topo estratégicos essenciais ao estudo do Terreno pelos Estados Maiores , em qualquer escalão tático e estratégico considerado.

E, mais, estudo que deve atingir estágio visando não só a aspectos geográficos militares físicos, mas os econômicos, políticos e sociais que possam enquadrar-se em Geografia Militar de interesse do planejamento e condução de Operações Militares. O Coronel Ruas Santos procurou provar que, se os americanos tivessem levado em conta aspectos geográficos militares sociais sobre o Vietnã, teriam, conduzido aquela guerra de outra forma, ou mesmo a evitado. Isto com apoio em levantamento das guerras que tiveram lugar naquela península em milênios, à luz da **Enciclopédia Britânica**.

O HISTORIADOR MILITAR PAULA CIDADE

Paula Cidade foi, no cerne, um historiador militar crítico.. Seus estudos tomaram corpo e passaram a ser publicados em função do Centenário da Batalha do Passo do Rosário em 1927, quando servia no Estado-Maior, Seção de História e Geografia Militar, junto com o General Tasso Fragoso, chefe daquele órgão que então escreveu um clássico sobre aquela batalha.

Sobre o tema, Cidade editou: **O Soldado de 1827, “Uma Brigada de Cavalaria na Cobertura, Histórico da Campanha de 1825-28** etc., além de preparar e anotar a caderneta de Seveloh. Seus estudos prosseguiram num crescendo, focalizando as guerras contra Oribe e Rosas 1850-51, a contra Aguirre 1864 e a com o Paraguai 1865-70. Desse confronto de estudos publicou o clássico **Lutas no Sul com espanhóis e descendentes**, 1948, complementado em 1960 pelo ensaio dirigido aos candidatos à ECEME. **O que é indispensável saber sobre nossas intervenções no Prata**. Prosseguindo seus estudos sobre literatura militar brasileira, editou em 1959 o clássico **Síntese de três séculos de literatura militar brasileira**, ponto e passagem obrigatório para quem deseje estudar a História Militar Terrestre Brasileira. Creio seja a sua maior obra.

O último trabalho publicado encerrou um ensaio complementar o esboço biográfico do Marechal José de Abreu – Barão de Serro Largo, realizado pelo Barão do Rio Branco e, na época, passaporte do grande diplomata e historiador para seu ingresso, muito jovem, no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro de

que foi presidente. Personagem que classifiquei como **Um diplomata com alma de soldado**. e consagrado como patrono de Cadeira da FAHIMTB cuja obra sua e de estudiosos de sua vida e obra a FAHIMTB conserva com carinho a serviço da instrução dos cadetes na cadeira de Relações Internacionais, que ao penetrarem na AMAN pelo antigo conjunto principal deparam com seu busto, depois do D. João VI, o criador em 1810 da Real Academia Militar destinada a formar Oficiais para o Reino de Portugal com sede no Brasil, tendo antes como Príncipe Regente aprovado a criação em 1792 Fortopelo Vice Rei Conde de Resende a Real Academia de Artilharia Fortificação e Desenho, a pioneira no ensino militar acadêmico nas Américas e do ensino acadêmico civil no Brasil e destinada a formar no Brasil Colônia seus oficiais de Infantaria, Cavalaria .Artilharia e engenheiros civis e militares. D.João VI patrono de Delegacia da FAHIMTB em Lisboa que tem por Delegado o acadêmico português, titular da Cadeira Conde de Resende Rui dos Santos Vargas.

O SOCIÓLOGO MILITAR

Paula Cidade foi, de fato, o maior sociólogo militar das forças terrestres brasileiras. Neste particular, realizou obra literária sem igual até o presente. Seus estudos a respeito tiveram início em 1909, como Aspirante a Oficial, quando serviu três meses em Cruz Alta. Lá começou então a observar e registrar os costumes militares brasileiros. Através dos tempos, foi uma característica relevante de sua obra. Dentro desse espírito ele produziu o seu primeiro livro em 1922 sob o título **O soldado de 1827**.

Em 1939, no cinquentenário da República, ele produziu o trabalho **O Soldado de 1889** para a obra **A República Brasileira**. Junto com Bertoldo Klinger estudou os “**Brummer**” – **A Legião Prussiana** (1º Reg Art, 1º RI e 2 Cias de Pontoneiros) contratados pelo Brasil para lutarem contra Rosas em 1851-52. Assunto que tratei em meu livro **Estrangeiros e Descendentes na História Militar do RS**. Porto, IEL, 1975. E neste ano tratado com maior profundidade pelo acadêmico Cel Juvêncio Saldanha Lemos A obra de Cidade - **Síntese de quatro séculos de literatura militar**, está recheada de valiosas informações sociológicas militares brasileiras, bem como sua outra obra - **Cadetes e alunos militares através dos tempos** em 1961, que preserva importantes informações relacionadas com os costumes e tradições militares em nossas escolas militares.

Em suas **Memórias** inéditas que tivemos a honra e o privilégio de estudar, para elaborarmos este ensaio, Paula Cidade nelas registrou dados relevantes sobre costumes nos locais onde serviu de 1902 – 1948. Tiramos cópias do original em poder de sua filha mais nova residente em Teresopolis e a deixamos no Arquivo Histórico do Exército quando o dirigimos 1985-1980.

O HOMEM

Paula Cidade em corpo e alma foi produto do meio físico e mental do Rio

Grande do Sul, onde nasceu, se criou e se tornou adulto. Meio físico e mental que ele estudou e definiu de modo ímpar em sua obra - **Dois Ensaios de História**. Ele mesmo se questionou no início de suas **Memórias**:

“Quantas vezes não tenho agido errado ou com acerto, transportando-me inconscientemente para a terra onde nasci e me criei, colocando-me sob a influência de meus ancestrais que surgiram inesperadamente em minhas atitudes, embora recondicionados. Vez por outra, sem o querer, retorno ao meio rio-grandense de minha infância e juventude.”

Cidade era um homem forte. Sua vida sempre foi morigerada, comia muito pouco, não fumava, não bebia e gastava o mínimo necessário. Sua única diversão era a pesquisa histórica, assunto em que concentrava suas atenções nas folgas de profissional militar dedicado. A parte logística e familiar ficava por conta de sua esposa, D. Estelita.

Extremamente católico, tinha muito orgulho cristão de haver por duas vezes falado com o Papa. Ao perder a sua primeira esposa em 1946, mudou-se do Grajaú para a Praia do Russel para ficar mais perto das instituições culturais de que necessitava. Foi soldado corajoso de elevado senso de justiça, boa rusticidade, frugal e que sabia alternar com equilíbrio as virtudes de Firmeza e Doçura, características do gaúcho histórico e que encontraram em Osório um expoente.

ÚLTIMOS TEMPOS DE CARREIRA

Em 23 de julho de 1944 partiu para a Itália integrado a FEB como membro do Conselho Supremo de Justiça Militar, órgão submetido a pressões e a incompreensões no Brasil e na Itália. Dessa sua missão que durou até 13 de dezembro, ele não guardou boas lembranças. Pois o Conselho não foi bem sucedido, não funcionou a tempo e teve seu trabalho anulado pela Anistia. Suas impressões de grande valor sobre sua missão foram registradas em suas **Memórias**, e em seu **Nápoles e um pouco mais** e em obras inéditas sobre Nápoles e a História da Justiça Militar.

De retorno da Itália passou a presidir a BIBLIEX de 12 Jul 45 até 5 Jul 48, data de sua passagem para reserva da qual desfrutou por quase 20 anos, como General de Divisão, depois de 46 anos de excelentes e modelares serviços prestados ao Exército, na paz e na guerra. Na Reserva, passou a dedicar-se aos seus estudos e produzir suas Memórias, sob o seguinte argumento:

“Desde que, pela minha passagem para a Reserva, fui sepultado no esquecimento, tomei resolução de escrever minhas Memórias, com o fito de à História de um depoimento que, talvez tenha interesse para os que, mais tarde, queiram saber certas particularidades de curva imaginária que o Brasil vem descrevendo, na sua interminável marcha para o infinito do

calendário. De onde viemos? Para onde vamos?”

Sobre estímulos de sua segunda esposa D. Nera, Cidade passou o resto de seus dias dedicado à Literatura. Ora escrevendo, ora fazendo conferências, ora participando de eventos do Pen Clube. Enfim dando uma finalidade social relevante aos seus dias e compatível com seu passado de soldado.

Faleceu em 5 de março de 1968 no Hospital Central do Exército (HCE), foi sepultado nosarcófago perpétuo 394, Ala 4 do Cemitério São João Batista.

O Instituto de Geografia e História Militar do Brasil o homenageou na ocasião, através de sua **Revista** Vol XLII – 1º sem, 1968, pág. 168.

ALGUNS PENSAMENTOS DE PAULA CIDADE

1. Sobre o progresso na primeira metade do século:

“Tudo passa rápido, do que na realidade nos parece. A transmissão de um pensamento, dos que vivem em regiões afastadas entre si e que outrora exigia meses e anos, passa a fazer-se em poucos minutos pelo telefone e por outros meios básicos. O avião abole as distâncias, como o rádio passa a propagar o pensamento, bom ou mau, através do espaço e as ideias rápido se expandem. Contudo , isto, montanhas, rios e florestas já não são obstáculos a homogeneização dos costumes e cada vez mais reduzidas as probabilidades de civilizações localistas e fechadas sobre si mesmas. A máquina e as facilidades de comunicações se tornaram denominador comum de todas elas. Os homens que viveram o último meio século (1900 – 1950) testemunharam o ocaso de uma civilização e o amanhecer de outra. Eu fui um desses homens.”

2. Sobre o Pensamento Militar português (sua interpretação):

“Julgada a causa justa, pedir proteção divina e atuar ofensivamente, mesmo em inferioridade de meios.”

3. Marcos da evolução militar terrestre (sua interpretação):

“Há na revolução das instituições militares brasileiras, quanto ao Exército, cinco pontos culminantes:

a) A vinda da Família Real de Portugal para o Brasil, o que deu às forças locais de terra importância que anteriormente lhes eram negadas.

b) A Guerra do Paraguai, que culminou com uma experiência técnico-administrativa que durou mais do que devia.

c) A criação da Escola de Guerra de Porto Alegre, que modificou profundamente o preparo funcional dos oficiais do Exército, completada pela decretação do Serviço Militar Obrigatório em 1916.

d) A contratação da Missão Militar Francesa que, em 20 anos de

trabalho, recondicionou o pensamento militar brasileiro, atualizando-o.

e) A intervenção do Brasil na 2ª Guerra Mundial, que proporcionou a certo número de oficiais o reconhecimento real de campo de batalha moderno, permitindo-lhes encarar as consequências da intervenção atômica, nas guerras do futuro...”

4- Suas Impressões de um combate na Revolução de 30 (sua visão do campo de batalha na Remonta, na Revolução de 30):

“Um campo de batalha, à noite, quando os adversários se enfrentam a curta distância, apresenta um quadro que nenhuma pena pode descrever, porque ainda não se inventou um meio de reproduzir literalmente a eclosão simultânea de numerosos aspectos terrificantes. A escuridão da noite acarreta a possibilidade de surpresas reais e imaginárias, os cadáveres encontrados pelo caminho, os feridos transportados para a retaguarda ou que se arrastam sozinhos, os estampidos das armas de armas de toda espécie, os gritos dos combates, os clarões sinistros dos incêndios que se divisam ao longo, a fadiga do corpo e da alma, as incertezas relativas ao que o acaso nos reservam, tudo enfim conspira contra os que se habituaram a esse namoro com a morte. A maioria dos homens suporta tudo isso com resignação, principalmente quando há prévia separação mental. Poucos são os que fogem a esta regra.”

4- Palavras de em cerramento de suas **Memórias** referente às injustiças de que foi alvo ou vítima:

“Agora a confissão de um pecador não arrependido: meu grande erro na vida foi o de crer que aquilo que eu não faria contra o direito alheio, outros não fariam com os meus. Erro ou doença adquirida em tenra idade, na minha grande escola que foi o meu lar onde se dizia, insistindo nesse erro, que o mundo é justo e dá a cada um aquilo que de direito lhe toca.”

Esta é a síntese da vida e obra de Paula Cidade, meu admirado co-estaduano, patrono de cadeira no Instituto de Geografia de Geografia e História Militar do Brasil no transcurso do seus 117 anos de nascimento cuja obra brilhante de soldado e historiador militar constitui uma Estrela de raro brilho que continua a iluminar o Exército Brasileiro que ele tanto amou e serviu como profissional e historiador, com obra de grande validade a ser consultada por profissionais do Exército interessados de hoje e de sempre. Constatar minha afirmação é obra de simples raciocínio e verificação!

A OBRA LITERÁRIA DE PAULA CIDADE

A obra literária produzida por Cidade e a seguir relacionada é alentada. Consta de livros publicados na BIBLIEx e de enorme lista de artigos publicados nas revistas **Militar Brasileira** (atual “do Exército” que ele dirigiu), **Defesa Nacional**, dos **Militares**, **Nação Armada** e nos jornais **Correio da Manhã**, **Jornal**

do Comércio, do Rio, **Estado de São Paulo**. Usou o pseudônimo de M. T. Camilo Eugênio.

Como trabalhos inéditos, deixou:

“**Memórias**”, “**História da Justiça Militar**” de fundo histórico, “**Visões da Itália**” e “**A luz do lampião de querosene**”, conjunto de “causos” e lendas de natureza folclórica gaúcha no entendimento geral ou de natureza tradicionalista ou nativista, no entendimento gauchesco.

Integrou como ocupante da cadeira nº 3 que tem como patrono o Barão do Rio Branco, o Instituto de Geografia e História do Brasil, do qual foi um dos fundadores. Hoje é patrono da nova cadeira nº 88, que tivemos a honra de ocupar até a nossa elevação à condição de acadêmico benemérito. Foi membro correspondente dos institutos históricos e geográficos do Rio Grande do Sul, São Paulo e cidade de Santa Maria. Igualmente das academias Fluminenses, Paraense e Sul- Riograndense de Letras, da Associação Amigos de Simancas, Pen Club, Estudos Históricos da Bolívia e Comissão de Estudos de Textos da História do Itamarati. Integrou comissões organizadoras do IBGE, da BIBLIEX e Arquivo do Exército. Recebeu as medalhas e condecorações: Mérito Militar (grande oficial); 40 anos de bons serviços; da campanha da FEB; de Guerra; Jurídica Militar (Alto Mérito) e de Comandante da Legião do Mérito dos EUA. Foi comendador da Ordem do Andes (Bolívia). Recebeu ainda as medalhas comemorativas: Santos Dumont; Cinquentenário da República; Sesquicentenário da AMAN; Solidariedade da Itália e Centenário do Rio Grande. Paula Cidade falava francês e italiano e traduzia alemão. Estas foram importantes ferramentas para transferência de “know-know” militar na fase da Reforma Militar.

Publicou alguns trabalhos na Itália que foram vertidos para o italiano por sua ilustríssima esposa D. Nera Ponsiglione Cidade, que fora professora de literatura brasileira na Itália, além de estudiosa de Machado de Assis, cuja obra despertou a atenção de Paula Cidade nos seus últimos anos de vida.

Paula Cidade, um escritor e soldado a serviço do progresso do Exército, na Reforma Militar deixou alentada obra bibliográfica e em artigos em periódicos militares e civis a seguir relacionada. É talvez o ponto alto da presente contribuição neste resgate e o tributo mais significativo à preservação e culto de sua memória, até agora ímpar em seu tempo como escritor e modelar como profissional militar, a homenagem da **Defesa Nacional** a um de seus fundadores, secretário, quando essa revista comemora 70 anos de existência.

Bibliografia e Artigos do General Francisco Paula Cidade (1883 – 1968)

1910 - **A verdadeira e a falsa nação armada**. Porto Alegre, Liv. Americana, cerca de 1910 (Tiro de Guerra 4 de Porto Alegre), 42 pp.

1913 - **Manual do sinaleiro**. Porto Alegre, Liv. Americana - Cunha, 1913.

1921 - Noções e problemas de leituras de cartas. Rio, 1921. (Separata da Revista dos militares de PortoAlegre.)

1924 - **O soldado de 1827**. Rio, Imprensa Nacional, 1927. (Separata da Revista Militar Brasileira - RMB.) 1928 - *O Exército brasileiro na Colônia, in Pródomos da Independência*. Rio, Imprensa Nacional, 1928, 58 paginas.

1930 - A nossa gente: Paissandú e Leandro Gomes. Rio, Imprensa Nacional, 1930 (sobre a guerra contraAguirre, 1864).

1930 - **O domínio da Bacia Hidrográfica do Prata**. Rio, Imprensa Militar, 1930.

1930 - **Prefácio e notas in Reminiscências de campanha de 1827**. (Separata da RMB n° 1, 1930.) 1931 - **Uma Brigada de Cavalaria Ligeira no Serviço de Cobertura**. Rio, Imprensa Militar, 1931 (Separata da RMB). Sobre a missão do Gen Bento Manuel, em Passo do Rosário.

1934 - **Notas de geografia militar sul-americana**. Rio, Escola Militar do Realengo, 1934. 1 ed e Bibliex1942, 2ed.

1939 - O soldado de 1889 *in A República Brasileira*. Rio, BIBLIEx, 1939. 1939 - Floriano no vale Uruguai, *1865, in Floriano*. Rio, Bibliex, 1939.

1941 - *O Barão do Rio Branco*. Rio, DIP, 1941 (Seu discurso de posse no IGHMB e de sua recepção nomesmo pelo Tem Cel Jonas Correia).

1941 - *Las bases naturales de La buena vicinidad in Fuerzas Armadas de América*. t.1. Buenos Aires, 1946 - **Nápoles e um pouco mais**. Rio, Bibliex, 1946.

1948 - **Lutas no Sul com espanhóis e descendentes**. Rio, BIBLIEx, 1948.

1955 - Duque de Caxias **In Vidas de Estadistas Americanos**. Porto Alegre, Liv.a Globo 1955,p..219-413.

1959 - **Síntese de três Séculos de Literatura Militar Brasileira**. Rio, BIBLIEx, 1959.

1960 - **O que é indispensável saber sobre as nossas intervenções no Rio da Prata**. Rio, Imprensa doExército, 1960(Separata da RMB).

1961 - **Cadetes e alunos militares através dos tempos**. Rio, Bibliex, 1961 (*Sesquicentenário da AMAN*)..

1966 - O Rio Grande Do Sul - Explicação da História pela Geografia **In Dois ensaios de História**. Rio, Bibliex, 1966.

1966 - Mal José Abreu - Barão de Serro Largo **In Dois ensaios de História**. Rio, BIBLIEx, 1966.

Hemerografia parcial de Paula Cidade

1 - Publicados na **Defesa Nacional** (e relacionados no índice do Cel Francisco Ruas Santos, na Administração da Revista). Subsídios Táticos. Os fanáticos. Recrutamento de oficiais. Exércitos estaduais. Em torno do Contestado. Em torno de um Relatório. Colégios Militares. Dois Assuntos. Reflexões. A Velha Infantaria. Notas e curiosidades. Um novo Regulamento. Organização Regional. A doutrina e os processos de exercícios. O desenvolvimento em setor determinado. A localização dos Corpos de Tropa do RGS. Armamento de Infantaria. Tradições internacionais no Rio da Prata. História Militar do Brasil do Cap Gengerico Vasconcelos. Os

cadetes. Operações estratégicas defensivas (Van der Goltz). Em defesa de nossa língua. Oficiais de Estado-Maior. Escola Militar. O problema da segurança. O desaperto. O fator moral na campanha de 1825. O centenário de Passo do Rosário. As DI. Observações sobre a organização da Infantaria. O Marquês de Barbacena e as promoções ao seu tempo. A Defesa Nacional e sua História (revista). Osório, sua vida e gestos. A prata da casa. Questões administrativas. Vinte e sete anos mais tarde. Chefes da Cavalaria - galeria. Boletim de Informações da BIBLIEx. O túmulo de Virgílio. Trinta e cinco anos mais tarde. Confissões de um veterano.

2 - Publicados na **Revista Militar Brasileira** e relacionados em índice do Cel Francisco Ruas Santos, na administração da Revista, ora Revista do Exército: (1930) O Soldado de 1827. Municiação e remuniciação. Pequenas frações de Infantaria. O domínio da Bacia do Prata. Concurso a ECEME - orientação. O Exército Russo dos Soviéticos (trad.) e uma Brigada da Ligeira na Cobertura (1931). Como estudar um ponto de História. Ataques aéreos em massa (trad.). (1941) - Cavalo ou Motor? Em torno da Geografia Militar. O Conde D'Eu, na Chefia da Comissão de melhoramentos do EB e no Comando Geral da Artilharia. (1945) - A intelectualidade entre os mercenários alemães de Pedro I. (1946) - Cidades que agonizam (impressões da Itália). Gomes Carneiro, um chefe que soube morrer cumprindo ordem. Marte afia a espada (geografia operativa na guerra moderna). (1947) - O pão como arma de guerra. (1948) - Mal Antonio Ilha Moreira. (1949) - A verdade Histórica. (1950-54) - Verbetes para um Dicionário Bibliográfico Militar Brasileiro. (1966) - O que é preciso saber sobre a diplomacia imperial no Prata (Separata).

3 - Publicados em **Nação Armada** (1539-47) : (1941 - Jul) - Atuação de Rio Branco no plano militar e diplomático. (1941 - Out) - Costumes de Soldados. (1942 - Jun, Set, e Nov) e (1943 - Jun e Ago) - Exército do Passado - Rio Pardo e uma velha Escola Preparatória. (1943 - Mar, Abr e Dez) - O Exército do passado (costumes e fatos antes de 1908). (1944 - Dez) - Lili Marlene. (1945 - Abr) - Os nossos soldados na Itália. (1945 - Jul) - A Justiça Militar na FEB (do diário de um expedicionário).

4 - Publicados na **Revista do Instituto de Geografia e História Militar no Brasil**: (1955 - 1º Sem) - Mal Hermes da Fonseca. (1961 - 2º Sem) - Arquivo Militar e Arquivo do Exército - um equívoco. (1962 - 2º Sem)
 - Tasso Fragoso, um pouco de História do Exército. (1963 - 1º Sem) - Quando nasceu o general Osório? (1963 - 2º Sem) - Pombal e os jesuítas e o Brasil - Bibliografia - apreciação . (1964 - 1º Sem) - O terço e asladainhas. (1966 - 2º Sem) - Pé de página II.

5 - Publicados na **Revista do Clube Militar**: Municipalismo (Jan/Fev 55); Unidade Nacional em perigo (Set/Out 55) e Brasil - Bolívia (Nov/Dez 55).

6 - Publicados na Revista da Escola Militar: Um começo de vida (1934) e Mal Hermes da Fonseca (1963).

- Publicados no **Boletim Mensal do EME**: Tiros de combate no 10º RI (1918).

7 - Publicados na **Revista dos Militares** - Porto Alegre: Noções de Geografia, História Pátria e Militar (1913); Guia de instrução do sinaleiro (1917); Noções e problemas de leitura de cartas (1921) e Organização do Exército e do Serviço Militar (Existem exemplares desta revista no Instituto Histórico e Geográfico

8 - Publicados na *Revista Brasileira de Geografia*: Aspectos geo-humanos de Mato Grosso - Corumbá (Abr/Jun 43).

9 - Publicado na **Revista de Cultura Política**: O problema da Defesa Nacional (Jun 42, pp. 218-233).

10 - Publicado na **Revista do Ginásio Imaculada Conceição**: Corumbá - 1945: Discurso deparaninfo.

11 - Publicado no **ASCHN** N° 2: O Exército do Brasil na Independência à Maioridade (pp. 328-367). 13 - Publicado no **CIHA** - 7: O Exército Brasileiro na Colônia (p. 687-735).

14 - Publicados no **Jornal do Comércio** - Rio: **Um escritor (Trischauer) sobre o Brasil** (14

Jul 42); **Marte afia a espada** (14 Set 46); **Argentina Geo-Política Sul-Americana** (23 Set 46); **A Justiça Militar Brasileira – notas da Itália – observações** (25 Jun e 01 Jul 47); **Da Itália – livros e outros brasileiros** (Out 49); **A verdadeira história e o lirismo histórico** (28 Mai 50); **O Brasil visto por observadores do rei de Nápoles** (22 Out 50); **A FEB por seu comandante** - verbete (Nov 51); **O programa atual da imigração italiana** (18 Jul 54); **Um eleitor dirigiu-se ao partido** (15 Set 54); **Reminiscência da Revolução de 30 em Minas** (12 Dez 54); **O Rio e a mudança da capital** (25 Abr 56); **O custo de vida e os vencimentos militares** (15 Dez 56); **Documentos sobre o Brasil em Nápoles** (Jan 57); **Reminiscências de uma expedição à Bahia** (24 Mar 57) e **Duas vezes com Sua Santidade – o Papa** (11 Ago 57).

15 - Publicados no **Jornal do Brasil** - Rio: **A guerra e a renovação de costumes** (07 Abr 42); **Titarae Borman** (09 Fev 52); **Arquivo Militar e Arquivo do Exército** (20 Abr 58); **Deodoro espada contra o Império** (11 Mai 58), **Alguns aspectos do general Osório** (25 mai 58), **A Revolução de 1922 na Escola Militar no Realengo** (30 Jun 58), **A velha cidade de Porto Alegre** (17 Ago 58); **Velhos costumes de nossa gente** (21 Set 58); **História da história do Barão de Serro Largo** (30 Nov, 07 e 21 Dez 58).

16 - Publicados no **Correio do Povo** de Porto Alegre: **As 10 obras fundamentais da biografia rio-grandense** (22 Out 55); **Santo Ângelo e Sepé e sua estatura** (1955); **Comitê internacional de Ciência Histórica** (07 Set 56); **Os dois ciprestes** (08 Set 56); **Autógrafos raríssimos** (15 Set 56); **Porto Alegre – Até**

a visita (27 Out 56); **Carlos Maul** (10 Nov 56), **Costumes de Soldados** (08 e 15 Dez 56); **Centenário da morte de Augusto Conte** (16 e 17 Mar 57); **Duas vezes com Sua Santidade o Papa** (29 Jun 57); **Porto Alegre, trágica sentimental** (03 Ago 57); **Acquercelli Napoletani** (27 Nov 57); **A minha primeira noite num quartel** (11 Jan 58); **A velha Porto Alegre** (30 Ago 58); **Velhos costumes de nossa gente** (18 Out 58); **Arquivo Militare do Exército** (18 Abr 59); **Meio século mais tarde da declaração de aspirantes de 1909** (13, 10 e 17 Jun 59); **Bahia, berço do Brasil** (05 Dez 59); **Em torno da História do Brasil** (30 Abr 60). E com o pseudônimo de M.T. Camilo Eugênio. **Os contos. Um voluntário** (23 Jul 60) e **O Crescêncio** (30 Jul 60).

17 - Publicados no **Jornal de Rio Pardo** - RS: **A partida da Escola Tática e Preparatória** (07 Fev 55). 18 - Publicados na **Gazeta de Corumbá** - MT: **Corumbá - Brasil - Bolívia** (31 Mar 37) e **Corumbá, um apelo** (02 Fev 55).

19 - Outras colaborações:

-O canto da guerra do 30° BI (1910) e Cabocla Bonita (letras) In: LIRA 1° Exposição de Folclore no Brasil. Rio, 1953.

- Orador oficial turmas que concluíram a ECEME em 1940, **In Escola de Estado-Maior**, 1940.

- Estudos e notas, *In*; **Os Brummer**, Rio Grande, 1951. (Publicado pelo Centro Rio-Grandense de Estudos Históricos.)

- Prefácio e notas *in* SEIDLER, **Dez anos de Brasil**. São Paulo, s/d.

- Colaborações, *In*: **Manual para o comando de Tropas**. Porto Alegre, 1917 (com Klinger e Eneas).

O arquivo do General Francisco Paula Cidade encontrava-se em 1983 -e sob a guarda de seu filho Cel R/1 Waldir Vieira de Paula Cidade, em Terezópolis no Rio de Janeiro. Sua Biblioteca em grande parte foi doadaa AMAN.

CURRICULO DO CEL O ESCRITOR, CIENTISTA E MILITAR GENERAL RAUL CORREIA BANDEIRA DE MELO, AUTOR DO LIVRO GEOBÉLICA

Nasceu em Itapecuru Mirim no ano de 1879. Era filho do coronel e político Boaventura Catão Bandeira de Melo e Maria Francisca Bandeira de Melo.

Depois dos primeiros estudos em Itapecuru Mirim, ingressou no Liceu Maranhense, em São Luis, no início de 1892. Em 1894 seguiu para o Rio de Janeiro para matricular-se na Escola Militar da Praia Vermelha. Em 25 de fevereiro de 1903 recebeu a patente de Alferes Aluno, ascendendo a todas as patentes, chegando ao generalato.

Possuía todos os cursos militares, era bacharel em Ciências Física e Matemática, Engenheiro Civil e Militar e especialista em Geografia do Brasil.

Exerceu vários cargos e comissões técnicas e militares de grande importância, aqui listados alguns:

- Chefe do Tombamento dos Próprios Nacionais do Ministério da Guerra, tendo catalogado e divulgado inúmeros monumentos brasileiros;
- Fez parte do Conselho da Justiça do Supremo Tribunal Militar, na capital da República;
- Foi integrante da Irmandade da Santa Cruz dos Militares do Rio de Janeiro, sendo um dos diretores;
- Diretor e colaborador da **Revista da Sociedade de Geografia de Rio de Janeiro** e colaborou com vários jornais e revistas científica;
- Em 21 de julho de 1914, foi nomeado pelo Ministro da Guerra, chefe do Serviço de Engenharia do Quartel-general da 3ª Região Militar do Maranhão;
- Em 14 de dezembro de 1922, foi nomeado diretor da Escola de Engenharia da Polícia Militar do Rio de Janeiro, ele já era professor da mesma Escola;
- Assumiu o comando da Guarnição Federal do Exército maranhense em 20 de abril de 1931, na ocasião pesquisou e escreveu um documentário, apontando medidas que iriam resolver a situação econômica do Maranhão, com a criação de portos nas cidades do interior, como futuro empório comercial pra resolver as dificuldades de ligação entre a capital e as cidades banhadas pelos rios, Itapecuru, Parnaíba e Mearim;
- Foi um dos fundadores da União Maranhense do Rio de Janeiro e participou da sua primeira diretoria em novembro de 1938;
- Foi sócio efetivo da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro;
- Foi Presidente do Instituto de Engenharia Militar do Brasil, de 1937 até sua morte em 1941.

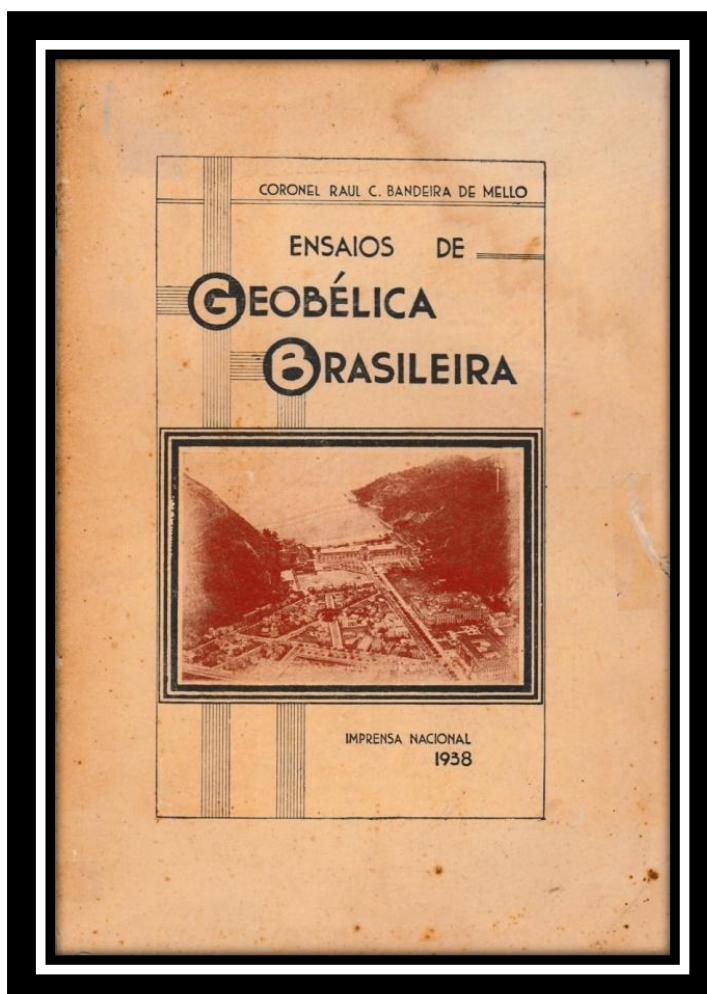
Algumas de suas obras

Escreveu numerosas obras de muita importância, abrindo caminho para novos estudos, com suas pesquisas. Publicou muitos livros didáticos, científicos e etnoográficos.

Era grande conhecedor e estudioso da Filosofia, Etnografia, Geografia e Sociologia. destacando-se:

- Porto do Maranhão (1933), 178 páginas;
- Sub-divisões Político-administrativas do Brasil (1934) 71 páginas;
- O Resguardo da Colônia (1935) 138 páginas;
- Fortaleza de Coimbra (1935) 21 páginas;
- Generalidades sobre a Geobélica (1937) 190 páginas;
- Apelo sobre a Geobélica (1938) 139 páginas;

- Os Ensaios da Geobélica Brasileira (1938) 400 páginas;
- Vestígios Arqueológicos no Brasil (1939); 140 páginas;
- Geografia do Brasil no Ensino Secundário (1940) Relatório, 9 páginas;



O Cel Paula Cidade foi pioneiro no Brasil em Geografia Militar ao escrever sobre o assunto 1934. E foi seguido 4 anos depois em 1938 pelo Coronel Raul C. Bandeira de Mello ao escrever a obra Geobelica Brasileira, ou Geografia Militar Brasileira. Obra lamentavelmente esgotada, existindo exemplar no IBGE.

FONTES CONSULTADAS

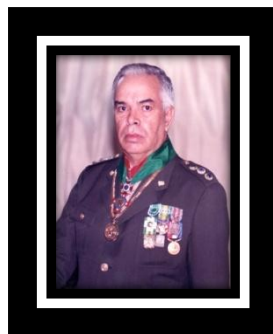
BENTO, Claudio Moreira. Paula Cidade, um soldado e escritor a serviço do Progresso do Exército. Disponível no site www.ahimtb.org.br em Personalidades e no Google.

_____.Marechal José Pessoa ,os seus méritos na fundação de Brasília e os valores de sua modelar carreira no Exército.Disponível no Google.

CIDADE,Francisco de Paula.Notas de Geografia Militar Sul Americana,Rio de Janeiro:BIBLIEx ,1944.Esgotado,

MELLO,Raul C.Silveira de Mello. Currículo.Retirado do Google.

**CURRÍCULO CULTURAL SINTÉTICO DO CEL CLAUDIO MOREIRA
BENTO EM Fevereiro de 2023**



**Veterano Cel Eng Claudio Moreira Bento Historiador e pensador militar.
Memorialista e Jornalista**

(X) Coronel Claudio Moreira Bento nascido em Canguçu-RS em 19 out 1931. Turma Asp Mega Eng AMAN 1955. Historiador e Pensador Militar, Memorialista e Jornalista. Sócio Benemérito do IGHMB, emérito do IHGB, acadêmico correspondente da Academia Portuguesa da História e sócio correspondente das academias Real de História da Espanha, da Argentina e equivalentes do Uruguai e Paraguai. É o Presidente de Honra e acadêmico da Academia Duque de Caxias na Republica Argentina. Integrou como adjunto do Presidente, a Comissão de História do Exército do Estado – Maior do Exército 1971/1974, na qual como historiador convidado pelo Chefe do Estado-Maior do Exército escreveu o artigo As Guerras Holandesas, da **História do Exército perfil Militar de um Povo**. Foi instrutor de História Militar na Academia Militar das Agulhas Negras 1978/1980 Academia sobre a qual escreveu 4 livros sobre sua História, além de diversos artigos Dirigiu o Arquivo Histórico do Exército 1985/1980. E autor de mais de 110 obras (Álbuns livros e plaquetas) disponíveis para serem baixados no site www.ahimtb.org.br e no Google, além de centenas de artigos na imprensa civil e militar, em grande parte disponíveis ou relacionados no citado site . Seu último livro foi sobre **Marechal José Pessoa e seus méritos na Fundação de Brasília e os valores de sua modelar carreira no Exército**. Foi o idealizador e executor do Projeto História do Exército no Rio Grande do Sul constante de 24 livros, do quais 21 em 1ed e 3 em 2ed, tendo como principal parceiro o historiador militar Cel Luiz Ernani Caminha Giorgis. Presidiu como Diretor do Arquivo Histórico do Exército, comissão para estudar e propor a localização do Museu do Exército, a qual indicou o Forte de Copacabana. Comandou o 4º Batalhão de Engenharia de Combate em Itajubá 1982-1982. Dirigiu o Arquivo Histórico do Exército 1985-1990. É Comendador do Mérito Militar, do Mérito Histórico Militar Terrestre do Brasil e da Ordem João Simões Lopes Neto, por Lei da Câmara de Vereadores de Pelotas. Trabalhou de 1957/59 e 1961/66 em Bento Gonçalves RS , na construção do Tronco Ferroviario Su, considerado serviço de natureza nacional relevante. Fundou e presidiu as Academias Canguçuense, Piratiniense, Resendense e Itatiaense de História. É sócio dos Institutos históricos e geográficos do RS, SC, PR, SP, MG, PB, RN, CE e de Sorocaba, Petropolis, Pelotas do CIPEL, em Porto Alegre e do IEV no Valedo Paraíba correspondente das Academias de Letras do Rio Grande do Sul e da Paraíba e da Raul Leoni de Petrópolis. Possui 6 prêmios literários e possui artigos transcritos na Câmara Federal e nas assembléias legislativas de Goiás e Minas Gerais e na Câmara de Vereadores de Recife. Coordenou o projeto, construção e inauguração do Parque Histórico Nacional dos Montes Guararapes no Recife. E cidadão itajubense,

itatiaiense e resendense. Tem sido considerado o maior historiador brasileiro de todos os tempos pelo volume e variedade de sua obra literária. Foi palestrante sobre História do Exército nas ESG, ECEME, IME, EsAO, AMAN, ESA e Escola de Instrução Especializada e nos CPOR de Recife, Rio De Janeiro, Porto Alegre e no NPOR de Pelotas, e Itajuba e Colégios Militares de Porto Alegre, Rio de Janeiro, Recife e Campo Grande. Desenvolveu, em parceria com o historiador militar Luiz Fagundes, para ser lançado neste ano de 2022, Bicentenário da Independência, a obra Os 78 anos da **Academia Militar das Agulhas Negras em Resende, com Almanaque de todos os Aspirantes a Oficial masculinos e femininos formados por ela 1944-2021**. E ainda para o Bicentenário da Independência, a Biblioteca do Exército lançará seu livro **Duque de Caxias – o Patrono do Exército e a Unidade Nacional**, como contribuição do Exército às comemorações do Bicentenário da Independência. Este ano completará 91 anos de idade. Se Deus quiser! Em seu site e no Google pode ser acessado seu livro digital **Meu legado historiográfico civil e militar não vivi em vão!** Endereço: Rua Alfredo Whately, 365, Ed. Porto Aquarius, Cobertura 603 – Bloco B – Campos Elíseos, Resende-RJ, 27542-170. Site www.ahimtb.org.br. E-mail bento1931@gmail.com

SÍNTESE BIOGRÁFICA DE CAMILA KAREN C. S. RENÊ



Camila Karen Costa Santos Renê. Nasceu em 13 de novembro de 2001, filha de Daniel Renê de Oliveira e da pedagoga Josiane Costa Santos Renê. E possui a irmã Gabriela. Estudou no Colégio Estadual Olavo Bilac de 2012 a 2019 onde cursou o ensino fundamental e o ensino médio.

Trabalhou como secretária do Presidente da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB) de 30 de outubro de 2017 a 20 de dezembro de 2019 e, a partir desta data, como secretária particular do historiador Cel Cádio Moreira Bento.

Cursa Direito na Associação Educacional D. Bosco (AEDB) desde Fevereiro de 2022.

Foi condecorada pela Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil, como Cavaleiro do Mérito Histórico Militar Terrestre do Brasil, por sua destacada contribuição a História Militar Terrestre do Brasil e também como Colaboradora Emérita da extinta FAHIMTB.

Camila segundo o Cel Bento:

“Camila iniciou a trabalhar comigo aos 15 anos, em outubro de 2017, quando cursava o 1º ano do Curso Médio no Colégio Estadual Olavo Bilac. Trabalhou comigo na sede da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil (FAHIMTB) que eu havia fundado em Resende-RJ em março de 1996, a qual foi logo acolhida pela Academia Militar das Agulhas Negras AMAN.

E convidei seus pais, por ser Camila menor, para ver onde ela trabalharia. Eu me responsabilizei por ela. Ela trabalhava 3 vezes por semana, a tarde. Pois de manhã cursava o Curso Médio.

E Camila logo demonstrou grande vontade de aprender. Era muito aplicada, responsável e respeitosa. E logo passou a dominar o computador como habil digitadora e digitalizadora. Não precisava mais que uma explicação. Ela captava logo e executava o solicitado e era muito estimada pelos funcionários da Biblioteca da AMAN que me apoiavam. E também passou a

dominar por completo o uso do Celular.

Em 20 de Dezembro 2019 com a extinção da FAHIMTB, por falta de recursos para a manter, em razão da extinção de meu contrato de Prestador de Tarefa para escrever e publicar a História do Exército e rompimento do apoio financeiro que de longa data recebia da FHE–POUPEX, tive de fundar independente 5 AHIMTBs que até então eram subordinadas a FAHIMTB e na esperança que elas dessem continuidade ao trabalho da extinta FAHIMTB.

E passei a trabalhar, ou melhor, me divertir continuando a escrever sobre a História do Exército por conta própria. Pois quem faz o que gosta e sabe fazer, não trabalha se diverte!

E contratei Camila para comigo trabalhar de acordo com as Leis Trabalhistas, para que ela pudesse patrocinar seu estudos de Direito na Faculdade de Direito da Fundação Educacional D.Bosco, na qual vem se destacando por suas boas notas.

Depois de 6 anos é muita expressiva a contribuição da Camila para o desenvolvimento da História do Exército Brasileiro em especial. Por agilizar a produção de meus livros e artigos sobre História Militar e os encaminhando ao meu filho, o Veterano Capitão de Mar e Guerra Carlos Noberto Stumpf Bento, que desde a fundação da FAHIMTB criou e administra meu site www.ahimtb.org.br. Desenvolvimento rápido de meus Livros e Plaquetas, graças aos seus notáveis conhecimentos de Informática, que aprendeu sem curso e por curiosidade e do uso do Celular, além de realizar meus serviços de Bancos e Correios. Tudo com elevada presteza e dedicação exemplares.

Enfim, Camila tornou-se uma valiosa e prestimosa acessora deste historiador e jornalista. Desenvolveu uma boa capacidade e criatividade de fazer as capas de meus Livros e Plaquetas digitais e até estará sendo co-autora de alguns de meus livros digitais.

Esta é a jovem e dedicada Camila Karen que trabalha há 6 anos comigo e que a considero hoje uma espécie de bisneta do coração, pois até o momento não possuo bisnetos. Até ela respondeu todas as minhas perguntas sobre Informática e sobre o uso do Celular. Ela já construiu um belo nome, e votos de que ela continue a enriquecer o seu nome. Pois é muito importante em nossas vidas construir um belo e confiável nome.”