

gados a retirar para a retaguarda a maior parte de suas formações blindadas para reparações, pois o frio intenso muito as inutilizava.

Era apenas possível o emprego de alguns elementos em apoio mediato da infantaria.

De resto, onde os russos se chocaram com tais elementos encontraram-nos muito reduzidos em seus efetivos. As companhias já não dispunham de efetivos superiores a 30 homens.

O ataque russo foi ainda facilitado por suas formações de **hábeis esquiadores** que com o apoio da artilharia conseguiam infiltrar-se com relativa facilidade entre as resistências alemãs.

Eis aí algumas informações que permitem compreender os acontecimentos da frente oriental da guerra, no teatro europeu, durante o inverno de 1941-1942.

Mas, como observação final, convirá anotar o seguinte: — a **defesa acessoria** pela chamada **política da terra arrasada** foi empregada pelos alemães ainda mais completamente do que pelos russos. Nada ficava de útil ou de utilizável nos pontos por eles abandonados. Esquadras especiais, por eles constituídas, incendiavam e destruíam tudo. Nas aldeias colocavam palha e óleo nas casas e as incendiavam. Nas cidades, os maiores edifícios eram dinamitados. Todas as pontes foram destruídas. Em Borodino, onde Napoleão outrora enfrentava a primeira resistência seria oferecida pelos russos a pé firme, tudo foi arrasado, até o museu onde se guardavam as relíquias da célebre batalha tomadas aos franceses. Tudo foi destruído.



O aeroplano nos dá uma nova geografia

George T. Renner

Professor de Geografia no Teachers
College, Colúmbia University

(Tradução do Major Stoll Nogueira)

Si uma bomba levasse a ponte de George Washington em Nova York pelos ares, não valeria a pena discutir si as portas de entrada e saída estavam, ao dar-se o bombardeio, fechadas ou abertas. O que ocorreu, em Pearl Harbor, na manhã de 7 de Dezembro de 1941, foi coisa assás semelhante e, comtudo, ainda se discute se as defesas estavam ou não preparadas.

De nada vale culpar tal general ou qual almirante de um desastre que não se deveu a outra coisa sinão á crença Nacional em uma geografia que desde vinte anos atrás deveria ter sido modificada.

O leitor comum talvez rechasse esta premissa, na crença de que a geografia é coisa da natureza o que o homem não tem outro remédio do que aceitá-la tal qual é. Para argumentar, valer-se-á dos mapas conhecidos. Durante os últimos cem anos os geógrafos e os cartógrafos trabalharam certos de que nada alteraria as distancias.

A natureza criou a geologia, a geografia e a geofísica; mas a geografia é obra do homem. Toda vez que se descobre uma nova forma de comunicação, automaticamente altera-se a geografia do globo.

Um mapa-mundi é um diagrama que representa o que o cartógrafo pensa sobre a configuração do orbe. O mapa indica só duas das tres dimensões da Terra. Daí não poder-se tê-lo nunca como um quadro perfeito da Terra. O mapa moderno deve considerar a terceira dimensão e medir as distancias em relação aos meios de comunicação existentes. É mistér levar em conta o espaço, o tempo e a distancia.

Isto quer dizer que o mundo pode tomar várias formas na mente do cartógrafo do porvir. Posto que os mapas são obra do homem, a geografia que neles se baseia é tambem obra do homem. Toda a estratégia humana, o espaço e os recursos que chamamos geografia, existem, pois, na mente do homem. E, si a mentalidade humana erra a geografia tambem erra.

As vezes uma inovação modifica a relação entre homem e o espaço e, neste caso, é imperativo alterar os mapas, de modo que o novo

stado de coisas fique representado. Si tal não se fizer, corre-se o risco de se ser arrebatado no vórtice dos progressos modernos.

O aêroplano foi uma dessas inovações. Ao cruzar os mares, se fez, para logo, indispensavel a alteração das ideias anteriores sobre as distancias.

Neste sentido, o aêroplano criou uma geografia nova dos Estados Unidos e do resto do mundo.

O mapa mundi traçado por Homero (fig. 1), representava um plano, como um disco de fonógrafo, e consistia de parte apenas do que se

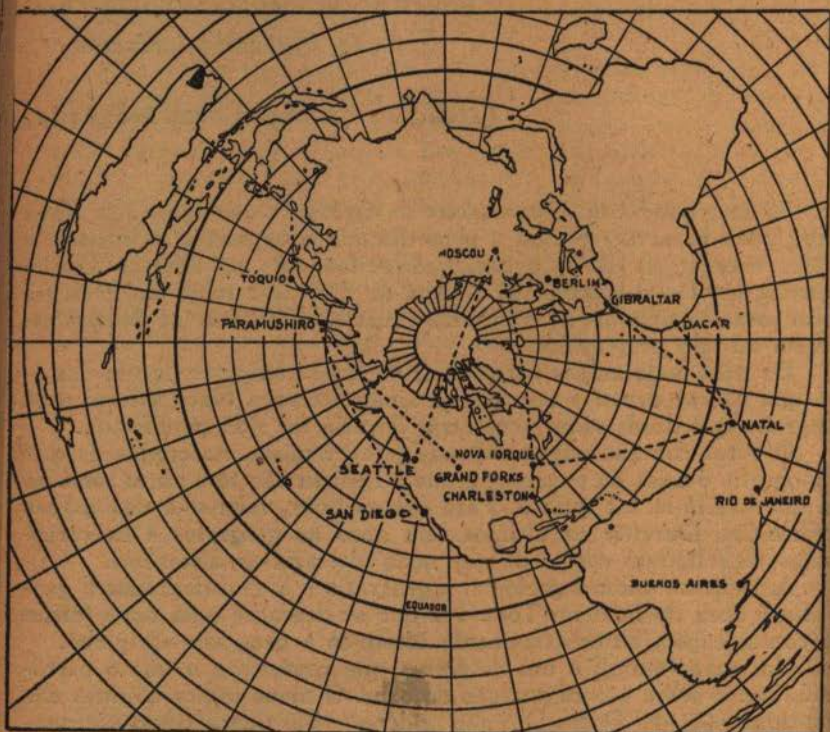


Fig. 1

chama, hoje, Europa, parte do que se denomina Asia, de parte do que se chama Africa do Norte. Estava todo cuidadosamente arranjado em torno do Mediterraneo. As bordas desse mundo situava-se o que Homero chamava o Rio-Oceano (The Ocean River no Mapa, Fig. 2).

Nesse mundo, cartografado por Homero, existia uma civilização parecida, sob muitos aspéctos, com a nossa. Na periferia do Mediterraneo havia populações; colônias estabelecidas pelos fenícios, pelos gregos e seus contemporaneos. As ilhas desse mar eram terras sujeitas á conquista; o mesmo sucedia com as penínsulas, os promontórios,

os cabos. Havia pontas estratégicas, como Troya e as Colunas de Hércules. A estratégia daqueles dias se subordinava às condições daqueles tempos.

Os romanos, muito séculos mais tarde, fizeram importantes descobrimentos e o mundo, sem deixar de ser plano como um disco, estendia-se até abarcar quase toda a Europa, grande parte da Ásia e uma parte considerável da África. As águas do Mediterrâneo continuavam, não obstante, a ser teatro de batalhas navais entre romanos e cartagineses, que lutavam pelo domínio daquele mundo. Afora as



Fig. 2

guas conhecidas do exterior em que se supunha existir o fabuloso continente da Atlântida, a gente daquela época e até a idade média, desconhecia por completo a existência de outras terras.

Em 1492, Cristovão Colombo, audazmente navegou em três insignificantes caravelas para o poente. Saindo de um pequeno porto banhol, chegou, meses mais tarde, a novas terras, não incluídas nos

mapas dos cartógrafos da idade média. Nesse momento, as idéias dos geógrafos sofreram uma modificação radical. Teve-se de fazer novos mapas. Um novo conceito do mundo se apoderou dos geógrafos.

A viagem de Colombo foi transoceanica e automaticamente relegou ao olvidio a pequena galera, que havia sido útil até então. Igualmente, relegou o Mediterraneo a um papel secundário.

Pouco depois, Behain preparou um pequeno Mapa-mundi esférico, que serviu de modelo e, a partir daí, os cartógrafos o utilizaram como a base de seus conhecimentos geográficos.

O MAPA DE MERCATOR

Para fazer seu mapa, o insigne cartógrafo tomou uma folha de pergaminho, colocou-o em torno de um globo, fazendo sua longitude igual á seu perímetro ou circunferencia e a sua altura igual a distancia entre seus polos. As sombras das terras e dos mares projetaram-se sobre o pergaminho. Ao planificar o globo, o pergaminho produziu o mapa cilíndrico, que se conhece sob o nome de Mapa de Mercator (Fig. 3), em honra ao eminente cartógrafo.

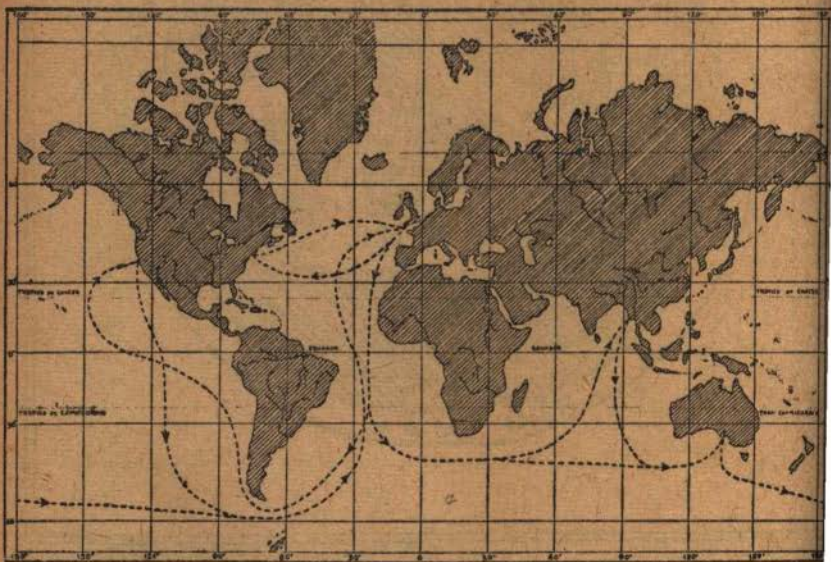


Fig. 3

Desde 1492, a humanidade cessou de viver em um disco e entrou a viver em um cilindro. Não mais se desenharam barcos para as condições do Mediterraneo mas adaptados ás necessidades dos Oceanos.

A Era que se seguiu foi a das relações transoceanicas em um mundo cuja geografia era cilíndrica. Em um mapa cilíndrico há — obvio — um hemisfério ocidental e outro oriental. Enlaçavam esse

hemisférios uma série de rotas comerciais atravessando os oceanos. Tais rotas eram extensas; as naves, lentas. O tempo das viagens, longo. Em consequência, as ilhas no Oceano, servindo de ponto de escala, tornaram-se muito importantes e, durante 40 anos, o mundo lutou pelo seu domínio.

Primeiro, a luta para colonizar o hemisfério ocidental, término deste do mundo cilíndrico; após, a luta para o domínio das ilhas ao longo das rotas do Velho ao Novo Mundo. Toda a história dos últimos 400 anos resume-se nas guerras para a conquista dessas ilhas. Afigurava-se definitivo o quadro geográfico do mundo e o povo da América, assim o creio, fixou-se em um conceito permanente de dois hemisférios e de ilhas nos mares, servindo como pontos de escala.

Com o advento dos navios a vapor, os barcos de vela passaram para lugar secundário e o novo conceito do mundo modificou-se, sem que, entretanto, se apagasse a idéia de uma geografia cilíndrica.

As considerações de velocidade fizeram-se tão importantes que, para ganhar algumas horas, arriscou-se a perda dos barcos. O desastre do Titanic, em 1913, foi exemplo do que pode acarretar a tentativa de se reduzir de duas horas o tempo duma viagem transatlântica.

AS ROTAS COMERCIAIS

Com o desenvolvimento das novas rotas do comércio, deu-se o homem conta da importância de uma descoberta anterior: a de que a distancia mais curta entre dois pontos do globo não é, no mapa cilíndrico, uma linha reta. A distancia mais curta entre dois corpos, em efeito, encontra-se no traçar um equadro, isto é, um círculo completo de 40.000 km.. Este é uma linha periférica do globo e chama-se geralmente um grande círculo geométrico. Transfido para um mapa de Mercator, não é uma reta, mas curva pronunciada. Aparentemente, é uma distancia muito maior que a dada por uma linha reta. O mapa cilíndrico mostra sempre, tanto as terras como os oceanos, fora de seu lugar correspondente e, em muitos pontos, exagerados em tamanho.

É obvio que esse mapa jamais poderá apresentar um conceito do mundo baseado nas distâncias exatas das rotas marítimas, ao largo das bacias oceanicas.

Este desvio das rotas do grande círculo, segundo se vê no Mapa de Mercator, ensinou ser a geografia cilíndrica antiquada e poder o conceito fundado em semelhante geografia acarretar muitos males.

Os homens de ciência, pensando haver algo errôneo nesta classe de mapas, entraram a traçar novas linhas, dando aos marinheiros conhecimento mais perfeito dos mares. Daí os mapas de áreas iguais (os quais o denominado mapa homológico das bacias oceanicas (fig. 4), é o melhor).

Como se vê na figura, não tem nele o mundo forma cilíndrica; o mapa indica tres bacias oceanicas: a do Atlantico, do Pacifico e do Indico. Não se vê, aí, os hemisférios sinão as bordas de terra ao redor das águas.

Com o êxito do aéroplano como meio de comunicação, appareceu um plano de tres dimensões e o mapa das bacias oceanicas omitindo-as, deixou de ter valor. Tem-se agora, pois, uma geografia de toda nova geografia, que criada pela aviação, exige novos mapas.

A moderna geografia do Mundo pode-se representar em um mapa, cujas particularidades se descrevem na fig. 4. Ao envez de considerar o polo Norte como a parte superior do mapa e o Sul como a

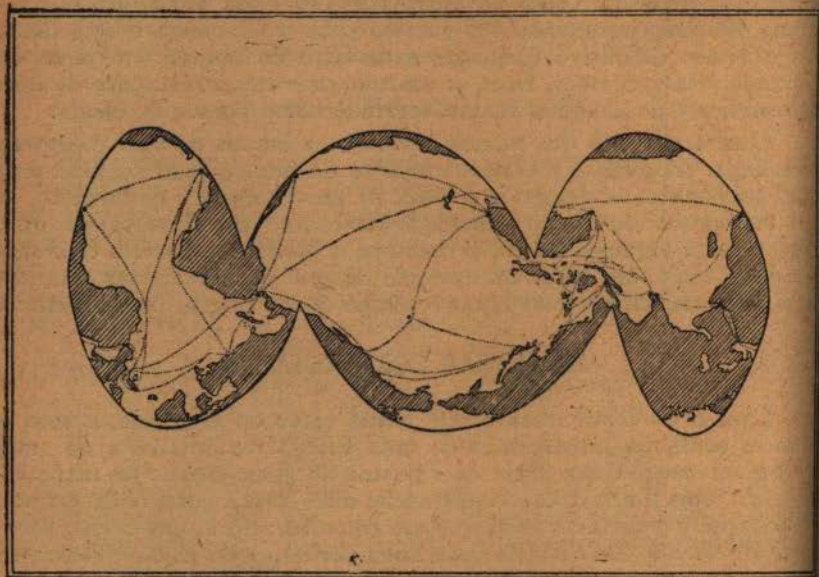


Fig. 4

inferior, o aéroplano induz a pensar no primeiro como centro do mapa, isto é, como o cubo central de uma roda. A curta distancia desse centro está um pequeno círculo, o Círculo Artico. Um pouco mais longe, um círculo maior, o Trópico de Cancer, e, mais por fóra, próximo a periferia do mapa, um terceiro círculo, o Equador. Os meridianos irradiam para fóra, a partir do polo, a maneira dos raios de uma roda. O polo Norte é seu centro e os Continentes seus raios.

NOVOS CONCEITOS GEOGRAFICOS

Que conceitos surgem ao exame do mapa? O ponto mais próximo de nosso perene inimigo, o Japão, é territorialmente uma ilha do grupo das Kurilas, ao Sul de Petropavlovsk, na península de Kamchatka.

A cidade de Grand Forks, no Estado de Dakota do Norte, equidista da parte mais próxima do Japão e da Base Naval e das fábricas de aviões da Califórnia Meridional, em nossa Costa Oeste.

Neste dias fala-se muito da solidariedade do hemisfério. Pensa-se nos países da América do Sul como vizinhos imediatos. Entre-

tanto, o Brasil é mais próximo da África e mesmo da Espanha que de Nova York. As cidades de Richmond e de Des Moines, muito separadas nos Estados Unidos, segundo se vê em nosso mapa, ficam á mesma distancia para um aeroplano de bombardeio acaso enviado pelos alemães ao Cabo Norte, na Noruega.

Apezar destas realidades, continua-se a ensinar aos nossos meninos, nas escolas, conceitos baseados na geografia cilíndrica. Está-se, pois, diante de uma situação perigosa, nos Estados Unidos, intrincheirado na concepção dum mundo cilíndrico e tratando de executar uma guerra na base de bacias oceanicas. Nosso inimigo atua segundo princípios diferentes. Sua concepção é a da Geografía aeronáutica, cujo centro é o Polo Norte. É, preciso portanto,, alterar-se, o quanto antes, os conceitos da geografia cilíndrica.

O primeiro passo para uma adaptação á concepção moderna, é o de dar-se conta de que a geografia, segundo Mikhailof na Rússia Soviética, ou consoante a definem Goebbels e o General Hauashofer, é a ecologia dos seres humanos; é a estratégia dos homens, do espaço e dos recursos.

Forçoso é adotar o conceito de que o aeroplano criou uma ecologia nova, uma estratégia nova e, em consequência, tornou necessária uma nova psicologia — uma psicologia social em termos de geografia social, uma nova atitude do homem em face de terra.

