

A DIVERSIDADE TÍPICA DOS PAISES E O TIPO MISTO BRASILEIRO

Excertos do trabalho "Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras", em preparo.

Pelo Cel. MÁRIO TRAVASSOS

(Continuação)

III

O TIPO MISTO BRASILEIRO

O caso brasileiro é dos mais sugestivos exemplos de um grande suporte continental à mercê das atrações marítimas.

O descobrimento e a colonização constituem imenso drama, passado na ambiência desse predominio marítimo sobre as características continentais. Não foi lutando contra o mar senão aliados ao mar que os descobridores tomaram pé na terra brasileira e os colonizadores definiram tão largamente os seus limites, e, uns e outros, defenderam a posse da terra contra a cobiça alheia.

E' que o ATLANTICO — detentor da mais viva atração marítima, desde que a epopéa das descobertas oceânicas revelou o NOVO MUNDO — é o oceano que banha as suas costas. Tal como os ANDES, do ponto de vista continental para os países do PACIFICO, o ATLÂNTICO é o denominador comum para os países da vertente atlântica, em particular para o BRASIL que possui a maior extensão de costas do ATLÂNTICO SUL, e dos países continentais-marítimos desta vertente, é o melhor classificado por sua singular posição geográfica, face às influências ultramarinas.

Entretanto, a complexidade do espaço geográfico brasileiro, definida pelas modalidades marítimo-continentais, quer

de seu **espaço litorâneo**, quer de seu **interior** empresta-lhe, como tipo misto, aspectos por vezes transcedentes.

CARACTERIZAÇÃO CONTINENTAL

O BRASIL talvez seja o mais complexo dos países mixtos sul-americanos, pela extensão de suas costas e variedade de seu **espaço litorâneo**, mas, principalmente, pelas particulares circunstâncias que presidem às manifestações de seu espaço geográfico total.

A extensão das costas é que encerra as questões ligadas à posição geográfica, essencialmente pelo ângulo de incidência dos feixes de circulação marítima, segundo a latitude que se considere. A variedade morfo-climato-botânica do espaço litorâneo cria, ainda, novas condições à interferência das influências marítimas.

Evidentes como são, porém, a riquesa da circulação atlântica e a frequência dos acidentes litorâneos que vinculam a costa brasileira com o mar, sobre todas as questões primam aquelas que se relacionam com o espaço geográfico total, vultoso como é o suporte continental do país.

Do exame do caso brasileiro surge desde logo a **aparência** de que não deva seu espaço geográfico ser classificado entre os tipos longelineos, isto é, na categoria dos países mistos que mais se desenvolvem no sentido das longitudes. Sua maior largura, diga-se entre JOÃO PESSÔA e as nascentes do JAVARÍ, e o seu maior comprimento, admita-se entre a fóz do CHUÍ e a do OIAPOQUE, orçam em cerca de quatro mil e quinhentos quilometros, respectivamente.

A vista desses **dados numéricos**, é forte a sugestão de incluir-se o espaço geográfico brasileiro entre os que se desenvolvem, equitativamente, no sentido dos meridianos e dos paralelos.

Sómente depois de observar-se que a partir do paralelo das nascentes do GUAPORÉ — onde a largura do território desce para dois mil e quinhentos quilometros — o espaço geográfico se estreita progressivamente para o SUL, e que toda

a região a LESTE do meridiano de MANÁOS se amarra a essa parte mais estreita pela orografia oriental longitudinalmente, conformando-se à orientação geral dos afluentes meridionais do AMAZONAS, é que aquela impressão se dissipa. O distrito geográfico a OESTE do meridiano de MANÁOS aparece, então, como uma sorte de região apenas complementar, de simples concordância da AMAZONIA com os contrafortes orientais da CORDILHEIRA dos ANDES.

Há, todavia, aspectos outros que permanecem, por maior que seja o esforço em destrincha-los, precisamente porque não são méras aparências, senão absolutas realidades.

Dentre esses estão os fatos contraditórios.

Aonde o clima é temperado, as terras são mais férteis, o sub-sólo se revela mais rico e a ecumeno continental é mais densa — interpõe-se entre o espaço geográfico e as influências marítimas a SERRA do MAR, dobrada em sua parte setentrional pela MANTIQUEIRA e pela SERRA dos ORGÃOS.

Quando as terras começam a sofrer as influências tropicais e se aproximam do Equador e a ecumeno se torna menos densa, inclusive pela aridez de certas regiões, a bem dizer nada se opõe às influências marítimas. Justo no extremo NORDESTE, quando o espaço geográfico se mostra mais a feição das comunicações transoceânicas, inclusive pelo ar, é aí que mais se acentuam aqueles seus aspéitos por assim dizer negativos.

Ainda há os fatos declaradamente desconcertantes, como sejam a excentricidade da AMAZONIA, no extremo NORTE; escancarada a todas as influências marítimas, mas pauperíssima de gente, em sua maior parte, imprópria a ecumeno senão mesmo anti-ecumenica, devido, principalmente a motivos de ordem mesológica. Em contraposição, regista-se, no extremo SUL, o engarrafamento da rica rede hidrográfica do RIO GRANDE, bloqueada por difícil acesso ao Oceano e dissociada pela força de atração do PRATA.

Dentre todos os aspectos, porém, deve-se ressaltar o fato capital da pressão político-económica dos países sul-america-

nos que se encontram por detraz do espaço geográfico brasileiro:

- uns, ansiosos por saídas para um mar melhor, como acontece ao PERÚ e ao EQUADOR, porque banhados pelo PACÍFICO;
- outros, ansiosos por saídas mais conformes à sua posição geográfica, como são os casos do PARAGUAI e da BOLIVIA, tributários do PRATA, sob o incomodo regime dessa exclusividade,

fenômeno esse de cobertura territorial que cada dia exerce papel mais decisivo no extenso panorama da competição das forças marítimas e continentais da vertente atlântica, em particular no estudo do caso brasileiro, quando se trata de estimar o valor do conflito entre aquelas forças, e se pensa em pô-las, tanto quanto possível em equilíbrio, por um sistema de comunicações adequado ao conjunto de suas condições geográficas.

ESPAÇO LITORÂNEO

Desse computo global da caracterização continental do BRASIL merece especial destaque o papel funcional do espaço litorâneo, admitido, essencialmente, como **zona de transição** entre as características marítimas e continentais.

Por toda parte se manifesta a ecumeno marítima e são já frequentes as **costas de condensação**, isto é, aquelas em que é mais densa a ecumeno e se revelam possibilidades comerciais à força de projeção das influências marítimas. E', desse modo, sensível a capacidade de fixação do espaço litorâneo quanto às aglomerações humanas e estão bem marcados os seus centros de atração, ou de interesse, em relação aos feixes de circulação marítima.

Ainda assim, esses fatos estão muito longe de qualquer uniformidade, por isso que apresentam extensa gama de modalidades que, com um pouco de bôa vontade e no sentido de melhor compreendê-las, poder-se-iam reunir segundo tres

agrupamentos, examinando-os segundo tres segmentos distintos.

De VITORIA para o SUL, a intercorrência da SERRA do MAR, e das dunas, bem assim as dificuldades da barra do RIO GRANDE, como que estancam, detêm as influências marítimas ou pelo menos as obrigam a marcar uma pausa antes de galgarem o planalto ou transporem os obstáculos.

Assim é que as influências marítimas ao SUL tendem a estagnar-se numa faixa litorânea estreita ou em aguas inteiiores, quasi que completamente restritas às atividades portuarias por onde desembocam, ao seu encontro, todas as forças continentais do espaço litorâneo e do interior, inclusive, em certos trechos, as oriundas do fenômeno político-econômico de cobertura territorial, acima referido.

De VITORIA para o NORTE, até ao GOLFÃO de S. LUIZ inclusive, nada detém as influências marítimas que, por varias maneiras, penetram terras a dentro.

Para o NORTE o espaço litorâneo é acessível e quasi sempre profundo o que torna expontânea a repercussão marítima sobre o interior. Tudo e todos cooperam com o mar e são apreciaveis as aptidões marítimas das populações, para as quais não falta nem mesmo um simbolo — a jangada e o jangadeiro.

Em particular, a imensa região entre o arco de circulo da costa nordestina e a corda S. SALVADOR — S. LUIZ é francamente penetrada pelas influências marítimas que atuam como uma tenáz sobre essa região, devido à forma de promontório do NORDESTE — extremidade oriental do espaço litorâneo em que se torna irresistivel a atração costeira.

Por fim, no extremo NORTE, as bocas do AMAZONAS constituem o terceiro segmento, a grande incognita cuja solução diz-se não ser deste século.

A primeira vista, é pouco extenso como litoral e pouco profundo no sentido que se empresta à figura do espaço litorâneo se as influências marítimas não se estirassem terras a dentro, manifestadas de maneira difusa, se é possivel

dizê-lo, pelas vertentes do RIO MAR, através seus gigantescos afluentes principalmente os da vertente meridional.

Na AMAZÔNIA como que às influências marítimas se somam, por efeito da cobertura territorial, as preponderantes influências continentais andinas, em relação ao PACIFICO, e grande parte da AMAZÔNIA se revela, ela mesma, como se fôra uma eterna transição entre a terra e o mar.

O INTERIOR

O interior brasileiro, em consequência de sua maneira de ser, é o terceiro termo do polinomio de que resulta a complexidade do BRASIL como país mixto longilineo, banhado pelas aguas de um mesmo mar.

No quadro deste trabalho, deve-se considerar como **interior** justamente a parte do espaço geográfico para além do limite continental ou interno do espaço litorâneo, aquela zona do espaço geográfico total na qual cessa a interferência direta das forças marítimas ou onde essa interferência apenas repercute, atenuada pela distância e, sobretudo, pela presença das forças continentais.

Desde logo assomam as dificuldades, a partir do momento em que se quer definir essa verdadeira linha de fronteira.

A não ser no segmento do espaço litorâneo caracterizado pela SERRA do MAR, no qual é relativamente facil estimar o limite em profundidade daquela zona do espaço geográfico em que se debatem as influências marítimas e continentais, no restante do espaço litorâneo brasileiro, nada mais difícil que estabelecer o contorno daquele seu limite interno.

E' que, para isso, nem sempre bastam as reações, por assim dizer mecânicas, da morfologia geográfica. Em quasi todos os distritos geográficos essas reações, favoraveis ou desfavoraveis ao mar e à terra, ainda dependem, essencialmente, do fator humano como força motriz — do homem como

des velocidades, tétos e raios de ação e se tem aumentado progressivamente o armamento aéreo.

A Aviação de Bombardeio porém tem, como toda Aviação, as suas servidões técnicas:

— campos, transmissões, mão de obra, reaprovisionamentos, balisamento e condições atmosféricas.

Podemos considerar uma grande divisão inicial no emprego da Aviação de Bombardeio, pois ela pode atuar sobre:

- Objetivos que interessam ao Exército;
- Objetivos que interessam à Marinha;
- Objetivos que interessam à Força Aérea;
- Objetivos que interessam à conduta da Guerra.

Os bombardeios que interessam ao Exército e a Marinha devem ser entrosados e adaptados às manobras terrestres e navais. E' da estreita cooperação entre as forças de ar, mar e terra que se poderá esperar o mais eficaz resultado. A manobra terrestre ou naval deve comandar, em princípio, o emprego da Força Aérea. Assim para o Bombardeio, necessário se faz, além das informações sobre o inimigo, o estudo a fundo das forças de terra e mar amigas, as necessidades de sua segurança e da sua manobra.

O grande princípio de emprego é o seguinte:

— O Cmdo. terrestre ou naval fixa o fim a atingir, deixando ao Cmdo. da Força Aérea a procura dos processos de execução.

A Aviação de bombardeio busca obter seus resultados, procurando os fatores do êxito: a surpresa, o efeito de massa, a economia de forças e a segurança no sólo.

A natureza e a tonelagem de bombas necessárias a uma operação de bombardeio é função:

- do resultado a obter;
- da natureza do objetivo;
- das condições de execução.

ANEXO

Este anexo comprehende apenas um exemplo de Plano de Bombardeio.

Sobre as Ordenanças de Bombardamento ver nosso trabalho publicado em A DEFESA NACIONAL n. 326, de Julho de 1941 página 91.

O Plano de Bombardamento que apresentamos abaixo foi por nós organizado como solução a um trabalho da E.E.M. em Julho de 1941 (2.º ano) :

PLANO DE BOMBARDEIO N.º 22

(Valido a partir de 0 horas do dia 25)

I — Situação Geral: como lembrança.

II — Fins e modalidades da ação terrestre:

O III Exército vai tomar a ofensiva a L do rio Mogi Guassú nas direções:

Mogi Mirim — Cascavel — Casa Branca — Tambahú e Araras — Leme — Pirassumuga — Porto Ferreira, visando apossar-se da rocade **Casa Branca — Palmeiras — Pirassumunga**, de modo a permitir que o I Ex. desemboque da região montanhosa na direção **S. Carlos — Araraquara**.

Deverá ainda cobrir o flanco L das Forças vermelhas contra ações provindas de País Verde, que será invadido, e da região **N do Rio Pardo**.

Ficará em condições de ulteriormente e mediante ordem, prosseguir suas operações na direção geral de **S. Simão**.

III — Forças Aéreas.

a) **Meios:** além dos já existentes são postos a desposição do III Ex., a partir de 6 horas do dia 23, os 1.º e 2.º grupos de Bombardamento nas bases de **Guarulhos e Juquery**, respectivamente.

b) **Zona de ação da Av. de Bombardamento:** a W — o limite entre o I e o III Exército, balisado pela linha geral **Rio Claro — Descalvado — Araraquara — Jaboticabal**.

As ações em profundidade, devido aos poucos meios existentes, em princípio, não deverão ir além da linha: **Rio Pardo — Rib. Preto**. Os objetivos ao N. dessa linha serão consideradas em última urgência e se farão objeto de instrução posteriores.

IV — Ações da Aviação de Bombardeio.

De uma maneira geral, na faixa entre os rios **Mogi-Guassú** e **Rio Pardo**, o Cmdo. deseja não só quebrar a resistência das forças terrestres e aéreas inimigas, afim de permitir uma progressão ofensiva rápida do III Ex., como também diminuir o rendimento das comunicações e abalar o moral das populações adversárias.

Em consequência:

- A) **As ações da Av. de Bombardeio terão como finalidade:**
 - 1) Desde logo assegurar a rapidez da manobra terrestre:
 - a) diminuindo a importância e o valor combativo das Reservas inimigas encaminhadas para a frente do III Ex.;
 - b) retardar seus movimentos, agindo sobre as vias de comunicações, de modo a prejudicar deslocamentos e transportes.
 - 2) Concorrer para assegurar o segredo e a segurança aérea do III Ex.:
 - a) na transposição do rio Mogi-Guassú;
 - b) no desembocar ao N desse rio.
 - 3) Assegurar nossa busca aérea de informações; agindo com vigor contra as bases da Aviação inimiga.

B) **Missões:**

- 1) Atacar os campos e instalações da Aviação inimiga, particularmente os de ocupação já verificada

e na seguinte ordem de importância: Assalto - Bombardeio - Caça e Reconhecimento.

- 2) Atacar as Reservas inimigas em suas reuniões assinaladas nas regiões de S. Simão - Sta. Rita de Passa Quatro - Descalvado - Poços de Caldas e Pouso Alegre e em seus movimentos ulteriores.
- 3) Atacar o sistema de comunicações rodo e ferroviárias a ser utilizado por estas grandes Unidades afim de se dirigirem a frente do III Exército, na seguinte ordem de importância:

a) **Estradas:**

Rib. Preto — S. Simão	Sta. Rita	Tambahú — Casa Branca
		Palmeiras
		Pirassununga
		Descalvado

Poços de Caldas	S. João da Bôa Vista — Cascavel
	S. José do Rio Pardo — Casa Branca

Pouso Alegre — Espírito Santo do Pinhal — Descalvado — Palmeiras — Casa Branca.

b) **Vias - ferreas:**

- Rib. Preto — S. Simão — Palmeiras — Pirassununga;
- Guaxupé — Casa Branca;
- Caldas — Cascavel;
- Pouso Alegre — Mogy Mirim;

c) **Condições de execução**

Bombardeios dos campos: visará essencialmente a destruição do material inutilização das pistas.

Bombardeios às Forças terrestres: terá por objetivo causar-lhes perdas em pessoal e material, dificultar-lhes embarques e desembarques.

Ataques as vias de comunicação: aproveitar os efeitos da surpresa, decorrente da invasão do País Verde, visando paralizar ou, pelo menos, dificultar seriamente, os transportes e movimentos de caráter militar ou econômico.

V — Informações a procurar pela Aviação de Bombardeio:

As equipagens, sobre os itinerários sobrevoados, deverão concorrer para obtenção das informações constantes do Plano de Busca do III Exército, cuja cópia é junta ao presente Plano (como lembrança).

Especial vigilância deverá ser mantida sobre os campos da Aviação inimiga e atividade da D.C.A. adversária.

VI — Informações sobre os objetivos:

Anexas às seguintes fichas:

N.^o 1: Campos da Aviação inimiga:

- ocupados;
- de ocupação duvidosa.

N.^o 2: Fotografias das região de estacionamento das Grandes Unidades inimigas já assinaladas.

N.^o 3: Fotografia dos trechos da via-ferrea S. Simão — Tambahú — Palmeiras, com pormenores de certas estações Tambahú — Palmeiras, com pormenores de certas estações pontilhões existentes.

N.^o 4: Fotografia da região de Ribeirão Preto, incluindo a localidade e seus arredores.

N.^o 5: Fotos das pontes sobre os rios Pardo, Mogi-Guassú e Jaguari-Mirim.

a) Gen. N.G.
Cmt. 3..º Ex.