



ASPECTOS GEOGRÁFICOS E MILITARES DA FRONTEIRA MARÍTIMA DA 10ª RM

Ten-Cel JOÃO PERBOYRE DE VASCONCELOS FERREIRA

(Diplomado pela ECEME)

INTRODUÇÃO

A guisa de abertura para a compreensão do problema proposto — o litoral do território da 10ª RM — achamos plausível apresentar em resumo uma conceituação sobre o litoral, que há de servir de “background” sobre o qual debuxaremos o quadro principal.

Em termos singelos, o litoral é a linha hipsométrica básica, à qual é dado o valor convencional de 0m ou altitude de 0 metro.

Seria melhor dizer uma zona que compreende a costa, a praia, o terraço submarino, que precede o planalto continental, como uma plataforma de abraço mais ou menos extensa, segundo a idade da costa.

Richthofen admitiu que a faixa costeira fôsse não somente o resultado da interação do mar sobre a terra e da terra sobre o mar nas suas lutas diárias como também a consequência da estrutura do “hinterland”.

Por esta razão, êle não seria considerado um capítulo de geografia independente do relêvo e passava a ser uma modalidade dêste relêvo, isto é, o ponto em que o relêvo é cortado pelo nível do mar.

É em função do relêvo que deve ser estudado o litoral.

A fisionomia do litoral é determinada por fenômenos de ordem destrutiva, como a erosão e de ordem construtiva, como os aluviões.

Embora os agentes dinâmicos que determinam a erosão e os aluviões sejam mais impressionantes à primeira vista, são condicionados pela plástica continental que serve de campo de ação a esses agentes e aos próprios movimentos negativos e positivos do mar. Onde o destaque dos fenômenos de ordem tetônica responsáveis pelo relêvo.

Interpretação — A forma chata e regular de nossa orla litorânea prova uma elevação resultante dos agentes dinâmicos externos e recuo do mar, porque, se assim não fôsse, ofereceria recortes mais pronunciados, amoldando-se à estrutura geo-tetônica.

A influência do relêvo, portanto, é pouco pronunciada, e nosso litoral se aproxima do tipo "atlântico de Suess".

É uma base arqueana com sedimentos horizontais formando planícies baixas, povoadas de mangues, ou com dunas e barreiras, não representando esses acidentes o relêvo continental e, sim, longo processo de retificação resultante dos agentes dinâmicos; erosão, abrasão e aluvião.

Pertence como um todo ao tipo que Richthofen denominou de *Ausgleichsküste* — costa de conformação e de retificação, — em que o trabalho aluvionar e erosivo é de entulhar aberturas, atacar as saliências e estabelecer a igualdade sob a forma de linha reta.

Assim, dos cerca de 1.300 km do litoral regional, apenas o golfo maranhense, com seus 237 km de contôrno, oferece um hiato à monotonia retilínea da costa, bordada, ao norte, com mangues, estuários de rios e riachos que se lançam ao mar.

Segundo a classificação de Delgado de Carvalho, adotando o critério geológico, temos:

- Costa quaternária do Norte terrigênea, de arrastamento em regressão — Do Gurupí ao golfo Maranhense;
- Costa terciária com intrusões graníticas caracterizada por barreiras, dunas e recifes, no restante do nosso litoral regional.

Diga-se de passagem que as barreiras, embora sejam uma ocorrência do litoral desde Espírito Santo ao Pará e do rio Amazonas adentro até Iquitos, são acidentes de vulto apenas entre Paraíba e Espírito Santo, fora, portanto, do campo de nosso estudo.

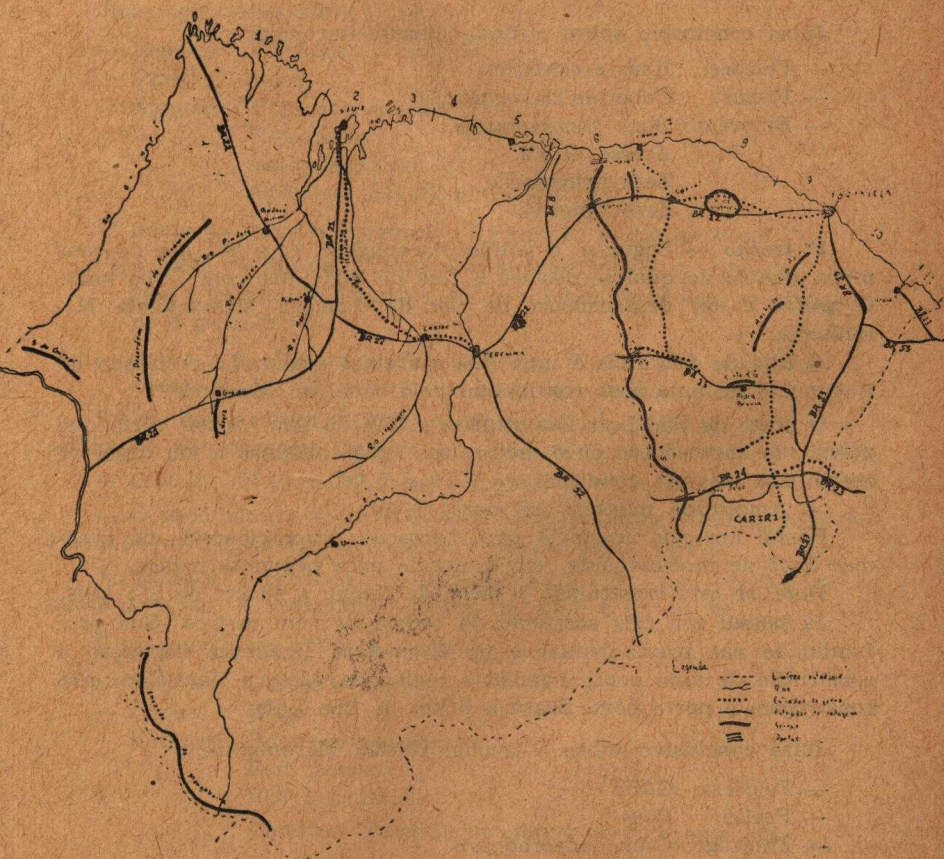
Paralelometria — A área do território da 10ª RM faz face ao Atlântico numa frente de 1.300 km, aproximadamente, o que para uma área de 740.000 km², à razão de 1 km de costa para 560 km² de território. Esta relação é inferior à do Brasil que é de 1/923. Embora seja ponto pacífico que a relação entre a extensão costeira e a superfície seja por demais vaga para o capítulo das conclusões, pode-se afirmar que é um litoral medianamente articulado. A Europa, para se ter um índice comparativo, tem 1 km de costa para 289 km², — um litoral fortemente articulado.

ESTUDO DESCRITIVO DO LITORAL

Considerações gerais — Vamos incluir, neste estudo, a parte relativa a ancoradouros e portos.

Orientação da costa — A costa se desenvolve num sentido geral de NO para SE.

A plataforma continental é, de maneira geral, estreita, isto é, a faixa com profundidades inferiores a 200 m se aproxima muito da costa. Assim, a isobata de 1.000 m está entre 50 e 100 km e a de 4.000 passa a 200 km de Fortaleza. Há uma declividade pronunciada. A região pelágica está muito próxima da costa. Perto da ponta de Jericoacoara há uma fossa que excede a 5.000 m.



A corrente de Bengala, que é originária do Oceano Glacial Antártico, lança, por sua vez, a Equatorial Sul, quando se esbate na plataforma continental do Brasil, na altura do cabo São Roque, lançando a corrente Brasil para o sul e para o norte uma onda maré oceânica que Alfredo Lisboa calcula em 62 km de velocidade por hora. Esta corrente penetra nas baías e interior entre Maranhão e Guianas, já amortecidas, determinando, por exemplo, as altas preamares do Maranhão, por impacto oriundo da mudança de sentido das correntes naquela região.

Estudo por faixa — Para nosso estudo, estabelecemos 11 trechos ou faixas de litoral.

No 1º trecho a costa é coalhada de ilhas e bancos de areia com canais que conduzem aos ancoradouros dos estuários, dos rios. Os acidentes de destaque são a foz do Gurupi, as ilhas de São João, a Baía de Turinana e a Ponta de Itacolomi.

Juízo conclusivo sobre a faixa Gurupi-Itacolomi:

- Feições: Ilhas e estuários,
- Praias: Cobertas de vegetação
- Emprêgo: Bons ancoradouros
Acesso difícil
Zero articulação
Zero objetivo

2º trecho — Segue-se o golfo Maranhense, com 237 km de contorno, dentro do qual se destaca a Ilha de São Luís, com 1.200 km². O golfo é um desaguadouro de rios da chamada Mesopotâmia Maranhense.

A Ilha de São Luís é uma ilha marginal engastada, resultado do isolamento de uma área continental pelo canal do Mosquito.

O porto de São Luís fica situado a NW da ilha. É um porto que possui um ancoradouro de 6 metros nas águas mínimas e um canal de acesso nas mesmas condições de 4.30 e 5.00.

— Amplitude máxima da maré: 7.80.

Possui um cais acostável para barcas, proporcionando na preamar 2m,5 de profundidade, isto é, calado para pequenos navios.

Hoje, se está construindo o porto de Itaquí, a 48 km de São Luís.

Já possui um cais acostável da ordem de cem metros. Sua profundidade nas marés baixas é de 22 metros. Está em cogitação a construção de uma ponte ligando a região do porto à ilha. Com essa construção, o porto novo ficará a 8 km de São Luís.

Juízo conclusivo sobre o trecho: Golfo Maranhense:

- Feições: Golfo
- Praias: Boas
- Emprêgo: Ótimo ancoradouro
Ótimo acesso
Ótima articulação
Objetivo: São Luís

3º trecho — Ilha de Santana — Mangues Verdes.

Da Ilha de Santana a Mangues Verdes é baixo e coberto de mangues.

Juízo conclusivo sôbre o trecho:

- Feições: Mangues
- Praias: Cobertas de mangues
- Emprêgo: Zero ancoradouro
Acesso franco
Zero articulação
Objetivo: BR 22?

4º trecho — Mangues Verdes — Rio das Preguiças.

De Mangues Verdes em diante surgem as dunas.

É a chamada região de "lençóis".

Juízo conclusivo sôbre o trecho:

- Feições: "Lençóis" — Dunas
- Praias: Boas
- Emprêgo: Bom ancoradouro
Bom acesso
Articulação fraca
Objetivo: BR 22 e Caxias?

5º trecho — Rio das Preguiças — Parnaíba — Destacam-se:

- a barra do Rio das Preguiças com fundeadouro externo de 7 metros e interno de 5 metros, sendo o canal de acesso, na preamar, de 4 metros;
- a barra de Tutóia profundidade de 9 metros e um canal de acesso de 5 a 12 metros, tudo em águas mínimas.

Existe, entre o pôrto fluvial de Parnaíba e o pôrto de Tutóia, um serviço de alvarengagem mantido por 3 emprêsas.

- O delta do Parnaíba, com 6 barras.
- O ancoradouro de Luís Correia, sôbre o braço mais de Este do Parnaíba — o Iguaraçu, permite um calado até 4 metros.

No entanto o canal tem a profundidade, em água mínima, de 1 metro a menos. A amplitude máxima da maré é de 4m,36.

Juízo conclusivo sôbre o trecho:

- Feições: Dunas e delta
- Praias: Boas
- Emprêgo: Bom ancoradouro
Bom acesso
Boa articulação
Objetivo: Teresina ou desbordamento pelo Sul.

6º trecho — Parnaíba — Camocim.

A costa que se segue é baixa, retilínea, dunosa. O mar é pouco profundo; com baixios extensos.

No litoral cearense, o primeiro acidente de importância é o ancoradouro de Chaval, na barra do Timonha, com 4 metros de canal na preamar e um ancoradouro de 5 a 7 metros na baixa mar.

Prosseguindo o mesmo tipo de costa, vamos encontrar, na barra do Coreau, o porto de Camocim. O ancoradouro externo com 10 metros de profundidade em águas mínimas e um canal de 7 metros nas mesmas condições. O ancoradouro interno, em frente à cidade, com 5 metros, e o canal de acesso de 2 metros. Não tem cais acostável. Mas há dois trapiches para atracação dos navios.

Juízo conclusivo sobre o trecho:

- Feições: Dunas
- Praias: Boas
- Emprêgo: Bom ancoradouro
- Acesso razoável
- Articulação regular
- Objetivo: Sobral

7º trecho — Camocim — Aracati Mirim.

Contornando para leste, vamos encontrar a ponta de Jericoacoara e, além desta, o porto de Acaraú com um ancoradouro externo de 6 metros e acesso franco e interno de 1 metro, com 0,70 para o canal de acesso.

Juízo conclusivo sobre o trecho:

- Feições: Dunas
- Praias: Boas
- Emprêgo: Bons ancoradouros
- Acesso razoável
- Articulação regular
- Objetivo: BR 22

8º trecho — Aracati Mirim-Mundaú.

Entre os rios Aracati Mirim e Aracati Assu e da ponta de Patos a Mundaú, a linha de costa é bordada de recifes, a meia milha do litoral.

Juízo conclusivo sobre o trecho:

- Feições: Recifes — dunas
- Praias: Boas
- Emprêgo: Zero ancoradouro
- Acesso impedido
- Articulação regular
- Objetivo: BR 22

9º trecho — Mundaú — Fortaleza.

Para o leste, encontramos Fortaleza e o Porto de Mucuripe.

O acesso é franco. O ancoradouro é 7 ½ metros na baixa mar e a amplitude da maré 3m,30. É dotado de cais acostável de 410 metros, sendo 170 para 6m,60 de calado, 150 metros para 5m,30 de calado e 90 metros para 2m,30. É dotado de 4 guindastes a vapor.

Possui armazém com capacidade para 20.000 m³.

Juízo conclusivo sôbre o trecho:

- Feições: Dunas
- Praias: Boas
- Emprêgo: Bom ancoradouro
- Acesso franco
- Articulação ótima
- Objetivo: Fortaleza

10º trecho — Fortaleza-Jaguaribe.

A partir de Fortaleza, a costa se conserva com o mesmo aspecto, sem ancoradouros de nota.

Juízo conclusivo sôbre o trecho:

- Feições: Dunas
- Praias: Boas
- Emprêgo: Ancoradouros inexpressivos
- Acesso franco
- Articulação franca
- Objetivo: BR 13

11º trecho — Jaguaribe — Tibau.

A barra do Jaguaribe, que materializa o pôrto de Aracati, é quase totalmente obstruída por bancos de areia; o ancoradouro externo tem 7 a 10 metros de profundidade.

O canal, para o interior do rio, tem a profundidade mínima de 0m,60, para uma amplitude de maré de 2m,40.

O ancoradouro interno do rio tem cêrca de 5 metros.

Segue-se o mesmo aspecto, apresentando a ponta de Jaburona a de Cajuás. A presença das barreiras neste trecho é evidente, inclusive o morro de Tibau avermelhado, que serve de limite entre os dois Estados.

A costa é elevada. O recife borda a pequena distância e, por fora dêste, o banco de Cajuás, entre Cajuás e Tibau.

Conclusivamente temos:

— um litoral acessível em quase tôda a extensão, exceto pequenos trechos de mangues ou com bordadura de recifes;

— Os ancoradouros e os portos são os acidentes mais importantes para o estudo militar.

Juízo conclusivo sôbre o trecho:

- Feições: Dunas — Barreiras
- Praias: Boas
- Emprêgo: Ancoradouro bom
Acesso bom
Articulação ótima
Objetivo: Aracati e Rodovia Aracati-Mossoró (federal).

ESTUDO PANORÂMICO DA REGIÃO

O invasor do mar, se tal lhe permitisse a visão, descortinará assim o território da 10ª RM:

Entre a foz do Gurupi à ponte de Itacolomi:

Matas densas, tipo Amazônico, sem estradas para o "hinterland". Divisará muito ao longe os chapadões divisores de água dos rios Gurupi e Pindaré que toma os nomes locais de serra de Piracabu e Gurupi e as elevações que dividem as águas entre Pindaré e Grajaú e seus formadores.

Ficaria desencantado pela ausência de qualquer objetivo militar ou político.

Na Mesopotâmia Maranhense, descortinaria os campos e cocais por entre os quais correm as estradas dos rios Pindaré, Grajaú, Mearim e Itapecuru e o traço forte da BR 21 e BR 22 e da E F São Luís-Teresina.

Saberia por certo da possibilidade de navegar: no Pindaré até Pindaré-Mirim; no Grajaú, no período de chuvas, até Grajaú; no Mearim, até Pedreiras (871); no Itapicuru, até Caxias (826).

Nada o convidaria a adentrar-se pelo território, quando só mesmo São Luís é objetivo político-militar e que controla toda a zona.

As BR 21 e BR 22 e a E F São Luís-Teresina seriam um convite para um prosseguimento para o leste.

E lá no fundo a Serra Negra e a chapada de Mangabeiras apareceriam como marcos sem vida e desligadas da zona ecumênica do Estado.

Mais a leste, o litoral inóspito de mangues não o ajudaria na escolha. Na região de "lençóis", a oeste do Rio das Preguiças, inicia-se o espetáculo das dunas. Há alguma possibilidade para o interior por trilhas primitivas que quebram, através de campos e cocais, o isolamento primitivo.

Desembarcar para avançar para o sul? Por onde? Por quê? BR 22 e Caxias?

Haveria linhas de acesso mais expeditas.

Veria Tutóia, um pôrto do Maranhão, e um ponto de suprimento para a sua marinha. Parnaíba o tentaria se não fôsses as limitações de Luís Correia, ou, talvez, associasse Parnaíba a Tutóia.

Deparárá com o Rio Parnaíba.

Admiraria o rio. Poderia navegar nêle até Uruçuí no sul do Estado, mas o sistema BR 8, BR 22 e BR 52 pareceria uma escolha mais acertada. Falam mal do rio cheio de bancos e de difícil navegação. Mas isto é um problema contornável com a 5ª coluna. Eles conheceriam bem o rio.

Veria os campos e os cocais e os agrestes numa fisionomia de transição, plantados no plano inclinado que a Serra Grande arranhou para jogar água no Parnaíba.

E para que desembarcar aqui? Alcançar a BR 22 e seguir para leste?

Com a barreira da Serra Grande com quatro portas (Chaval-Tianguá-Poty e Campos Sales) das quais só Tianguá seria praticável, através da BR 22. Melhor desembarcar mais à leste, se êle quer mesmo é apossar-se do Promontório Nordestino.

Se êle quiser Teresina, está certo. Para que Teresina? Objetivo político modesto e uma linha de comunicações com o mar, complicada. É verdade que fecharia Maranhão e estaria no centro ecumênico do Piauí — 350 km de Parnaíba e 350 km de Oeiras.

Mas parece que não é esta a solução boa. Só se pretende rolar pela BR 52 abaixo e desbordar o promontório pelo sul.

Do litoral cearense êle sentiria a compartimentação da terra em duas faixas nítidas:

— entre a Ibiapaba e o espinhaço de granito de Baturité que continua com ligeiras interrupções pela serra do Machado, Santa Rita e Pedra Branca, etc.

Do outro lado, a planície jaguaribana.

No primeiro compartimento, a grande ilha de pedra da Serra de Uruburetama, enquanto a Meruoca apareceria como um bastião, face a Sobral.

Sentiria o traçado da BR 22 com o destino ligado ao litoral; a transversal ferroviária Fortaleza-Sobral e a penetrante a Crateús.

A caatinga garranchenta completaria o quadro paisagístico.

Sobral lhe salta os olhos com um nó rodo-ferroviário e para êle isso quer dizer também Camocim na sua mão, para não sentir-se sem apoio de além-mar.

Prosseguir para o sul?

O sistema rodoviário não o ajudaria, a não ser que o compensasse objetivo militar e político adequado.

O jeito é seguir para leste.

Correria a vista de olhos em Fortaleza que irradia estradas irrigando todo o interior. A BR 13 chama-lhe a atenção como um acesso ao Promontório ou, se quisesse, uma diversão sôbre Pernambuco.

Poderia ser indeciso, isto é, fazer hipóteses.

Tantos caminhos — BR 13, trecho estadual ligando BR 13-Aracati, trecho federal ligando Aracati-Mossoró, BR 53 e BR 23.

Esta indecisão, como sempre, é um sinal de sobra, de riqueza.

Ele examina a situação da cidade e pensa que os seus defensores, para continuar na missão de flanquear o Promontório, têm que retrair sôbre a BR 13. Porque a missão natural da região é ser flanco do Promontório. Retrair para o interior que não tem roçadas condignas (exceto a BR 23) é refugiar-se não é retrair no sentido militar.

Pensa longemente que poderão os defensores ir para o Cariri, fundo de palco, para um 2º ato quando não houver mais intenção de defender o Promontório ou pensa no Cariri como uma área de suprimento, talvez.

Descortina a rota natural do Jaguaribe, estradas abertas no flanco do rio, caminho de penetração para o sul e leste.

E associa a idéia, a Aracati, como ponto de desembarque, para pisar dentro do terreno já ligado ao Promontório, permitindo cobrir-se face a oeste, no Jaguaribe.

Sente muito bem que Aracati é a melhor maneira de realizar a sua manobra face ao objetivo Promontório e admite Fortaleza, com seu aeroporto e importância política, um alvo diversional interessante. E o inimigo pensa muito em silêncio como fazer tudo isto.

CONCLUSÃO PARCIAL

Desta visão panorâmica do Promontório, com o exame perfunctório feito pelo invasor, fica ressaltada a existência de três regiões geomilitares na 10ª RM, compartimentadas: “pela chapada de Ibiapaba, Cariris Novos, Piauí, Tabatinga e Mangabeira” e “pelo Rio Jaguaribe”:

— A região Maranhão-Piauí, geopoliticamente mais ligada à Amazônia do que ao Nordeste e funcionando militarmente como um bastião recuado do Canal do Panamá.

— A região do Ceará, ligada geopoliticamente ao Nordeste Oriental e funcionando como um flanco de proteção ao Promontório nordestino.

— A região do Aracati ligada por missão e geografia à 7ª RM, que tem no Jaguaribe a barreira natural contra quem investisse de oeste.

CONCLUSÕES FINAIS

Definidos êsses pontos, resta-nos, à guisa de conclusões, estabelecer:

a) Quanto à natureza:

— O litoral do território da Região é francamente acessível;

b) Considerando as articulações com o interior, tendo em vista o desembarque e prosseguimento para o interior, ressaltamos de importância os portos de São Luís, Camocim, Fortaleza e Aracati;

c) Quanto à posição geográfica, face à missão natural do Nordeste — “flanquear o promontório” — Fortaleza e Aracati ganham destaque;

d) Que para um inimigo, com domínio sobre o mar, as ações sobre Maranhão e Piauí devem estar mais intimamente ligadas às operações na zona do Canal, do que aquelas em torno do Promontório, mesmo que êle se restrinja a simples estabelecimento de bases aéreas e navais ou de suprimento, sem ações em profundidade;

e) Que, para um inimigo com domínio sobre o mar, as ações sobre o Ceará devem estar mais intimamente ligadas às operações em torno do Promontório, embora possam ser apresentadas como simples estabelecimento de bases aéreas, navais ou de suprimento, sem repercussão em profundidade;

f) Que, para um inimigo sem domínio sobre o mar, portanto capaz de realizar “Comandos e ações secundárias”, qualquer ponto do litoral poderia ser objeto de desembarque, dependendo da finalidade dessas ações:

Poderiam ser essas finalidades:

— Coleta de informações;

— Destruir objetivos importantes (por exemplo aeroportos);

— E de inquietação.

De qualquer forma, elas não poderiam durar e, portanto, adentrar-se no território.

É provável, contudo, que os objetivos que encerrem aeroportos, organizações portuárias ou localidades com alto índice de quinta coluna tenham a sua preferência.

Para o caso de aeroportos e portos, teríamos:

— São Luís;

— Fortaleza.

Para o 2º caso (quinta coluna), por ser assunto restrito, deixamos em aberto.

Em resumo:

— Ações de envergadura

Devem recair sobre São Luís, Fortaleza e Aracati, dependendo do objetivo a que se proponha o inimigo.

— Ações secundárias:

São Luís — Fortaleza.

— Esporadicamente:

Qualquer localidade do litoral, para inquietar, dar apoio moral à quinta coluna, sem intenção de durar.

Tôda correspondência, destinada à publicação em A DEFESA NACIONAL deverá ser remetida para: Diretor-Secretário de A DEFESA NACIONAL — Ministério da Guerra — Ala Visconde da Gávea — Rio de Janeiro — Estado da Guanabara.

Os originais deverão estar datilografados, espaços duplos, de um só lado do papel e acompanhados de gráficos necessários. Estes deverão ser a tinta nanquim e conter as indicações indispensáveis à identificação com o texto do artigo que ilustram.

Todo artigo que, por sua extensão, deva ser publicado em vários números solicita-se que seja remetido completo a fim de que se possa iniciar sua publicação.

LAOS

Este artigo localiza apenas a importância estratégica do Laos, sem considerar os aspectos políticos, internos ou externos do país. Alinha, de forma sumária, alguns dados geográficos julgados de interesse para aqueles que acompanham os acontecimentos que ali se vêm desenrolando há alguns meses.

(Condensado da Revista "Infantry", pelo Ten-Cel Celso dos Santos Meyer.)

GENERALIDADES

O Laos é um pequeno país asiático sem comunicação direta com o mar; seu território é aproximadamente igual ao do Estado de S. Paulo e sua população é de cerca de 1 milhão e 700 mil habitantes. Esses habitantes, em sua quase totalidade, ignoram ou são completamente indiferentes à situação internacional do país.

A exploração de recursos naturais é praticamente inexistente e, até bem pouco tempo, a projeção do país nos assuntos de caráter internacional era insignificante. Atualmente, entretanto, o Laos adquiriu considerável importância estratégica em consequência de sua localização geográfica, uma vez que tem fronteiras com a China, a Tailândia, Burma, Cambódia e com os dois Vietnam, do norte e do sul.

RELEVO

O território do Laos é, em sua maior parte, constituído de montanhas; a principal cadeia de montanhas cobre quase dois terços do país. São montanhas irregulares e escarpadas e seus picos atingem a 2.500 m, no norte, e a 1.500 m, no sul. Existe, ainda, duas regiões mais ou menos planas e de extensão considerável, os planaltos de Boloven e de Tran Nink, além dos vales dos dois principais rios. O rio Mekong é o único grande rio do país; numa extensão de 800 km, serve de fronteira com Burma e a Tailândia. Na estação seca, esse rio tem apenas 50 cm de profundidade, enquanto na época das chuvas suas águas atingem a 6 m. O Mekong tem inúmeros tributários que correm de oeste e do sul; o maior deles é o Hau que atravessa o centro da parte norte do Laos. As terras baixas, ao longo desses rios e seus afluentes, são as mais densamente povoadas e, também, as mais cultivadas de todo o país. As regiões montanhosas são cobertas por densas florestas, das quais é extraído o principal produto de exportação do Laos, a teca. Nas partes baixas, a selva tropical e densa é virtualmente intransponível, a não ser pelo homem a pé.

CLIMA

No Laos há apenas duas estações, uma seca (de novembro a março) e outra chuvosa (de maio a setembro). Durante esta última, a média pluviométrica mensal é de 280 mm, enquanto na estação seca não vai além de 10 mm. A humidade é grande e constante. As mais altas temperaturas verificam-se em março, com variações desde 20 até 35 graus centígrados. O mês mais frio é janeiro, quando as temperaturas variam de 10 até 25 graus centígrados. Em algumas partes dos altos planaltos, a temperatura é bem mais fria durante todo o ano e, nas montanhas mais altas, tem ocorrido até neve.

TRANSPORTE

Não existe ferrovias no Laos. Há, entretanto, uma terminal ferroviária na Tailândia, do outro lado da fronteira e justamente em frente à capital laosiana, Vientiane. Essa ferrovia é muito utilizada para o transporte de carga até Bangkok.

Não existe, também, estradas de rodagem pavimentadas. O total de quilômetros de estradas não está determinado com precisão e varia, conforme a fonte de informações, de 1.500 a 3.500 km. O único trecho contínuo de estrada é o que liga as duas capitais, isto é, a capital oficial, Vientiane, e a capital dos reis, Luanga-Prabanga.

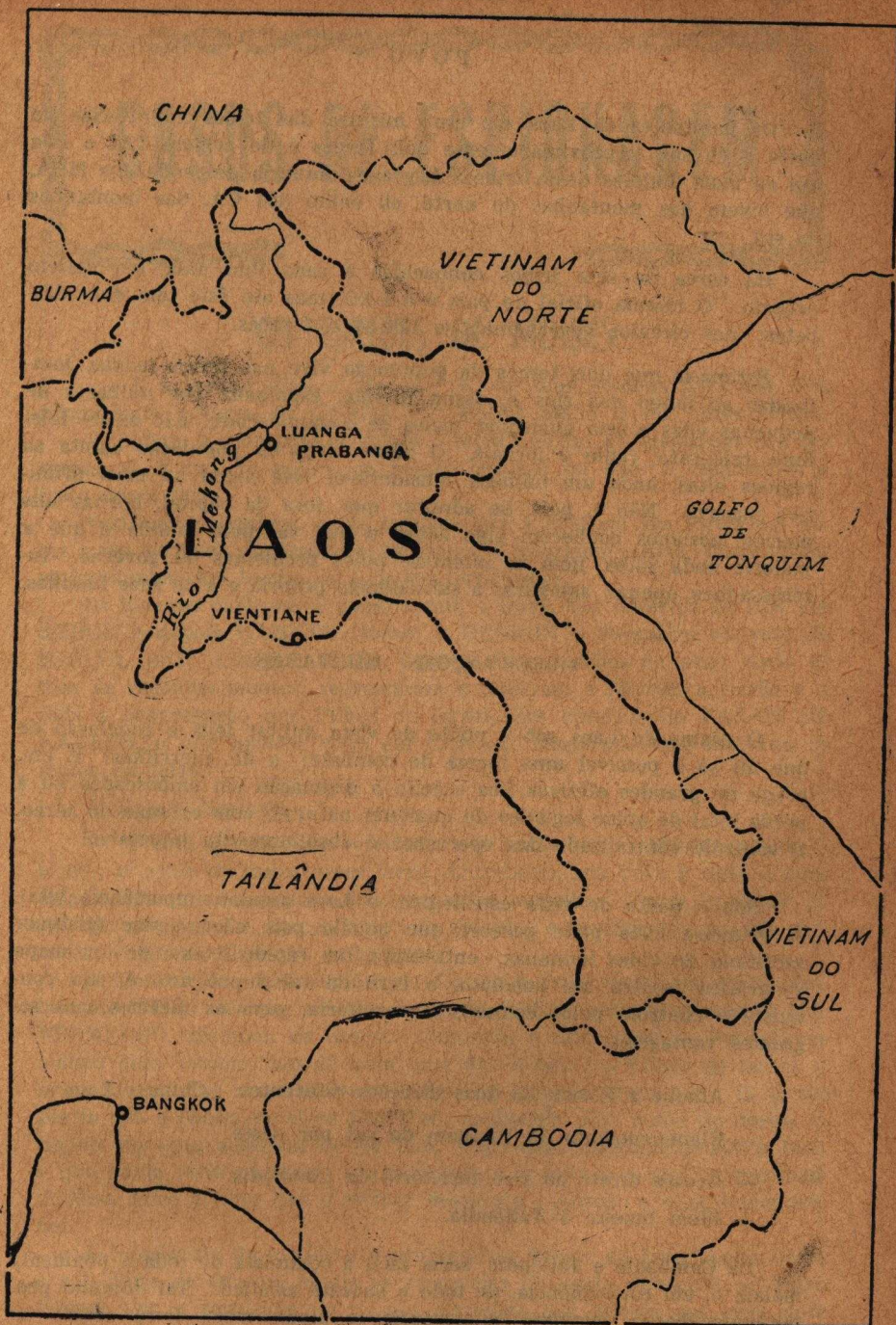
As estradas são abertas dentro da selva e nas montanhas, o que as torna bastante precárias e sujeitas a constantes interrupções, além de serem estreitas e tortuosas. Durante a estação chuvosa, a maioria das estradas fica impraticável e, mesmo na estação seca, apenas algumas suportam o tráfego de viaturas de 2,5 toneladas nos dois sentidos.

Existe várias pistas de pouso que, em geral, nada mais são do que simples clareiras. Apesar disso, o melhor meio de transporte do país ainda é o avião. Uma pequena companhia de aviação faz a ligação da capital com os países vizinhos, utilizando aviões do tipo DC 3 (bimotores) e DC 4 (quadrimotores).

O rio Mekong é navegável, mas a existência de corredeiras e quedas de água obriga a inúmeros transbordos durante o seu percurso. Seus afluentes permitem, na estação chuvosa, a navegação em pequenas canoas nativas. Todos os rios, nessa época, estão sujeitos a inundações rápidas, o que limita, ainda mais, a sua utilização. Todas as pontes, com exceção das que existem sobre o rio Mekong, não suportam o tráfego de veículos pesados.

CIDADES

As duas principais cidades do Laos são Vientiane, onde se encontra a sede do governo, e Luanga-Prabanga, a capital dos reis. Essas duas cidades possuem energia elétrica e são apenas "as maiores" quando comparadas com as demais existentes no país, havendo ainda uma outra que também possui energia elétrica. Vientiane tem uma população de 60 mil habitantes e constitui o maior agrupamento humano do país.



POVO

Os habitantes do Laos são uma mistura das tribos migratórias do norte e do sul. Aproximadamente dois terços é de origem TAI e fala um ou mais dialetos dessa tribo. A grande minoria descende dos MEA, que vivem nas montanhas do norte, ou então dos CA, das montanhas do sul.

Há cerca de sete tribos conhecidas e cada uma fala um dialeto próprio. O idioma oficial do país é o LAO, mas até este tem dois alfabetos; nos círculos governamentais fala-se o francês.

Estima-se que dois terços da população vive nas terras baixas, localizadas ao longo dos rios e, assim mesmo, espalhada por milhares de pequenas vilas e sem quaisquer meios de comunicações; não existe telefone, telégrafo, rádio e jornais. O outro terço da população habita as regiões altas, onde um número considerável vive ainda na mais primitiva miséria. Não é, pois, de admirar que, fora da capital, apenas uns poucos laosianos conhecem algo sobre o que vai pelo mundo e que a maioria nada saiba, nem se interesse pelos problemas do governo. Interessa-lhes, apenas, assegurar a subsistência própria e a de suas famílias.

OBSERVAÇÕES MILITARES

O exame do Laos sob o ponto de vista militar leva à conclusão de que ali só é possível uma forma de combate: o de guerrilhas. E emprego de grandes efetivos fica sujeito à dizimação em emboscadas ou à perda total de apoio logístico de qualquer natureza com exceção do aéreo. O controle centralizado das operações é absolutamente impossível.

Sob o ponto de vista estratégico, o Laos assume importância vital. A primeira vista pode parecer que aquele país não merece qualquer sacrifício de vidas humanas; entretanto, um rápido exame de um mapa geográfico mostra, de imediato, o erro de tal suposição. A sua conquista e controle pelos comunistas resultaria, para os mesmos, nas seguintes vantagens:

- Ataque a Burma de duas direções diferentes: China e Laos.
- Flanqueamento do Vietnam do sul por oeste.
- Acesso direto ao rico território da Cambódia.
- Idem quanto à Tailândia.

Da Cambódia e Tailândia, seria fácil a conquista de toda a península malaia e, em consequência, de todo o sudeste asiático. Tal domínio proporcionaria-lhes recursos inumeráveis e, ainda mais, livre acesso ao oceano através de várias e excelentes regiões portuárias.