

NOSSOS CLÁSSICOS | FEIXES DE CIRCULAÇÃO E ZONAS DE ATERRAGEM¹

Camille Vallaux

Professor de Geografia dos Mares na École Navale (1901-1913)

Feixes de circulação

[...] Se as rotas das migrações traçam sobre os mapas oceânicos uma verdadeira rede, esta rede não pode, no entanto, se comparar, do ponto de vista da complexidade e da fineza das malhas, àquela que traça as rotas seguidas pelas mercadorias e pelos passageiros. Não há nenhuma rota que não transporte ao mesmo tempo os homens e os produtos, pois os interesses econômicos que ligam os continentes entre si traçam necessariamente novas vias sociais. E também podemos afirmar que as novas vias marítimas são geradas primeiro pelas mercadorias, e somente mais tarde são seguidas pelos homens ou, pelo menos, por grandes massas de homens. Por muito tempo a Insulíndia e a própria Índia foram apenas países de especiarias e mercadorias preciosas, somente frequentados por alguns navegadores, vindos da Europa, munidos de um monopólio exclusivo, antes que o fluxo de viajantes europeus aprendesse a utilizar essa rota. O mesmo se passou com as vias da costa africana. E, em nossos dias, as rotas do Pacífico norte, relativamente novas, onde a circulação de mercadorias se desenvolve de forma potente, nos mostram, por fatos como a exclusão dos chineses de Califórnia e as dificuldades encontradas pelos japoneses na mesma Califórnia e na Colúmbia Britânica, que a circulação regular dos produtos se estabelece mais facilmente [p. 16] que aquelas dos homens: a primeira precede a segunda e a anuncia, embora às vezes a anuncie de longe.

Em aparência, as rotas de navegação podem ser traçadas sobre a superfície sem obstáculos do mar, de modo a religar indistintamente, por linhas o mais próximo possível do arco do grande círculo, os pontos importantes das costas opostas. As rotas marítimas não têm nada a ver com os obstáculos ou com as facilidades topográficas que ditam, frequentemente de maneira imperiosa, o traçado das rotas terrestres, e o objeto da arte náutica é precisamente o de facilitar aos navios a rota mais geométrica possível. A aplicação do vapor à navegação, em grande parte liberando o marinheiro da sujeição aos ventos e mesmo às correntes, tornou mais estável e mais simples o traçado das

¹ Passagens extraídas do livro *La Mer* de Camille Vallaux (Paris: Doin, 1908) sobre duas noções de Geografia Marinha: “feixes de circulação” e “zonas de aterragem”. Tradução: José Willian Morais Antunes de Sousa; revisão técnica: Rogério Haesbaert.

principais vias oceânicas. No entanto as rotas marítimas não são independentes umas das outras. Elas são agrupadas em *feixes* na partida e na chegada, pois as trocas tendem cada vez mais a se concentrar em alguns portos. Isso é verdadeiro tanto para a navegação a vela quanto a vapor. Além disso, cada rota, vista individualmente, apresenta divergências no alto-mar e convergências perto da terra, como resultado de necessidades da navegação, de sorte que ela cresce em largura em alto-mar e se estreita em direção à terra, o que produz um feixe de velas diferentes, de início bastante próximas umas das outras, e em seguida distantes”. (VALLAUX, 1908:16-17)

“[...] Em todos os lugares constatamos, nos pontos de soldagem dos transportes terrestres e dos transportes marítimos, a existência de canais estreitos, mas potentes e rápidos, onde se concentram todas as partidas e todas as chegadas destinadas a vastas regiões costeiras e interiores [...]”. (VALLAUX, 1908:256)

“[...] Mas seria impreciso acreditar que a formação em feixe se limita ao agrupamento das grandes rotas perto dos pontos de partida ou chegada. Vemos isso de modo muito nítido estudando cada uma detalhadamente. Toda rota de navegação forma sobre o espaço marítimo, não uma linha, mas um feixe de linhas, *cada vez mais distantes umas das outras em direção ao alto-mar, e cada vez mais estreitas e próximas em direção à terra*. Poderíamos comparar uma rota marítima (e não apenas uma, mas todas, sem exceção), a essas grandes correntes de superfície como a Corrente do Golfo [*Gulf Stream*, em inglês no texto], que começa por estreitos ramais sempre estrangulados entre as ilhas e o continente, que se desenvolve em seguida em *derivas* imensas através do espaço oceânico, e que se encolhem de novo no final de seu circuito, em finas ramificações. Em todo o trajeto no mar, por mais perfeitos que sejam os métodos de navegação, há a divergência em alto-mar, convergência na aterragem. E isso é verdadeiro tanto para a navegação a vapor quanto para a navegação à vela [...]” (VALLAUX, 1908:256-257)

Aterragem

“[...] A noção de aterragem é uma das mais importantes de serem bem definidas para compreender o traçado oceânico. Todo navio que acaba de fazer uma grande travessia no oceano foi desprovido, durante um tempo mais ou menos longo, de pontos de referência terrestre. A bússola e a *estima*² de uma parte, a observação do mapa celeste para uma parte muito mais ampla, lhes permitiram conhecer, dia após dia, sua posição. Mas o navegante, nas proximidades da terra, não procura menos reconhecer um ponto terrestre preciso sobre o qual *aterra*, isto é onde ele toma conhecimento preciso de sua posição em relação à costa. É raro que esse ponto de aterragem se confunda com o porto ao qual o navio se dirige. Pois o porto, em particular o grande porto de concentração comercial e industrial, geralmente não se encontra, como veremos adiante, em um ponto extremo de avanço de um continente. Ao contrário, ocupa quase sempre um local de recuo dentro do espaço marítimo, golfo, baía, estuário, estreito, mar interior, cuja situação, ao mesmo tempo marítima e intracontinental, facilita o estabelecimento de encruzilhadas comerciais. Na maior parte dos casos, o navio que se dirige a um grande porto primeiro toma conhecimento, sem ter necessidade de desviar de sua rota, de um ponto terrestre avançado, cabo, península, ilha costeira ou simples banco rochoso, cujo valor econômico é nulo, mas cujo valor do ponto de vista da navegação é de

² *Estime*, em francês: na navegação, refere-se ao cálculo aproximativo da posição de um navio estimando a rota percorrida. (Nota do revisor)

primeira ordem, sobretudo quando esse ponto avançado é provido de faróis e de semáforos. Desse modo, todos os navios que querem alcançar um porto ou, sucessivamente, um conjunto de portos localizados em um espaço marítimo recuado, se dirigem, no meio do oceano, não precisamente em direção ao destino final [p. 262] da viagem, mas em direção ao ponto de aterragem onde se concentram os feixes oceânicos. Graças aos mapas, esse ponto serve, na realidade, para reconhecer, não somente o lugar geográfico que ele ocupa, mas todo o conjunto de costas insulares e continentais ao qual está ligado. A partir da aterragem, a navegação ainda pode continuar por um longo tempo, como do cabo Lizard a Hamburgo, por exemplo: mas ela deixa de ser oceânica, para se tornar uma navegação litorânea e de mar interior. Os navegadores não escolhem arbitrariamente seu ponto de aterragem. Este é determinado pela reunião de um certo número de vantagens geográficas e marítimas. Em uma posição ao mesmo tempo avançada e central, que fixa a situação de uma zona marítima e costeira muito grande, o ponto de aterragem geralmente inclui certa facilidade de acesso: não é atingido, pelo lado do alto-mar, por uma série muito grande de perigos na superfície marinha ou submarinos (rochedos, bancos de areia, etc); não é recoberto na maior parte do tempo por nevoeiros; é visível de muito longe, seja pela elevação da costa, seja pela altura de seu farol e de seu semáforo. Frequentemente, essas duas últimas condições estão reunidas, pois é evidente que, em princípio, um ponto avançado de uma costa elevada vale mais, para a aterragem, do que um ponto qualquer em uma costa baixa.

O estudo dos pontos de aterragem, sobre as grandes rotas do Atlântico Norte, deixa claro que esses são os pontos de origem onde se formam tanto os feixes de rotas distintas quanto os feixes formados pelo acúmulo de navios em uma mesma rota. Todos os barcos que saem de Liverpool para a América do Norte, da mesma forma daqueles que vêm da América do Norte para Liverpool, reconhecem o cabo Clear, ao sudeste da Irlanda [p. 263]. A importância do cabo Lizard, a sudoeste da Cornualha, na entrada do Canal da Mancha, é maior ainda. Pois Lizard serve de ponto de aterragem, não somente a um porto, mas a uma série de grandes portos, todos estes do Canal da Mancha e do mar do Norte, de Havre e de Southampton até Hamburgo. E não são apenas os navios da América do Norte que se servem de Lizard para a aterragem, mas uma grande parte daqueles que vêm da América Central e mesmo da América do Sul. Trata-se também de uma verdadeira rua marítima, estreita e frequentada, que se formou aos pés da falésia do Lizard. Encruzilhadas como o estreito de Gibraltar, o canal de Suez e o estreito de Singapura são determinadas, de uma maneira exclusiva, pelo estrangulamento do espaço marítimo, enquanto que a encruzilhada do Lizard é determinada apenas pelas necessidades de aterragem. Vimos trinta e cinco vapores de alto-mar sobre o horizonte marítimo desse cabo, e esse espetáculo se repete todos os dias [...]. (VALLAUX, 1908:262-264)

Referências

VALLAUX, C. 1908. *La Mer*. Paris: Doin.