

evolução dos solos. Tratando desta última parte o autor lembra que no velho tipo agrícola, era característica a colaboração entre a criação e o arado, permitindo a renovação da riqueza do solo, ao passo que, nos países novos, a monocultura vive completamente isolada da criação, e vice-versa. Como os solos não recuperam o que perderam, o resultado é o seu desaparecimento.

A consequência de todos esses fatos é a necessidade de medidas a serem adotadas pela agronomia para a defesa do solo; tais medidas poderão, quando muito remediar a situação, mas não salvá-la, sendo sua aplicabilidade um tanto relativa, pelo seu alto custo.

O Prof. SAUER conclue o seu estudo chamando atenção para o exagerado otimismo antropocêntrico e para os novos problemas que poderão aparecer para a solução de tais questões.

Encerrando a sua palestra, o Prof. PIERRE MONBEIG pôs em relêvo três pontos à margem dos estudos que acabava de resumir: 1.º) a destruição não é monopólio dos povos brancos tanto assim que os sudaneses, com suas queimadas, concorrem para o aumento do domínio saariano; 2.º) a técnica dos povos brancos, estabelecidos fora da Europa, não poderia ser a mesma, porque em nenhum lugar puderam encontrar um quadro geográfico como o existente no continente europeu; 3.º) o estudo do Prof. SAUER demonstra a evolução do pensamento norte-americano, pois não é cheio de otimismo como costumam ser os trabalhos vindos dos Estados Unidos.

A INDÚSTRIA MADEIREIRA NO ESTADO DE SÃO PAULO

O Sr. JEAN LECOCQ, em 26 de Abril dêste ano, ocupou a tribuna da Associação dos Geógrafos Brasileiros, de São Paulo, para debater e estudar a evolução da indústria madeireira naquele Estado. Lembrou especialmente a situação do mercado a partir de 1920, focalizando as zonas produtoras e os prejuízos causados pela irregularidade do tráfego ferroviário. Referiu-se detalhadamente à peroba rosa, cujas maiores e melhores reservas se achavam na Alta Sorocabana. As necessidades sempre crescentes do consumo na capital e a insuficiência dos meios de transporte tiveram como resultado a exploração intensiva de velhas zonas madeireiras, sobretudo a região de Barretos. A situação tornou-se gravíssima em 1925, quando um estoque de 200.000 m³ de madeira ficou à espera de condução, na zona da Sorocabana. Três anos mais tarde, com a regularização do tráfego, cessaram quase por completo as ativi-

dades nas regiões reexploradas, voltando a predominância a caber à Alta Sorocabana. Em 1930, a crise econômica deu um duro golpe na indústria, havendo a dispersão de muitos madeireiros; mas a reação teve lugar após 1932. A partir de 1937, instituiu-se o sistema de quotas, com o objetivo de normalizar o tráfego.

Referiu-se, depois à nova zona — a do norte do Paraná, onde veem tendo lugar derrubadas maciças, com instalação de serrarias no local. A região possui a cabreúva, o cedro, a peroba rosa e o pinho, o que lhe dá uma importância toda especial. Mencionou também a crise ocasionada pelo excesso de vagões: a baixa do preço em virtude do afluxo de madeiras, antes do início da safra do algodão e do café. Acentuou que o problema é apenas de super-produção advogando a necessidade de se criar um organismo à semelhança do Instituto do Pinho, que possa vir a zelar pelos interesses dos que negociam com outras madeiras.

Terminou a sua interessante palestra referindo-se à atual situação do mercado explorador de madeira e exibindo aos presentes numerosas amostras dos diferentes tipos aqui encontrados.

ESTUDO GEOGRÁFICO DO LITORAL PAULISTA

Realizou-se a 4 de Agosto dêste ano, mais uma sessão da Associação dos Geógrafos Brasileiros, sediada em São Paulo, tendo o Professor PIERRE MONBEIG participado oficialmente a organização do núcleo daquela entidade na capital do Paraná, presidido pelo Sr. JOSÉ LOUREIRO FERNANDES, diretor do Museu Paranaense.

A seguir, o Prof. ODILON NOGUEIRA MATOS passou a fazer a crítica do livro do Sr. GERALDO ROCHA, intitulado *O Rio São Francisco*, que oferece bastante interesse para o geógrafo. Depois de acentuar o papel histórico do grande rio brasileiro, o autor focalizou alguns aspectos da nossa agricultura e o problema da irrigação na região do São Francisco, realizando um estudo comparativo entre aquele rio e os rios Nilo, Niger e Iang-Tsé. Termina por apresentar um plano de reconstrução e aproveitamento do vale daquele rio.

Discorreu, depois, o Prof. JOÃO DIAS DA SILVEIRA, da cadeira de Geografia Física da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, dando conta de observações colhidas em algumas viagens realizadas em pontos diversos do litoral de São Paulo. O conferencista chamou a atenção do auditório para a sucessão

de degraus apresentada pela Serra do Mar, ao descer para o Oceano, onde as regiões senis alternam-se com regiões jovens. Referiu-se, então, ao paralelismo das drenagens e à vegetação natural da zona estudada.

Distinguiu, depois, na região litorânea, duas zonas distintas: a "praia", com vegetais halófilos, e o "sertão", com solos continentais. Mencionou o recuo das escarpas, a presença de falésias e os sinais de um litoral evoluído, de que é uma boa prova a extensão da planície litorânea. Estudou o papel representado pelas "restingas" e a existência de "terraços" fluviais, em três níveis bem caracterizados. A vegetação, geralmente arbustiva, vê-se entremeada de tufos de mata, onde aparecem as palmeiras, goiabeiras, bananeiras, etc..

Passou, a seguir, ao estudo do homem da região. Aludiu, particularmente, aos tipos de habitação do caboclo: as casas de palha predominam na zona da praia, enquanto as de pau-a-pique caracterizam o "sertão". Descrevendo o praiano, considerou-o mais desembaraçado do que o caipira planaltino. Quanto às cidades considera-as um produto da antiga articulação entre o litoral e o planalto: sua decadência teve início, quando cessou a função que exerciam. Lembrou que as cidades da zona norte começam a se transformar em centros de turismo, o que é mais difícil acontecer na zona sul.

Tratando do elemento estrangeiro na região, mencionou os colonos italianos e poloneses, que souberam dar certo característico à paisagem. Demorou-se em considerações a respeito dos japoneses ali estabelecidos, fazendo um paralelo entre o vale da *Ribeira* e o vale do *Itajaí*, em Santa Catarina, colonizado pelos alemães.

Essa palestra foi acompanhada pela exibição de numerosa documentação fotográfica.

EVOLUÇÃO RODOVIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Na sessão realizada pela Associação dos Geógrafos Brasileiros, sediada em São Paulo, o Senhor CARLOS QUIRINO SIMÕES, antigo diretor do Departamento de Estradas de Rodagem pronunciou uma palestra onde estudou a evolução rodoviária do Estado.

Lembrou, de início, que apenas focalizaria a era do automóvel, deixando de lado os antigos caminhos e velhas estradas da época colonial e imperial.

Lembrou o trabalho, iniciado em 1916, dos sentenciados que construíram a estrada de S. Paulo até Jundiá, partindo da Freguesia do Ó. Depois, o pri-

meiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem (Maio de 1917), em que se considerou de muita importância obter o interesse das municipalidades pelo assunto.

A seguir, focalizou o governo WASHINGTON LUIZ, cujo lema foi "Governar é abrir estradas", e que baixou a primeira legislação sobre a matéria. Lembrou os melhoramentos introduzidos na estrada de Santos, afim de comemorar o Centenário da Independência, terminando por acentuar que, em 1924, já possuíamos 1.532 km de rodovias.

Iniciou-se, então, a política propriamente rodoviária dos nossos governantes, ao mesmo tempo que aumentava de modo extraordinário o número de automóveis no Estado. No governo CARLOS DE CAMPOS, cuidou-se da melhoria das estradas, construiu-se o trecho cimentado (8 km) da estrada de Santos, sendo criada a Diretoria de Estradas de Rodagem. No governo JÚLIO PRÊSTES, inaugurou-se o trecho final da rodovia Rio-São Paulo (1928), como outros, num total de 1.074 km. Em 1929, reuniu-se o Congresso Pan-Americano de Estradas de Rodagem, de grande influência nas futuras realizações.

Os acontecimentos políticos posteriores fizeram que, só em 1934, o assunto merecesse cuidados especiais: nesse ano, o governo ARMANDO SALES criou o Departamento de Estradas de Rodagem e passou a preocupar-se com o problema da qualidade das rodovias. Começaram a ser utilizados os meios mecânicos na construção das estradas, experimentaram-se diversos tipos de pavimentação, organizaram-se as equipes mecânicas e diversos serviços administrativos (estatística, cadastro, de transporte coletivo). Nos últimos sete anos, foram construídos 1.746 km e apareceram até estações rodoviárias, como as de *Garça* e *Mogi-Guaçu*.

Atualmente, existem no Estado 5.142 km de rodovias conservadas diretamente pelo Departamento, dos quais 587 km foram construídos no governo ADEMAR DE BARROS. Em 36 anos, os cofres públicos gastaram cerca de 240 mil contos na construção e conservação de estradas de rodagem.

O Dr. CARLOS QUIRINO SIMÕES referiu-se de modo particular às duas modernas rodovias paulistas: a Via Anchieta e a Via Anhanguera.

Era velha preocupação o problema das comunicações rodoviárias entre São Paulo e Santos, em virtude das desvantagens oferecidas pelo atual traçado. Os primeiros estudos foram feitos em 1936, seguindo-se-lhes outros, em 1939. Em Julho de 1939 tiveram início os trabalhos da chamada Via Anchieta, que procura o vale do rio Pilões. O orador for-