

União Geográfica Internacional

Transcrevem-se abaixo as recomendações programadas pela Comissão para Estudos dos Portos, da União Geográfica Internacional, a serem debatidas no próximo Congresso, o qual marcado inicialmente para setembro vindouro, foi posteriormente adiado para 1949, em data ainda não fixada.

Nas reuniões do Congresso Internacional realizadas em Amsterdão em 1938, as sessões de Geografia Econômica e de Geografia Humana recomendaram o estabelecimento de uma Comissão encarregada de estudar os portos; ao mesmo tempo a sessão de Geografia Econômica encareceu que se devia antes do próximo Congresso, chamar a atenção sobre a conveniência de se executarem tarefas acerca de variados aspectos do desenvolvimento industrial dos portos.

O Comitê Executivo da União Geográfica Internacional aceitou a recomendação das sessões de Geografia Humana e Econômica, e a Comissão ficou constituída como segue: Presidente: Prof. W. E. BOERMAN, secretário: Prof. G. H. J. DAYSH, membros: Sr. A. C. O'DELL, Prof. A. SOUMME e Prof. J. GOTTMAN.

As deliberações da Comissão em Lisboa, 1948, ao que se propõe, devem colimar os pontos enunciados pela Sessão de Geografia Econômica em Amsterdão em 1938.

As seguintes indicações destinam-se a servir de guia no campo dos trabalhos que se sugere sejam empreendidos. Deve tornar-se claro que são provisórias e que os participantes da Comissão podem tomar os portos marítimos ou fluviais por tema de sua contribuição ou contribuições em relação aos principais tópicos definidos.

Esbôço geral dos estudos propostos

1 — Fatores naturais que influenciam o desenvolvimento dos portos.

2 — Métodos e graus de adaptação ao ambiente físico, com consideração da comodidade e dos métodos de movimento das mercadorias dentro dos portos.

3 — O efeito da ambiência física na localização de indústrias dentro de um porto; as necessidades dessas indústrias em relação, exemplificativamente, à soma confinante com a água, sua área e serviços; o desenvolvimento de serviços e instalações para a indústria.

4 — Classificação das indústrias de um porto.

5 — O *hinterland* de um porto — questões de acesso e delimitação; competição de outros portos.

6 — Classificação dos portos na conformidade da função.

7 — Influência de fatores políticos e econômicos sobre o desenvolvimento de um porto.

8 — Problemas de análises do tráfico de um porto, em termos, por exemplo, de (a) "praça" e calado de navios que entram e saem com carga ou em lastro, e (b) importação e exportações por peso e valor em totais.

Aspectos particulares do programa delineado

E' de esperar que cada um desses títulos principais, citados acima, proporcione elucidações colhidas de muitos portos dissimilares, representando contribuições ao melhor conhecimento, por exemplo, dos fatores que influenciam a industrialização dos portos, a natureza da mesma industrialização e sua parte no total da geografia econômica de um porto e seu *hinterland*. E' de presumir-se seja manifesto que os diversos itens constituem uma série de estudos complementares. O primeiro tema não requer explicação pormenorizada; torna-se evidente que um esclarecimento dos numerosos pontos resultará do exame desse aspecto particular da geografia dos portos e é óbvio que em qualquer investigação compreensiva deve haver uma compreensão do significado do ambiente natural e da extensão em que as características físicas ajudaram ou empeceram o desenvolvimento. A questão de adaptação aos fatos da ambiência física será reconhecida como de alguma complexidade ao mesmo tempo que de grande significação. Onde o desenvolvimento ocorreu sob a ação de variados estímulos, a forma que assumiu e os métodos adotados, para assegurar a provisão das disposições portuárias, refletirão de algum modo a significação das condições físicas locais.

Está implícito que algumas contribuições sobre este aspecto deverão dirigir-se particularmente ao problema das disposições portuárias e à consequente organização do tráfico dentro do porto. A importância da ambiência física em face da área construída do porto, isto é, a área ocupada por indústrias e armazenagens, sugere-se seja tratada como tópico separado, mas relacionado ao item 3 do esbôço geral dos estudos propostos. Em ambos os estudos pode surgir a questão dos custos

dos portos, capaz de refletir a escala e tipo de operações em um pórtio particular; e tais fatos podem evidenciar diretamente a significação do ambiente físico e a adaptação efetiva ou não do mesmo. A análise dos fatos de distribuição de indústrias e do trabalho dentro da área portuária e com referência às necessidades da indústria nas circunstâncias atuais deve demonstrar se o redensolvimento é necessário relativamente a melhores interesses da indústria e da economia do pórtio como um todo. Infere-se daí que os limites de quaisquer redensolvimentos serão tanto mais definidos quanto se disponha de uma descrição clara das influências que se patentelam no crescimento e na distribuição existente da indústria e do trabalho. A apreciação da necessidade da indústria dentro da área do pórtio representa, em qualquer caso, uma preliminar à sua classificação que, sugere-se, seja objetivo de exame especial. Uma vez se torne evidente, mediante estudos dos fatos, das características e da distribuição industriais, que um número definido de fatores explica a existência e o tipo de indústrias portuárias, o processo de classificação será mais objetivo. A indústria em seu conjunto, sem se atender sua localização precisa, tem sido sujeita a métodos variados de classificação. No caso dos portos, a classificação da indústria revelará a extensão em que se deve levar em conta os recursos disponíveis no pórtio, a extensão e o grau de desenvolvimento das indústrias auxiliares, a solidez, estabilidade e equilíbrio das indústrias e sua contribuição às circunstâncias econômicas e sociais do pórtio considerado.

Entende-se que na determinação do *hinterland* de um pórtio há um campo de trabalho em que muito se pode fazer e a cujo respeito podem prevalecer certos princípios capazes de definição. Certo é que apenas em raros exemplos será possível estabelecer com segurança que uma determinada área é verdadeira e exclusivamente o *hinterland*, de um pórtio particular. As mais das vezes há um alto grau de transbordamento e competição ao passo que ainda provavelmente deixando um núcleo definitivo de atividade econômica ligado mais estreitamente a um pórtio do que a outro. E' manifesto que isto decorreu largamente dos desenvolvimentos do transporte, mas muitas outras influências tiveram um alcance importante. A finalidade primordial da questão proposta é encontrar conclusões, através de uma série de estudos tão largamente representativa quanto possível, sobre o critério a ser usado na tentativa de definir o *hinterland* de um pórtio. Fazendo-o

a função ou funções de portos particulares deve tornar-se claramente definida e, por sua vez, isto deveria trazer auxílio ao estudo da classificação portuária, bem como contribuir à explicação das alterações nas condições relativas dos portos durante um lapso de tempo.

Na época de vendas compreende-se que esta investigação particular requer um exame das características econômicas do *hinterland*, a localização da indústria e a distribuição da população sobre a área em consideração.

Realizou-se interessante e valioso trabalho sobre a classificação dos portos de acordo com sua função. Espera-se que sejam apresentadas contribuições como parte importante do trabalho da Comissão em demonstrar as principais funções dos portos particulares com vistas a uma posterior elucidação dos princípios que envolve. E' provável que tais exames não somente demonstrarão a presente função ou funções de um pórtio (e portanto seu paralelo com outros) mas, também até onde houve transformações nessas funções, por que razões e com que consequências em relação a outros portos.

A influência dos fatores político-econômicos sobre o desenvolvimento e a função dos portos estava na mente dos membros do Congresso de Amsterdão. Entendia-se haver margem para exames específicos nesse sentido e para contribuições a serem feitas ao trabalho da Comissão. Os fatores político-econômicos podem ter grande influência sobre o comércio de um pórtio e sobre seu grau e tipo de industrialização. A função e característica de um pórtio podem ser determinadas ou mudar sob tais influências.

Resta a questão da análise do comércio portuário.

Espera-se que a matéria receba contribuições ao menos referentes a três aspectos: (a) métodos e critérios a serem usados em fixar o tráfico de um pórtio. Em conexão com isso recomenda-se que as análises sejam efetuadas no tocante aos anos de 1925, 1929, 1932 e 1934, sem prejuízo de quaisquer análises de um ano do após-guerra, que parece possível e seria de desejar; (b) fontes e tipos de informação sobre comércio portuário, sua forma e onde são ordinariamente passíveis de obter. Seria de grande prestância, haver-se contribuições sobre todos esses pontos, relativamente a cada país. As circunstâncias variam e muita economia de tempo e esforço resultaria de breves trabalhos informativos.

A Comissão espera que esses diversos itens suscitem contribuições em alguns aspectos importantes da geografia dos portos. Segue-se que na

medida em que o trabalho da Comissão se desenvolverá, uma parcela maior de assuntos poderá ser introduzida. O presente programa provisório poderá desenvolver-se de acôrdo com os resultados da primeira porção do trabalho.

Reitera-se o auspício de que trabalhos sôbre essas questões principais sejam apresentados pelos geógrafos in-

teressados neste campo de trabalho. Outrossim, solicita-se que êsses trabalhos sejam enviados ao secretário da União Internacional até 1.º de agosto de 1948.

G. H. J. Daysh
Secretário

W. E. Boerman
Presidente

Conferência Latino-Americana de Florestas e Produtos Florestais

A Conferência Latino-Americana de Florestas e Produtos Florestais, que se reuniu em Teresópolis, aprovou o seguinte relatório:

“As riquezas florestais existentes em forma potencial, nos países da América Latina, poderão ser aproveitadas para a reconstrução de após-guerra. Desta maneira, tôdas as nações latino-americanas obterão a quantidade suficiente de produtos florestais, destinada ao seu próprio desenvolvimento econômico, enquanto, de outro lado, contribuirão, para o bem estar da humanidade, com o excedente de sua produção.

As circunstâncias atuais são particularmente favoráveis ao aproveitamento racional das florestas da América Latina, a cujos países oferecem uma grande oportunidade para obter vantagens da abundância com que a natureza os douou.

Os problemas das florestas e dos produtos florestais que se armam nos países da América Latina foram divididos por esta Conferência em dois grupos estreitamente relacionados entre si.

Em primeiro lugar, foram consideradas as questões relativas ao aproveitamento das florestas virgens ou ainda pouco exploradas, de maneira a estimular o desenvolvimento econômico e social dos países latino-americanos.

Em segundo lugar, a Conferência considerou a necessidade de imprimir a essas florestas e, mais ainda, àquelas já exploradas, uma administração racional. Constitui isso uma necessidade absoluta e fundamental, não somente para evitar a rápida destruição dos recursos florestais senão também a ruína causada pela erosão, de cujos males já sofrem várias regiões do continente latino-americano.

Destarte, a Conferência procedeu ao estudo dêsses dois grupos de problemas, por intermédio de duas comissões. As conclusões dessas comissões, juntamente com as recomendações resultan-

tes de suas deliberações, estão englobadas nos capítulos I e II respectivamente, dêste Relatório.

A Conferência reconheceu plenamente que as florestas da América Latina devem ser utilizadas, de acôrdo com os preceitos modernos científicos e técnicos, de modo a elevar o nível de vida das populações a um plano compatível com a dignidade humana.

Assim, a Conferência reconheceu a necessidade de que continue a ser prestado cada vez mais, o auxílio e a orientação da parte dos organismos técnicos internacionais, especialmente daqueles cujos trabalhos se relacionem com as florestas e produtos florestais.

A Conferência declarou firmemente que as florestas e os produtos florestais não devem ser explorados por métodos primitivos ou coloniais; ao contrário, os países latino-americanos devem ter acesso a todos os conhecimentos da técnica florestal, bem assim ao necessário equipamento mecânico. Com êste propósito, as organizações internacionais adequadas devem facilitar e proporcionar o auxílio financeiro necessário para garantir o aproveitamento dos recursos florestais da América Latina sôbre bases racionais, contribuindo, dessa forma, para o bem estar e as aspirações de todos os povos da Terra.

Foi êste o primeiro ensejo que tiveram os países latino-americanos de reunir-se em uma Conferência para considerar especialmente os problemas das florestas e produtos florestais. O único temor que pode sentir esta Conferência é o de que, após terem logrado os representantes das diferentes nações um amplo entendimento, as suas recomendações não sejam levadas à prática pelos diferentes governos e organismos encarregados de aplicá-las. Prevendo tal eventualidade, foi decidido que:

a) o relatório e as resoluções da Conferência fôssem submetidos à consideração imediata dos governos, por intermédio das respectivas delegações.