

ENSAIO DE GEOGRAFIA URBANA DE NEW-YORK

PIERRE DEFFONTAINES

O Boletim Paulista de Geografia sente-se honrado e feliz em oferecer aos seus leitores um estudo inédito de autoria do prof. PIERRE DEFFONTAINES, fundador da Associação dos Geógrafos Brasileiros, seu primeiro presidente (1934) e hoje um de seus sócios honorários, antigo professor da Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo (de que foi o primeiro titular da cátedra de Geografia) e da extinta Universidade do Distrito Federal, atualmente Diretor do "Instituto Francês" de Barcelona.

Trata-se de uma admirável síntese a respeito dos aspectos marcantes da geografia urbana da maior cidade do planeta — New-York.

New-York constitui o caso mais extraordinário desses "nodos" humanos, que o século XX tem sido pródigo em multiplicar. É a única aglomeração urbana que ultrapassou a cifra de 10 milhões de habitantes, alcançando mesmo 12 milhões se considerarmos a "Grande New-York", o que corresponde a cerca de três vezes a população de Paris, dez vezes à da antiga Roma, na época de seu maior esplendor, e quase tanto quanto a população de todo o Canadá. Somente ela congrega quase um décimo da população total dos Estados-Únidos.

Tal fato torna-se ainda mais extraordinário se nos lembrarmos de que é muito recente, pois tem apenas pouco mais de três séculos: em 1626, pelo holandês Peter Minuit, foi fundado o núcleo de *Neue-Amsterdam*, capital da efêmera Nova Holanda; comprou ele de um chefe indígena a ilha de Manhattan, por dez ducados e um barril de rum. De início, a cidade vegetou, crescendo lentamente; em 1789, não tinha mais do que 15 000 habitantes. Por conseguinte, o surto urbano foi, essencialmente, obra do século XIX.

Outra surpresa: New-York não é uma capital. Todas as cidades-gigantes do Mundo encontram-se à frente de grandes países e devem uma parte de suas atividades à função administrativa e governamental por elas exercida; aproveitam-se desse papel para multiplicar seus horizontes de trabalho e povoarem-se de monumentos, ligados à direção do país. Paris e Londres devem parte de

seu sucesso ao papel de centro administrativo. No entanto, New-York não é nem mesmo a capital do Estado de New-York, que se acha em Albany. Só muito recentemente, a cidade foi escolhida como sede da O.N.U.; mas tal circunstância não contribuiu, pelo menos de maneira sensível, para aumentar sua população.

Por outro lado, não podemos deixar de nos admirar pelo fato duma aglomeração tão monstruosa não ter ocasionado um vazão em seu derredor, a exemplo do que acontece com outras capitais — Roma, Berlim, Varsóvia, etc.. Não longe de New-York erguem-se grandes cidades, que chegam mesmo a ultrapassar a cifra de um milhão, como Filadélfia, Baltimore, Boston, Washington e uma quantidade de outras cidades de mais de 100 000 habitantes; ao longo de toda a fachada norte-oriental dos Estados-Unidos, numa extensão de 600 km, as grandes cidades se sucedem, tornando-a uma verdadeira fachada urbana da América.

Por conseguinte, New-York deve toda sua potência a si mesma; não aspirou a vitalidade das outras cidades, como não impôs sua dominação sobre o país; é o resultado de seu próprio esforço; constituiu uma das mais excepcionais e das mais audaciosas realizações de nossa caravana humana.

I

Para compreender esta aglomeração, num tal ponto de uma tal porção da humanidade, faz-se necessário retomar uma visão geral da América do Norte. Trata-se de um continente muito diverso da Europa: a exemplo da América do Sul, tudo ali se dispõe seguindo uma ordem geral Norte-Sul, ao passo que, no Velho Mundo, pelo contrário, essa ordem apresenta-se sobretudo no sentido Leste-Oeste, pois esta é a direção que seguem os mais importantes acidentes — o Mediterrâneo, os Alpes, o Danúbio, o "corredor" alemão... Na América do Norte, as montanhas, as planícies, os rios, mesmo os climas e as zonas de vegetação distribuem-se em faixas Norte-Sul, seguindo os meridianos e, não, os paralelos.

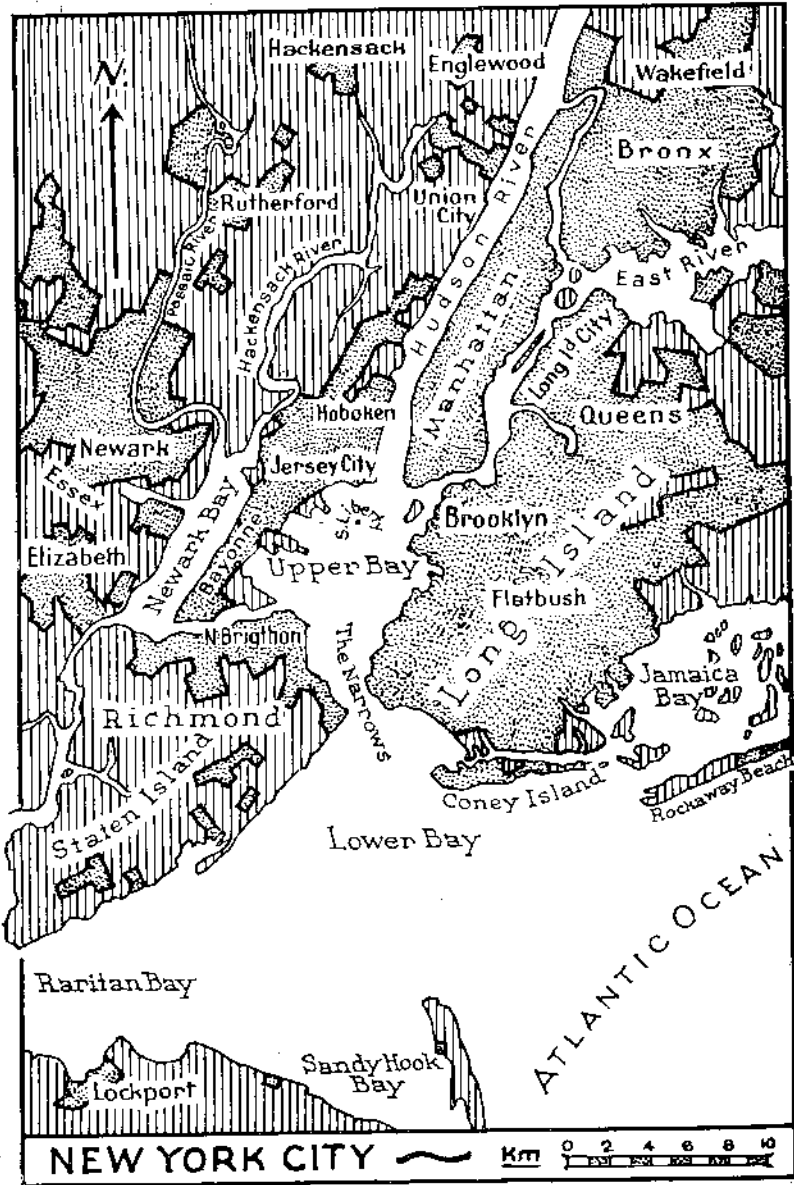
Essa disposição anormal perturbou os primeiros Europeus que pisaram aquelas terras: imbuídos pela idéia fixa da marcha para o Ocidente, consideraram o Novo Continente como uma barreira, que se esforçaram por contornar e que perlongaram como animais prisioneiros, o que explica muito bem as viagens de Magalhães, para o Sul, e de Hudson, para o Norte.

A América do Norte era mal disposta para os que vinham de Leste e se destinavam ao Oeste; não dispunha de portas de comu-

nicação que facilitassem o avanço para o interior; o Mississippi desce rumo ao Sul, ao passo que o Mackenzie segue para o Norte. Entretanto, cortando as grandes direções Norte-Sul, existia uma estranha linha de Grandes Lagos, orientados grosseiramente no rumo Leste-Oeste; tais lagos provinham de gigantescas barragens morânicas, depositadas pela enorme calota glaciária que ocupava todo o Nordeste do continente. Suas águas, de tão abundantes, deram nascimento a uma bacia fluvial não menos estranha — a do São Lourenço. Com efeito, este rio não se inicia através de uma rede de ribeiros, como os outros, mas por esses lagos, cuja superfície equivale a um terço do Mediterrâneo; nenhum rio começa assim, através de tamanha acumulação d'água, que lhe serve de cabeceiras. Por outro lado, tais lagos apresentam profundidades maiores que o nível do mar, de maneira que o declive das terras não se vai abaixando das nascentes para a embocadura; se assim se pode dizer, as águas se escôam ao contrário do declive do solo. À saída dos Grandes Lagos, esse curioso rio aproveita-se de uma abertura para Nordeste, atravessando a barreira das velhas montanhas dos Apalaches e terminando em um estuário, grande como um braço de mar. O todo forma um magnífico caminho no sentido Leste-Oeste, com cêrca de 2000 km. Infelizmente, porém, tão bela via natural, preparada pela ação das antigas geleiras, apresenta graves inconvenientes: primeiramente, acaba ela, a jusante, numa área hostil, próximo de um dos polos do frio, região de longos e nevosos invernos, de banquisas, de "icebergs", de fortes nevoeiros; nenhuma colonização, nenhuma cidade importante poderia utilizar essa ampla embocadura, porque, como a denominou seu descobridor — Jacques Cartier, é "a região que Deus legou a Caím". Só mesmo a tenacidade dos Franco-canadenses foi capaz de enfrentar a batalha do inverno e instalar ali um povo, se bem que mais a montante.

A par dessa má saída, lá encontramos passagens más; fortes desnívéis, como os que caracterizam o modelado glaciário, cortam o trajeto: o Salto Santa Maria, o "estrito" de Saint-Clair, as quedas do Niágara e, mais ainda, os numerosos Rápidos Internacionais, a montante de Montreal.

Este majestoso caminho fluvial continha, pois, graves inconvenientes; procurou-se, então, outra solução para triunfar sobre a barreira das velhas montanhas litorâneas dos Apalaches. Precisamente à latitude dos Grandes Lagos, apresentavam elas um abaixamento e um estrangulamento; nesse trecho, as dobras desenhavam uma ligeira reintrância para o lado do mar, ao mesmo tempo que este, de seu lado, uma reintrância análoga na direção do interior, de tal maneira que o mar e a montanha se aproximavam, suprimindo



A "Grande New-York"
(Mapa elaborado pelo prof. João Scukup)

quase totalmente a planície litorânea, que borda por toda a parte, aliás, ao Norte como ao Sul, a cadeia apalachiana.

Nêsse ponto produziu-se um outro acontecimento excepcional, também devido à ação das geleiras: a enorme massa glaciária do Labrador, que procurava escoar-se para o Sul, aproveitou-se notadamente do arqueamento da cadeia para abrir um caminho até o mar. Um rio de gelo, com uma potência excepcional, preparou um verdadeiro corredor, talhado profundamente em plena rocha, até abaixo do nível do mar e apresentando paredões tão abruptos, que receberam o nome de *Paliçadas*: é o magnífico "fjord" do rio Hudson, continuado pelo do Mohawk, que desemboca nos Grandes Lagos. Este "fjord", de 100 km de comprimento e, por vêzes, 50 metros de profundidade, constituiu o único verdadeiro "fjord" dos Estados-Unidos e corresponde a um dos principais escoadouros da grande geleira laurenciana.

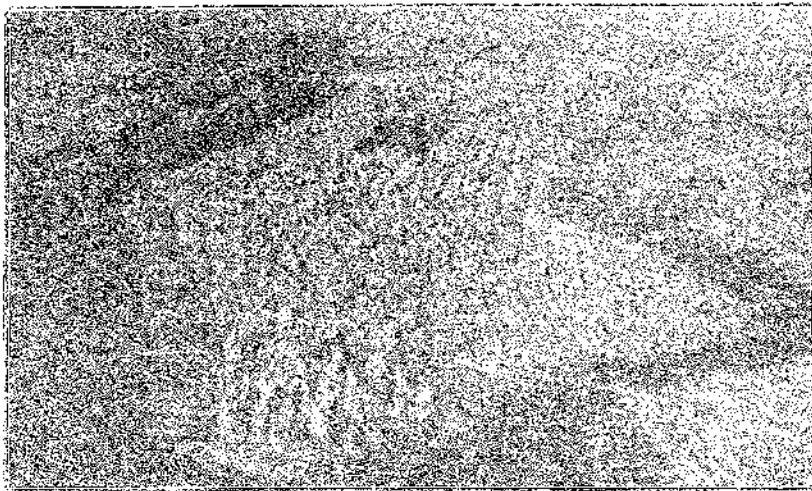
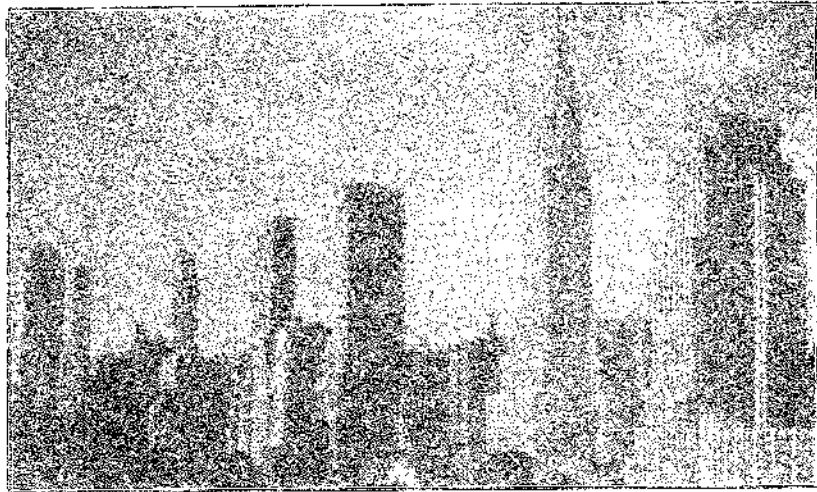
Entretanto, foi êle um escoadouro temporário: quando se deu a fusão dos gêlos, as águas retomaram o caminho da abertura do São Lourenço na direção de Nordeste e a porta do Hudson cessou de funcionar; todavia, estava ela aberta e livre. Caberia à cidade de New-York pô-la novamente em serviço e fazer do antigo caminho da geleira a grande via destinada a atingir as vastas extensões lacustres do interior.

Infelizmente, uma outra dificuldade se apresentou, não mais de natureza física, mas humana: o "fjord" do Hudson desembocava no São Lourenço em território duplamente inimigo; os Franceses ali estavam instalados e, no percurso, uma população selvagem, particularmente hostil — os Iroquêses, formavam um tampão intransponível; por isso mesmo, a porta permaneceu fechada.

Nessas condições, o sítio de New-York, à embocadura do Hudson, não era muito atraente: sem planície litorânea, a montanha e as velhas rochas gnáissicas chegavam até o mar e não deixavam nenhuma terra fértil onde pudesse facilmente se instalar uma colonização, como acontecia noutras porções da fachada atlântica.

A planície litorânea do Norte, empedrada de depósitos glaciários, era o domínio de inumeráveis ilhotas e de uma costa rendilhada, rochosa, morânica, mas sem nenhum verdadeiro "fjord". No entanto, permitia uma pesca ativa e uma agricultura passável, que ali se implantou com o sacrifício da floresta. Foi lá que se fundaram os primeiros estabelecimentos ingleses da Nova-Inglaterra, região rude, povoada pelos velhos "yankees" em torno de Boston, Nantucket, Providence, etc.

O outro trecho do litoral, ao Sul de New-York, apresenta também uma planície, mas que não é glaciária; a costa é recortada, mas



Visões da Nova-York, a maior cidade do Mundo

No alto, a linha de arranha-céus da "Midtown", em Manhattan. Em baixo, uma admirável vista acerca da ilha de Manhattan, onde aparecem o rio Hudson (à esquerda) e o East-River (à direita), além das instalações portuárias e da massa compacta das edificações urbanas. (Foto Fritchild)

com menos ilhas e com baías mais profundas, como as de Delaware e Chesapeake. O solo é arenoso, mais quente, propício à agricultura. Um outro tipo de colonização inglesa ali se desenvolveu; é a região de Filadélfia, Baltimore, Washington, etc., onde já se sente a proximidade dos Estados do Sul.

Entre essas duas zonas litorâneas, o bloco rochoso e montanhoso, que continha o "fjord" do Hudson, era o mais áspero. Por isso mesmo, os Ingleses não o ocuparam de início; os próprios Holandeses só tardiamente ali se fixaram, fundando a Nova-Holanda, que tinha Nova-Amsterdã como centro.

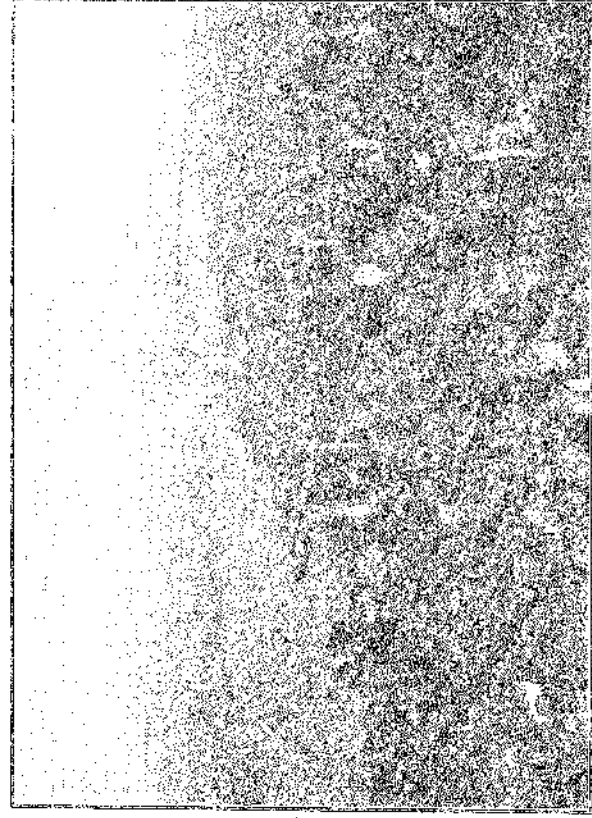
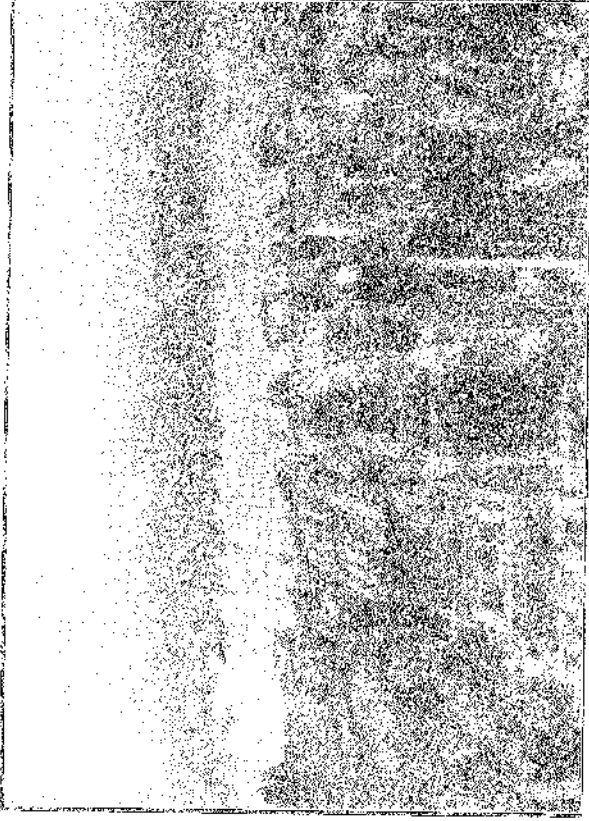
Entretanto, por lá passava uma linha de comunicação, interior, paralela ao litoral, que permitia pôr em contato os estabelecimentos da Nova-Inglaterra com os da costa meridional; na verdade, ao Norte, uma ilha arenosa e alongada — Long Island, protege um canal, um "sound", que se dirige no rumo de Boston, ao passo que, ao Sul, um baixo corredor une sem obstáculo a profunda embocadura do "fjord" do Hudson às imensas, planas e baixas baías de Delaware e Chesapeake, em direção à Virgínia e às Carolinas.

Por isso mesmo, os Anglo-Saxões não permitiram que os Holandeses ocupassem por muito tempo esse posto intermediário; uma *New-York* veio substituir a *Neve-Amsterdã* e, sem demora, um rosário de cidades prósperas passou a balisar essa via costeira abrigada, de que New-York ocupava o centro.

Mas o "fjord" é colocado numa outra charneira — a via do Hudson, que conduz a uma América do interior, do outro lado das montanhas apalachianas. Também lá existem duas zonas diferentes, não marítimas, mas fluvial e lacustre: ao Norte, a do São Lourenço, bordejada por florestas, continha as instalações dos Franco-canadenses, principalmente ocupados com o tráfico de peles e de pescarias; a outra, para o Sul, era lacustre, com os Grandes Lagos abrindo-se por entre imensas pradarias, ainda mal conhecidas, através das quais sortidas audaciosas de Franceses vieram a descobrir o Mississipi.

II

New-York e seu rio Hudson acham-se na junção dessas quatro porções da América do Norte, mas por muito tempo a cidade não conheceu as admiráveis virtudes de seu sítio. Para que tal localização pudesse ser plenamente valorizada, foi preciso que aparecessem condições humanas e, mesmo assim, atuando progressivamente. Primeiramente, realizou-se a pacificação dos Iroqueses, de que resultou a supressão do tampão existente entre o Hudson e o



Wasa-Losã e o rio *Fransca*

Nas duas fotografias, tiradas pelo prof. Dirceu Lino de Mattos em 1932, vê-se a porção em um trecho da zona pertnada, com seus "barrs."

São Lourenço, no início do século XVIII; em seguida, teve lugar a conquista do Canadá francês pelos Ingleses, terminada em 1763, que pôz fim às hostilidades entre o litoral marítimo e as margens fluviais e lacustres do São Lourenço; finalmente, entre as duas zonas litorâneas anglo-saxônicas, por tanto tempo opostas por seu método de colonização e sua psicologia, realizou-se uma unidade, precariamente obtida após a Guerra da Independência (1781) e fortalecida somente depois da Guerra da Secessão (1865), que consagrou a vitória do Norte.

Só então as circunstâncias se tornaram favoráveis. Em 1789, New-York apenas possuía 16 000 habitantes, ao passo que Boston ou Filadélfia já haviam ultrapassado os 100 000; mas seu "fjord" do Hudson ocupava "o lugar mais ditoso do Mundo". No início do século XIX, um canal litorâneo passou a unir, de maneira quase contínua, as cidades da fachada atlântica, de Boston ao Potomac; garantiu-lhe a junção do Norte e do Sul, consagrando a unidade anglo-saxônica em torno da charneira nova-iorquina; para o interior, o escavamento do Canal do Erié, em 1825, tornou possível a reunião do Hudson aos Grandes Lagos e pôz em comunicação direta a fachada atlântica e a fachada lacustre. New-York completou a ligação dessas diferentes porções da América graças ao encruzamento das vias litorâneas e interiores, rapidamente recolhendo os benefícios de tais junções: entre 1805 e 1825, a cidade executou um vertiginoso "boom", aumentando de 500 000 habitantes numa só vintena.

Principalmente, descobriu que nela estava a porta do Oeste, das maiores planícies férteis que existem no Mundo. Jamais outra cidade teve à sua disposição um "hinterland" tão vasto e tão rico. Graças à construção do Canal do Erié, a porta falsa do "fjord" do Hudson acabou por se impor e fez convergir para New-York, através de verdadeiras capturas econômicas, as trocas que poderiam ter seguido as direções naturais do São Lourenço, para o Norte, e do Mississipi, para o Sul.

New-York passou a exercer o papel de ponto de partida dos emigrantes e de centro de abastecimento em capitais, tornando-se o foco animador do "Far-West"; ela viu bem caracterizada sua missão, que consistia em desbravar as regiões novas, tornando-se o que os Brasileiros chamam de "boca do sertão", embora de um tipo colossal.

No Oeste, sob sua direção, ia-se de descoberta em descoberta; uma agricultura ilimitada apareceu, mais ou menos associada a uma ainda mais grandiosa criação de gado; teve lugar o "boom" do trigo, seguido pelo "boom" da carne; em seguida, passaram a ser explotadas as imensas jazidas de carvão da região de Pittsburg e,



New York: vistas parciais

Na fotografia inferior aparece o edifício em que tem sua sede a O.N.U., que se eleva às margens do Hudson e se distingue por sua forma retangular. (Fotos Barceu Lino de Mattos).

quase simultaneamente, eis que jorrou o petróleo, precedido ou seguido pelas emanações de gás natural; sucederam-se o "boom" do carvão e o do petróleo; depois, descobriram-se os minérios de cobre, os mais ricos do Mundo; a seguir, os minérios de ferro de Minnesota, nos extremos do lago Superior; enfim, passaram a ser conhecidos os depósitos de ouro, de prata, de cobalto... um verdadeiro fogo de artifício!

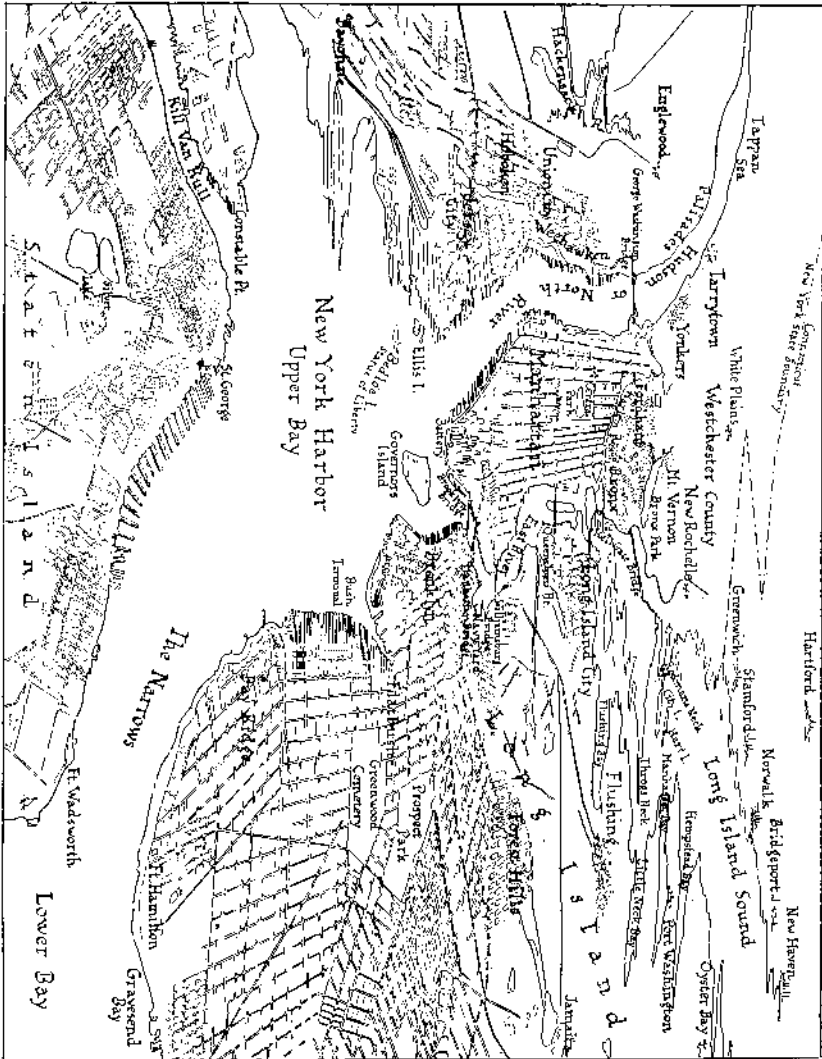
Uma série de cidades foram fundadas, verdadeiros satélites de New-York: Cleveland (1820), Erié (1820), Chicago (1840), São Luís, Kansas, Omaha, São Paulo... Reinava na cidade "a febre do Oeste", para ela se precipitavam os capitais, alicerçou-se com ela a fortuna de "Wall-Street" e dos grandes "trusts"; cogitava-se tanto da exportação como da importação; vias de comunicação foram construídas febrilmente. New-York tornou-se bem a única porta dessa famosa direção Leste-Oeste, que reclamavam os recém-chegados da Europa; passou a ter o seu monopólio geográfico e constituiu, por excelência, a cidade de Leste voltada para o Oeste.

Em algumas décadas, ultrapassou todas as outras cidades do litoral atlântico, mais antigas e mais adiantadas no século XVIII, relegando-as para a categoria das reliquias do passado, do tipo das aglomerações do Velho Mundo, como ainda o são Boston, Bangor, Wonsoket, Baltimore, etc.

Dessa maneira, New-York veio a criar o Oeste; porém, utilizando-se de que efetivo humano? Cidade muito nova, não tinha Americanos à sua disposição. Passou, então, a sustentar e a animar uma das mais possantes imigrações que a Terra já conheceu; desembarcava-se em New-York para a conquista do espaço e da liberdade. Quantos emigrantes não passaram, cheios de emoção, pela famosa estátua da Liberdade?... Foram eles, esses recém-chegados, que vieram a povoar o Oeste.

New-York transformou-se no grande porto, que recebia e descarregava os emigrantes. Naturalmente, guardou alguns para si mesma; ainda hoje, é uma das cidades da América que conta com maior número de estrangeiros: quase um terço de seus habitantes não nasceu na América e, por volta de 1900, este número correspondia à metade de sua população. Continua a ser a primeira cidade judaica do Mundo, a primeira cidade irlandesa (duas vezes mais populosa que Dublin), a primeira islandesa, polonesa, escandinava, a segunda cidade italiana e, sem dúvida alguma, a mais populosa cidade negra.

Foi com tais efetivos tão pouco americanos que New-York conseguiu construir esse Oeste, a mais americana das regiões dos Esta-



Visão panorâmica da "Grande Nova York"

Este sugestivo desenho, publicado pelo "National Geographic Magazine", baseia-se numa admirável fotografia tirada pelo cap. Albert W. Stevens da altura de 26.000 pés e abarca uma área calculada em 3.000 milhas quadradas.

dos- Unidos — eis o paradoxo. Na verdade, New-York é a cidade de estrangeiros que tem produzido as cidades mais americanas; possui, em si mesma, a força de assimilação dos países novos.

III

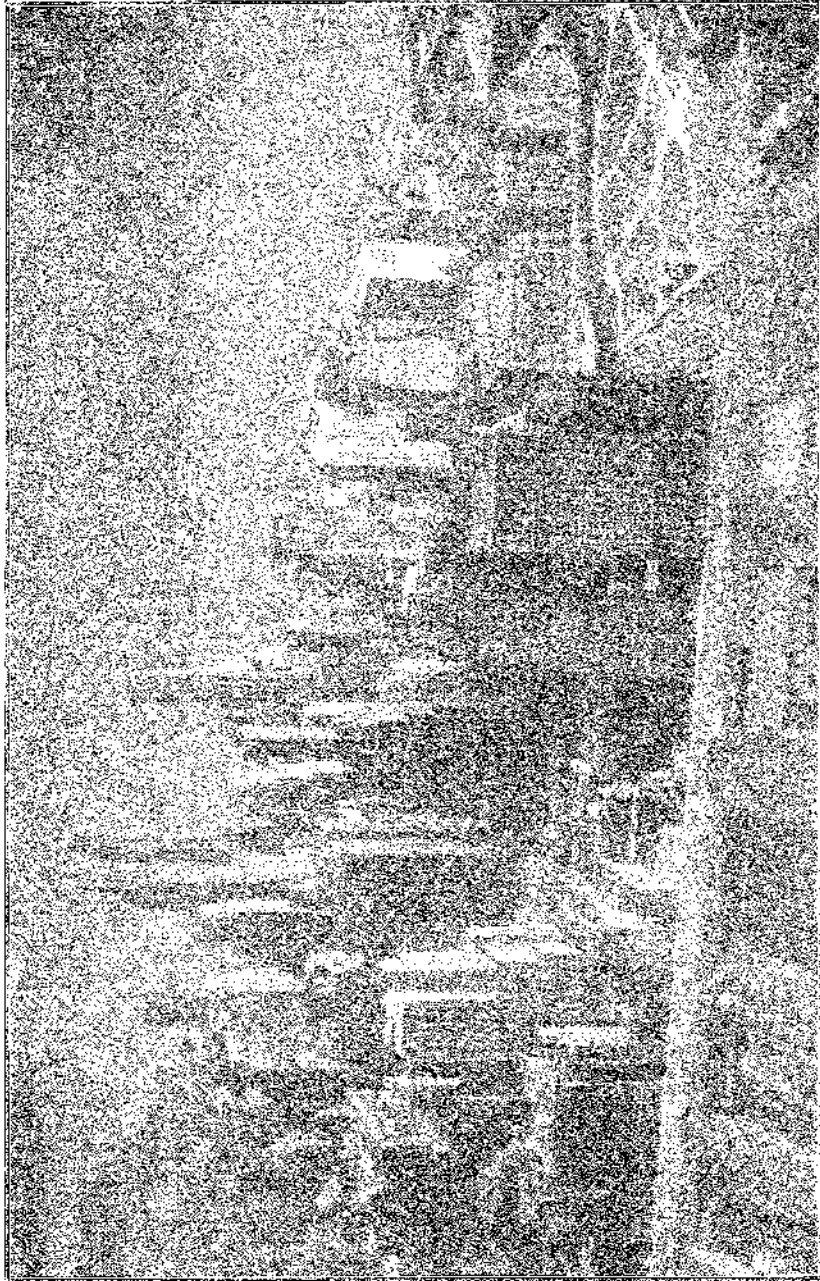
Para realizar semelhante tarefa, tinha à sua disposição excelentes instrumentos. Antes de tudo, um porto; instalado à entrada do antigo "fjord" glaciário, compõe-se de duas baías sucessivas — uma baía exterior, enquadrada e protegida ao largo por esporões arenosos de formação recente (Coney Island, ao Norte, e Sandy Hook, ao Sul), e uma baía interior, separada da primeira pelos Estreitos, "The Narrows"; tais baías são profundas, com mais de 50 metros em certos pontos, e apresentam-se ramificadas. A antiga geleira dispunha de várias saídas: uma delas, a mais importante, corresponde ao leito do Hudson; uma outra, mais estreita, o Canal de Harlem, ligava-se ao "sound" do East-River e abrangia a comprida ilha rochosa de Manhattan.

Nunca uma rêde de água penetrou tanto numa cidade; vastas bacias, muitas vezes terminando em pântanos de fácil dessecação, estendem-se para Oeste na Baía de Newark ou para Leste, acompanhando Long Island; a cidade acha-se intimamente ligada a seu porto.

Possui este fáceis acessos: nada de comportas, nem de bacias de flutuação; as entradas e saídas podem ter lugar a qualquer hora e quase sem necessidade de pilotos; a extensão dos cais é quase ilimitada; pode-se até constatar a presença de verdadeiros "boxes" para navios, graças a esporões perpendiculares à margem, chamados "piers". Dessa maneira, as embarcações podem realizar as operações de carga e de descarga em três lados simultaneamente, o que torna muito rápidas as estadias.

Em virtude de tôdas essas facilidades, o movimento do porto é intenso: entra ou sai um navio cada sete minutos; o tráfico equivale à metade do tráfico de tôda a América e quase a um terço do Atlântico; primeiro porto do Mundo tanto pelas mercadorias como pelos passageiros, poderá fazer face a um tráfico ainda bem superior; suas extensões são quase indefinidas.

Para o interior, as comunicações foram progressivamente melhoradas: ao Canal do Erié sucedeu o Barge Canal, o qual, por sua vez, já foi diversas vezes renovado, apesar de ficar gelado durante quatro meses, cada inverno; vias-férreas acompanham as duas margens do "fjord"; no entanto, são insuficientes para o tráfico



O trecho *Javanica* de *Van-York*

No primeiro plano, um trecho de *Madhattan*. Em segundo plano, aparece, a *East River*; e uma pequena
porção de *Brooklyn*

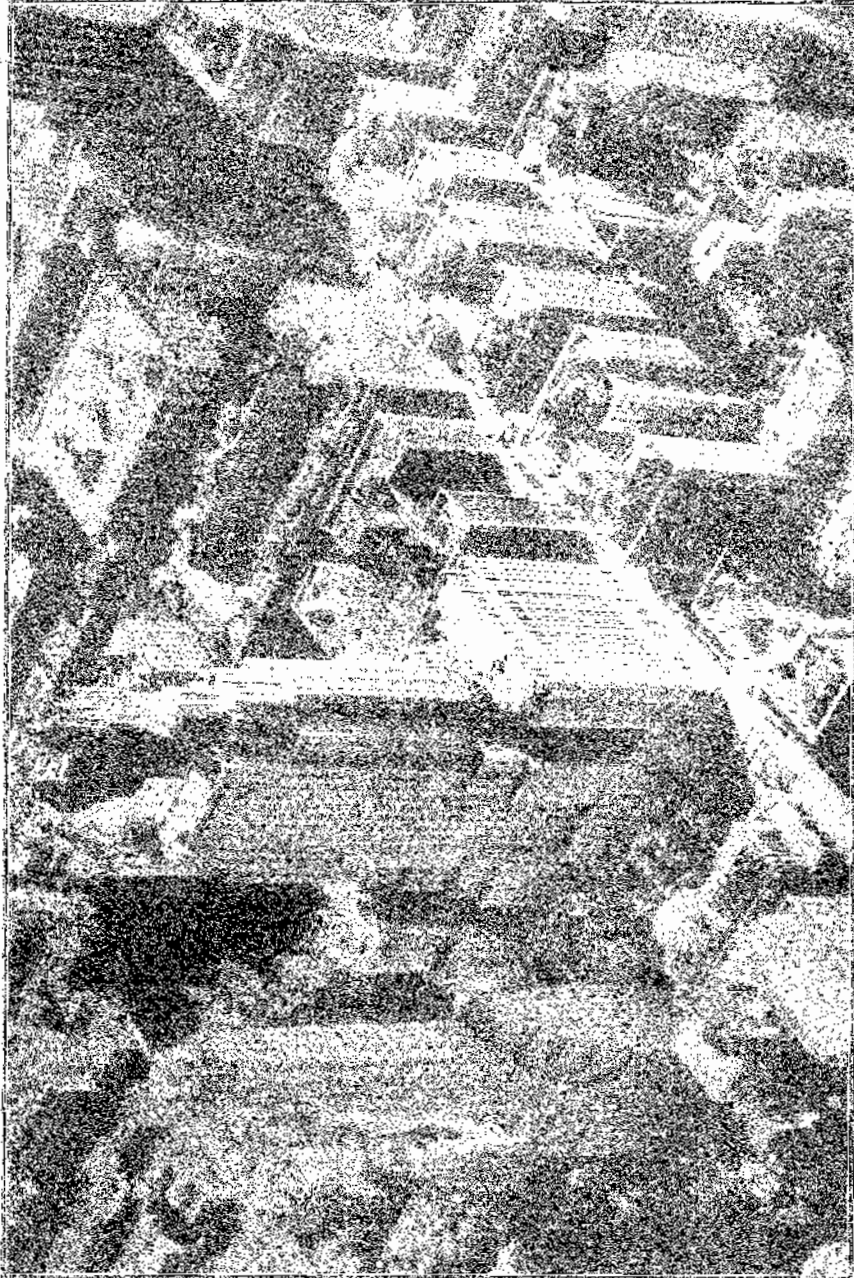
e outras abrem passagens mais difíceis através das "clusas" dos Apalaches; estradas cimentadas, não muito numerosas devido às dificuldades do relêvo, embora cada vez mais largas para tentar comportar a inacreditável avalanche de automóveis; felizmente, a circulação aérea permite descongestionar um pouco os transportes por terra, dispondo a cidade de dois vastos aeroportos — La Guardia e Idlewild, que já se vão tornando insuficientes.

IV

Em New-York, surge de maneira angustiosa o problema das comunicações e do espaço. A cidade teve início numa ilha, como muitas outras aglomerações. Mas ali a extensão das superfícies líquidas é excepcional, correspondendo a quase um têtço da área da "Grande New-York", o que limita sèriamente o lugar deixado livre para a aglomeração. O antigo "fjord" estende suas ramificações em tódas as direções; raramente uma cidade vê-se, como ela, tão entremeiada de água.

A primitiva aglomeração contentou-se em ocupar a ponta meridional da ilha de Manhattan, até o antigo fôssco de fortificações, que legou seu nome à Wall-Street; era a velha *Downtown*, que acabou por estender-se até o centro da ilha, onde surgiu a *Midtown*. Não tardou, porém, que toda a ilha fosse ocupada e o problema do espaço passou a tornar-se cada vez mais grave; foi preciso compensar, pela altura das construções, a falta de superfície; imaginou-se uma arte nova, lançada para o céu — a dos "arranha-céus"; tal arte tornou-se, paulatinamente, o símbolo da nova civilização americana, que se desenvolvia sob o impulso de New-York; espalharam-se os "arranha-céus" por tódas as cidades dos Estados- Unidos, mesmo onde o espaço não constituía problema.

A altura das construções (que chega a ser de 412 metros, no "Empire States") conseguiu remediar o problema da falta de espaço, mas, de outro lado, veio complicar o das comunicações. Com efeito, a população tinha se espalhado, de longa data, para fora da ilha; a vida febril e a falta de ar puro tinham levado muitos nova-iorquinos a procurar alojamentos, quer do outro lado do East-River, quer à margem direita do Hudson. Esse êxodo não cessou de aumentar à proporção que o centro da cidade passava a consagrar-se de preferência às atividades comerciais ou administrativas. A partir de 1920, a ilha de Manhattan perdeu mais de um milhão de habitantes; ao passo que a população da cidade inteira tinha mais



Tudo quadrado de New-York
No meio de grandes aranhações, destaca-se a malha adossal do "Manhattan", em Park Avenue.

do que duplicado; hoje, cerca da metade da população emigrou para Long Island e quase um quarto atravessou o Hudson, para Oeste; os dois-terços dos novaiorquinos não mais vivem na ilha de Manhattan; todavia, a imensa maioria vem nela trabalhar cada dia, percorrendo distâncias às vezes consideráveis; do Sul de Long Island ao Norte de Bronx, há nada menos de 45 km de cidade. Bem se pode imaginar a intensidade da circulação nas horas de ida e de volta, em cada dia, desses milhões de habitantes.

Ora, essas multidões devem utilizar, para atingir a ilha, tanto as embarcações, como outrora, ou, desde época mais recente, pontes e mesmo túneis. Tais passagens oferecem dificuldades, em virtude da largura e da profundidade dos braços de água e das exigências da circulação aquática.

Tornou-se necessário construir gigantescas pontes-pênséis: a Ponte Washington é a segunda do Mundo, com 1 170 metros de vão; aparece logo depois da Ponte Golden-Gate, a de São Francisco, que tem 1 400 metros. Existem hoje sete dessas pontes, algumas das quais chegam a ter três andares superpostos, a fim de permitir a circulação dos trens de ferro, dos caminhões e dos automóveis. Tais obras de engenharia passaram a constituir outro símbolo da nova arquitetura e também se difundiram, a exemplo dos "arranha-céus", por toda a extensão dos Estados-Unidos. Em New-York, apesar de seu grande número, acham-se sobrecarregadas e, a certas horas, algumas só funcionam num determinado sentido.

Para diminuir seu atravancamento, foi decidido abrir túneis sub-fluviais, apesar da profundidade do antigo "fjord" e da dureza das rochas antigas, que tornam as perfurações muito onerosas; atualmente, cinco túneis desse tipo já se encontram abertos.

Por tudo isso, a circulação em New-York apresenta problemas cada vez mais sérios; é o reverso da medalha da admirável posição comercial. Calcula-se que as dificuldades da circulação exigem uma despesa anual de mais de 300 milhões de dólares; cada habitante contribui cada ano com 50 dólares, unicamente para a conservação e o custeio das pontes e túneis; tal é o preço da magnífica insularidade da cidade. No interior da ilha, a falta de espaço para os meios de comunicação reduziu grandemente o horizonte de utilização dos automóveis. Os estacionamento tornam-se cada vez mais difíceis e onerosos (um dólar por 30 minutos, em certos pontos); já se proíbe o estacionamento de autos particulares em zonas inteiras. Que terrível "handicap" para esta civilização que se baseia no automóvel!

E que dizer do problema alimentar? A cidade, já ficou dito, eleva-se numa área rochosa, glaciária, sem planície aluvional; nenhu-

ma cultura é possível nas suas redondezas; foi esta, aliás, a razão pela qual o sítio foi outrora desprezado pela colonização inglêsa.

Não existe, ali, o "cinturão verde", tão característico de muitas grandes cidades. Toda a alimentação vem de longe, tanto vegetal como animal; deve chegar por numerosas vias-férreas em estações atravancadas e que é preciso fazer situar fora da ilha. A vida econômica vive a mercê de qualquer incidente: em 1946, a greve dos 400 maquinistas de estradas de ferro, durante quatro dias, ameaçou New-York de frio, de fome e até de paralisia. A cidade é um enorme mecanismo, de engrenagens delicadas: se algo se desarranja, a vida urbana acha-se em perigo; com toda razão, teme-se lá ante as perspectivas de um ataque atômico.

A inquietação é ainda maior se se encara o futuro: se mantiver o atual ritmo de crescimento, New-York terá mais de 20 milhões de habitantes ao findar êste século e mais de 100 milhões ao terminar o século seguinte. Basta citar tais cifras para bem avaliar-se a razão de ser dessa inquietação; o progresso consistiria, sem nenhuma dúvida, em saber-se contê-lo!

Aliás, constata-se já um certo esfalfamento, uma espécie de maturidade; New-York não mais se inclui na categoria das "cidades-cogumelos", de crescimentos vertiginosos, como Chicago, que só tinha 4000 habitantes em 1840, ou Los Angeles, que data apenas de 1900. Concorrências poderão aparecer: New-York é a grande porta da América do Norte, mas é uma porta artificial; o escoadouro normal dos Grandes Lagos e das Pradarias continúa a ser o São Lourenço; não resta dúvida que êste rio é barrado por obstáculos, mas já se tem trabalhado para suprimir alguns dêtes (Canal Welland) e outros serão eliminados, dentro em pouco; o principal gargalo que ainda existe — os Rápidos Internacionais, entre Montreal e Ogdensburg, numa extensão de 190 km, acha-se em vias de ser preparado: estão previstas sete comportas, os trabalhos deverão estar concluídos em 1960. Então, uma navegação direta para grandes navios do mar irá atingir os extremos ocidentais dos Grandes Lagos; calcula-se em 45 milhões de toneladas o tráfico anual que poderá se escoar pelo São Lourenço, em benefício de Montreal e de Quebec, mas em prejuízo de New-York. Esta aglomeração, tornada a primeira cidade anglo-saxônica do Mundo, desde que ultrapassou a própria Londres, ver-se-á um dia suplantada por Montreal, no São Lourenço, talvez destinada a tornar-se a primeira cidade francesa, sobrepondo-se a Paris?... New-York fez a unidade americana; conseguiu-o um pouco em contrário às condições geográficas, o que poderia ocasionar uma desforra; as capturas da circulação, que o Hudson favoreceu, podem ser recuperadas pelo antigo curso normal

do São Lourenço. Tais são as inquietações que pesam sobre New-York.

Deodoro da Sicília dizia, ao referir-se a Alexandria, que ela era um "abcesso" da humanidade; que diremos de New-York? Não resta nenhuma dúvida que tal cidade constituiu uma extraordinária obra humana; a natureza lhe havia preparado "o sítio mais ditoso do Mundo" e os homens souberam aproveitá-lo de maneira admirável; em toda a história da humanidade, uma tal aglomeração aparecerá sempre como um motivo de soberba e de orgulho, como uma das maiores vitórias do homem à face do planeta.