

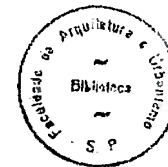
# ARQUITETURA, CONSTRUÇÃO E URBANISMO

Lewis Mumford



p. 120 - 125

p. 167 - 173



EDITORA FUNDO DE CULTURA  
BRASIL PORTUGAL

Primeira edição brasileira: janeiro de 1965

Traduzida de

FROM THE GROUND UP

HARCOURT, BRACE & WORLD, INC., NEW YORK

Copyright © 1947, 1948, 1949,  
1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956  
by LEWIS MUMFORD

711.09747  
d6 919a  
e.3

11/7/70  
tah

Contratados todos os direitos de publicação,  
total ou parcial, em língua portuguesa, pela  
EDITORA FUNDO DE CULTURA S/A  
Rua 7 de Setembro, 66/12.º - RIO DE JANEIRO,  
Rua Rêgo Freitas, 574/3.º and. - SÃO PAULO e  
Rua da Madalena, 211/3.º and. - LISBOA, que  
se reserva a propriedade sobre esta tradução.

## PLANO DA OBRA

### PREFÁCIO

#### "NÃO FAÇA PLANOS MESQUINHOS"

1. Dobre a Leste na Estrada de Utopia
2. Planos Novos em Fresh Meadows
3. O Modelo das N. U. e o Modelo N. U.
4. Edifícios como Símbolos
5. Magia com Espelhos
6. Um Símbolo Desorientado
7. Assembléia das Nações Unidas
8. A Invisível Oficina de Trabalho
9. O Fujiama da Arquitetura
10. Uma Fênix Pouco Freqüente

### BOLOR E BELEZA

11. Tratamento de Beleza e Novas Rugas
12. Principiando de Nôvo
13. Feiúra Pré-Fabricada
14. A Promessa dos Prósperos
15. A Bela-Arte do Congestionamento
16. Escolas para Sêres Humanos
17. Funções Municipais e Arte Cívica
18. Mentes Fechadas e Espaços Abertos
19. Casa de Vidro
20. Lanterna de Cristal
21. Janelas e Jardins
22. Museu ou Calidoscópico?

### A EXPLOSAO DO TRÁFEGO

23. Nova Iorque É Artigo de Consumo?
24. Enchente de Dois Sentidos
25. Circulação Restaurada, Vida Renovada
26. Da Terra ao Alto

## FUNÇÕES MUNICIPAIS E ARTE CÍVICA

O NÚCLEO ORIGINAL DE quase tôda cidade americana é agora uma massa coagulada de edifícios antiquados. Sensatamente, e sem esperar que as bombas limpem o terreno, muitas cidades já estão efetuando extensas demolições e planejando igualmente extensas reconstruções. A úmida área da linha do cais de St. Louis está prestes a se tornar o Jefferson Memorial Park, a "porta do Oeste", simbolizada pelo grande arco parabólico de Eero Saarinen. O Triângulo Dourado de Pittsburgh foi desimpedido para dar lugar a um grupo de gigantescos arranha-céus, infelizmente concebidos na imagem do já obsoleto plano Voisin de Le Corbusier para a cidade de Paris. Filadélfia demoliu a Estação de Broad Street e a incômoda Muralha Chinesa que para ela conduzia os trilhos da Estrada de Ferro Pensilvânia, e uma reabilitação ainda maior está tendo lugar em tôrno do Independence Hall, em terrenos adquiridos pelo Governo Federal com a finalidade de preservar todo o museu ao ar livre de edifícios históricos que o rodeiam e dar um amplo fundo para os principais monumentos. Mas em que pé está Nova Iorque? Bem, Nova Iorque — ou especificamente Brooklyn — principiou um dos mais onerosos de todos os programas de demolição e reconstrução. Com esta finalidade, a municipalidade adquiriu por condenação e compra uma grande área na parte baixa da cidade, limitada aproximadamente pelas Ruas Fulton, Jay e Sands. No entanto, se bem que parte dos terrenos que se transformarão num nôvo centro cívico ainda esteja ocupada por sujos edifícios à espera do vandalismo, fogo ou a picareta para arrasá-los, uma grande parte próxima da ponte Brooklyn se tornou um jardim público. Agora, enquanto a re-

construção ainda está nos seus estádios iniciais, é a ocasião de observar essa promissora amplidão de espaço, que se estende do Borough Hall até a ponte Brooklyn. Uma parte do programa excita nossa admiração, uma parte pede revisão, mas como um todo o programa merece apoio.

As pessoas que tenham tido negócios a tratar na área de Borough Hall terão percebido durante uma década as mudanças que ocorreram nesse distrito dilapidado. Começaram com a demolição do "L" da velha Rua Fulton e eliminação de grande quantidade de *trolley-buses* que trafegavam em redor de Borough Hall ou passavam sôbre a ponte Brooklyn. Há muito tempo, quando o Sr. Cleveland Rodgers, outrora *Commissioner* de Planejamento da Cidade, era editor do *Eagle* de Brooklyn, iniciou uma campanha para a melhoria dessa sórdida área e viveu não sômente para ver a implantação de um plano que iria tornar realidade seus sonhos, mas uma vasta expansão que inclui todo o distrito da Avenida Atlântica à baía Wallabout e do Fort Greene Park até Brooklyn Heights ao longo de que se estende uma grande *promenade* dando frente para o East River. Isto constitui o maior trecho de reurbanização já tentado pela municipalidade, em escala muito maior que quaisquer de seus conjuntos residenciais, e exige um trabalho muito mais complexo de planejamento. Se êste trabalho fôr bem executado, será um exemplo positivo para a reconstrução e modernização do resto da cidade.

Uma urbanização dessa ordem não é realizada sômente na prancheta de desenho. Contudo, a parte desempenhada no projeto pela imaginação não deve ser subestimada, nem devem ser aceitos facilmente demais os efeitos deprimentes de detalhes medíocres também visíveis neste esforço. Para reconstruir esta área é necessária a cooperação de mais de cinqüenta agências públicas e semipúblicas, e são necessários empreendimentos municipais, da construção de estradas à habitação, de edifícios públicos a modificações no tráfego. Cada uma dessas agências tem suas próprias exigências, suas próprias finalidades a considerar, algumas vêzes seus próprios interesses ocultos ou preconceitos entrincheirados a proteger. Para emergir dessa confusão com um plano que satisfaça às necessidades de cada órgão e que também sirva os interesses a longo prazo da cidade é preciso uma finura política da mais alta ordem. Talvez o mais poderoso agente de persuasão é uma grande idéia diretora, como aquela que trouxe Daniel Burnham há meio século para a melhoria da linha do cais de Chicago. As mudanças a serem feitas pela reconstrução de Brooklyn são de longo al-

cance. Por exemplo, quando fôr completada a construção das estradas, será possível a um residente de Brooklyn, quando chegar à grande via arterial da Belt Parkway, não encontrar um outro sinal de tráfego nos próximos trezentos e sessenta quilômetros, se percorrer a direção certa.

O problema de replanejar essa enorme área é triplo. Primeiramente há a escolha das funções certas para suas várias partes. Isso é de importância vital agora, enquanto ainda há tempo de fazer mudanças, pois não é de modo algum certo se, tal como se tenciona, êste local fôr destinado somente a edifícios públicos, conjuntos residenciais e espaços abertos. A segunda tarefa é a de refundir as avenidas, ruas, *promenades* e jardins, para que o grosso do tráfego motorizado passe em tórno e não através, e assim os espaços abertos darão mais encanto e dignidade a-tôdas as partes. O terceiro trabalho, o mais difícil de todos, quando devem cooperar tantas agências, é de agrupar os edifícios e limitar sua altura e densidade de ocupação, para criar assim uma estrutura arquitetônica imponente e durável que servirá Brooklyn durante tantos séculos quanto os edifícios em tórno da Praça Vendôme já serviram Paris. Um tal esforço exige não só audácia como paciência. Recentemente, foi projetado um tribunal para Brooklyn Heights, próximo, que deve continuar sendo um distrito residencial; um programa mais acertado teria sido colocar êsse edifício no nôvo centro cívico. Além disso, o velho edifício dos Correios, um exemplo decente de seu período, poderia perfeitamente ser conservado dentro da área, mas o Departamento dos Correios deseja um nôvo prédio num local que considera mais adequado para suas necessidades de tráfego. A velha Biblioteca Pública de Brooklyn, que está fora da área, na Rua Montague, recusou a oferta de um terreno dentro da área, e provavelmente age acertadamente, pois agora realiza somente uma função regional. Ainda permanecerão provavelmente durante algum tempo no nôvo centro cívico tais edifícios importantes como o da Universidade Estadual do Instituto de Artes e Ciências Aplicadas de Nova Iorque, sólidamente construído, mas uma dor para os olhos com seu concreto à mostra e tijolos formando desenhos. Há também um conjunto residencial prematuro, a Concord Village, que será difícil de ser mesclada num esquema geral para a área.

Ao determinar que essa parte da cidade deva ser usada para os edifícios públicos e cívicos que estão agora amontoados num lado da Praça Borough Hall, os planejadores adotaram uma decisão acertada. O centro principal de negócios de Brook-

lyn deve, em última análise, e em grande parte, ser descentralizado em outra área do distrito; a área da Erie Basin, a área Fort Hamilton, a área Flatbush e a área Greenpoint, lucrariam tôdas por um replanejamento em larga escala para fins comerciais, e a criação de outros pontos focais de negócios aumentaria grandemente o valor das atuais facilidades de transporte, tornando o tráfego do *rush* não meramente unidirecional. A dispersão parcial das grandes lojas localizadas na cidade é uma outra consideração importante. Mas, ao mesmo tempo, parte desta área poderia ser a cena de uma corajosa experiência municipal de planejamento de todo um distrito comercial de escritórios e lojas. Apesar do exemplo da Casa Lever, duvido que as emprêsas já tenham adquirido a inteligência cívica suficiente para se tornarem pioneiras nesse tipo de planejamento em larga escala, sem introduzir, para lucros imediatos, o congestionamento que deve ser evitado. Agora, que a cidade é dona dêsses terrenos, poderia distribuí-los num esquema nôvo, de baixa densidade, e convidar investidores interessados em estabilidade e segurança, como as companhias de seguros de vida, a construir com arrendamento a longo prazo dos terrenos.

Felizmente, uma nova construção nessa área, concluída no ano passado, já apresenta um precedente correto para um moderno edifício de escritórios, é tenho a esperança de que sua sobriedade e eficiência imprimirão sua marca em tôda a vizinhança. São os escritórios da Comissão de Transportes, edifício êste que é bem concebido, honesto no projeto, bem iluminado, prático e eficiente. (O arquiteto inicial foi William E. Haugaard, que foi sucedido, depois de sua morte, por Andrew J. Thomas.) Essa grande estrutura dá para a Rua Jay, e duas alas, uma delas mais elevada e a outra mais baixa que o corpo principal, prolongam-se para trás até a Rua Pearl. O bloco principal tem treze pavimentos de altura. Tôda a fachada é revestida de pedra calcária lisa e há uma cornija de metal Monel destacando o tópo. As janelas são grandes painéis de vidro rentes à parede. Cada painel consiste de um grande conjunto central fixo, com duas folhas verticais móveis de cada lado e conjuntos horizontais, acima e abaixo, também móveis.

A fachada é a própria simplicidade. Se bem que não haja no edifício construção em balanço, que teria permitido fileiras contínuas de janelas, não inibidas pela presença de colunas de apoio nas paredes externas, há somente uma diminuição quase imperceptível na quantidade de luz que entra. O corpo principal, se bem que tenha cento e sete metros de comprimento, tem somente vinte e cinco metros de largura, e, o que ainda é

mais importante, tem só treze pavimentos de altura. Essas são as dimensões ideais para um edifício destinado a utilizar somente a iluminação e ventilação naturais; mais do que tudo, são dimensões ideais para um distrito de negócios que procura eliminar os inconvenientes do congestionamento. Tal como está, umas duas mil e quinhentas pessoas ocuparão o edifício, o que já é bastante.

Em resumo, êste parece ser o próprio modelo de um edifício de escritórios eficiente. Não uma catedral do comércio, nem um templo de propaganda e nem um palácio de poder municipal: é só um grupo de escritórios dispostos de forma a se ter uma boa administração. Esta honestidade e esta simplicidade são como a voz firme de Elmer Davis depois de um tórrido anúncio comercial. Contudo, os arquitetos não esqueceram o fato de que esta simplicidade mesma torna qualquer alteração tanto mais notável. Por um lado, os três blocos do edifício, só porque são de alturas e eixos diferentes, estão em relação dinâmica com o espectador que se aproxima. Um outro toque feliz reside em que os arquitetos, com grande imaginação, procuraram tornar salientes as saídas de incêndio, em vez de ocultá-las, sendo elas visíveis através de três grandes quadrados abertos em cada pavimento. O efeito estético desse tratamento é tão poderoso quanto simples. Somente com a ajuda de luz e sombra os arquitetos transformaram o que poderia ter sido uma fachada lisa numa que é expressiva.

No interior do Edifício dos Transportes, a honestidade é levada ao ponto da austeridade. Há espaços para escritórios e lojas ao nível da rua; um longo corredor corre paralelo à rua, e em cada esquina de rua do edifício principal, uma abertura absorve rapidamente da rua os passageiros do metrô, levando-os por meio de uma cômoda via subterrânea para a estação da Rua Jay. Isto é um outro exemplo de monumentalidade espaçosa sem um só toque falso; até mesmo os sinais que indicam as entradas do metrô são de bom-gosto. Devido ao emprêgo, pelos arquitetos, de granito cinza-claro para o exterior das entradas, e de travertino para as passagens interiores, e como ornato somente bronze branco, o efeito total talvez seja um pouco frio, especialmente quando os corredores estão vazios. Infelizmente, as côres pastel das paredes e as guarnições nos escritórios são também desnecessariamente nuas. Mas não há nada, na massa ou nos detalhes, que parecerá antiquado ou cômico daqui a uns cinqüenta anos. Os arquitetos do Edifício dos Transportes obviamente tiveram em mente o trabalho, tão certamente quando Burnham e Root tiveram em mente o tra-

balho quando projetaram seu clássico Edifício Monadnock em Chicago. A recompensa dessa continência é um edifício que pode facilmente se tornar um modelo para todo um distrito de prédios planejados para um trabalho eficiente, para um acesso fácil por transportes públicos, e para uma circulação conveniente de pedestres.

Deve-se também dizer uma palavra de elogio para a característica empregada no terminal do longo corredor ao nível do solo — uma parede de granito cinzento, que até mesmo de uma certa distância revela que está colocado ali um mapa do mundo em granito polido, e, portanto, mais escuro. Quando se chega mais perto, descobre-se que é um quadro de honra dos empregados da Comissão de Transportes que serviram na Segunda Guerra Mundial. Cada teatro de operações em que serviram é indicado e seus nomes — assim como uma estrêla dourada, se foi êste o seu destino — estão impressos onde cabem no mapa. Tôda mensagem é feita com simplicidade séria; no entanto, é um dos monumentos de guerra mais emocionantes que já vi, pelo modo como torna patentes os fatos de uma guerra global e o papel que nela desempenharam êsses homens.

Um distrito comercial que consistisse principalmente de edifícios desse tipo seria muito mais eficiente e mais imponente do que qualquer outra coisa que o resto da cidade tivesse para mostrar. Teria encantos que, se bem que menos espetaculares que as nossas tôrres coroadas de nuvens, dariam maiores promessas de durabilidade. Espero que as autoridades de planejamento da cidade não aceitem nada nessa urbanização que não propague êsse bom exemplo. Poderíamos alegremente trocar a monumentalidade clássica imitativa dos antigos centros cívicos, com sua ênfase em colunas e cornijas, e o modernismo superficial de muitos e recentes projetos de arranha-céu por um pouco dessa honestidade, dessa solução direta e dessa decência simples. Corretamente agrupados, uma meia dúzia de Edifícios dos Transportes criariam um nôvo tipo de espaço urbano, distinguindo-se pela compostura e ordem.

## NOVA IORQUE É ARTIGO DE CONSUMO ?

**E**STÁ-SE APROXIMANDO DE um sucesso completo o esforço frenético de amontoar no distrito central de Manhattan um número suficiente de elevados edifícios de escritórios para tornar o tráfego uma confusão permanente. Já agora, depois das dez da manhã, um pedestre razoavelmente saudável pode atravessar a cidade mais rapidamente que o mais hábil motorista de táxi. Tudo isso pode persuadir alguém investido de autoridade a sugerir que o distrito do centro da cidade seja transformado num vasto passeio para pedestres, vedado a veículos privados durante o dia, como já o são algumas ruas estreitas no distrito financeiro. Infelizmente, a carga de pedestres, da mesma forma, aumentou tanto, não somente na hora do almoço ou durante as vendas de Natal, mas na maior parte do dia, que o transeunte freqüentemente tem que andar na exaustiva marcha lenta do automóvel ou ônibus. Talvez se pense que esta situação poderia causar preocupações sérias aos banqueiros, investidores e homens de empresa que têm fomentado esse congestionamento, reconhecidamente com a sanção das leis de zoneamento da municipalidade. Sua falta de responsabilidade quanto às consequências disso me foi explicada por um dos mais bem sucedidos homens do espaço urbano. "O dinheiro", disse êle, dando à palavra a espécie de halo que um romano daria ao seu deus tutelar, "não se interessa em olhar além dos próximos cinco anos." Se isso exprime verdadeiramente a opinião dominante, as pessoas que estão estrangulando tão ebulientemente a vida econômica de Nova Iorque, e cancelando, uma por uma, tôdas as boas razões para viver ali, devem achar que Nova Iorque é um artigo de consumo. Talvez seja esta a atitude por trás das re-

centes propostas de construir novos superarranha-céus nos terrenos ocupados pela *Grand Central* e Estação Pensilvânia.

Antes que os planos para êsses edifícios sejam apressadamente aprovados, seria conveniente considerar o que está em jôgo nesses dois projetos. Se esperarmos até que sejam construídos, será inútil criticá-los, tal como o seria reavaliar a sabedoria do uso de bombas atômicas depois que as cidades do mundo foram transformadas em ruínas. Um outro ponto a considerar é que a Sociedade de Arte Municipal designou ambas as estações como tendo mérito arquitetônico e, portanto, dignas de serem preservadas. Na verdade, a Sociedade colocou-as na Categoria 3, que compreende "estruturas importantes... que devem ser protegidas", e não na Categoria 1, que compreende estruturas de importância nacional que "devem ser preservadas a todo custo". Porém, se, na opinião da Sociedade, edifícios tais como a Biblioteca Morgan e outros monumentos mais antigos puramente antiquados pertencem à Categoria 1, ambas as estações de estrada de ferro merecem um tal reconhecimento nacional e até mais. Quanto mais veneráveis se tornam, menos importantes parecem seus erros estéticos. A Estação Pensilvânia foi concebida com a intenção reverente de reproduzir as imponentes colunas de alvenaria e porões dos banhos romanos, e a fachada da *Grand Central* é um pastiche decorativo de formas da Renascença, mas isso não anula suas verdadeiras virtudes arquitetônicas. Se bem que o espaçamento das colunas na entrada da Sétima Avenida para a Estação Pensilvânia seja um obstáculo formidável para os automóveis que descem as rampas do nível da rua ao nível principal, e se bem que as múltiplas saídas para os trens sejam um aborrecimento para as pessoas que tentam encontrar um passageiro que chega, essa estação, tal como a *Grand Central*, tem qualidades positivas que compensam êsses erros funcionais. A principal qualidade de cada estação, uma que poucos edifícios nesta cidade ainda possuem, é o espaço — um espaço generosamente e até nobremente tratado. Êsses dois grandes dons de espaço, se bem que agora sejam interrompidos por balcões e manchado por enormes anúncios, ainda dão ânimo ao viajante cansado, quando sai do recinto relativamente apertado de um trem depois de uma longa viagem. A combinação de massa e volume é uma das bênçãos especiais da arquitetura monumental, e há pessoas que viajam milhares de quilômetros para admirá-la nas ruínas dos Banhos de Caracalla e no Coliseu. Os homens de negócio práticos que criaram essas estações concordaram em pagar, na sua época, o preço necessário para conseguir essa bênção — se bem que é

provável que homens tais como Alexander Johnston Cassatt, então diretor da Estrada de Ferro Pensilvânia, soubessem perfeitamente o valor do dinheiro.

Porém, agora, a magnificência espacial não pode ser justificada por razões puramente comerciais ou utilitárias; é um dêsses luxos que compensam somente através de séculos, dando a muitas gerações a consolação e o gôzo da verdadeira arte. O amplo *hall* das bilheterias passagens da *Grand Central* pode ser substituído por um com um têrço de altura, e um engenheiro moderno poderia bombear uma quantidade suficiente de ar para encher os pulmões das multidões que circulam através do mesmo, e o espaço poupado por essa operação poderia, sem dúvida, ser alugado lucrativamente. Mas desapareceria a impressão estética que se recebe de um edifício modelado para agradar aos olhos e não meramente para acomodar pessoas amontoadas. Qualquer um pode verificar isso por si mesmo comparando suas sensações até mesmo numa hora de congestionamento nas Estações *Grand Central* ou Pensilvânia com as provocadas pela estação terminal de ônibus de teto baixo da *Port Authority* ou com o efeito de porão, ainda mais opressivo, da estação suburbana de *Broad Street* da Pensilvânia, em Filadélfia, que está sepultada sob um arranha-céu.

Além disso, a *Grand Central* tem o mérito especial de ser tão logicamente organizada, tão bem estudada nos seus detalhes, que, apesar do engano, na década de 1920, de permitir que o *Graybar Building*, que a flanqueia na Avenida Lexington, ocupasse espaço que poderia ter sido usado para adições às facilidades do terminal, continua sendo, quarenta anos mais tarde, uma obra-prima da arte do arquiteto e do planejador, tal como era praticada na primeira década do século. Desde o começo, essas estações poderiam ter sido tão ruidosas e aviltadas como se tornaram desde então (e, por esta razão, candidatas imediatas à substituição por estruturas puramente comerciais), pois, logo que foram inventadas as estruturas de aço, as ferrovias poderiam facilmente ter construído entradas para as estações, baixas e utilitárias, e levantado sobre elas edifícios de escritórios ou hotéis de grande altura. Afinal de contas, os hotéis de estação já eram comuns na Europa, e já que os trens eram localizados no subsolo e movidos elêtricamente, a eliminação da fumaça e do ruído reforçavam o argumento de um uso máximo dos terrenos das estações da *Grand Central* e Pensilvânia. Porém não foram incluídas tais estruturas de alta rentabilidade nos planos para elas, talvez porque a direção das ferrovias da época tinha um senso mais que residual das responsabilidades de uma

grande riqueza e poder — a espécie de conduta que regia aquêle que Aristóteles denominava de “homem magnífico”. O “dinheiro” estava, mesmo naquela época, preocupado em fazer mais dinheiro, mas raramente estava disposto a ver mais do que cinco anos à sua frente. Isso são outras tantas razões históricas para conservar intatas essas estações esplêndidas, como momentos de uma era em que nosso país não tinha a mente mesquinha demais para acreditar que se poderia dar ao luxo do espaço, dignidade e ordem.

Hoje em dia, ambas as estações precisam de uma limpeza caseira em regra, e a *Grand Central*, com seu amontoado tremendo de balcões e anúncios, precisa também de uma visita do lixeiro. Porém, elas continuam retendo algumas das qualidades essenciais da grande arquitetura, e muitas e muitas pessoas, além dos duzentos e vinte arquitetos, que recentemente fizeram um pedido público para a preservação desses terminais, reconhecem o fato. Em resposta a êsse pedido, foi elaborado um plano pela firma de arquitetura de *Emery Roth & Sons*, para manter intato o local do terminal e substituir o resto do mesmo com um edifício de sessenta pavimentos. Os que finalmente irão decidir qual será o destino do terminal poderão aceitar uma das soluções propostas. Porém, se bem que isso suavize a acusação de vandalismo estético, não diminui o congestionamento proposto. Devido à pesada pressão de seres humanos que se amontoam na área do centro da cidade, que é por sua vez o produto da congestão planejada, as vias de acesso à *Grand Central* se tornaram, além de sua própria função, uma artéria de tráfego secundária. Muitos pedestres se dirigem para gaste ou para leste através da estação, porque é uma espécie de corte não obstruído por veículos, e os *rushes* da manhã e da tarde dos passageiros suburbanos já entopem as vias. Amontoar vinte ou trinta mil pessoas a mais em escritórios sobre as atuais instalações, sem mencionar os visitantes a êsses escritórios, transformaria a carga diária dos pedestres numa multidão que só existe agora em certos feriados nacionais. Além disso, o tráfego secundário necessário para abastecer tôdas essas pessoas a mais — entregas para restaurantes e movimento de outros serviços e fornecedores — engarrafaria de tal modo as ruas ao redor da *Grand Central* que os viajantes que a ela chegam, de automóvel ou táxi, teriam muito mais ansiedades e perderiam muito mais trens do que o fazem hoje. O único modo de fazer “funcionar” um tal projeto seria deixar de usá-la como uma estação ferroviária. O último plano — o de entregar tôdas as propriedades da *Grand Central* à firma de corretores de imóveis

*Webb & Knapp* para urbanização (leia “maiores densidades de edifícios”) — somente reforça estas críticas.

É incrível que a direção dessas ferrovias pense em aumentar seus consideráveis problemas intensificando o congestionamento em torno de suas estações mais importantes; realmente, ela devia exercer pressão sobre a municipalidade para diminuir a competição existente entre construtores de tornar inabitável tôda a área do centro da cidade. A construção de facilidades que só aliviarão parcialmente o congestionamento já criado custará à cidade muitas vezes o acréscimo de impostos oriundos dos novos arranha-céus que aumentarão êsse congestionamento. Isso não é tudo, pois os atrasos e paradas de circulação nos transportes urbanos está custando à comunidade centenas de milhões de dólares por ano e permanentemente enxotando os negócios para os subúrbios. (Já desde 1931 o Plano Regional Russell Sage calculou que essas perdas totalizavam 500 000 dólares por dia só em Nova Iorque e 1 000 000 por dia na área metropolitana. Essas cifras agora teriam que ser multiplicadas várias vezes.) Se as ferrovias da cidade têm a intenção de continuar a funcionar como ferrovias, devem olhar para frente por um período superior a cinco anos e compreender que, a não ser que o tráfego possa circular livremente na área do centro da cidade, serão as que perderão mais. O que estão apresentando como uma melhoria não é mais que um aviltamento final, e o que propõem como empreendimento lucrativo, para utilizar o que consideram ser um espaço de ar desperdiçado, apressará a *débâcle* metropolitana geral, cujos sintomas já são óbvios. Isso é tanto mais verdade porque, ao criar mais edifícios de escritórios, o plano de “reurbanização” da *Grand Central* poderá destruir acomodações hoteleiras essenciais e acelerar o afastamento de hotéis de curta estada, da área onde podem melhor servir seus hóspedes, com a menor desmoralização do tráfego.

Até mesmo se a construção de edifícios de escritórios fôsse interrompida por uma dúzia de anos (foi interrompida quase completamente de 1933 a 1947), isto mal nos daria tempo suficiente para aliviar o congestionamento que já existe. Quanto à maioria dos planos para aliviar a situação, parece obra de sonâmbulos, que nunca observaram a cidade durante o dia. Seria necessário realmente uma mente muito elevada para decidir que tipo de planejadores são os mais irracionais — as pessoas que estão amontoando estruturas elevadas nos superpopulosos distritos comerciais de nossas cidades, ou as pessoas que estão criando superestradas cruzando o país, e que lançam mais tráfego para êles. A *Port of New York Authority* e a *Triborough Bridge and*



*Tunnel Authority* acabam de apresentar uma série de propostas com a finalidade de estabelecer uma comunicação pelos Narrows (tornando assim Brooklyn e Long Island contínuos com Nova Jérsei), de adicionar uma faixa de seis vias à ponte George Washington e de expandir os acessos para o lado de Jérsei dessa ponte — uma dessas vastas misturas de espaguete de estradas e fôlhas de trevo e viadutos que são material excelente para fotografias aéreas, mas obliteram as cidades que atravessam, tão impiedosamente quanto um reservatório Catskill. A afirmativa feita pelo *Times* de que essas propostas “contribuirão apenas modestamente para aliviar o agudo congestionamento de tráfego da Cidade de Nova Iorque” é uma afirmação estarrecedoramente abaixo da realidade. Há também uma proposta para ligar a ponte George Washington, via Estrada Cross Bronx, à projetada ponte Throgs Neck. Esses planos não dão a menor consideração aos resultados imediatos (amontoar mais veículos numa cidade já cheia deles) ou o produto final (um influxo maciço de população e indústrias para uma área onde a pressão de ambos devia ser diminuída e não aumentada). Isso não beneficiará nem mesmo aos que olham só para os próximos cinco anos.

Infelizmente, a promoção do tráfego é em si mesma uma grande indústria na qual estão em jôgo todos os gêneros de habilidades técnicas e administrativas. Da mesma forma, as facilidades nas pontes, a serem providas pelas *Triborough Authority* e *Port Authority*, que fazem parte dessa indústria, podem facilmente ser autofinanciáveis pelo pedágio; além disso, as superestradas e estradas gozam da ajuda de subsídios federais e estatais. Dessa forma, êsses empreendimentos mal pensados, que deverão custar seiscentos milhões de dólares, não apresentam um verdadeiro problema de financiamento para atrasar sua execução. Entrementes, o comissário do tráfego de Nova Iorque, Sr. T. T. Wiley, salienta que nenhuma das duas *Authorities* está aceitando a responsabilidade na distribuição do nôvo tráfego que essas pontes e estradas derramarão em Manhattan. O abandono de uma criança na roda é uma analogia pequena para êsse processo; as autoridades de tráfego estão lançando um orfanato inteiro numa casa superpopulosa e à beira da falência. Não obstante, desde a década de 1920 as autoridades municipais e estaduais têm mergulhado cegamente de um grandioso plano de tráfego para outro, sem demonstrar ter qualquer compreensão verdadeira dos problemas que tentam resolver. Os especialistas do tráfego aceitam de mão beijada que a finalidade de um bom planejamento de tráfego é dar o máximo de acesso e o máximo de

facilidades para o movimento de veículos com rodas. Mas a finalidade de um bom planejamento de cidades é conseguir um equilíbrio saudável entre as milhares de atividades de uma comunidade; não supõe que o transporte privado tem uma reivindicação prioritária a todos os recursos da comunidade, ou que é perfeitamente certo tornar a cidade cada vez menos habitável, desde que sejam construídas estradas suficientes para permitir que as pessoas escapem de carro uma vez por semana — sômente para arrastar-se de volta cansados e derrotados, cada domingo à noite. O transporte — eu coro em pronunciar um truísmo agora ignorado tão freqüentemente — é um meio e não um fim.

Para curar nossa paralisia que se alastra, nossa comunidade entregou seu destino a empíricos (aliás especialistas e peritos) que têm pouca compreensão verdadeira das necessidades de uma cidade moderna. Situações que foram previstas e diagnosticadas corretamente há uma geração por alguns planejadores perspicazes como Clarence Stein e o falecido Henry Wright já se tornaram agudas demais para alguns remédios simples, e complicadas demais para serem tratadas sem primeiro equacionar um objetivo comum são, que oriente cada operação de um passo lógico para o seguinte e os reúna todos num nôvo esquema urbano. Mais cedo ou mais tarde teremos que enfrentar o problema de Nova Iorque como um todo e principiar de nôvo.

1955