

MEDITERRÂNEO AMERICANO E MEDITERRÂNEO EUROPEU

PIERRE DEFFONTAINES

Em meados de 1954, percorreu larga porção das terras banhadas pelo mar das Antilhas o prof. PIERRE DEFFONTAINES, fundador e sócio honorário da A. G. B., atualmente dirigindo o Instituto Francês de Barcelona (Espanha). Dessa viagem resultou o presente estudo, oferecido ao Boletim Paulista de Geografia e que aparece expressivamente ilustrado com desenhos do próprio eminente mestre francês, numa tradução da profa. Maria de Lourdes Bernardes da Silva.

A América tem sua parte mais estreita na altura do trópico de Câncer; o Novo-Mundo parece ali desaparecer, reduzindo-se a um simples rosário de ilhas e a uma faixa de istmos, num curioso estreitamento do continente, à semelhança do que se encontra, também, à mesma latitude, no Velho-Mundo; entre a Europa e a África, um Mediterrâneo cavado, vasto domínio marítimo que se prolonga em direção de leste, na Ásia, por restos de mares (Negro, Cáspio, Aral) ou por fossas de desabamento (Golfo Pérsico, Mar Vermelho).

É certo que o estreitamento americano é muito mais acentuado que o do Velho-Mundo; ali o mar ocupou quase tudo, de modo que, na realidade, não há na América uma região muito larga nos trópicos. Esta disposição evitou, neste continente, a extensão dos desertos, tão típicos das zonas tropicais; contrariamente, estes desertos atravessam o Velho-Mundo, em sua parte mais larga, desde o Saara atlântico até a Mongólia, perto do Pacífico, em correlação com a faixa de altas-pressões atmosféricas.

Ao invés da América desértica, assim dissimulada, estendem-se mares continentais cortados por terras fragmentadas, poder-se-ia dizer em demolição (a não ser que, ao contrário, estivessem em construção). Com efeito, estas terras estão entre as mais instáveis do globo, crivadas de vulcanismos, tanto nas ilhas, como na parte continental, e sacudidas por tremores de terra.

Os mares são decompostos em bacias, atravessadas por fossas profundas, frequentemente cercados de altas montanhas que se ele-

vam até a altura das neves eternas, tais como a *Serra Nevada de Santa Marta*, na Colômbia, a *Serra Nevada de Mérida*, na Venezuela, ou os vulcões mexicanos de *Orizaba* e do *Popocatepetl*, todos acima de 5.000 metros. Salvo o grande vale do baixo Mississipi, quase não há planícies contornando êsses mares; em geral, o quadro montanhoso não dá lugar senão para pequenas baixadas litorâneas, mais ou menos pantanosas.

Tudo isto aproxima, de maneira singular, estas regiões da América Central do Mediterrâneo europeu, também sem planícies, guardado igualmente por montanhas e mesmo por Serras Nevadas, orlado de vulcões e abalado por sismos. Apenas para o norte, a grande planície russa, fronteira ao Mar Negro, corresponde à extensa planície do Mississipi, na parte setentrional do golfo do México.

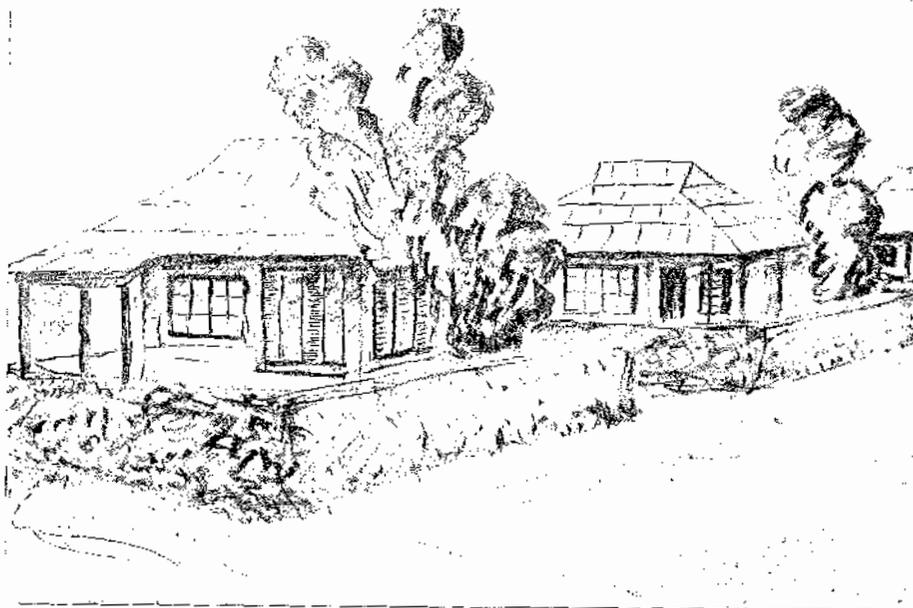
Não resta dúvida que o clima e a vegetação diferenciam estas duas partes do Mundo. Enquanto que, no Mediterrâneo do Velho-Mundo, predominam as paisagens áridas, no Mar das Antilhas as ilhas e as costas são cobertas pela grande floresta tropical. Todavia esta abundância vegetal não é uniforme; parece, mesmo, estar sempre ameaçada pelo deserto, sempre próximo, como um inimigo sorrateiro: os altos planaltos mexicanos estão ocupados, em grande parte, por uma flora desértica; são êles que fornecem ao Mundo a maior parte dessas plantas fibrosas tão singulares, como os cactus, alóis e agaves; mesmo nas ilhas, o clima marítimo nem sempre chega a dominar a sêca; há ilhas "sob o vento", completamente desérticas, tais como as de Curaçao, Buen-Aire, Tartaruga e Margarida; até nas "ilhas do vento" encontram-se recantos protegidos, que se transformam em desertos, tais como o distrito de Gonaïves, no Haiti, ou a Ponta das Salinas, na Martinica. Quanto ao litoral do continente, nem sempre é êle cercado pela bela floresta, como se supõe: ao noroeste da Venezuela, nas penínsulas de Paraguana e Guajira, uma vegetação de euforbiáceas lembra o México; e o norte do Iucatã apresenta-nos também uma paisagem estépica.

Estas intromissões do deserto são testemunhas de um clima bastante instável, a sofrer influências diversas: a regularidade dos aliseos é enganadora; em certas épocas do ano, dominam verdadeiras crises barométricas, com a formação de ciclones de violência excepcional. Tal como no Mediterrâneo, o Mar das Antilhas é o reino dos ventos: *mistral*, *transmontano*, substituídos aqui pelos *hurricanes*, como o terrível tufão que devastou, há pouco, a ilha de Haiti.

Grandes sistemas fluviais lançam, nesses mares interiores, águas originárias de regiões longínquas e muito diferentes: ao norte, um Mississipi que recolhe as chuvas que descem das encostas do escudo canadense ou dos Grandes Lagos glaciais; ao sul, um Orenoco que transporta águas do tipo amazônico, caindo sôbre os imensos *llanos*;



Antiga "habitação" próximo de Trois-Îlets, na Martinica. — Trata-se da velha sede de uma grande "plantation" de cana de açúcar, situada não longe do local onde viveu Josefina de Beautharnais (Desenho de P. Deffontaines).



Aspecto parcial de La Paz, próximo de Maracaibo, na Venezuela. — Neste campo petrolífero da "Shell", as casas pré-fabricadas dos operários surgiram em pleno deserto (Desenho de P. Deffontaines).

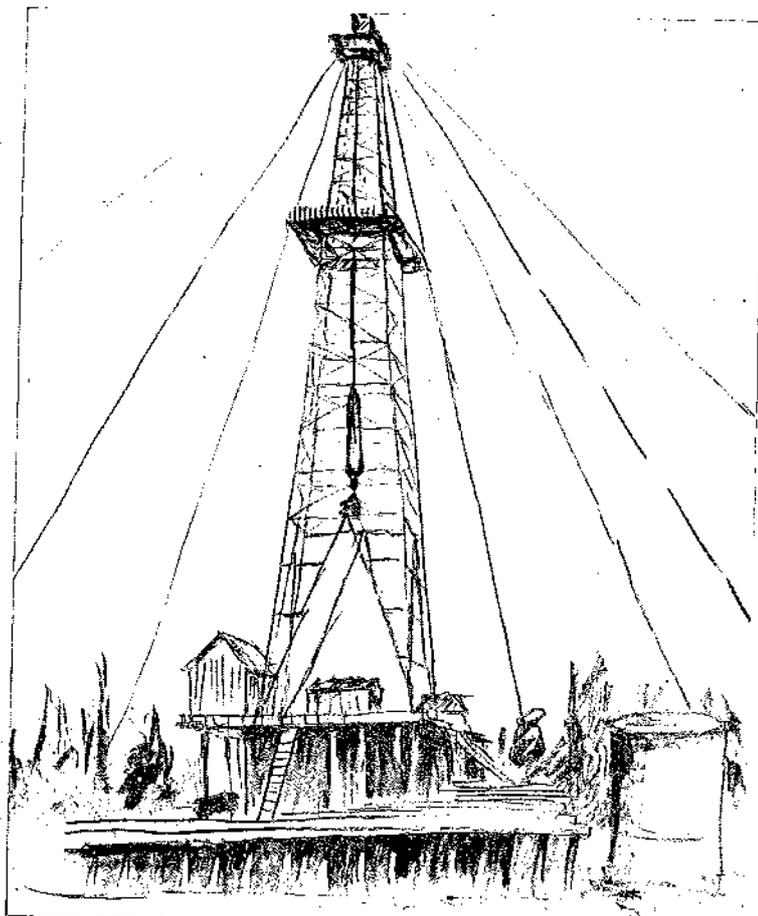
um Madalena que drena o extraordinário complexo montanhoso dos Andes colombianos. Tal como, entre nós, um Ródano, um Nilo ou um Ebro conduzem para o Mediterrâneo chuvas provenientes de regiões completamente diferentes.

É natural que estes rios, carregados de sedimentos, tenham construído deltas, maiores ainda no Mar das Antilhas: o do Mississipi ultrapassa o do Nilo, e o do Orenoco é maior do que o do Ródano; em todos esses mares, as marés, tendo amplitudes muito fracas, permitiram a formação de estuários, abertos e livres. Tudo isso acarreta dificuldades para a instalação de portos na embocadura dos rios; em geral evitam-nas: Cartagena afastou-se da foz do Madalena, como Marselha evitou a do Ródano, e Barcelona (da Venezuela) está bem distante da foz do Orenoco, como a Barcelona da Catalunha protegeu-se contra os deltas do Ebro ou do Llobregat. Entretanto, alguns portos, como Barranquilla, na foz do Madalena, e Nova-Orleans, num dos braços do Mississipi, ousaram enfrentar as baixas terras dos deltas, mas à custa de dragagens incessantes e ainda com os riscos de se transformarem numa Veneza ou numa Óstia.

Portanto, mares fragmentados, arquipélagos, altas e múltiplas montanhas, pequenas planícies, alguns rios de grandes proporções, uma vegetação e um clima em luta, dos dois lados as mesmas características: o mar das Antilhas (ou dos Caraibas), prolongado pelo Golfo do México, constituiu um verdadeiro Mediterrâneo americano. Mar privilegiado, pois para um continente é preferível um mar interior do que um deserto. Talvez o Mar das Antilhas tenha sido a sorte da América!

Tal como o Mediterrâneo do Velho-Mundo, ele se apresentou especialmente favorável aos homens; em suas margens aparecem algumas das mais antigas e brilhantes civilizações pre-colombianas do Novo-Mundo; nos planaltos mexicanos sucederam-se ou avizinham-se as civilizações Tolteca, Azteca e Huasteca; as florestas do Iucatã abrigaram o estranho povo Maia, continuado, no rumo da Guatemala, pelos Quichés. Nas ilhas, também surgiram povos bastante adiantados, civilizações marítimas, raras em todo o continente americano: a princípio os Aruaques, depois os Caraibas, vindos sem dúvida, do Orenoco, ocuparam a maior parte das Pequenas Antilhas.

Com exceção do Império montanhoso dos Incas, foi este domínio do Mediterrâneo americano que conheceu as civilizações humanas mais adiantadas do continente. Por uma singular coincidência, foi aí também que chegaram os primeiros europeus. Entretanto, era o ponto americano mais afastado do Velho-Mundo; a exploração de Colombo teria sido bem menos aleatória, se tivesse tido como ponto de partida os mares da Escócia ou as costas da Guiné; mas foi à altura dos trópicos, onde o Atlântico tem sua maior largura, que



Poço de petróleo próximo de Maracaibo, na Venezuela
(Desenho de P. Deffontaines).

a aventura do descobrimento foi tentada, como se fôsse necessário que as primeiras relações intercontinentais se estabelecessem de um Mediterrâneo a outro.

O Mediterrâneo americano permaneceu durante muito tempo, para os europeus do século XVI, o ponto principal de desembarque, espécie de ante-pôrto da América; o reconhecimento e a colonização das ilhas, penínsulas e istmos eram menos ocasionais e mais fáceis do que os dos imensos territórios continentais do norte e do sul do Novo-Continente, onde os conquistadores eram absorvidos pelo espaço, pelo *far-west* e pelos *pampas*. Desde a sua segunda viagem, Colombo preferiu a ilha de Haiti, que batizou de *Hispaniola*; Cuba, não muito longe, serviu de escala para o México e o Iucatã. A parte extrema do Mar Caraliba, em tórno de Panamá, foi o ponto de partida para imensas viagens e descobrimentos na direção dos Andes, até aos Pampas e, mais além, no rumo do Pacífico, até às Filipinas; na laguna de Maracaibo esteve Américo Vespúcio, que daria seu nome ao Novo-Continente.

Assim, a primeira América que os europeus conheceram permaneceu antilhana e ístmica; os descobrimentos do século XVI não mudaram de modo considerável o equilíbrio humano do Novo-Continente e foi sempre em tórno dos mares interiores que se estabeleceram as principais zonas de atividade: as admiráveis riquezas do México e as ilhas de especiarias ali se concentravam; as riquezas do Perú e da Bolívia, mais fabulosas ainda, desciam para o litoral via Lima e Cartagena, por um notável caminho montanhoso, e as próprias exportações das longínquas Filipinas aí chegavam por uma rota marítima ainda mais admirável.

Foi no Mar das Antilhas que se estabeleceu, pois, durante séculos, a grande fachada da América; ali se localizaram os mais velhos e prósperos portos de comércio: Cartagena das Índias, Nombre de Dios, Porto Belo, Vera Cruz, Maracaibo (construídos sobre estacas, nos pântanos, donde o nome que lhes foi dado de *Venezuela*, isto é, "Pequena Veneza"). Na costa meridional localizaram-se as ilhas de comércio e entrepostos, disputados durante muito tempo, e dos quais alguns ficaram para a Holanda: Curaçao, Aruba, Buen-Aire; outros passaram à Inglaterra, depois de terem recebido um início de colonização francesa: Trinidad e Tobago; um terceiro grupo é venezuelano e forma o estado marítimo de Nueva Esparta, tendo como principal a ilha Margarida, cuja capital — Assunción foi outróra muito ativa. Isto não nos leva a pensar no papel desempenhado, na época dos romanos, pelo Mediterrâneo norte-occidental, então grande fachada da Europa?

Nas altas montanhas salubres do interior, a população sempre foi densa e cresceu rapidamente, especialmente no planalto mexi-



*"Casas de farinha de mandioca" perto de Trois Rivières, em Guadelupe
(Desenho de P. Deffontaines).*



*A aldeia de Sainte Marie, em Guadelupe. — Foi nesta aldeia que desembarcou
Cristóvão Colombo e seu nome lembra o de uma das caravelas do famoso
descobridor. Construídas à sombra de enormes mangueiras, as casas têm
paredes de tábuas e elevam-se sobre grandes pedras (Desenho de P.
Deffontaines).*

cano de Anahuac, na Antioquia colombiana e na Serra Mérida da Venezuela; povoações se estabeleceram às vezes até a 3.500 m; são numerosas as velhas e ativas cidades: México, depois da pilhagem dos conquistadores, retomou seu papel de capital e permaneceu por muito tempo a primeira cidade da América; Caracas já possuía uma universidade em 1725; Valência, Mérida da Venezuela (com sua universidade), Antioquia, Barquisimento, Guatemala-La-Antigua, outrora capital da América central...

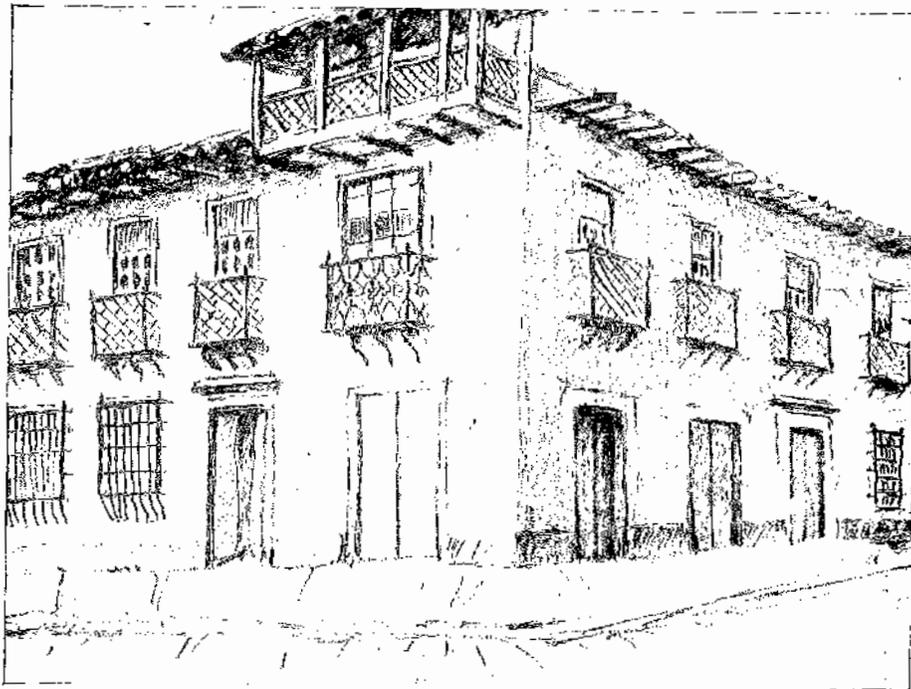
Nos meados do século XVIII foi que êste Mediterrâneo americano atingiu o apogeu. É verdade que a atividade das minas já vinha diminuindo; mas foi nessa época que a cana de açúcar, o café, o anil e o cacau deram a essas terras uma riqueza extraordinária. Falava-se nos "soberanos de São Domingos", nos "Senhores de Martinica" e a Jamaica era a mais rica das colônias inglesas. Esta prosperidade explica o fato da França ter podido deixar à Inglaterra, pelo Tratado de Paris de 1763, todo o Canadá, para conservar as Antilhas. Esta preferência era partilhada também, do outro lado da Mancha, pois o almirante inglês que negociou o tratado foi acusado de traição pelos seus compatriotas. Voltaire traduzia a opinião geral quando falava da grande quantidade de neve do Canadá, pois a riqueza estava, de fato, nas Antilhas!

A França ocupava aí um lugar de destaque, pois além de boa quantidade das Pequenas Antilhas, possuía São Domingos, a Luisiana, disputava a Flórida à Espanha e tinha interesses na Guiana e ao longo do Orenoco.

Nessa época, as demais fachadas americanas estavam longe de semelhante prosperidade: Nova York, em 1769, tinha somente 16.000 habitantes, quando Cartagena das Índias possuía mais de 100.000 e muito mais ainda contava a cidade do México; na América do Sul, Buenos Aires mal existia; era um fim de mundo que só se comunicava com a metrópole pela interminável estrada de Lima e dos Andes; no Rio da Prata a atividade era quase nula. Somente a cidade de Salvador, na Bahia, e o Rio de Janeiro eram já muito ativas.

A modificação das fachadas ativas da América é um fato do século XIX: o Mar dos Caraíbas passou, então, aos poucos, para o segundo plano; os portos dos galeões transformaram-se em cidades mais ou menos mortas; Cartagena da Colômbia, com toda a sua grandeza, paralisou-se no meio de suas muralhas monumentais; Coro, um dos mais antigos portos venezuelanos, viu-se invadido pelas dunas; o de Barcelona foi obstruído pelo Neveri e nem se fala mais em Nombre de Dios, em Uraba, em Santa Marta e em Cumana (apesar de suas salinas).

A antiga e importante fachada americana dos tempos pre-colombianos e dos primeiros séculos da colonização européia sepultava-se



Velha casa espanhola em Medellín, na Colômbia. — Observem-se as janelas gradeadas do andar térreo, os balcões e, no alto, o "mirador", reservado às mulheres (Desenho de P. Deffontaines).



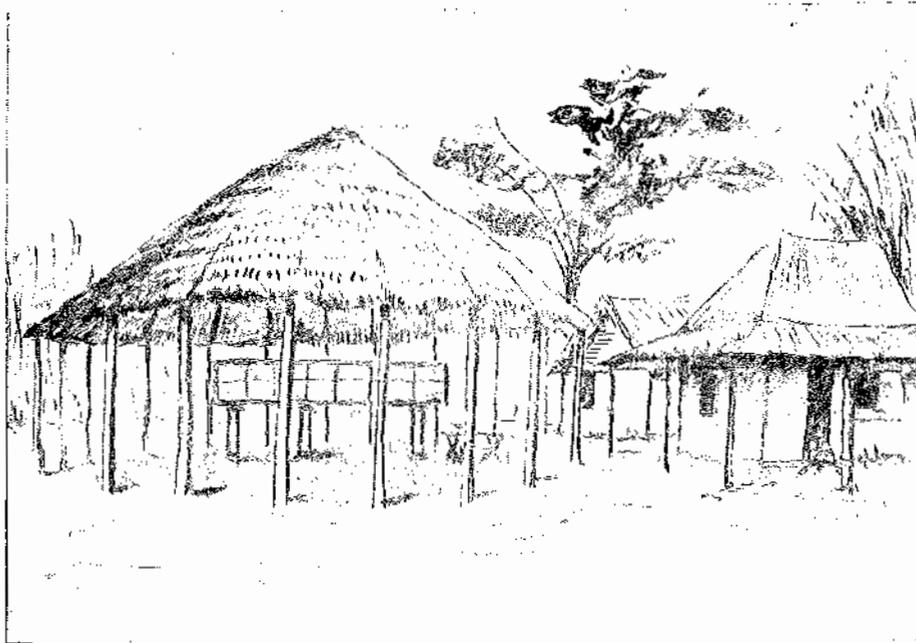
Habitacões de índios Guajiras, com rêde, próximo de Mara, província de Maracaiço, na Venezuela (Desenho de P. Deffontaines).

no marasmo e na decadência: Como já acontecera com o Mediterrâneo do Velho-Mundo, mais de um século antes, depois da mudança das rotas de navegação, o Mar das Antilhas deixava de exercer atração. O triunfo dos oceanos sobre os mediterrâneos fazia-se sentir até o Novo-Mundo.

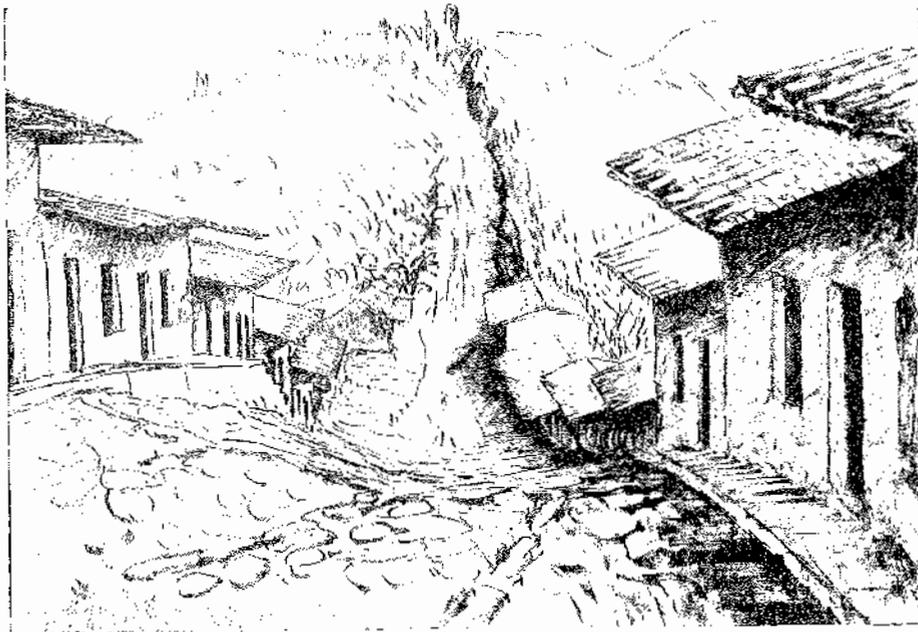
Entretanto, algumas décadas mais tarde, eis que a fachada morta deste Mediterrâneo americano despertou novamente; a abertura do canal do Panamá em 1914 e, em seguida, a descoberta de jazidas de petróleo, em todos os pontos do litoral, primeiro no Texas e, a seguir, no México, na Venezuela e, por fim, na Colômbia, trouxeram a estas regiões uma brusca vitalidade, em etapas sucessivas. Instalaram-se portos petrolíferos: Houston, Tampico, Tuxpan, Maracaibo, Puerto la Cruz; iniciou-se uma atividade febril e cheia de aventuras; as prospecções estenderam-se cada vez mais; o leste da Venezuela (o chamado *El Oriente*), tendo permanecido fora dessa atividade, acabou sendo por ela dominado; as jazidas de petróleo ampliaram-se para o sul de Barcelona, ao redor de Maturin e de El Tigre e na direção do golfo de Parí (chamado golfo Triste); rivalizam-se, então, com as antigas jazidas de Maracaibo, mas caminham no sentido de encabeçar a produção na América Central; na mesma região, importantes jazidas de ferro de alto teor acabam por ser abertas à exploração em El Pac e no Cerro Bolívar, à margem direita do Orenoco; São Felix torna-se o porto da "Bethlehem Steel"; ainda mais ao sul, nas proximidades de El-Dorado, descobertas de ouro, de diamantes e provavelmente de urânio, fazem com que a Guiana venezuelana entre numa nova era; os *llanos* adormecidos do Orenoco e do Apure despertam-se e retomam sua antiga função de campos de criação dos tempos de Bolívar, mas modernizados por meio de cercas de arame, silos e frigoríficos; surgem novas cidades: Ciudad Bolívar, San Fernando; no delta do Orenoco, Pedernales e Polua preparam-se para receber a grande navegação mercante.

Um despertar, ainda mais espetacular, apoderou-se do Madalena, na Colômbia, onde foram descobertas, nas proximidades de Bermejo, jazidas de petróleo, e ricos minérios de ferro, altos-fornos e laminadoras associadas a grandes represas hidro-elétricas, obra de engenheiros franceses, instalam-se em Paz del Rio e tornar-se-ão, talvez, o concorrente de Volta Redonda, no Brasil. A Colômbia entra na era do aço.

Esta nova febre transforma as cidades. O exemplo mais surpreendente é o de Caracas: contando apenas 100.000 habitantes no começo do século, aproxima-se agora de um milhão; um novo processo de aglomeração ali se elabora, no qual o automóvel domina totalmente; as ruas transformam-se em auto-estradas, as calçadas são suprimidas, não há mais vitrines, nem lojas; os bairros residen-



Cabana para "brigas de galo" perto de Maracaibo, na Venezuela (Desenho de P. Deffontaines).



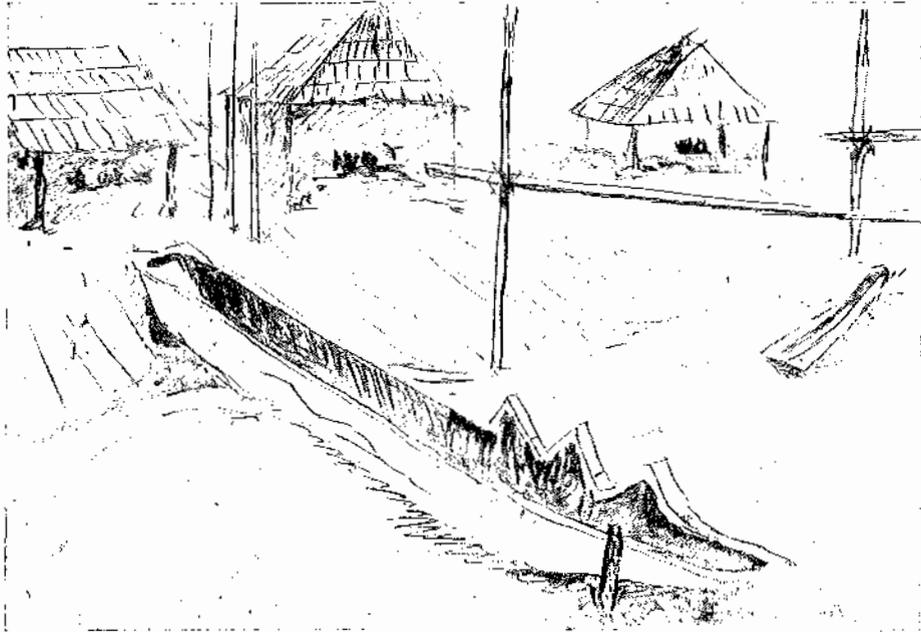
Aldcia de Cosautlan, a oeste de Jalapa, no México. — Habitações adaptadas ao clima quente e úmido, com grandes beirais. Ruas em escadaria, pavimentadas com blocos de basalto. Ao fundo, plantações de bananeiras abrigando caféiros (Desenho de P. Deffontaines).

ciais estendem-se desmedidamente, separados por zonas de parques; as colinas e ladeiras são invadidas por miseráveis subúrbios, os "ranchitos", análogos às "favelas" do Rio, quase sem ruas, e sem água, pondo em evidência um contraste entre a riqueza e a pobreza. A cidade do México também cresce vertiginosamente: ultrapassou os três milhões de habitantes e disputa o segundo lugar entre as cidades da América Latina, logo depois de Buenos Aires; apesar dos pântanos sobre os quais é edificada, levantam-se os arranha-céus que submergem a velha cidade colonial; novos bairros periféricos surgem incessantemente, como a Cidade-Universitária, que se ergue a 22 km., mas que será, dentro de poucos anos, reunida à cidade crescente. *Guadalajara*, a "pérola do Ocidente", e *Monterey*, capital industrial do Norte, disputam entre si o 2.º lugar no México e cada uma conta aproximadamente meio milhão de habitantes. *Havana* é uma cidade de um milhão e meio de habitantes (embora Cuba não conte mais que seis milhões), que abandona os velhos bairros espanhóis em benefício das cidades-jardins do tipo americano.

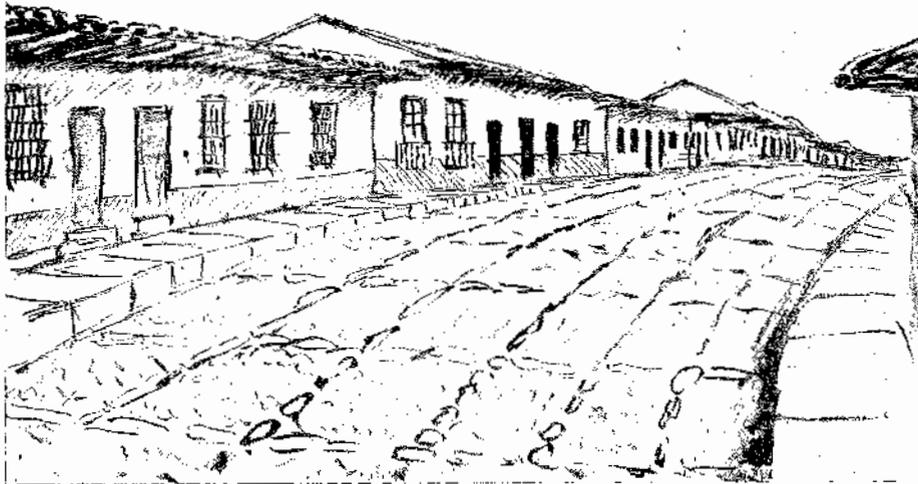
As companhias petrolíferas constroem cidades perto dos centros de extração ou das refinarias, como *Cordo* ou *Punto Fijo*, na península de Paraguana; *Palmerejo* e *La Paz*, nas proximidades de Maracaibo; *El Tigre* e *El Tigríto*, no "Oriente". Para servir a todos esses centros de trabalho, alguns portos cresceram rapidamente e se tornaram pontos finais de oleodutos: *Barranquilla*, com seus 400 mil habitantes, conservou sua vantagem de estar na foz do Magdalena, apesar dos perigos do delta; *Barcelona* foi substituída por *Puerto de la Cruz* para o escoamento das jazidas petrolíferas e mineiras do "Oriente".

Estradas de construção audaciosa ligam estes portos às cidades dos planaltos: a mais admirável delas é a grande auto-estrada de La Guayra a Caracas, que os venezuelanos dizem orgulhosamente ser "a estrada mais cara do mundo"; Barcelona acaba de ser ligada por auto-estrada a Maturín e a Ciudad Bolívar; na velha e muito povoada província colombiana de Antioquia termina uma estrada difícil que unirá sua capital, Medellín, e suas indústrias têxteis muito ativas ao porto ainda morto de Turbo, no interior de seu grande golfo, o mais meridional do Mar das Antilhas. Do interior da laguna de Maracaibo saem estradas para as altas montanhas venezuelanas e colombianas, das quais a de maior movimento é a que une o porto de Encontrados a Cucutia, na Colômbia. No México, importantes trabalhos transformaram toda a bacia do Papaloapan.

Neste despertar, é mínimo o papel das estradas de ferro; quase se chegou mesmo a decretar-se a supressão da rede ferroviária na Venezuela: o automóvel e o avião são as armas poderosas do progresso, como provam as suntuosas estradas ou os gigantescos



Barcos de pesca dos índios Tarascos, próximo ao lago Patzenaro, no México Central. — As cabanas destinam-se à secagem do peixe (Desenho P. Deffontaines).



Uma rua de Patzenaro, no México Central. — Habitações baixas, de um só andar e longos beirais. Ruas pavimentadas com basalto, em quadriculado (Desenho de P. Deffontaines).

aero-portos (Macequetia, perto de Caracas); a Colômbia é o país que possui a rede nacional aérea mais densa do mundo (rede da "Avianca"); com efeito suas altas montanhas tornam os outros meios de transporte muito penosos e lentos, pois são necessários oito dias para ir-se de Barranquilla a Bogotá, via rio Magdalena.

Dessa forma, o Mediterrâneo americano reconquista a passos largos o terreno perdido desde o século XVIII. Na verdade, não se ligaram ainda as fachadas do São Lourenço e do Hudson, ou a do Rio de Janeiro e do Rio da Prata, mas nestes últimos anos os progressos foram mais rápidos na zona mediterrânea do que na zona atlântica. Veremos, um dia, o Mediterrâneo americano retomar o primeiro lugar na frente oriental do Novo-Continente?