

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

PIERO LANDINI

Lo scopo delle presenti pagine è quello di tratteggiare comparativamente alcune caratteristiche geografiche ed economiche delle grandi città degli Stati Uniti. La giovinezza demografica di tali centri, il loro sviluppo, che per la maggior parte dei casi è possibile seguire, fin dal primo loro sorgere, la complessa composizione etnica, che in maniera saliente rispecchia l'andamento di uno dei fenomeni più grandiosi, se non il più grande, della storia dell'umanità, la loro molteplice attività e differenziazione economica, tanto industriale quanto commerciale, sono tutti elementi di grande interesse, che si possono, in ultima analisi, ricondurre tutti al fattore *urbanesimo*, che negli Stati Uniti ha assunto proporzioni grandiose, superate forse dalla sola Australia. Una prima distinzione fondamentale da farsi è quella di popolazione che vive nei centri e di popolazione sparsa. Questo nostro concetto trova una rispondenza non assoluta nei censimenti americani, che considerano come popolazione urbana quella che vive in centri di oltre 2500 abitanti, e come popolazione rurale quella che abita in case sparse e in centri con meno di 2500 persone, tanto nelle fattorie (*rural-farm population*) quanto in zone al di fuori dell'area delle *farms* e dei centri urbani (*rural-nonfarm population*).

Secondo il censimento del 1930 (e a quell'anno si fermeranno nella massima parte dei casi le indagini qui raccolte, mancando per gli anni successivi dati omogenei per tutte le grandi città, che solo si trovano nei copiosi e dettagliatissimi volumi dei vari censimenti decennali, ultimo dei quali quello del 1930) su di un totale di 122,8 milioni di abitanti viventi negli Stati Uniti, circa 69 costituivano la popolazione urbana (56,2 %) e 53,8 la popolazione rurale (43,8 %).

Il valore medio della popolazione urbana è superato dalla Nuova Inghilterra (77,3 %), dagli stati del Medio Atlantico (77,7 %), dal Centro N. E. (66,4 %), dal Pacifico (67,5 %), essendo le zone di popolamento o di sviluppo economico più antico, oppure quelle ove il progresso agricolo, minerario e industriale ha fatto di recente passi giganteschi (California). Tutte le altre divisioni geografiche accusano valori più modesti, con il minimo del 28,1 % per il Centro S. E.

Il prodigioso sviluppo industriale della Confederazione, soprattutto a partire dall'ultimo quarto del secolo XIX, ha portato di conseguenza un

parallelo aumento della popolazione urbana: il fenomeno dell'urbanesimo segna un crescendo impressionante, come ben si può comprendere dalle seguenti cifre: nel 1880 la popolazione urbana rappresentava il 29,5 % dell'intera popolazione; sale al 36,1 % nel 1890; al 40,5 % nel 1900; al 45,8 % nel 1910; al 51,4 % nel 1920; al 56,2 % nel 1930. Tutte le divisioni geografiche e gli stati rispettivi presentano aumento di popolazione cittadina a scapito di quella rurale, ma quello che maggiormente colpisce, osservando le cifre percentuali alle due date estreme, è che tale aumento è generale non soltanto negli stati nord-orientali e dei Grandi Laghi, per la più antica colonizzazione e il conseguente sviluppo industriale e minerario, ma anche in quelle zone, che ancor oggi presentano un'economia agricola saliente.

Il fattore *urbanesimo* ha, adunque, nella storia demografica ed economica un'importanza di primissimo ordine. Nel 1930 negli Stati Uniti esistevano 3165 centri, aventi popolazione superiore a 2500 abitanti, con un complesso di quasi 69 milioni di individui, pari al 56,2 % della popolazione totale. Della popolazione complessiva 36,3 milioni vivevano nelle città aventi più di 100.000 abitanti (52 % del totale urbano; 30 % della popolazione della intera Confederazione). Ben si può affermare quindi che le *grandi città* abbiano negli Stati Uniti un ruolo di primaria importanza. La loro genesi, il loro sviluppo, le loro caratteristiche ambientali ed economiche sono l'indice più sicuro e significativo dello sviluppo umano ed economico di tutti gli Stati Uniti.

Le grandi città nel 1930 sommarono a 93, così distribuite: 13 nella Nuova Inghilterra (la loro popolazione rappresentava il 30 % della popolazione complessiva); 18 negli stati del Medio Atlantico (48 %); 9 nel Sud Atlantico (15 %); 19 nel Centro N. E. (36 %); 9 nel Centro N. O. (20 %); 6 nel Centro S. E. (12 %); 8 nel Centro S. O. (15 %); 2 nella Montagna (11 %); 9 nella regione del Pacifico (40 %) (1).

I valori estremi, come popolazione assoluta, erano dati da New York (N. Y.) con 6.930.446 abitanti e da Lowell (Mass.), con 100.234.

(1) In ordine decrescente di popolazione, per grandi divisioni geografiche:

a) *Nuova Inghilterra*: Boston 781.188; Providence 252.981; Worcester 195.311; Hartford 164.072; New Haven 162.655; Springfield 149.900; Bridgeport 146.716; Fall River, 115.274; Cambridge 113.643; New Bedford 112.597; Somerville 103.908; Lynn 102.320; Lowell 100.234;

b) *Medio Atlantico*: New York 6.930.446; Filadelfia 1.950.961; Pittsburgh 669.817; Buffalo 573.076; Newark 442.337; Rochester 328.132; Jersey City 316.715; Syracuse 209.326; Scranton 143.433; Paterson 138.513; Yonkers 134.646; Albany 127.412; Trenton 123.356; Camden 118.700; Erie 115.967; Elizabeth 114.589; Reading 111.171; Utica 101.740;

c) *Sud Atlantico*: Baltimora 804.874; Washington 486.869; Atlanta 270.366; Richmond 182.929; Norfolk 129.710; Jacksonville 129.549; Miami 110.637; Wilmington 106.597; Tampa, 101.161;

d) *Centro N. E.*: Chicago 3.376.431; Detroit 1.568.662; Cleveland 900.429; Milwaukee 578.249; Cincinnati 451.160; Indianapolis 364.161; Toledo 290.718; Columbus 290.564;

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

Delle 93 città prese in esame 56 avevano una popolazione tra 100.000 e 250.000 ab. con 7.540.966 abitanti (6,1 % della popolazione complessiva dell'Unione); 24 con 250.000-500.000 ab. (per un totale di 7.956.228 individui, pari al 6,5 % della popolazione dell'intera Confederazione); 8 tra 500.000 e 1.000.000 di abitanti (5.763.987 abitanti; pari al 4,7 %) e finalmente 5 con una popolazione superiore al milione (le città *milionarie*) per un complesso di ben 15.064.555 abitanti (12,3 %).

DISTRIBUZIONE E POSIZIONE GEOGRAFICA. — Se osserviamo la distribuzione di questi grandi centri vediamo come la maggioranza sia situata nella sezione nord-orientale del paese, dagli stati della Nuova Inghilterra e del Medio Atlantico a quelli dei Grandi Laghi: da soli essi albergano oltre la metà (51 su 93) delle grandi città nord-americane. Ma se volgiamo lo sguardo attraverso i decenni non può non colpire la constatazione che, come sempre, sono gli stati meridionali e del Pacifico quelli che avvertono il maggior aumento nel numero dei grandi centri, segno evidente di un giovanissimo fenomeno urbanistico: così nel periodo 1890-1930, mentre le grandi città del Medio Atlantico salgono da 9 a 18 (e la percentuale della loro popolazione su quella totale da 35 % a 48 %), quelle del Centro N. E. da 6 a 19 (16,1 % e 36 %), del Centro N. O. da 5 a 9 (11,5 % e 20 %); gli stati del Centro S. E., S. O. e del Pacifico salgono dall'unità rispettivamente a 6, 8, 9 (e i valori percentuali da 2,5 % a 12 %; da 5,1 % a 15 %; da 15,8 % a 40 %). Nella zona di più antica colonizzazione soltanto la Nuova Inghilterra avverte un aumento cospicuo dei grandi centri (da 2 a 13) per il magnifico sviluppo industriale degli stati meridionali (Massachusetts, Rhode Island, Connecticut), nei quali si accentua la totalità di questi grandi agglomerati urbani.

Prima di addentrarci nello studio comparativo delle condizioni topografiche, etniche ed economiche delle grandi città, è bene accennare alla loro origine. Le profonde diversità, che si riscontrano al riguardo,

Akron 255.040; Dayton 200.982; Youngstown 170.002; Grand Rapids 168.592; Flint 156.492; Fort Wayne 114.946; Peoria 104.969; Canton 104.906; South Bend 104.193; Evansville 102.249; Gary 100.426;

e) *Centro N. O.*: St. Louis 821.960; Minneapolis 464.356; Kansas City (Mo) 399.746; St. Paul 271.606; Omaha 214.006; Des Moines 142.559; Kansas City (Kansas) 121.857; Wichita 111.110; Duluth 101.463;

f) *Centro S. E.*: Louisville 307.745; Birmingham 259.678; Memphis 253.143; Nashville 153.866; Chattanooga 119.798; Knoxville 105.802;

g) *Centro S. O.*: New Orleans 458.762; Houston 292.352; Dallas 260.475; S. Antonio 231.542; Oklahoma City 185.389; Fort Worth 163.447; Tulsa 141.258; El Paso 102.421;

h) *Montagna*: Denver 287.861; Salt Lake City 140.267;

i) *Pacifico*: Los Angeles 1.238.048; San Francisco 634.394; Seattle 365.583; Portland 301.815; Oakland 284.063; San Diego 147.995; Long Beach 142.032; Spokane 115.514; Tacoma 106.817.

possono fornire un ottimo mezzo per spiegare le caratteristiche salienti della loro specifica individualità geografica.

La storia della genesi delle grandi città coincide quasi esattamente con la storia della formazione territoriale dell'Unione, con la storia della sua colonizzazione e del suo popolamento.

Ciò apparirà molto chiaro quando si pensi che delle 93 grandi città esistenti nel 1930, soltanto 18 appaiono nel censimento del 1800, localizzate quasi per intero, come ben s'intende, sul versante atlantico (17); una sola al di là degli Appalachi, Louisville, con soli 359 abitanti. Per ovvie ragioni nulla il censimento di allora ci dice delle località abitate, esistenti nel bacino del Mississippi, dei Grandi Laghi, sulle coste del Pacifico, quali Cleveland, Columbus, Dayton, Evansville, Youngstown, Knoxville, Memphis, Nashville, St. Louis, New Orleans, San Antonio, San Diego, Los Angeles, San Francisco, località tutte raggiunte dai Bianchi durante la loro avanzata verso l'Ovest, e dagli Spagnoli provenienti dal Messico; a questi ultimi si deve la fondazione dei primi nuclei abitati di San Antonio (1718), San Diego (1769), Los Angeles (1781), San Francisco (1776), come presidi militari o come missioni francescane. Si deve, per altro, tener presente che, se anche sorti prima della fine del secolo XVIII, tutti questi centri incominceranno a svilupparsi soltanto molto più tardi, in relazione con l'avanzamento della colonizzazione, con la scoperta di giacimenti minerari (oro, California). Cinquant'anni più tardi (e in questo spazio di tempo la penetrazione bianca si è spinta sino al Mississippi, lo ha valicato, portandosi sporadicamente sino al 97° meridiano, mentre appaiono i primi nuclei colonizzatori sulle coste del Pacifico) il numero delle future grandi città è salito a 61, ma mentre per gli stati della Nuova Inghilterra, Medio Atlantico, Sud Atlantico, Centro N. E., S. E., il quadro si presenta quasi completo, per tutti i territori al di là del Mississippi, su 28 grandi città attuali, ne appaiono soltanto 6 e più precisamente St. Louis nel Centro N. O.; New Orleans, Houston e San Antonio nel Centro S. O.; San Francisco e Los Angeles nella regione del Pacifico. Alla fine del secolo XIX, delineatasi la colonizzazione in tutto il territorio, sino ai piedi orientali delle Rocciose, lungo il Pacifico, dal Canada al Messico, conquistata gradualmente ad oasi la Montagna, il numero delle future grandi città sale a 92; manca soltanto Gary, fondata nel 1906 sulla sponda meridionale del lago Michigan, per essere sede dei grandiosi impianti siderurgici e meccanici dell'U. S. Steel Corp. Ma giova tener presente che se tutti i centri si presentavano nel 1900 fondati, soltanto quelli dell'Est avevano assunto fin da allora una fisionomia urbana ben definita, mentre molti centri al di là del Mississippi e sul Pacifico erano semplici villaggi, che vedranno la loro popolazione moltiplicarsi in modo straordinario soltanto in un trentennio, per ragioni eminentemente minerarie, industriali, commerciali e anche turistiche. Si può quindi fissare fin d'ora inequivocabilmente la differenza profonda, che passa tra le grandi città orientali e quelle centro-occidentali dal punto di vista dell'antichità del loro sorgere, nel senso che la loro giovinezza aumenta progressivamente procedendo da Est verso Ovest, da Nord verso Sud.

Se dividiamo il territorio dell'Unione in versanti idrografici, vediamo che su 93 grandi città, ben 83 appartengono al versante atlantico; 9 al versante pacifico; un solo grande centro è situato in zona endoreica, senza sbocco di acque al mare, e cioè Salt Lake City (Utah) nel bacino del Grande Lago Salato (Montagne Rocciose). Se poi suddividiamo il versante atlantico in sezioni distinte, si vedrà come al bacino lacustre, scolante le acque nel San Lorenzo, siano da attribuire 15 grandi città; 33 al versante del Golfo del Messico (Mississippi e affluenti di destra e di sinistra; fiumi minori con scolo diretto al mare); 34 al versante diretto atlantico, dai bacini fluviali atlantici del Maine a quelli della Florida.

Anche in questo appare evidente la superiorità della sezione orientale degli U. S. A., soprattutto della parte nord-orientale, che tanta importanza ha nella storia antica e recente, umana ed economica, del Nuovo Mondo.

Per quanto riguarda l'ubicazione delle grandi città balza evidente l'enorme importanza, che sul loro sorgere e sul loro primitivo sviluppo ha avuto il fattore *acqua*, inteso nella sua prima elementare suddivisione di mare-lago-fiume. Nessun grande centro dista molto da una via d'acqua naturale o artificiale, tanto che dei 93 nuclei urbani considerati, 34 risultano a contatto più o meno diretto col mare (e di questi 23 sono situati sull'Atlantico; 3 sul Golfo del Messico; 8 sulle coste del Pacifico); 9 sono situati sulle sponde del Mediterraneo lacustre e finalmente 40 su fiumi e canali. Questa prima elementare suddivisione ha bisogno di ulteriori chiarimenti per essere pienamente intesa. Parlando di centri marittimi, noi saremmo portati a considerarli sorti a contatto diretto col mare aperto, ciò che invece avviene molto di rado, perchè soltanto San Diego, Long Beach, Los Angeles (il porto sorge nella Baia di S. Pedro a 32 Km. dal cuore della metropoli) possono chiamarsi centri di mare aperto, non influenzati da altri fattori naturali preponderanti. Per tutti gli altri, invece, accanto al fattore *mare*, interviene quello non meno importante di *fiume*, inteso nel suo corso inferiore, quasi sempre a *estuario*, con acque profonde, beneficate dalla marea, sfocianti di solito non in pieno oceano, ma in baie ben riparate: coefficienti che concorrono insieme a darci la ragione della primitiva ubicazione dei centri e il perchè del loro ulteriore sviluppo.

Questa particolare morfologia, che senza grandi varianti si ripete su tutte le coste dell'Atlantico, è frutto di particolari fenomeni geomorfologici, ai quali è bene subito accennare. La pianura costiera atlantica, larga tra le coste e il Piemonte Appalachiano persino 300 Km. nella sezione meridionale, si va restringendo a mano a mano che si procede verso Nord, sino a ridursi a un sottile orlo di isole e di spiaggia al di là del fiume Hudson, fino all'estremo termine del Capo Cod, pianura di depositi terziari e di accumuli quaternari, che è stata parzialmente sommersa dalle acque dell'Oceano, che hanno invaso la sezione inferiore delle vallate, tramutandole in baie ed estuari amplissimi. In tal modo la valle che raccoglieva le acque del Potomac e del Susquehanna è divenuta la Baia di Chesapeake, lunga ben 300 Km. e larga perfino 50, per cui la marea ri-

monta il Potomac sino oltre la città di Washington e alle rapide del Susquehanna, che segnano il passaggio dal Piemonte Appalachiano alla piana costiera; il corso inferiore del Delaware è stato trasformato in una baia profonda, che la marea rimonta fino a Trenton; il corso inferiore dell'Hudson, interessato potentemente dal glaciale, è divenuto un vero e proprio estuario fino ad Albany e a Troy, a 250 Km. da New York, sezione meridionale di quella via fluviale e di canale, che dal 1835 unisce la regione dei Grandi Laghi col massimo porto della Terra. Così le coste della Nuova Inghilterra, anche a Nord del Capo Cod, continuano la loro caratteristica frastagliatura, con fiumi ad estuario, rias marcate dal fenomeno glaciale e di sommersione, con ampie zone lagunari, che l'uomo ha colmato con l'andare del tempo, per poter aumentare lo spazio fabbricabile a sua disposizione. Possiamo quindi distinguere un primo allineamento di porti di baia, interessati dallo sbocco ad estuario di fiumi, quali Lynn, Boston, New Bedford, Fall River, Providence, New Haven nella Nuova Inghilterra; New York, che sorge su isole e penisole e che si affaccia alla Upper Bay, ove sbocca l'ampio estuario del fiume Hudson, sull'East River, il canale naturale che separa la Long Island dal continente; e tutto intorno il fiorire dei suoi satelliti, affacciantisi e sulle acque del fiume Hudson e sulla Newark Bay. Più a Sud abbiamo Norfolk sul fiume Elizabeth, che si getta nell'ampio estuario del fiume James, a meno di 50 Km. dall'ingresso della Baia di Chesapeake.

A questa prima serie di centri, a contatto diretto con il mare, succede un'altra più arretrata, che usufruisce degli ampi estuari fluviali benefici dalla marea, quali Hartford (80 Km. dall'Oceano); Trenton (220 Km.), Filadelfia-Camden (Km. 163), Wilmington (Km. 123); Baltimora (Km. 274); Washington (Km. 160) ed infine Richmond, a breve distanza dall'enorme estuario del fiume James. Su questa piana costiera, lunga 300 Km. dalle cascate del Potomac alla foce del fiume Hudson, interessata da ampi estuari e baie profonde, il sorgere delle grandi città è stato favorito: il loro allineamento Sud Ovest-Nord Est è veramente caratteristico e il fattore *acqua* è divenuto ancor più importante per la costruzione di canali artificiali da parte dell'uomo.

Da Norfolk bisogna scendere molto verso Sud, prima di incontrare città con oltre 100.000 abitanti: Jacksonville sull'ampio estuario del fiume St. Johns, a 45 Km. dallo sbocco di questo nell'Oceano; Miami sul fiume omonimo e sulla Biscayne Bay, per felici condizioni di clima divenuta una delle località più celebri dal punto di vista turistico ed oggi grande nodo aviatorio per le rotte transcontinentali centro e sud-americane.

Sul Golfo del Messico le grandi città presentano caratteristiche profondamente diverse: Tampa allo sbocco del fiume Hillsboro, nella omonima baia; New Orleans che sorge nell'ultimo tratto del Mississippi, all'inizio del gigantesco delta, a 177 Km. dal Golfo del Messico; Houston in piena terraferma, a 77 Km. a Nord-Ovest di Galveston, oggi unita alla Galveston Bay e quindi al Golfo del Messico mediante un canale navigabile, che le ha permesso di diventare uno dei porti fondamentali oceanici del Sud-Ovest.

La posizione geografica delle grandi città del Pacifico è profondamente diversa da parte a parte: nella sezione meridionale appaiono centri di baia pura e semplice, non confortati dalla presenza di fiumi navigabili (San Diego, Long Beach, Los Angeles); più verso Nord ritornano i caratteri riscontrati nella sezione atlantica, con la presenza dell'ampia e sicura Baia di San Francisco, lunga 77 Km. e larga 21, le cui acque sfociano in pieno Oceano attraverso la celeberrima Golden Gate. I centri abitati si sono moltiplicati sulle sponde di questa baia, da San Francisco ad Oakland, con numerosi nuclei urbani a Nord e a Sud. Più a settentrione Portland sul fiume Willamette, a 182 Km. dal mare, cui si arriva scendendo lungo la corrente del maestoso Columbia; infine Tacoma e Seattle, sorte nella sezione meridionale del Puget Sound, profonda insenatura ramificata tra un dedalo di relitti morenici, che permette la navigazione di alto mare dall'Oceano, distante 222 Km. per Seattle e 280 per Tacoma.

Caratteristiche salienti topo-geografiche presentano i 9 grandi centri sorti direttamente sulle coste del Mediterraneo lacustre nord-americano: nella massima parte dei casi accanto al fattore *lago* si associa quello di *fiume* e di *canale artificiale*, che tanta importanza hanno avuto, soprattutto nella prima metà del secolo scorso, quando ancora le ferrovie non avevano preso quello sviluppo imponente, che diventerà la caratteristica saliente dell'economia americana negli ultimi decenni del secolo XIX e nei primi del XX. Si trovano in queste condizioni Chicago, congiunta con il Mississippi mediante canale (1833); Toledo sul lago Erie e anche allo sbocco del fiume Maumee, che mediante i canali Wabash (1853) e Miami (1835) comunica per via d'acqua con il basso Ohio; Cleveland, allo sbocco settentrionale del canale Ohio e finalmente Buffalo all'estremità orientale del lago Erie, presso l'inizio del celeberrimo canale omonimo, aperto nel 1825 e radicalmente migliorato, per adeguarlo alle sempre nuove esigenze del traffico, tra il 1905 e il 1918. Un posto a sè occupa Detroit, sorta sul fiume omonimo, che permette il passaggio dal lago St. Clair e quindi dal lago Huron a quello Erie, centro di fiume, quindi, ma di passaggio obbligato, di fronte alla costa canadese (Windsor), con relazioni intense con il dominio inglese, rese ancor più palpitanti mediante ponte e passaggio subacqueo di recente inaugurati (1929-1930).

Accanto al mare e al lago interviene il fattore *fiume*, che non ha minore importanza dei fattori precedenti, quando si pensi che 40 grandi centri sono sorti su vie d'acqua naturali. Naturalmente è necessario fare una distinzione fondamentale tra centri sorti su fiumi navigabili, molto spesso integrati da canali artificiali e centri situati su fiumi non navigabili. A tale riguardo il contrasto è netto, preciso, tra i centri di fiume e di canale della sezione nord-orientale, tra i Grandi Laghi e il Tennessee, tra il Mississippi e la costa atlantica centro-settentrionale da una parte e dall'altra quelli situati ad occidente del massimo fiume nord-americano, nella zona montana, nella regione del Pacifico. Un ruolo di prim'ordine è dettato dall'ampia via naturale Hudson-Mohawk, che per mezzo dei canali Erie, Oswego, Cayuga-Seneca, permette di far comunicare il sistema lacustre

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

con l'Atlantico. Numerosi sono i grandi centri che si allineano lungo questa via naturale fondamentale, quali Albany, Utica, Syracuse, Rochester.

Il fattore fiume navigabile e canale artificiale continua ad avere primaria importanza in tutto il bacino dell'Ohio. Questo fiume fu, fin dai tempi della prima colonizzazione dell'Ovest, la grande arteria del traffico, aumentata nelle sue capacità da numerosi canali, soprattutto con la regione dei Grandi Laghi, che, se anche sopraffatta più tardi dal grande sviluppo ferroviario e stradale, rimane pur sempre un coefficiente di primo ordine di prosperità e di progresso; ed ecco Pittsburgh, alla confluenza dei due rami sorgentiferi (Allegheny e Monongahela) in uno dei distretti minerari e industriali più importanti del mondo, albergante non meno di 2 milioni di persone; più a valle Cincinnati (canale per il lago Erie); Louisville, Evansville (canali per il lago Erie). Anche gli affluenti albergano un certo numero di grandi città, come Nashville sul medio Cumberland, Knoxville e Chattanooga nell'alto Tennessee, la cui capacità idrica, per traffico ed energia, è stata potentemente migliorata in questi

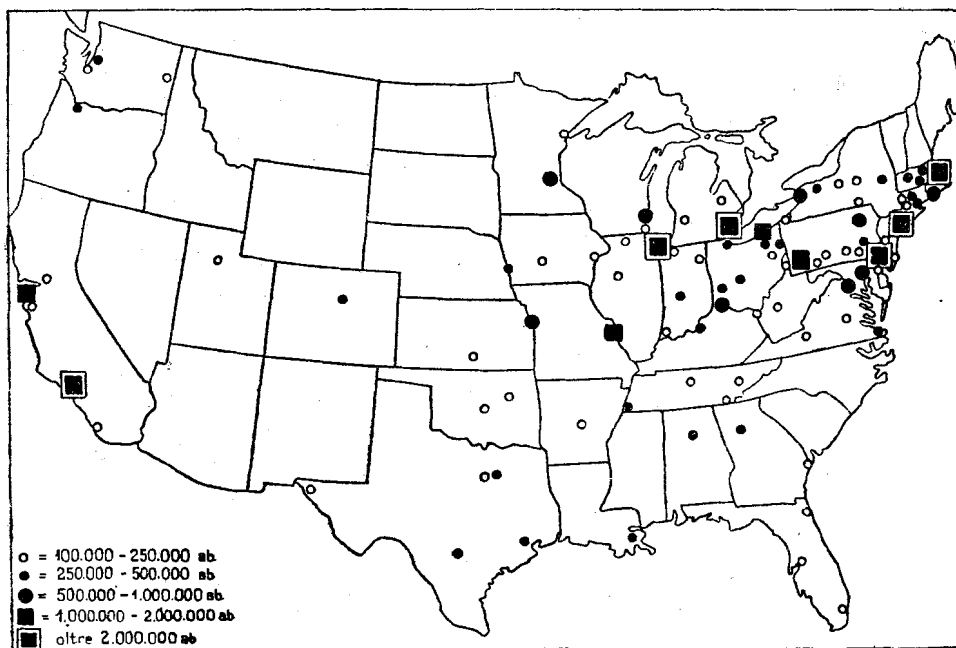


Fig. n. 1. — I distretti metropolitani negli Stati Uniti (1930).

ultimi anni con l'esecuzione di un piano gigantesco di lavori. Sul Mississippi si hanno alcune grandi città: Minneapolis e St. Paul all'inizio della sua navigazione (Minneapolis è sorta presso le famose cascate di St. Antony,

ragione prima del suo sviluppo industriale); St. Louis, la porta dell'Ovest, grande nodo stradale e ferroviario, a breve distanza dalla confluenza del Missouri; Memphis, che incominciò a svilupparsi dopo l'inizio della navigazione sul Mississippi (1834) e la costruzione delle prime ferrovie (1857).

Il fatto che molte grandi città sorgono su vie d'acqua fondamentali per la navigazione, di solito su di una sola sponda del fiume, in punti particolarmente interessanti per il traffico, per passaggio obbligato, per sviluppo industriale, ha recato molte volte il sorgere di uno o più centri gemellari sulla sponda opposta, centro o centri che con l'andare degli anni hanno moltiplicato le loro relazioni demografiche ed economiche, rese ancor più intense dalla costruzione di ponti ferroviari o sospesi, di gallerie subacquee, come è avvenuto sul fiume Hudson e sul East River (New York), sul Delaware (Filadelfia), sul Detroit River (Detroit), sul Mississippi (St. Louis), nella Baia di San Francisco (San Francisco), per citare gli esempi più famosi. Si è venuta quindi a creare una tale rete di interessi da fondere in un unico agglomerato urbano le città sorte sulle opposte rive, mentre invece dal punto di vista amministrativo esse sono tenute separate, appartenendo molto spesso non soltanto a contee differenti, ma a stati diversi della stessa Confederazione; nel caso di Detroit addirittura a due unità politiche differenti (Detroit negli U. S. A. e Windsor nel Canada).

Un altro esempio caratteristico è offerto da grandi città, sorte a breve distanza l'una dall'altra, cresciute poi a tal punto da fondere quasi materialmente i due nuclei urbani: tale il caso di Kansas City dello stato di Kansas e Kansas City del Missouri, entrambe sorte e sviluppatesi alla confluenza del fiume Kansas nel Missouri, separate dal confine politico; Minneapolis e St. Paul sull'alto Mississippi, a distanza di pochi chilometri l'una dall'altra.

Ma non soltanto in questi casi si ha la fusione demografica ed economica di centri vicini, separati da limiti convenzionali, ma ben si può dire per tutte le grandi città, specialmente per quelle a caratteristiche industriali dominanti. Tutti questi centri hanno, ormai, intorno una serie di satelliti grandi e piccoli, entrati nell'ambito economico più vasto della città fondamentale.

Sorge quindi il problema di distinguere la città amministrativa da quella geografica, pur avvertendo che per tutte le indagini di carattere particolare è giuocoforza attenersi alle prime. Al concetto di città geografica si accoppia quello di *distretto metropolitano*, di cui il censimento 1930 ci dà ampi ragguagli. Nel complesso si avevano in quell'anno 96 distretti, che nei limiti considerati superavano i 100.000 abitanti. Ciascuno di questi non corrisponde ad una grande città amministrativa, perchè da una parte si ha la fusione di grandi città in un unico distretto metropolitano, dall'altra di numerose città con meno di 100.000 abitanti, che con i loro sobborghi e satelliti riescono a superare tale cifra.

Anche in questo caso i contrasti sono molto notevoli da parte a parte. Il maggior numero di grandi città, fuse insieme in distretti metropolitani,

si ha nella sezione nord-orientale, a base essenzialmente industriale e commerciale, che presenta le maggiori densità di popolazione. Così Cambridge, Somerville, Lynn, sono fuse nel distretto metropolitano di Boston; Providence, New Bedford, Fall River formano un unico distretto urbano; Yonkers, Jersey City, Newark, Elizabeth in quello di New York; Camden in quello di Filadelfia; fuse insieme Minneapolis e St. Paul; Kansas City del Missouri con quella del Kansas; Oakland si fonde con San Francisco; Long Beach rientra nel distretto metropolitano di Los Angeles. Il maggior numero di distretti metropolitani alberganti città con meno di 100.000 abitanti si ha nella regione appalachiana, densa di industrie e di miniere; da soli gli stati di New York, New Jersey, Pennsylvania, West Virginia, Virginia, presentano 10 nuovi distretti metropolitani su di un totale di 19 per tutta la Confederazione. La popolazione complessiva di questi 96 distretti sommava nel 1930 a 54,75 milioni di abitanti, pari a oltre il 44 % della popolazione totale: emergono i distretti milionari, in numero di 10, così distribuiti: 3 sulla costa atlantica e cioè Boston con 2,3 milioni di abitanti; New York con il massimo nazionale di 10,9, pari a 8,8 % della popolazione complessiva degli Stati Uniti, che pone New York al primo posto tra le grandi metropoli della Terra, superando Londra e Tokyo; Filadelfia con 2,85. Nella regione dei Grandi Laghi e del Mississippi, Cleveland con 1,2; Detroit con 2,1; Chicago con 4,36; Pittsburgh con 1,95 e St. Louis con 1,3; finalmente sulla costa pacifica Los Angeles (2,3) e San Francisco (1,3). La prevalenza della zona atlantica e dei Grandi Laghi è netta, precisa e diviene ancor più saliente quando pensiamo che molti altri distretti presentano una popolazione vicina al milione: il distretto di Providence-Fall River-New Bedford sale a 0,96 milioni; a 0,95 quello di Baltimora; a 0,82 quello di Buffalo; a 0,74 quello di Milwaukee, cui si possono aggiungere i distretti di Cincinnati (0,76) e Minneapolis-St. Paul (0,83), ad accentuare la preminenza della regione ad oriente del Mississippi.

STRUTTURA ETNICO-DEMOGRAFICA. — Interessante è lo studio delle condizioni etniche di questi grandi centri, che nella loro struttura rispecchiano le vicende dei singoli stati e della intera Unione (1).

(1) Nel 1930 l'elemento bianco costituiva l'88,7 % dell'intera popolazione: presentava i valori più alti nella Nuova Inghilterra (98,8 %), nel Medio Atlantico (95,9 %), nel Centro N. E. (96 %), nel Centro N. O. (96,8 %), nella regione del Pacifico (91,5 %) e nella Montagna (89,2 %); negli stati meridionali il valore discende: nel Sud Atlantico 71,9 %; Centro S. E. 73,1 %; Centro S. O. 74,7 %, a causa della presenza dei Negri (9,7 %), che sono diffusi in tutti gli stati meridionali, con il massimo del 50,2 % nel Mississippi. Le altre razze sono modestamente diffuse, pari all'1,6 % dell'intera popolazione (Indiani; Cinesi e Giapponesi numerosi negli stati del Pacifico; Messicani, inclusi nella popolazione di colore a partire dall'ultimo censimento, che abitano di preferenza nella California e nel Texas). Degno di nota l'aumento sensibilissimo dell'elemento negro negli stati settentrionali (Medio Atlantico da 2 % a 4 %; Centro N. E. da 1,6 % a 3,7 % nel periodo 1900-1930).

La distinzione fondamentale in Bianchi e Negri (comprese le altre razze, fra cui i Messicani) porta ad una netta distinzione tra le città settentrionali e quelle meridionali: nelle prime l'elemento bianco costituisce oltre il 90 % dell'intera popolazione; negli altri nuclei urbani la popolazione di colore presenta cifre notevolissime senza, per altro, mai superare il 40 %. Le città della Nuova Inghilterra presentano i valori minimi rispetto alla popolazione di colore, non superando mai il 5 %; nelle città del Medio Atlantico, del Centro N. E., e Centro N. O. osserviamo come i più importanti nuclei di colore siano concentrati nelle metropoli e nei loro satelliti (5 % a New York; 11,4 % a Filadelfia; 9,6 % a Camdem; 7,7 % a Chicago; 21,3 % a Gary; 10,6 % a Cincinnati; 11,3 % a Columbus; 12,1 % a Indianapolis; 10,5 % a Kansas del Missouri; 18,6 % a Kansas nello stato omonimo; 11,6 % a St. Louis). L'elemento di colore, quasi unicamente negro, è richiamato per ragioni industriali e di varia natura. Si assiste ad un aumento impressionante nel numero assoluto di questi elementi (a New York City salgono in 10 anni da 160.600 a oltre 343.000, per cui la città viene ad essere la più popolosa città negra del mondo, soprattutto nel quartiere di Manhattan; a Chicago da 112.540 a 258.700; a Filadelfia da 135.600 a 222.500). L'elemento di colore è scarso anche nelle grandi città del Pacifico, quando si eccettuino San Diego (9,4 %), Los Angeles (13,3 %), San Francisco (6,2 %). Si tratta, in questo caso, di elementi messicani e asiatici (sino-giapponesi soprattutto a San Francisco, ove esiste il caratteristico quartiere cinese o *Chinatown*). E nelle città del Sud Atlantico, del Centro S. E. e S. O. che si avvertono i più alti valori percentuali relativi agli elementi di colore.

L'elemento bianco è costituito da indigeni, da Bianchi nati da genitori totalmente e parzialmente stranieri e finalmente da nati all'estero e anche in questo caso i grandi centri rispecchiano molto bene le profonde differenze fra parte e parte della Confederazione (1). Il prevalere dell'una o dell'altra categoria sta ad indicare molto chiaramente l'intensità e la giovinezza del fenomeno immigratorio. In tesi generale si può affermare che l'elemento bianco indigeno va aumentando progressivamente a mano a mano che ci si allontana dalle coste centro-settentrionali dell'Atlantico, attraverso la regione appalachiana del Nord, per portarsi nel cuore del bacino del Mississippi, nel quale si hanno i valori più alti, segno di una mancata grandiosa immigrazione straniera recente. Nessuna città della Nuova Inghilterra presenta più del 40 % della popolazione totale nata da

(1) Nel 1930 su 100 abitanti avevamo per l'intera Unione le seguenti cifre percentuali: Bianchi nati da genitori indigeni 57,1 % (i valori minimi erano dati da Nuova Inghilterra con 38,7 %; Medio Atlantico 43,6 %; Centro N. E. 57,5 %; Pacifico 54,1 %); Bianchi nati da genitori totalmente e parzialmente stranieri 20,7 % (i valori più alti erano dati da Nuova Inghilterra 37,5 %; Medio Atlantico 32,2 %; Centro N. E. 25,9 %; Centro N. O. 24,6 %; Montagna 19,3 %; Pacifico 23,2 %); Bianchi nati all'estero 10,9 % (Nuova Inghilterra 22,5 %; Medio Atlantico 20,1 %; Centro N. E. 12,5 %; Centro N. O. 8 %; Montagna 7,8 %; Pacifico 14,2 %); Negri e altri elementi di colore 11,3 %.

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

genitori indigeni, che vengono così a costituire gli americani autentici, dal valore minimo di New Bedford (19,7 %) a quello massimo di Springfield (38,7 %) : i valori continuano a mantenersi molto bassi anche nelle città del Medio Atlantico e del Centro N. E., teatro di formidabili immigrazioni antiche e recenti. Sono infatti le città tentacolari, a base commerciale e industriale, quelle che hanno la minore percentuale di elemento indigeno (New York 21,7 %, con i suoi satelliti, quali Jersey City con 31,6 %, Newark con 24,5 %, Elizabeth con 29,3 %, Filadelfia con 38 %) ; così anche nella zona mineraria interna, come intorno e sulle rive dei Grandi Laghi (Pittsburgh 40,6 % ; Buffalo 37,1 % ; Cleveland 27 % ; Detroit 34,3 % ; Gary 33,5 ; Chicago 27,9 % ; ecc.).

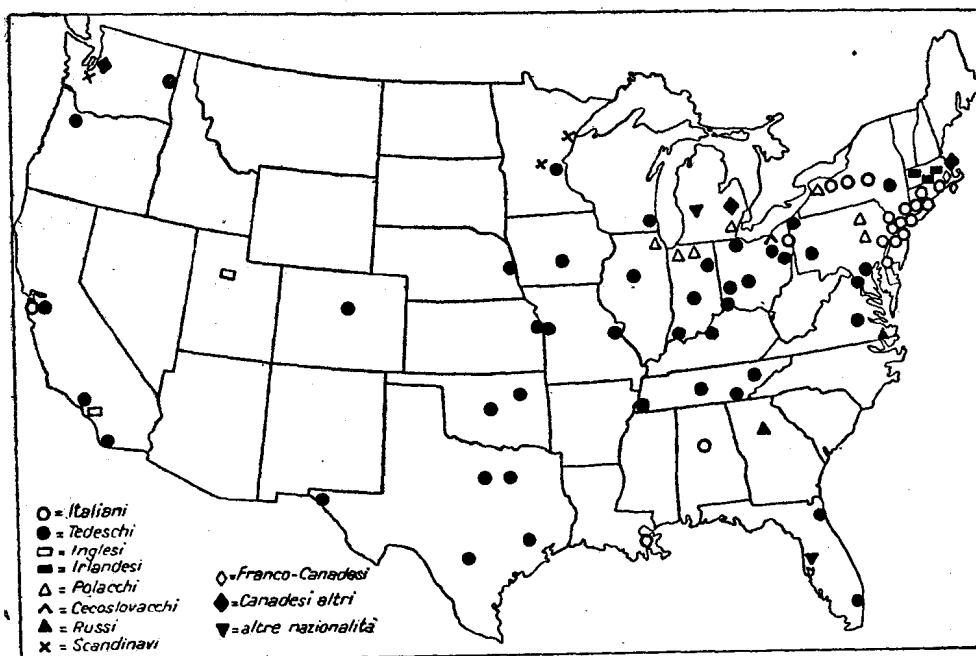


Fig. n. 2. — Le nazionalità più rappresentate nei grandi centri nel 1930
(Bianchi nati all'estero e Bianchi nati da genitori parzialmente e totalmente stranieri).

I valori aumentano entrando negli stati dell'Ovest e del Sud, con valori sempre superiori al 40 %, che superano anche il 60-70 % nel Sud Atlantico, nel Centro S. E. e S. O., nella Montagna. Sul Pacifico i valori più bassi sono offerti da San Francisco (37,1 %) e Oakland (46,4 %). Questa distribuzione non deve stupire pensando al fattore immigratorio, alla sua direzione e provenienza. Sono le città del Medio Atlantico e della Nuova Inghilterra meridionale quelle che hanno sempre ricevuto la marea di immigrati. E infatti, se osserviamo la percentuale dei nati all'estero, che ci dà l'entità della più recente immigrazione, vediamo che le città

della Nuova Inghilterra hanno valori oscillanti tra il 20 e il 30 % ; così pure tutte le più importanti città del Medio Atlantico e del Centro N. E. Al di sotto del 5 % sono tutti i centri urbani del Centro S. E. e S. O. La costa pacifica riprende, senza raggiungerli, gli alti valori del N. E., quali quelli di Los Angeles (14,7 %), Oakland (17,4 %), San Francisco (24,2 %), Tacoma (18,5 %), Seattle (20 %).

Teatro della massima immigrazione mondiale gli Stati Uniti sono anche il più complesso mosaico etnico esistente sulla terra.

Lo studio delle principali nazionalità, che vivono nei grandi nuclei urbani, è veramente interessante (1). Sul totale dei Bianchi stranieri (nati da genitori parzialmente e totalmente stranieri, nati all'estero) si sono calcolate le percentuali delle nazionalità più rappresentate per ogni singola grande città. Siamo di fronte a differenze profonde, che testimoniano della maggiore o minore antichità della immigrazione, della distribuzione spaziale degli Stati, che hanno inviato ingenti masse di individui nella Confederazione. Così ci spieghiamo perchè il nucleo tedesco-inglese, di più antica immigrazione, sia oggi distribuito in assoluta prevalenza nel Centro e nella regione dei Grandi Laghi, mentre verso oriente è stato sommerso dall'ingente frotto immigratorio neo-latino, slavo, celtico ; perchè l'elemento canadese si è diffuso essenzialmente nelle regioni settentrionali a contatto con il Canada e l'elemento spagnolo decisamente nel Sud, a contatto con il Messico e le Indie Occidentali. Tutte le grandi città si presentano come un vero e proprio mosaico etnico, nel senso che nessuna nazionalità ha un decisivo sopravvento sulle altre, quando si eccettuino i nuclei urbani del bacino medio ed inferiore dell'Ohio e alcuni altri dell'alto Mississippi e del bacino lacustre occidentale (Cincinnati, Louisville, Dayton, Evansville, Fort Wayne, Indianapolis, Peoria, Milwaukee), nelle quali un solo elemento etnico (Tedeschi) rappresenta oltre il 40 % del totale bianco straniero. Quanto siamo venuti dicendo è bene espresso dall'annessa cartina.

Un lato interessante di studio è anche lo sviluppo demografico di queste grandi città, che, come sempre, presentano differenze cospicue fra

(1) Nel periodo 1841-1930 sono entrati nell'Unione 37 milioni di individui, per l'85 % di provenienza europea. Di questi 31,67 milioni, 8,44 sono originari dall'Arcipelago Britannico ; 5,75 dalla Germania ; 4,65 dall'Italia ; 4,24 dall'Austria-Ungheria e stati da lei sorti ; 3,74 dalla Russia e dalla Polonia. I nuclei etnici stranieri (nati all'estero e da genitori parzialmente e totalmente stranieri), che superavano nel 1930 il milione di individui, erano così rappresentati : provenienti dalla Germania 6,87 milioni (Medio Atlantico, Centro N. E., Centro N. O.) ; dall'Italia 4,54 (per oltre la metà negli stati del Medio Atlantico ; poi Centro N. E., Pacifico) ; dall'Irlanda 3,78 milioni (Nuova Inghilterra e Medio Atlantico) ; dal rimanente dell'Arcipelago Britannico 3,66 (diffusi in tutta la sezione nord-orientale e sul Pacifico) ; dalla Polonia 3,34 (per i 4/5 negli stati del Medio Atlantico e Centro N. E.) ; dal Canada (Franco-Canadesi e Canadesi veri e propri) con un totale di 3,33 milioni (Nuova Inghilterra e Centro N. E.) ; dalla Russia 2,67 (Medio Atlantico) ; dalla Penisola Scandinava (2,66 milioni) in assoluta preferenza negli stati dei Grandi Laghi e dell'Ovest ; dalla Cecoslovacchia 1,38, per i 2/3 nel Medio Atlantico e nel Centro N. E..

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

parte e parte (1). Gli spostamenti percentuali nel tempo e nello spazio riflettono il diverso andamento che il popolamento nord-americano è andato assumendo attraverso le varie fasi del suo sviluppo.

Le grandi città aumentano di numero attraverso i vari decenni: nessun grande centro nel 1800 (allora la futura grande New York non contava che 79.216 abitanti); sono 6 nel 1850 (Boston 136.881; New York 696.115; Filadelfia 121.376; Baltimora 169.054; Cincinnati 115.435; New Orleans 116.375), con nettissima prevalenza della sezione atlantica; sono 38 nel 1900 (e di queste ben 23 sorgono al di là degli Appalachi, nel bacino dei Grandi Laghi, del Mississippi, sul Pacifico); salgono a 50 nel 1910, a 93 nel 1930, di cui soltanto poco più di un terzo sul versante atlantico.

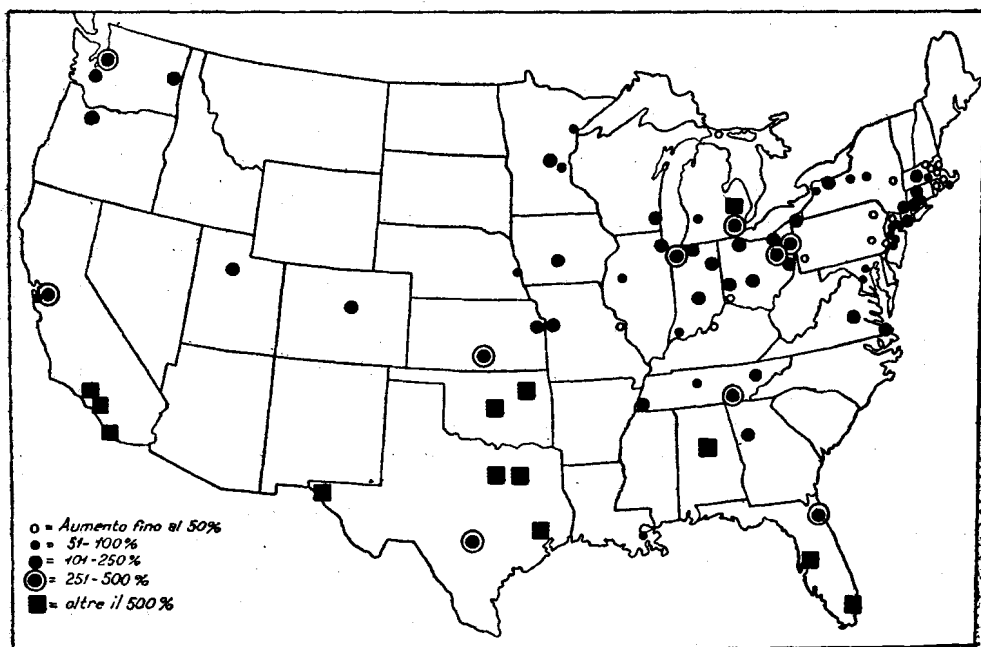


Fig. n. 3. — Variazioni demografiche nelle grandi città (1900-1930).

Ho preso in esame il periodo 1900-1930, interessante perchè coincide con il periodo di maggior benessere della Confederazione (la grave crisi, iniziata dopo il 1930, toccherà il punto culminante solo nel 1933),

(1) L'intera Unione sale da 5,3 milioni nel 1800 a 31,44 nel 1860, a 75,99 nel 1900, a 122,77 nel 1930. Gli aumenti percentuali più notevoli si hanno nei decenni del secolo scorso, con valori sempre superiori al 2% medio annuo: si contraggono nei decenni successivi, (2,1% nel periodo 1900-1910; 1,5% nel 1910-1920; 1,6% nel decennio 1920-1930).

come attestano le correnti immigratorie formidabili del periodo 1900-1913 (nel decennio 1901-1910 entravano negli Stati Uniti ben 8,8 milioni di individui ¹⁾), il crescente sviluppo industriale, che tocca il suo vertice massimo durante il conflitto mondiale e negli anni successivi, per le incessanti richieste di generi alimentari e industriali da parte dell'Europa, per il progredire del commercio estero, specie verso quei paesi un tempo soggetti alla penetrazione economica europea. In questo periodo sono anche più facilmente individuabili le variazioni demografiche e territoriali subite dalle varie città, rendendo possibili le correzioni e quindi paragonabili i dati fra un censimento e l'altro (1).

Dall'analisi degli spostamenti demografici trentennali e decennali, dallo studio dell'antichità delle immigrazioni dell'elemento nato all'estero, scaturiscono considerazioni di carattere generale. Innanzi tutto la maggioranza delle grandi città avverte nel periodo preso in esame un aumento percentuale assoluto maggiore di quello generale dell'Unione (61,6 %), salvo 21. Questi nuclei urbani sono diffusi soprattutto lungo l'Atlantico, in special modo nella Nuova Inghilterra (7 città su 13), nella sezione appalachiana settentrionale, di antica struttura mineraria ed economica, sporicamente nel medio e basso bacino dell'Ohio e del Mississippi. A mano a mano che si procede verso l'Ovest o verso il Sud o nella regione dei Grandi Laghi, le città con più di 100.000 abitanti avvertono aumenti straordinari, indice della giovinezza economica dei territori nei quali sorgono. In tesi generale si nota, poi, come non siano, di solito, le metropoli quelle che avvertono gli spostamenti positivi più cospicui, quando si eccettuino casi particolari, o di profonda complessità economica (New York, Chicago) o di città sorte a grande splendore per industrie o sfruttamenti minerari recentissimi e di grande richiesta, anche internazionale (Cleveland, Detroit, Los Angeles). Tutte le altre metropoli, di antico sviluppo demografico ed economico, avvertono di solito aumenti più modesti, come il caso di Boston, Filadelfia, Baltimora, St. Louis, San Francisco. E ad un'altra differenza è bene accennare che lo sviluppo del trentennio in parola è sorto nei primi anni del secolo xx, di solito fino al finire della guerra mondiale, per le città dell'Est, mentre verso Ovest gli aumenti più sensibili si avvertono in prevalenza nell'ultimo decennio (1920-1930). Infine, mentre le città dell'Atlantico medio-settentrionale e dei Grandi Laghi aumentano soprattutto in virtù dell'elemento straniero immigrato, le città del Centro e in parte dell'Ovest si avvantaggiano della immigrazione dalla campagna, il cui esodo si è fatto, di decennio in decennio, più cospicuo. La cartina annessa illustra graficamente il fenomeno proteiforme.

(1) Nel periodo considerato le principali variazioni sono state le seguenti : i cinque boroughs di Manhattan, Brooklyn, Richmond, Bronx, Queens sono fusi nel 1898, costituendo la New York amministrativa ; alla città di Pittsburgh nel 1907 si unisce Allegheny ; a Boston è annessa Hyde Park Town ; a Omaha la città di South Omaha. Del nuovo municipio di Atlanta (17 agosto 1929) non si tiene conto perchè il censimento del 1930 riporta i dati del municipio, secondo gli antichi limiti amministrativi.

CONDIZIONI ECONOMICHE. — Venendo a parlare delle condizioni economiche delle grandi città, è bene premettere alcune considerazioni generali. Circa la metà della popolazione degli U. S. A. con oltre 10 anni di età risultava nel 1930 occupata nelle varie attività economiche (49,5 %): l'Unione, a tale riguardo, ha avvertito un aumento continuo a partire dal 1870 (44,3 %) sino al 1910 (53,3 %), per scendere a 50,3 % nel 1920, a 49,5 % 10 anni dopo. Le diverse categorie economiche davano nel 1930 le seguenti percentuali (tra parentesi il valore del 1910): agricoltura 21,4 % (32,5 %); foreste e pesca 0,5 % (0,6 %); estrazione dei minerali 2 % (2,5 %); industrie 28,9 % (27,9 %); trasporti e comunicazioni 7,9 % (7 %); commercio 12,5 % (9,5 %); servizi pubblici 1,8 % (1,1 %); servizi professionali 6,7 % (4,5 %); personale domestico 10,1 % (9,8 %); impiegati 8,2 % (4,5 %). Si avverte una impressionante diminuzione nel numero dei lavoratori agricoli a tutto vantaggio delle industrie, del commercio, degli impieghi tipicamente cittadini. Le caratteristiche essenzialmente industriali ed economiche dell'Unione si condensano in queste due cifre: nell'agricoltura, nelle foreste e nella pesca è impiegato il 21,9 % di tutta la popolazione attiva degli Stati Uniti, di contro al 51,3 % dell'industria, dei trasporti e del commercio. Ma i contrasti sono profondi, veramente significativi: i minimi valori relativi all'agricoltura si hanno negli stati della Nuova Inghilterra, del Medio Atlantico, del Centro N. E., del Pacifico e sono proprio le zone che avvertono il maggior contingente bianco immigrato, quelle che avvertiranno l'addensamento urbano più cospicuo; mentre gran parte del bacino del Mississippi e il Sud Atlantico presentano oltre 1/3 della popolazione occupata nell'agricoltura.

L'attività mineraria è fiorente in tutta la zona orientale dell'Unione (Appalachi: carbone e petrolio in prevalenza) ma tocca il suo più alto valore relativo negli stati della Montagna, che al fattore minerario devono in gran parte il perchè del loro popolamento.

L'attività industriale e quella dell'artigianato presentano logicamente una distribuzione inversa a quella dell'agricoltura: la zona più industriale dell'Unione è la Nuova Inghilterra, seguita a breve distanza dal Medio Atlantico e dagli stati del Centro N. E.; seguono gli stati del Pacifico. E saranno proprio queste le zone dell'urbanesimo in grande stile, delle metropoli pulsanti di innumeri energie, come quelle che accentrano anche le maggiori percentuali degli addetti al commercio e alle comunicazioni, degli impiegati nelle ditte e nei grandi trusts commerciali, col valore più alto (11,9 %) degli stati del Medio Atlantico.

Le grandi città, naturalmente, non fanno che acutizzare questo contrasto profondo fra campagna e centri urbani. Accurate indagini in questo campo portano alle seguenti conclusioni: quasi tutti i grandi agglomerati urbani presentano oltre la metà della popolazione con 10 anni e più occupata nelle diverse attività economiche, con valori percentuali molto uniformi, compresi fra 50 e 60 %. Nei riguardi dell'agricoltura, della pesca e delle foreste le grandi città presentano valori minimi, in nessun caso superiori a 5 % del totale occupato: una maggiore attività, a tale riguardo,

presentano le città degli stati di Oregon, Washington, California (Seattle 2,9 % ; Spokane 4,5 % ; Tacoma 3 % ; Portland 3,1 % ; Los Angeles 2,7 % ; San Diego 3,6 %). Siamo di fronte a paesi con agricoltura specializzata, ricchi di foreste e di pesca.

Anche per l'estrazione dei minerali solidi e liquidi le grandi città non presentano valori molto accentuati, ad eccezione di quelle del distretto carbonifero pennsylvanico (massimo di Scranton con il 20 %) e della sezione meridionale appalachiana (Birmingham 2,9 % ; Knoxville 0,5 %) ; della regione petrolifera del S. O. (Oklahoma City 5,8 % ; Tulsa 2,9 % ; Fort Worth 1 %) ; del Pacifico (Long Beach 8,9 % ; Los Angeles 0,5 %).

L'industria e l'artigianato formano un ruolo di primissimo ordine nell'economia delle grandi città americane : 54 su 93 presentavano nel 1930 oltre un terzo della popolazione attiva impiegata in tale genere di attività economica. Emergono Nuova Inghilterra, Medio Atlantico, Centro N. E., che da soli concentrano 45 grandi città su un totale di 54.

È interessante notare come non siano le grandi metropoli ad avere caratteristiche intensive salienti dal punto di vista industriale, ciò che non deve stupire pensando alla loro molteplice attività economica (Boston 32 % ; New York 32 % ; Filadelfia 40,2 % ; Baltimora 38,3 % ; Chicago 36,2 % ; St. Louis 36,9 % ; Los Angeles 26,2 % ; San Francisco 27,1 %, ecc.).

Il concentramento industriale è caratteristico delle città di media grandezza, molto spesso connesso con il prevalere di una o più industrie tipicamente determinate. Pochissime sono, poi, le grandi città ad avere quasi la metà o più della popolazione attiva impiegata nelle industrie (5 nella Nuova Inghilterra ; 4 nell'Atlantico Centrale ; 8 nella regione dei Grandi Laghi e zone adiacenti : in totale, adunque, 17 grandi città, molte delle quali satelliti di poderose metropoli).

La grande industria ha importanza fondamentale : su di un totale di 8,72 milioni di operai occupati nel 1929 (non spingo oltre le indagini, perchè negli anni successivi la gravissima crisi fa scendere tale numero a poco più di 6 milioni) le 93 grandi città concentravano nel loro perimetro urbano e suburbano il 43 % del totale. Una cinquantina di grandi città presentava un complesso di oltre 20.000 operai per ogni singolo agglomerato urbano e la preferenza netta e decisa è per la sezione nord-orientale dell'Unione, come quella che presenta la maggiore e più intensa diffusione industriale (nel 1929 negli stati della Nuova Inghilterra, del Medio Atlantico, del Centro N. E. si concentrava il 68 % di tutta la massa operaia della Confederazione). Il contrasto si fa ancor più intenso se invece delle singole città si prendono in esame le loro aree industriali, che includono accanto agli operai dei nuclei urbani, anche quelli della contea o delle contee contigue, includendo talvolta aree di stati vicini.

Paragonando le cifre della massa operaia dei singoli grandi centri con quelle dei loro distretti industriali, affiora una radicale differenza tra le grandi città del N. E. (Nuova Inghilterra e distretto industriale pennsylvanico) da una parte e le rimanenti dall'altra : chè, mentre in queste la massa lavorativa rappresenta una aliquota molto forte del totale impiegato

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

nella zona industriale (New York e satelliti 77 % ; Baltimora 86 % ; Rochester 92 % ; Cleveland 83 % ; Akron 89 % ; Toledo 91 % ; Detroit 75 % ; Chicago 73 % ; Minneapolis-St. Paul 91 % ecc.), nelle città dell'estremo N. E. raramente esso supera la metà del totale (Boston e satelliti 43 % ; Springfield 31 % ; Worcester 38 % ; Bridgeport-New Haven 41 % ; Pittsburgh 27 % ; Youngstown 35 % ecc.).

Di notevole interesse è anche lo studio della composizione delle varie attività industriali. Innanzi tutto pochissime sono le città che presentano una attività predominante in maniera assoluta sulle altre, localizzate di preferenza negli stati di Massachussets, New York, Pennsylvania (cotone, lana, seta, rayon, maglieria) come è il caso di Fall River (77 %), New Bedford (61 %), Paterson (66 %), Scranton (33 %), Utica (33 %), oppure negli stati del Centro N. E. per diverse attività economiche (gomma, Akron con l'85 % ; automobili, Detroit con il 50 % ; mobilificio, Grand Rapids con il 43 % ecc.).

Il più delle volte siamo di fronte ad attività molteplici, tanto che si analizzi il centro urbano quanto la sua *industrial area*. Si può, per altro, mediante opportuni accostamenti di industrie affini o le une dalle altre dipendenti, individuare zone di speciale preferenza: così nelle grandi città del Massachusetts, del Rhode Island e nelle loro zone industriali è la preferenza assoluta delle industrie tessili, cotoniera e laniera, del calzaturificio ; nelle grandi città del Connecticut l'attività si orienta di preferenza verso l'industria meccanica specializzata. Questa, unita alle fonderie, alla fabbricazione dell'acciaio, all'industria dei veicoli, delle automobili, si diffonde in tutta la grande zona industriale della Pennsylvania occidentale (in quella orientale, come nel New Jersey, hanno grande importanza le industrie tessili, soprattutto seta e rayon), nella zona lacustre, da Buffalo a Milwaukee, accanto all'industria delle calzature, dei mobili, della gomma, della carta. Nel vasto bacino del Mississippi, accanto a industrie siderurgiche e meccaniche, prende largo sviluppo l'industria molitoria, del *meat packing*, mentre nel Sud Atlantico, nel S. E., abbiamo distretti tipicamente minerari, siderurgici, meccanici, tessili o trasformanti materie prime agricole (lavorazione dei tabacchi). Nel S. O. fioriscono le industrie relative al cotone (non però la tessitura), allo sfruttamento del petrolio, mentre sul versante del Pacifico, accanto ad industrie fondamentali ma particolarissime (cinematografia), prende sempre maggiore sviluppo una attività industriale dipendente dai prodotti locali (petrolio, legname, lavorazione e conservazione dei prodotti orto-frutticoli, della pesca ecc.) (1).

(1) È interessante osservare quale importanza abbiano le grandi città nelle varie industrie fondamentali dell'Unione.

Per quanto riguarda le industrie tessili (cotonificio 425.000 operai ; lanificio 147.000 ; maglieria 208.500 ; seta e rayon 130.500) prevalgono in maniera assoluta le città della Nuova Inghilterra e del Medio Atlantico, non tanto nel loro perimetro urbano, quanto nelle loro zone industriali : per il 50 % il lanificio è concentrato nelle zone industriali di Boston, Providence-Fall River-New

Anche nel campo del commercio e dei trasporti si notano differenze sensibilissime fra città e città. Data la struttura assai complessa di questi grandi centri, è naturale che il numero degli addetti a queste due fondamentali categorie economiche sia in ogni caso notevole, sempre superiore al 15 % impiegato nelle diverse attività.

Una prima netta differenza bisogna fare tra le città della Nuova Inghilterra, del Medio Atlantico e del Centro N. E. da una parte e le rimanenti dall'altra. Nel primo caso gli addetti al commercio e ai trasporti non superano mai, come numero, gli addetti all'artigianato e all'industria, mentre invece nelle città dell'Atlantico Meridionale, del Centro S. E., al di là del Mississippi, sul Pacifico, quasi sempre, l'industria è battuta dal commercio e dai trasporti. Questa differenza è profonda e coincide con la diversa struttura economica degli stati.

Naturalmente anche in seno alle città tipicamente industriali si avvertono differenze notevoli, nel senso che gli agglomerati urbani sul mare o a contatto, su grandi vie lacustri, fluviali, di canale, all'incrocio di importanti nodi ferroviari e stradali, presentano un cospicuo numero di addetti al commercio e ai trasporti. Così sulla costa atlantica emergono i porti di intenso traffico, da Boston a Jacksonville; altrettanto, e con più accentuazione, avviene sulla costa pacifica, ove nessun centro marittimo ha meno del 26 % del totale impiegato nelle due attività economiche. Valori notevoli sono offerti anche dai centri lacustri e da quelli di canale e di fiume navigabile, tanto sulla via Hudson-Mohawk-Canale Erie, quanto nel bacino dell'Ohio e del Mississippi. Accentuatissima è la caratteristica economica del commercio e dei trasporti al di là del massimo fiume, ove si supera quasi sempre il 30 %: grandi nodi ferroviari e stradali, sulle rotte fondamentali dei meridionali e dei paralleli, accoppiano al fattore industriale, e molto spesso minerario, una attività fervida di commercio. Attivissime nel campo commerciale e dei trasporti si presentano pure le grandi città della sezione montuosa dell'Ovest, su vie fondamentali di passaggio obbligato, tanto ferroviarie quanto stradali.

Bedford, Worcester, Filadelfia; per la seta e il rayon i 4/10 degli operai si concentrano nei distretti industriali di Providence-Fall River-New Bedford, New York, Scranton, Filadelfia. Per il cotone il predominio è meno sentito per lo spostamento avvenuto, nel corso degli ultimi decenni, verso il Sud.

Per l'industria del vestiario (da donna, 187.000 operai) i grandi centri giocano un ruolo di prim'ordine: New York, la Parigi americana, concentra il 51,2 % del totale dell'Unione; Chicago, Filadelfia, Los Angeles, St. Louis, Boston, Cleveland, Baltimora, nell'insieme danno un altro 22,6 %; nel complesso, quindi i 3/4 del totale nazionale.

Industria tipica dei grandi centri del N. E. e dei Grandi Laghi è anche il calzaturificio, connesso con l'abbondanza di materia prima locale, di mano d'opera e la larga capacità di consumo.

Importanza fondamentale hanno le grandi città anche per le industrie siderurgiche e meccaniche, la distribuzione delle quali molto spesso ubbidisce a chiare leggi di ordine geografico. Per la produzione del ferro e dell'acciaio (circa 400.000 operai nel 1929, per i 3/4 concentrati negli stati di Pennsylvania, Ohio, Indiana, Illinois, in relazione con l'abbondanza locale del carbone, con la

ALCUNI ASPETTI GEOGRAFICI DELLE GRANDI CITTÀ NEGLI STATI UNITI

Completa il quadro economico di questi grandi centri la comparazione della percentuale degli addetti all'impiego pubblico e privato. Il valore più alto è offerto naturalmente dalla capitale federale, ma è interessante notare come nelle altre città le cifre più elevate si riscontrino o nei grandi centri portuali dell'Atlantico e nei loro satelliti o nei centri del bacino del Mississippi e dei Grandi Laghi oppure nelle metropoli del Pacifico e nei loro satelliti.

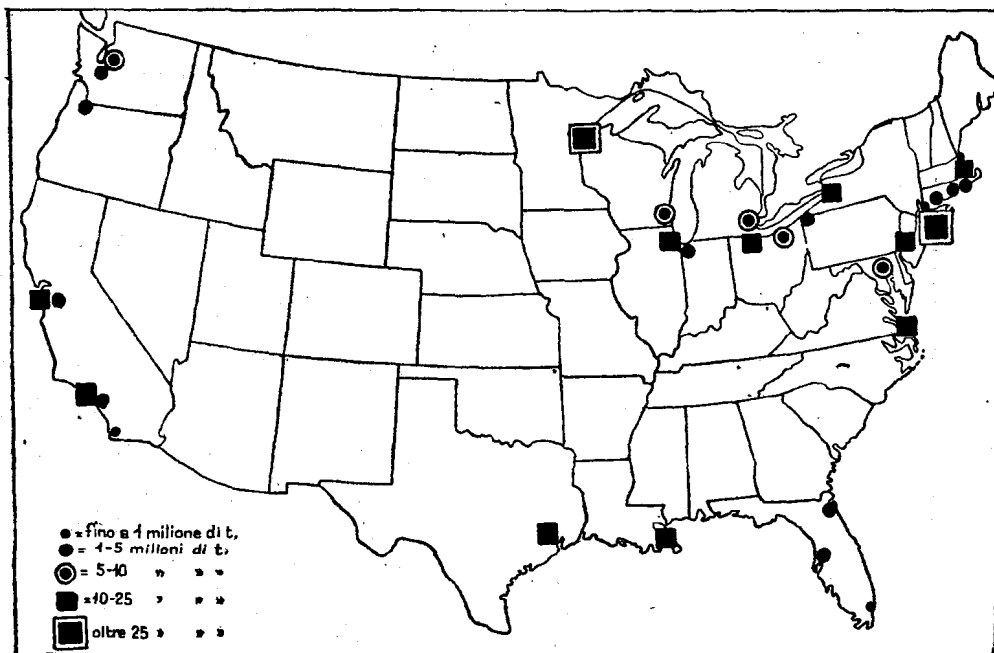


Fig. n. 4. — Traffico di merci nei porti delle grandi città marittime e lacustri.

I GRANDI CENTRI MARITTIMI E LACUSTRI. — Le grandi città marittime assolvono poi un compito fondamentale per quanto riguarda il movimento commerciale per via d'acqua. Su di un totale di quasi mezzo

facilità del trasporto dei minerali di ferro dai grandi distretti del lago Superiore) emergono le zone industriali di Pittsburgh, Youngstown, Cleveland, Chicago, che da sole assorbivano la metà della mano d'opera totale impiegata. Per le specializzazioni meccaniche, non si deve dimenticare che 14 grandi città concentravano nel 1929 i 6/10 della massa operaia impiegata nella produzione di materiale elettrico (330.000 operai, con netta prevalenza dei distretti di Boston, Bridgeport-New Haven, Hartford, New York, Filadelfia, Pittsburgh, Buffalo, Cleveland, Chicago).

Più significativo ancora è il concentramento nei riguardi della fabbricazione e delle riparazioni degli autoveicoli (automobili soprattutto), per un totale di 450.000 operai: nella sola città di Detroit

miliardo di tonnellate metriche all'anno nel periodo 1925-1930, il traffico dei grandi porti vi concorre per oltre la metà (55 %) e tale percentuale sale di molto se si esclude il commercio dei Grandi Laghi e delle vie d'acqua interne. Su 25 grandi porti considerati, 9 presentano un traffico superiore ai 10 milioni di tonnellate metriche (New York 118; Filadelfia e Los Angeles 20 ciascuna; Boston 15; Norfolk insieme con Portsmouth 14; New Orleans 13; San Francisco 12; Houston 11; Baltimora 10); 2 presentano un movimento di merci fra 5-10 milioni (Providence, Seattle), e infine gli altri 14 un traffico inferiore. Nei riguardi del commercio estero e interno (interstatale, di cabotaggio, locale) 24 porti su 25 presentano meno della metà del traffico complessivo diretto all'estero. L'eccezione è fornita da New Orleans con il 65,1 %. Ma in seno agli altri porti le differenze sono cospicue. Presentano un commercio estero inferiore al 10 %, segno evidente di una funzione economica strettamente locale, Lynn, New Bedford, Providence, Bridgeport, New Haven, tutti situati nella Nuova Inghilterra; San Diego, Oakland sulla costa pacifica: più di 1/5 del commercio totale è invece diretto all'estero dai porti di New York, Filadelfia, Baltimora, Tampa, New Orleans, Houston, Los Angeles, Tacoma, Portland. Presentano tra il 10 e il 20 % Boston, Fall River, Norfolk, Jacksonville, Miami, Long Beach, San Francisco, Seattle.

Ma anche nei riguardi delle importazioni e delle esportazioni con l'estero le differenze sono cospicue. Tutte le città ricche di industrie,

si concentra il 52 % del totale dello stato e 1/4 del totale nazionale. Le altre grandi città hanno un ruolo molto minore (Milwaukee, Chicago, Toledo, Cleveland, Buffalo, Indianapolis, Dayton). Connessa con l'industria automobilistica è quella dei pneumatici: 83.000 operai impiegati nel 1929, di cui 55.000 nello stato di Ohio e di questi ben 52.000 nella sola zona industriale di Akron.

Dei 10.000 operai impiegati nella fabbricazione del materiale per ottica, la metà lavora nello stato di New York: Rochester concentra gli 8/10 dello stato e i 4/10 del totale generale.

Connessa con l'industria tessile è la fabbricazione delle relative macchine (27.000 operai per l'Unione): 20.000 negli stati di Massachusetts, Rhode Island, Pennsylvania; 16.000 nelle zone industriali di Boston, Providence, Worcester, Filadelfia.

Industrie tipiche delle grandi città sono la gioielleria e la tipografia: Providence, New York, Newark, accolgono i 6/10 dei 28.000 operai impiegati nella gioielleria; New York e Chicago concentrano 1/4 di tutti gli operai addetti all'industria editoriale: per questa attività economica emerge anche, non per numero ma per intensità, la capitale federale e il motivo è evidente. Concentramento straordinario è offerto dall'industria cinematografica: per la produzione di pellicole erano impiegate nel 1929 20.000 persone, di cui 15.000 nel solo stato di California, interamente concentrate nella zona industriale di Los Angeles. È a questa industria, che ha fatto passi giganteschi dopo la guerra, che la metropoli dell'Ovest, insieme con alcuni suoi satelliti, deve parte del suo mirabile sviluppo demografico ed economico.

Industria prevalente relativa all'estrazione e alla raffinazione del petrolio presentano numerose grandi città del S. O., che devono a questo fattore minerario fondamentale il perchè del loro enorme sviluppo (Tulsa, Oklahoma City, Dallas, Fort Worth, Houston, Long Beach, Los Angeles): gli stati di Oklahoma, Texas, California presentano un crescendo impressionante tanto per la pro-

che con il loro porto servono un retroterra molto densamente popolato, presentano un netto prevalere delle importazioni sulle esportazioni, come è il caso di tutte le grandi città dell'Atlantico, ad eccezione di Norfolk. Per le maggiori città del Golfo del Messico e del Pacifico si assiste invece ad un netto prevalere delle esportazioni sulle importazioni, per il fatto che il retroterra di queste grandi città è meno popolato, meno ricco di industrie, per il motivo fondamentale che esse sono diventate emporii commerciali esportatori di materie prime alimentari e industriali, prodotte in gran copia nel loro retroterra immediato (prodotti dell'agricoltura, dell'allevamento, della pesca, legname, cotone, petrolio, ecc.).

È anche utile osservare il genere delle merci trafficate: per quanto riguarda il commercio di importazione dall'estero, si nota come petrolio, carbone, coke, minerali, legname, siano gli articoli principali importati nelle città industriali costiere della Nuova Inghilterra, mentre negli altri centri dell'Atlantico, soprattutto nelle metropoli, il quadro si fa più complesso, nel senso che, accanto ai combustibili solidi e liquidi, ai minerali, si fanno importazioni ingenti di generi alimentari e industriali di origine tropico-equatoriale, come zucchero, caffè, tè, spezie, banane, gomme, ecc., e tale caratteristica si nota saliente anche nelle grandi città portuali del Golfo del Messico, soprattutto New Orleans e Houston (l'importazione del petrolio estero è di provenienza messicana e venezolana, che accentua la preminenza petroliera del Centro S. O. dell'Unione). Di natura essenzialmente diversa sono le merci provenienti dall'estero, importate dai

duzione del petrolio (50 % del totale nazionale nel periodo 1901-1910; 80 % negli anni 1926-1930), quanto per i gas naturali. E lo spettacolare sviluppo degli oleodotti (oltre 150.000 Km. di condutture) ha permesso il perpetuarsi dell'industria di raffinazione anche nei primitivi centri sull'Atlantico e sui Grandi Laghi (Cleveland è sede della più possente società petroliera, la *Standard*).

Per quanto riguarda l'industria del legno (420.000 operai) essa si presenta diffusa soprattutto negli stati del N. O. pacifico e nella sezione meridionale, che guarda il Golfo del Messico. Forma la caratteristica economica dominante nelle città di Portland, Seattle, Tacoma: in quest'ultima tale industria rappresenta la metà della massa operaia impiegata. Il mobilificio (194.000 operai) è industria caratteristica dei grandi centri (New York 13.000; Boston 4700; Filadelfia 4000; Indianapolis; Evansville; St. Louis; Minneapolis; Los Angeles), soprattutto nella zona lacustre (Chicago 18.400, ma principalmente Grand Rapids, che nel mobilificio concentra 12.000 uomini su un totale di 28.000).

L'industria dei tabacchi (105.000 operai) è concentrata per i 4/10 nelle città di New York, Filadelfia, Richmond (4/10 degli operai del centro e 2/3 del totale dello stato), Tampa (8/10 del totale industriale cittadino e 9/10 del totale dello stato).

Tipiche delle grandi città sono le industrie alimentari: il *meat-packing* (122.000 operai) vede in Chicago il centro fondamentale, che concentra il 20 % degli addetti di tutta l'Unione: le due città di Kansas, Omaha, St. Louis, Indianapolis, danno un altro 20 % del totale nazionale. La industria molitoria è fondamentale in Duluth, Minneapolis, St. Paul, nelle due città di Kansas, St. Louis, e recentemente anche a Buffalo, che è diventato un grande centro molitorio per l'apporto dei grani, provenienti dagli stati dell'Ovest e dalle province canadesi della prateria, via laghi.

grandi centri costieri del Pacifico, in prevalenza pesce fresco e conservato per San Diego; prodotti del legno, carta, fertilizzanti, cemento, gesso per Los Angeles e Long Beach; prodotti tropico-equatoriali (zucchero, caffè, tè, copra) per San Francisco; minerali, carbone, petrolio, nei riguardi dei porti di Oregon e Washington.

Per quanto concerne l'esportazione verso l'estero, le differenze sono ancora più profonde, chè Boston esporta soprattutto grani e farine, prodotti metallurgici; New York, accanto ai grani e alle farine (26,7 %), al petrolio (17,1 %), esporta anche una grande quantità di prodotti meccanici (metalli, macchine, automobili); Filadelfia esporta soprattutto petrolio e carbone, mentre da Baltimora escono in gran copia carbone, coke e grani (74,5 %); da Norfolk per 4/5 carbone. I grandi porti del Golfo del Messico hanno caratteristiche bene individuate, chè Tampa esporta soprattutto fosfati; New Orleans e Houston petrolio e cotone; sul Pacifico, Los Angeles e Long Beach inviano all'estero grandi quantità di petrolio (oltre il 94 % del totale esportato); mentre dalla Baia di San Francisco, accanto al petrolio, escono cereali, frutta, prodotti orticoli conservati e dai porti di Oregon e Washington prodotti agricoli e forestali, soprattutto cereali e farine, prodotti alimentari in conserva, legname grezzo e lavorato.

Per quanto riguarda la partecipazione dei grandi porti, divisi per versante, si deve notare l'assoluta prevalenza di quelli atlantici, che nel periodo preso in esame assorbono il 70 % del traffico complessivo considerato; il 10 % è offerto dai porti del Golfo del Messico e il 20 % da quelli del Pacifico. Per quanto concerne lo sviluppo commerciale attraverso gli anni, non si deve dimenticare che sono proprio i porti del Golfo del Messico occidentale e i porti californiani quelli che presentano l'aumento più impressionante (Los Angeles da un traffico annuo di poco più di 3 milioni di tonnellate nel periodo 1917-1921 balza a 20,5 nel periodo 1925-1934).

Emerge sopra tutti il porto di New York, che, dotato di oltre 1800 moli, servito da 12 compagnie ferroviarie, da un centinaio di linee di navigazione per il commercio estero, ha un traffico che rappresenta il 24 % del traffico complessivo per via d'acqua dell'intera Unione (il 31 % se si esclude il movimento sui Grandi Laghi); il 23,3 % (28 % escludendo i Grandi Laghi) del traffico complessivo verso l'estero. La sua funzione, non soltanto americana ma mondiale, si spiega pensando che nel porto di New York si concentrano i 4/10 del traffico complessivo dei grandi porti dell'Unione e che il commercio di importazione e di esportazione con l'estero interessa tutti i paesi principali della Terra e, ben si può dire, tutti i prodotti di largo consumo industriale e alimentare.

Accanto ai centri marittimi, quelli lacustri, la cui importanza economica, di per sè grande, aumenta ancor più se si pone mente al traffico dei loro porti, ingente ma con differenze profonde tra parte e parte. Nel periodo 1926-1935 (che ha pur visto l'inflettersi del traffico negli anni di più acuta crisi, specialmente nei centri a struttura preminente monindustriale) il movimento commerciale nei porti dei 9 grandi centri lacustri

ha rappresentato la metà del traffico complessivo lacustre (sezione degli Stati Uniti). La gradazione, calcolata sul traffico complessivo dei 9 porti, è la seguente : Duluth-Superior 31,6 % ; Toledo 14,3 % ; Buffalo 14,1 % ; Chicago 10 % ; Cleveland 9 % ; Detroit 8,1 % ; Milwaukee 5,8 % ; Gary 4,2 % ; Erie 2,9 %. Ma l'importanza di questi grandi centri lacustri apparirà ancor più notevole quando si pensi che il traffico del porto Duluth-Superior rappresenta il 72 % del movimento complessivo del lago Superiore (sezione degli Stati Uniti) ; quello di Milwaukee, Chicago, Gary, il 51 % del traffico del lago Michigan ; quello di Detroit, Toledo, Cleveland, Erie, Buffalo il 62 % del movimento complessivo del lago Erie e dei fiumi di allacciamento.

Tutti questi porti hanno la caratteristica di presentare un traffico interno di gran lunga superiore a quello con l'estero : quest'ultimo è notevole soltanto per Buffalo e Toledo. Per quanto riguarda il commercio interno bisogna distinguere i porti tipicamente esportatori da quelli prevalentemente importatori : dei primi sono fondamentali quelli di Duluth-Superior e Toledo. Duluth-Superior è il più grande porto del mondo per esportazione di minerali di ferro, che per mezzo di ferrovia giungono dai grandi distretti delle Mesabi e Cuyuna Ranges e che, caricati su navi, prendono la via dell'Est, andando ad alimentare le poderose industrie pesanti dei centri lacustri, del bacino carbonifero pennsylvanico ; Toledo deve, invece, la sua grande importanza all'esportazione del carbone, che in masse ingenti proviene dal Kentucky orientale e dalla Virginia Occidentale e segue la via inversa, portandosi verso l'Ovest, ai grandi e piccoli centri lacustri, soprattutto del Michigan.

Tutti gli altri porti sono tipicamente importatori ; ferro, carbone, cereali sono i prodotti di maggior traffico. I cereali, caricati ai porti canadesi del lago Superiore, a Duluth-Superior, Milwaukee, Chicago, prendono la via dell'Est, diretti principalmente a Buffalo, che è divenuto uno dei massimi centri molitori dell'Unione : di qui, parte dei grani prende la via fluviale (San Lorenzo) e di canale (Erie) per giungere ai porti di imbarco oceanici del Canada e degli Stati Uniti.

Per quanto riguarda il movimento dei passeggeri trasportati per via d'acqua, il contrasto tra i grandi centri rivieraschi si fa violentissimo. Infatti, su di un movimento totale annuo di oltre 19 milioni di passeggeri, Detroit da sola assorbe il 58,5 %, seguita a notevole distanza da Buffalo con il 12,1 % ; le altre 7 grandi città prese insieme non rappresentano che il 7,5 % del movimento complessivo (riferito alla sola sezione degli Stati Uniti). L'assoluta preponderanza delle due città (70,6 % del totale), è dettata dalla loro posizione rispetto la sponda canadese. La maggior parte del movimento è costituita da viaggiatori delle navi traghetto da e per il Canada, tanto è vero che la costruzione dell'Ambassador Bridge (1929) e del tunnel per veicoli (1930) fra Detroit e Windsor (Canada) fa piombare il movimento viaggiatori di Detroit da 17,2 milioni nel periodo 1926-1930 a soli 5,2 negli anni 1931-1935. Tale contrazione si è ripercossa molto sensibilmente sul movimento complessivo, che scende da 26,4 milioni nel primo quinquennio a 11,83 nel secondo.

CENNO BIBLIOGRAFICO

(Sono elencati soltanto gli studi di carattere geografico fondamentali).

1) Scritti di carattere generale.

- O. MARINELLI, *Dei tipi economici dei centri abitati a proposito di alcune città italiane ed americane* in *Rivista Geografica Italiana*, 1916, p. 413-431; L. V. ROTH, *The growth of american cities* in *The Geographical Review*, 1918, p. 384-398; G. WERNER, *Die Grossstädte Nordamerikas und die Ursachen ihrer Entwicklung*, Francoforte sul Meno, 1927; A. B. WOLFE, *Some population gradients in the United States* in *The Geographical Review*, 1928, p. 291-301; P. ROSS-NAGEL, *Die Stadtbevölkerung der Vereinigten Staaten von Amerika nach Herkunft und Verteilung*, Stoccarda, 1930; J. W. THOMPSON, *Population and its distribution*, New York, 1931; W. T. CHAMBERS, *Geographic areas of cities*, in *Economic Geography*, 1931, p. 177-188; CH. O. PAULLIN, *Atlas of the historical geography of the United States*, Carnegie Institution of Washington, American Geographical Society of New York, 1932; W. WINID, *The distribution of urban settlements of over 10.000 inhabitants in the United States in 1930* in *The Scottish Geographical Magazine*, 1932, p. 197-210; M. JEFFERSON, *Great cities of 1930 in the United States, with a comparison of New York and London*, in *The Geographical Review*, 1933, p. 90-100; R. E. DICKINSON, *The metropolitan regions of the United States* in *The Geographical Review*, 1934, p. 278-291; P. LANDINI, *Alcuni aspetti demografici ed economici degli Stati Uniti* in *III Annuario del R. Istituto Tecnico Commerciale Duca degli Abruzzi*, 1935, p. 192-219; H. BAULIG, *Amérique Septentrionale, partie 2^a, États-Unis*, Géographie Universelle, tomo XIII, Parigi, 1936; *The American People* in *The Annals of American Academy of Political and Social Science*, volume 188, novembre 1936.

2) Scritti riguardanti gruppi di città o singoli nuclei urbani.

- a) *Grandi città dell'Atlantico (da Lynn a Miami) e del Golfo del Messico*: WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of Lynn, Mass.* in *The Ports of Northern England*, Port Series 24, Washington, 1934; ID., *The Port of Boston, Mass.*, Port Series 2 (Revised 1936), Washington, 1937; ID., *The Ports of New Bedford (Mass.), Fall River (Mass.), Providence (R. I.), New Haven (Conn.), Bridgeport (Conn.)* in *The Ports of Southern England*, Port Series 18 (Revised 1937), Washington, 1937; F. V. EMERSON, *Geographic interpretation of New York City* in *Bulletin of the American Geographical Society*, ottobre, dicembre 1908, p. 587-612; 726-738; gennaio 1909, p. 3-21; E. P. GOODRICH, *Some geographic problems incident to the growth of New York City* in *The Geographical Review*, settembre 1916, p. 184-205; H. M. LEWIS, *New York City motor traffic problem* in *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, novembre 1924, p. 214-223; G. EYSKENS, *Le port de New York dans son rôle économique*, Lovanio, 1929; *Regional Survey of New York and its environs*, New York, 1929-1931, 8 volumi; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of New York*, Port Series 20 (Revised 1932), Washington, 1932, 3 volumi; J. K. WRIGHT, *The diversity of New York City* in *The Geographical Review* 1936, p. 620-639; R. PFALZ, *Auf den Spuren des Deutschtums in New York und Chicago* in *Geographischer Anzeiger*, 1937, p. 265-274; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Ports of Albany (N. Y.), Yonkers (N. Y.)* in *The Ports on the Upper Hudson River*, Port Series 25, Washington, 1936; C. M. ZIERER, *Scranton as an urban community* in *The Geographical Review*, 1927, p. 415-428; ID., *The status of Scranton's mining industry* in *The Bulletin of the Geographical Society of Philadelphia*, 1928, p. 11-28; ID., *Scranton's industrial integrity* in

- Economic Geography*, 1929, p. 70-86; A. ALEXANDRE, *Une ville américaine*, Trenton, in *Annales de Géographie*, 1930, p. 607-624; *Philadelphia, its site and situation* in *The Bulletin of Geographical Society of Philadelphia*, 1935, p. 1-27; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Ports of Philadelphia, Pa., Camden and Gloucester, N. J., and Ports on the Delaware River above Philadelphia*, Port Series 4, Parte 1^a (Revised 1932), Washington, 1932; Id., *The Port of Wilmington Del., and Ports on the Delaware River below Philadelphia*, Port Series 4, Parte 2^a (Revised 1931), Washington, 1932; Id., *The Port of Baltimore, Md.*, Port Series 16, Parte 1^a, (Revised 1933), Washington 1934; P. BLOOD, *Factors in the economic development of Baltimore, Maryland*, in *Economic Geography*, 1937, p. 187-208; G. GROSVENOR, *Washington through the years* in *The National Geographic Magazine*, nov. 1931, p. 517-619; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Ports of Norfolk, Portsmouth, Newport News and Hampton, Va.*, Port Series 15 (Revised 1934), Washington, 1935; Id. *The Port of Jacksonville*, Port Series 8, Parte 1^a (Revised 1936), Washington, 1936; Id., *The Ports of Miami and Tampa, Florida*, Port Series 8, Parte 2^a (Revised 1936), Washington, 1936; TODD BINGHAM, *La Floride du Sud-Est et la ville de Miami* in *Revue de Géographie Alpine*, 1933, p. 373-417; B. DIETRICH, *New Orleans und das Mississippidelta* in *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg*, 1930, p. 63-95; M. HANNEMANN, *Die Seehäfen von Texas*, Francoforte sul Meno, 1928; W. T. CHAMBERS, *The Gulf port city region of Texas*, in *Economic Geography*, 1931, p. 69-83; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of New Orleans, Louisiana*, Port Series 5 (Revised 1932), Washington, 1932; Id., *The Port of Houston, Texas*, Port Series 6, Parte 2^a (Revised 1935), Washington, 1936.
- b) *Grandi città del Pacifico (da San Diego a Spokane)* : J. S. DAVIS, *Seaport of San Francisco, Los Angeles and San Diego* in *The Journal of Geography*, 1922, p. 131-140; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Ports of San Diego and San Luis Obispo, California*, Port Series 13, Parte 2^a (Revised 1936), Washington, 1936; A. WAGNER, *Los Angeles; Werden, Leben und Gestalt der Zweimillionenstadt in Südkalifornien*, Kiel, 1935; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Ports of Los Angeles and Long Beach, California*, Port Series 13, Parte 1^a (Revised 1936), Washington, 1936; W. H. MILLER, *Competition for the Ocean trade of Los Angeles* in *Economic Geography*, 1937, p. 325-333; W. M. DAVIS, *The Long Beach earthquake* in *The Geographical Review*, 1934, p. 1-11; G. PFEIFER, *Stadtgeographische Skizze von San Francisco* in *Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München*, 1936, p. 63-116; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Ports of San Francisco, Oakland, Berkeley, Richmond, Upper San Francisco Bay, Santa Cruz and Monterey, California*, Port Series 12 (Revised 1933), Washington, 1933; Id., *The Port of Portland, Oregon*, Port Series 11 (Revised 1931), Washington, 1932; Id., *The Port of Tacoma, Washington*, Port Series 27 (Revised 1938), Washington 1938; Id., *The Port of Seattle, Washington*, Port Series 7 (Revised 1938), Washington, 1938; G. T. RENNER, *Cities of the Puget Basin* in *Economic Geography*, 1935, p. 280-283; A. L. SEEMAN, *Seattle as a port city* in *Economic Geography* 1935, p. 20-32; W. T. BACKLEY, *The historical geography of Spokane, an inland metropolis* in *The Bulletin of the Geographical Society of Philadelphia*, 1932, p. 59-69.
- c) *Grandi città del bacino lacustre, del Mississippi e fiumi minori* : H. L. FAIRCHILD, *The geographical history of Rochester, N. Y.*, in *Proceedings of the Rochester Academy of Science*, 1894, p. 215-223; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of Buffalo, N. Y.*, Lake Series I, Washington, 1931; L. O' DAY, *Buffalo as a flour milling center* in *Economic Geography*, 1932, p. 81-93; H. M. STRONG, *Cleveland, a city of contacts* in *Economic Geography*, 1925, p. 198-205; A. DU-REAU, *Cleveland (Ohio), étude de géographie urbaine*, Parigi, 1925; J. B. APPLETON, *Iron and*

steel industry of the Cleveland district in *Economic Geography*, 1929, p. 308-319; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of Cleveland, Ohio*, Lake Series 5, Washington, 1932; ID., *The Port of Toledo (Ohio)*, Lake Series 7, Washington, 1932; W. G. LEZIUS, *Geographic aspects of coal cargoes from Toledo* in *Economic Geography*, 1934, p. 374-381; ID., *The lake port at Toledo* in *Economic Geography*, 1936, p. 197-204; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, *The Port of Detroit, Michigan*, Lake Series 2, Washington, 1931; A. E. PARKINS, *Historical geography of Detroit*, Detroit, 1918; T. PH. GLENN, *The traffic problems in Detroit and how they are met* in *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, novembre 1924, p. 241-243; J. B. APPLETON, *The iron and steel industry of the Calumet district*, University of Illinois, *Studies in the Social Science*, XIII, n. 2, 1925; R. HARTSHORNE, *The significance of lake transportation to the grain traffic of Chicago* in *Economic Geography*, 1926, p. 274-291; J. P. GOODE, *The geographic background of Chicago*, Chicago 1926; L. WHITE, *Geography's part in the plant cost of iron and steel production at Pittsburgh, Chicago and Birmingham* in *Economic Geography*, 1929, p. 327-334; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of Chicago, Illinois*, Lake Series 4, Washington, 1932; ID., *The Port of Milwaukee, Wisconsin*, Lake Series 3, Washington, 1931; E. VAN CLEEF, *A geographic study of Duluth* in *Bulletin of the American Geographical Society*, 1912, p. 401-417; A. DEMANGEON, *Duluth* in *Annales de Géographie*, 1913, p. 120-133; WAR DEPARTMENT, U. S. ARMY, ETC., *The Port of Duluth-Superior, Minnesota and Wisconsin*, Lake Series 6, Washington, 1932; L. WHITE e G. PRIMMER, *The iron and steel industry at Duluth* in *The Geographical Review*, 1937, p. 82-91; L. WHITE, *The iron and steel industry of Pittsburgh district* in *Economic Geography*, 1928, p. 115-139; J. BROOKS, *Indianapolis, a city of the middle of the Road* in *The New Republic*, novembre 1928; R. PEATTIE, *Columbus, Ohio: a geographic analysis of city's development*, Columbus, 1930; R. HARTSHORNE, *The twin city district: a unique form of urban landscape* in *The Geographical Review*, 1932, p. 431-442; D. R. BERGSMARK, *Minneapolis, the mill city* in *Economic Geography*, 1927, p. 391-396; F. TH. LEWIS, *Geographic landscape of metropolitan St. Louis*, Washington University Studies, Science and Technology, n. 7, 1932; R. W. JOHNSON, *Geographic influences in the location and growth of the city of Memphis* in *The Journal of Geography*, 1928, p. 85-97; J. Q. ADAMS, *The North Kansas City district* in *Economic Geography*, 1932, p. 409-425; L. WHITE, *The iron and steel industry of the Birmingham district* in *Economic Geography*, 1928, p. 349-365.