

**ECONOMIA GLOBAL, AS VELHAS CIDADES  
INDUSTRIAIS E AS DESLOCALIZAÇÕES**

Júlio Mota

Luís Lopes

Margarida Antunes

(Coordenadores)



# ÍNDICE

1. Sobre Anne-Lee Schmitt
2. Sobre *Califórnia Company Town*
  - 2.1. Jacques Mandelbaum, *Le Monde*
  - 2.2. Pierre Crézé, Universcine
  - 2.3. Arnaud Héé, Festival Cinéma du Réel
3. Sobre Cidades
  - 3.1. Chicago, a cidade em declínio
  - 3.2. Empregos
  - 3.3. Detroit
  - 3.4. As políticas urbanas
  - 3.5. A política de recuperação de cidades



## **1. Sobre Anne-Lee Schmitt**

### **FIDMarseille**

Lee Anne Schmitt é escritora e realizadora. Desenvolve uma obra que se situa entre a ficção e o documentário, e que vai do cinema à performance, da fotografia à escrita. Ela serve-se de elementos colhidos na vida diária americana que encara como rituais próprios desta cultura. Também se envolveu numa série de inquéritos cinematográficos sobre as paisagens e as suas conexões com a memória pessoal (*Las Vegas*, 2000), com a história da esquerda americana (*Awake and Sing*, 2003), e com o desenvolvimento urbano (*The Wash*, 2005). O seu penúltimo filme, *California Company Town*, procura demonstrar a penetração da ideologia empresarial nos gestos e na lógica da vida diária, um olhar agudo sobre a paisagem das cidades californianas abandonadas pelas indústrias que as criaram - as antigas cidades cogumelos, agora assustadas pelo declínio do sonho americano. Interessada pela política do espaço, o seu trabalho associa frequentemente a imagem e os textos, sublinhando as disparidades entre os fenómenos visíveis e o seu significado. Os seus filmes e os seus vídeos foram projectados no mundo inteiro, em locais como o Museu de Arte Moderna de Nova Iorque, o c de São Francisco, o Festival de Cinema do Real no Centro Georges Pompidou em Paris, o Festival de Cinema de Jeonju, o Festival Internacional de Documentários de Marselha (FIDMarseille), o Festival Internacional de Cinema Independente de Buenos Aires (BAFICI), o Anthology Filme Archiv de Nova Iorque e o Pacific Filme Archiv em São

Francisco. A sua última longa-metragem, realizada em colaboração com o cineasta Lee Lynch, intitulada *The Last Buffalo Hunt* sairá em 2010. Anne-Lee Schmitt ensina realização em cinema no Film Directing Program do California Institute of the Artes em Los Angeles.

Disponível em <http://www.fidmarseille.org>

## **2. Sobre *Califórnia Company Town***

### **2.1. Jacques Mandelbaum**

*Le Monde*, 28 de Janeiro, 2009

Em *Califórnia Company Town*, desfilam cidades criadas pelas empresas na época da forte expansão económica, seguidamente abandonadas ao seu destino aquando do desaparecimento destas empresas. Estas cidades, que têm por nome Chester, Scotia, Chita, McCloud ou Corcoran, estão hoje como cidades mortas, estão transformadas no melhor dos casos - a menos que este não seja ele o pior - em parque spectral do *Far West* americano.

De uma que espantosa beleza, o filme olha para cada uma destas cidades como se olharia para um cativante álbum de lembranças. Pinturas publicitárias da idade de ouro dos anos 1950 e extractos de arquivos sonoros que comportam discursos oficiais ou sindicais juntam-se à *voz-off* da realizadora para fazer vir à superfície o passado destas paisagens despovoadas, paradas na eternidade do seu abandono.

Deste passado, vêm até nós as utopias sociais abortadas, as resistências sindicais esmagadas, as expansões industriais que acabam por se devorarem a si-mesmas. Esta topografia da memória social, que termina ironicamente sobre a jóia da coroa que é a região de Silicon Valley, é surpreendentemente uma natureza morta da Califórnia, um quadro crepuscular do sonho americano próximo ele da ciência ficção.

Jacques Mandelbaum, “Trois beaux documentaires sur le capitalisme”, *Le Monde*, 28 de Janeiro, 2009. Disponível em <http://leanneschmitt.com/news.html>

## **2.2. Pierre Crézé**

### **Universcine**

É uma lenta e elegante viagem nas zonas desvitalizadas da Califórnia. Este filme poderia chamar-se um western se a denominação não estivesse consagrada às histórias de vaqueiros. Falar de *road-movie* ancoraria o filme num momento da história do cinema ao qual não saberia pertencer. *California Company Town* pode então ser visto como a última obra publicada de uma História cinematográfica da América.

Entre as cidades que atravessa Lee Anne Schmitt, está lá California City. Fundada em 1957 por um professor de Sociologia, esta tinha por ambição rivalizar em superfície e poder com Los Angeles, mas é apenas uma destas cidades espectrais nascidas da industrialização e devolvidas ao deserto tal como um esqueleto de uma vaca em *Lucky Luke*. Em 1999, abriu-se a maior prisão privada do Estado. Hoje, esta prisão única justifica que a cidade

exista e que ainda se mantenha escrito California City num ponto sobre o mapa. Frequentemente é a instalação de uma fábrica que fundamenta a construção das cidades. Adelanto, Salton City e Keene assim foram construídas porque era necessário efectivamente que as pessoas que aí trabalhavam tivessem um local onde habitar. Quando deixou de haver mais trabalho não ficou ninguém. E o cinema americano reconstruiu todo um território mitológico, deixando à margem diversas zonas em pousio. Também, durante uma hora e um quarto, tem-se a impressão de assistir ao declínio de um mundo cujas imagens se ignoraram ao vivo. Por essa razão, este é um filme brutal, como são áridas as paisagens e desesperados os enquadramentos de Lee Anne Schmitt.

Pierre Crézé, Universcine. Disponível em <http://www.universcine.com/films/california-company-town>

### **2.3. Arnaud Héé**

#### **Festival Cinéma du Réel, Março de 2009**

O conteúdo da programação não deixava que pairasse no ar nenhuma dúvida: os Estados Unidos vão ser autopsiados sob todos os ângulos possíveis nesta edição do Festival de 2009, o fim da era Bush evidentemente (*Redemption* de Sabrina Wulff, *Americana* de Topaz Adizes) bem como a famosa crise que parece nunca mais acabar de se desenvolver (*Below Sea Level* de Gianfranco Rosar), nos Estados Unidos e noutros lugares também. *California Town Company* não suscitou apoios unânimes, mas os seus defensores apoiaram-no francamente com os seus fortes



aplausos. Trata-se de uma visita a este Estado de tal modo espantosa que personifica a etapa final da conquista do território e do Sonho Americano. Desde cidades degradadas a regiões esvaziadas de qualquer presença humana, Lee Anne Schmitt expõe as terríveis consequências do neoliberalismo e da privatização dos lugares: cidades fantasmas, natureza pilhada e contaminada, zonas industriais, complexos militar-industriais tudo isto vindo da guerra fria, hoje desafectados. Tantos espaços que não duram mais do que o tempo de se ganhar dinheiro e que parecem vampirizados e desvitalizados como que atingidos por um invisível e terrível vírus tóxico. A intenção é ousada, próxima de uma radicalidade que a estética acentua. Uma *voz-off* define o itinerário, apresenta friamente a referência de sítios construídos pelas companhias privadas que foram até ao ponto de deterem o único sindicato autorizado. Alguns *travellings*, algumas filmagens em movimento para tomada de vistas, vêm quebrar a rigidez das imagens obtidas em 16 mm; os lugares são filmados de modo notável, graças a um grande sentido de enquadramento e da duração fílmica. A via de filmagem seguida, completamente assumida, reenvia claramente aos filmes políticos e contestatários dos anos 1960 e 1970. Recorrendo à estética da propaganda comercial dos anos de 1950 (em que a menos importante nem é o filme relativo à promoção narrada por Ronald Reagan e financiado por uma companhia petrolífera), organiza-se um jogo de espelho e de contraponto iconográfico. A matéria sonora aparentemente em bruto e incómoda ao ouvido, pontuada de discursos edificantes em contradição com as imagens, acentua a ideia de pesadelo. A deambulação conduz-nos até à região do Silicon Valley, lugar apropriado de uma próspera utopia das altas tecnologias que dão origem, depois, à criação de indústrias. E será

necessário ser-se bem ingénuo para aí se ver a promessa de um futuro brilhante.

Arnaud Héé, “Cimetières des rêves américains: California Company Town de Lee Anne Schmitt”, 8 de Março, 2009. Disponível em <http://festival-cinema-du-reel-2009.critikat.com/>

### **3. Sobre Cidades**

#### **3.1. Chicago, a cidade em declínio**

*Le Monde Diplomatique*, Março de 2011

No dia 22 de Fevereiro último, Rahm Emanuel foi eleito, à primeira volta, Presidente da Câmara Municipal de Chicago. Sucede a Richard Daley, que dirigiu a terceira mais importante cidade dos Estados Unidos durante vinte e dois anos, inspirado pelo exemplo do seu pai (mesmo nome e mesmo sobrenome), aos comandos “da cidade dos ventos” entre 1955 e 1976.

Rahm Emanuel não deixou uma muito boa lembrança de quando foi Secretário-geral da Casa Branca, durante os dois primeiros anos do mandato do Presidente Barack Obama; o malogro eleitoral que fustiga depois os democratas, em Novembro passado é, em parte, da sua parte responsabilidade. Cínico, brutal, tudo controla, representa de certa maneira a política “à moda antiga” com os seus compromissos, os seus golpes indirectos, a sua corrida ao dinheiro.

A sua eleição ocorre no momento em que Chicago acaba de atingir uma perda de 6,9% da sua população entre 2000 e 2010. Com 2.695.000 habitantes — um terço a menos que em 1950 —, a cidade retornou ao seu nível de ... 1920 (2 700.000 habitantes). Na época, os Americanos eram bem menos numerosos que hoje.

Atingida pela desindustrialização, como um certo número de outras grandes cidades industriais do Midwest, Chicago não deixou de perder terreno em proveito das suas zonas periféricas. E sofre agora do que se chama uma “grande migração” em sentido inverso: uma parte da sua população abandona a cidade e desloca-se para os Estados do Sul.

O Partido Democrata não pode estar indiferente ao declínio demográfico de um dos seus principais bastiões. E trata-se cidade que viu nascer a carreira política do Presidente Obama.

Le Monde Diplomatique, “Chicago, la ville qui decline”, Março de 2011.  
Disponível em <http://www.monde-diplomatique.fr/carnet/2011-03-04-Chicago>

### **3.2. Empregos**

**São cada vez mais numerosos os Americanos a afundarem-se “no subemprego”**

**Sylvain Cypel, *Le Monde*, 3 de Novembro, 2010.**

É a categoria que cresce mais rapidamente nas estatísticas americanas: a “do subemprego”, que se julga agora uma categoria mais significativa quanto ao

sentido das evoluções profundas em movimento no sistema produtivo dos Estados Unidos do que a categoria, usual, do desemprego. Neste último contam-se as pessoas que estão à procura de emprego, beneficiários de subsídios de desemprego ou desempregados “de longa duração” que destes estão geralmente privados. O subemprego acrescenta-lhe dois grupos: os trabalhadores a tempo parcial contra a sua vontade e os que, capazes de trabalhar, renunciaram a procurar um emprego. Ora esta segunda categoria cresce duas vezes mais rapidamente que a dos desempregados.

Se 9,6% dos activos americanos estão no desemprego, o subemprego total afecta 17,6% de entre eles. Em Março, esta taxa atingia ainda apenas 16,2%. Em Estados como a Califórnia, Orégão e Michigan, mais de um assalariado em cada cinco está hoje ou desempregado ou empregado a tempo parcial! A nível nacional, aos 14,9 milhões de pessoas à procura de emprego acrescentam-se agora cerca de 12,5 milhões de assalariados que não trabalham como o desejariam. Ou seja, um total de 27,4 milhões de pessoas. A quase totalidade de entre eles sendo adultos e mais da metade deles pertence a um lar fiscal com mais de uma pessoa, considera-se que 42 milhões de americanos (numa população de 308 milhões), directa ou indirectamente, são tocados pelo subemprego.

Quem são? Dos 8 milhões de empregos que os Estados Unidos destruíram em três anos, mais da metade destes eram do sector de produção material, ou da indústria transformadora ou da construção e em que esta se afundou. Só no ano de 2009, a indústria transformadora perdeu 11,4% dos seus postos de trabalho — coisa nunca vista. Quanto “aos bons empregos”, pagos a mais de 3 000 dólares mensais, constituem 55% dos postos suprimidos desde o início da crise. Todos os economistas pensam que os 50 mil milhões de dólares (39,4 mil milhões de euros) suplementares, obtidos

este ano do Congresso por Barack Obama para apoiar o emprego, serão mesmo muito insuficientes. O presidente da comissão dos transportes e das infra-estruturas na Câmara, James Oberstar propunha 500 mil milhões durante seis anos. Pelo contrário, os economistas liberais consideram o que seria necessário era instaurar reduções de impostos da mesma ordem para esperar relançar assim o emprego.

## **Baixa dos salários**

Mas sobretudo, na linha de Jan Hatzius, chefe economista de Goldman Sachs, um dos primeiros a ter prognosticado que os ganhos de produtividade que têm compensado as perdas de empregos na indústria transformadora dificilmente voltariam a verificar-se, há cada vez mais economistas a considerarem que estes empregos industriais estão definitivamente perdidos. Não é somente o desemprego de “base” que se deveria estabilizar nos 7,5-8% (contra 4,5-5% antes da crise), mas a categoria dos subempregados verá as suas filas de espera a perpetuarem-se. Por esta razão, o debate que está a ganhar importância sobre a questão do “tratamento social” do subemprego - ainda que esta terminologia continue a ser desconhecida nos Estados Unidos. As iniciativas multiplicam-se para gerir “a reconversão” destes novos “subempregados qualificados” a quem são propostas formações centradas em sectores mais prometedores. Paralelamente, numa situação de concorrência exacerbada para encontrar trabalho, as pressões patronais multiplicam-se também para fazer reduzir os salários.

Para Richard Sennett (professor na London School of Economics e na Universidade de Nova Iorque), o “*grande erro*” de Barack Obama terá sido

o de privilegiar a reforma da saúde em vez de privilegiar em primeiro lugar a luta contra o desemprego e a difusão do sub-emprego. “Os Americanos, diz, hoje obcecados por um só e grande problema: guardar o seu emprego ou então reencontrá-lo.”

Afastando para mais tarde o lançamento da maior parte dos grandes projectos, não melhorando de maneira espectacular, no curto prazo, a protecção social dos desempregados e dos novos subempregados, o presidente americano privou-se e em grande escala do apoio destas novas camadas precarizadas que largamente o tinham apoiado há dois anos, quando a crise do emprego apenas estava ainda a começar.

Sylvain Cypel, “Les Américains sont de plus en plus nombreux à sombrer dans le «sous-emploi»”, Le Monde, 3 de Outubro, 2010. Disponível em <http://www.lemonde.fr>

### 3.3. Detroit

#### Balanço intercalar para Obama

Allan Popelard e Paul Vannier, *Le Monde Diplomatique*, Janeiro de 2010.

#### Detroit, a cidade afro-americana que se está a reduzir

Antiga capital mundial do automóvel, Detroit não cessou de perder poder. E também parte da sua população. A crise actual não ajuda nada. Os empregos industriais são cada vez mais raros; as casas abandonadas aos seus credores multiplicam-se em certos bairros. Apesar de tudo, esta cidade de maioria negra continua a confiar no presidente em que votou.

*“Sentes? Sentes este cheiro?”* Dave, na casa dos trinta, mora na 7 Mile Road, em pleno coração dos bairros pobres de Detroit, uma cintura de uma dezena de quilómetros de diâmetro entre o centro da cidade, *downtown*, identificável pelo seu arranha-céus e os *subúrbios*, estes subúrbios de gente relativamente abastada que se estendem até à periferia da cidade. No lado oposto, do outro lado da rua, cinco pilhas de cinzas. Tantas casas que, há dois meses ainda, estavam habitadas. *“Há uma outra que ardeu esta noite. Todas as semanas, há sempre mais uma que desaparece em fumo no bairro. As pessoas fazem isso para obter o prémio de seguro e vão embora para se instalarem nos subúrbios. Mais ninguém não quer viver aqui.”*

No gueto de Detroit, a cidade consome-se e desaparece gradualmente. Subsiste apenas por fragmentos. Em certos blocos (1) permanecem apenas duas ou três residências habitadas. A cidade toma então aspectos de cidade

absorvida: as carcaças carbonizadas, os estacionamentos abandonados, as fábricas desactivadas transformadas em campos abandonados. No horizonte deserto, ervas e árvores estão já ao nível das casas pesarosas. O urbano decompõe-se. As densidades fazem-se rurais. A paisagem ruraliza-se, quando nela se mistura o canto do galo ou os ruídos incessantes dos gafanhotos. Em Detroit, os sons da natureza ressoam na cidade.

Se 35% do território municipal está desabitado (2), é porque em meio século, facto raro na história urbana mundial, *Shrinking City* (“a cidade que se reduz”) Detroit perdeu mais da metade da sua população, ou seja perto de um milhão de pessoas (3). Com excepção das vizinhanças da universidade ou à hora da saída das escolas, somente alguns peões vagueiam ao longo dos passeios de Woodward, Michigan ou Gratiot, as principais avenidas da cidade. Com a crise de *subprime*, o seu despovoamento ainda se agravou mais.

Mais a maior cidade de Michigan é com efeito uma das mais atingidas pela venda destes empréstimos a taxas variáveis que os liberais erigiram em modelo de integração na sociedade de consumo, em especial para as gentes mais pobres que não podiam aceder à propriedade urbana. A falência de milhares de lares completamente endividados, incapazes de fazer face ao aumento das mensalidades para o pagamento da casa, desencadeou o aumento do número de expropriações. Em três anos, sessenta e sete mil habitações teriam sido assim confiscadas, de acordo com informações da Câmara Municipal.

Em Detroit, as devastações da última crise do sistema capitalista parecem ainda tanto mais importantes quanto os seus habitantes sofreram com todas as manifestações de um processo que viu o desmoronamento da esfera financeira provocar com ele a destruição de uma parte da esfera produtiva.



O naufrágio do sistema bancário, rareando o acesso ao crédito, motor do consumo, com efeito atingiu frontal e muito duramente as “Big Three” - General Motors (GM), Ford e Chrysler que têm a sua sede em Detroit ou nos seus arredores - provocando a queda das vendas de automóveis nos Estados Unidos. Sobre-endividados, subcapitalizados, e sob a concorrência dos construtores japoneses, estes gigantes devem a sua sobrevivência apenas ao plano de salvamento do governo federal, o que não impediu nem o desemprego parcial, nem os despedimentos.

### **Em três anos, sessenta e sete mil habitações foram apreendidas, considera o município**

Entre Janeiro de 2008 e Julho de 2009, a taxa de desemprego em Detroit quase que duplicou, passando de 14,8% para 28,9%. De acordo com Kurt Metzger, director de um gabinete de estudos demográficos local, o número real excederia mesmo os 40% (4). *“É bem pior que antes, conta-nos Dave. É necessário sobreviver. Eu vou-o conseguindo: faço pequenas tarefas. À justa, mas ainda me aguento. Mas a minha mulher, não encontra trabalho. A GM e Chrysler estão à beira da falência, Ford está a viver com muitas dificuldades. Há mais fábricas aqui.”* Os arranha-céus abandonados do centro da cidade, mastros sem bandeiras, são agora os símbolos da decadência.

Devido à sua especialização funcional, Detroit revelou-se muito vulnerável às variações dos ciclos económicos (5). O fordismo - cuja matriz, a fábrica Cristal Palace, foi construída em 1908 por Albert Kahn - tinha feito da cidade das “Big Three” o centro mundial do capitalismo industrial. Durante a primeira metade do século XX, a importante necessidade em mão-de-obra

de fábricas voltadas para a produção de massa e os salários relativamente elevados oferecidos aos trabalhadores do automóvel atraíram numerosos trabalhadores: negros fugindo dos Estados racistas do Sul, mas também de operários estrangeiros, vindo da Grécia e da Polónia nomeadamente. A segunda guerra mundial, durante a qual Detroit, “arsenal da democracia”, esteve no coração do esforço de guerra americano, constituiu o apogeu da cidade.

Desde 1945, esta não cessou de perder homens e actividades. Esta ruptura na história de Detroit marca a transição para uma fase postfordista do capitalismo americano. Um novo modelo, novos espaços de acumulação das riquezas. O aparelho de produção industrial dos Estados Unidos começa um movimento de desconcentração do Nordeste e do Midwest industrial para o Sul, onde o custo do trabalho, em razão da fraqueza dos sindicatos, é então menor. À escala da cidade, da sua aglomeração, a democratização do automóvel e as transformações do sistema produtivo provocam uma descentralização das actividades. Um modelo urbano policêntrico, organizado em redor de pólos de empregos e de serviços situados na periferia, emerge progressivamente. Atraídas pelas novas perspectivas de trabalho nos subúrbios e pelo sonho americano de aceder à propriedade suburbana, as classes médias e superiores brancas partem a instalarem-se nos *subúrbios*.

Mas as razões desta mudança devem também procurar-se do lado do medo e do racismo. Se as primeiras partidas têm lugar a partir dos anos 1950, com o começo da desindustrialização, a maioria da população branca toma como pretexto da sua partida a revolta dos negros em 1967 - quarenta e três mortes; o exército enviou tanques. As representações apocalípticas que

valem a Detroit o apelido de *Murder City* (“cidade do crime”) ou *Devil City* (“cidade do diabo”) actuaram aqui como profecias auto realizadoras (6).

O medo e o racismo tornaram-se assim os factores da segregação económica do espaço. A força dos imaginários - pense-se no filme *Robocop*, que se desenrola em Detroit - e o poder de convencimento das palavras explica em parte porque é que Detroit é a única grande cidade dos Estados Unidos que não conhece nem emburguesamento do centro da cidade nem “multiculturalização”. É uma das metrópoles americanas mais pobres - um terço dos habitantes vive abaixo do limiar de pobreza - e segregados - quase nove habitantes em cada dez são negros. Este “Apartheid americano” não se observa entre um bairro e outro, como na maior parte das cidades dos Estados Unidos, mas entre o centro da cidade e os *subúrbios*.

Na 8 Mile Road, uma larga avenida que marca o limite setentrional da comuna de Detroit, a terra batida traça uma fronteira entre dois mundos. De um lado, a boa sociedade dos *subúrbios*, moradias de qualidade e jardins impecáveis; do outro, enfiada de barracas e uma população atingida pelo desemprego e pelos efeitos de um sistema de saúde privado que gera exclusão.

No centro da cidade, as estradas são atravessadas, num andar precipitado, por gente estropiada ou pelos sem-abrigo que recordam Molloy, este personagem de Samuel Beckett que *continua a continuar* com a sua muleta e a sua bicicleta. A cidade do automóvel é também a dos carros e dos autocarros eléctricos que se vêm ir embora sobre a parte lateral das avenidas. Os indicadores de saúde da população assemelham-se aos de um país em desenvolvimento. A taxa de mortalidade infantil chega a atingir

dezoito em cada mil, três vezes mais que no resto dos Estados Unidos, tanto quanto como no Sri Lanka.

*“Quando perdes o teu trabalho, perdes o teu seguro de doença, recorda Dave. Então, uma vez no desemprego, já não vais ao médico. No voltar da esquina, podes ir tratar-te. São 20 dólares, mas é necessário que uma pessoa da tua família trabalhe e se assuma como teu fiador. Não esperes mais do que umas simples visitas de rotina, e serás o último doente da sala de espera a ser auscultado.”* O disparar da taxa de desemprego deixa, por isso mesmo, prever uma degradação ainda maior da saúde pública.

Mas como inverter esta tendência quando, para além do carácter conjuntural da crise, é mesmo a estrutura da cidade, com a degradação no seu centro, que é o verdadeiro problema? Enquanto que 86% dos empregos situam-se na periferia, um quarto dos habitantes não possui automóvel (o número oficial seria de 33%, mas segundo Metzger há numerosos motoristas que guiam sem seguro, o que faz com que não constem nas estatísticas). Numa cidade organizada pelo e para o automóvel, atravessado por múltiplas auto-estradas, atravessada por muitas e largas avenidas, as deslocações sem ser por automóvel transformam-se numa autêntica prova de obstáculos. A questão social é também uma questão de mobilidade. Para os que não se podem entregar à solidariedade dos primeiros círculos, à partilha da viatura, resta a intermodalidade dos pobres: autocarros equipados com portabicicletas. Mas, à cabeça de uma cidade à beira da ruína (7), o presidente da câmara municipal de Detroit, David Bing, operou cortes drásticos no orçamento dos transportes: cento e treze motoristas de autocarros foram despedidos, certas linhas foram suprimidas, reduziram-se as frequências nas outras linhas (8). A organização do espaço contribui por conseguinte para

reproduzir as desigualdades sociais confinando uma parte do proletariado urbano num território encravado.

Tudo isto explica também a exclusão dos pobres de Detroit em matéria de acessos aos cuidados de saúde. Muitos médicos de clínica geral, com efeito, escolheram de facto ganhar mais dinheiro instalando-se nos subúrbios mais abastados, longe da gente pobre, longe dos insolventes. Certamente, a cidade está na ponta da investigação e possui alguns dos pólos de saúde mais famosos do território americano. Mas quem pode aproveitar destes hospitais de qualidade a não ser os ricos habitantes dos *subúrbios*?

### **“Não se votou por Obama porque era negro, mas pelo seu projecto”**

A reforma da segurança Social, promessa de campanha do presidente Barack Obama, revela-se por conseguinte uma questão de primeira importância para uma larga parte da população. Louise é uma antiga empregada do município. Encontramo-la em East Side, um destes bairros afro-americanos devastados. *Tenho 74 anos. Então imagine efectivamente que estou preocupada pelos debates em redor da Segurança Social. Votei por Obama porque pensava que seria capaz de a realizar. Sabe, tenho realmente necessidade. O meu médico prescreveu-me um "scanner". Com Medicare [o sistema público, para as pessoas com mais de 65 anos], estou coberta em cerca de 80%. Mas os 20% restantes, é ainda demasiado, é ainda muito. Tenho já dificuldade em pagar os meus medicamentos. Seria necessário que escolhesse entre eles e o meu "scanner"? É o que isto quer dizer? Trabalhei cerca de vinte e nove anos. Paguei impostos. Considero que a situação é injusta.”*

Neste bastião democrata, 97% dos eleitores votaram por Obama. A sua vitória levantou um vento de esperança. Um ano depois, Luther Keith, presidente da Arise, uma associação que propõe cuidados gratuitos e do apoio escolar aos habitantes dos bairros pobres, recorda-se com emoção deste dia tão específico para os negros de Detroit: *“Havia festas por toda a parte. Era extraordinário. Tinha-se o sentimento que algo de formidável tinha acontecido, que tinha chegado alguém da família.”* Antes de continuar: *“É como quando Joe Louis bateu Máximo Schmeling em 1938!”*, fazendo referência a este pugilista que se tornou uma das figuras do movimento negro americano entre as duas guerras - uma estátua da cidade é disso, é dele, uma homenagem -, depois de ter derrotado o alemão Schmeling, herói da Alemanha nazi.

Mas, neste grande lugar do afrocentrismo e da luta pelos direitos cívicos, é aqui efectivamente o programa económico e social do candidato democrata que explica melhor a escolha dos eleitores e não a sua pertença comunitária. *“Não se votou por Obama porque era negro, mas pelo seu projecto, nomeadamente a sua vontade de reformar o nosso sistema de Segurança Social”*, repetem-nos a maior parte dos nossos interlocutores. O voto democrata do condado de Macomb, exemplo académico das ciências políticas americanas, põe também em destaque as causas económicas e sociais determinantes da eleição na área metropolitana de Detroit.

Os cidadãos da cidade permanecem, de momento pelo menos, benevolentes em relação ao novo presidente, mesmo se continuam a estar preocupados com numerosos obstáculos elaborados sobre a sua passagem. *“As coisas levam tempo. Se olharmos para o que fez Obama nestes últimos meses, fez já mais que nenhum outro presidente fez antes dele”*, assegura-nos Keith, antes de acrescentar: *“Mas, claramente, a tarefa não está terminada. E é*

*duro para os que perderam o seu trabalho dizer que todo vai bem.* “ Os habitantes observam-no a fazer acordos com os lobbys, os republicanos e a oposição de uma dada parte do seu próprio campo Em muitos dos seus eleitores, a esperança tem-se gradualmente transformado em paciência. Mas Keith previne-nos: *“Se falha, a decepção será imensa.* “

O Estado federal, com efeito, tornou-se o último recurso. O município já não tem mais nenhuma margem de manobra. O desmoronamento da sua base fiscal, consecutiva à fuga das classes médias e dos capitais, coloca a cidade numa situação de quase falência. O conselho municipal democrata parece impotente para ser capaz de suspender o ciclo do empobrecimento. Quanto à área metropolitana, a sua integração permanece uma serpente de mar. Os residentes das moradias geminadas dos subúrbios suburbanos recusam compartilhar a riqueza dos seus territórios enquanto os habitantes negros da cidade adquiriram pela elevada luta a sua soberania política para estarem dispostos a aceitar dissolverem-se numa autoridade metropolitana que não trataria dos seus destinos.

Apesar do desastre ambiental, não se observam nem greves nas fábricas, nem manifestações nas ruas. Destruídos pela “ economia de casino”, estes pobres vêem-se nas salas de jogo, cuja construção em franquia de impostos constituiu a principal política de desenvolvimento de Detroit no final dos anos 1990. A cidade parece distante da sua tradição radical. Aquela em que se escreveu, como a cidade das grandes greves dos trabalhadores de 1937 e 1945, que elegeu o primeiro presidente da câmara municipal negro, Coleman Young, em 1973 (9), sem se estar a esquecer as redes abolicionistas, a luta pelos direitos cívicos, a emergência do Black Power ou as revoltas afro-americanas de 1833, 1918, 1943 e 1967.

Mesmo o United Auto Workers, o todo poderoso sindicato americano do automóvel, renunciou ao combate, indo até ao ponto de se comprometer face aos patrões de General Motors e Chrysler a não organizarem greves em tempos de crise. Aqui, ninguém parece insurgir-se contra um sistema em que Detroit aparece como a produção urbana mais avançada. “*O capitalismo, é a América. Construiu a nossa cidade. A editora discográfica Motown, os automóveis que as pessoas conduzem, tudo isto é o capitalismo. O capitalismo, é tudo... tudo o que tens e, de certa maneira, é também tudo o que não tens. Mas é como o ar que respiras. Não o podes mudar*”, explica Keith.

Nos empresários de Techtown, viveiro de empresas com um orçamento colossal, tal como nos representantes políticos, nos partidos políticos, aposta-se na economia verde. As elites sempre quiseram crer nos amanhã que cantam: uma nova inovação, um novo ciclo, “ um eterno furacão de destruição criadora”, a Detroit é dado forma por este optimismo liberal que, cada vez que é posto em dificuldade, se consegue ressurgir na certeza que o crescimento nunca está longe da crise. A construção, sobre o sítio fundador da cidade, Renaissance Center, encomendado por Henri Ford II, apenas quatro anos depois das revoltas de 1967, é disso o reflexo mais incontestável. Confortavelmente à mesa no restaurante situado no 73º andar deste arranha-céus, que acolhe desde 1995 a sede de GM, os homens de negócios almoçam. Sob os seus olhos estende-se o panorama da ruína, uma paisagem de relíquias onde os vestígios da violência estão bem sedimentados. Como dizer o desmoronamento e a catástrofe lenta?

“*Para muitos Americanos, Detroit é Ground Zero (10)*”, afirma Keith. Não um *Ground Zero* que emergiria num momento fulgurante. Não a multidão deprimida dos acontecimentos. Mas um zero atingido pacientemente, um



cálculo que parece nunca mais querer acabar. Detroit como produto obstinado de um sistema que obriga primeiro e sempre a interrogarmo-nos como adaptar a sua vontade à prova de dever continuar. Cegueira dos dominados ou cinismo dos dominantes? Keith concluiu sorrindo: “*O optimismo é a nossa única solução.*”

Allan Popelard et Paul Vannier.

(1) Conjunto de casas, cerca de trinta casas, características da cidade norte-americana.

(2) *Detroit Free Press*, 7 de Setembro, 2009.

(3) Apesar de ter 1,8 milhões de pessoas em 1950, ela acolhe hoje entre 912 062 e 777 493 segundo os recenseamentos. A diferença entre estas duas estimativas, caso único nos Estados Unidos, é aliás, fonte de vivas polémicas. Do recenseamento dependem, de facto, o peso político da cidade e o montante dos subsídios aos quais ela se pode candidatar.

(4) Só as pessoas à procura de emprego devidamente inscritas nos registos do Instituto de Emprego são tomadas em conta no cálculo da taxa de desemprego.

(5) Segundo André Kaspi, na sua obra, *Les Américains* (Seuil, Paris, 1999), a crise de 29 tinha, por exemplo, levado a uma baixa de 71% dos efectivos da Ford.

(6) Ler Jean-François Staszak, “Détruire Detroit. La crise urbaine comme produit culturel”, *Annales de géographie*, n°607, Paris, Maio-Junho de 1999.

(7) A dívida da cidade atinge cerca de 300 milhões de dólares e o déficit está em cerca de 80 milhões de dólares em 2009. *Detroit Free Press*, 11 de Setembro, 2009.

(8) *Ibid.*

(9) Primeiro Presidente negro de Detroit (1973-1993), membro do Partido democrático, afirma a identidade negra da sua cidade rebaptizando as ruas, construindo monumentos à glória das grandes figuras do movimento afro-americano, como Harriet Tubman.

(10) A expressão “Ground Zero” indica o local preciso em que se deram deus a explosão. Desde o 11 de Setembro de 2001 evoca o local do World Trade Center em New York.

Allan Popelard e Paul Vannier, “Detroit, la ville afro-américaine qui rétrécit”, *Le Monde Diplomatique*, Janeiro de 2010. Disponível em <http://www.monde-diplomatique.fr/2010/01/POPELARD/18702>

### **3.4. As políticas urbanas**

**As políticas urbanas em Detroit: da Urban Renewal às Empowerment Zones**

**O traumatismo da renovação urbana sob Truman**

**Allan Popelard, *Hérodote*, 2009.**

Nos anos 1950, Detroit foi a primeira cidade dos Estados Unidos a ser referida pelas políticas de renovação urbana (Urban Renewal). Levado a

cabo pelo governo Truman em 1949, após a votação sobre o Housing Act, o programa deveria modernizar as cidades americanas destruindo nomeadamente os bairros de lata. Em Detroit, construiu-se o Medical Center e o bairro de University City. Além disso, planificaram-se múltiplas infra-estruturas de transporte. Muito mais cedo do que num outro qualquer lugar no país, a construção das auto-estradas em *Motor City* foi anterior ao Interstate Highway Act de 1956. Sob a pressão da indústria automóvel, os esquemas de ordenamento de auto-estradas foram realizados a partir de 1951. Os seus traçados suscitaram numerosos protestos porque fracturaram o espaço urbano e obrigaram à destruição de bairros étnicos pobres. É o caso de Chrysler Freeway ou de Fisher Freeway (I-75). Esta última secciona o bairro hispânico de Southwest em toda a sua extensão. As minorias eram *a priori* favoráveis à renovação urbana antes de compreender que seriam as suas principais vítimas. Não somente poucas soluções tinham sido previstas para realojamento das famílias deslocadas, mas, além disso, numerosas famílias brancas opuseram-se aos planos de realojamento para manter a homogeneidade racial do seu bairro.

A renovação urbana por conseguinte contribuiu para a gentrificação de antigos bairros operários despojando pela força as populações pobres. Construído nos anos 1960 pelo arquitecto do Bauhaus L. Mies Van der Rohe e pelo urbanista L. Hilberseimer, o bairro de Lafayette Park, composto de três edifícios de vidro de 22 andares cada um (Pavillon, East Tower et Twin Towers) e de 186 casas baixas agrupadas em 21 construções, necessitou da demolição de centenas de casas e de fábricas assim como precisou também da expulsão de mais de 2.000 famílias. A dimensão desigual e autoritária da renovação urbana contribuiu para fazer da sua

supressão um dos grandes temas de luta pelos direitos cívicos - qualificou-se mesmo estas políticas de Negro Removal ou Federal Bulldozer.

A oeste de Lafayette Park, depois de se ter atravessado Chrysler Freeway, é suficiente subir a rua Antoine Street para chegar ao estádio Ford Field. Aí, uma placa discreta assinala a existência passada de Paradise Valley. Até à sua destruição nos anos 1960, este bairro de lata, era o espaço residencial do proletariado negro que ao bairro este nome tinha dado por ironia. Agrupando igrejas, clubes e comércio, era o lugar de produção e reprodução de uma identidade de classe e de raça. Era tudo ao mesmo tempo, era “o reino do habitual” e o espaço dos prodígios, dado que sobre a cena do Paradise Theater se produziram os maiores músicos afro-americanos, de Louis Armstrong a Ella Fitzgerald, de Duke Ellington a Josephine Baker. Subsiste hoje apenas a dimensão simbólica do lugar. O território foi abrangido pelo espaço “como a sombra da noite preenche uma paisagem”. Para a multidão de adeptos brancos vindos dos subúrbios incentivar a sua equipa de futebol, não há Paradise Valley, mas apenas o estacionamento de Ford Field: “um lugar” que se confunde com o espaço funcional. Em contrapartida, para os afro-americanos, Paradise Valley continua a simbolizar o lugar de memória de uma ausência, o sagrado lugar dos seus antepassados.

## **Renovação das políticas urbanas sob Johnson e crises urbanas**

No seu discurso de 22 de Maio de 1964, que pronuncia na Universidade de Michigan, situada em Ann Arbor, não distante de Detroit, o Presidente Johnson lança o seu projecto “de Grande Sociedade” e exige o fim da pobreza e do racismo. A concentração da pobreza nas cidades,

particularmente em *Motor City*, incita-o a instaurar novas políticas urbanas que associam intervencionismo federal e democracia local. A parte do orçamento do Department for Housing and Urban Development (HUD), criado nesta altura, no orçamento federal passou de 2% em 1966 para 12% em 1973. Em oposição aos procedimentos tecnocráticos de Urban Renewal, o mais importante destes programas, o Community Action Program, devia curto-circuitar, graças a estruturas *ad hoc* inéditas, os eleitos locais, pelas quais Johnson alimentava a maior desconfiança. Assim, Community Action Agencies, em que os habitantes deviam ter um papel de decisão, era chamadas a tornarem-se estruturas representativas capazes de praticar o activismo político.

As políticas urbanas de Johnson foram de curta duração. Em 1965, os motins de Watts, um bairro de Los Angeles, inauguraram uma longa série de revoltas urbanas nos Estados Unidos: 43 em 1966, 164 em 1967, várias centenas depois do assassinato de Martin Luther King. De 1965 para 1968, teria havido cerca de 225 mortes, 4 000 feridos e 112 milhões de dólares de estragos materiais. Em Detroit, a rebelião durou cinco dias, necessitou do envio dos tanques do exército federal e fez 43 mortes, das quais 33 negros. A revolta terminada, Detroit estava em ruínas. A pobreza e o racismo que afectavam o maior número, combinados com uma minoria muito estruturada procedente do nacionalismo negro, explicam estas revoltas violentas e surgidas de repente. Certamente, a revolta de 1967 tinha tido um precedente em 1943. Mas na memória colectiva é sobretudo a de 1967 que permanece como o acontecimento sem igual, objecto de uma profunda tristeza e de um grande orgulho. Enquanto os brancos dos subúrbios consideram estes acontecimentos como motins, os habitantes de Detroit apresentam-nos como uma luta pela emancipação. É assim que 12th Street,

ponto nevrálgico da revolta que foi título principal na revista *Time*, foi rebaptizada Rosa Parks Boulevard, pelo município.

Estas representações divergiam também sobre as ruínas de Detroit. Numa dupla página de *Fitzgerald: Geography of a revolution* intitulada “Name the Cause”, W. Bunge, um dos mais importantes representantes da geografia radical americana, antigo professor da Wayne State University de Detroit, coloca sob o nosso olhar quatro fotografias de construções em ruínas. No texto que as acompanha, pede ao leitor que diga qual ou quais destas imagens representariam, no seu ponto de vista, os estragos materiais causados pelos motins de 1967. A primeira? Ela é o facto de Urban Renewal que “somente durante o ano de 1967 destruiu bem mais casas que os pirómanos pretos”. As duas seguintes? Estas duas são tanto vestígios de 1967 como a primeira, elas representam o resultado das “devil nights” no decorrer das quais os proprietários brancos deitam o fogo às suas próprias casas para receber o montante do seguro, superior aos preços do mercado imobiliário<sup>1</sup>. Realmente, observa W. Bunge, só a quarta e última fotografia mostrava uma casa queimada durante a rebelião. Quem não se teria enganado e não teria designado os negros como culpados antes de considerar os proprietários desonestos ou mesmo o próprio Estado federal?

### As Empowerment Zone sob Clinton

Trinta anos passaram. A 21 de Dezembro de 1994, o Presidente Clinton anuncia a criação de Empowerment Zonas (EZ). Apenas dois anos depois dos motins de Los Angeles, os democratas propõem-se quebrar com a longa

---

<sup>1</sup> Também se tratava de habitantes do bairro que deitavam fogo às casas abandonadas e ocupadas pelos traficantes de droga.

ausência republicana em matéria de política urbana. Estes, nomeadamente sob Reagan, tinham redefinido o papel do Estado federal nas políticas da cidade. Sob o seu governo, a auto-regulação do mercado tendeu a substituir a acção pública, e os habitantes deixaram de ser actores políticos mas sim agentes económicos. Pelo contrário, a Administração Clinton desejou, pelo menos do ponto de vista da retórica, renovar com o intervencionismo federal e com a democracia local que tinha caracterizado, até aí, a acção do Partido democrata.

Seis cidades foram seleccionadas: Baltimore, Chicago, Atlanta, Nova Iorque, Filadélfia e Detroit. Foram dotadas de um investimento federal de 100 milhões de dólares para um período de dez anos. Em Detroit, os espaços integrados na EZ compreendiam cerca de 100.000 habitantes. Um rápido cálculo permite apreender quanto a dotação de recursos se mostrou irrisória dado que representava menos de 100 dólares por ano e *per capita*. Além disso, um ano antes do seu termo, G. W. Bush reduziu-o em mais de 70%. Apesar da retórica da mudança de Clinton, é necessário relativizar a ruptura com as políticas urbanas republicanas. O apoio ao desenvolvimento económico continuava a assentar mais sobre os estímulos fiscais que sobre as subvenções públicas. Em contrapartida, na tradição democrata, Clinton confiou efectivamente um largo poder às comunidades, como o deixava entender o termo de empowerment.

Em Detroit, os habitantes tomaram parte na elaboração do processo de candidatura (Strategic Plan) e definiram acções a efectuar no âmbito das comunidades de bairros. Estas repartiam-se em três grandes domínios: a segurança (“Clean and Safe”), a saúde (“Healthy and Smart”) e o emprego (“Living and Working ”). Se as condições sociais nas EZ melhoraram, o declínio demográfico, quanto a ele, continuou a verificar-se, marcando o

malogro desta política. À fraqueza da dotação inicial acrescentou-se, com efeito, a relativa incompetência destas organizações que não tiveram nenhuma visão global dos projectos a efectuar. Como o sublinha R. Boyle, encarregado de avaliar o sucesso das EZ de Detroit: “As comunidades não estão reconciliadas com a necessidade e a oportunidade de se servirem de medidas quantitativas. [...] O Community Board Organizations de Detroit e os activistas são historicamente muito cépticos em relação à maior parte das estatísticas que os investigadores em ciências sociais, os representantes governamentais e os práticos têm o hábito de utilizar. [...] Os habitantes de Detroit durante muito tempo têm sido cépticos em relação ao recenseamento, aos números do desemprego e aos dados relativos à educação. [...] Por exemplo, numerosos habitantes de Detroit estão absolutamente convencidos que a cidade conta ainda com mais de um milhão de habitantes”.

Como não ver que esta desconfiança era a longa herança de Urban Renewal que viu o saber científico e técnico dos peritos servir uma causa injusta e contra a maioria?

### **A alegria e o temor: o medo ao fundamento da produção do espaço**

Há ainda cinquenta anos, *Motor City* era a montra do desenvolvimento industrial dos Estados Unidos e a matriz da nova “sociedade fordista”. As fábricas da cidade, transformadas “em arsenal da democracia” aquando da Segunda Guerra mundial, tinham estado a contribuir para o esforço de guerra e para a vitória do mundo livre sobre o nazismo. A lembrança eufórica dos 15 milhões de Ford T saídos das cadeias de produção entre



1908 e 1927 assegurava ainda a sua fama à cidade. As fábricas revolucionárias de Albert Kahn concebidas para levar a efeito o trabalho em cadeia ou ainda os frescos de Diego Rivera no hall do Detroit Institute of Art honravam e louvavam esta aventura industrial fora do comum que tinha começado no início do século graças à empresa de um capitão de indústria e que atingia o seu expoente máximo nos anos de 1950. Mas o declínio económico e demográfico afectou profundamente as representações territoriais da cidade. A violência endémica, que faz de Detroit a cidade mais perigosa dos Estados Unidos, valeu-lhe o apelido de *Murder City* e às vezes de *Devil City*. A violência e o medo colectivos serviram para construir esta nova ficção geográfica. Como não compreender que P. Verhoeven tenha escolhido Detroit como teatro de sombras para *Robocop*? Em Detroit, o medo é o fundamento da produção do espaço.

Na cidade da circulação, o racismo e o medo do outro agem como “uma iconografia” que compartimenta e separa os espaços. Coleman Young, nativo do Alabama, criança de Paradise Valley, sindicalista e Presidente da Câmara Municipal de Detroit (1973-1993), fez face ao declínio da sua cidade construindo, nomeadamente por um trabalho de reterritorialização (toponímia, estátuas, monumentos, museu de história afro-americana), uma identidade afro-americana que funcionou como um refúgio. Mas a radicalidade dos propósitos, nomeadamente contra o governador racista do condado de Oakland L. B. Patterson, o medo que inspiram, aceleram o declínio da cidade travando o regresso dos capitais e dos homens. Considerada “a Meca” do afrocentrismo<sup>2</sup> - cidade do nascimento e da infância de Malcolm X, berço do Black Muslim Movement (Nation of Islam) 1930 e do Shrine of the Black Madonna em 1960 -, Detroit dispõe

---

<sup>2</sup> Expressão atribuída a Malcom X.

hoje de uma dezena de escolas que fornecem ensino inspirado nos escritos de Molefi Kete Asante. The Aisha Schule, por exemplo, está decorada com bandeiras africanas e slogans em swahili. A campanha eléctrica da manhã faz-se ao som das percussões africanas. No fim do dia, os alunos entoam o cântico seguinte: “We pledge to think Black, act Black, pray Black, love Black, and live Black. We have done Black things today and we are going to do Black things tomorrow<sup>3</sup>”. O separatismo racial afro-americano faz reaparecer em cada campanha eleitoral a figura “do Tio Tom” que serve para desacreditar os candidatos mais moderados, o campo “Republican, Anti Black empowerment, Uncle Tom establishment”, que teriam a tentação de assinar compromissos com os outros eleitos da área metropolitana.

Certamente, os habitantes de Detroit sempre elegeram desde 1993 como presidentes da câmara municipal eleitos propensos a procurarem formas de cooperação à escala da área metropolitana. Mas, sobre qualquer série de assuntos aparentemente menores, a minoria separatista do conselho municipal (três membros em nove) aproveitam-se da tribuna que lhe é oferecida pela sua função para reactivar a história da emancipação dos afro-americanos, alimentar o medo dos Brancos, e assim dar o pretexto aos eleitos dos subúrbios de rejeitarem qualquer integração metropolitana. Assim, aquando de um acontecimento recente foi a história da escravatura e a geografia das plantações que foram invocadas para interpretar a relação desigual, dissimétrica e dependente que une Detroit aos municípios que a cercam, a minoria radical apelando de todos os seus votos para o aparecimento de uma cidade de negros liberta. A integração metropolitana

---

<sup>3</sup> Prometemos pensar como negros, agir como negros, orar como negros, amar como negros e viver como negros. Hoje já realizámos muitos actos como Negros e nós realizaremos actos como Negros, amanhã.

permanece uma serpente de mar. Do lado dos eleitos de Detroit, o medo de partilhar o poder; do lado dos eleitos dos subúrbios, o medo de partilhar as riquezas. A autoridade metropolitana, o SEMCOG, é incapaz de se impor contra os comportamentos “NIMBY” (Not in My BackYard) a necessidade de uma cooperação metropolitana. A fragmentação política não permite a criação de um imposto regional para limitar o dumping fiscal, nem a instauração de mecanismos de perequação e políticas de ordenamento do território concertadas.

Em relação à situação económica, demográfica e racial de Detroit, a tarefa de Obama permanece por conseguinte de grande importância. É certo que o regresso do poder público parece adquirido, nomeadamente pela criação de um Office of Urban Policy. Mas continua a desejar-se que a eleição do novo presidente inaugure também, como o deixava prever o discurso de Filadélfia, uma nova política da fraternidade. É a condição *sine qua non* para que a repartição da riqueza e do poder dentro da área metropolitana ponha um termo à falência sem fim de Detroit.

**Excertos de Allan Popelard, “Allan Popelard”, *Hérodote*, nº 132, La Découverte, 1º Trimestre, 2009. Disponível em <http://www.herodote.org/spip.php?article379>.**

### **3.5. A política de recuperação de cidades**

#### **O Projecto Detroit: Um plano para resolver o maior desastre urbano da América**

**Bruce Katz, Jennifer Bradley**

Para muito dos Estados Unidos da América, Detroit tornou-se o estereótipo do fracasso – não somente por causa da delapidação da indústria icónica da cidade, mas porque toda esta metrópole parece um desastre apocalíptico. É a segunda mais segregada área metropolitana do país; a população da cidade é constituída por 82% de Afro-Americanos. Nenhuma outra cidade Americana perdeu mais população desde 1950 – Detroit tem hoje metade da sua anterior dimensão. A governação da cidade falha na maior parte das suas funções. Uma chamada para o número de emergência (911 nos EUA) leva, em média, cerca de 20 minutos a atender. (As chamadas de emergência são dramaticamente comuns na área metropolitana: Há 1.220 crimes violentos por 100.000 habitantes). E isso é para não falar da corrupção nos serviços municipais. Só neste ano, pelo menos 48 funcionários das escolas públicas foram investigados por fraude – o que pode ajudar a explicar porque é que só um em cada quatro caloiros universitários chega alguma vez a obter um diploma. O desemprego em Detroit ascende a uns impressionantes 28%. E, nos indicadores de vitalidade económica relativos às 100 maiores áreas metropolitanas do país, Detroit está perdidamente em último lugar.

Tudo isto pode fazer com que Detroit pareça o caso mais desesperado da história global das cidades. Mas, dificilmente será o pior caso e não é com

certeza desesperado. A Europa está cheia de cidades que se ergueram após condições miseráveis semelhantes.

Por exemplo, Belfast, que sofreu, não só o declínio industrial e o desinvestimento, mas também o conflito bélico da guerrilha religiosa. Embora tenha apanhado com o impacto da globalização como Detroit, regista hoje um crescimento firme do emprego após décadas de perdas de empregos. O PIB *per capita* cresceu 35% entre 2000 e 2005. E, em toda a cintura industrial do continente Europeu – as zonas que se distinguem claramente da Disneylândia para os yuppies Americanos – há muitos outros exemplos de velhas fortalezas industriais (Bilbao, Leipzig, Sheffield, St. Étienne) que registaram o mesmo tipo de recuperação extraordinária. Não se pretende com isto exagerar no optimismo que estas cidades poderão inspirar. Nunca recuperarão todo o seu poder industrial, nem atingirão o nível populacional de outrora. Ainda assim, representam modelos realistas do salvamento de Detroit.

É estranhamente sintomático que o recente resgate financeiro do sector automóvel tenha trazido para Detroit um novo padrão empresarial caído de Turim, da Itália. Turim foi outrora uma grande capital da indústria automóvel, que representava 80% de toda a actividade industrial da cidade, a maior parte da Fiat, a nova dona da Chrysler. Mas a indústria automóvel Italiana não resultou muito melhor do que a Americana face às novas condições competitivas. As actividades da Fiat em Turim baixaram de 140.000 trabalhadores no princípio dos anos 1970 para uns meros 40.000 no início dos anos 1990. E o colapso da Fiat trouxe o colapso de Turim. A sua população caiu quase 30% em 25 anos. Os líderes políticos nacionais e locais centraram-se mais em combater o terrorismo interno das Brigadas Vermelhas do que em prestar os serviços básicos. Rodaram quatro

presidentes de câmara em sete anos na governação da cidade, acumulando um défice orçamental de 120 mil milhões de liras em meados dos anos 90.

A recuperação desta espécie de espiral começa pela liderança política. E, em 1993, a cidade elegeu um presidente da câmara reformista, Valentino Castellani, que estabeleceu um plano extraordinariamente ambicioso para a cidade. Os potenciais investidores nunca teriam fé em Turim a não ser que a cidade especificasse a sua estratégia com clareza, e, por isso, o plano estabeleceu 84 “acções” para o seu desenvolvimento, que Turim se comprometeu a implementar para o ano de 2011. Apesar das suas reais condições, a cidade comprometeu-se a desenvolver a indústria do turismo e a rede de transportes para a suportar. Utilizou fundos próprios, complementados com fundos públicos nacionais, regionais e provinciais, bem como de empresas privadas, para criar um conjunto de instituições – incubadoras de empresas, laboratórios de investigação, fundos de capital de risco e parques tecnológicos – no sentido de promover as indústrias de tecnologias de informação e as energias renováveis. Outros esforços centraram-se nos recursos históricos de Turim. Turim podia ter deixado de ter mão-de-obra industrial barata, mas tinha ainda pessoas com um conhecimento profundo da produção e do design. Precisavam apenas de novas oportunidades e mercados para as suas competências principais. O plano de Turim funcionou. Por volta de 2006, apresentava os mais baixos níveis de desemprego de sempre e os mais elevados níveis de actividade económica do último meio século. A cidade reinventou-se como centro de design, não apenas para automóveis, mas também para as indústrias aeroespacial, cinematográfica e Têxtil. Muitos fornecedores de componentes dependem ainda das transacções com a Fiat, mas também encontraram novos clientes na China e noutros mercados emergentes. A

regeneração física acompanhou a recuperação económica. A cidade passou para debaixo do solo a antiga linha férrea que antes bifurcava a área urbana, transformando-a numa avenida que é a nova espinha dorsal de Turim. O que Turim evidencia é que mesmo uma base industrial decadente pode constituir as fundações de uma nova economia. Ou seja, que a indústria pode desvanecer-se, mas as qualificações profissionais especializadas não. As cidades americanas do mesmo tipo de Detroit, como Akron e Toledo (EUA), mostraram já como especializações profissionais desenvolvidas para a indústria automóvel podem ser reconvertidas. Quando a indústria de pneus entrou em declínio, as empresas, em colaboração com as Universidades locais, viraram o seu foco e os esforços de investigação para o correlativo negócio dos polímeros. A outrora Capital Mundial da Borracha produz hoje polímeros e plásticos que podem ser usados em energias limpas e em biotecnologia. Ou então Toledo, que se especializou durante muito tempo em janelas para edifícios e pára-brisas de automóveis. Uma empresa líder, conhecida localmente como “o génio do vidro”, começou a fazer experiências com painéis solares nos anos 1980. A Universidade de Toledo interessou-se por estes trabalhos e o estado atribuiu algum dinheiro à Universidade e a duas empresas para fazerem investigação em tecnologias fotovoltaicas. Isso encorajou outras iniciativas de colaboração entre empresas e a Universidade, de que resultou a infusão de mais fundos do estado para o desenvolvimento económico, contando hoje a região com cerca de 5.000 empregos na indústria da energia solar.

Instituições desenvolvidas no apogeu da prosperidade do pós-Guerra de Detroit mantêm-se – e propiciam à cidade vantagens que outras cidades industriais igualmente deprimidas não se podem gabar. Dispõe de Universidades dentro ou próximo da cidade (a Universidade Wayne State de

Michigan) e instituições na área da medicina (em parte, uma herança de todos aqueles planos sindicais de cuidados de saúde) que constituem motores de inovação e que geram actualmente actividades do sector privado na biomedicina, tecnologias de informação e na gestão dos cuidados de saúde. E há já alguns exemplos de antigas instalações industriais que readquiriram importância. Uma antiga fábrica da GM em Wixom foi readaptada para produzir baterias. Há um novo laboratório de design automóvel sediado em Ann Arbor. E a Ford, a mais promissora das Três Grandes empresas automóveis fez uma viragem decisiva para carros mais pequenos e mais ecológicos.

Para recuperar as antigas indústrias de Detroit e impulsionar as novas é preciso dinheiros públicos, sendo os estados federais os únicos que hoje em dia dispõem de dinheiro para disponibilizar. Mas Washington também já despende muito dinheiro com Detroit – destinou à cidade e ao território envolvente 18,4 mil milhões de dólares, em 2008. Contudo, este dinheiro não é investido com objectivos vagos, um sentido de como todos estes gastos podem complementar algo de importância maior. Um melhor retorno dos investimentos federais assentará na boa governação operacional local bem como em lideranças em municipalidades regionais suburbanas que queiram colaborar de forma estreita com a cidade. E, com tantas situações esclerosadas, a mudança apenas emergirá com uma mão forte de cima. Os governos dos estados federais e o governo nacional deviam pôr sob controlo de gestão as agências públicas mais disfuncionais da cidade como condição para a outorga de fundos públicos – uma versão aproximada da intervenção de Washington a nível federal, nos anos 1990. Esta gestão de nível superior devia persistir também em que a cidade e as zonas suburbanas deixem de lado as suas querelas desgastantes e actuem em conjunto em matérias que



naturalmente atravessam os respectivos limites territoriais, como os transportes e o ambiente.

As autoridades eleitas da região deveriam ser fortemente encorajadas a reproduzir a atitude das autoridades e dos prefeitos das metrópoles de Chicago e Denver ou ter um transporte metropolitano forte e um organismo de política de solos, como em Portland ou em Minneapolis. As empresas nunca acreditarão em Detroit com o governo local na sua condição actual e com a metrópole tão dilacerada por divisões entre os subúrbios e a própria cidade.

A questão da cidade de Turim é que profundas reformas na governança local e metropolitana, juntamente com intervenções estratégicas a partir de cima, catalisaram a revitalização do mercado. A cidade de Turim pretende a reorientação da indústria transformadora com intervenções do governo inteligentes, subtis, e relativamente mínimas. E há muitas oportunidades para isto, em Detroit. A região metropolitana está cheia de empresas que fornecem as peças para as Três Grandes. Por causa do deserto actual em termos de crédito, essas empresas têm que receber empréstimos a juros baixos que lhes permitam reconfigurar as suas fábricas para produzir peças que podem ser vendidas para o mercado automobilístico internacional - ou para outros tipos de máquinas. E o governo local (ou mesmo algumas ONG) pode desempenhar o papel de planificador industrial. Ou seja, estes poderiam olhar para o mapa e encontrar casos em que as instituições ligadas à investigação e os industriais devem colaborar em novos empreendimentos.

Mesmo Detroit para ter que reconstruir a sua economia, teria ainda que enfrentar um obstáculo fundamental para a sua recuperação.

É simplesmente muito grande para ela própria, com uma paisagem que até mesmo alguns moradores comparam à cidade de Dresden do pós-guerra. Quase um terço das terras do município estão ao abandono ou a não serem utilizadas e cerca de 80.000 casas da cidade estão vagas. As cidades europeias enfrentaram uma situação similar. Depois de décadas de perda de população e de empregos, estas estão confrontados com um excedente de habitações e com muitas terras a estarem a não ser utilizadas, ou a estarem poluídas ou a serem terrenos baldios. Estas terras abandonadas são tanto um problema económico como uma agressão física, conduzindo á baixa dos preços das propriedades e não captando novos investimentos. Assim, essas cidades reconfigurando-se em comunidades mais densas, reciclando os terrenos industriais poluídos, estabelecendo novas linhas de comboio e infra-estruturas de trânsito e investindo em projectos que criam a sua própria procura não só dos terrenos privados, em particular, mas também para toda a área urbana.

Nesta regeneração física, muito mais do que a reorientação económica, é aqui que os governos têm um papel importante. A grande lição é dada por Bilbao, Espanha. Como em Turim, os dirigentes - neste caso, o governo regional basco, preocupado com a condição da sua maior cidade - criaram um plano director e dois organismos público-privados para apoiá-lo, um dos quais, Bilbao Ria, virado especificamente para a gestão de grandes projectos de limpeza da terra e da sua revitalização. O plano identificou quatro zonas da cidade para a reinvenção que se tomou como objectivo a alcançar, incluindo uma parcela maior das terras ribeirinhas, que foi separada da zona central da cidade pela inabitual utilização de transportes fluviais e novas infra-estruturas de transportes.

Bilbao Ria gastou 184 milhões de euros na limpeza do local, os governos provinciais e regionais entraram com 144 milhões de euros - o custo total - para a criação do Frank Gehry - museu Guggenheim. Mas a cidade também criou um novo sistema de metro e uma linha de autocarros para o cais revitalizado. Aeroportos, portos, sistema de comboio regional tudo foi também modernizado. E, criticamente, a cidade gastou duas décadas e mil milhões de euros (principalmente a partir de níveis mais altos do governo) num novo sistema de saneamento de água para levar a que as águas sujas das casas e os resíduos industriais não vão para o rio, o que tornaria assim possível o desenvolvimento na zona ribeirinha.

Detroit tem fisicamente que mudar, porque pura e simplesmente não pode manter a sua forma actual. Foi construída para dois milhões de pessoas, não para os 900 mil que vivem ali actualmente. Manhattan, São Francisco, Boston poderiam todos em conjunto caber dentro dos limites de 139 quilómetros quadrados de Detroit, e ainda sobriariam 20 milhas quadradas. Ainda mais do que as suas congéneres europeias, que tiveram perdas de população muito menos graves, Detroit terá que se tornar um tipo diferente de cidade, uma cidade que nos dê a ideia do aspecto, da aparência, do que uma cidade é suposto ser, o que se dá, o que acontece nos seus subúrbios. A nova Detroit pode ser um mosaico de bairros de densidade recente, com grandes e pequenos jardins urbanos, monumentos e fábricas antigas transformadas em parques de aventura. A nova Detroit poderia ter um novo parque, assim como Rock Creek Park de Washington, vivendo do seu rio, da sua margem ocidental e com um sistema de canais a partir da ponta oriental da cidade no sentido de Belle Isle, no sul. A cidade já começou a restauração da beira-rio de Detroit, em grande parte financiada pela filantropia privada. A cidade criou um "banco de terrenos", novo, que pode

assumir o controlo de imóveis vazios e abandonados e iniciar o processo de limpeza de terrenos, reduzindo ou mesmo eliminando a contaminação ambiental, descobrir o que fazer com as terras disponíveis, se transformá-las em pequenos parques, se decidindo entregá-las a um ou outro vizinho para criar um jardim bem cuidado, ou reunindo grandes extensões de terra para a construção ou para a criação de espaços verdes permanentes. Existem planos para uma nova linha de trânsito ao longo do Corredor Woodward, que, se combinada com a utilização inteligente da terra e com as mudanças de ordenada da cidade, poderia provocar uma forma completamente diferente de desenvolvimento. O aumento do serviço de comboios urbanos para Ann Arbor está já a ser realizado e a administração de Obama está a estudar um plano de comboio de alta velocidade que ligaria Detroit a Chicago e a outras cidades do Centro-Oeste.

Como uma casa em grês escura ao abandono ou como uma casa de estilo vitoriano em ruínas, Detroit tem boa ossatura. Para já, a cidade está a atrair empresários sociais que estão animados com a questão de refazer fundamentalmente uma cidade. Filantropos, estão aqui a meter dinheiro e imaginação - o sistema ferroviário no Corredor de Woodward é parcialmente financiado por dezenas de milhões de dólares a partir de duas grandes fundações e outras entidades filantrópicas que estão a tentar desenvolver um plano global de educação.

O governo federal poderia apoiar a recuperação física de Detroit considerando essa despesa como inserida num plano de desenvolvimento de uma nova cidade centrado na reconfiguração da utilização dos terrenos e da actividade económica em torno da realidade que é a perda de população.

Mais radicalmente, o governo federal poderia considerar que isto é um velho cliché da política urbana: um plano para garantir o desenvolvimento da comunidade. As autoridades federais devem exigir que Detroit e outras cidades utilizem estas verbas (e outras federais, estaduais e locais) para a recuperação, reconfiguração e reutilização de terrenos baldios e abandonados e para habitações. O governo federal poderia fazer de Detroit, uma cidade-piloto para projectos de reciclagem de terrenos e para os projectos de demolição. Dezenas de outras cidades industriais têm muitos terrenos e infra-estruturas ultrapassadas. As muitas execuções de hipotecas de casas de habitação da região industrial chamada de Sunbelt também têm muito a ver com este legado de excessos.

Os dirigentes europeus compreenderam bem que a recuperação de uma cidade exige pelo menos uma geração. Esta é uma realização difícil em locais que não estão apenas em declínio económico, mas muitas vezes estão prisioneiros de uma espécie de estado de depressão em massa. Os dirigentes de Detroit devem controlar e gerir as expectativas. Levou perto de meio século para a cidade chegar a este ponto tão baixo. Não vai recuperar em termos de um ciclo eleitoral de quatro anos políticos. A recuperação de Turim começou com a eleição para a Câmara em 1993; a transformação física de Bilbao começou em 1990. E ambas as cidades estão ainda em processo de recuperação. As políticas que salvaram estas cidades são perfeitamente compatíveis com a nossa forma de fazer política - mas a paciência necessária para o seu sucesso já não o é.

Washington já resgatou Detroit - pelo menos, as empresas que já transformaram a cidade em metrópole profundamente americana da era industrial. Quando o governo justificou a injeção de dinheiro nas empresas,

ele admitiu implicitamente para o país - que estas empresas são essenciais para a nossa futura grandeza económica, que a sua perda seria uma derrota simbólica insuportável. O mesmo raciocínio é válido para a cidade que as abriga. Mesmo depois de perder um milhão de pessoas, Detroit ainda é a décima primeira maior cidade do país e, antes da crise de automóvel, era ainda a fonte de mais da metade do PIB de Michigan. Permitir que Detroit continuasse a sua marcha para a morte viria ter custos muito significativos, tanto humanos como económicos. Para Detroit morrer, especialmente em face de tais métodos já testados para recuperar as cidades seria uma tragédia americana.

Bruce Katz é director da Polícia Metropolitana de Programa da Brookings Institution. Jennifer Bradley é um investigador graduado associado ao Metropolitan Policy Program. Este trabalho baseia-se num estudo realizado pela Brookings e pela London School of Economics, no quadro de um projeto conjunto sobre as velhas cidades industriais.

Publicado em *The New Republic* (<http://www.tnr.com>)