

MENU

Viagem a Detroit, a cidade fantasma

Marcello Musto

29/05/2013

Um garoto solitário avança ao longo da margem da estrada que liga o aeroporto ao centro da cidade. Veste a típica jaqueta esporte norte-americana, dessas que na parte de trás geralmente leva-se vistosamente o nome de um time de basquete ou as estrelas e listras da bandeira. No entanto, sua jaqueta continha uma palavra de cinco letras: *black*.

Eu me aproximo para falar e perguntar notícias sobre o lugar onde estou. Ele responde, lacônico, que vive aqui desde que nasceu, já está acostumado. O cenário onde acontece nossa conversa é surreal. Eu jamais havia visto nada igual. Eu continuo olhando ao meu redor e percebo o quanto são verdadeiras as coisas que li sobre este lugar. Estou rodeado de uma série de prédios abandonados. Velhas fábricas, abandonadas durante décadas, com a aparência de gigantescas ruínas, corroídas pelo tempo e intempéries. Prédios destripados, cacos de vidro espalhados por toda parte, máquinas cobertas por gelo e neve. Um deserto habitado apenas por cães vadios, dependentes de drogas sem abrigo e outras pessoas marginalizadas na sociedade. Estou em Detroit: a cidade fantasma. Um dos exemplos mais impactantes da outra América, aquela que nunca aparece nas aveludadas séries televisivas ambientadas em Manhattan ou nos filmes tridimensionais produzidos em Hollywood.

Chamavam-na de Cidade Motor

Se a arqueologia industrial era uma ciência, então Detroit seria sua prova irrefutável. E, no entanto, a sua história inclui o desenvolvimento e o esplendor. Conhecida como a Cidade Motor – a partir de onde surgiu a marca *Motown*, tomada da famosa discografia de *soul* e *rhythm and blues* –, Detroit foi durante décadas o principal centro automotivo do mundo. Em 1902, a cidade deu à luz o Cadillac. E aqui, um ano mais tarde, Henry Ford abriu fábricas onde, em 1908, veio a primeira edição do Modelo T, o primeiro carro produzido em linha de montagem. A General Motors abriu nesse ano e a Chrysler logo depois, em 1925. Em suma, tudo sobre a indústria automobilística nos Estados Unidos começou em Detroit.

Nas asas do progresso, a cidade cresceu consideravelmente. Na segunda década do século XX, a população dobrou e Detroit tornou-se a quarta maior aglomeração urbana do país. Uma parte importante dos seus novos habitantes veio dos estados do sul. Constituíam um setor que era um grupo de afro-americanos à procura de trabalho (só neste período Detroit atingiu mais de 120.000 habitantes), que esteve envolvido no fenômeno conhecido como a "primeira grande migração".

A expansão não tem a ver só com o mundo das quatro rodas. Com a explosão da Segunda Guerra Mundial, o principal centro de Michigan foi transformado, de acordo com o slogan cunhado por Franklin Roosevelt, no "grande arsenal da democracia". Detroit desenvolveu-se rapidamente devido à produção de armas e sabe-se que contribuiu com a guerra mais do que qualquer outra cidade norte-americana (após o ataque a Pearl Harbor, foram deslocados muitos trabalhadores de ambos os sexos). Graças a essa expansão, na década seguinte, o número de habitantes atingiu o seu máximo: 1.865.000, em 1956. Ilustres professores e os principais jornalistas da época a glorificaram como o melhor exemplo do fim da luta de classes; símbolo da meta alcançada, por grandes massas de trabalhadores, de entrar nas filas da classe média e se beneficiar dos prazeres do aburguesamento.

Muita coisa aconteceu desde então! Com os anos 60, começou o declínio, que se acelerou após as crises do petróleo de 1973 e 1979. Detroit tem agora apenas 700.000 habitantes, o menor número nos últimos cem anos. A espiral descendente parece não ter fim. De fato, na primeira década do século XXI, a cidade perdeu um quarto de sua população total, que continua a diminuir progressivamente: a cada 20 minutos uma família reúne seus pertences, se manda para um novo destino e deixa Detroit para trás.

100.000 terrenos vazios

Eu continuo minha jornada pelos bairros e é como estar em um lugar habitado por fantasmas. Em seu perímetro, existem mais de 100 mil terrenos baldios e casas abandonadas. Estas últimas em ruínas ou em uma situação instável. Nos próximos quatro anos teriam de ser demolidas dez mil casas, mas faltam recursos para fazê-lo. O sentimento que permeia toda a cidade é desolador, pois, muitas vezes, em todo um bloco de casas, há apenas uma ainda habitada. Detroit é totalmente deserta e seus espaços vazios caberiam todos em Boston ou San Francisco. Para contrariar este estado de extrema desolação, a administração local está tentando concentrar a população em determinadas áreas e transformar outras em fazendas. Na verdade, a crise expôs esse cenário ainda mais sombrio. A cidade está à beira da falência e do colapso econômico, e recentemente aboliu os últimos serviços públicos, incluindo o ônibus, que é o único meio de transporte para os menos favorecidos, e a iluminação noturna nas áreas periféricas.

A situação social não é melhor do que a ambiental. Em Detroit, uma em cada três pessoas é pobre, uma condição que afeta mais da metade das crianças. O grau de segregação racial ainda é muito elevado. Mais de 80% da população é afro-americana e vive no centro, enquanto os trabalhadores 'brancos', ou melhor, a última parte deles, os que ainda não conse-



Colunistas =



Ambiente e

Cidadania



Achille Lollo



Cassiano Terra

Rodrigues



Consciência Negra



Dicionário da

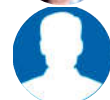
Cidadania



Eduardo Gudynas



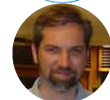
Frei Betto



Fernando Silva



Gabriel Brito



Gabriel Perissé



Guilherme Delgado



Léo Lince



Luiz Eça



Marcelo Castañeda



Paulo Metri



Paulo Passarinho



Ramez Philippe

Maalouf

guiram sair, se mudaram para os subúrbios protegidos por lojas de departamento. A prova de que, com uma diferença correspondente no tempo, o racismo que fez desta cidade o teatro de guerra da revolta violenta de julho 1967 – quando Lyndon Johnson enviou tanques que causaram 43 mortes, 7.200 prisões e a destruição de mais de 2.000 edifícios – ainda não foi erradicado.

A taxa de criminalidade é uma das mais altas do país e, ironicamente, mesmo que o carro tenha nascido exatamente nestas ruas, não há na América um lugar mais caro para comprar o seguro. O desemprego real atinge 50% e o dinheiro investido no grande cassino, que ocupa a principal artéria do centro, tem produzido uma única transformação: a de criar uma legião de desesperados que, a cada dia ou noite, apegados à amarga ilusão de salvação pessoal, fazem fila nas máquinas caça-níqueis para jogar suas últimas esperanças e as poucas poupanças ainda disponíveis.

Sucata para a China

Em 2009, golpeadas pela crise, a General Motors e a Chrysler declararam falência, enquanto a Ford padece de uma dura recessão. As ajudas às *Big Three*, por parte da administração de Bush e também de Obama, no final da década passada, totalizaram 80 bilhões de dólares. Tais ajudas foram acompanhadas por drástica "reestruturação", ou seja, demissões, cortes de salários e mais precarização. Em outras palavras, têm servido para ampliar ainda mais o modelo desenvolvido por empresas como a American Axle & Manufacturing, fundada em 1994 com o objetivo de fornecer, a baixo custo, componentes automotivos para a General Motors e a Chrysler.

Apesar de a empresa registrar lucros enormes, muitos de seus funcionários, contratados por hora, têm visto, como em fevereiro do ano passado, como se rescindem seus contratos. Depois de uma greve contra o corte salarial de 28 a 14 dólares por hora, uma outra fábrica de Detroit demitiu todos os seus trabalhadores e fechou as portas. Assim, com instituições abertas nos últimos anos pela American Axle & Manufacturing no México, no Brasil e na Polônia, em uma recente declaração, supostamente filantrópica, um de seus futuros presidentes nos ilumina o futuro: "construir a Ásia é a nossa prioridade". O próximo capítulo dessa história será escrito na China, onde, de fato, a empresa opera com duas novas fábricas desde 2009.

No fundo, Detroit nos fala não só do século XX, mas das mudanças de hoje e do que o futuro reserva. O epílogo da história nos conta que o desemprego e a pobreza são o resultado das ordens econômicas que impediram conquistas e melhorias tecnológicas de serem postas a serviço da comunidade. Isso mostra que as fábricas estão vazias, não porque não há trabalho, mas porque a produção foi transferida para locais onde os custos trabalhistas são mais baixos e a luta pelo reconhecimento dos direitos sociais é mais fraca.

A noite cai rapidamente no inverno de Detroit. Perto da saída da estrada, algumas pessoas pedem esmolas. Mais tarde, no coração do que foi outrora a zona industrial, pode ser visto um incêndio. Um grupo de jovens que busca dismantelar os restos de uma fábrica para depois enviá-los, por via marítima, ao Oriente. Por estes restos são pagos dois dólares e meio por quilo e são os últimos objetos úteis de que se pode conseguir algo para chegar ao fim do mês. Eles representam um dos principais produtos de exportação norte-americanos para a China, e Detroit é a cidade que mais os oferece. Eles servem para construir em outro lugar o que antes estava aqui. Para criar a infraestrutura que permitirá um maior lucro aos patrões. A exploração gerada por uma maior parcela da mais-valia, para usar as palavras de outro tempo. No entanto, não há ilusões. Com as novas fábricas, surgirão novos conflitos e novas esperanças.

Marcello Musto é sociólogo e filósofo italiano, professor de Teoria Política da Universidade de York (Toronto).

Traduzido por Daniela Mouro, Correio da Cidadania.

Ant	Próximo
Comentários	
#2 detroit — ALEXANDRE CALADO 08-09-2013 15:27	0
Bela descrição. Estou por fazer agora em setembro, uma longa escala em Detroit, pensei em passear pela cidade antes de seguir ao destino final, mas depois do que li, não sei se vai valer a pena.	Citar
#1 RE: Viagem a Detroit, a cidade fantasma — Leandro_O 03-06-2013 10:24	0
Recomendo o documentário DETROPIA	Citar
Atualizar lista de comentários Assine o RSS dos comentários	
Adicionar comentário	

Para ajudar o Correio da Cidadania e a construção da mídia independente, você pode contribuir clicando abaixo.



Relacionados



Telma Monteiro



Virgílio Arraes



Wladimir Pomar

Ex colunistas



Fábio Luís



Henrique Júdice



Jorge Almeida



Luiz Antonio Magalhães



Mateus Alves



Osiris Lopes Filho



Waldemar Rossi

Trump e a nova fase do imperialismo ...

“O Sahel concentra todas as crises do mundo” ... Portugal: um ano depois a “geringonça” e as...



- [Boletim Diário](#)
- [Editorial](#)
- [Vídeos](#)
- [Resenha](#)
- [A Ordem na Mídia](#)
- [Especiais](#)
- [Podcasts](#)
- [Charge](#)
- [Memória Plínio](#)
- [Plínio em Imagens](#)
- [Arquivos](#)

- [Expediente](#)
- [Fale Conosco](#)
- [Quem Somos](#)
- [Links](#)

Siga-nos

Para assinar o boletim de notícias diário do Correio da Cidadania preencha o formulário abaixo:

Nome:

Email:

[Enviar](#)