

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

CHICAGO; SÃO PAULO

Contribuição ao estudo do transporte coletivo no processo de urbanização.

Dissertação de mestrado

Tácito Pio da Silveira

Orientador: Prof^a. Dr^a. Klara Kaiser Mori

Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional

São Paulo, 2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Resumo

A percepção de diferenças acentuadas entre os padrões de urbanização de cidades aparentemente comparáveis no contexto da economia de mercado levanta questões, e demanda interpretação. A pesquisa que embasa a dissertação surgiu de indagação dessa natureza, motivada por uma viagem a Chicago. O confronto inevitável da qualidade urbana e, em particular, da excelência do serviço de transporte daquele pólo econômico norte-americano com os quadros correspondentes de São Paulo, importante centro de produção nacional, conduziu à busca de uma razão, não para a diferença 'em si' entre os respectivos espaços, mas para os fatores que a produzem, a validam e a sustentam ao longo do tempo. A proposição orientou a pesquisa para a história da produção do espaço americano, no processo de conquista de seu regime autônomo de acumulação, colocando Chicago simultaneamente como foco e eixo ordenador de seu desenvolvimento. A dissertação foi organizada em quatro partes. A Introdução apresenta o tema, e aponta seus contornos teóricos. O Capítulo I acompanha a formação de Chicago no quadro da constituição do espaço nacional americano. O Capítulo II descreve o serviço de transporte daquela cidade, destacando a maciça presença do Estado americano em sua provisão. A Conclusão retoma os temas principais da pesquisa para refleti-los no contexto da região metropolitana de São Paulo.

Abstract

The perception of accentuated differences in urbanization patterns between apparently comparable cities, in the light of the present market economy context, raises several issues and therefore demands further interpretation. The research that embodies this dissertation was born from such inquiry, motivated by a trip to Chicago. The inevitable comparison of the urban qualities, particularly of the excellent public transportation, enjoyed by the North-American economic centre with the correspondent features of São Paulo, important productive centre nationally, has led to the search for an explanation. Not of the difference between the respective spaces, but of the factors that produce it, validate it and preserve it throughout time. The development of the case study – the formation of Chicago – has opened up new perspectives for the inclusion of the historic dimension contemplating the differences in the struggles that led to the building of the American state, through its autonomous accumulative regime. The dissertation has been divided into four parts. The introduction presents the theme and delimits its theoretical guidelines. Chapter I follows the formation of Chicago in the light of the formation of the American national space. Chapter II describes the public transportation facilities of the city, underlining the massive presence of the State in its provision. The conclusion takes back some of the central themes of the research in order to compare them to the metropolitan area of São Paulo.

Índice

Preâmbulo	5
Introdução	6
1. O estudo do transporte urbano de passageiros	6
2. Caracterização do objeto de estudo.....	8
Características gerais de Chicago	8
Características favoráveis do sítio.....	9
Impressões de viagem.....	11
Sistema viário.....	13
Sistema hídrico	16
Edificações	19
Espaços públicos e grandes equipamentos	24
Uso do espaço e a presença do poder público	28
3. Referencial teórico da dissertação	32
I. A formação de Chicago no processo de urbanização dos Estados Unidos da América	37
1. Antecedentes coloniais.....	37
O contexto histórico da formação da colônia.....	37
As funções dos assentamentos.....	40
O processo de emancipação	46
A guerra da independência.....	47
O pós-guerra	50
2. Chicago: de fronteira a base para ampliação do território.....	52
A ampliação do território na independência.....	52
A ocupação e o Estatuto do Território do Noroeste	55
Remoção dos indígenas.....	62
A implantação da cidade em plano regular e a especulação imobiliária	63
Canais e estradas no período pré-ferroviário.....	66
A estruturação da cidade.....	71
3. Chicago: de entreposto de carga a pólo industrial	74
A rede ferroviária em Chicago e a industrialização.....	74
A formação do mercado interno e o assalariamento.....	79
As transformações impostas pela Guerra Civil e pelo Grande Incêndio	81
Formação de mão-de-obra e relações de trabalho.....	85
Consolidação do pólo industrial na Exposição Columbiana	90
Os sistemas de transporte público.....	91

II. O transporte de passageiros em Chicago	95
1. A infra-estrutura do sistema	95
Componentes.....	95
2. O funcionamento do sistema metropolitano.....	99
As redes de ônibus.....	99
A rede do metrô.....	103
A Rede de trens de subúrbio	108
3. Sustentação econômica, desempenho e divisão modal	112
Fundos de financiamento	112
Divisão modal	119
4. Tendências: continuidade e ampliação.....	123
Conclusão	126
1 Características básicas do sistema de transporte de São Paulo.....	126
Breve descrição da estrutura da oferta.....	126
Breve diagnóstico do transporte em São Paulo.....	130
2. Quadro de elementos referenciais	133
3. Influência do Plano de Chicago no Plano de Avenidas.....	137
Observações finais.....	140
Bibliografia	145
Agradecimentos.....	150
Créditos	151

Preâmbulo

Este trabalho trata da dimensão econômica e social da infra-estrutura de transporte coletivo de passageiros. Sua elaboração se deu como um estudo de caso da área metropolitana de Chicago – uma aglomeração de grande importância na vida econômica e social dos Estados Unidos – apoiando-se na formação do espaço norte-americano .

A dissertação se baseia no entendimento de que o espaço, e mais especificamente o espaço das aglomerações urbanas, é produzido coletivamente pela sociedade, sendo assim o resultado das forças sociais que a compõem. A construção deste espaço é uma atividade permanente, e está condicionada pelo desenvolvimento econômico e social. Estudar uma cidade, em quaisquer de seus aspectos, é estudar as determinações históricas na formação de seu espaço, e de como estas sociedades produziram as condições para a sua existência. Em suma, o espaço de uma sociedade é entendido como um produto social historicamente determinado.

Chicago não é diferente: seu porte, abrangência e as qualidades de sua infra-estrutura guardam os elementos necessários para a compreensão dos objetivos a que se destina. A presença de uma significativa rede de transporte de passageiros denota o quanto a sociedade a entende como uma questão prioritária.

O objetivo do estudo foi identificar as forças econômicas e sociais que demandam e sustentam o padrão de urbanização da aglomeração urbana de Chicago, e propiciam, por conseguinte, a compreensão do desenvolvimento da infra-estrutura dedicada ao transporte de passageiros, enquanto parte de seu suporte econômico. A questão do transporte urbano daquela cidade é, portanto, explorada como um fator relevante no desenvolvimento.

A introdução do trabalho descreve o objeto de pesquisa e aborda o referencial teórico. O primeiro capítulo estuda a constituição da cidade de Chicago entendida como parte integrante do movimento de formação do Estado nacional norte-americano. O segundo capítulo trata do sistema de transporte coletivo público, considerando sua inserção histórica. A conclusão retoma os temas principais da pesquisa para refleti-los no contexto metropolitano de São Paulo, com o propósito de contribuir para a construção de uma abordagem crítica da práxis de planejamento.

Introdução

1. O estudo do transporte urbano de passageiros

O interesse pelo estudo do transporte coletivo urbano de passageiros, notadamente de suas infra-estruturas, formas de inserção urbana e influência nos usos do solo, e funcionamento enquanto rede e seu significado como fator de transformação econômica, foi uma consequência direta de meu envolvimento profissional com estas questões. Desde 2001, ano de meu ingresso na Prefeitura do Município de São Paulo, trabalho no setor de planejamento de transporte da São Paulo Transporte S.A., empresa de economia mista ligada à Secretaria Municipal de Transportes, responsável pelo planejamento, arrecadação, fiscalização e operação do sistema de transporte urbano em São Paulo. Esta experiência de trabalho em colaboração com os colegas engenheiros e urbanistas contribuiu para a formação de uma visão crítica da atuação do poder público no setor, em face da resposta insuficiente e inadequada à alta demanda por transporte coletivo da metrópole paulistana.

No ano de 2003, uma viagem aos Estados Unidos da América despertou minha curiosidade pelo padrão urbano da cidade de Chicago, especialmente a notável infra-estrutura de transporte à disposição da população. A confrontação daquele quadro com as condições vivenciadas em São Paulo, sobretudo aquelas ligadas ao transporte metropolitano, vistas no interior da máquina administrativa da prefeitura, motivou o interesse por um melhor entendimento das diferenças entre as duas cidades. Não foi uma questão que surgiu após a investigação do possível objeto de pesquisa, mas uma questão que se impôs pela visão de uma infra-estrutura urbana de inegável qualidade, onipresente em todo o espaço, frente a uma infra-estrutura precária ou mesmo ausente na cidade de São Paulo.

Alguns obstáculos tiveram que ser superados no decorrer do trabalho. Para conferir um sentido adequado ao conteúdo foi necessário; – Resistir ao apelo de comparações diretas do tipo ‘Chicago *versus* São Paulo’ aprendendo, com as próprias tentativas frustradas, que as cidades são incomparáveis porque componentes do espaço de sociedades totalmente distintas. – Descartar o suposto ‘modelo americano’ de urbanização, em que o modo individual de transporte prevalece, sempre, em detrimento do coletivo: um pressuposto que não se confirmou. – Superar a convicção racionalista de que bastam bons planejadores com propostas adequadas, munidos do melhor conjunto de dados, para implantar soluções para os problemas urbanos. – Perceber que a ausência de soluções não está ligada a limitações de caráter técnico, ou a restrições orçamentárias. – Rejeitar a teoria (ou ideologia) da dependência, em que as mazelas nacionais são atribuídas a causas externas ligadas à dependência econômica do Brasil, ocultando as causas internas. – Entender que a falta de uma ação

política efetiva na área de transporte (boa ou má), ou mesmo a ausência de qualquer política, na verdade pode corresponder à própria política em curso: a política da negligência. – Verificar que o Estado não desempenha o papel de provedor da sociedade, mas, na verdade, é a consolidação das necessidades dominantes desta mesma sociedade.

Chicago tem uma eficiente rede de transporte urbano e estudar suas características foi uma oportunidade de entender sua estruturação, tanto do ponto de vista técnico como do histórico. Uma vez que não é possível compreender um sistema de transporte urbano fora de seu contexto, tornou-se imperativo o aprofundamento do estudo de Chicago concomitante ao estudo da sociedade norte-americana para balizar as incursões pelo tema. Seguindo esse encaminhamento foi fundamental buscar a compreensão do processo de formação do espaço nos Estados Unidos para o surgimento daquele núcleo urbano.

Se todo espaço é um produto social historicamente determinado, um estudo sobre uma cidade precisa procurar no movimento histórico as chaves para o entendimento das relações sociais e econômicas, que levam determinadas sociedades a construir para si determinados espaços urbanizados. Se a excelência da cidade de Chicago é o resultado de um processo social que definiu um alto padrão de urbanização, então a má qualidade ou a precariedade do espaço urbano, deve corresponder a um processo que determina um baixo padrão, caracterizado pela indefinição e pela omissão.

Assim, identificar as forças sociais que determinaram como Chicago se configurou, passou a ser um de meus objetivos após o retorno, e também a origem da proposta para essa pesquisa.

2. Caracterização do objeto de estudo

Este trecho da dissertação trata da descrição do objeto de pesquisa, parte importante para o caminho do entendimento das questões da formação do espaço.

Características gerais de Chicago

Chicago é uma aglomeração urbana com cerca de 9,5 milhões de habitantes (2006) no Estado de Illinois, na região conhecida como o Meio Oeste. É a terceira cidade norte-americana em termos populacionais depois de New York e Los Angeles. Oficialmente incorporada em 1837, foi formada pela sucessiva conurbação de áreas suburbanas e pela anexação de municipalidades satélites. O Meio Oeste norte-americano foi ocupado no séc. XIX, em época posterior à independência do país (1776). A área específica para a formação do município foi loteada a partir da década de 1830. A região metropolitana urbanizada atual abrange um amplo território que inclui áreas em seis condados¹ vizinhos e em outros dois estados.

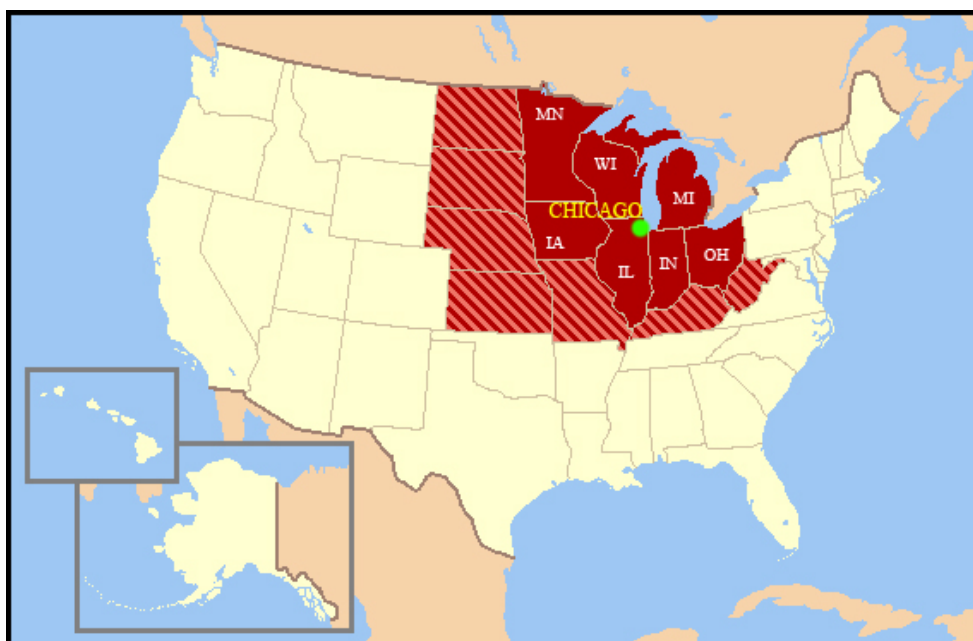


Fig. 1 Cidade de Chicago no Meio Oeste² norte-americano (em vermelho).

A escolha de sua localização tinha um propósito. Era uma posição privilegiada, em meio a um amplo território conquistado logo após a independência, durante a formação dos Estados Unidos, fator importante para seu desenvolvimento.

¹ Condado é uma subdivisão administrativa maior que uma municipalidade e menor que um estado.

² Estados de Illinois (IL), Michigan (MI), Indiana (IN), Ohio (OH), Minnesota (MN), Wisconsin (WI) e Iowa (IA). Engloba por vezes parte da região Norte Central (área tracejada).

Encontrava-se em um local favorável para a consolidação de um entreposto de comércio agrícola, frente a uma região com bom potencial de produção e ponto de apoio do que, em breve, se tornaria uma vasta rede viária e de transporte ferroviário, que a interconectaria com uma hinterlândia agrícola extensa e produtiva. Tal localização também favoreceu, posteriormente, o desenvolvimento de um pólo de produção industrial, com a implantação de indústrias de transformação, destacando-se inicialmente no processamento de alimentos e produção de implementos agrícolas, e expandindo-se para a indústria de bens de produção, de bens de consumo e indústria pesada.



Fig. 2 Vista do centro e parte da região Norte.

O desenvolvimento econômico da região foi acompanhado por um enorme afluxo populacional, oriundo de migração rural e imigração européia, um crescimento urbano (se consideradas as cidades norte-americanas) bastante dinâmico para o período que, em números gerais, significou um salto populacional de 30 mil para um milhão de habitantes, no período de 1840 a 1890, e para três milhões em 1940.

Características favoráveis do sítio

Existem três características básicas a serem destacadas no sítio em que se localiza a cidade de Chicago: o terreno plano, parte de uma imensa planície que caracteriza a região central dos Estados Unidos; o lago Michigan, que faz parte do sistema de lagos do Norte do país; e o rio Chicago, cuja foz foi escolhida como o local mais favorável para o assentamento.

A cidade encontra-se na borda oriental das Grandes Planícies ou *Prairie* como são chamadas. São planícies decorrentes de formações geológicas diversas, que

formam um amplo conjunto de terrenos planos em suave, mas progressiva altitude, do Leste para o Oeste. As características do clima na planície não favoreceram grandes formações florestais. De maneira geral somente arbustos e gramíneas prosperaram no semi-árido, a Oeste do paralelo 98°, dificultando a ocupação do território [HUBERMAN, 1932, p.125]. A despeito desta limitação, o desenvolvimento de Chicago não foi dificultado devido à presença de reservas de madeira em áreas próximas. Este terreno plano foi conveniente para o desenvolvimento da região, porque favoreceu o parcelamento regular do solo utilizando um sistema ortogonal como diretriz comum a outras áreas planejadas para o Meio Oeste.



Fig. 3 Cobertura florestal original 1620 – 1850. Uso dos recursos naturais.

O lago Michigan, bem como os demais da Região dos Grandes Lagos, é um remanescente da última glaciação. A configuração interligada de seus corpos d'água e a fácil navegabilidade (exceto nos períodos de inverno) favoreceu o transporte hidroviário no Nordeste norte-americano, fator importante para o posterior desenvolvimento do comércio entre as cidades da costa Leste e as cidades do interior do continente, sobretudo após a construção do canal Erie em 1825.

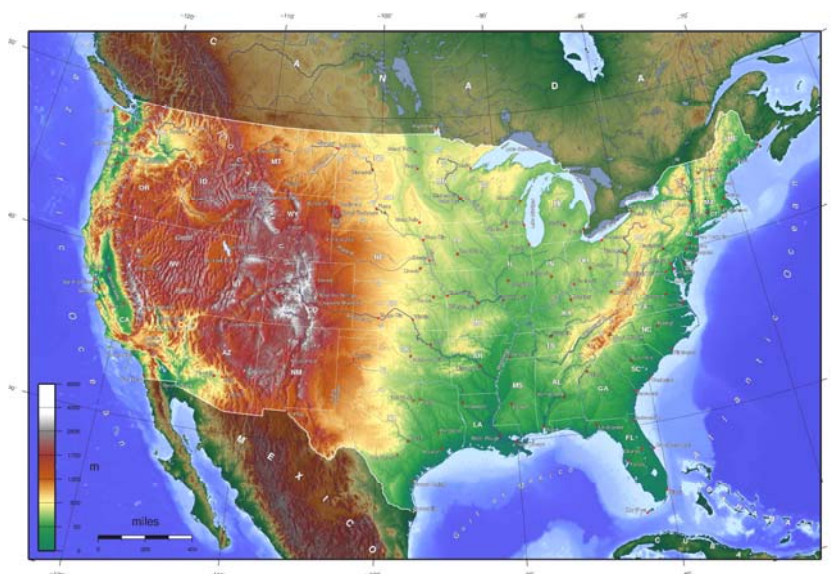


Fig. 4 Grandes Lagos e topografia. O paralelo 98° divide o país ao meio.

O rio Chicago, que deságua na extremidade Sul do lago Michigan, foi uma via natural de apoio àqueles que pretendiam explorar o território. O desenvolvimento da cidade transformou a foz do rio em um porto movimentado. Muitas docas foram construídas em suas margens, para manter os navios longe da correnteza, e, durante o inverno, proteger a frota mercante do congelamento do lago. Em 1848 foi construído um primeiro canal de ligação entre Chicago e a bacia do rio Mississipi. Com a construção de um segundo canal em 1900, o curso das águas foi invertido. Essa obra livrou o lago da poluição do rio e melhorou as condições de abastecimento de água, além de facilitar a navegação a montante.



Fig. 5 Lago Michigan e rio Chicago interligados por um canal ao rio Des Plaines.

Impressões de viagem

A viagem aos Estados Unidos não foi inicialmente planejada como uma viagem de pesquisa. Toda a coleta de material seguiu critério menos objetivo do que seria o adequado ao trato de um material científico. Apesar desta limitação, o material foi

reunido com um critério que excedeu o de um observador comum. Felizmente não é possível desvencilhar-se das atribuições que uma profissão nos impõe. Desse modo, se o critério para escolha e registro não tinha ambições científicas, ao certo pretendeu um olhar ‘urbanístico’ no registro daquele espaço urbano, em que pesem eventuais falhas. Assim, na descrição a seguir, Chicago é marcada por um tom impressionista, conseqüência da circunstância em que se deu a aproximação ao objeto.

Opulência, abundância e soberba, a cidade parecia não caber nos adjetivos eleitos para descrevê-la. A visão inicial de Chicago era realmente a de um centro urbano impactante. Entre as cidades desse porte que, tive a oportunidade de conhecer, tanto no Brasil como na Europa, era de longe a mais jovem de todas. Chicago se mostrava bastante diferente, e havia algo difícil de captar ali. Quando faltam definições mais precisas para a descrição, um caminho possível é o da negação. Neste sentido, certamente a cidade não tinha a escala de São Paulo, nem era cosmopolita como Londres; não tinha a grandiloqüência burguesa de Paris, nem estava repleta de marcos históricos como Roma. Chicago carecia de todos estes atributos, mas aqueles que possuía, aparentemente, tinha com sobras. Se lhe faltava uma longa tradição, tratava de inventar para si uma história grandiosa. A ausência de uma atitude mais cosmopolita era compensada por uma intensa programação cultural pública.

Por toda a cidade se observava uma preocupação obsessiva em assinalar os pontos que tinham algum significado histórico. Era comum encontrar avisos que denotavam essa necessidade de prender a atenção a uma história oficial, indicando os sítios importantes como: *Chicago Landmark*, ou *Chicago Heritage*. Nada parecia ter sido esquecido, ou deixado de lado.



Fig. 6 Marco da ‘Torre da Água’ em Chicago.

No atendimento aos visitantes havia uma óbvia preocupação com a construção de uma boa imagem, mas mesmo fora do circuito turístico convencional, para seus próprios munícipes, a cidade anunciava a si mesma como algo especial. Eventos

esportivos, atividades de lazer, visitas monitoradas por voluntários, programas culturais. Estar em Chicago: uma oportunidade; ser de Chicago: um privilégio. Por toda parte, emanações com um misto de orgulho e arrogância. Nas menções ao país: parte importante da ‘grande nação’.

Sistema viário

O desenho regular da ocupação territorial remonta ao momento da divisão das glebas que tirou partido da topografia. A cidade é essencialmente plana e está a poucos metros acima do nível do lago Michigan. Devido a um crônico problema de drenagem decorrente dessa baixa altitude relativa – parte da cidade foi construída sobre um terreno arenoso e alagadiço resultante de depósitos de material das interações entre o lago e o rio – o poder público, em uma decisão surpreendente para a época (1856), optou por elevar o nível de todas as ruas da cidade, hoje sua área central. Assim, em pouco mais de 20 anos, boa parte da cidade foi aterrada ou elevada (inclusive seus edifícios principais) para atingir uma melhor condição de drenagem. Pode-se ver na imagem abaixo como o rio que deu nome à cidade corre paralelo à margem antes desaguar no lago. Vários de seus meandros originais foram retificados, áreas pantanosas e pequenos lagos foram aterrados.



Fig. 7 Foto aérea da cidade de Chicago, mostrando o centro metropolitano e o lago.

A implantação urbana é realmente bela e o desenho revela a força de uma decisão. A regularidade do traçado hipodâmico³ das ruas, perfeitamente alinhado no sentido Norte-Sul, e ultrapassa as poucas barreiras geográficas. Mesmo naqueles locais em que é interrompido, o desenho da grade é retomado mais adiante, prosseguindo interior adentro por muitos quilômetros, até atingir a área rural. O parcelamento cartesiano do território 'continente adentro' pulveriza os limites administrativos e visuais da aglomeração, obscurece a distinção entre os usos, e explicita a gradual diluição da densidade de uso do solo, em uma prova cabal da insignificância destes mesmos limites.

Muitas das estradas e ferrovias de acesso foram construídas sobre a grade de ruas original, ou utilizando a grade como referência de direção. Onde essa configuração se mostrava pouco eficiente por prolongar os trajetos de longa distância, algumas diagonais foram abertas. Em geral todas as infra-estruturas se apóiam nesse desenho. Pontes, túneis, elevados e viadutos seguem o mesmo padrão, e na área mais densa de edificações cada uma das vias tem uma ponte corresponde sobre o rio.



Fig. 8 Pista expressa (Eisenhower) com ramal ferroviário no canteiro central.

O sistema viário é bastante generoso, principalmente se considerado que, quando de sua implantação, não existiam viagens motorizadas, somente veículos de tração animal. Com o passar do tempo essa configuração generosa se mostrou eficaz e, mesmo passando por períodos de intenso congestionamento, se provou apta a

³ Traçado hipodâmico é aquele relativo ao arquiteto Hippodamos, de Mileto, considerado o criador dos primeiros planos de base ortogonal regular continua para aglomerações urbanas. (*Encyclopedia of World Art VII* – McGraw-Hill Book Company Inc. New York, 1963.)

receber as transformações necessárias. O leito padrão das ruas do plano hipodâmico (excetuando avenidas e vias expressas) tem entre 14m e 18m aos quais se acrescentam calçadas de 3m a 5m. O sistema de vias expressas foi construído depois da implantação dos ramais ferroviários, e, em muitos casos, acompanha o desenho pré-existente desta infra-estrutura sem, no entanto, substituí-la. Atualmente, as vias não apresentam situações de congestionamento muito severas, embora estudos recentes⁴ apontem para uma tendência de aumento do volume de tráfego, devido ao crescimento do transporte individual, e conseqüentemente a um agravamento dos congestionamentos.



Fig. 9 Centro de Chicago (Rua Adams): estação de metrô elevada (na transversal), faixa para ônibus, calçadas alargadas, estacionamento proibido, arranha-céus.

O sistema viário da superfície foi complementado por um inovador sistema de vias subterrâneas, construído sob as ruas da cidade entre 1899 e 1906. Foi uma iniciativa da companhia telefônica, que constituiu a *Chicago Tunnel Company*, que obteve licença para a construção de uma rede de túneis para cabos elétricos e

4 CHICAGO. (2007) *Regional Transportation Authority – Moving Beyond Congestion: 2007 The Year of Decision – Regional Transportation Strategic Plan – Final Report.*

telefônicos. Extrapolando intencionalmente a proposta inicial, a empresa construiu um amplo sistema de túneis (com 1,8m de largura por 2,3m de altura) que secretamente planejava destinar ao transporte de cargas. Utilizando pequenas composições e locomotivas elétricas – alimentadas por uma rede de fiação aérea semelhante ao dos bondes de superfície – o sistema foi criado sob o traçado regular de muitas ruas da área central. O complexo chegou a 97km de túneis subterrâneos, e utilizava em sua operação cerca de 150 mini-locomotivas e mais de 3000 mini-vagões de carga. Após um lucrativo período, em que chegou inclusive a transportar passageiros, a exploração como sistema de transporte de carga foi perdendo competitividade, passando a operar com cargas menos nobres, principalmente carvão (para aquecimento) e cinzas residuais. Com a falência da empresa gerenciadora, no início dos anos 50, o equipamento foi sucateado, mas a sólida infra-estrutura de túneis continua em uso, especialmente para acomodar modernos sistemas de cabeamento.

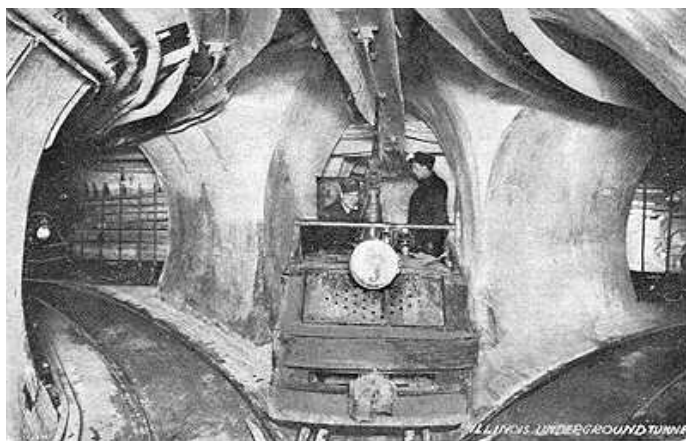


Fig. 10 Sistema viário subterrâneo (1910).

Sistema hídrico

Um dos aspectos inesperados da visita a Chicago foi o encontro com uma paisagem de grande beleza. Boa parte dessa beleza se deve à relação estabelecida entre a urbe e a margem do lago. Imaginava uma região plana e de aspecto monótono, onde o sítio natural estaria encoberto por edificações e isento de apelo visual, mas foi justamente essa característica plana e a onipresença do lago na cidade que surpreenderam. Apesar do porte considerável da mancha urbana, sua relação com a escala monumental do lago, determina a aparência de uma cidade estranhamente litorânea. É como estar de frente para um oceano; um oceano sem ondas, de água doce. Com cerca de 120km de largura (sentido Leste-Oeste) e 450km na extensão (Norte-Sul), a lâmina d'água é maior que muitos estados da União, e sua margem oposta não é visível. Em uma descrição mais apurada:

“É difícil pensar em Chicago sem imaginar o lago Michigan. Seria interessante verificar quantos habitantes dessa cidade começariam a desenhar o mapa local pondo

no papel outra coisa que não a linha da margem do lago. Temos aí um magnífico exemplo de limite visível, gigantesco em suas dimensões, que expõe toda uma metrópole aos nossos olhos. Grandes edifícios, parques e pequenas praias chegam até o limite das águas, e este, ao longo de quase toda a sua extensão, é acessível e visível a todos. O contraste, a diferenciação dos eventos ao longo da linha e a sua largura lateral são, todos, características muito fortes.” [LINCH, 1960, pg.73].



Fig. 11 Edifícios centrais e lago Michigan.

Neste sistema de lagos navegavam os vapores (mais utilizados no transporte de passageiros) e grandes veleiros (para o transporte da carga pesada) que dinamizaram a economia da cidade. Interligados por um sistema de canais ao rio Hudson, os Grandes Lagos permitiram uma saída de Chicago para o oceano Atlântico.

Os rios de Chicago eram, de fato, intensamente utilizados para transporte no séc. XIX e princípios do séc. XX. Essa utilização foi ampliada ainda mais quando da interligação do rio, com a construção de canais de navegação (1848), até a bacia do Mississipi. A nova ligação propiciou o acesso fluvial dos lagos até o porto de New Orleans no Golfo do México. A navegação se dava por veleiros e navios movidos a vapor. Para acomodar o tráfego deste tipo de embarcação (que utilizava grandes mastros e chaminés) as pontes construídas sobre o rio Chicago foram equipadas com sistemas de abertura: pivôs centrais giratórios ou mecanismos elevatórios acoplados à estrutura.



Fig. 12 Transporte de carga no rio Chicago.

O uso do rio para o transporte de carga e passageiros diminuiu com a chegada das ferrovias, que proporcionaram maior capacidade de carga e aumento na velocidade dos deslocamentos. Quando os navios foram substituídos pelos trens, a elevação das pontes tornou-se progressivamente um evento raro. Algumas destas estruturas ficam permanentemente travadas, por segurança, e porque sua abertura e fechamento envolvem interrupção do tráfego. Os barcos que hoje navegam diariamente pelo rio têm uma altura limite para que não seja necessária a manobra elevatória que, com os índices atuais de tráfego estabelecidos na superfície, se tornaria bastante dispendiosa para a municipalidade. Embora diminuído em importância, o rio ainda é uma rota útil para o transporte de carga, que utiliza preferencialmente pequenos barcos e rebocadores de chatas (Fig. 12), para as cargas mais pesadas. Há ainda um notável uso turístico e recreativo.

Com a elevação do nível das ruas no centro da cidade o canal do rio aparenta ser mais profundo do que na verdade é, e uma série de reconstruções das margens determina uma vista do rio por um ângulo superior. Assim, o canal do rio encontra-se totalmente retificado e construído.



Fig. 13 Canal do rio Chicago: margem edificada e abaixo do nível da cidade.

O sistema de canais, que antecedeu em alguns anos ao pleno desenvolvimento ferroviário, permanece em uso. O canal, *The Illinois and Michigan Canal*, originalmente construído em 1848, tinha 155km de extensão, 20m de largura e 02m de profundidade, mas se tornou rapidamente obsoleto. Com alguma dificuldade financeira a administração do canal manteve suas funções comerciais até 1933. Devido à capacidade reduzida de transporte de carga, e aos problemas sanitários da cidade, um novo canal, mais largo e retilíneo, começou a ser planejado já em 1887. Em 1900 o novo *The Chicago Sanitary and Ship Canal* foi inaugurado. A empreitada foi considerada à época uma das maiores obras em engenharia de canais, com 45km de extensão, 62m de largura e 7,5m de profundidade, superada apenas pelo Canal de Suez (1867).

Edificações

Chicago tem uma notável densidade de construções em sua área central. São vários edifícios de muitos pavimentos concentrados em uma área relativamente pequena. A implantação destas edificações altas se iniciou no final do séc. XIX e se intensificou ao longo de todo o séc. XX, resultando em uma taxa de ocupação e densidade de uso elevadas na área central. Segundo a lei de uso do solo atual⁵ ainda é possível a realização de construções mais altas que o limite permitido pelo terreno, desde que se adquira o direito de construir de imóveis vizinhos que possam cedê-lo,

⁵ *Chicago Zoning Ordinance* de 2004

ou se concentre o direito de uma ampla área em uma única construção; também é possível adquirir o direito de construir obtido de alguma edificação antiga que se pretenda preservar.

A construção de edifícios de grande altura foi uma técnica desenvolvida em Chicago. A partir de 1880 um grupo de engenheiros e arquitetos, sobretudo aqueles ligados a William Le Baron Jenney, que aperfeiçoou o sistema construtivo em estrutura de aço e tornou possível a construção de ‘arranha-céus’. Este tipo de edificação implicava em uma nova questão: qual deveria ser a aparência de edifícios para os quais não havia nenhum termo de comparação possível? Durante um breve período (até o final do séc. XIX) surgiram muitas construções no centro da cidade, que criaram um novo paradigma para a arquitetura: edifício alto, ampla abertura, elevador elétrico, andar livre e ornamentação original e inovadora, definindo um novo padrão estético de construção de edifícios que posteriormente seria reconhecido como ‘Escola de Chicago’.



Fig. 14 Edifícios tipo ‘Escola de Chicago’ ladeados por edifícios góticos posteriores.

Pouco tempo depois essa liberdade de desenho, que teve entre seus maiores mestres Louis Sullivan, dará lugar a uma intensa retomada do neoclássico. A retomada foi uma consequência nefasta da Grande Exposição Columbiana de Artes e Indústria, de 1893. As construções neste estilo⁶ projetadas por Daniel H. Burnham influenciaram a cidade, em um episódio que ficou conhecido como “a traição de Burnham” (um ex-

⁶ Opinião da crítica francesa sobre a arquitetura da exposição Columbiana: “Não se deve entrar nos detalhes da execução artística, por que então todas as ilusões desaparecem e o campo da crítica será muito vasto.” [Ernest Lourdelet (1893). *Apud*: PESAVENTO, 1997, p.210]

membro da 'Escola de Chicago'. [BENEVOLO, 1960, p.246], responsável pelo planejamento e projeto do sítio da exposição.

A Exposição Columbiiana contou com amplo apoio e esforço da sociedade e foi planejada nos moldes da Exposição Universal de Paris, com o intuito de ampliar a projeção econômica da cidade nos Estados Unidos e também no exterior. A exposição teve participação do governo brasileiro, com a construção de um pavilhão (um palacete em estilo francês) para fomentar os negócios em torno da exportação de café. O trabalho de Daniel Burnham teve grande impacto na comunidade empresarial, na administração municipal e na Câmara de Comércio de Chicago, que o convidou em 1906 a elaborar, em colaboração com Edward H. Bennett, um plano diretor urbanístico para a cidade. Publicado em 1909, o *Plan of Chicago* viria a se tornar uma referência para os planos posteriores, dentre eles o Plano de Avenidas de Prestes Maia. [TOLEDO, 1996, p.258].

As repercussões desses acontecimentos do final do séc. XIX podem ser sentidas até hoje. A arquitetura dos edifícios da cidade é profusa em exemplares que remetem ao neoclássico, ao gótico, ao *art deco*, e outros estilos 'retomada'. As construções de âmbito público, como os edifícios institucionais, as praças e parques guardaram preferência pelo neoclássico, que por um período foi o estilo governamental. Em 2003, algumas obras que estavam em andamento em áreas públicas em Chicago, utilizavam materiais pré-moldados com sólido *design* neoclássico.



Fig. 15 Pré-moldados. Acabamento neoclássico em andamento.

São muitos os edifícios construídos em algum estilo antigo ou resultante da mistura eclética de vários deles. Há um estranhamento causado pelo fato de edifícios aparentemente antigos serem incrivelmente novos e bem conservados. Este estranhamento é reforçado pela riqueza dos materiais de construção e pela escala descomunal das edificações, muito maiores que as construções européias que lhes

serviram de modelo e inspiração. Quando se trata de algo realmente genuíno, considerado propriamente norte-americano, ou específico de Chicago, a herança arquitetônica é tratada com devoção fervorosa. Uma figura proeminente como a de Frank Lloyd Wright – arquiteto de marcante atuação na cidade, e autor de uma extensa obra – tem seus edifícios tratados como um tesouro cultural, merecedor de um esforço extraordinário de divulgação e preservação.

Frank Lloyd Wright, que trabalhou com Sullivan no início de carreira, deixou um legado arquitetônico importante, não só para a cidade, mas também para a arquitetura como um todo. Sua busca por um desenho original, que refletisse uma cultura genuinamente norte-americana, levou ao estabelecimento de um novo estilo de construção, conhecido como *Prairie Style*, que é reconhecido pela comunidade como uma marca significativa de Chicago. As edificações remanescentes neste estilo são tratadas por uma fundação⁷ criada especificamente para este fim, e incluídas nos roteiros de visita à cidade.



Fig. 16 Residência projetada por Frank L. Wright.

Em que pese a preocupação com a preservação da história nacional, a alteração permanente da paisagem edificada é uma característica de Chicago (e de outras cidades norte-americanas). Percebe-se pela iconografia presente na literatura especializada que um número significativo de edificações, que noutra parte seriam

⁷ *The Frank Lloyd Wright Foundation* – Além desta, Chicago também conta com uma outra organização, a *Chicago Architecture Foundation*, de âmbito mais geral que atua na preservação do patrimônio arquitetônico da cidade, promove exposições, programas educativos com um corpo de docentes voluntários.

preservadas ou reutilizadas por muito mais tempo foram demolidas sem critério arquitetônico e substituídas por novas.

Algumas das edificações mais expressivas construídas na cidade no séc. XX contaram com projetos de arquitetos como Louis Skidmore, Frank Gehry, Mies Van der Rohe, Ricardo Bofill, Kenzo Tange entre outros.

Do ponto de vista de suas edificações e de seu espaço público a cidade parece transbordar recursos. Há uma indefectível atmosfera *nouveau riche* que permeia o ambiente urbano. Tudo aparenta ser excessivo ou superdimensionado. Os materiais são empregados com generosidade, seja em uma simplória calçada ou no mais sofisticado detalhe construtivo. Na verdade, os materiais não são excessivos, o propósito é construir algo feito para durar e para minimizar custos de manutenção, mesmo que em muitos casos acabem não permanecendo por tanto tempo.

Há coerência entre o nível de tratamento dos edifícios particulares e dos espaços públicos. É raro encontrar qualquer edificação em mau estado de conservação, assim como é difícil encontrar espaço público mal cuidado. A infra-estrutura urbana como o tratamento de calçadas, asfalto, sinalização e mobiliário urbano é de boa qualidade e similar em toda a cidade.



Fig. 17 Manutenção de áreas públicas – padrão para toda a cidade.

Fica claro que nas áreas mais turísticas e valorizadas é possível encontrar algum refinamento no desenho e nos materiais, um maior esmero nas áreas ajardinadas, e uma preocupação com a aparência. Chama a atenção, no entanto, que algumas das áreas que são tidas como decadentes ou degradadas, o são muito mais do ponto de vista da conservação das propriedades privadas do que do espaço público. Nota-se que a municipalidade não abandona intencionalmente um bairro, mas este pode ser o modo como atuam as forças da especulação imobiliária. Por isso, é possível encontrar

vizinhanças onde há casas em mau estado de conservação, intermediadas por terrenos baldios e edificações abandonadas, cujas áreas públicas não apresentam degradação semelhante. Não se pode afirmar que não existam desatendimento e negligência por parte do poder público, no entanto, verifica-se que quando isto ocorre se restringe a áreas limitadas, onde o sinal mais visível é o descaso com a limpeza pública, e a demora na manutenção.

A intensidade do uso do espaço urbano é facilmente lida na paisagem. As áreas mais centrais permanecem como as mais valorizadas e concentram a maioria dos edifícios históricos, que são constantemente renovados. As construções mais recentes, de grande porte, procuram estar próximas a uma área que vai pouco além do centro histórico. Isso ampliou as dimensões do centro urbano e contribuiu para a formação de uma área central bastante ampla e densa, com predominância de uso em serviços, maximizando a utilização das infra-estruturas urbanas, em especial as de transporte. A localização central é altamente valorizada, é tanto uma vantagem econômica como um símbolo de *status* para as empresas.

Recentemente se verifica um renascimento do uso residencial nas áreas centrais. Este fenômeno pode ser observado em outras grandes cidades norte-americanas com centro muito adensado, como New York. Em Chicago se percebe essa tendência, que pode ser observada na recuperação deste tipo de uso no centro, e nos projetos para novos edifícios residenciais. Entre eles, destaca-se uma nova torre de apartamentos, desenhada por Santiago Calatrava, que superará em altura (610m) todos os demais edifícios de Chicago.

Espaços públicos e grandes equipamentos

Chicago conta com generosas áreas verdes e a arborização urbana é exuberante. O principal componente desta arborização é um conjunto de parques planejado para formar um sistema integrado de percursos urbanos. O sistema de parques e avenidas arborizadas forma um semicírculo em torno da área central. São áreas densamente vegetadas em vias que dão preferência aos usuários. Pedestres, ciclistas e patinadores fazem uso constante destes espaços. Uma exceção dentro deste conjunto é o Grant Park, um parque que fica entre o centro e a beira do lago, que tem funções mais de ornamentação que de fruição, e é usado para os grandes eventos públicos de cultura e entretenimento. Dentro deste sistema existem sete áreas verdes interligados por parques lineares (*parkways*), e mais o Grant Park que fica no meio deste semicírculo, junto à área central.

Outro equipamento urbano de tamanho significativo incorporado ao sistema de áreas verdes da cidade é o parque zoológico. Bem localizado, o zôo dispõe de uma grande massa verde. Diferentemente das demais é uma área fechada, com acesso controlado, e apresenta uma boa frequência de utilização.

O campus da universidade de Chicago fica na zona Sul da cidade. O complexo de ensino tem seus edifícios espalhados por várias quadras. Uma característica interessante da implantação urbana do campus é a interação com o espaço público,

que é distribuído de maneira que não se percebe facilmente onde acaba a cidade e onde começa a universidade. Desta forma o campus não constitui um corpo isolado e destituído de diálogo com o entorno. Não há muros ou grades que definam os limites de um e de outro. Pode-se transitar livremente por suas ruas da mesma maneira como se circula pelo restante da cidade. Alguns elementos proporcionam a integridade visual do campus: a coerência de linguagem formal dos edifícios (no estilo Gótico e Tudor) e um sistema de comunicação visual integrado e diferenciado.



Fig. 18 Campus da universidade de Chicago.

Os subúrbios residenciais ocupam uma vasta área no entorno da cidade. São numerosos, extensos, e alguns formam um contínuo com o restante do plano urbano. São áreas amplas e arborizadas e contam com um bom número de pequenos parques. Nem todos os subúrbios de Chicago são recentes, alguns são antigos (com mais de cem anos), e preservam residências que são parte do patrimônio arquitetônico. Há um sentido de permanência em todos os lugares.

Os subúrbios de Chicago são totalmente conurbados, sendo que alguns são quase tão antigos quanto à própria sede municipal. Destinados aos membros de uma classe que enriqueceu com a pujança econômica da cidade, e que procuravam se afastar da convivência tumultuada das áreas congestionadas, estes subúrbios foram loteados com generosos espaços públicos. Em Oak Park, um dos subúrbios com estas características, localizado a Oeste do centro, encontram-se ícones da arquitetura de Frank Lloyd Wright, como o Unit Temple, e diversas residências projetadas por ele ainda perfeitamente preservadas, que formam em seu conjunto uma região de interesse turístico significativo para a cidade. Em Evanston, ao Norte da cidade, o maior e mais antigo subúrbio de Chicago, fica a Northwestern University. Fundada em 1852, é mais antiga que a própria universidade de Chicago (1892) e conta com amplo campus universitário à beira do lago.

O sentido de permanência e solidez é um dos aspectos intrigantes da cidade. Chicago é uma aglomeração urbana recente fundada no início do séc. XIX, que passou por transformações urbanas radicais em um curto período. A cidade sofreu um incêndio devastador em 1871, que destruiu 70% da área edificada incluindo todo o distrito comercial, mas se recuperou do desastre em um verdadeiro frenesi de construções e reformas. O trauma do incêndio fez baixar um severo código de edificações, que contribuiu para que as novas construções transmitissem uma sensação de estabilidade e permanência em muitos aspectos. Apesar das constantes mudanças e de todos os problemas do passado, a imagem da solidez é a que melhor define a aparência urbana de Chicago.



Fig. 19 Edifícios na Avenida Michigan – frente para o lago.

A orla do lago Michigan sofreu diversas intervenções do poder público. A área foi aterrada em sucessivas etapas para a ampliação do território do município. Grande parte das novas áreas foi incorporada, ainda no séc. XIX, para melhorias no porto e nas atividades ligadas ao transporte de carga e produção industrial. Com a diminuição destas atividades e a necessidade de transformar o uso da margem para outros fins – como a ampliação do sistema viário, a construção de parques, o embelezamento da

orla e a abertura de grandes empreendimentos habitacionais e comerciais, que de outra forma teriam dificuldade em se localizar tão próximas ao centro – novas áreas foram sucessivamente criadas sobre o aterramento do lago. Somadas àquelas recuperadas de pátios ferroviários, de armazéns e depósitos, de silos e moinhos, e outras instalações industriais, forneceram o terreno necessário para a implantação de novos equipamentos urbanos. Os principais equipamentos e empreendimentos localizados na nova orla foram: o Jackson Park (antigo sítio da Exposição Columbiana); o estádio Soldier Field e o museu anexo Field Museum (História Natural); o Grant Park (o ‘cartão de visita’ da cidade); o Navy Pier (antigo atracadouro transformado em uma área de compras e lazer); o Art Institute (pinacoteca); ampliação de praias; o aeroporto Meigs; construção de marinas; o Jardine Water (estação de tratamento de águas); Lake Shore Drive (viário) entre outros. Todo o conjunto das intervenções na orla gerou sua configuração atual e abriu o espaço necessário às atividades de moradia, trabalho, cultura esportes e lazer.



Fig. 20 Nova orla de Chicago: equipamentos públicos sobre área de aterro.

A maioria dessas intervenções na margem do lago, bem como em outras partes da cidade guarda, direta ou indiretamente, uma relação com o plano urbano de Daniel H. Burnham para Chicago. Mesmo que efetivamente o plano não tenha sido implantado conforme a proposta original, ele norteou, a partir de sua adoção como um programa oficial em 1910, uma ampla gama de intervenções posteriores [MAYER, 1957, p.278]. Dentre elas destaca-se, justamente, a reforma e recuperação de toda a orla da cidade, que contribuiu para fixar em Chicago e no resto do mundo o conceito, expresso por Burnham em 1909, de que uma cidade tem que ser simultaneamente funcional e bela.

Uso do espaço e a presença do poder público

Tratar de temas subjetivos e que não são próprios da arquitetura e do urbanismo, como o uso do espaço urbano por parte de seus habitantes, apresenta dificuldades específicas. As abordagens especulativas ficam suscetíveis a interpretações equivocadas, resultantes da incompreensão ou distorção de elementos culturais básicos. Em que pese essa salvaguarda, creio que possa ser construtivo o relato de algumas observações a fim de colaborar no entendimento do cotidiano e na descrição do objeto de estudo como parte das experiências de viagem, compondo um quadro mais abrangente das relações sociais.

O comportamento no dia-a-dia dos habitantes de Chicago evidencia um tratamento interpessoal polido e formal (exceto entre amigos). A princípio traz a impressão de distanciamento. Não leva muito tempo para se perceber que tanto a polidez como a formalidade não são encenadas; são antes um modo de viver, e um aspecto cultural importante. Após algumas incursões no transporte público e nos espaços coletivos se percebe o óbvio: o contato visual não ocorre, e é considerado ofensivo.

Foi surpreendente perceber como o poder público se coloca de maneira ordenadora e estruturadora no que diz respeito ao espaço, e de como atua de modo a mediar as relações sociais, e as relações da sociedade com o próprio Estado. Essa onipresença certamente afeta as relações entre os indivíduos e destes com o espaço público e o privado. A medida do quanto afeta é matéria para estudos de outro âmbito, mas cabe afirmar que a força dessa interação é óbvia. O poder público se coloca no plano do espaço urbano tanto explicitamente (sinais, avisos, bandeiras, brasões, viaturas, pessoal uniformizado, ordem, limpeza, etc.), quanto mais indiretamente, no plano da garantia do 'estado de direito' (legislação, constituição, normas, padrões, multas, etc.). Há uma também óbvia preocupação com a imagem das instituições (Estado, governo estadual, prefeitura, museus, escolas, correio, manutenção, etc.), e presença marcante do aparelho coercitivo do Estado (agentes de trânsito, polícias, fiscais, soldados, etc.). Todo esse aparato institucional só faz sentido quando se considera que ele tem uma missão muito clara: fazer-se presente, como esfera pública, o tempo todo e em todos os lugares. Nos idos de 1936, em *Raízes do Brasil*, Sérgio Buarque de Hollanda já apontava essa característica – a natureza onipresente do Estado na cultura anglo-americana – em uma comparação das formações culturais:

“(...) A idéia de uma espécie de entidade imaterial e impessoal, (o Estado) pairando sobre os indivíduos e presidindo os seus destinos, é dificilmente inteligível para os povos da América Latina.” (...) [HOLLANDA, 1936, p.183]

A 'parafernália' do Estado norte-americano tem uma dupla função: o poder público se cerca de garantias contra eventuais danos à sua imagem e autoridade, afirma sua responsabilidade ao não se omitir (evitando mesmo eventuais processos legais), e cumpre seu 'papel' de zelar pela segurança e bem estar de seus cidadãos. Por sua vez, estes se sentem seguros e incentivados a contribuir, porque são

ideologicamente levados a acreditar na justeza e, sobretudo no cumprimento das normas vigentes. A ação do Estado sobre o cotidiano da sociedade não se dá ao acaso, antes disso, mostra que é necessário um grande investimento público no sentido de garantir as condições de reprodução social adequadas aos padrões norte-americanos.

Uma amostra interessante dessa relação entre poder público e sociedade pode ser tirada do incidente relatado a seguir.

Em um dos percursos pela cidade ao chegar à orla do lago e iniciar uma caminhada pela 'praia', a certa altura fui solenemente informado por um salva-vidas de plantão que a mesma se encontrava fechada (por mau tempo): “- *The beaches are closed!*”, assertiu. Uma placa não faria um serviço melhor. Não levou muito tempo para que percebesse (surpreso) que tal advertência significava que era permitido andar pelo calçadão, mas proibido caminhar pela praia, visto que mais ninguém o fazia. Ficou absolutamente claro a que ponto pode chegar o cuidado (ou excesso de zelo) do poder público no dia-a-dia dos habitantes e, ao mesmo tempo, como essa ação está perfeitamente inculcada na mentalidade pragmática do munícipe.

Uma característica notável presente nas relações dos habitantes com aquilo que é espaço público e aquilo que é propriedade privada, é o tratamento dado às linhas divisórias dos lotes. Nas áreas mais adensadas isto não se verifica facilmente, mas nos subúrbios, percebe-se a ausência de barreiras físicas entre lotes e entre estes e a via pública. Em alguns destes subúrbios tal tipo de implantação é característico, e comum a quase todas as residências. Nota-se a diluição ou mesmo a ausência total da divisão visível de lotes, em que as residências ficam 'soltas' em meio à vegetação.



Fig. 21 Residências no subúrbio de Oak Park (16km do centro).

As configurações variam, mas, em geral, não se percebe a construção de muros de divisa e menos ainda de grades frontais. No entanto, essa indeterminação das propriedades privadas é ilusória. Ela espelha um valor atribuído ao uso público do

espaço ou, mais precisamente, o uso do espaço público é entendido efetivamente como uma atividade coletiva. Contudo a permeabilidade do privado pelo público precisa ser vista com reserva. Existe uma barreira legal (e cultural) que impede que os habitantes se atrevam a avançar sobre os gramados. Uma exceção que parece confirmar esta regra pôde ser vista em uma das residências projetadas por Wright, que era constantemente assediada por uma ‘horda’ de entusiastas da arquitetura. Nesta edificação constava um aviso informando aos visitantes mais afoitos que aquilo se tratava de uma propriedade privada, e não de um museu, e que, portanto, qualquer avanço além do limite do jardim não seria tolerado. Estava claro que tal aviso se destinava mais a eventuais desconhecedores das regras implícitas da conduta social.



Fig. 22 Residência Arthur Heurtley (1902) em Oak Park. Projeto de Frank L. Wright.

Ao contrário desse comportamento mais discreto, em áreas mais adensadas do centro da cidade pode-se encontrar uma considerável quantidade de avisos produzidos por particulares, proprietários de edifícios, ou comerciantes, explicando regras básicas de comportamento aos transeuntes em geral. Avisos com dizeres alusivos à propriedade particular de um determinado imóvel, ou coibindo a entrada, a permanência, o uso, e a circulação nos espaços (mesmo que públicos) são comuns. Um dos mais facilmente encontrados e curiosos do gênero era: “*NO LOITERING! Violators will be ARRESTED!*”, cujo significado seria algo como: “Proibido vadiar! Transgressores serão detidos!”. Intrigado com esse aparente exagero sobre o comportamento de outrem, procurei esclarecimento. Segundo informação obtida⁸ praticar *loitering*, é ficar muito tempo parado em algum local (em grupo), sem nenhuma razão ou motivo aparente. Uma atitude considerada suspeita. Embora a

⁸ Richard Curtis, *The American Friend*, In: Win Wenders.

preocupação contida nos avisos seja um tanto óbvia – a prática de *loitering*, se corriqueira, tenderia a desvalorizar as propriedades vizinhas – a questão subjacente é como o permanecer no mesmo local não tendo uma razão aparente pode ser reconhecido formalmente⁹ como atitude suspeita, passível de repreensão. A explicação adequada talvez só possa encontrada em aspectos profundamente arraigados da cultura norte-americana.

Mais uma característica ligada ao comportamento da população é a divisão racial e cultural dos bairros. Os ditos limites invisíveis também se aplicam a este caso. Conforme mostrado por Harold Mayer [MAYER, 1969, p.408–410] ocorreu uma tendência à concentração de imigrantes em zonas específicas, e formaram-se duas grandes áreas de concentração preferencial¹⁰ de afro-descendentes, sendo uma a Oeste e outra ao Sul da área central. Um dos aspectos notáveis é que nestes mesmos bairros pode-se encontrar indicações, em certos estabelecimentos comerciais e de serviços, de que aquela atividade específica pertence àquela comunidade, e que seu proprietário é negro. Outra manifestação clara dessa segregação espacial por origem racial pode ser observada nos transportes públicos, quando se percebe subitamente que a partir de certo ponto do trajeto todos os passageiros que embarcam e desembarcam são negros.

A formação destes bairros é ligada a fatores sociais e econômicos de difícil aproximação. A presença de guetos raciais ou mesmo culturais – que podem ser igualmente percebidos pela concentração de imigrantes de origem chinesa, italiana e latino-americana ou seus descendentes em determinadas áreas da cidade – nas cidades norte-americanas é histórica e também é observável em Chicago.

9 De acordo com as definições do *City of Chicago Municipal Code (sec. 8-4-015 added June 17, 1992)*: " *Loiter* means to remain in any one place with no apparent purpose." Tem base legal oriunda da *Common Law* britânica. Em Chicago foi tratada como uma lei anti-gangue, com o objetivo de permitir aos policiais interpelarem qualquer pessoa em atitude considerada (por eles) suspeita.

10 Consideradas assim quando atingem 25% ou mais dos residentes.

3. Referencial teórico da dissertação

A pesquisa sobre a cidade de Chicago focada em seu transporte coletivo público¹¹ requereu elementos de apoio externos ao conteúdo do estudo de caso. Para fazer uma análise consistente das informações e do material disponível sobre o assunto, tornou-se necessária a construção de uma base conceitual, o referencial teórico da dissertação, paralelamente à definição dos contornos da pesquisa. Essa base teria que dar suporte para uma formulação mais acurada das questões, permitir a leitura das entrelinhas das informações históricas, orientar os rumos da pesquisa, e ajudar a definir os limites do que interessava na abordagem da dissertação. Sua estruturação correspondeu a uma considerável parte do trabalho desenvolvido nestes três anos. O objetivo foi cobrir adequadamente o campo de pesquisa considerando o escopo dos estudos. A formação deste referencial provém da leitura e discussão de alguns dos autores da bibliografia, dos conteúdos levantados a partir da própria pesquisa, e daqueles que emergiram das disciplinas do curso de pós-graduação.

Neste sentido, o principal desafio enfrentado não foi a aproximação aos conteúdos, em si, mas a construção de chaves de entendimento próprias, capazes de operarem autonomamente na leitura da história sem, todavia, se transformarem em simples repetições de conceitos absorvidos¹².

Apoiada nas categorias fundamentais do modo de produção capitalista, a questão da formação do espaço é o elemento de referência central, em torno do qual a dissertação se organizou.

Para o planejamento urbano, o espaço é ao mesmo tempo insumo e lugar de trabalho. É substância em contínuo processo de transformação, para que seja adequada às demandas da sociedade. Como tais demandas não cessam e se transformam, o espaço nunca está pronto e acabado, ou seja, nunca é um produto finalizado e fixo no tempo. O espaço é obra em andamento, e como tal necessita de constante planejamento, projeto e trabalho, para que possa ser utilizado em sua plenitude. Isto significa que o compromisso com os investimentos é imprescindível para manter o espaço, porque todo o espaço está, de alguma forma, envolvido no processo produtivo. A transformação do espaço ocorre quer tracemos um rumo ou não. A ausência de um projeto, embora comprometa o uso, não significa que o espaço permanecerá inalterado. Ele se transformará para atender às necessidades das forças predominantes da sociedade, quer seja objeto de um programa de desenvolvimento, quer seja um meio de sobrevivência.

A transformação é inerente ao espaço. Assim, o espaço se transformará segundo um projeto específico ou uma política de uso e, na ausência desses, o espaço se

11 A infra-estrutura, a rede e o sistema de transporte urbano de passageiros.

12 A autonomia plena é algo a ser conquistado. A construção metodológica de um referencial como se fora uma ferramenta interpretativa (e não um molde) requer etapas bem sedimentadas.

transformará à revelia. O mesmo raciocínio se aplica ao modo da atuação do Estado¹³. Enquanto instrumento da sociedade, ele atua por meio de ações objetivas ou pela inação. É por isso que o planejamento, o projeto e a gestão do espaço são políticas de Estado, e o abandono, a frouxidão e o desmazelo são igualmente políticas de Estado. O princípio da presunção de inocência não se aplica.

De acordo com a conceituação adotada no âmbito da dissertação, e no período histórico focado pelo estudo, não há diferença entre o espaço urbano e o espaço do mercado, uma vez que todo o espaço disponível¹⁴ é dedicado à produção e reprodução social, em molde capitalista, desaparecendo inclusive qualquer dicotomia relativa à diferenciação entre urbano e rural [DEÁK, 2001, p.105]. É do espaço de um mercado unificado, sob a organização de um único Estado nacional.

O modo de produção em que vivemos é o capitalista, a organização econômico-social que é, grosso modo, vigente na maioria dos Estados nacionais. Este modo de produção tem atributos comuns a todos os Estados em que está presente: baseia-se na propriedade privada dos meios de produção, na generalização do trabalho assalariado, na acumulação de capital para a produção e reprodução social, na produção de mercadorias, na competição e na garantia de um espaço do mercado. Além destes atributos, apresenta especificidades relativas a cada caso. Alguns aspectos presentes no caso brasileiro e no norte-americano serão detalhados mais adiante.

Sociedades que desejem sobreviver autonomamente precisam proteger seu espaço de mercado. Esta foi a principal força motora da independência norte-americana: a necessidade da burguesia comercial garantir para si seu espaço vital. A formação de um Estado nacional é a melhor maneira de garantir, institucional e politicamente, esse espaço. Um Estado nacional é capaz de ao mesmo tempo proteger seu mercado e criar o que for necessário¹⁵ à produção e reprodução dessa sociedade. Uma das características da reprodução social dentro do capitalismo norte-americano no período – além de ser o conjunto de atividades necessárias à própria preservação da sociedade¹⁶, a relação entre os detentores dos meios de produção (comerciantes, proprietários, e fabricantes) e os detentores da força de trabalho (trabalhadores norte-americanos e imigrantes) – foi se manter equilibrada com base na ocupação progressiva de novos territórios, garantindo a manutenção da reprodução e a geração do excedente.

13 Sobre o significado de Estado, suas origens ideológicas e sua atuação na produção capitalista, e especificamente no Brasil, ver: BATTAGLIA, Luisa. (1995) *Cadastros e registros fundiários – A institucionalização do descontrole sobre o espaço no Brasil*. (Capítulos II e III) .

14 Aquele em que a relação de assalariamento na produção capitalista já se estabeleceu.

15 Aparelho coercitivo, legislação, instituições públicas, política protecionista, etc.

16 Tais como: jornadas de trabalho, descanso semanal, alimentação e recreação, e tudo o que fosse necessário para garantir a preservação da relação de assalariamento.

Nos Estados Unidos, o período caracterizado pela acumulação predominantemente extensiva (pautado na expansão da base de trabalhadores assalariados), é concomitante à incorporação de territórios, sejam aqueles ‘herdados’ da Inglaterra como os ‘comprados’ posteriormente. O estágio extensivo da acumulação norte-americana segue aproximadamente até 1920¹⁷, quando o período da acumulação predominantemente intensiva (caracterizada pelo aumento da produtividade) se estabelece após a primeira guerra [DEÁK, 2001, p.195].

Sedimentados estes primeiros conceitos do referencial, a distinção daquilo que é específico no caso norte-americano e brasileiro foi fundamental. Por exemplo, a distinção entre a atuação da sociedade burguesa norte-americana e a da sociedade de elite brasileira nos processos de independência. A primeira representou a supremacia da classe burguesa local – que não passara pelo processo (como na Europa) de uma lenta transformação do feudalismo em capitalismo – que assumiu via movimento revolucionário o domínio da economia e do governo, alijando do poder a elite colonial pró Inglaterra representada pelos *Tories*¹⁸, transformando a colônia em um Estado nacional burguês e republicano e, portanto, dominando as condições de sua reprodução enquanto entidade autônoma [BATTAGLIA, 1995, cap. II]. A segunda, o caso brasileiro, em que há o domínio de uma elite colonial, previamente formada, para quem a independência¹⁹ assegurou sua manutenção enquanto classe dominante no Império. A formação de uma sociedade de elite²⁰, significou a manutenção da reprodução colonial e a consagração forçada da dependência externa, mantendo a economia voltada para a expatriação do excedente em detrimento da acumulação, da produção local, e do mercado interno [DEÁK, 1991, p.32–46]. Ainda no caso brasileiro, desde a independência, a produção colonial é substituída pelo processo de acumulação entravada, base material da reprodução nacional, processo mantido por essa mesma elite trasladada da Colônia para o Império e deste para a República [*op.cit*, 1991].

O conjunto do referencial teórico foi incorporado ao longo do período da pesquisa, paralelamente à formação de mais duas bases de trabalho, quais sejam: uma pesquisa sobre a formação histórica dos Estados Unidos e sobre Chicago mais

17 Neste ano (1920) o U. S. Census Bureau indicou que pela primeira vez que a maioria da população estava vivendo em ‘áreas urbanas’. [SCHAFFER, 1988, p.01].

18 Os denominados *Tories* eram parte do grupo de pessoas que formavam a base de apoio civil no interior da sociedade norte-americana ao domínio colonial inglês.

19 Momento em que a troca do parceiro comercial preferencial de Portugal para a Inglaterra representou a possibilidade de manutenção do *status quo* da sociedade colonial.

20 Conceito definido por Florestan Fernandes no início dos anos 70 para distinguir a sociedade brasileira das demais sociedades burguesas, por não se assentar sobre um Estado burguês propriamente dito.

detalhadamente, e outra pesquisa de âmbito mais setorial sobre o transporte coletivo público de Chicago.

A primeira pesquisa, sobre a história norte-americana, revelou parte da riqueza e da complexidade do processo histórico vivenciado durante a formação daquele Estado nacional, do qual se pode destacar: como o modo de produção capitalista já estava instalado quando da independência, sendo na verdade um dos fatores que ajudaram a precipitar o processo; como a ausência das amarras de um período prévio de feudalismo contribuiu para a rápida ocupação do solo disponível, e para a instalação do processo produtivo; como a ideologia burguesa de origem inglesa e francesa foi usada para respaldar o ideário do movimento que resultou na conquista da independência; como a luta pelo espaço do mercado entre a metrópole e a colônia foi o motor desse processo revolucionário; como a disputa pela ampliação do território foi vital para o desenvolvimento do país; como a competição por um mercado além-mar começa antes mesmo da ampliação do território doméstico; como a ideologia de uma ilimitada fronteira de oportunidades foi usada como combustível para a garantia da conquista do território, e para o fomento da atividade econômica; como a incorporação maciça de imigrantes formou um mercado interno e forneceu a mão-de-obra necessária para a produção; como se deu a transição do estágio predominantemente extensivo para o predominantemente intensivo, depois da virada do séc. XIX para o XX; como o aumento dos níveis de produtividade fomentou uma economia de escala que, por sua vez, incentivou ainda mais o consumo. E ainda, completando esta longa seqüência, como a pujança econômica norte-americana está ligada à concepção e construção de um ambiente particularmente propício para o desenvolvimento pleno das forças do capitalismo, incluída aí a formação de uma infra-estrutura de abrangência nacional.

A segunda pesquisa, um estudo setorial dos transportes, revelou a complexidade e organização do sistema de transporte coletivo público de Chicago. Ciente das limitações do sistema de transporte de São Paulo, o contato com outro padrão de serviço apontou para o que se revelaria um dos principais desafios da dissertação: como demonstrar de maneira objetiva e técnica as causas da notória diferença entre os sistemas, sem recair na armadilha de um ressentimento histórico ligado à exploração e dominação econômica, ou derivar para o encantamento devido ao fascínio exercido pela excelência e eficiência do sistema norte-americano.

Estava claro que para possibilitar este entendimento, a pesquisa teria que avançar além do estudo do setor de transporte coletivo público. Um estudo estritamente setorial analisaria de modo adequado a desigualdade técnica dos sistemas, mas não traria a resposta às questões colocadas. Não bastava saber que os espaços eram diferentes, isto era uma constatação óbvia. A questão era tentar compreender, afinal, o que gerou a diferença.

O estudo do setor de transporte público de Chicago colocou em cheque o paradigma do suposto culto norte-americano à exclusividade da livre iniciativa. Revelou uma estrutura administrativa verticalizada e centralizada. Um sistema estatizado, em que todos os modos de transporte coletivo motorizado da metrópole são geridos a partir de uma única autoridade de trânsito e transporte, a CTA,

submetida hierarquicamente a duas esferas superiores de controle de gestão: a RTA, de âmbito regional, e a FTA, federal²¹. Em cada nível de gestão atua um *Board of Directors* que administra as empresas subsidiárias²² e a agência de transporte. Os representantes do *Board* são indicados pelo Prefeito de Chicago, pelos seis condados²³ envolvidos na RTA e pelo Governador de Illinois. A arrecadação (passagens) responde por 40 a 45% (2006) dos custos operacionais do sistema CTA, sendo o restante, como se verá adiante, subsidiado por fundos de custeio e investimento tripartite entre os níveis de governo, revelando a importância estratégica atribuída ao transporte público de passageiros no desenvolvimento regional e nacional.

Outro paradigma, já citado anteriormente, que precisou ser revisto, ou em relação ao qual é preciso manter certa reserva, diz respeito à suposta opção rodoviária do modelo americano de urbanização. As observações não corroboraram esta afirmativa genérica, uma vez que o sistema viário não se mostrou excessivo. É mister retomar a perspectiva histórica da urbanização norte-americana, de recuperar os benefícios econômicos dos investimentos nos sistemas nacionais de auto-estradas²⁴, e considerar que o padrão viário verificável em Los Angeles não se aplica necessariamente ao país como um todo.

21 Pela ordem: CTA – Chicago Transit Authority (gestão metropolitana), RTA – Regional Transportation Authority (gestão regional), e FTA – Federal Transit Administration (agência para gestão federal do transporte de passageiros, subordinada ao Department of Transportation)

22 METRA, PACE e Amtrak, além da própria CTA. O detalhamento das empresas, seu âmbito de atuação, os Conselhos de Representantes, e estruturas estão detalhadas no Capítulo II.

23 Os seis condados e suas cidades administrativas são: Cook (Chicago), Lake (Waukegan), Du Page (Wheaton), Will (Joliet), Kane (Geneva) e McHenry (Woodstock).

24 *Interstate Highway System* e *National Highway System* iniciados na gestão Dwight D. Eisenhower, após a Segunda Guerra Mundial.

I. A formação de Chicago no processo de urbanização dos Estados Unidos da América

Este capítulo trata de maneira geral da história da formação do espaço norte-americano, desde o período colonial até a declaração da independência, para posteriormente se deter na formação de Chicago enquanto um importante pólo econômico norte-americano.

1. Antecedentes coloniais

O contexto histórico da formação da colônia

Chicago é uma aglomeração urbana formada após a independência norte-americana e antecede em poucos anos a implantação das grandes infra-estruturas ferroviárias. Isto é fundamental para compreender o caráter dinâmico e moderno de sua construção.

Entre os antecedentes coloniais a serem destacados estão: as relações comerciais com a metrópole, os assentamentos de colonos, as incursões pelo território inexplorado, as interações com as populações nativas e com outras forças colonizadoras (a presença de franceses), e a produção agrícola colonial.

O projeto de colonização da América do Norte está ligado à necessidade da Inglaterra de expandir sua influência política e econômica na Europa e na própria América, àquela altura sob o domínio de nações rivais como Espanha e França, e, desse modo, ampliar o controle sobre as relações comerciais, garantir seu mercado consumidor e o fornecimento de matérias-primas.

O território norte-americano explorado durante o período colonial compõe um continente pouco conhecido e distante da metrópole, correspondendo apenas a uma parte da extensão total. A vastidão do novo território é um desafio aos colonizadores ingleses, e a população indígena uma ameaça constante aos novos assentamentos. Para que qualquer tentativa de ocupação do território fosse bem-sucedida seria conveniente, o quanto antes, amealhar o maior número possível de colonos, e estes deveriam estar dispostos a enfrentar a longa e ameaçadora viagem, seguida de uma vida de privações.

O fracasso da primeira tentativa de colonização em 1584 – em Roanoke Island (atual Carolina do Norte) em que os colonos foram abandonados à própria sorte e, ao que tudo indica, dizimados pelos nativos – mostrou, para a coroa e para a classe de comerciantes, que o sucesso da formação das colônias estava ligado ao acesso seguro à terra disponível e à garantia da conexão com a metrópole. Para tanto, a colonização na América passou a ser tratada como um empreendimento comercial.

As datas de terras eram oferecidas através de cartas oficiais da própria casa real a nobres e a cavaleiros, que podiam e pretendiam implantar empreendimentos

produtivos na terra nova, como mostra o texto reproduzido abaixo, datado de 10 de abril de 1606. O documento a seguir escrito em inglês arcaico é conhecido como *The First Virginia Charter*²⁵, o texto inaugural do período de colonização inglesa na América do Norte, reproduzido como no original.

*James, by the grace of God [King of England, Scotland, France, and Ireland, Defender of the Faith], etc. Whereas our loving and weldisposed subjects, Sir Thomas Gates and Sir George Somers, Knightes; Richarde Hackluit, Clarke, Prebendarie of Westminster; and Edwarde Maria Winghamfeilde, Thomas Hannam and Raleighe Gilberde, Esquiers; William Parker and George Popham, Gentlemen; and divers others of our loving subjects, have been humble sutors unto us that wee woulde vouchsafe unto them our licence to make habitacion, plantacion and to deduce a colonie of sondrie of our people into that parts of America commonly called Virginia, and other parts and territories in America either appartaining unto us or which are not nowe actuallie possessed by anie Christian prince or people, scituate, lying and being all along the sea coastes between fower and thirtie degrees of northerly latitude from the equinoctiall line and five and fortie degrees of the same latitude and in the maine lande betweene the same fower and thirtie and five and fourtie degrees, and the ilandes thereunto adjacente or within one hundred miles of the coaste thereof.*²⁶

O empreendimento deveria garantir aos colonos a posse de suas terras, os meios para iniciar a produção agrícola, a segurança do assentamento, e a manutenção das rotas comerciais. No início do séc. XVII o projeto de colonização foi retomado com este enfoque, através do estabelecimento de duas empresas de colonização oficiais: a London Company e a Plymouth Company. Ambas as duas eram sociedades de capital aberto, estabelecidas em 1606, com o objetivo de criar e manter colônias na costa norte-americana – conhecida à época como Virgínia, ou seja, terra pertencente à Elisabeth I, *The Virgin Queen*. Sob seu reinado foram estabelecidas as bases para as

25 A Primeira carta da Virgínia. [T. do A.] Disponível no *site* da Universidade de Yale: <http://www.yale.edu/lawweb/avalon/avalon.htm>

26 “James, pela graça de Deus [Rei da Inglaterra, Escócia, França, e Irlanda, Defensor da Fé], etc. Considerando nossos amados e bem dispostos súditos Sir Thomas Gates e Sir George Somers, Aristocratas; Richarde Hackluit, Clarke, Presbítero de Westminster; e Edwarde Maria Winghamfeilde, Thomas Hannam e Raleighe Gilberde, Esquiers; William Parker e George Popham, Cavalheiros; e diversos outros de nossos amados súditos, têm sido humildes solicitantes nossos para que lhes concedamos a licença de construir habitação e plantar para formar uma colônia diversas gentes nossas dentro daquelas áreas da América comumente chamadas Virgínia, e outras partes e territórios na América que também nos pertençam ou que não sejam verdadeiramente posse de nenhum príncipe ou povo cristão, situadas, estendidas e próximas às costas marítimas entre trinta e quatro graus de latitude norte da linha equinocial e quarenta e cinco graus da mesma latitude e na terra principal entre os mesmos paralelos trinta e cinco e quarenta graus, e ilhas adjacentes a elas ou a 100 milhas distantes da costa.” [T. do A. (tradução aproximada)] (op. cit)

primeiras colônias bem-sucedidas na América do Norte: Jamestown (atual Estado da Virgínia) e Plymouth (atual Estado de Massachusetts). A figura 23, a seguir, mostra aproximadamente as áreas que poderiam ser exploradas pelas companhias, sendo que há uma faixa de sobreposição dos projetos, onde ambas podiam atuar.

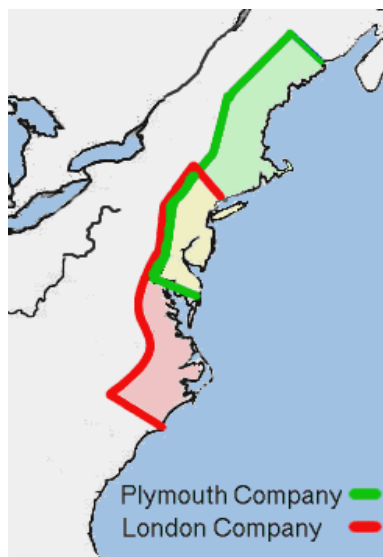


Fig. 23 Divisão territorial aproximada entre as Companhias de colonização.

Como já assinalado acima, a garantia da continuidade do empreendimento estava ligada à manutenção do domínio das rotas comerciais marítimas. Neste período, Inglaterra, França e Espanha disputavam a supremacia militar e econômica, o que provocava embates navais constantes. Nos confrontos marítimos, corsários tinham o mandato das coroas européias para pilhar as frotas (principalmente as espanholas) com as riquezas trazidas da América. Ocorreram inúmeras escaramuças para a definição do domínio dos mares, levando os reinos a um permanente estado de guerra. O confronto resultou no domínio inglês, sobretudo após derrotas importantes da força naval espanhola, entre as quais se destaca a destruição da frota combinada de Portugal e Espanha, conhecida como a Invencível Armada, derrotada por uma marinha inglesa mais bem preparada e comandada.

“Under Elisabeth I, relations with Spain deteriorated completely. England provided clandestine support to the Dutch Protestants who had rebelled from Spanish rule, and Elisabeth countenanced English raids on Spanish shipping by such sea dogs as John Hawkis and Francis Drake, who pirated Spanish gold and carried their loot to England.”
[CAROLL, 1977, pg. 42]²⁷

27 “Sob Elizabeth I, as relações com a Espanha se deterioraram completamente. A Inglaterra proveu apoio clandestino aos protestantes holandeses que haviam se rebelado contra o domínio espanhol e Elizabeth apoiou os ataques ingleses à frota espanhola por raposas do mar como John Hawkins e Francis Drake, que piratearam ouro espanhol e transportaram os saques para a Inglaterra” [T. do A.]

As funções dos assentamentos

Asseguradas as condições de partida da produção colonial, os assentamentos na América prosperaram. Grandes quantidades de colonos partiram da Inglaterra, Irlanda, Escócia e outras partes da Europa para tentar a sorte no novo mundo. Os trabalhadores iam atrás da possibilidade de acesso a terra, atraídos pelas ofertas de emprego na lavoura, movidos pelas condições precárias de vida resultantes da expulsão dos campos nas terras de origem, oprimidos pela submissão aos senhores das terras e, finalmente, impelidos pela fome a que muitos estavam submetidos [HUBERMAN, 1935, cap. I e II]. Influíram nesta essa fuga para a América as imagens e histórias divulgadas a respeito da abundância prodigiosa do novo continente, e a suposta liberdade universal de culto.

O paraíso terrestre no novo mundo é uma das imagens mentais associadas à América daquele período, difundidas por toda a Europa. O viés econômico está ligado a uma terra livre e disponível aguardando por sua conquista e exploração. Para tanto, a descrição das maravilhas do território e sua fartura agrícola era um chamariz para a efetiva ocupação. Atrás desta miragem viriam, supostamente por vontade própria, aqueles que, além da aventura e da fortuna, também estivessem buscando viver em uma terra pura e saudável, livre dos vícios europeus.



CERES IN THE GARDEN OF THE WORLD (1819)

Fig. 24 Deusa Ceres no Jardim do Novo Mundo.

Elaboraões sobre a imagem da terra intocada foram feitas também pelos próprios imigrantes. O *Mith of The Garden* é uma interessante visão do novo mundo propiciada pelos pioneiros da Nova Inglaterra. Nesta visão, a América é um paraíso

intocado pelo homem (branco), é a representação do próprio Jardim do Éden, e abençoados serão os que ali viverem. Este mito é atribuído à presença dos puritanos nos primeiros esforços de colonização. Este grupo de colonos, oriundo de comunidades na Inglaterra e na Holanda, apresentava um elevado grau de instrução quando comparados aos demais colonos norte-americanos. Protestantes da linha calvinista, divergiam das reformas feitas na Igreja Anglicana no séc. XVII, consideradas excessivamente liberalizantes. Crescentes desentendimentos com a coroa britânica precipitaram sua emigração, vista como uma oportunidade de simultaneamente empreender uma campanha de evangelização e professar sua crença com maior liberdade. Assim, formavam um grupo ideal para as empresas de ocupação do novo território. Alguns aspectos da organização deste grupo foram particularmente convenientes para seu sucesso econômico. Os grupos eram compostos basicamente por famílias acompanhadas de seus líderes religiosos, formando às vezes comunidades inteiras com proporção equilibrada de homens e mulheres, enquanto que, nas demais colônias, predominava a proporção de quatro homens para uma mulher.

De acordo com Tocqueville (1835) alguns ideais dos puritanos como o desejo de criar uma sociedade mais justa e perfeita, baseada no trabalho, nos estudos e na moral, enraizaram uma idéia, que posteriormente seria sobrevalorizada na montagem ideológica do Estado norte-americano.

“(...) os peregrinos (**Pilgrims**), pertenciam àquela seita inglesa que, por causa da austeridade de seus princípios, tinha recebido o nome de puritana. O puritanismo não era apenas uma doutrina religiosa; confundia-se ainda, em vários aspectos, com as teorias democráticas e republicanas mais absolutas. Por causa dessa tendência, tinha ganhado os seus mais perigosos adversários. Perseguidos pelo governo (...) ofendidos no rigor dos seus princípios (...) procuravam uma terra (...) que nela pudessem ainda viver à sua maneira e rezar a Deus em liberdade.” [TOCQUEVILLE, 1935 p.33] (grifo no texto original)

A este grupo, bem ajustado às intenções de colonização da Inglaterra, somam-se os famintos e indesejados, miseráveis e degredados, proscritos e criminosos, e todos aqueles pobres que tinham a viagem como sua melhor chance de sobrevivência. Certamente nem todos os colonos norte-americanos eram peregrinos devotos (como muitos norte-americanos gostariam de acreditar), mas também pertencentes a grupos heterogêneos compostos por “Gente branca, negra e amarela, por católicos, protestantes, huguenotes e quakers” [HUBERMAN, 1932, p. 01]. No entanto, ainda hoje, provar ter uma ascendência dos peregrinos da Nova Inglaterra confere um status mais genuinamente norte-americano.



Fig. 25 Peregrinos.

A partir dessas duas colônias iniciais na Virgínia e em Massachusetts outros assentamentos foram organizados ao longo da costa oriental da América do Norte. Em princípio cada um deles constituía entidade autônoma política e economicamente, relacionando-se diretamente com a casa real ou com os lordes patrocinadores. Geograficamente configuravam três unidades maiores: as províncias da região da Nova Inglaterra (que incluem Plymouth e Boston), as províncias centrais (que incluem New York e Pennsylvania), e as províncias da região mais ao Sul (que incluem a Geórgia e a Carolina). As diferentes características do território e do clima de cada uma destas regiões favoreceram atividades agrícolas e manufatureiras complementares.

As províncias do Norte tinham uma faixa de cultivo estreita, e um clima temperado predominantemente frio, quando comparadas com as planícies do Sul. Os colonos da região eram, em sua maioria, fazendeiros com pequenas propriedades, suficientes para a produção familiar e a geração de algum excedente comercializável. A produção agrícola se baseava no cultivo de alimentos, forragens e criação de rebanhos para produção de leite e lã. As comunidades eram organizadas em cooperativas e em torno da vida na Igreja, seu centro político, econômico e social. Com o crescimento populacional, as propriedades familiares eram subdivididas até o limite de capacidade de sustento, forçando o desenvolvimento de novas e novas áreas agrícolas em terras não exploradas. Um estilo de vida considerado genuinamente norte-americano se desenvolveu, consubstanciado na figura mítica do *yeomen* – o conhecedor da terra, o agricultor independente e o combatente dos índios.

O crescimento populacional da Nova Inglaterra propiciou o início de uma produção artesanal significativa, tanto para o atendimento das necessidades familiares (produtos de couro, móveis e vidro), como para a produção de suprimentos para a atividade agrícola e para o comércio além-mar (arados, tanoaria, cordames e barcos). [HUBERMAN, 1932, cap. III].

As províncias centrais tinham menos limitações de área para o cultivo (estavam mais distantes das montanhas Apalaches) e menos problemas com o clima. Seu desenvolvimento foi um pouco posterior. Os colonos da região diferiam dos da Nova

Inglaterra pelas formas de organização do trabalho. Enquanto aqueles tinham como base a produção familiar, estes utilizavam mão-de-obra contratada na Europa para o trabalho nas fazendas. A divisão da terra era feita em pequenas e médias propriedades. A região recebeu majoritariamente imigrantes oriundos da Irlanda, Escócia, Alemanha e Países Baixos, além da maioria inglesa. Essa diversidade cultural se refletiu na diversidade da produção agrícola, já que em que cada uma das regiões concentrava imigrantes de uma ou outra parte do mundo, produzindo uma agricultura e pecuária de acordo com as técnicas tradicionais de cada povo. A região se destacou pela grande produção de lã, suínos, feno, cevada e, sobretudo trigo, exportado em grande escala para a Europa. A organização do trabalho se dava em sistema de semi-servidão, em que os imigrantes recém-chegados trabalhavam para o pagamento de suas passagens²⁸. Atraídos pela possibilidade do acesso à terra livre, poucos de fato a conseguiam. Muitos trabalhavam em pequenas manufaturas de roupas, produtos e outras atividades artesanais semelhantes às da Nova Inglaterra. Um lucrativo comércio de peles, e a abundante produção agrícola fluíam para a Europa pelos portos da região: New York, Baltimore e Philadelphia. [HUBERMAN, 1932, cap. IV]

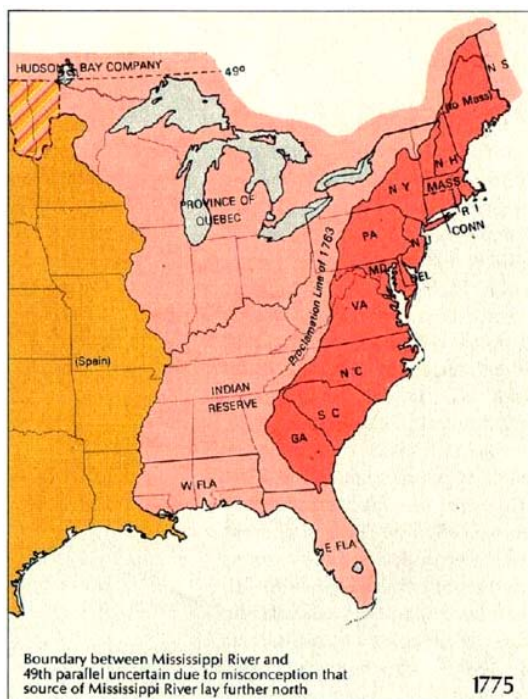


Fig. 26 As Treze Colônias inglesas na América do Norte, antes da independência (à direita), em divisão bastante similar à atual.

28 Na tradução de *We The People* de Leo HUBERMAN eram trabalhadores ‘ajustados’ que trabalhavam por contrato em troca de moradia e sustento para, em alguns anos, pagarem suas dívidas com o contratante. Este esquema de trabalho prosperou e muitos imigrantes eram trazidos mesmo sem contrato garantido, e oferecidos aos produtores. Muitos aguardavam vários dias em navios, enquanto eram oferecidos em anúncios de jornal.

As províncias meridionais diferiam das demais no território, no clima, e na produção. A região mais ao Sul é composta por amplas planícies férteis de clima mais quente e úmido, propício ao plantio de espécies tropicais muito valorizadas na Europa naquele período: índigo, tabaco e posteriormente algodão. Nela diferentemente das outras províncias, o plantio se fez em grandes propriedades agrícolas em sistema de monocultura utilizando mão-de-obra escrava africana. O tráfico de escravos era feito por navios ingleses e posteriormente pelos próprios comerciantes norte-americanos. Rum, melão e escravos formavam o trio de 'mercadorias' transportado entre Caribe, América e África. A população de escravos chegou a compor cerca de 40% da população total da região.

A autonomia administrativa das províncias foi aumentada quando da necessidade do enfrentamento de desafios que estavam além das questões locais. O conflito com a França, que também tinha interesse nos territórios da América do Norte, recrudesciu. Apesar do predomínio naval inglês, o Reino da França era um opositor importante, o principal adversário militar após a derrocada do Império Espanhol. O embate entre os dois impérios coloniais e seus aliados europeus atingiu o clímax em meados do séc. XVIII com os conflitos que ficaram conhecidos como Guerra dos Sete Anos. O cenário do conflito foi o continente europeu, mas muitas batalhas foram travadas nas colônias da Índia e da América. Os enfrentamentos entre Inglaterra e França na América se inserem na lógica dessa disputa de caráter mais amplo, pelo predomínio comercial e pelo controle das riquezas e mercados das possessões coloniais. Na América esses eventos tomaram o nome de *French and Indian War* pelo envolvimento das nações indígenas (Iroquois e outras) durante todo o seu desenrolar. São as lutas que viriam precipitar o movimento de independência das próprias colônias inglesas.

A disputa pelo controle da América estava firmada na rivalidade entre os interesses relativos à presença inglesa nas colônias e a secular presença francesa em muitos pontos do território norte-americano. Os franceses tinham um bom relacionamento com as nações indígenas do interior do continente, com as quais promoviam muitas trocas comerciais e exploravam o comércio de peles. Esta relação amigável foi posta à prova na guerra quando o explorador francês Pierre-Joseph Céloron, sondando áreas para reivindicação do território, se mostra surpreso ao se deparar com a indisposição dos índios, que teoricamente deveriam ser aliados:

"All I can say is that the Natives of these localities are very badly disposed towards the French, and are entirely devoted to the English. I don't know in what way they could be brought back." [FOWLER, 2005, p.14]²⁹

29 "Tudo o que posso dizer é que os Nativos destas localidades são muito pouco inclinados aos franceses e inteiramente devotados aos ingleses. Eu não sei de que modo eles poderiam ser reconquistados." [T. do A.]

As bases territoriais do Império francês na América eram as cidades de Quebec, Montreal e New Orleans, de onde se controlava a atividade comercial na bacia do rio Mississipi (Louisiana), na costa atlântica e nas Antilhas francesas no Caribe. Os ingleses tinham a posse dos assentamentos de colonos que se transformaram em uma lucrativa empresa comercial, tanto para a metrópole como para a sociedade colonial. Para assegurar a manutenção de sua colônia, a Inglaterra enviou armas e soldados para iniciar o treinamento de milícias locais. Um dos objetivos era fazer com que a numerosa população fornecesse homens e víveres para sua própria proteção. George Washington foi um dos oficiais treinados pelo exército britânico [HUBERMAN, 1932, p.37]. Grupos indígenas aliados também receberam treinamento militar, mas havia nações indígenas lutando em ambos os lados da guerra.

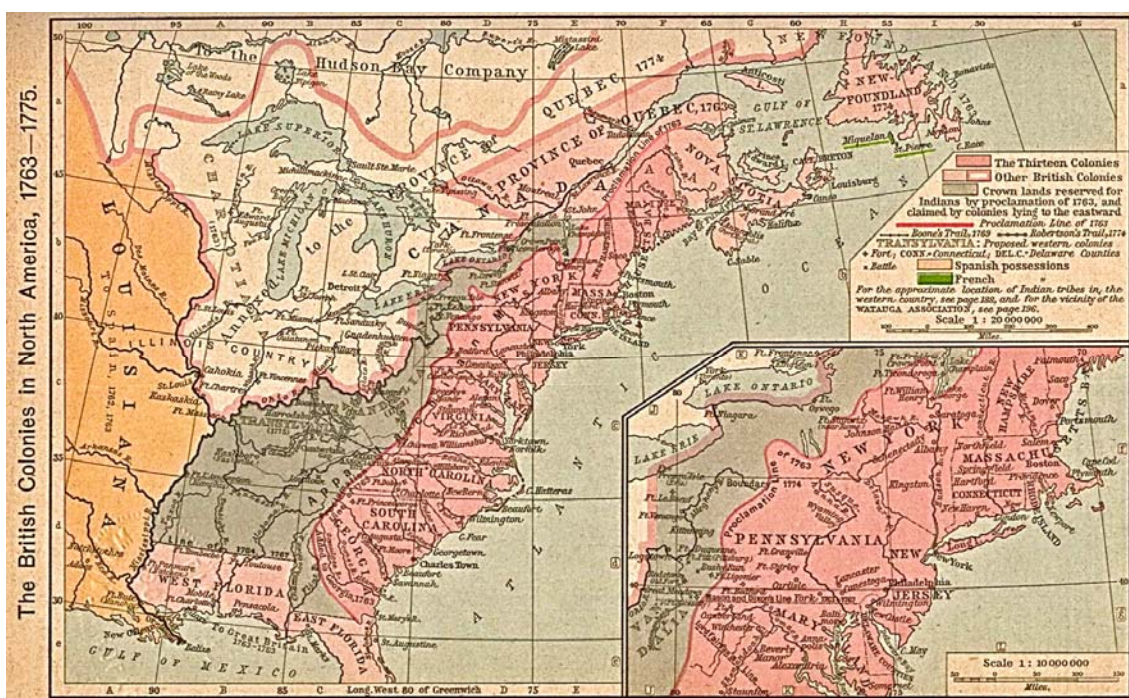


Fig. 27 Colônias inglesas (rosa) território indígena (cinza - ao centro), conforme tratado de 1763. Louisiana (laranja) aparece como possessão espanhola.

Além da luta pelo controle das rotas comerciais as duas potências estavam em disputa pela posse dos territórios que ficavam entre suas áreas de influência direta. Os franceses estavam presentes na bacia do Mississipi e os colonos ingleses na faixa litorânea. A área em disputa eram as terras além da cordilheira dos Apalaches, limite Oeste das Treze Colônias, e as bacias dos rios Mississipi (a Oeste) e Ohio (mais ao Norte). Conhecida como Território de Ohio, a região tinha densa cobertura florestal, era habitada por indígenas, por alguns poucos caçadores e pioneiros, e mostrava grande potencial para exploração agrícola. Várias batalhas foram travadas de 1754 a 1760, com sucessivas vitórias britânicas, e a rendição final dos franceses em Montreal. Como resultado político do conflito, no Tratado de Paris de 1763, a França foi obrigada a reconhecer a derrota e a ceder o Canadá, a Louisiana e o Território de Ohio para os inimigos, comprometendo boa parte da sustentação econômica do reino. A

Louisiana (incluindo New Orleans), considerada à época terra de pouco valor³⁰, foi entregue para o domínio espanhol, um aliado da Inglaterra no conflito, como reparação pela perda da Flórida para o reino inglês.

O processo de emancipação

Alguns fatores decorrentes da *French and Indian War* vão colaborar para a independência das colônias norte-americanas. Dentre eles podemos destacar: a formação de milícias armadas e organizadas hierarquicamente que diminui a dependência de forças de segurança externas; a construção de uma rede de relações entre as diversas colônias que agora passam a se ver mais como um grupo com interesses comuns; o aumento de impostos dos súditos na Inglaterra a fim de financiar o esforço de guerra na América que coloca em cheque a função da colônia; a cobrança de impostos nas colônias que compromete a relação de poder e diminui a lucratividade dos negócios; o contrabando e o abastecimento das tropas internas (inclusive as forças inimigas) e as tropas no Velho Mundo que geram fortunas entre os comerciantes norte-americanos, o enriquecimento da burguesia colonial que tenta manter esse status no pós-guerra; o fim da guerra que gera um excesso de produção agrícola e uma crise econômica na colônia devido ao desaparecimento de grande parte de sua 'clientela'; e, finalmente, o reinício das hostilidades na Europa, um refluxo da Guerra dos Sete Anos que torna cada vez mais dispendiosa a manutenção de exércitos na América para conter os colonos insurgentes.

Além dos fatores citados acima, o caminho sem retorno para a independência das colônias começa a ser trilhado, quando os interesses econômicos da classe dominante colonial vão de encontro ao desejo de manutenção, pela metrópole, da relação de dependência. O acesso às terras que estavam além das montanhas Apalaches era uma questão chave; a expulsão dos franceses e a pacificação dos índios traziam a promessa velada de livre acesso a uma grande área fértil, que anteriormente não pertencia ao Império. O desaparecimento da fronteira política atizou a cobiça dos especuladores de terras e dos *yeomen* da colônia. Contrariando todos os interesses locais o Rei editou uma proclamação em 1763 proibindo o acesso ao novo território. A coroa estava cumprindo um acordo com as nações Iroquois que previa uma região livre de invasores, e ao mesmo tempo tentava manter a colônia sob controle. A proclamação deixou os colonos em pé de guerra com os governadores, pois não admitiam entregar aos índios a terra duramente conquistada. Agravando o conflito com a metrópole, novas taxas, selos, impostos, e novas restrições alfandegárias tentavam retomar o controle sobre as atividades comerciais. Durante a guerra, a

30 A Louisiana era uma região pouco conhecida. A margem esquerda do rio Mississippi é (era) composta por planícies sem árvores em que o clima tende de seco a semi-árido, chegando a desértico quanto mais a Oeste se desloca.

fiscalização sobre os comerciantes norte-americanos que já era precária, escapara totalmente ao controle. O contrabando de melado e rum, dois dos principais produtos da época, transportado em navios não ingleses, chegava a mais de 85% do volume negociado [HUBERMAN, 1932, cap. III e IV].

A relação de dependência chegou a um impasse. Franceses, holandeses e espanhóis, todos negociavam diretamente com as colônias, ignorando a autoridade dos governadores, e estes tinham dificuldades de se manter à frente do poder local sem fazer muitas concessões aos comerciantes norte-americanos. Enfim, o projeto de desenvolvimento de uma colônia produtiva carregava em si uma contradição: uma vez implantados os assentamentos, os investimentos necessários à sua transformação em unidades autônomas e produtivas eram os mesmos que no futuro possibilitariam a criação das bases de sua independência. O crescimento vigoroso da economia local enfraqueceu continuamente o poder da coroa sobre a elite dirigente colonial, e sobre o destino político das Treze Colônias. Os interesses locais passaram a sobrepujar os da metrópole, e todas as tentativas desta de reimpor sua autoridade somente fizeram acelerar o processo de independência. A autonomia total era uma necessidade que se impunha, e não demoraria a se realizar.

A guerra da independência

Novas leis foram aprovadas pelo Parlamento britânico a fim de submeter as Treze Colônias americanas. Entre elas destacam-se: a nova Lei do Açúcar de 1764, a Lei do Selo de 1765 e um conjunto de leis conhecidas como as Leis *Townshend* de 1767. Todas estas novas leis tinham o mesmo objetivo: aumentar as taxas sobre importação e exportação; restringir o acesso de navios de outras nações aos portos coloniais, e tornar exclusivo o comércio com a América. Toda mercadoria que entrava e saía das colônias precisaria passar pelo controle da Inglaterra.

O resultado prático foi o oposto do esperado. O contrabando recrudescer devido ao aumento de impostos. Os comerciantes prejudicados pelas novas leis passaram a incitar abertamente a desobediência civil. Oficiais ingleses e fiscais da alfândega passaram a ser atacados. Companhias inglesas, como a Companhia das Índias, e os produtos trazidos da Inglaterra eram atacados ou destruídos. Os impostos simplesmente não eram mais pagos e os selos oficiais foram queimados em atos públicos. As tentativas de cobrança nas alfândegas portuárias se tornaram de alto risco para os fiscais ingleses. Em 1769 um barco de fiscalização oficial foi queimado por uma turba na cidade de Newport, após ter conseguido capturar dois navios norte-americanos com contrabando. Propriedades de habitantes favoráveis aos ingleses (*Tories*) eram destruídas. Publicações de jornais das colônias bradavam por resistência, e campanhas panfletárias patrocinadas pela elite colonial se espalharam pelas cidades maiores, conclamando os norte-americanos comuns e 'patriotas' a se unirem e lutarem por seus 'direitos' e por sua 'liberdade' contra o 'despotismo' inglês.

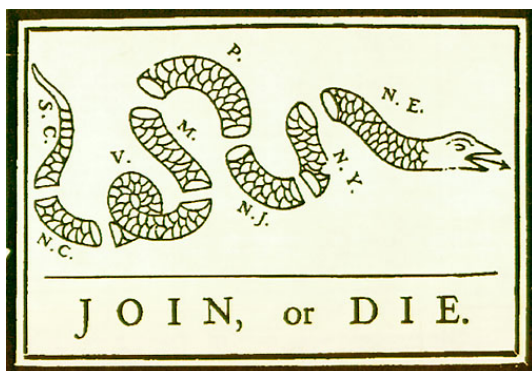


Fig. 28 Cartum publicado no jornal *Pennsylvania Gazette* conclamando a união colonial.

Mesmo na Inglaterra não havia consenso sobre as novas leis aplicadas aos colonos. Muitos comerciantes e produtores de manufaturas protestaram no Parlamento contra as novas taxas, sobretudo após uma campanha de boicote a todo e qualquer produto procedente da Inglaterra. Segundo Leo HUBERMAN, o boicote foi bem-sucedido a ponto do Parlamento ter sido obrigado a revogar a Lei do Selo no final de 1766 (que obrigava ao uso do selo em uma série de mercadorias e documentos), e posteriormente as Leis *Towshend* (que sobretaxava diversos artigos) em 1770. As revogações arrefeceram momentaneamente os protestos, mas não o suficiente para deter o processo de independência já em curso. A. L. MORTON não nega tais fatos e afirma:

"(...) The important thing is that the American bourgeoisie were growing up, and like the English bourgeoisie of the seventeenth century, were forced by very fact of their growth to break the barriers standing in their way. (...)" [MORTON, 1948, p.268]³¹

Qualquer desentendimento com as autoridades inglesas era pretexto para mais panfletagem e manifestações que em geral descambavam para a violência, que por sua vez gerava mais material para os periódicos. O episódio mais emblemático, talvez por ter sido amplamente noticiado, ficou conhecido como o Massacre de Boston (1770), em que soldados ingleses teriam, supostamente, atirado contra populares que os agrediram com bolas de neve.

Na prática, as colônias já eram independentes. Atacadistas e pequenos comerciantes, contrabandistas e armadores, fazendeiros e proprietários de terras, especuladores e importadores, milicianos e nacionalistas, ou seja, vários grupos no interior da sociedade uniram seus interesses na remoção dos últimos obstáculos à independência política. As elites locais formavam grupos de milicianos e conspiravam, aguardando uma oportunidade para confrontar o poder estabelecido, e esta não

31 "(...) O mais importante é que a burguesia norte-americana foi crescendo e como a burguesia inglesa do séc. XVII, foi afetada pelo próprio fato de seu crescimento quebrar as barreiras presentes em seu caminho. (...)" [T. do A.]

tardaria, visto que a metrópole precisava arrecadar mais recursos justamente para manter a colônia. A Lei do Chá de 1773, que concedeu privilégios a Companhia das Índias Orientais, permitindo que negociasse seu produto diretamente com os consumidores norte-americanos, ou seja, desconsiderando os atacadistas, importadores e contrabandistas, foi o catalisador de mais protestos violentos. Em Boston, navios da empresa foram queimados e produtos atirados ao mar, gerando prejuízos de milhares de libras. Mais tropas e navios de guerra foram enviados para a América e os confrontos armados com as milícias se iniciaram. De 1774 a 1781 a Guerra da Independência foi travada.

Não foi uma refrega de pequenas dimensões. Tratou-se uma série de batalhas violentas envolvendo muitos homens e recursos. Estima-se que 50 mil homens foram mortos e provavelmente houve o mesmo número de feridos. As razões econômicas para o conflito já foram, de certo modo, levantadas anteriormente, restando tratar de alguns fatos e de outras motivações não abordadas.

Em princípio as forças da Inglaterra conseguiram algum sucesso ocupando militarmente as principais cidades portuárias apoiadas por sua força naval. Os soldados ingleses eram mais bem treinados e veteranos de outros conflitos. No entanto, o número de soldados à disposição não era suficiente para ocupar da mesma maneira as cidades do interior, que estavam sob o domínio dos milicianos. Algumas campanhas pelo interior foram bem-sucedidas, mas os exércitos britânicos logo eram forçados a recuar por falta de apoio. Em 1775 o Congresso Continental³² criou 'oficialmente' um exército regular, sob comando de Washington. Ao longo do próprio conflito este exército foi transformado de um grupo de camponeses e milicianos em uma força organizada e bem treinada. Em 1776 este mesmo congresso se reúne e declara, à revelia, a independência das colônias, adotando o nome do país em uso até hoje³³.

A posição inglesa na guerra se complicou quando, em 1778, França e Espanha se unem em uma aliança de ocasião contra Inglaterra. O objetivo era aproveitar a fraqueza do Império Britânico para retomar posições comerciais no Caribe e na

32 Os Congressos Continentais foram reuniões clandestinas de delegados não-oficiais das diversas colônias com o objetivo de organizar a resistência, eleger líderes e redigir documentos. Foram responsáveis por formar as primeiras bases institucionais civis e militares do novo país. Os delegados participantes por sua vez eram oriundos de assembléias igualmente ilegais feitas nas diversas colônias, à revelia do poder oficialmente constituído, representados pelos governadores, juizes e oficiais ingleses.

33 A adoção do novo nome não se deu sem polêmica. Durante os debates pela escolha, e por algum tempo após a independência, muitos congressistas entendiam que o novo nome era inadequado por ser muito extenso e desprovido de significado. Estes congressistas defendiam a adoção do nome pelo qual os próprios norte-americanos se referiam à sua terra: *Columbia*. Este nome foi muito utilizado sobretudo durante a luta pela independência como uma reação ao uso das expressões *Nova Inglaterra* ou *Virgínia*. Esta pretensão desapareceu após o surgimento da Colômbia em 1810.

América perdidas na Guerra dos Sete Anos, e apoiar as forças norte-americanas continentais para infligir o maior desgaste possível ao inimigo. Parte dos objetivos foi atingida: a Espanha retomou o controle da Flórida (que posteriormente seria perdida para os próprios norte-americanos) e a França conseguiu algumas vitórias navais, mas falhou na retomada de territórios. Há controvérsia sobre a efetiva influência da entrada destas nações nos destinos do conflito. Alguns entendem que o desfecho seria o mesmo, mas certamente precipitou os acontecimentos quando, em 1781, o principal exército inglês foi cercado entre as forças continentais e uma esquadra francesa em Yorktown, Virgínia, sendo obrigado a aceitar a rendição. Em 1783 foi assinado o Tratado de Paris em que formalmente as hostilidades foram encerradas, e as Treze Colônias reconhecidas como independentes, embora os Estados Unidos da América, enquanto país autônomo não fosse ainda reconhecido pela Inglaterra.



Fig. 29 Retrato do Segundo Tratado de Paris, em 1783. Delegados ingleses se reusaram a posar para a pintura oficial que documentaria o acordo. Os 'Pais da Nação' em construção.

O pós-guerra

Os acontecimentos da guerra da independência norte-americana foram reescritos e reinterpretados por escritores e artistas do séc. XIX, lançando uma 'nuvem' sobre a história. Tratar da independência norte-americana nos antecedentes históricos da análise requereu a revisão do tratamento ideológico lançado sobre a matéria. Para o entendimento dos Estados Unidos contemporâneos é importante verificar a abrangência da mitificação da história do país e de seus líderes. Essa construção mítica tem início justamente nesse período, quando a legitimação do novo Estado e de suas instituições se torna necessária. A fabricação da prova de sua existência e, ao mesmo tempo o obscurecimento da realidade. O objetivo desta criação seria forjar um passado comum idealizado, útil para a manutenção da nova República.

“As nossas histórias da criação nacional refletem o individualismo romântico do séc. XIX e amesquinham o nosso país. Estão estranhamente dessincronizadas tanto dos ideais comunitários da América Revolucionária quanto dos valores democráticos de hoje em dia. A imagem de uma América perfeita num passado mítico oculta nossas raízes revolucionárias, e não precisamos disso.” [RAPHAEL, 2004 p. 20].

A construção da mitologia em torno da história do país começa no pós-guerra. A história teve que ser contada e recontada de maneira simples para se consagrar como senso comum. Várias razões podem ser apontadas para a criação de um suporte ideológico, e todas estão direta ou indiretamente vinculadas às necessidades impostas pelo desenvolvimento do país: a necessidade de se compreender a posição da nação em contextos mais amplos, de se ensinar história à população a partir de simplificações da história, de se justificar ações de Estado como processos naturais, e de reiterar o presente com base em decisões intangíveis de grandes homens do passado³⁴.

Contudo, muitos historiadores norte-americanos refutam as análises históricas de base sócio-econômica, em favor de uma historiografia oficial baseada em feitos grandiosos de homens tenazes e abnegados.

“O estudo de panfletos (da revolução americana) confirmou minha visão um tanto antiquada de que a Revolução Norte-Americana foi, acima de todo o resto, uma luta ideológica, constitucional, política, e não primariamente uma controvérsia entre grupos sociais empreendida para forçar mudanças na organização da sociedade ou da economia.” [BAILYN, 2003, p.16]

A sociedade norte-americana é uma complexa organização social que está na base de sustentação do Estado, e como tal precisa se manter. É a busca pela garantia da sobrevivência da nova República, o instrumento político da sociedade, que dá sentido às construções ideológicas. Engendradas a partir da guerra pela Independência e aperfeiçoadas por mais de um século, as ideologias ligadas à construção da ‘Grande Nação Americana’ são um dos principais legados do período, com conseqüências profundas para os Estados Unidos e para o restante do mundo.

34 Washington, assim como vários outros líderes, era um grande fazendeiro e especulador de terras. A determinação da coroa britânica que havia proibido a colonização para além das montanhas Apalaches ameaçou os interesses de muitos especuladores. Para romper com essa barreira era preciso eliminar o controle da terra pelos ingleses. Washington lutava em causa própria e reivindicou para si (e recebeu) a posse de muitas terras devolutas. No entanto, é lembrado como herói de propósitos nobres e nacionalistas.

2. Chicago: de fronteira a base para ampliação do território

A ampliação do território na independência

Em 1783, na assinatura do segundo Tratado de Paris³⁵, o Território do Noroeste³⁶ – como era conhecida à época a região hoje correspondente grosso modo aos estados de Ohio, Michigan, Illinois, Indiana, Kentucky, Wisconsin, além de toda a terra que estivesse a Leste do rio Mississippi – passou da tutela inglesa para a norte-americana. O território cedido era muito maior que a extensão original das colônias. A cessão é aparentemente ilógica, uma vez que o reino não tinha pretensão de perder terra alguma na América, mas se explica em um contexto mais amplo. Uma vez que não tinha condições de controlar a colônia sem expor o restante do Império, e devido à tenacidade da resistência ao julgo inglês, a Inglaterra entendeu ser mais favorável que as colônias se tornassem independentes, assim como todo o território inexplorado que ficaria sob o domínio norte-americano, obstando qualquer pretensão inimiga. Desse modo, o Rei da Inglaterra³⁷ objetivava, estrategicamente, garantir o domínio econômico, uma vez que havia perdido o político. Se a Inglaterra não podia manter o território não seriam os franceses que o fariam. Abreviando o conflito, a metrópole se preservou economicamente e garantiu o acesso ao mercado norte-americano. Os novos contornos da fronteira política da ex-colônia, os Estados Unidos da América, foram definidos no tratado, em prejuízo do Império Francês.

Eliminadas as restrições que tolhiam o acesso ao território uma nova e mais ampliada fronteira se formou. Abrem-se frentes agrícolas e a ocupação da região inicia a marcha para o Oeste. As principais rotas comerciais do interior agora estavam sob domínio norte-americano, assim como o comércio de peles.

A Fig. 30, a seguir, mostra a região recebida pelos Estados Unidos após o tratado de 1783 em comparação com sua área atual. A área original das Treze Colônias foi ampliada para o Oeste até o rio Mississippi.

35 Lembrando que se trata de um segundo “Tratado de Paris” em 1783, tendo sido o primeiro “Tratado de Paris”, em 1763, referente ao fim da Guerra dos Sete Anos entre França e Inglaterra. O tratado de 1783 não é uma seqüência nem o complemento do anterior. Como vemos, foram apenas vinte anos entre o conflito em que ingleses e norte-americanos lutaram lado a lado e o conflito em que se enfrentaram, pelo domínio do mesmo território.

36 Conhecido hoje como Antigo Território do Noroeste após a ampliação das fronteiras ocidentais do país até o oceano Pacífico. O atual Noroeste do país corresponde à região do Oregon.

37 Rei George III.

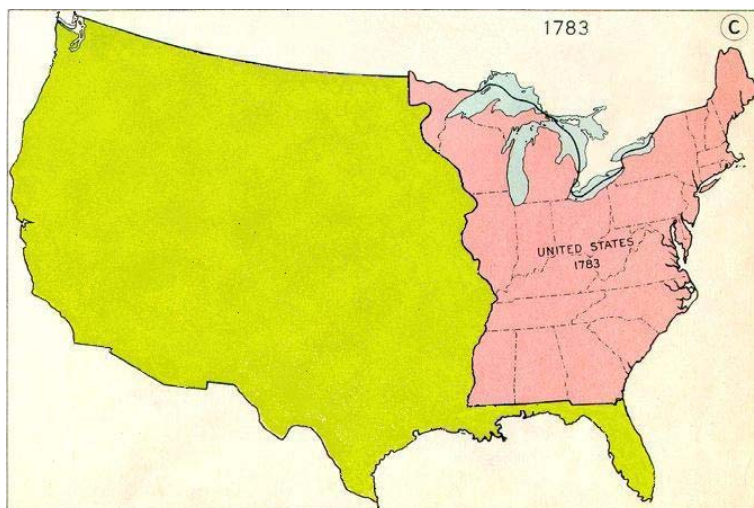


Fig. 30 Estados Unidos da América do Atlântico ao rio Michigan em 1783, e restante do território a conquistar a Oeste (verde).

Durante o processo da independência a organização institucional do Estado norte-americano já está em andamento. Baseando-se em preceitos da ideologia burguesa a figura de uma república burguesa tem, neste momento, uma profunda aderência ao ambiente do país em formação. Muitos elementos desse ideário já estavam presentes na Declaração de Direitos de 1689³⁸ do Parlamento da Inglaterra. Algumas delas reapareceram na França do séc. XVIII antecedendo a Revolução Francesa, base ideológica desse movimento. Democracia, liberdade, igualdade, direito à propriedade compunham o ideário amplamente utilizado e difundido durante a independência norte-americana, na tentativa de popularização do movimento. A produção de panfletos, ilustrações, caricaturas e jornais pró-emancipação são os veículos para a divulgação da ideologia, ou ao menos da interpretação norte-americana daquelas idéias [BAILYN, 1967]. Essa versão norte-americana dos ideais burgueses dos séc. XVII e XVIII surge neste contexto, para atender à necessidade de formação de uma base onde se erguerá o novo Estado. A construção ideológica norte-americana em andamento durante a independência deixa raízes profundas na sociedade, garantindo a consolidação de uma determinada concepção de Estado.

“Na formação dos E. U. A. também tiveram influência direta os 'teóricos' ingleses, em especial Hobbes e Locke. Esses (...) defendiam posições conflitantes a respeito do poder do Estado. Essas posições, transformadas em justificativas de ações políticas, embasaram as lutas pelo poder em torno da Constituição Americana: de um lado o Estado forte, centralizado e comprometido com os interesses dos capitalistas norte-americanos, defendido por Alexandre Hamilton; de outro a visão de Thomas Jefferson, de governo descentralizado, apoiado na pequena propriedade e no absoluto respeito à liberdade e aos direitos individuais. O resultado de compromisso foi a Constituição de

³⁸ *Bill of Rights of 1689* – Assinada no Parlamento pelo Rei Guilherme quando da Revolução Gloriosa na Inglaterra.

um Estado centralizado e claramente defensor dos interesses dos capitalistas e uma Emenda elencando os direitos individuais (...)." [BATTAGLIA, 1995, p.59]

Um esforço para a construção de um corpo de leis e preceitos fundamentais foi realizado no período imediatamente após a independência. Entre 1776 e 1786 os congressos estaduais e nacionais se reúnem com frequência. Além da própria Constituição de 1776³⁹ alguns outros textos importantes foram editados no período. Estas edições não tinham, com exceção da Constituição, abrangência nacional. A Carta Magna e as leis menores passaram por aprovação independente nas diversas assembleias. Em geral os estados do Norte eram os primeiros a fazer passar estas leis, restando aos estados do Sul seguir ou não a tendência. Segundo Leo HUBERMAN destaca-se:

- o fim da lei da primogenitura em que a herança ficava vinculada obrigatoriamente ao filho varão mais velho. A abolição desta tradição inglesa (a partir de 1776) evitou a concentração das propriedades e favoreceu a divisão em glebas menores;
- a proibição de importação (a partir de 1774) de escravos nos estados do Norte⁴⁰ o que, apesar de não acabar com a escravidão, a inviabiliza em longo prazo.
- a proibição de impressão de papel-moeda estadual. Durante a guerra os estados tinham essa atribuição como parte do esforço de organizar um equivalente monetário que fosse utilizado como forma de pagamento aos fornecedores. Funcionava mais como títulos resgatáveis no futuro porque que muitos se recusavam a negociar com essa moeda.
- a separação entre a Igreja e o Estado (a partir de 1770). Em contradição à suposta liberdade religiosa, nove colônias tinham uma religião oficial. A partir de então o Estado não é mais responsável pela sustentação econômica da Igreja.

³⁹ A Constituição de 1776, conhecida como os Artigos da Confederação, teve seu texto aprovado em 1777 mas foi ratificada por todos os membros da confederação somente em 1781. Não foi o único texto a ser redigido. A Constituição, tal como é conhecida hoje, foi definida em reuniões secretas na Philadelphia em 1787. Tratou-se de uma das versões. Sobre as outras versões do texto e dos líderes envolvidos ver: RAPHAEL, Ray. (2004) *Mitos Sobre a Fundação dos Estados Unidos*. O título do livro de HUBERMAN sobre história norte-americana, *We The People*, traz as três primeiras palavras da Constituição norte-americana.

⁴⁰ Começando por Rhode Island e Connecticut.

- a criação do Estatuto do Noroeste. Este estatuto, consolidado em 1787, é notável por legislar detalhadamente sobre uma região praticamente incógnita. O Noroeste era território pertencente à Inglaterra cedido aos Estados Unidos no tratado de 1783. Como era uma região habitada quase exclusivamente por indígenas não havia uma ordem formal pré-estabelecida. Definiu-se que a nova área deveria ser ocupada ordenadamente, que não deveria ter escravidão, e que deveria formar novos estados, em iguais condições e com os mesmos direitos e deveres dos demais estados da União.

O Estatuto do Noroeste marca a mudança no trato das questões territoriais. Agora são as assembleias dos Estados Unidos que legislam sobre seu território. A proposição do estatuto denota a preocupação com o controle do uso que se fará da nova terra determinando, por exemplo, quais devem ser as relações de trabalho adotadas, independentemente do ritmo em que se dará a ocupação, ou se esta será ou não produto de especulação.

A ocupação e o Estatuto do Território do Noroeste

Um melhor entendimento de como se deu a ocupação do antigo Território do Noroeste é fundamental para estudos que tratem de Chicago. A cidade é parte desta antiga subdivisão, e a legislação que governou a região precede sua fundação.

No período pós-independência a consolidação das formas de governo, das normas institucionais e das relações de domínio no âmbito da sociedade em gestação demandava centralização de poder. O controle de vastos territórios, o combate aos índios, a criação de uma moeda, os assuntos externos e outros aspectos importantes da formação social do novo país só podiam ser tratados em uma esfera nacional. Na verdade, as antigas colônias que agora são os membros da nova confederação, necessitavam de um poder central, mesmo que a contragosto, para ocupar a lacuna deixada pela metrópole.

Ainda durante a independência as classes dominantes interessadas no processo tiveram que arcar com certa perda de controle sobre a sociedade para que se fizesse uma revolução⁴¹ de base popular.

41 O autor Ray RAPHAEL defende tanto o uso do termo revolução quanto a idéia de que a Revolução Americana foi “um dos levantes políticos de base mais ampla de todos os tempos, (e) deu destaque à noção de soberania popular” [RAPHAEL, op.cit., p.269]. Segundo este autor as conquistas progressistas da revolução foram propositalmente obscurecidas a partir do séc. XIX (em um processo que ainda não cessou), por pintores, romancistas, biógrafos e historiadores, sobretudo os ligados ao Romantismo, em favor de uma visão heróica e pragmática dissociada de qualquer ação popular exceto por eventuais ‘heróis’ populares.

“(…) *Gouverneur Morris expressed the feelings of the rich when he wrote, ‘The heads of the mobility grow dangerous to the gentry and how to keep them down is the question.’* (…)” [HUBERMAN, 1932, p.66]42

A despeito de eventuais perdas materiais durante a guerra a estrutura geral de produção dentro da sociedade se manteve a mesma. Sistema de *plantation* (fumo e algodão) nos estados do Sul, e pequenos e médios produtores (agricultores e pecuaristas) nos estados do Norte. Comerciantes (importadores e exportadores), especuladores de terras, traficantes de escravos, armadores e transportadores de carga, manufactureiros, políticos e militares compunham a classe dominante⁴³, e controlavam todo o corpo político.

O clamor pela centralização de poder vem justamente destes grupos. Já pelas razões apresentadas acima, mas também para recuperar a nação dos excessos de liberdade praticados nos anos da guerra pela independência. Assim a classe dominante realizou em 1787 uma reforma da Constituição de 1776 (da Confederação), para adaptá-la aos novos interesses do pós-guerra. Estes interesses pediam reformas centralizantes que aumentassem os poderes do Congresso Nacional em detrimento dos estaduais. A Constituição de 1776, escrita em pleno curso do movimento pela independência, ainda sob a influência de Jefferson, havia refletido majoritariamente os desejos de ampla liberdade política para os estados

Várias alterações foram introduzidas dentro do espírito de um novo pacto por uma união mais forte. Duas mudanças exemplares podem ser relatadas pelo significado que tiveram. A primeira diz respeito ao pagamento de dívidas de guerra: durante o conflito o Congresso havia se endividado com inúmeros produtores e comerciantes norte-americanos pagos com títulos do governo em troca de suprimentos para o exército; o Congresso Nacional não tinha meios para arcar com suas dívidas e não tinha autonomia legal para aumentar os impostos. Para contornar esse problema os representantes dos produtores e comerciantes pressionaram o governo por mudanças na lei, aumentando as atribuições do Congresso para legislar sobre impostos. A segunda refere-se à legislação de importação e exportação: após o conflito, comerciantes norte-americanos perderam o privilégio de livre comércio com a metrópole e todas suas colônias no Caribe, na África e no Oriente, redundando em enormes prejuízos. Ao mesmo tempo os manufactureiros norte-americanos estavam

Ainda segundo o mesmo autor, a circulação de uma visão simplista da história, atribuindo a independência a um grupo de homens sobre-humanos visa a manutenção do *status quo*, e o arrefecimento de ideais revolucionários inconvenientes. A revolução já fora feita.

42 “O Governador Morris expressou o sentimento dos ricos quando escreveu ‘A idéia da mobilidade (social) cresceu perigosamente entre os pobres como fazê-los retroceder é a questão’ ” [T. do A.]

43 A alteração mais significativa no âmbito dessa classe foi a perseguição aos que foram considerados colaboracionistas *Tories*, que tiveram suas (grandes) propriedades confiscadas, divididas, e entregues novos colonos. Uma única propriedade no Estado de New York foi dividida em mais de 250 lotes.

sendo prejudicados pelo afluxo de produtos mais baratos e de melhor qualidade provenientes da Inglaterra. Para reduzir seus prejuízos, estes comerciantes clamavam por proteção alfandegária que pela lei de 1776 não era um assunto do Congresso Nacional.

A liberação de territórios a serem explorados levou a uma corrida por oportunidades de lucro com a especulação sobre a terra. As Treze Colônias, agora estados da União, disputavam áreas entre si, tentando fazer valer seu peso econômico e político, empurrando suas fronteiras políticas tradicionais território adentro. Algumas lideranças locais nas áreas economicamente ‘emergentes’ lograram estabelecer a autonomia política. Neste início da República, os estados da União ainda disputam trechos do território como se fossem independentes.

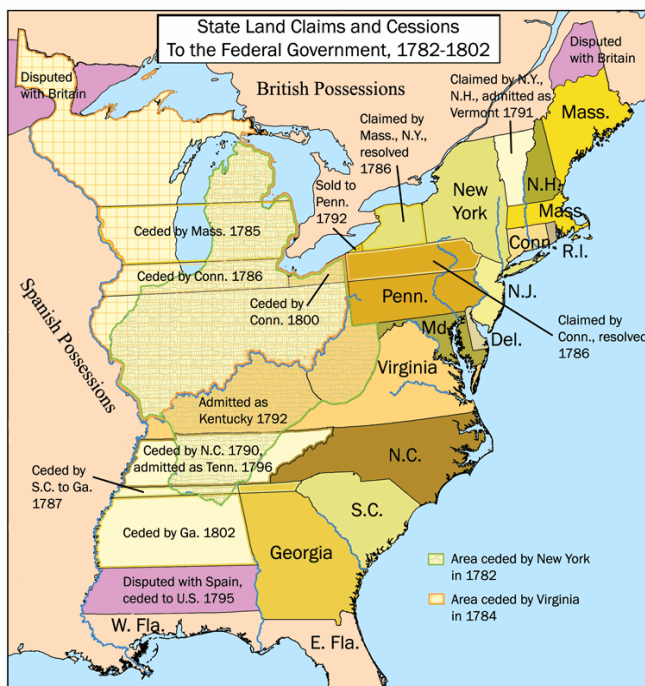


Fig. 31 Início da ordenação do território norte-americano.

A demanda por mão-de-obra era intensa, grandes levas de imigrantes europeus chegavam à costa Leste todas as semanas e a pressão por mais terras só fazia aumentar. Para assegurar alguma ordem ao processo de ocupação das novas áreas o Congresso da União aprovou duas novas leis: a primeira foi a Ordenação da Terra de 1785, e logo após o Estatuto do Noroeste em 1787:

“Em 1787, um grupo de especuladores imobiliários, que desejava estabelecer colônias no território de Ohio, induziu o Congresso Continental a adotar a Ordenação do Noroeste. O interesse deles por essa medida nascia da sua suposição de que uma garantia de lei e ordem no Velho Noroeste tornaria a região mais atraente para eventuais colonos. Tomando por base a ordenação da terra de 1785, de autoria de Jefferson, e o relatório de 1786 de um comitê do Congresso, a Ordenação do Noroeste

foi, sem dúvida, a lei mais importante posta em vigor pelo Congresso da Confederação.” [SYRETT, 1960, p.77]

A lei da Ordenação da Terra determinou normas para a pesquisa e levantamento do território. Determinou-se que um ponto geográfico específico na tríplice fronteira dos estados da Virgínia, Pennsylvania e Ohio (futuro estado), deveria ser o marco de referência de todo o levantamento topográfico, e que este deveria subdividir todo o território disponível⁴⁴, em glebas regulares. Cada gleba, é conhecida como *township* e tem 36 milhas quadradas (93,24km²). As *township* são subdivididas e numeradas internamente em 36 seções (*section*) de uma milha quadrada (2,59km²), e esta é a unidade básica de venda nos Estados Unidos ainda hoje, podendo ser subdividida posteriormente. As *township* também se organizam em um grupo (*range*) com 36 *township* cada. A Cidade de Chicago foi fundada, segundo John W. REPS (1965), na “*Section 9, Township 39, Range 14*”.

Assim foi estabelecida uma norma de divisão territorial que viria a ter profundas repercussões na organização, na produtividade e no desenho do espaço norte-americano. Os contornos das *township* foram usados para traçar ruas, separar áreas urbanas, delimitar condados, e até mesmo para determinar a divisa de estados. Tal norma influenciou no desenho da arquitetura, das cidades, das ferrovias, das estradas de rodagem, das áreas agrícolas, enfim, é uma característica da ordem espacial e explica em grande parte o padrão regular da forma norte-americana.

A figura 32, a seguir, mostra o diagrama genérico adotado para as *township*. A figura 33 é um excerto do mapa da situação dos novos territórios, em 1803, mostrando as primeiras subdivisões utilizando o sistema das *township*.



Fig. 32 Diagrama de uma *township* e marco de referência.

44 Ou seja, aquele cujo uso ainda não havia sido determinado pela União para fins específicos como o militar, reserva florestal, indígena, etc.

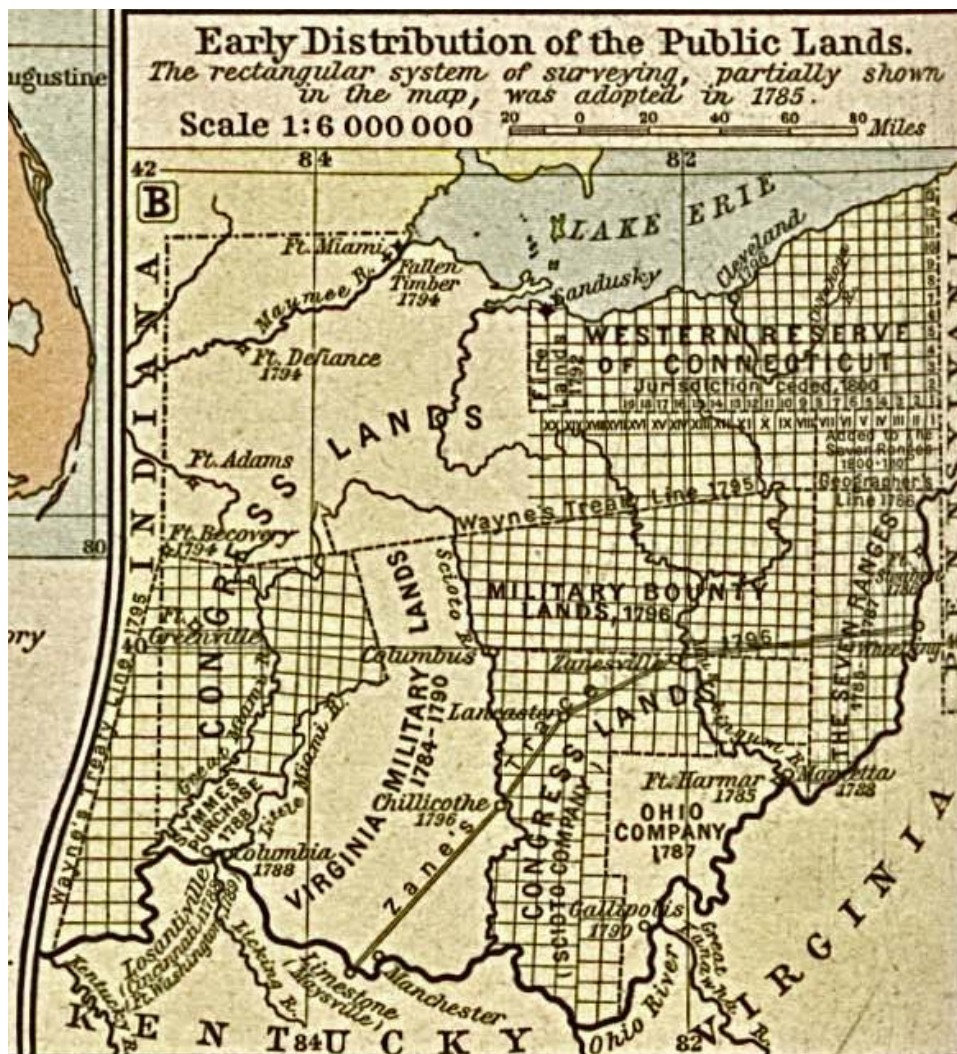


Fig. 33 Excerto de mapa de 1803 indicando as primeiras subdivisões (*ranges*) de terras públicas para assentamentos agrícolas da região ocidental de Ohio.

O texto de lei do Estatuto do Noroeste determina de modo geral como se dará a ocupação ordenada daquele território. Dentre os diversos artigos destacam-se:

- a **seção 2** que elimina o direito de primogenitura de herança no território Noroeste: “(...) que as propriedades, tanto de proprietários residentes quanto de não residentes no dito território, falecidos intestados, passarão a seus filhos e aos descendentes dos filhos falecidos, e serão distribuídos entre eles, em partes iguais, (...)”
- a **seção 9** que trata do número mínimo de habitantes a partir do qual os distritos podem eleger representantes: “Assim que houver no distrito, cinco mil habitantes livres do sexo masculino, maiores de idade, e dando-se prova disso ao governador, eles receberão permissão, com a data e o local, para eleger representantes dos seus condados ou conselhos à assembléia geral:” e mais adiante, os representantes elegíveis eram aqueles com no

mínimo três anos de cidadania e residência além de “possuir igualmente por direito próprio, com domínio pleno dos bens assim havidos, duzentos acres de terras dentro do mesmo:”

- o **artigo I** que trata da propalada liberdade religiosa: “Nenhuma pessoa, que se porte de maneira pacífica e ordenada, será molestada em virtude de seu tipo de culto ou dos seus sentimentos religiosos, no dito território.”
- o **artigo II** que fala do direito de todos ao *habeas corpus* e a um julgamento por um júri qualificado, bem como do direito de propriedade: “(...) Nenhum homem será privado de liberdade ou propriedade, senão pelo julgamento de seus pares (...)”.
- o **artigo III** que trata com cinismo da terra indígena: “(...) suas terras e propriedades nunca lhes serão tiradas sem o seu consentimento; e sua propriedade, seus direitos e sua liberdade nunca serão invadidos nem perturbados, senão em guerras justas e legítimas (...)” .
- o **artigo IV** que afirma que o território fará parte indissociável da confederação e seus habitantes sujeitos à cobrança de impostos.
- o **artigo V** que dá os limites geográficos do território, afirma que deverão compor no mínimo três e no máximo cinco novos estados, desde que atinjam pelo menos sessenta mil habitantes, condição para a admissão na Confederação e para a formação de um governo e Constituição desde que “(...) sejam republicanos (...) em harmonia com o interesse geral da confederação (...)”.
- o **artigo VI** que afirma categoricamente: “Não haverá escravidão nem servidão involuntária no dito território, a não ser castigo de crimes, pelos quais a parte tenha sido devidamente condenada: (...)”.

Após a independência o Estatuto do Noroeste define que toda a região pertence à União. Esta vendia glebas⁴⁵ de terras diretamente aos interessados ou para os especuladores que, por sua vez, as subdividiam e revendiam a novos colonos. As melhores áreas que tivessem potencial para o desenvolvimento de cidades eram subdivididas em loteamentos com características urbanas. O loteamento das quadras de Chicago acontece nesse contexto. A localização parecia favorável para o lançamento de uma cidade portuária. Já havia uma ocupação incipiente no entorno de

45 Muitas destas vendas de áreas da União tinham como objetivo arrecadar fundos para o pagamento de dívidas, ou se tratavam do próprio pagamento em glebas públicas.

um forte do exército na foz de um rio (rio Chicago), que ligava as extensas planícies do interior aos lagos navegáveis do Norte do país.

Somente a Ordenação da Terra de 1785 e o Estatuto do Noroeste de 1787, não teriam condições de assegurar a efetiva ordenação da ocupação territorial. As terras eram da União, e os especuladores pretendiam adquiri-las para revenda, porque de outra forma, como terras devolutas, poderiam ser ocupadas ilegalmente, inviabilizando o livre fluxo do capital.

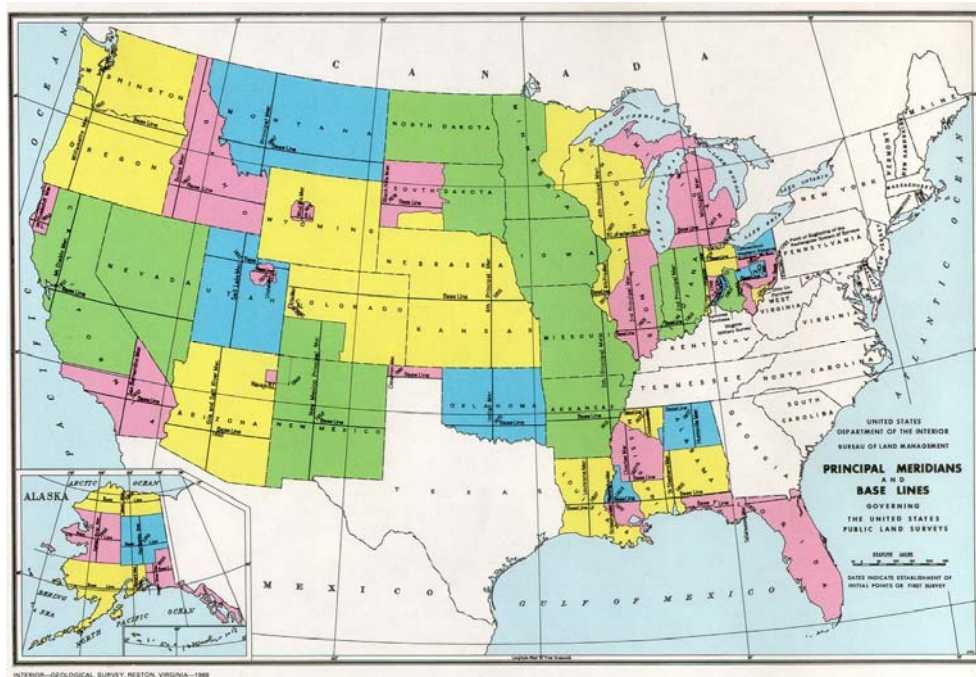


Fig. 34 Terras públicas distribuídas nos Estados Unidos.

A ordenação ocorreu para garantir uma cadeia de ‘legitimidade’ ao procedimento: o governo, através de seu Congresso, declara que as terras devolutas originadas das possessões inglesas pertencem à União; uma vez determinada a origem, o Congresso define as linhas gerais de ocupação via novos estatutos; posteriormente, o governo determina a criação de um órgão específico para medir, demarcar, subdividir, vender, e registrar a posse da terra; a demarcação garante que uma gleba ‘X’ foi vendida a um valor ‘Y’ a um comprador específico ‘Z’ (produtor ou especulador). A legitimação de todo o processo evitou mecanismos de apropriação fora do âmbito legal (posseiros, grileiros, etc.), garantiu uma arrecadação vultosa para o Tesouro Nacional, e transformou uma terra agricultável em um bem de posse definitiva, criando o que Mario MANIERI-ELIA chamou de “um suporte neutro para a livre exploração do solo urbano pelo capital”.

O órgão criado para os fins de ordenação da ocupação territorial foi o General Land Office⁴⁶, estabelecido em 1812, substituindo o departamento de domínios

46 Escritório Geral das Terras.

públicos do Tesouro Nacional. Foi responsável, até o fim da demanda, pelo controle do loteamento de cerca de três quartos do território nacional, representados na figura 34.

A formação de Chicago atendeu a interesses ligados ao negócio de terras, em uma área que tinha potencial para a geração de lucro especulativo. Os lucros se realizaram porque a sociedade de fato necessitava daquele porto, naquele local, para a organização de sua economia, que dependia fundamentalmente do comércio da produção agrícola, em grande parte transportada por navegação fluvial e marítima.

Remoção dos indígenas

A exploração dos recursos naturais foi decisiva para os colonos pioneiros, pois os primeiros homens a ocupar o território tiveram que necessariamente extrair dele seu sustento. No Meio Oeste norte-americano a caça aos animais para a venda de peles foi a uma atividade de importância significativa. Na longínqua região do rio Chicago o exército norte-americano instalou uma fortificação para assegurar tanto o novo território obtido, como a atividade econômica.

O Forte Dearborn (o primeiro) foi construído em 1803 na foz do rio Chicago, uma área já utilizada pelos pioneiros. Permaneceu até 1812 quando foi destruído após um violento ataque indígena. Para assegurar a posição, um novo forte foi erguido (no mesmo local) em 1816, como parte de uma ampla cadeia de fortificações destinadas ao controle da terra e à 'remoção' dos índios. A maior segurança viabilizou a ocupação da área.

"(...)for better protection on the frontier (...) The federal government responded with a chain of forts. A new Fort Dearborn became the Chicago anchor in the system (...)"
[MAYER, 169, p.12]⁴⁷

Estes acontecimentos foram parte de uma campanha sistemática de perseguição e massacre dos índios do Oeste iniciada nesse período. O exército abria o caminho para o grande comércio de peles, que tinha se transformado em uma atividade empresarial no Leste, em que quatro grandes empresas contratavam muitos caçadores para o serviço.

O extermínio total dos búfalos liquidou com a base da reprodução social de inúmeros grupos indígenas da planície⁴⁸, minando as formas de organização tradicionais e a possibilidade de sobrevivência das nações.

47 "(...) para uma melhor proteção da fronteira (...) O Governo Federal respondeu com uma linha de fortalezas. O novo Fort Dearborn tornou-se a âncora de Chicago no sistema (...)" [T. do A.]

48 São várias nações, mas que tinham em comum, segundo Leo HUBERMAN, desenvolvido uma grande habilidade com cavalos e uma forte capacidade de luta e organização. Algumas das nações que habitavam a planície: Apache, Cheyenne, Comanche, Lakota, Omaha, Pawnee, Sioux, Wichita.



Fig. 35 Crazy Horse⁴⁹ Memorial (2006 – em construção, ao fundo).

Mesmo com a destruição da base de sua sobrevivência, a capacidade de resistência não deve ser subestimada. Indígenas de diferentes grupos e de nações rivais conseguiam se organizar em ações coordenadas de grande monta. Incendiavam fazendas, adquiriam armamento, destruíam infra-estruturas tais como pontes, linhas telegráficas e leitos ferroviários, além de infligirem derrotas severas ao exército.

A implantação da cidade em plano regular e a especulação imobiliária

A remoção dos índios estabeleceu condições de segurança duradouras. A especulação com o valor das terras, prática difundida em várias frentes pioneiras, viu na foz do rio Chicago uma oportunidade para o estabelecimento de uma cidade. A proximidade do lago Michigan com a bacia do Mississipi já era conhecida, e a possibilidade de construção de um canal já havia sido levantada em 1808. Em 1826 o Congresso cedeu ao Estado de Illinois (formado em 1818) glebas de terra e a autorização para construir o canal. Em 1829 uma comissão⁵⁰ para construção foi nomeada e contratou o engenheiro civil James Thompson para demarcar uma área para a venda de lotes, deixando parte dela, em frente ao lago, para uso federal⁵¹, e

49 Foi um líder Lakota que uniu nações contra o exército, derrotando-o em alguns combates. Responsável pela morte do General George A. Custer e cerca de 300 soldados no ano 1876, foi perseguido até ser morto em 1877.

50 Cannal Comission, composta por três membros nomeados pelo Estado.de Illinois.

51 Uso militar, pois continha a área do Forte Dearborn. Parte dessa área federal foi posteriormente usada em instalações industriais (moinhos) e na construção de um leito ferroviário e pátios de manobra,

várias outras glebas para uso da comissão marcadas como propriedade do canal. [REPS, 1965, p.377]. O lucro da venda destas áreas deveria fornecer os recursos necessários à empreitada, para a construção de escolas e outros fins.

“(...) Chicago thus had its origins in a speculative real estate transaction, an event to be endlessly repeated in the early years of the growth of the second largest metropolis of the nation.” [REPS, op.cit] ⁵²

A implantação do plano hipodâmico de Thompson foi a matriz da construção da ortogonalidade observada hoje na cidade. A grade de Chicago cresceu inabalável por décadas, apoiada nas normas de divisão de território da General Land Office, a despeito de algumas variações nos subúrbios. Este é um elemento a ser destacado na construção do espaço norte-americano: a capacidade de, por anos a fio, manter uma diretriz de desenho. Esse arranjo não era inédito nos Estados Unidos, e havia sido utilizado anteriormente em outras cidades, algumas ainda no período colonial. As cidades de Philadelphia (1638) e Savannah (1800), o plano pra a ilha de Manhattan em New York (1811) e o plano de Charles L’Enfant para a nova capital, Washington (1791), todos são anteriores à proposta para Chicago. A diferença está na escala que o plano adquire, expandindo-se de maneira sem precedentes por uma vastíssima área. Embora não fosse obrigatória para o desenho interno da rede viária urbana, a grade da General Land Office foi fator que induziu as formas de outros centros urbanos. Pode-se dizer que algumas das cidades do meio Oeste seguiram arranjos urbanos próprios, apesar da grade.

Segundo Edward K. SPANN existiram quatro razões básicas para a adoção do *grid* como solução para planos urbanos: a capacidade de responder rapidamente ao crescimento urbano explosivo das cidades norte-americanas; um desenho mais adequado para a solução dos problemas sanitários; o favorecimento dos negócios imobiliários; e a praticidade e barateamento das soluções construtivas [SPANN, in SCHAFFER, 1988]. Segundo o autor a comissão responsável pelo plano de New York faz ponderações críticas ao plano de L’Enfant para Washington, pelo uso de diagonais, estrelas e rotatórias, que embora tenham efeito estético positivo, desconsidera que uma cidade é composta basicamente de habitações, e que as *“(...) strait sided and right angle houses are the most cheap to built and the most cheap to live in’.(...)”⁵³*. As observações de Edward K. SPANN sobre a missão republicana da cidade de New York com a adoção do inovador plano de 1811 podem ser, em grande parte, atribuídas também ao plano de Chicago:

carga e descarga. O leito ferroviário ainda existe e o aterramento desta entrada da cidade abriu espaço para o uso da orla.

52 “Chicago, portanto, tem suas origens em uma transação imobiliária especulativa, em um evento repetido indefinidamente nos primeiros anos de crescimento da segunda maior metrópole da nação.”

53 *“(...) casas estreitas e de ângulos retos são as mais baratas de construir e morar.’(...)” [T. do A.]*

“The Plan was devised to meet the needs of the major commercial city of a new Republic interested in escaping from its European and colonial past. The planning ideals and practices of that past weighed little against the obligation to provide a simple and orderly means for the development of the land.” [SPANN, op.cit., p.35]⁵⁴

A construção da cidade começa no princípio da década de 1830, antes do prometido canal até a bacia do Mississippi. Desde o início das vendas a cidade conhece uma explosão especulativa: em 1833 são 200 lotes ocupados, em 1834, 1800 lotes. No ano de 1836 a população atinge 4.000 habitantes. A construção do novo porto atraiu enormes interesses. A especulação foi tal que as glebas principais que haviam sido vendidas por U\$ 38.000 (1833) estavam avaliadas em U\$ 1.200.000 em um prazo de três anos. Segundo Harold M. MAYER havia um ditado local que dizia: “Permaneça em seu terreno e se torne um milionário”. Tal ação especulativa também foi um resultado da expectativa de lucros gerada pelos investimentos em infra-estruturas, que permitiriam uma grande redução nos custos de transporte. Parte desta expectativa se baseava em um acontecimento recente: a bem-sucedida abertura do canal Erie que, após 1825, permitiu que a cidade de New York reduzisse em até 90% os custos de transporte de mercadorias ao proporcionar a livre navegação da região dos Grandes Lagos até o oceano atlântico passando pelo rio Hudson. Esta obra deslocou para o sentido Leste-Oeste o eixo econômico norte-americano, que antes se organizava em torno da navegação no Mississippi, e da navegação de cabotagem entre as principais cidades costeiras. New York abriu seu mercado de 200 mil habitantes (1830) aos produtos agrícolas das fazendas do Meio Oeste e impulsionou o interesse por Chicago.

O ano seguinte foi abatido por uma crise econômica que conhecida com *Panic of 1837*, em que boa parte do valor especulativo da terra desapareceu. Posteriormente o mercado de lotes urbanos se recuperou, mas as flutuações violentas continuaram. O capitalismo norte-americano do período foi marcado por uma sucessão de violentos ciclos de crescimento e recessão, com pouca ou nenhuma regulação econômica, característicos da acumulação predominantemente extensiva.

O movimento especulativo da cidade continuou apesar da crise e do atraso do canal. Dificuldades construtivas e de financiamento protelaram a abertura que só ocorreria em 1848, ano em que a cidade atingiria 20 mil habitantes.

54 “O Plano foi arquitetado para as necessidades da maior cidade comercial da nova República, interessada em fugir de seu passado colonial europeu. Os ideais e práticas herdados daquele passado pesavam pouco contra a obrigação de prover meios simples e ordenados para o desenvolvimento da terra.” [T. do A.]

Canais e estradas no período pré-ferroviário

“(...) The completion of the Erie Canal in 1825 brought new opportunities for the lakeside enclave (Chicago). Connecting the Hudson River to Lake Ontario (and Erie), the canal became part of a vital shipping route between New York City and the Great Lakes, improving the accessibility of the American heart-land. As commerce expanded, Fort Dearborn evolved into a bustling port caught up in plans for a waterway connecting Lake Michigan to the Mississippi River – one that would provide a continuous shipping route to New Orleans.” [SCHWIETERMAN, 2006, p.04]⁵⁵

No tempo em que as únicas viagens possíveis eram a cavalo ou em carroções, a proximidade dos cursos d'água navegáveis era determinante para a prosperidade que uma cidade poderia alcançar. Chicago se fez do nada a partir da chegada dos barcos, que antecederam inclusive as estradas. Os caminhos por terra na região ainda utilizavam precárias estradas e antigas trilhas indígenas.



Fig. 36 Região dos Grandes Lagos e rota de navegação.

Nos barcos procedentes de New York chegavam roupas, ferramentas, carvão, sal, cordas, equipamentos, armas, etc., ou seja, tudo o que a cidade (ainda uma vila) necessitava. Na viagem de volta carregavam principalmente peles e víveres.

55 “A conclusão do Canal Erie em 1825 trouxe novas oportunidades para o enclave no lago. Conectando o rio Hudson ao Lago Ontário (e Erie), o canal tornou-se parte de uma rota de navegação vital entre New York e os Grande Lagos, melhorando a acessibilidade às terras do coração da América. Assim que o comércio se expandiu, o Forte Dearborn transformou-se em um porto ativo parte de uma via fluvial que conectando o Lago Michigan ao rio Mississippi proverá uma rota de navegação contínua para New Orleans.”

A Fig. 36 mostra a rota de navegação possível através dos Grandes Lagos, contornando a região de Michigan, passando pelos estreitos entre os lagos Huron e Erie. Durante os três meses inverno a rota normalmente fica bloqueada pelo gelo. O mapa abaixo mostra a ligação original entre as cidades de Buffalo até Albany, possibilitada pelo Canal Erie em 1825. O canal contava com um sistema de 36 eclusas com espaços laterais para o arraste de embarcações. De Albany, o transporte da carga seguia descendo o rio Hudson na direção Sul até New York. De Buffalo até Chicago a navegação seguia pelo sistema de lagos, evitando assim as cataratas do Niagara.

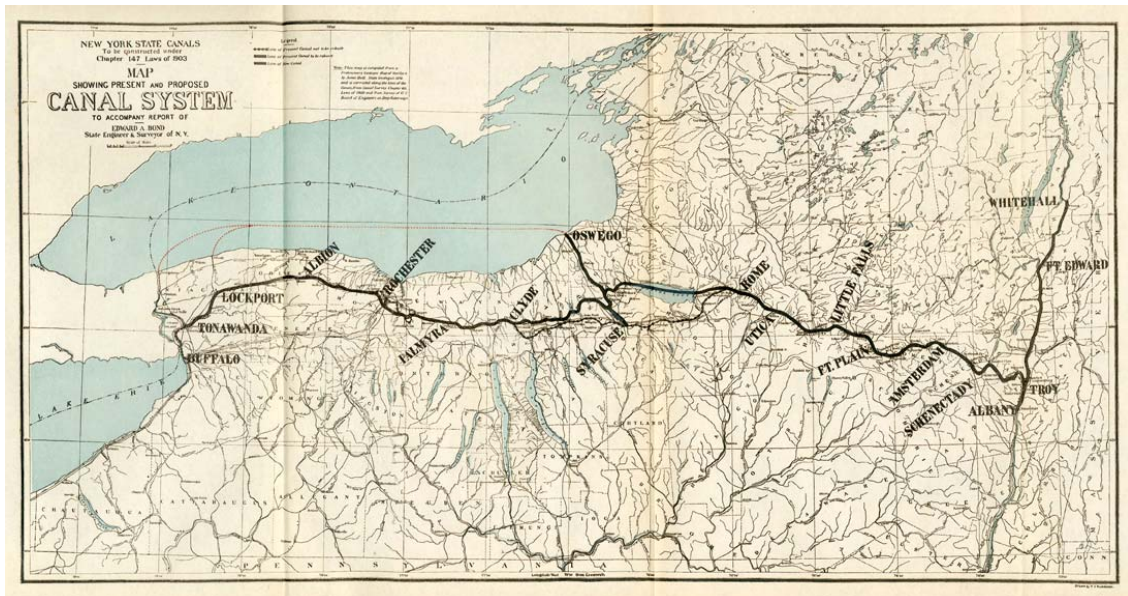


Fig. 37 Canal Erie.

A construção de infra-estruturas em todo o séc. XIX nos Estados Unidos caracterizou-se por ser parte do processo de abertura e incorporação de novos territórios. Os projetos de canais e estradas, no período anterior às ferrovias, tiveram a mesma mesma função de abertura da fronteira. Algumas glebas de terras no entorno dos canais e estradas eram cedidas como parte do acordo para a construção. Uma vez aberta a via, tornava-se possível a implantação de novos assentamentos de agricultores e a incorporação de cidades. O Canal Erie foi aberto em meio a uma densa floresta dificultando, inclusive, a retirada da madeira. Ao longo da construção do canal surgiu uma constelação de novas cidades.

A construção de canais no início do séc. XIX antecipou em algumas décadas o que ocorreria quando da implantação das ferrovias. Os canais eram empreendimentos particulares para a exploração do negócio de transporte. Embora os projetos tenham sido construídos pela iniciativa privada, muitos empreendedores contaram com financiamentos públicos federais e estaduais, além de arranjos políticos. A taxaço onerava as mercadorias, mas a diminuição do tempo de viagem e o aumento do volume de carga (quando comparado ao terrestre) representavam reduções da ordem de 70 a 90% do custo do transporte.

A burguesia norte-americana, vitoriosa na guerra da independência, logrou acionar as forças produtivas do capitalismo que, em pouco mais de 50 anos, converteram uma vasta região ainda pouco explorada em uma área agrícola produtiva, repleta de pequenas e médias cidades. A expansão comercial e o crescimento populacional nas maiores cidades localizadas no litoral da região Nordeste alavancaram o desenvolvimento do interior do país, em um processo que arrastou consigo a formação de Chicago.

Além do crescimento do mercado interno, ampliado pelo aumento do afluxo imigratório a partir da virada do século, o constante estado de beligerância entre a Inglaterra e a França na Europa favoreceu a arrancada do desenvolvimento capitalista na América. A retomada do conflito entre os países europeus em uma reação à Revolução Francesa colocou novamente a Europa em uma série de conflitos. O bloco de Estados mais conservadores representado pelas monarquias austríaca, russa, espanhola e outras temia o crescimento do poder do novo Estado burguês, que não reconhecia mais o direito da dinastia dos Bourbon na França. A Inglaterra, que tinha interesses comerciais conflitantes com a República Francesa aliou-se a estes Estados em sucessivas coalizões para barrar o crescimento comercial e militar da França na Europa e nas colônias. Foram necessárias seis coalizões sucessivas entre os aliados europeus contra a França, de 1792 até 1814, para a derrota definitiva das forças francesas comandadas por Napoleão (que assumira o trono em 1804), e a restauração Bourbon.

Os mapas apresentados mostram a rede de estradas e canais surgidos 50 anos após a independência, aproximadamente, em 1825:

- a Fig. 38 mostra claramente a interiorização de um sistema de estradas e uma rede de cidades ainda em formação, espalhando-se por todo o antigo Território de Ohio, agora subdividido em novos estados. Ohio, Indiana, e Kentucky são as novas áreas em mais rápido desenvolvimento. As cidades em vermelho tinham mais de 100 mil hab. (New York e Philadelphia); em laranja mais de 50 mil hab. (Baltimore e Boston); em rosa com mais de 10 mil hab. (Albany, Washington, Cincinnati, Charleston e New Orleans); e em preto as principais cidades restantes. A figura mostra como o desenvolvimento está interiorizado, que o núcleo do país está sendo ocupado e convertido em um espaço produtivo, não se restringindo mais às cidades litorâneas.
- a Fig. 39 mostra um sistema de canais já construídos em 1825. Os canais estão destacados em vermelho e as cidades conectadas a eles em verde. O surgimento de algumas destas cidades é consequência direta da abertura da infra-estrutura. O canal mais ao norte é o Erie, lembrando que Chicago foi localizada ao Sul do lago Michigan (canto superior esquerdo).

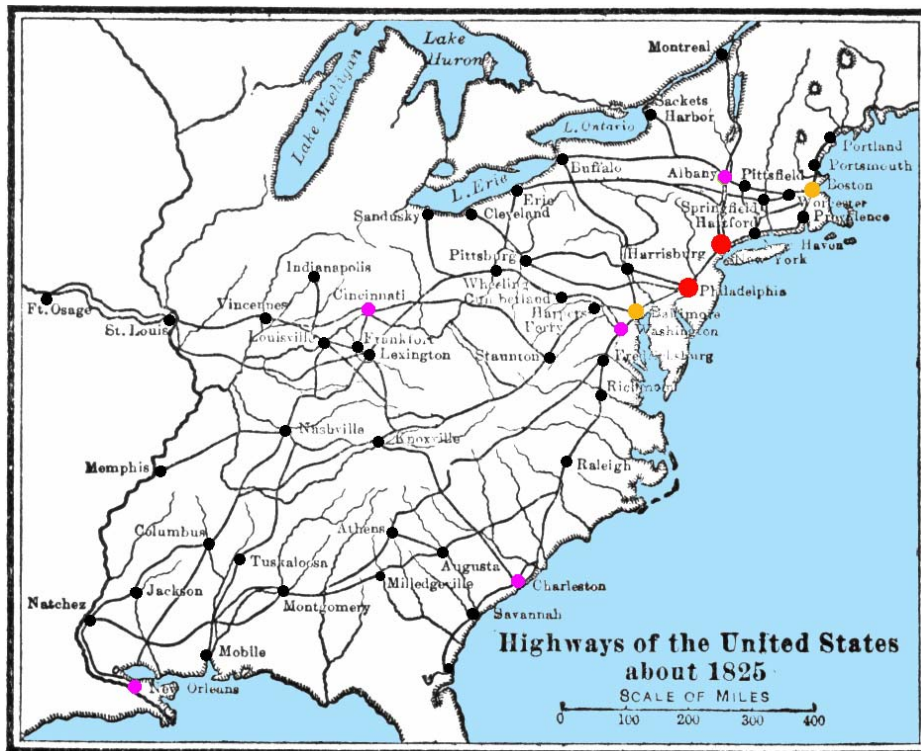


Fig. 38 Sistema de estradas e rede de cidades em 1825.

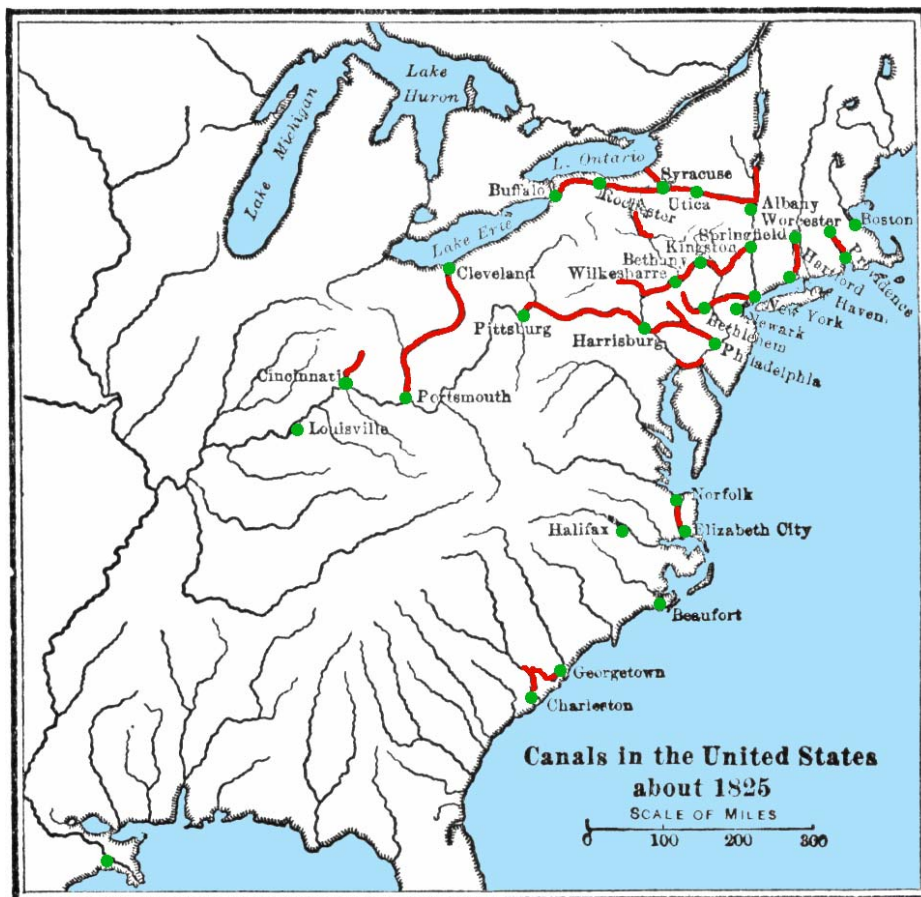


Fig. 39 Sistema de canais e portos de embarque em 1825.

Os Estados Unidos da América, que já tinham uma grande produção agrícola, se tornaram o principal fornecedor de suprimentos para as guerras na Europa. Ambos os lados do conflito se abasteciam com os produtos dos fazendeiros e aumentavam os lucros dos comerciantes, chegando a gerar forte aumento de preços no mercado interno norte-americano. Em um estágio mais avançado do conflito europeu a Inglaterra decretou unilateralmente (1806) o bloqueio continental de todos os portos inimigos na Europa, tentando sufocar as linhas de abastecimento e desestabilizar o comércio francês. Navios norte-americanos que tentavam chegar ao continente eram capturados. O reino inglês mantinha amplo domínio naval no Atlântico e no Mediterrâneo, e o bloqueio foi bem-sucedido. O governo norte-americano apelou sem sucesso aos tribunais internacionais. Em represália os Estados Unidos decretaram um embargo à Europa, incluindo a própria Inglaterra. A situação entre os dois países se deteriorou a ponto de se iniciar um conflito armado com os ingleses na fronteira canadense, e a declaração mútua de guerra em 1812. Mostrando superioridade militar, a Inglaterra bloqueava navios nos próprios portos norte-americanos, e chegou a atacar Washington incendiando todos os principais prédios públicos, incluindo o Congresso e a Casa Branca.

O bloqueio da Europa e a destruição das rotas comerciais geraram uma reviravolta no mercado interno norte-americano. Sem possibilidade de exportação, a superprodução fez baixarem os preços das mercadorias. Sem conseguir importar os produtos manufaturados da Inglaterra os comerciantes optaram por iniciar a produção internamente. A indústria manufatureira norte-americana, que ainda era incipiente no começo do século, não tinha condições de competição com os produtos europeus em preço, volume ou qualidade. O desabastecimento do mercado interno ofereceu a oportunidade de crescimento aos produtores nacionais. A produção de algodão no Sul do país, que abastecia a Europa, passou a atender as novas tecelagens das cidades do Norte. Uma série de novas atividades começou a se ampliar e se instalar nas duas primeiras décadas do séc. XIX: pequenas hidroelétricas, mineração de carvão e ferro, abertura de canais e transporte de carga; fábricas de lã, algodão, linhas e tecidos, armas de fogo e relógios na região da Nova Inglaterra; siderúrgicas, fábricas de sapato, chapéus, pregos, etc. na região de New York e New Jersey. Em 1820, “A Revolução Industrial tinha-se implantado na América” (HUBERMAM, 1932, p.130).

Lançadas as bases da industrialização, o processo não mais retrocedeu, pelo contrário, incrementou a atração de imigrantes que possibilitaram a aceleração do desenvolvimento, transformando os Estados Unidos no quarto país em termos de produção industrial em 1860, um ano antes do início da Guerra Civil.

Outra consequência importante da guerra na Europa foi a ampliação do território norte-americano com a compra da Louisiana. O território que esteve sob domínio espanhol desde a Guerra dos Sete Anos (1763), foi retomado pela França quando da invasão da Espanha durante as Guerras Napoleônicas. O governo norte-americano tinha interesses estratégicos no domínio completo da bacia do rio Mississipi. Para tanto seria fundamental ter acesso pleno ao porto de New Orleans. Vendo a oportunidade de aquisição o presidente Thomas Jefferson enviou delegados à França para negociar com Napoleão. Precisando financiar seus exércitos na Europa Napoleão

concordou com a venda do território por 60 milhões de francos (ou 23 milhões de dólares).



Fig. 40 Aquisições territoriais sucessivas dos Estados Unidos.

A estruturação da cidade

Pode-se dizer que o processo de urbanização dos Estados Unidos nesse período influenciou radicalmente a formação do espaço nacional. As migrações internas somadas à imigração fizeram que muitas cidades saíssem praticamente do nada para taxas de crescimento explosivo. Este crescimento se deu com a incorporação de pessoas vindas em sua maioria do campo, incluídas de súbito ao mercado de trabalho.

O liberalismo contido no ideário da revolução norte-americana tomou novas formas nesse processo, e no tocante à cidade correspondeu ao espírito do *laissez-faire* [MANIERI-ELIA, in CIUCCI, 1978], ou a idéia de remoção de qualquer obstáculo ao desenvolvimento dos negócios. Isto é parcialmente verdadeiro quando verificamos que, de fato, havia pouca regulação do Estado quando comparada a períodos posteriores, mas sem dúvida havia neste período (do início da formação de Chicago) uma série de pré-condições já estabelecidas, como a própria divisão do solo pela General Land Office e restrições quanto ao uso de mão-de-obra escrava nos novos territórios, considerados territórios livres.

A formação de Chicago é concomitante ao processo de industrialização, e para a região se destinaram não só aqueles que pretendiam fazer negócios baseados na expansão da fronteira agrícola – como aqueles que receberam terras para produção agrícola, os comerciantes e atacadistas, os transportadores de mercadoria, e especuladores – como aqueles que pretendiam iniciar a produção de bens manufaturados. Algumas das primeiras atividades fabris surgidas em Chicago eram

ligadas à produção de implementos agrícolas. Outras atividades importantes neste período foram: produção de tijolos, tanoaria, fabricação de sabão e exploração da madeira que, depois de processada em serrarias na cidade, era remetida para o campo ou embarcada para outras regiões.

Chicago já era um porto de transbordo movimentado quando estas novas atividades se instalam, e em pouco tempo a cidade se caracterizará por ser não apenas um local de despacho de produtos, mas também um local de produção.

Por volta de 1860, ou seja, em pouco mais de 30 anos, a região agrícola na hinterlândia do porto de Chicago já se transformara na maior produtora de grãos dos Estados Unidos, condição que manteria por muito tempo [SCHWIETERMAN, 2006, p.05].

Chicago se estruturou a partir de um projeto viário definido. Não cresceu à revelia sobre a consolidação de antigos caminhos ou estradas, pelo contrário, a implantação do projeto viário apagou o uso que estava consolidado, substituindo-o por outro. A definição do viário, ao contrário de aparentemente engessar a terra urbana, libera o solo totalmente para o uso, tornando-o acessível. A abertura do viário coloca o lote urbano 'no mapa', tornando-o reconhecível e edificável. Sua localização definida o torna comercializável.

Neste ponto diminuem as determinações do Estado e passa imperar o verdadeiro *laissez-faire*. Os capitais rapidamente acumulados na cidade alimentam uma explosão de construções e especulação. O aumento populacional alimenta uma constante expansão comercial. Ruas de terra e construções de dois a três pavimentos fazem o perfil da cidade neste momento. A necessidade de se construir mais e mais rapidamente faz surgir métodos de construção mista utilizando alvenaria e estruturas de madeira.

A crise econômica que atingiu os Estados Unidos entre 1837 e 1839 também prejudicou a cidade, paralisando as obras do canal. O valor do solo urbano caiu drasticamente arruinando parte do capital investido. Naquele mesmo ano a cidade elegeu seu primeiro prefeito que utilizou sua primeira gestão para organizar institucionalmente a prefeitura. Alguns investimentos em infra-estrutura urbana começaram em 1840. As péssimas condições de ruas e estradas levaram a administração a adotar o uso de madeira para o revestimento de calçadas, e algumas estradas de acesso a Chicago receberam revestimento de madeira (*plank roads*).

Depois de alguns anos de atraso, o canal de ligação com a bacia do Mississipi é finalmente aberto em 1848. Apesar das limitações da construção, que envelheceu rapidamente com longo atraso, o canal fez com que toda a carga transportada entre os Grandes Lagos e a bacia, literalmente, atravessasse a cidade. A tão esperada obra trouxe prosperidade e os comerciantes abriram a Câmara de Comércio de Chicago. Vários trechos do rio foram transformados em docas e a cidade assistiu a uma nova onda de construção de galpões, moinhos, silos, atacadistas, abatedouros, e uma infinidade de novas atividades. Todo o transporte de carga entre as fazendas e a cidade era feito em carroças, e o transporte de passageiros em diligências. As ferrovias já estavam em construção na costa Leste deste o início dos anos 30. Em 1848 a ferrovia já era uma tecnologia conhecida e bem estabelecida, e os trilhos já

estavam em construção em Ohio, mas, Chicago não podia mais esperar. A necessidade por um transporte mais eficiente era tanta que alguns empresários associados a fazendeiros criaram uma empresa⁵⁶, e mandaram buscar de barco em New York 100km de trilhos e uma locomotiva de segunda mão; construíram a primeira ferrovia da região para o Oeste, em busca da carga de grãos, e não em direção à costa Leste.

56 Galena & Chicago Union.

3. Chicago: de entreposto de carga a pólo industrial

A rede ferroviária em Chicago e a industrialização

A tecnologia ferroviária não só influiu no transporte de carga e de passageiros a grandes distâncias, mas também reconfigurou as formas de transporte urbano, revolucionou a comunicação entre as cidades abrindo o caminho para o correio e o telégrafo, deu suporte para a criação de novas tecnologias de fabricação, e se transformou no principal meio para a abertura do território.

Se a construção de canais trouxe mudanças para a cidade de Chicago, as ligações ferroviárias alteraram completamente a feição do espaço. As características próprias do transporte ferroviário como a capacidade e a velocidade, exigiram a transformação de trechos da aglomeração em partes de uma rede maior, que se liga a um território mais amplo, e atende a interesses de âmbito regional, escapando ao controle imediato da cidade. A localização da cidade e as características a infraestrutura favoreceram a transformação de Chicago em um enorme entreposto de cargas, e base ideal para a indústria de transformação.

Crescimento populacional em Chicago		
pop total residente		
ANO	Chicago	Gde. Chicago
1800	-	-
1810	-	-
1820	-	-
1830	300	300
1840	4.470	4.470
1850	29.800	29.800
1860	112.000	112.000
1870	299.000	299.000
1880	503.000	503.000
1890	1.100.000	1.100.000
1900	1.698.000	1.838.000

fonte: U.S. Census Bureau

Tab. 1 Crescimento populacional acelerado.

1850 é o ano de referência da implantação das ferrovias da região que ao proporcionar a melhor comunicação com o restante do país favoreceu a aceleração do crescimento populacional. A população de Chicago e região cresce mais que três vezes em dez anos, e decuplica em 20 anos. Os dados da tabela anterior mostram o perfil do crescimento populacional no séc. XIX.

A partir de 1850, Chicago começa a trilhar o caminho da metropolização. A mudança da cidade vem embarcada nos trens que chegam do Leste. Toda a sorte de

peças, produtos, tecnologias e culturas inundam a cidade em pouquíssimo tempo. Em apenas seis anos, já em 1856, a cidade conta com dez ramais ferroviários⁵⁷ em todas as direções e em plena operação. Aquilo que era um crescimento acelerado de uma cidade portuária transforma-se em crescimento explosivo de uma cidade mergulhando na industrialização.

Grande parte da tecnologia ferroviária existente no mundo foi desenvolvida nos Estados Unidos durante o séc. XIX, desde os trilhos de aço em perfil “I” até o padrão para locomotivas com oito rodas. Estar à frente destas inovações significou utilizar esta nova tecnologia de transporte em um momento em que ela estava no auge da sua produtividade.



Fig. 41 Extremo Oeste de Chicago. Ramal da antiga Union Pacific, agora utilizado por trens de subúrbio, construído sobre aterro.

Para Alfred CHANDLER a construção ferroviária não representa apenas uma obra ‘em si’, mas uma transformação de um âmbito maior, que envolve mudanças econômicas com impacto na agricultura, indústria e comércio; na organização dos sistemas financeiros e na criação de novos métodos de administração das grandes corporações do negócio ferroviário; na modernização das relações de trabalho com papel importante nas negociações com o movimento operário americano; no acirramento da competitividade entre corporações em nível agora nacional; e finalmente na necessidade de adoção de medidas regulatórias. Pela amplitude da

57 Chicago and North Western (3 ramais); Chicago, Burlington and Quincy; Chicago and Alton; Chicago Rock Island and Pacific; Illinois Central; Columbus, Chicago & Indiana Central; Pittsburg, Ft.; Wayne and Chicago; Lake Shore and Michigan Southern.

influência do negócio ferroviário no princípio da industrialização norte-americana o autor considera este como sendo “The Nation’s First Big Business”⁵⁸.

Este negócio ferroviário impôs o desenvolvimento de uma grande variedade de novas construções que sem ele não teriam surgido: estações de trem, pátios de manobra, reservatórios de água e depósitos de carvão para trens, oficinas de manutenção, docas ferroviárias, rotundas, pontes e aterros.

Todas essas estruturas tiveram um enorme impacto no espaço das cidades, alterando todas as relações de localização e circulação. Elas alteram também, conseqüentemente, o valor do solo e os usos que se fizeram dele. As ferrovias expandiram a cidade horizontalmente, ao mesmo tempo em que a cidade se expandia verticalmente [MAYER, 1969, p.132]. Os construtores de Chicago tiveram que utilizar um grande repertório de soluções urbanas para dar conta da construção e da inserção espacial desta nova infra-estrutura. Vias elevadas para trens foram erguidas em pleno centro urbano, trincheiras para a acomodação de vias, pontes de dois tabuleiros com mecanismos de elevação, túneis para a ordenação do tráfego e do transporte; e extensos aterros para evitar cruzamentos com o viário Fig. 41.

Além do impacto direto sobre o espaço as ferrovias alteraram as condições e os tempos necessários para a circulação de mercadorias. A ligação ferroviária acabou com o bloqueio anual de inverno durante o período de congelamento da superfície do lago, acrescentando dois ou três meses ao calendário do transporte de carga da região. A diminuição dos tempos de viagem, o aumento da velocidade e a ampliação do calendário aproximaram Chicago de New York e do mercado consumidor das grandes cidades do Leste.



Fig. 42 Lago Superior e Michigan bloqueados por banquisas no inverno.

58 “O primeiro grande negócio da Nação”

A partir do estabelecimento das vias e terminais ferroviários as atividades da indústria de transformação e as funções ligadas ao entreposto de cargas, que dependiam do transporte, puderam se instalar.

Formam-se áreas industriais a Sudoeste, Sul e Leste da cidade, impelindo o crescimento habitacional nas outras direções. As novas atividades surgidas em Chicago como decorrência das ferrovias foram importantes para a formação de um parque industrial complexo.

Em 1866 um consórcio de processadores de carne começou a formar na zona Sul da cidade o Union Stock Yard⁵⁹, Fig. 43, um enorme complexo para o recebimento de gado, transformação e despacho de produtos alimentícios.

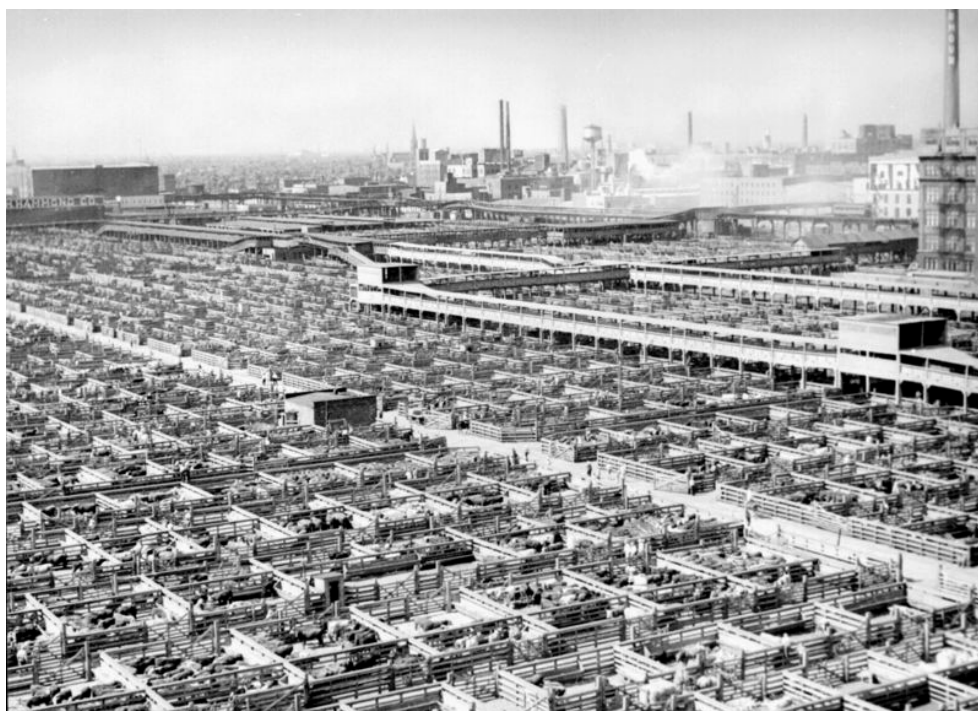


Fig. 43 O complexo de abatedouros Union Stock Yards em 1941.

⁵⁹ O Union Stock Yards foi um exemplo notável de uma nova atividade possibilitada pela ferrovia. O gado que normalmente era conduzido em caravanas para abatedouros isolados na periferia de Chicago, passou a ser despachado em vagões para a cidade. O crescimento do volume requeria a unificação dos estabelecimentos para a concentração e redução dos custos operacionais. A solução encontrada foi a criação em uma enorme estrutura de 130 hectares, e uma intrincada logística de manejo dos animais. Descarregados dos trens no interior da mega-estrutura os animais eram classificados por tipo, origem e produtor. O gado era tratado e mantido até o momento do abate. O deslocamento interno utilizava um sistema de passarelas elevadas que direcionava os animais aos abatedouros instalados no interior do complexo. Durante um século foi a maior estrutura do gênero e base da atividade das empresas Armour e Swift. Entrou em declínio nos anos 50 e foi finalmente fechado em 1971.

Docas para transbordo de mercadorias entre trens de carga e barcos foram instaladas nas áreas ainda disponíveis próximas ao rio. O comércio de madeira para construção cresceu e ganhou novos depósitos. Grandes complexos de processamento de grãos (milho e trigo) com moinhos e silos de armazenamento foram construídos. A área próxima à embocadura do rio se transformou em ponto de processamento e despacho de grãos. Para acessar esta área industrial e suas enormes instalações, a Illinois Central construiu um dique sobre o lago para permitir o acesso dos trens. Fábricas de máquinas e implementos agrícolas se constituíram em Chicago para atender à demanda das fazendas e da agro-indústria em formação. Laminadoras de aço se instalaram para a produção das chapas necessárias às fábricas de máquinas, dos trilhos de aço para as ferrovias e dos perfis metálicos para a construção. Fabricantes de equipamentos ferroviários montaram novas plantas no subúrbio da cidade.

Em 20 anos Chicago formou um parque industrial grande e variado, capaz de introduzir uma ampla gama de novas atividades direta ou indiretamente relacionadas com o restante da cidade. Para viabilizar toda essa atividade a cidade passou a receber fluxo migratório, em parte oriundo da atividade rural que começara a se tornar uma atividade econômica empresarial e não mais um empreendimento apenas familiar, e em parte de outros centros urbanos norte-americanos.

A chegada de imigrantes aos Estados Unidos também foi fundamental para a cidade de Chicago que necessitava de muitos trabalhadores especializados e não-especializados em grande quantidade.

Esse afluxo de pessoas em busca de oportunidades de emprego deu início à formação de uma numerosa classe operária em Chicago que participaria de marcantes movimentos reivindicatórios.

As ferrovias ajudaram a transformar as cidades que se tornaram plataformas significativas da produção norte-americana. O súbito crescimento das instalações industriais em Chicago é um exemplo do vigor com que a produção em massa de mercadorias se instaura em ambientes propícios, como foi o dos Estados Unidos, um país inteiramente livre das amarras típicas do modo de produção feudal.

O componente ideológico de uma ilimitada fronteira de oportunidades continua operando. A versão industrialista da mesma ideologia é recolocada pelas forças dominantes da sociedade, que defendem que o desenvolvimento industrial não seja refreado e nem limitado por restrições de nenhuma espécie, pois se trata da nova 'fronteira americana'.

“El principio de la frontera no era la traducción directa de su contenido inicial, es decir, de la ordenación de un espacio geográfico. Era un principio ideológico que reflejaba la capacidad de la nación norteamericana para polarizar las actividades individuales en un sentido de progreso. Por elle, la burguesía industrial pudo más adelante hacer aceptar por el conjunto de la nación las transformaciones tecnológicas

requeridas por el plusvalor relativo, presentándolas como la edificación de una "nueva frontera". [AGLIETTA, 1976, p.51].60

A América enquanto uma fronteira renasce como representação simbólica do processo de construção nacional e da ideologia do crescimento continuado. Processo que no futuro ainda tomaria outras formas, como aquelas que serviram para justificar investimentos em iniciativas tecnológicas e militares.

A formação do mercado interno e o assalariamento

A formação do mercado interno nos Estados Unidos caracterizou-se por ser parte processo de crescimento acelerado da acumulação capitalista. Na primeira etapa deste processo a acumulação é predominantemente extensiva em que ocorre a acelerada incorporação de trabalhadores assalariados ao mercado. Ali este processo acontece simultaneamente à incorporação de novos territórios produtivos e à chegada grandes contingentes de trabalhadores imigrantes.

Crescimento populacional e ingresso de imigrantes nos E.U.A.			
período	pop total (mil)	imigrantes (mil)	% do total
1790	3.929	42 ⁽¹⁾	1,1
1791-1800	5.237	64 ⁽¹⁾	1,2
1801-1810	7.240	60 ⁽¹⁾	0,8
1811-1820	9.638	76 ⁽¹⁾	0,8
1821-1830	12.866	143	1,1
1831-1840	17.069	599	3,5
1841-1850	23.192	1.713	7,4
1851-1860	31.443	2.598	8,3
1861-1870	38.558	6.710	17,4
1871-1880	49.371	2.812	5,7
1881-1890	62.980	5.247	8,3
1891-1900	76.212	3.688	4,8
1901-1910	92.228	8.795	9,5
1911-1920	106.022	5.736	5,4
1921-1930	123.203	4.107	3,3
1931-1940	132.165	528	0,4

fonte: U.S. Census Bureau / BROMWELL, Willian J. (1856) estimativas⁽¹⁾

Tab. 2 Forte entrada de imigrantes no séc. XIX.

A Tabela 2 mostra o crescimento populacional e o ingresso de imigrantes nos Estados Unidos, desde o primeiro censo demográfico de 1790, até a Grande Depressão dos anos 30. Os dados são do U.S. Census Bureau acrescidos de

60 "O princípio da fronteira não era a tradução direta do seu conteúdo original, isto é, da ordenação de um espaço geográfico. Era um princípio ideológico que refletia a capacidade da nação norte-americana de polarizar as atividades individuais a favor de um movimento de progresso. Por isso, a burguesia industrial pôde fazer aceitar, depois, pelo conjunto da nação, as transformações tecnológicas requeridas pela mais-valia relativa, apresentando-as como uma "nova fronteira". [T. do A.]

informações retiradas de levantamentos de Willian BROMWELL (1856). A porcentagem sobre o total da população não é um dado oficial. É possível que as estimativas de imigrantes no período de 1780 a 1820, quando teve início o levantamento oficial de dados sobre imigração, estejam subestimadas, mas estão aparentemente próximas à evolução do perfil. Estimam-se entre 240 mil a 250 mil imigrantes nesses 40 anos. No período anterior a 1780 as estimativas são ainda mais incertas, grosso modo, a entrada de imigrantes teria sido equivalente a um terço da população recenseada em 1790.

Os dados mostram claramente o extraordinário ingresso de imigrantes nos Estados Unidos após 1820 quando tem início a atração de mão-de-obra pouco especializada e de baixo custo da Europa, para a formação da base de sustentação do processo de crescimento econômico. Este ingresso repercutiu em Chicago entre 1850 e 1870, quando ocorre a chamada 'Primeira Onda' de imigrantes. Esta primeira onda tem origem em países de maioria protestante do Norte da Europa, tais como Reino Unido, Alemanha, Holanda e países nórdicos. A chamada 'Segunda Onda' migratória ocorrida entre 1900 e 1930 tem origem em países de maioria católica como Itália, Irlanda, Polônia e países da Europa Central. Os dados também mostram aquilo que foi o maior fluxo migratório já visto até então. A melhoria dos sistemas de transporte entre a Europa e a América facilitou o deslocamento de um significativo número de imigrantes em um curto período de tempo.

A questão dos imigrantes preocupou a administração da República após a independência. Foram emitidos dois *Immigration Act* sucessivos: 1790 e 1795. Estas leis⁶¹ federais regularizaram a cidadania plena aos norte-americanos não-natos. A partir de 1820 começa a contagem oficial de entrada de novos imigrantes. Sabe-se que além destes, um número significativo de imigrantes não registrados entrou no país pela fronteira mexicana e canadense após 1820, sobretudo em função da corrida do ouro na Califórnia.

Este afluxo ampliou enormemente o número de trabalhadores assalariados que, por sua vez, fez crescer o mercado interno e gerou aumento na demanda por novos produtos, realimentando o ciclo econômico. Se o número de imigrantes é significativo em relação à população total, mais significativo foi o impacto sobre a População Economicamente Ativa.

A formação de uma base de trabalhadores assalariados corresponde a um aspecto fundamental da instauração do desenvolvimento econômico no capitalismo, como sua forma de extração de mais-valia, condição da acumulação. É ela que garantirá o movimento de homogeneização das relações de trabalho nos Estados Unidos, movimento necessário, como já foi dito, à formação do mercado interno e à acumulação extensiva.

61 A partir de 1790 qualquer um que fosse "*free white persons of good moral character*" e provasse residir no país há dois anos (cinco em 1795) e no mesmo estado há um ano (três de notificação ao Estado em 1795) estaria apto. [BROMWELL, 1856]

As transformações impostas pela Guerra Civil e pelo Grande Incêndio

A repercussão da Guerra Civil Americana (1861–1865) em Chicago se deu não pelos eventuais danos sofridos, mas pelo que ela representou como fator de transformação. Foi a última etapa do processo de independência econômica do país.

Embora a independência tenha sido acordada no Tratado de Paris de 1783, a independência econômica ainda não se realizara por completo. Subsistiam dentro do mesmo país dois sistemas de organização econômica distintos: a produção de manufaturas baseada em trabalho assalariado voltada para o mercado interno, e a monocultura agrícola de exportação baseada em trabalho escravo.

A Inglaterra mantinha neste período um parque industrial mais avançado e diversificado que os Estados Unidos e estava em uma condição superior na competição por mercados. A despeito da existência de uma produção interna americana, os produtores ingleses tinham condições de introduzir no mercado norte-americano produtos de melhor qualidade a preços menores reprimindo a produção nacional. Os estados do Sul ‘colaboravam’ indiretamente com a Inglaterra nesta disputa por mercados fornecendo crescentes quantidades de matéria-prima (algodão) para as tecelagens estrangeiras.

Estes dois sistemas de organização caminhavam para o conflito desde a independência. As oligarquias do Sul sempre tiveram peso político preponderante sobre o Congresso e conseguiram por muito tempo criar obstáculos à intervenção no comércio internacional. A burguesia formada por industriais e comerciantes dos estados do Norte tinha interesse em expandir suas vendas para manter o ritmo de expansão inerente às formas mais avançadas de produção. Os princípios da liberdade e da livre iniciativa eram defendidos pelos estados do Sul em oposição aos pedidos de criação de mecanismos protecionistas do mercado interno.

A presença do trabalho escravo nas fazendas do Sul impossibilitava a expansão do assalariamento no território nacional e impedia a formação de um mercado consumidor completo. Ansiando por ampliar seu espaço dentro do próprio país, a burguesia industrial conseguiu angariar apoio político entre os pequenos e médios agricultores de outras áreas agrícolas, pregando o mesmo bordão do direito à livre iniciativa, agora sob o ponto de vista da ‘ameaça’ que o poder econômico de grandes proprietários escravagistas representava ao seu ‘estilo de vida’ livre e independente. A ameaça ficava por conta da constante ampliação das áreas destinadas à monocultura.

A situação se tornava cada vez mais tensa. O crescimento vigoroso da economia do Norte do país após a revolução provocada pela expansão dos meios de comunicação e transporte, aumentava a cada dia a influência do poder econômico do Norte sobre os políticos do Congresso. A ampliação do território estava em questão. A destinação de terras para assentamentos de imigrantes nos novos estados ia de encontro aos interesses de incorporação de novas áreas para o algodão. Os produtores do Sul não aceitavam que os novos estados fossem territórios livres de escravos e, por outro lado, os especuladores de terras desejavam manter a lucrativa atividade dos assentamentos. A questão do uso da terra também opôs a oligarquia

sulista aos interesses de expansão ferroviária e a doação de vastas áreas através dos *Land Grantt's*. Durante a formação da rede ferroviária o governo da União cedia o direito à livre exploração comercial das terras por onde passavam as novas ferrovias, especialmente aquelas nas áreas dos novos territórios conquistados após a independência. A expansão para o Oeste e as ligações transcontinentais se fizeram sobre estas terras cedidas, que de certa forma caracterizaram o negócio ferroviário também como um negócio de especulação de terras.

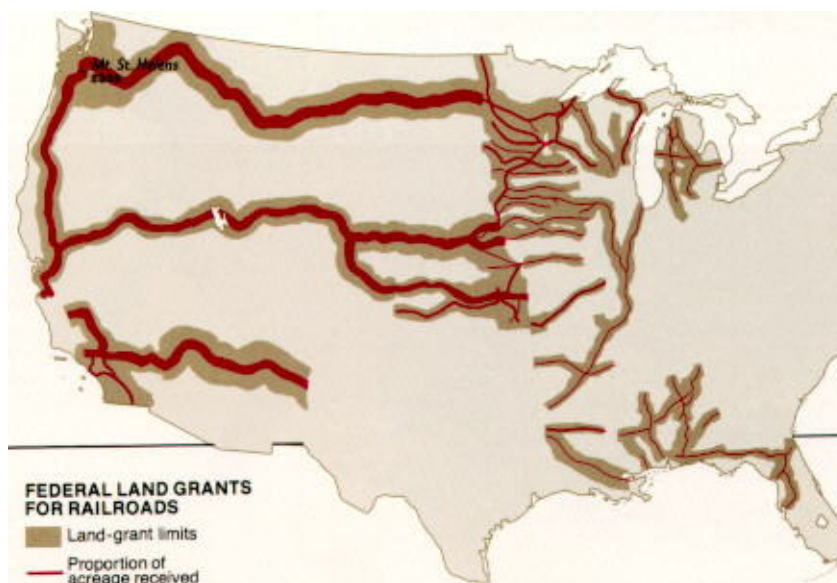


Fig. 44 Extensão aproximada das terras recebidas pelas ferrovias.

Em meados do séc. XIX os estados do Norte se tornaram maioria no Congresso da União e as disputas a respeito das formas de trabalho e as taxas de importação recrudesceram.

A eleição de Abraham Lincoln, em 1860, um candidato alinhado com os interesses dos pequenos produtores rurais, das ferrovias e dos comerciantes dos estados do Norte, deu mais um argumento aos separatistas do Sul. Grupos de líderes sulistas que já planejavam separar-se da União encontraram o momento político adequado. Desejando se verem livres das constantes interferências dos estados do Norte em sua economia, as forças dominantes do Sul declararam independência do Congresso da União. Os líderes formaram seu próprio Congresso Confederado, criaram novas leis, regulamentos e um novo exército, constituíram uma nova capital e uma bandeira sulista, ou seja, construíram pra si mesmos o Estado Nacional que lhes convinha.

A charge reproduzida abaixo mostra a 'plataforma' política do senador Lincoln. A figura do candidato aparece sendo sustentado por um escravo e por um homem representando os interesses comerciais do Norte, sobre o título: 'O candidato das ferrovias.'



Fig. 45 O candidato das ferrovias.

A Guerra Civil Americana foi um conflito de grandes proporções que mobilizou enormes recursos humanos e econômicos. Entre 1861 e 1865 os exércitos se enfrentaram resultando na vitória da unificação às custas de 620 mil mortos.

As forças produtivas do Norte do país, incluindo as indústrias de Chicago se envolveram no esforço de guerra. O Congresso da União mobilizou os fabricantes e as ferrovias no apoio ao exército em troca de dinheiro, bônus e terras. A insuficiência de mão-de-obra levou ao emprego de mulheres na produção e à busca por soluções de maior produtividade. A escassez de alimentos fez subir os preços dos grãos favorecendo os fazendeiros e comerciantes da região. Ao final da guerra Chicago tinha um parque industrial mais eficiente.



Fig. 46 Estados Confederados.

Pela primeira vez as ferrovias foram utilizadas na logística da guerra, e a presença desta infra-estrutura foi um fator preponderante na vitória dos estados do Norte.

Cinco anos após o fim da Guerra Civil (1870) a economia norte-americana prosperava. Os trabalhos de recuperação do pós-guerra incluíram a ampliação da malha ferroviária nos estados do Sul. A burguesia industrial atingira seus objetivos removendo o derradeiro obstáculo ao pleno desenvolvimento das forças do modo de

produção capitalista, e unificando novamente a nação sob o mesmo pensamento econômico. Nos próximos anos o país se tornaria a primeira economia mundial.

Em meio à recuperação após a Guerra Civil, a cidade de Chicago sofreu um desastre de largas proporções com o incêndio de 1871.

Um acidente fortuito iniciou um incêndio na periferia Sul da aglomeração. Sob condições ideais de clima seco e ventos fortes, aquele incêndio, um fato comum no histórico da cidade, se alastrou entre várias casas no bairro. Com seus recursos esgotados por outro grande incêndio ocorrido na noite anterior e sem o suprimento de água suficiente, o corpo de bombeiros não teve condições de combate, e as chamas fugiram ao controle. Migrando do Sul para o centro transformou-se em uma calamidade, varrendo terça parte da cidade incluindo toda área comercial, o distrito financeiro e a zona Norte.

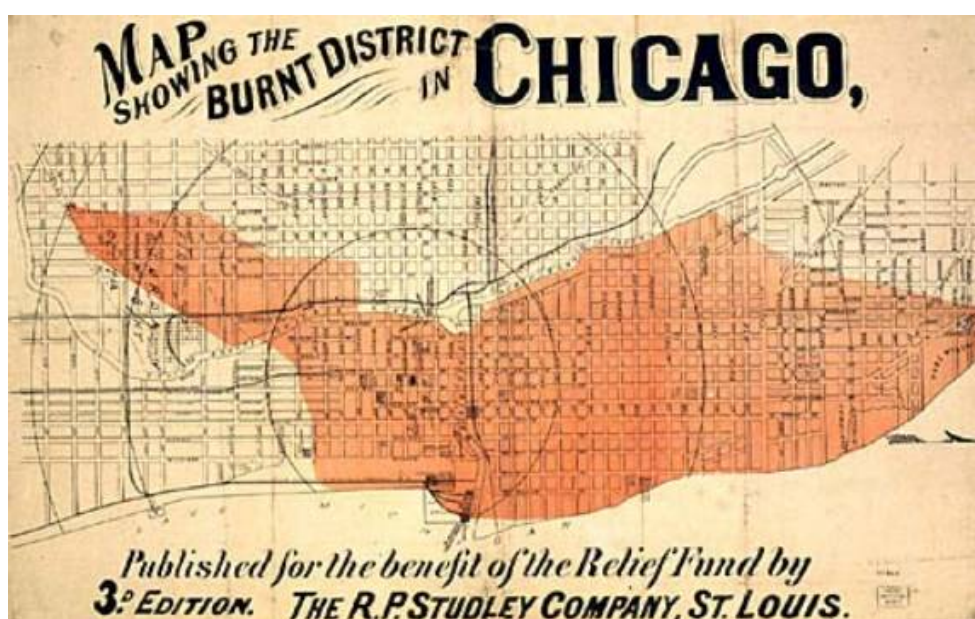


Fig. 47 Área destruída no Grande Incêndio de 1871.

A amplitude do desastre foi atribuída às condições favoráveis do clima, e ao fato da cidade ter muitas construções de madeira, ou utilizar este material em sua edificação. As calçadas eram *boardwalks*, superfícies cobertas de placas de madeira, e depósitos de lenha e carvão para a cozinha e aquecimento das residências eram muito comuns.

Embora tenha destruído algumas empresas o incêndio não arrasou os parques industriais do mesmo modo que a área comercial. Até mesmo os grandes moinhos na embocadura do rio, por sorte, escaparam ao incêndio. Parte importante dos meios de produção ficou preservada da destruição. As áreas residenciais foram muito afetadas e cerca de 100 mil habitantes, quase um terço da cidade, ficaram desabrigados.

A devastação do setor comercial e financeiro somou grandes prejuízos materiais, mas não a ponto de comprometer o avanço da produção. Os capitais acumulados na cidade já eram tão vultosos que aquilo que em princípio seria um grande prejuízo financeiro, transformou-se em mais uma oportunidade de

especulação com o solo urbano. De uma hora para outra os terrenos mais bem localizados da cidade estavam livres para negociação, ou para a reedificação e melhor aproveitamento do lote.



Fig. 48 Destruição total da área comercial de Chicago.

A reconstrução da cidade gerou intensa atividade na indústria da construção civil, na produção de aço; revolucionou as tecnologias de construção e renovou a infra-estrutura. O adensamento das funções comerciais no centro histórico, com a construção de edifícios de escritórios e lojas de departamento, recuperou o mercado imobiliário. A valorização do solo na área central gerou a necessidade de construção dos primeiros arranha-céus o que provocou ainda mais adensamento, aumentando a demanda por melhorias no transporte urbano.

Formação de mão-de-obra e relações de trabalho

A implantação da indústria de transformação em Chicago só foi possível com a agregação de uma grande massa de trabalhadores. A formação do operariado não se deu apenas com a população local, mas principalmente pela incorporação de mão-de-obra imigrante da Europa que estava “fugindo dos horrores do absolutismo” [AGLIETTA, 1976, p.59].

A cidade formou um parque industrial considerável em um curto intervalo de tempo, e a chegada de novos trabalhadores teve impacto sobre o crescimento populacional. A formação da classe operária em Chicago se confunde com a construção daquele espaço urbano, e seu crescimento como classe se reflete nos

movimentos por melhoria das condições de trabalho, eclodidos nos Estados Unidos no final do séc. XIX. Estes protestos espalharam-se pelas principais cidades e parques industriais do país, e contribuíram para melhorar as condições de trabalho. Os acontecimentos em Chicago são particularmente significativos: para a cidade, pela violência extrema que tiveram; para o país, pela repercussão interna, mas especialmente pela posterior repercussão internacional.

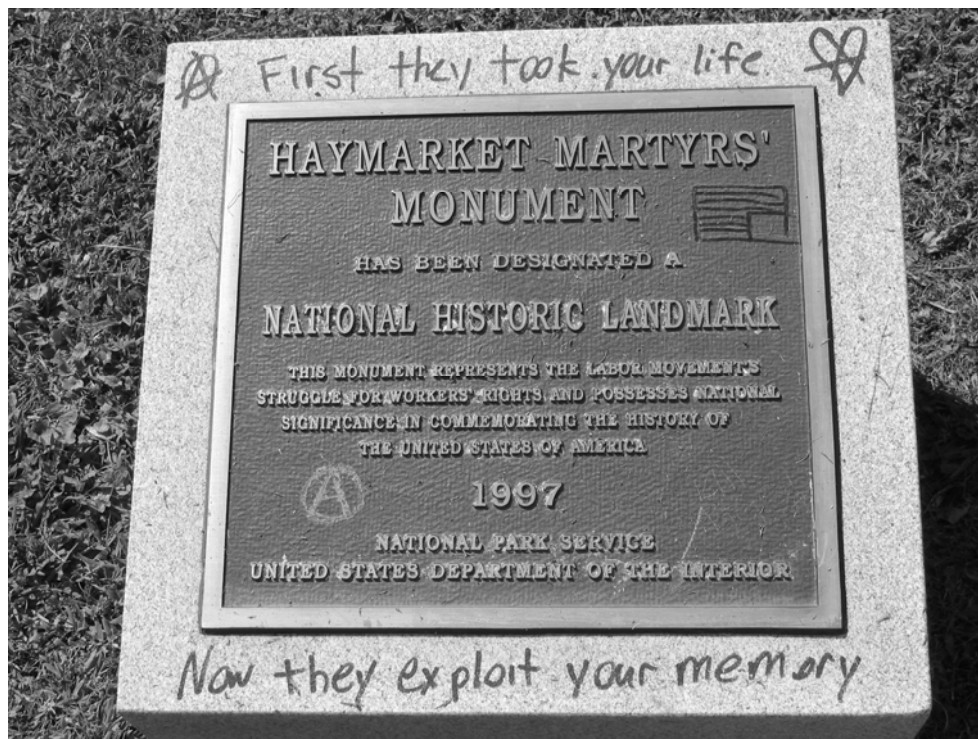


Fig. 49 Haymarket local do incidente que deu origem ao Dia do Trabalho / 1º de Maio.

Os eventos que marcaram o dia do trabalho ocorreram em Chicago em 1886. Um ano e meio antes da data, em 1884, uma federação de sindicatos escolheu o dia primeiro de maio de 1886 como a data (assim defendiam os operários) em que a jornada de trabalho de oito horas deveria ser universalizada. O lema dos trabalhadores era “oito horas de trabalho, oito horas de descanso e oito horas com a família”. Sindicatos em Chicago se mobilizaram para o dia e convocaram uma greve geral pela reivindicação da redução da jornada de dez horas. Os atos públicos e manifestações tiveram amplo êxito com a participação de milhares de trabalhadores. Confrontos com a polícia foram inevitáveis. No quarto dia de protestos um conflito mais violento resultou na morte de um policial após a explosão de uma bomba. Em um julgamento controverso naquele mesmo ano, oito operários foram acusados de participação no crime e sete condenados à pena de morte.

Àquela altura, nas últimas três décadas do séc. XIX, as forças produtivas do capitalismo, livres das amarras da monocultura agrária pré-Secessão, transformaram a produção industrial norte-americana na maior do mundo e, nas primeiras décadas do séc. XX, a indústria pesada norte-americana cresceria vertiginosamente:

“(...) Great as was the revolution in agriculture, the revolution in manufacturing was even greater. After the Civil War the United States became the most powerful industrial nation in the world.” [HUBERMAN, 1932, p.207]⁶²

Valor dos produtos manufaturados (em milhões de dólares / ano)		
País	1860	1894
Reino Unido	2.808	4.263
França	2.092	2.900
Alemanha	1.995	3.357
Estados Unidos	1.907	9.498

Fonte: HUBERMAN, 1932(b), p.60

Tab. 3 Crescimento industrial nos Estados Unidos no séc. XIX.

No caminho deste crescimento industrial está a necessária definição das condições de vida e de reprodução da força de trabalho:

“La gran masa de la mano de obra no cualificada de la industria pesada se fue formando, entre el final de la guerra civil y la primera guerra mundial, mediante la asimilación de sucesivas capas de inmigrantes de diferentes lenguas y culturas. Esa fuerza de trabajo llegaba, pues, a la situación asalariada sin tener ninguna atadura. (...)” [AGLIETTA, 1976, p.60]⁶³

Chegar aos Estados Unidos e entrar em uma relação de assalariamento sem nenhum vínculo anterior, ou seja, sem vínculos com relações de dominação feudais ou semif feudais significou um necessário esforço de adaptação para os trabalhadores imigrantes. O mergulho no modo de vida americano representou para estes trabalhadores a versão proletária da ideologia ligada ao individualismo americano: ‘Fazer a América’ significou para essa massa de imigrados apenas ter um emprego, receber um salário, e ter condições de sobrevivência. Uma condição que, apesar de precária, era melhor que a anteriormente vivida em seus países de origem:

“(...) el principal objetivo de esos trabajadores era integrarse culturalmente en las normas éticas propias del idealismo subjetivista, que es el común denominador de las representaciones ideológicas de todos los grupos sociales en Estados Unidos. (...)” [AGLIETTA, 1976, p.60]

62 “(tão) Grande quanto foi a revolução na agricultura, a revolução na produção industrial foi ainda maior. Depois da Guerra Civil os Estados Unidos tornaram-se a mais poderosa nação industrial no mundo.”

63 “A grande massa de mão de obra não qualificada da indústria pesada foi se formando, entre o final da guerra civil e a primeira guerra mundial, mediante a assimilação de sucessivas camadas de imigrantes de diferentes línguas e culturas. Essa força de trabalho chegava, pois, à situação assalariada destituída de qualquer vinculação.” [T. do A.]

Estas condições iniciais do emprego na indústria logo se revelariam mediócras por conta das massacrantes formas de exploração da força de trabalho: baixos salários, habitações precárias ou improvisadas, condições insalubres, jornadas de trabalho de 12 horas, enfim, toda a sorte de privações agora inseridas em um ambiente de relativa fartura. Para David MONTGOMERY as relações de trabalho neste período caracterizam-se justamente pelo esforço da classe operária em enfrentar a ideologia da livre iniciativa e do individualismo fortemente presentes na cultura norte-americana:

“(...) skilled craftsmen of the late nineteenth century, who exercised substantial autonomy in the conduct of their industrial work and the direction of their helpers, upheld an egalitarian moral code in opposition to the acquisitive individualism of contemporary bourgeois society, and militantly supported each other's efforts to impose their own work rules on their employers”. [MONTGOMERY, 1979, p.04]⁶⁴

Quando a situação chegava a ponto de comprometer a reprodução social, e a organização dos trabalhadores era forte o suficiente para bancar o enfrentamento, uma greve se iniciava. Logo as greves se tornavam mais numerosas e tão mais numerosas eram quanto melhor era a situação econômica do país. Como demonstrou MONTGOMERY, a taxa de desemprego neste período⁶⁵ é, grosso modo, inversamente proporcional ao número de greves; uma economia aquecida gerava escassez de mão-de-obra, e conseqüentemente uma maior margem de manobra para a classe trabalhadora.

Neste ambiente favorável às mobilizações, a classe operária se fortaleceu como uma das forças significativas da sociedade norte-americana. Na década final do séc. XIX os sindicatos tinham grande poder de mobilização. O principal sindicato ferroviário, a American Railway Union, tinha 150 mil associados e atuava de maneira articulada nas cidades industriais dependentes das ferrovias. O sindicato também atuava em outras áreas: departamentos de educação, orientação legislativa, cooperativa de crédito e seguro.

Chicago tinha óbvia importância para o sindicato pois sediava empresas e empreendimentos importantes para as ferrovias. Uma das grandes empresas lá instaladas era a Companhia Pullman, especializada na fabricação de material rodante para o transporte de passageiros, destacando-se na produção de vagões para viagens longas, vagões-restaurantes e vagões de luxo.

64 “ trabalhadores especializados do final do séc. XIX, que exercitaram uma substancial autonomia na condução de seu trabalho na indústria e a direção de seus companheiros, sustentando um código moral igualitário em oposição à aquisição do individualismo da sociedade burguesa contemporâneas, e ajudavam uns aos outros de forma militante em um esforço mútuo para impor suas próprias regras de trabalho aos seus empregadores.” [T. do A.]

65 O período das movimentações operárias na virada do século.



Fig. 50 Vagão de passageiros da Pullman.

A fábrica de Chicago empregava cinco mil trabalhadores, parte deles filiada à American Railway Union. A empresa a ignorava como também não reconhecia nenhuma outra organização sindical como mediadora das relações de trabalho. A Pullman determinava o modo como se davam todas as relações com os empregados, fixando os salários, os aluguéis (de casas), e as condições do ambiente de trabalho. A empresa utilizava a política do tipo ‘pegar ou largar’ e qualquer atividade sindical em seu interior era reprimida:

“ (...) This position secures all the advantage of the concentration of capital, ability, power, and control for the company in its labor dealings, and deprives the employés of any such advantage or protection as a labor union might afford. (...)” [CHANDLER, 1965, p.145]⁶⁶

Alegando dificuldades financeiras decorrentes do ‘Pânico de 1893’, que gerou o cancelamento súbito de várias encomendas, a empresa anunciou unilateralmente naquele mesmo ano uma redução salarial geral de 25%. Uma comissão de trabalhadores foi recebida para uma reunião de arbitragem somente em maio de 1894. Os trabalhadores reivindicavam a recomposição salarial ou, uma redução no valor dos aluguéis pagos à Pullman.

A fábrica localizava-se em uma ‘cidade’ Pullman construída nos subúrbios de Chicago. A companhia praticava o controle paternalista sobre todas as atividades diárias de seus trabalhadores que moravam na propriedade da empresa, pagavam aluguéis pelas casas e faziam compras nas lojas da Pullman. Tudo era descontado diretamente do valor dos salários em um sistema conhecido pelos trabalhadores como “*debt slavery*”. As negociações entre trabalhadores e representantes da empresa não prosperaram. A empresa alegava que o aluguel das casas era uma operação

66 “Esta posição assegurava tal vantagem de concentração de capital, capacidade, poder e controle para a companhia em seus acordos trabalhistas, e privavam os trabalhadores de qualquer vantagem ou proteção de uma maneira que nenhum sindicato podia enfrentar.” [T. do A.]

independente não ligada à fábrica. A demissão de trabalhadores envolvidos na negociação dificultou ainda mais as condições de acordo e os sindicatos convocaram greve. A empresa se recusou a reconhecer a declaração de greve e em reação 600 trabalhadores ocuparam a fábrica para evitar que voltasse a funcionar com mão-de-obra substituta. Irredutível, a empresa não reconheceu o sindicato como mediador, e o movimento ganhou a atenção de outros grupos de operários. Logo um boicote a todos os trens equipados com carros Pullman foi declarado. O boicote comprometeu o funcionamento das ferrovias e o movimento cresceu exponencialmente. Em junho de 1893 150 mil trabalhadores ferroviários estavam envolvidos em greves solidárias. Houve várias tentativas frustradas de conciliação que envolveram a prefeitura de Chicago e a Câmara de Comércio. Finalmente o governo federal interveio no movimento enviando o exército. A repressão foi combatida com ondas de violência que duraram alguns dias, resultando em mortes, ferimentos e destruição material.

O conjunto do movimento operário norte-americano, do final do séc. XIX até a depressão econômica de 1929, consolidado em ações como as descritas anteriormente, resultou em melhoria dos níveis salariais, redução da jornada de trabalho para oito horas, preparando o terreno para uma maior especialização do trabalho, para o sindicalismo de resultados, e para a entrada da economia norte-americana no ciclo de acumulação predominantemente intensiva, caracterizada pelo avanço na produtividade no trabalho.

Consolidação do pólo industrial na Exposição Columbiana

A grande Exposição Columbiana foi um marco importante para a cidade de Chicago porque representou sua entrada no grupo das grandes cidades industriais do ocidente. Chicago se desenvolveu a reboque do crescimento de New York e das regiões industriais do Nordeste norte-americano, mas ficava distante, e de certa forma isolada, do eixo das principais cidades. Chicago ainda era reconhecida apenas como um grande entreposto de mercadorias. A burguesia local entendeu que esta imagem não condizia com o centro industrial que a cidade se tornara, e aparentemente por esta razão, decidiu que necessitava se impor ao restante da nação, se afirmando como grande centro de produção industrial, de tecnologia, de artes e de cultura.

A organização de uma grande exposição comercial era também a criação de oportunidades para a realização de novos negócios e para a atração de novos investimentos, mas, acima de tudo, para que o capital já investido na cidade se valorizasse. O Grande Incêndio de 1871 era algo a ser riscado da memória sobre a cidade em todos os Estados Unidos. Em um período em que as comunicações dependiam do telégrafo e do correio as grandes exposições contribuíam para que as notícias sobre a produção dos centros urbanos se espalhassem, colocando as cidades promotoras no 'mapa' da indústria e do comércio. O novo status adquirido por Chicago após a exposição a equiparou a New York, e os negócios realizados durante o evento contribuíam para um crescimento posterior mais vigoroso.

A exposição contou com grandes pavilhões para mostrar os produtos do parque industrial de Chicago e de outras cidades norte-americanas. Pavilhões temáticos de arte e cultura também faziam parte da feira. Vários países convidados participaram do evento com edifícios de exposição individuais. O Brasil foi um destes países e a representação brasileira é um bom exemplo do tipo de negócio realizado no evento.

A participação brasileira na exposição Columbiana está ligada à exportação do café. O pavilhão brasileiro foi construído com uma verba federal de 300 mil dólares – quantia significativa à época – para enaltecer os recursos naturais e os produtos nacionais como o couro, os minérios e sobretudo o café. O novo governo republicano brasileiro tinha seus interesses ligados à elite cafeicultora que entendia como fundamental o acesso ao mercado consumidor norte-americano. Um acordo bilateral de comércio estabelecido em 1891 (ou seja, logo após a instalação do governo republicano) previa a redução de tarifas de importação sobre o café, o couro e o açúcar brasileiros e a diminuição das tarifas de importação pelo Brasil de produtos norte-americanos manufaturados como farinha de trigo, banha, sapatos, produtos da indústria mecânica, tecidos, produtos em conserva, enlatados, etc. [PESAVENTO, 1997, p.213].

Essa representação é sintomática da maneira como a elite dirigente brasileira, que recentemente estivera envolvida no advento da República, precocemente demonstra seus reais interesses. Pode-se observar que a tentativa de aproximação aos Estados Unidos não é, de forma alguma, orientada no sentido de defesa dos melhores interesses nacionais, quais sejam, o desenvolvimento econômico, a proteção à indústria nacional, os investimentos em infra-estrutura, e a formação e ampliação de um mercado nacional, tais como eram os praticados pelos Estados Unidos que, naquele momento, encontravam-se em pleno processo de desenvolvimento de sua força industrial. Não se tratava, portanto, como já foi dito, de atendimento da ‘vocação’ industrial de um lado e da ‘vocação’ agrícola de outro. Neste período a produção agrícola norte-americana já era incrivelmente superior à brasileira. Se algo pode ser dito a este respeito é que as duas ‘vocações’ estavam de um mesmo lado da balança, e do outro estava a pujante monocultura do café.

A exposição Columbiana foi um momento importante para o setor ferroviário que contou com grande área de exposição. Dentre as inovações apresentadas na feira estava o novo sistema de transporte de Chicago, um novo ramal ferroviário construído especialmente para o atendimento aos visitantes da exposição. Este ramal era parte integrante do sistema de transporte urbano de Chicago.

Os sistemas de transporte público

O adensamento das atividades na área central de Chicago gerou a concentração dos empregos em uma área pequena. Sistemas de transporte coletivo eram cada vez mais necessários. Antes da implantação destes sistemas o transporte de passageiros era feito em carroças, charretes e diligências. As estações ferroviárias eram atendidas por estes veículos de tração animal.

Este tipo de veículo passou a ter uma importância significativa quando foram adotadas carrocerias de maior porte, com maior distância entre os eixos, capazes de transportar até dez passageiros. Os *omnibus*, como eram conhecidos fizeram parte do primeiro negócio de transporte urbano na cidade. A partir de 1850 proprietários de carroças como estas passaram a ofertar linhas regulares entre as estações e as áreas comerciais, e entre o centro e os bairros mais populosos, um serviço que “(...) *gained its utility from the simple fact that many of them together could move large numbers of people, at low cost, over an extensive area.* (...)” [MAYER, 1969, P.68].

A tecnologia ferroviária foi base para as tecnologias de transporte urbano de Chicago. O uso de trilhos no transporte ferroviário migrou para as ruas da cidade, e bondes de tração animal (*horse car*) passaram a circular sobre trilhos por volta da década de 1860. Este tipo de veículo representou algum investimento em infraestrutura, mas não era necessário que as ruas fossem totalmente calçadas para a instalação dos trilhos. Neste caso uma faixa estreita do viário recebia um calçamento simples. Este tipo de veículo proporcionou ganho de velocidade e conforto nos deslocamentos a distâncias maiores. O modal de tração animal tomou grandes proporções em Chicago espalhando-se por várias ruas e possibilitou melhor acesso a áreas isoladas. Pela primeira vez o negócio imobiliário se associou ao do transporte. A demanda residencial em bairros mais afastados crescia na mesma proporção da cidade, e o mercado imobiliário passou a ofertar lotes em áreas já servidas por transporte coletivo. A incorporação de novas glebas ao tecido urbano edificado foi possibilitado e induzido pelo acesso proporcionado pelo bonde. Com o tempo e a adoção de tecnologias superiores o bonde de tração animal foi sendo relegado ao papel de sistema alimentador em áreas mais distantes subsistindo até 1900.

Concomitantemente aos *horse cars* um outro sistema foi desenvolvido utilizando os mesmos trilhos. Adaptando pequenas locomotivas a vapor para a tração de bondes os *steam-dummy* tiveram vida curta na cidade. A maior velocidade proporcionada não foi suficiente para suplantar a inconveniência da poluição do modal, o alto custo por passageiro e a concorrência com os bondes.

Chicago copiou de San Francisco o sistema de bondes tracionados por um sistema de cabos e polias. Instalado a partir de 1870 o novo sistema de *cable car* começou a operar nas áreas centrais substituindo os *horse car*. A maior velocidade e capacidade do modal novamente operou a favor do mercado imobiliário. Proprietários de imóveis do centro solicitavam aos operadores dos sistemas a retirada dos veículos de tração animal. Alegando problemas de saúde pública a prefeitura pressionou pela retirada dos animais das ruas da cidade. Cerca de dois a três mil animais foram removidos da circulação: (a remoção) “(...) *is a matter not to be lightly estimated in point of health.* (...)”⁶⁷ [H. H. Windsor *apud* MAYER, 1969, p.138]. A maior capacidade de tração do modal permitiu o uso de composições maiores utilizando dois *cable car* conectados formando um *cable train*. As incorporadoras do mercado imobiliário

67 “(...) é uma questão que não pode ser subestimada em termos de saúde pública (...)”

passaram a anunciar a presença do veículo em seus empreendimentos, e, em meados da década de 1890, 450 carros estavam operando.

“Everywhere the cable car went land values were sure to rise and new building Begin. Within six months after the conversion of this company’s lines from horse to cable power,” wrote H. H. Windsor, “property along these lines rose in value from thirty to one hundred per cent, and on adjoining and continuous streets in amounts proportionate to the distance from the cable lines.” [MAYER, 1969, P.38]68

As ruas planas e retas de Chicago favoreceram a implantação dos sistemas necessários à tração dos veículos, mas seu uso fora dos limites da cidade consolidada não era possível. Quanto mais distante o bairro maiores eram os custos e as dificuldades operacionais. A tecnologia foi viável até a adoção de sistemas elétricos de tração.

A relação próxima entre a abertura de novas glebas residenciais para a venda de lotes foi potencializada pela implantação dos bondes elétricos (*streetcar*). A universalização dos sistemas elétricos urbanos (o uso da corrente alternada para iluminação residencial e urbana) permitiu que o uso da nova energia fosse adotada para o transporte público. Os bondes elétricos, além de serem mais potentes que os bondes a cabo, eram mais flexíveis, pois a energia necessária ao deslocamento poderia ser captada em instalações que poderiam ser feitas em qualquer parte. Essa tecnologia eliminou a última barreira que ainda se colocava frente à ocupação de áreas mais distantes do centro que não eram atendidas por ferrovias. Os bondes elétricos começaram a ser implantados em Chicago ao final da década de 1880 e determinaram a aposentadoria precoce dos sistemas por cabos, que tinham sido recém instalados.

As vantagens do sistema por bondes de tração elétrica eram suficientes para descongestionar as ruas dos demais meios de transporte remanescentes. A associação com as ferrovias potencializava o uso de ambas.

O super-adensamento da área central duas décadas após o Grande Incêndio de 1871 exigiu uma alteração tecnológica nos transportes urbanos. As soluções de transporte empregadas até então não eram capazes de enfrentar a demanda pelo transporte de massa. As linhas de bonde elétrico, embora numerosas, não podiam suportar os volumes de passageiros, e as ferrovias, que tinham grande capacidade, não tinham agilidade suficiente para atender o centro adensado. A solução adotada foi a criação de sistemas de metrô. No caso de Chicago o sistema foi construído sobre parte das ruas centrais, evitando aquelas mais valorizadas, utilizando vias paralelas para ligar áreas habitacionais das zonas Norte, Sul e Oeste ao centro. A via foi construída em estrutura metálica elevada e operada inicialmente com locomotivas

68 “Em toda parte onde o bonde ia (era instalado) era certo que os valores subissem e novas construções comessem. “Seis meses após a conversão da linhas das companhia (City Railway) de cavalos para bondes,” escreveu H. H. Windsor, “propriedades ao longo destas linhas aumentavam de 30 a 100% de valor, e nas ruas próximas os valores variavam de acordo com a distância das linhas de bonde.”

movidas a vapor. O sistema foi inaugurado em 1893 a tempo de ser incorporado nas atrações da Grande Exposição Columbiana. O novo sistema potencializou o uso dos bondes elétricos como sistema complementar, aumentando a rede e o número de passageiros transportados. Os bondes só viriam a ser suplantados após um processo de desmonte ocorrido a partir da década de 1940. O metrô de Chicago foi um dos primeiros sistemas a ser implantado e significou à época um enorme alívio ao congestionamento das ruas.

Todos os sistemas de transporte coletivo urbano construídos em Chicago no séc. XIX, incluídos aí as ferrovias e o metrô, foram investimentos privados explorados por empresários de transporte, alguns deles oriundos do mercado imobiliário e do transporte ferroviário. Nesse sentido não foram construídos como uma infra-estrutura propriamente dita. O Estado era mantido distante ou mesmo ausente da questão que era tratada unicamente como um ‘problema’ da livre iniciativa. Quem tivesse condições de acesso ao serviço estaria atendido, quem não estivesse ficaria de fora. A acumulação predominantemente extensiva permitiu que a concorrência e a livre-iniciativa fossem suficientes para o atendimento das necessidades de transporte urbano daquela sociedade.

No caso das ferrovias a livre-iniciativa e a competição por mercados fez com que os diversos tramos ferroviários, sobretudo aqueles construídos no eixo entre Chicago a New York entrassem em uma disputa acirrada. As pequenas empresas foram absorvidas pelos grandes grupos, notadamente o Pennsylvania Group, a Vanderbilt Roads e a Morgan Roads. A luta pelo controle do transporte de passageiros e carga entre as grandes cidades industriais do eixo, fazia com que as empresas entrassem em uma guerra tarifária. O valor do preço das passagens variava semanalmente. A redução artificial dos fretes fazia com que transportar carga entre Chicago e New York fosse mais barato que para cidades 200km a oeste de Chicago. A concorrência predatória passou a ameaçar a própria integridade da infra-estrutura e o Estado foi levado a intervir aprovando, em 1887, o Interstate Commerce Act⁶⁹, e criando a Interstate Commerce Commission⁷⁰, com poderes para fixar os valores cobrados e regular as condições do serviço ofertado, garantindo assim a manutenção das condições de produção.

Com a entrada no séc. XX, a diminuição do ritmo da acumulação fez com que fosse cada vez mais necessária a intervenção do Estado na economia e a regulação das relações de mercado. No setor de transportes urbanos de Chicago, a livre iniciativa permaneceria à frente do negócio até a década de 1940, quando o Estado assume definitivamente a manutenção e ampliação da infra-estrutura de transporte da aglomeração urbana, que passava por um processo de progressiva decadência e obsolescência desde a crise financeira de 1929.

69 Lei de comércio interestadual

70 ICC – Comissão de Comércio Interestadual

II. O transporte de passageiros em Chicago

O capítulo II trata do funcionamento do sistema de transporte de Chicago a partir da descrição de sua infra-estrutura, cada um de seus componentes e seu funcionamento enquanto um sistema composto por redes de transporte coletivo de diferentes modais.

1. A infra-estrutura do sistema

Componentes

O sistema de transporte público de passageiros de Chicago é estatal. O planejamento, o projeto, a construção, a gestão, a operação e a fiscalização são de responsabilidade direta do Estado. Algumas das atividades são contratadas de empresas particulares. O planejamento é feito internamente, podendo ou não contar com consultorias contratadas para cada projeto. Os projetos dos equipamentos (estações, terminais, etc.) geralmente são criados por empresas de engenharia contratadas. A construção é realizada por empreiteira particular licenciada em concorrência pública durante a implantação de um projeto específico. A operação fica a cargo de empresas estatais ou 'autoridades de trânsito e transporte' constituídas especificamente para este fim. A gestão e a fiscalização são efetuadas por órgãos do Estado, as agências reguladoras, e utilizam auditorias independentes.

Mesmo com a eventual contratação de serviços especializados particulares, as empresas do sistema permanecem como órgãos públicos, tornando toda a organização uma atribuição exclusiva do Estado. Os componentes do sistema estão organizados hierarquicamente conforme a descrição a seguir.

Lista de referência das siglas utilizadas nesta descrição e diagnóstico:

Instâncias administrativas e de governo:

OST	Office of the Secretary of Transportation
DOT	United States Department of Transportation
FTA	Federal Transit Administration
IDOT	Illinois Department of Transportation
RTA	Regional Transportation Authority
CTA	Chicago Transit Authority
Metra	The Northeast Illinois Regional Commuter Railroad Corporation
PACE	Pace Suburban Bus
Amtrak	National Railroad Passenger Corporation

Componentes:

a) o **OST** é o escritório executivo que formula toda a política nacional de transporte nos Estados Unidos da América. Equivaleria no Brasil ao Gabinete do Ministro dos Transportes.

b) o **DOT** é o órgão executor do OST responsável por planificar e aplicar as políticas públicas federais do transporte em geral. O DOT determina a política nacional a ser aplicada nos estados, em cada um dos DOT estaduais. A estrutura é a mesma para todos os estados da união, e cada estado tem o seu próprio órgão. A missão do DOT é “prover os Estados Unidos com um sistema de transporte rápido, seguro, eficiente, acessível, e conveniente, que venha ao encontro dos interesses nacionais”. A diretoria do DOT é indicada pela presidência da república. Equivaleria no Brasil ao Ministério dos Transportes.

c) a **FTA** é a agência federal reguladora de todos os modos de transporte coletivo de passageiros nos Estados Unidos. É responsável pela determinação de normas nacionais de procedimento, fiscalização de serviços, manutenção de equipamentos e infra-estrutura, investigação das causas de acidentes, e ouvidoria. É responsável por verificar se as empresas prestadoras de serviço estão agindo em conformidade com a lei. Subdivide o país em dez áreas de atuação, sendo a região dos Grandes Lagos parte da área V⁷¹. Os diretores de cada um dos dez departamentos são nomeados pela presidência da República. A FTA faz a gestão dos fundos financeiros do governo federal aplicados nos sistemas de transporte. Em 2006 a FTA da área V destinou 1,5 bilhão de dólares para a região e acompanha a gestão de recursos de mais de 900 projetos de transporte coletivo em um total de 8,1 bilhões de dólares. O órgão brasileiro mais assemelhado seria a Agência Nacional de Transportes Terrestres, observando que a FTA não cuida do transporte de carga.



Fig. 51 Área de atuação da FTA.

c) o **IDOT** é o órgão executor do estado de Illinois subordinado ao DOT, responsável pelo planejamento e aplicação das políticas nacionais de transporte em geral no âmbito dos estados da União. Cuida do transporte estadual e das relações de

71 Estados de Illinois, Ohio, Minnesota, Wisconsin, Indiana, e Michigan. (ver figura)

interesse mútuo com os estados vizinhos. O IDOT atua indiretamente no âmbito do transporte coletivo metropolitano (de Chicago), dando o suporte técnico e financeiro ao governo local, através de uma diretoria de área específica⁷². Este órgão é o responsável pelo aporte de recursos públicos estaduais à RTA e suas subsidiárias, através de um programa de financiamento específico para o 'Nordeste de Illinois'. O IDOT produz estudos técnicos de transporte e presta auxílio aos condados do estado. Atua também na supervisão das atividades da Amtrak dentro do Estado de Illinois. Equivaleria no Estado de São Paulo à Secretaria de Estado dos Transportes (SET).

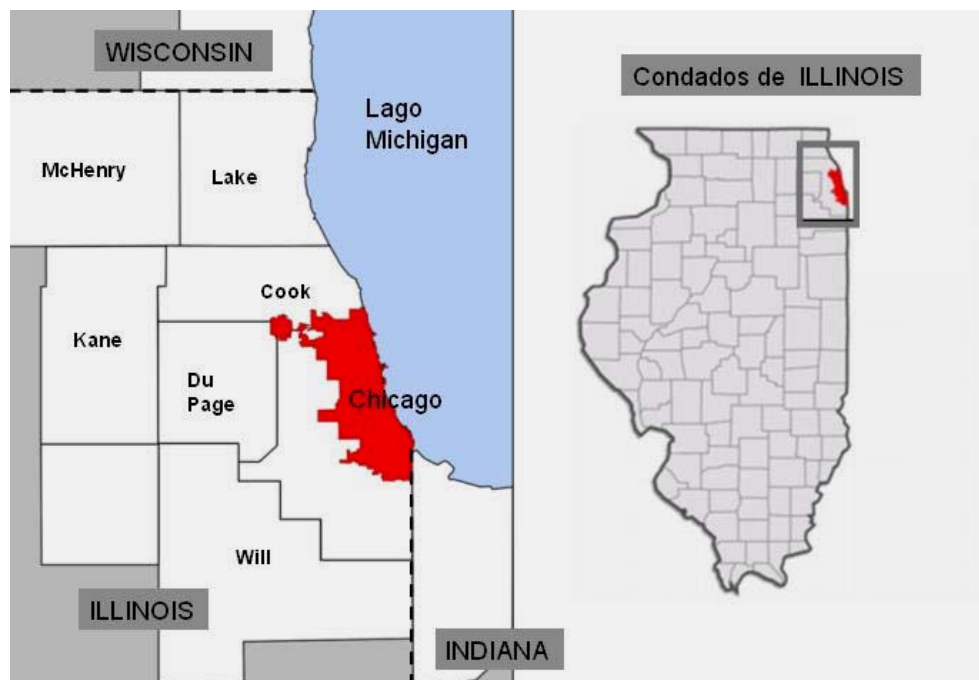


Fig. 52 Área de atuação da RTA e área do município de Chicago em vermelho.

d) a **RTA** é a autoridade regional de transporte coletivo de passageiros, nos seis condados no entorno da metrópole de Chicago. Ela atua como uma agência, como órgão coordenador das atividades de transporte de passageiros das três empresas subsidiárias: CTA, Metra, e PACE. A RTA também é a responsável pela administração da arrecadação do sistema e pelos aportes financeiros dos três níveis de governo: federal, estadual e municipal. A autoridade regional foi criada em 1974 através de um referendo popular nos seis condados, com o objetivo específico de fazer a coordenação entre os poderes constituídos e as operadoras do sistema. A missão da empresa mostra que o fomento à atividade econômica está entre suas atribuições: “Prover um transporte público que seja de boa qualidade, acessível, confiável e seguro, e que seja vital para o crescimento das oportunidades de negócios, ampliando o mercado de trabalho (...)”. A RTA é controlada por um conselho de diretores formado por 13 membros: quatro indicados pelo prefeito de Chicago; quatro pelo

72 Diretoria de área para o nordeste de Illinois

Condado de Cook; três pelos demais condados O penúltimo é o próprio presidente da CTA; e o último é eleito pelo próprio conselho. Não existe uma entidade que guarde similaridade no Estado de São Paulo. A Agência Regional de Transportes do Estado de São Paulo não tem esta função regionalizada e a Secretaria dos Transportes Metropolitanos de São Paulo não tem ascendência sobre todas as empresas que operam na Região Metropolitana de São Paulo.

e) a **CTA** é a autoridade de trânsito e transporte de Chicago. Subordinada à RTA, a CTA foi criada em 1945 para assumir o serviço de ônibus e metrô na metrópole, em substituição ao setor privado. Desde 1952 é a única responsável por orientar, disciplinar e gerir o uso da rede viária da cidade pelos pedestres, automóveis e demais veículos automotores. A CTA também é responsável pelas duas grandes redes de transporte público de passageiros: a rede linhas de ônibus e a rede do metrô. Não existem duas empresas separadas, e o sistema é operado como coisa única, de maneira integrada. O sistema de cobrança de passagens é unificado. A CTA é controlada por um conselho de diretores formado por sete membros indicados pelo prefeito e pelo governador. Não há órgão similar na cidade de São Paulo.

f) a **Metra** é a empresa que administra a rede de trens metropolitanos. A Metra foi criada em 1983 e realiza o transporte regional de passageiros nos seis condados do sistema RTA, interligando a cidade de Chicago com os subúrbios e as diversas municipalidades adjacentes. O sistema Metra é independente da rede de metrô da CTA, mas apresenta vários pontos de conexão. A Metra é controlada por um conselho de diretores formado por sete membros, seis indicados por cada um dos condados e um indicado pelo prefeito de Chicago. As funções da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) guardam alguma semelhança com as funções da Metra.

g) a **PACE** é a empresa que administra a rede de transporte coletivo por ônibus nos subúrbios da cidade de Chicago. Criada em 1983, para administrar o transporte suburbano, a PACE cuida de uma rede que interconecta os diversos subúrbios entre si e estes com Chicago sem percorrer grandes distâncias no município. A PACE também opera linhas no interior das diversas municipalidades dos seis condados da área de atuação da RTA. A empresa é dirigida por um conselho de doze membros indicados pelos prefeitos da região. A atuação da PACE é bastante semelhante à atuação da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU).

h) a **Amtrak** é uma empresa estatal de âmbito federal responsável pelo transporte coletivo interestadual de passageiros. A Amtrak faz a conexão de Chicago com as maiores cidades norte-americanas compartilhando os ramais ferroviários com outros modais de transporte. A empresa foi criada em 1971 para assumir praticamente todo o transporte interestadual de passageiros. Este modal vinha sendo abandonado pela iniciativa privada sob a alegação de excesso de regulamentação federal, altos custos operacionais e dificuldades de concorrência com o transporte aéreo de passageiros. É subordinada diretamente ao DOT. Não existe similar no Brasil.

2. O funcionamento do sistema metropolitano

Este trecho do trabalho consiste em uma descrição sumária do sistema metropolitano de transporte coletivo de Chicago. O sistema é organizado a partir de uma rede de trens de âmbito metropolitano e suas estações centrais, apoiadas por outras três redes alimentadoras: uma rede de metrô de abrangência mais restrita, e duas redes de ônibus, uma atuante no município central e outra nos subúrbios e municipalidades vizinhas.

Para que a descrição do sistema de transporte possa ser mais bem compreendida, há um esforço de divisão em camadas para a simplificação do modelo. Pode-se então inferir que em cada camada opera um modal diferente com abrangência diversificada. A ordem desta apresentação do sistema, ao contrário do que seria a usual no planejamento urbano, será feita de seu componente menos abrangente para o mais amplo. O propósito é buscar um entendimento da aglomeração, como faria o munícipe, de 'dentro' para 'fora' da cidade.

As redes de ônibus

Na primeira camada do sistema podem ser colocadas as duas redes de ônibus CTA e PACE. As duas redes são complementares no território. Ambas fazem o atendimento local aos passageiros sendo que a CTA atua preferencialmente dentro do município de Chicago, e a PACE atua preferencialmente fora do município. As duas redes têm uma área de sobreposição pequena, que varia conforme o nível de atendimento necessário a cada trecho da cidade.

Algumas linhas da CTA captam passageiros fora do município e os conduzem ao centro da cidade, e algumas das linhas da PACE estendem suas viagens município adentro até o ponto de interesse mais próximo. Há algumas variações de composição de horário e percurso, mas, em geral, pode-se afirmar que a CTA, com cerca de 150 linhas, tem um atendimento mais uniforme para cobrir toda a municipalidade de Chicago, enquanto a PACE, com cerca de 250 linhas, tem um atendimento mais direcionado às necessidades de cada subúrbio, ou às necessidades de cada município especificamente.

A organização das linhas da CTA segue dois padrões básicos: um grupo de linhas da rede tem característica transversal, ou seja, atravessa a cidade ligando dois bairros distantes em diferentes lados do centro urbano; outro grupo de linhas tem característica circular, saindo de alguma localidade ou terminal dos bairros, e se dirigindo ao centro, fazendo o atendimento aos pontos de interesse e retornando ao ponto inicial.



Fig. 53 Ônibus da CTA circulando pela Avenida Michigan.

A organização das linhas da PACE segue um padrão similar ao da CTA no que se refere ao atendimento às outras municipalidades. Nas áreas dos subúrbios da própria cidade de Chicago faz ligações transversais em que a origem é o subúrbio e o destino, algum terminal dentro ou na borda do município. Não há necessidade que as linhas suburbanas do sistema PACE adentrem muito o centro da mancha urbana, visto que o transporte a grandes distâncias é mais bem ofertado pelo sistema sobre trilhos da Metra.

Uma característica comum a todas as linhas de ambas as empresas é a localização do ponto inicial e ponto final, fora do centro nervoso da cidade. As linhas partem do ponto inicial em alguma localidade nos bairros, ou de algum terminal de transferência mais afastado (como uma estação de trem) e retornam ao ponto final fazendo o atendimento aos pontos de interesse da área central, sem a realização de paradas técnicas intermediárias no centro. Nas áreas centrais há faixas exclusivas e preferenciais (não segregadas) à direita nas principais rotas das linhas de ônibus. Elas funcionam em regime parcial que privilegia o transporte coletivo nos horários de trânsito mais carregado.

Os veículos que compõem a frota de Chicago têm motor traseiro e são tipo *low floor*, em que todo o piso do veículo é plano, sem interferências ao acesso ou ao deslocamento interno. Todos os veículos têm acessibilidade universal, e dispõem de uma rampa retrátil para o livre acesso de usuários em cadeira de rodas. O usuário portador de necessidades especiais pode contar com toda a frota e a qualquer momento. A entrada de cães-guia para cegos é permitida. Os usuários desta categoria especial podem pedir uma identificação para desconto específico (50% – mediante de formulário e documentação médica) à CTA que envia o cartão pelo correio. Usuários idosos têm prioridade nos assentos dos veículos determinada por lei federal. Os usuários que utilizam bicicletas para completar suas viagens podem colocar, eles

próprios, a ‘magrela’ nos ônibus, que dispõem de um encaixe específico (*rack*), localizado do lado externo, na frente do veículo (capacidade máxima de duas bicicletas por ônibus). Nos trajetos os motoristas são instruídos a anunciar o nome das principais transversais e a parar em todos os pontos em que houver passageiros. Não é necessário acenar ao veículo. Existe uma parada coberta a cada dois quarteirões. Como as quadras de Chicago são bastante regulares, é quase certo encontrar um ponto na quadra onde se está, ou na próxima, e a distância entre eles é bastante previsível, entre 250 e 300m.

A frota de ônibus conta com 3.800 veículos e é padronizada, sem distinção por região, combustível utilizado ou tecnologia embarcada. O tipo de serviço é diferenciado porque cada empresa (CTA e PACE) tem um padrão de comunicação visual próprio. A identificação das linhas no ônibus é feita por painel de mensagem variável dianteiro, que utiliza um número simples associado a um nome. A numeração é seqüencial (não codificada), e utiliza um número diferente para cada itinerário independentemente da região da cidade. Os itinerários são fixos exceto por alguns retornos operacionais nos horários de pico ou horários noturnos. Quando uma linha é eliminada do sistema o número daquela linha também é eliminado para evitar qualquer desinformação. O intervalo entre os ônibus varia entre 07min. e 15min. na maior parte da rede, nunca superando 20min. As linhas noturnas têm intervalos de 30min.

O método de cobrança de tarifas admite três formas de pagamento: em dinheiro, cartão magnético ou cartão eletrônico (sem contato). O pagamento é feito diretamente na máquina de cobrança que fica na frente do veículo, logo após a porta de entrada, sob supervisão do motorista. Não há a figura do cobrador. O embarque é sempre pela porta dianteira e no caso de pagamento em notas a própria máquina devolve o troco. O desembarque pela porta traseira é acionado pelo próprio usuário quando da parada do veículo e destravamento das portas. A tarifa básica atual (2007) é de U\$ 2.00 dólares. Há desconto (50%) para crianças entre sete e onze anos de idade, para estudantes do ensino fundamental e médio (inscritos na CTA) e para passageiros com mais de 65 anos.

A rede permite integração inter ou intramodal com redução de U\$ 0.25 na tarifa básica no período de duas horas para os pagamentos com cartão. No caso de pagamento em dinheiro não há crédito da diferença de U\$ 0,25 ou desconto para a próxima transferência. O sistema de cartões *contactless smart card*⁷³ foi implantado recentemente sem a retirada, até o momento, do sistema magnético. O universo de cartões é bastante variado, mas todos atendem à mesma lógica de integração e podem ser usados livremente entre os sistemas da CTA e PACE. Os cartões podem ser divididos em dois grupos principais:

a) **cartões eletrônicos** – os cartões eletrônicos foram introduzidos em 2003. Nestes cartões a primeira tarifa de U\$ 1.75 é cobrada no primeiro modal, ou primeiro

73 Semelhante ao utilizado na cidade de São Paulo.

veículo embarcado, e mais U\$ 0.25 na primeira transferência. As demais transferências dentro do período são livres. A redução tarifária é válida na rede PACE e nos dois modais da CTA. Os cartões eletrônicos (sem contato) podem ser recarregados com créditos obtidos em máquinas nos terminais e estações ou pela *Internet* via cartão de crédito, dependendo do tipo de cartão utilizado (Card ou Card Plus). O custo do cartão é U\$ 5.00, e somente o Card Plus é registrado (dá direito a uma conta pessoal com créditos e a outros descontos eventuais).



Card



Card Plus

b) **cartões magnéticos** – neste grupo de cartões apenas o Transit Card é recarregável. O Transit têm o mesmo sistema de desconto dos cartões eletrônicos exceto se a primeira viagem for no metrô – provavelmente como forma de incentivo à migração para o novo sistema eletrônico. Os demais cartões expiram quando a data limite é alcançada. Os cartões por períodos são oferecidos nas versões de 1 dia, 2 dias, 3 dias, 5 dias, 7 dias, ou 30 dias de validade. O cartão turístico (Visitor Pass) é oferecido para períodos máximos de 5 dias.



(1)



(2)



(3)

Cartões magnéticos:

- 1) Visitor Pass 1 day (por período)
- 2) 7 day pass (por período)
- 3) Transit Card (recarregável)

Aqueles usuários que se deslocam apenas pelos subúrbios utilizando exclusivamente linhas do sistema PACE podem comprar um cartão específico (*local*) para suas necessidades de viagem e de integração com descontos especiais – caso estes usuários façam alguma viagem eventual a Chicago não precisam um cartão CTA; o cartão PACE é similar e compatível. A tabela a seguir mostra a alteração na composição do pagamento da tarifa em função dos cartões usados. Nota-se a substituição do cartão tradicional magnético pelo cartão eletrônico com *chip* desde 2003 (laranja X marrom), o aumento do uso do desconto na tarifa integrada, e a redução do uso de dinheiro (verde).

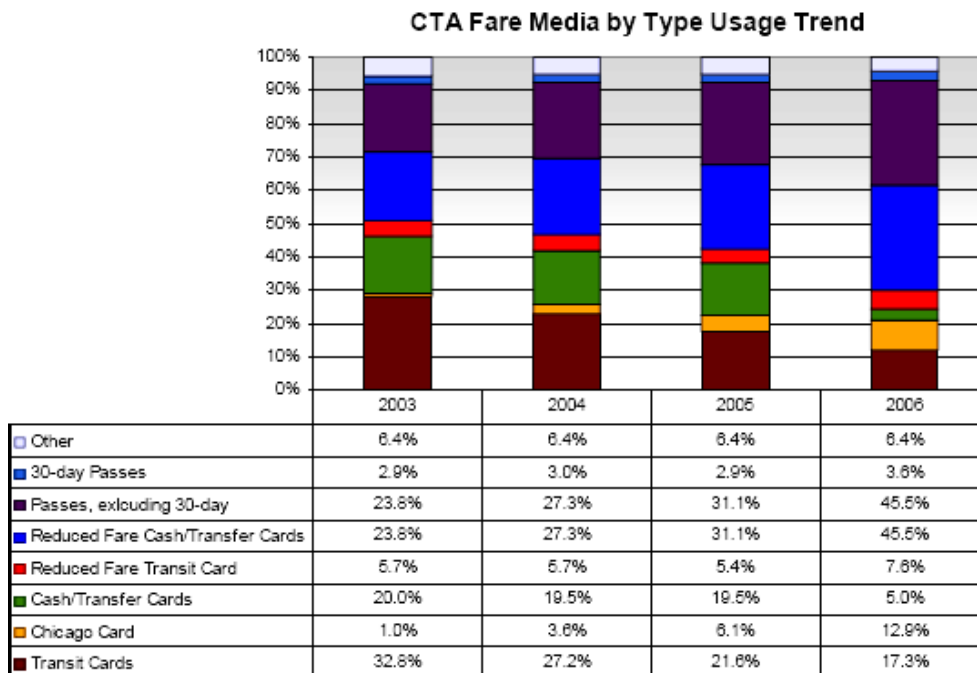


Fig. 54 Formas de pagamento da tarifa

A rede do metrô

A segunda camada do sistema pode ser considerada a rede sobre trilhos da CTA. Chicago tem um dos primeiros sistemas de metrô da História, que entrou em operação em 1892 e a maior parte dessa infra-estrutura do séc. XIX, construída em estrutura metálica elevada, permanece em uso.



Fig. 55 Rede de metrô – exemplo de ponte em dois níveis sobre o rio Chicago.

A área mais central de Chicago é conhecida como *The Loop*⁷⁴, ou simplesmente *Loop*, por conta desta via metroriária elevada construída em estrutura metálica que, em uma área de sete por dez quadras, realiza um giro completo em uma espécie de 'rótula'. Nesta pequena área concentram-se 16 estações de metrô e, se desdobradas em seus atendimentos, ou seja, se as estações forem contadas linha a linha, este número sobe para incríveis 48 'estações/ Linha'. Em uma delas, estação Clark, é possível embarcar para oito destinos diferentes. Se considerarmos o mesmo recorte geográfico do atendimento por ônibus, adentram a estas 70 quadras 34 linhas da CTA, sendo que a maioria não faz percurso sobreposto ao metrô, uma vez que a CTA evita incluir no itinerário de suas linhas as ruas onde está instalado o elevado. O viário sob as estruturas de sustentação tem uma faixa de rolamento a menos, em ambos os sentidos. Como os pilares de aço se apóiam em área do leito carroçável, a faixa remanescente entre os pilares da estrutura e o meio-fio é liberada para estacionamento. Com exceção destas ruas, os ônibus circulam em quase todas as outras da área central. Das 18 pontes sobre o rio Chicago, que fazem a ligação do *Loop* com o restante da cidade, 16 são utilizadas por algum dos modais do transporte coletivo.



Fig. 56 Metrô do sistema elevado.

A rede de metrô da CTA pode ser dividida em dois níveis. No primeiro nível temos a rede que utiliza o antigo sistema de vias elevadas da área central conhecida como *Loop*. No segundo nível ficam as demais linhas que apesar de passarem pela mesma área central, não utilizam as vias elevadas, mas apenas as vias subterrâneas.

74 Que também é o centro histórico da cidade.

No primeiro nível do metrô encontram-se cinco linhas, as mais antigas estão neste grupo, que utilizam o “*The L*”⁷⁵. A tecnologia metroriária, se comparada aos sistemas mais recentes, está obsoleta, mas cumpre adequadamente com o nível de serviço que pode oferecer aos usuários. São composições menores que utilizam vagões pequenos e que viajam a velocidades reduzidas, quando estão circulando pelo *Loop*, mas operam em velocidades mais altas fora da área central. São dois esquemas operacionais utilizados: o primeiro consiste de uma viagem bairro–centro, fazendo a volta pelo *Loop* e retornando ao ponto de origem – operam desta maneira as linhas, Marrom, Laranja, Rosa e Roxa; o segundo esquema consiste de uma viagem bairro a bairro passando pelo *Loop*. Apenas a Linha Verde faz essa operação, ligando a zona Sul com a zona Oeste. Dentro do *Loop* central todas as linhas compartilham as plataformas das estações. A Linha Laranja também atende ao aeroporto Midway, na zona Sudoeste, um aeródromo pequeno utilizado em vôos locais. As linhas deste nível operam com intervalos entre 07min e 10min., o que significa que na área do *Loop*, onde ocorre a sobreposição dos esquemas operacionais, o intervalo se reduz a menos de 2min.



Fig. 57 Estação elevada. Plataforma de madeira.

No segundo nível do metrô estão as duas linhas restantes, Azul e Vermelha. A Linha Vermelha opera no sentido Norte–Sul e atravessa área do *Loop* sob a Rua State. A Linha Azul liga a cidade ao aeroporto internacional O’Hare (zona Noroeste), passando pelo *Loop* sob a Rua Dearborn, seguindo para a zona Oeste. A Linha Amarela atua apenas no atendimento complementar (alimentando) a Linha Vermelha na zona Norte. As linhas deste nível têm uma tecnologia mais recente, e operam a

⁷⁵ Nome popular pelo qual é conhecido o sistema de metrô elevado.

velocidades compatíveis com os demais sistemas de metrô do mundo. Na zona Norte a Linha Vermelha faz atendimento no mesmo ramal onde opera a Linha Roxa (mais longa), e, no trecho compartilhado, a Linha Roxa passa a ser expressa, parando apenas nas estações mais importantes.

Cada linha tem uma identificação própria em painéis de mensagem variável na parte dianteira dos trens, além do anúncio sonoro automatizado nas estações informando as próximas chegadas e destinos. No interior das composições os anúncios de mensagens aos usuários também são automatizados.

Mapas esquemáticos com o sistema de transporte podem ser facilmente encontrados em todas as estações. Uma versão impressa, de bolso, está à disposição dos usuários nas principais estações. Existem duas versões do mapa: uma publicada pela RTA que privilegia as informações de âmbito metropolitano, e outra publicada pela CTA que privilegia no funcionamento de seu sistema e acompanha um guia de ônibus.

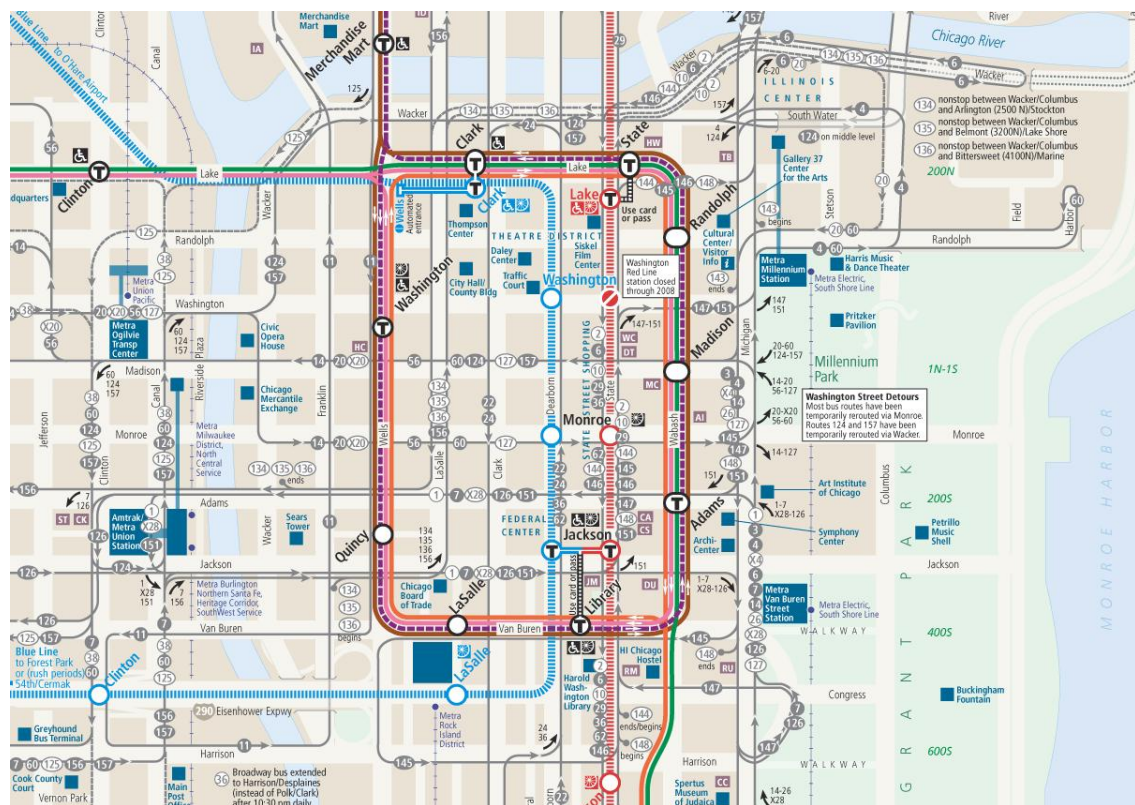


Fig. 58 LOOP.

As estações do Loop e demais estações do "The L" são bastante singelas. São estruturas metálicas simples, pintadas e aparafusadas, com plataformas de madeira. Essa concepção antiga compromete as possibilidades de atendimento aos portadores de deficiência motora. Das 16 estações do Loop apenas cinco têm acessibilidade garantida. Poucas estações do elevado têm escadas rolantes. A estação Washington, dentro do Loop, está fechada para reformas até 2008, e será adaptada para melhoria

da acessibilidade. O trecho Noroeste da Linha Azul, que atende ao aeroporto internacional, é o mais recente e mais bem equipado.

O arranjo central do metrô de Chicago é um caso interessante de ser analisado sob o ponto de vista operacional. Ao contrário de concentrar todos os finais de viagem em apenas um ou dois pontos centrais, em grandes estações de transbordo, a rotação dos trens dentro do *Loop* permite a distribuição dos passageiros por uma ampla área de concentração de empregos, diluindo o destino principal, qual seja, a área central, em várias estações. Este arranjo distributivo permitiu a sobrevivência do sistema que, a despeito do aumento do volume de passageiros, se manteve com poucas alterações, e recebeu o reforço de mais duas linhas subterrâneas que também se integram ao esquema. Até três linhas com destinos diferentes atendem à mesma plataforma. O maior problema do metrô dentro do *Loop* é a limitação da capacidade, pelo tamanho das estações, pela limitação de velocidade e pelos inquietantes cruzamentos em nível. A qualidade que permite a flexibilidade também limita as possibilidades de ampliação. Hoje, o sistema funciona à semelhança dos modernos bondes urbanos de média capacidade: baixa velocidade e composições menores.

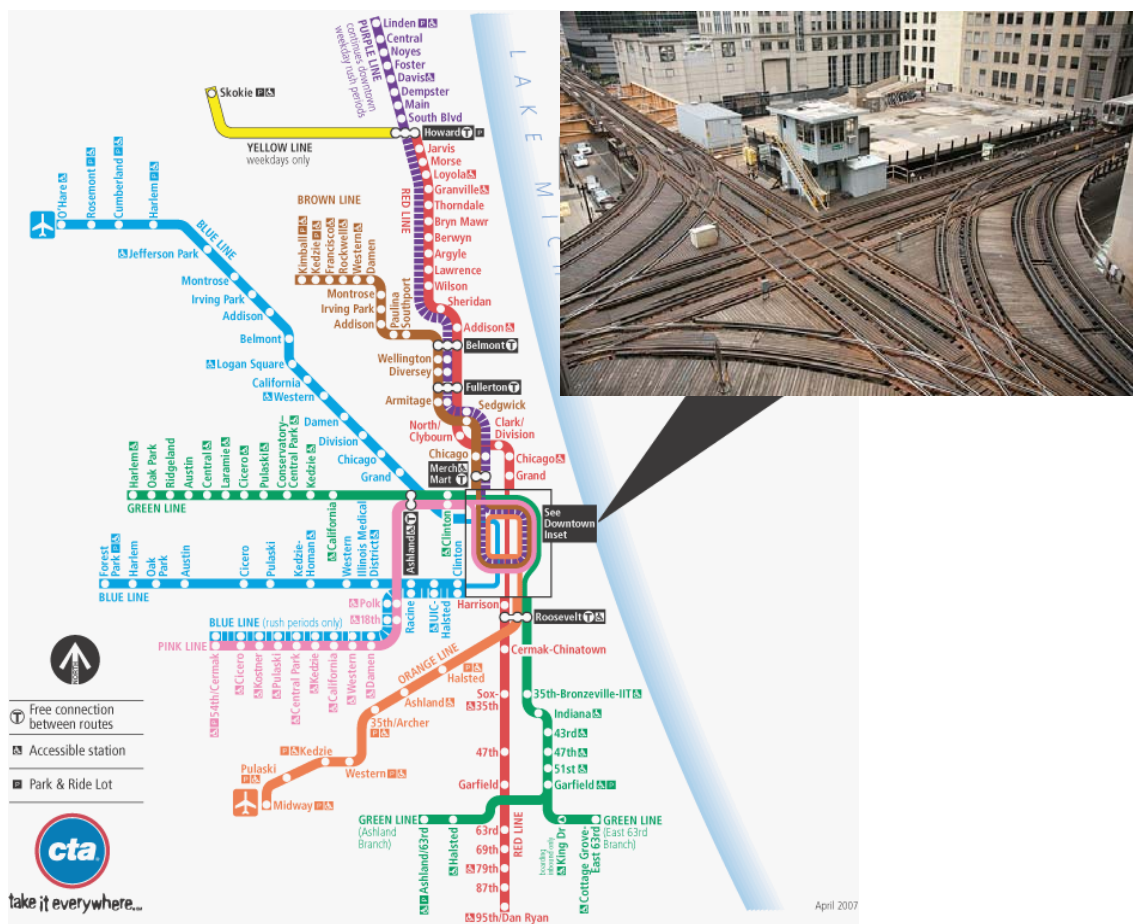


Fig. 59 Rede de metrô de Chicago.

A Fig. 59 mostra a rede de metrô com todas as linhas. A Linha Rosa foi recentemente incorporada ao sistema a partir da recuperação de trechos em desuso,

para aliviar a Linha Azul nos horários de *rush*. A Linha Marrom está passando por uma reformulação completa e está operando (2007/ 2008) com capacidade reduzida.

A Rede de trens de subúrbio

Na terceira camada do sistema pode ser colocada a rede de trens metropolitanos de subúrbio da Metra. Esta empresa é subordinada diretamente à RTA e administra uma rede de 11 ramais ferroviários e atende 237 estações. É bastante ampla contando com 796km de vias. A construção desta malha precedeu a dos demais componentes do sistema e foi organizada como uma rede de transporte de carga tendo Chicago como seu ponto focal. Ela se abre em um grande semicírculo na direção Oeste. O 'leque' de vias é subdividido em anéis concêntricos para fins de composição tarifária: quanto mais distante o subúrbio ou municipalidade maior o valor da tarifa conforme ilustra a Fig. 60.

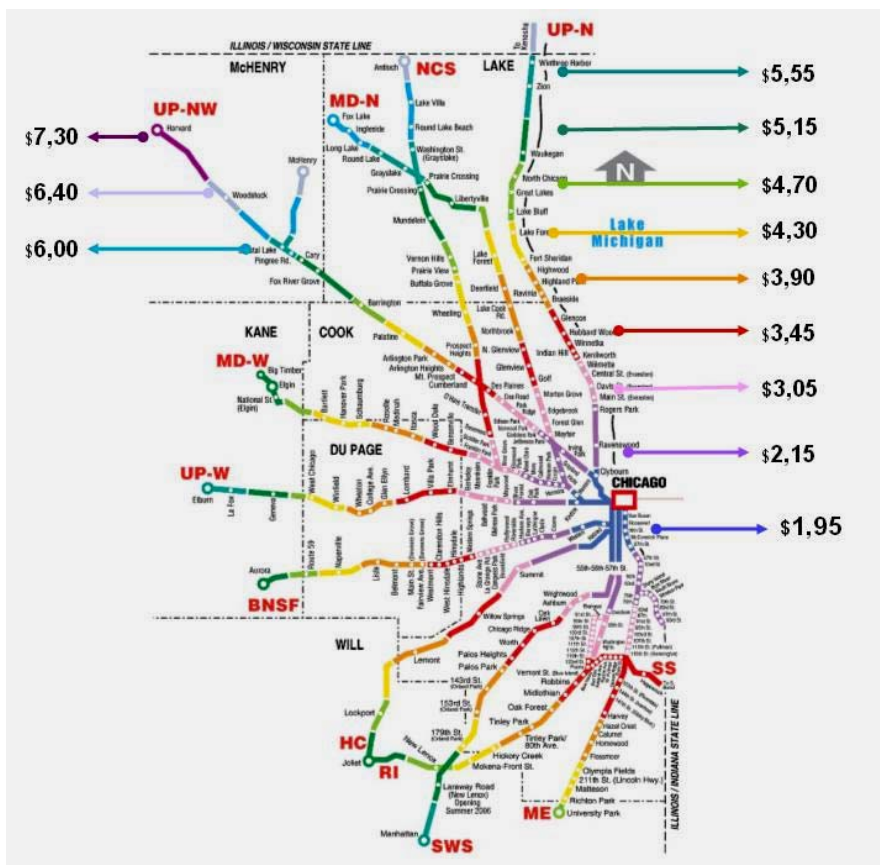


Fig. 60 Metra – Valores das tarifas por distância.

Na cidade de Chicago a tarifa 'cheia' da CTA é U\$ 2,00, e a da Metra é U\$ 1,95. Sendo a tarifa integrada da CTA apenas U\$ 1,75, a viagem no interior da cidade é mais barata no metrô. As linhas da Metra só se tornam competitivas se o passageiro deseja atravessar a cidade com pouquíssimas paradas. O ganho de tempo utilizando a Metra custa U\$ 0,20 a mais para o passageiro. Se o destino da Metra é o anel central da cidade e a viagem tem que ser complementada utilizando a CTA, vale à pena saltar do

trem no primeiro ponto de integração com o metrô. Assim se economiza U\$ 0,20 a cada viagem. A rede Metra não tem integração tarifária com a CTA.

A infra-estrutura viária já existia antes da criação da Metra e da RTA. Nos anos precedentes a 1972, as empresas tradicionais que atuavam nestes ramais foram gradativamente deixando de operar as linhas de passageiros. Várias empresas faliram ou simplesmente saíram da operação, deixando de ofertar o serviço. Alegando, entre outros motivos, o alto custo das viagens, a baixa demanda, a concorrência com o automóvel, o excesso de regulamentação federal e a precariedade dos equipamentos frente a novas normas de segurança. As empresas remanescentes continuaram operando poucas linhas, dando prioridade ao transporte de carga.

A falta de regularidade na oferta dos serviços agravou o problema devido ao abandono do sistema pelos passageiros habituais. Para evitar a desativação e o colapso total do serviço para passageiros na infra-estrutura já instalada, o Estado de Illinois e os condados assumiram a operação, criando a RTA em 1972. O novo órgão passou a administrar as massas falidas e as linhas ainda em funcionamento, saneando, remodelando e reestruturando todo o serviço através de investimentos públicos custeados pela cidade de Chicago, pelo governo do estado e pelo governo federal.



Fig. 61 Composição da Metra com vagões duplos.

A organização da rede da Metra leva em conta a acessibilidade assegurada pelo metrô. Para aperfeiçoar o atendimento, o maior número de estações das linhas da Metra situa-se fora da municipalidade que, em grande parte já é atendida pela rede de metrô da CTA. Isto significa que quando se aproximam do centro urbano,

aproximadamente no terço final da viagem, os trens provenientes dos subúrbios tornam-se semi-expressos.

A rede da Metra conta com quatro grandes terminais na área central de Chicago (que podem ser vistos abaixo), sendo que o terminal Union Station também é utilizado pelo serviço de linhas interestaduais da Amtrak. Todos os terminais centrais foram reformados ou totalmente remodelados nas últimas décadas. São eles:

- LaSalle Street station
- Union station (foto)
- Ogilvie Transportation Center
- Millennium station



Estes terminais estão associados a uma série de outros serviços urbanos como agências bancárias, lojas, etc. e são atendidos por ônibus da CTA. Apenas o terminal LaSalle tem conexão direta com o metrô. Os terminais ocupam terrenos que tradicionalmente pertencem à rede ferroviária, por esta razão os terminais ficam fora do *Loop*. Quando as ferrovias foram construídas, a parte mais central de Chicago já estava ocupada com um significativo número de construções, e os terminais ferroviários originais foram localizados no entorno deste núcleo histórico. As estações utilizadas pela Metra são alimentadas por linhas de ônibus da CTA e da PACE.

O material rodante da Metra não é padronizado, porque boa parte dele ainda é remanescente do período da iniciativa privada. Algumas linhas são eletrificadas, mas a maioria ainda utiliza locomotivas movidas a diesel. Grande parte das composições utiliza vagões de passageiros de dois andares. O relatório anual da RTA e da Metra demonstra que o número de passageiros transportados tem aumentado nas últimas duas décadas. Embora a população do município de Chicago tenha se reduzido, a população do entorno da região metropolitana cresceu a taxas superiores a 2% (ver Tab. 4).

Crescimento populacional nos subúrbios de Chicago (em milhares)				
Pop condados	População	População		taxa anual
período	1985	2005	% mudança	crescimento
Chicago	3001	2843	-5,3	-0,27
Cook (exceto Chicago)	2201	2461	11,8	0,56
Cook	5202	5304	2,0	0,10
Du Page	714	929	30,0	1,32
Kane	289	482	66,7	2,59
Lake	466	703	50,8	2,08
Mchenry	158	304	92,8	3,34
Will	331	643	94,3	3,38
condados exceto Cook	1,958	3061	56,3	2,26
TOTAL	7160	8364*	16,8	0,78

* (a diferença entre este valor e o indicado na introdução é a retirada da população que reside nos estados vizinhos)
fonte: U.S. Census Bureau

Tab. 4 Crescimento populacional de Chicago e região.

Esse acréscimo de moradores está ligado à expansão dos lançamentos residenciais nesta região da metrópole. Devido aos altos custos das localizações mais centrais, a opção pelo subúrbio se torna atrativa na medida em que há oferta de transporte de qualidade, e que o sistema rodoviário continua se mantendo em patamares compatíveis com o aumento populacional.

O sistema de transporte coletivo de Chicago desestimula, mas não coíbe, o uso do modo individual. Apesar de generoso o sistema viário não será suficiente em caso de aumento significativo do volume de tráfego. Há estabilidade na divisão modal, mas o crescimento populacional e a renda média alta da população implicarão maiores investimentos nos modos coletivos, restrição ao uso do automóvel (pedágio urbano) e uso de modos alternativos. Existe um sistema de ciclovias em todo o município com razoável intensidade de uso que é muito favorecido pelo fato da cidade ser totalmente plana. Essa rede de ciclovias compartilha o sistema viário normal, utilizando ciclofaixas, e só é segregada nos parques para a proteção dos usuários. A rede tira partido do sistema viário em grade e fornecendo rotas para os ciclistas fora das vias mais congestionadas, utilizando viário paralelo ou alternativo. É totalmente aceito o uso de bicicletas nos trens, metrô, e ônibus (limitadas a duas unidades em cada vagão ou veículo).

O sistema de transporte metropolitano dá mostras de que realmente é planejado como um sistema integrado. A efetiva integração pode ser percebida na localização de estações em função do modal, na transversalidade da maioria das linhas de ônibus que funcionam como um sistema alimentador, e na insignificância dos limites municipais e dos condados na organização do sistema. Os problemas ficam por conta da sobreposição de oferta e da evidente falta de linhas de metrô ou trens formando anéis. As viagens entre subúrbios são dificultadas pela característica radial da infraestrutura.



Fig. 62 Interior de um vagão de metrô da CTA.

3. Sustentação econômica, desempenho e divisão modal

Este item da dissertação procura demonstrar o momento atual do financiamento do sistema, trata da questão do subsídio ao transporte coletivo, e das formas adotadas para a organização e o planejamento das ações institucionais.

Fundos de financiamento

Em 2007, a RTA e suas empresas subordinadas CTA, Metra e PACE elaboraram um diagnóstico conjunto da situação financeira do sistema e propuseram um plano de investimentos para os próximos cinco anos e um plano estratégico para 2030. O equilíbrio financeiro do sistema está ameaçado pelo fim de parte do financiamento estatal. Sem esse aporte de recursos, a RTA relata que tem encontrado dificuldades para a manutenção do padrão do serviço e para a continuidade dos planos de investimento sem uma forte majoração tarifária.

O gráfico abaixo mostra a situação do orçamento previsto para o sistema em 1999, anterior ao fim do período do Plano de Financiamento do Estado de Illinois, que se encerrou em janeiro de 2005.



Fig. 63 Transporte público subsidiado.

Verifica-se que o montante recebido de fundos públicos (estadual e federal) para a operação do sistema corresponde a quase 50% do aporte financeiro, considerados também os investimentos em melhorias. Esta situação perdurou até o final de 2004. Em 2005 e 2006, com o fim do Plano estadual, as empresas de transporte passaram a compensar a diferença com cortes de gastos e com injeção de capital do próprio no sistema. A medida ajudou a sustentar o precário equilíbrio porque garantiu a entrada

do financiamento federal, que somente é liberado em regime de contrapartida ao aporte estadual.



Fig. 64 Estação de metrô elevada.

O *Moving Beyond Congestion*⁷⁶ (MBC) é o relatório apresentado pela RTA em julho de 2006 para problematizar a questão financeira do serviço. A RTA é bastante clara na defesa do entendimento de que o transporte público, mesmo que deficitário, é essencial para a economia da região:

*“Public transit is essential for our region’s economy, our ability to compete in a global economy, our quality of life, our environment and to address congestion and maintain mobility throughout the region. Public transportation provides an important link between employers and their staff. It reduces pollution and reduces the use of oil. It cuts travel times and reduces traffic congestion. For people who do not drive or own car, transit is a lifeline, enabling people to get around safely, conveniently and affordably. Are we prepared to make the needed investments to create jobs, reduce traffic, cut pollution and significantly improve our quality of life?” [RTA – Moving Beyond Congestion, 2007, p.01]*⁷⁷

⁷⁶ *Moving Beyond Congestion. 2007 – The Year of a Decision: Regional Transportation Strategic Plan, Final Report, February 8, 2007.*

⁷⁷ “O transporte público é essencial para a economia de nossa região, para nossa habilidade em competir em uma economia globalizada, para nosso meio-ambiente e para lidar com os congestionamentos e manter a mobilidade pela região. O transporte público estabelece um importante elo entre os empregadores e sua equipe, reduz a poluição e o uso do petróleo, diminui os tempos de viagem e os

O entendimento de que existe uma correlação direta entre o investimento em infra-estruturas de transporte coletivo público e a criação de empregos, com sua capacidade de gerar riqueza, é afirmado de forma indubitável nos relatórios da RTA.

A redução nos tempos de deslocamento relaciona-se diretamente ao aumento da produtividade, tão necessária à produção capitalista em seu estágio intensivo. É por essa razão – a necessidade de manter a competitividade econômica do país e a melhoria da *performance* da organização espacial [DEÁK, 2006, p.10] – e não por outra, que o Estado investiu pesadamente durante 32 anos (1972–2004) em infra-estrutura de transporte coletivo em Chicago; uma das regiões de maior contribuição ao PIB norte-americano com a segunda maior rede de transporte público do país.

Cientes desta implicação direta, as argumentações da RTA e CTA se baseiam em fatos econômicos atuais e na projeção de crescimento da demanda dentro e fora do município: crescimento dos empregos diretos e indiretos; geração de atividade econômica⁷⁸; diminuição dos congestionamentos; controle da poluição ambiental; redução de despesas com manutenção e custo por passageiro.

Esta postura em prol da manutenção dos investimentos em transporte público não se restringe aos relatórios técnicos de empresas para-estatais. Outros autores norte-americanos corroboram com esta visão macroeconômica e definem o caráter essencial do transporte coletivo no planejamento econômico:

“Transportation is the lifeline of the economic system. It represents the essential means by which activities are linked and thus made possible. Without access, most economic activity could not take place. Transportation is thus essential, not for its own sake, but because it provides access. Since it thus serves other activities, its character is determined exogenously. Of crucial importance is the pattern of land uses – the major determinant of transport needs. The more those activities are dispersed, the greater is the amount of transportation required to access them. Nevertheless transport does not simply follow activities: its potentialities facilitate and limit the development and spread of activities. In one sense, it can be said that the history of both economic and urban development is a reflection of the history of the development of transportation.” [CULLINGWORTH, 1997, p.190]⁷⁹

congestionamentos de tráfego. Para aqueles que não dirigem ou não possuem carro, transporte é vital, possibilitando que as pessoas circulem de maneira segura, adequada, e acessível (tarifa). Estamos preparados para fazer os investimentos necessários para criar empregos, reduzir o tráfego, reduzir a poluição e melhorar significativamente nossa qualidade de vida?” [T. do A.]

78 A RTA argumenta em seu *site* que cada US\$ 1,00 dólar investido em transporte público gera-se entre US\$ 4,00 e US\$ 9,00 dólares na atividade econômica local.

79 “O transporte é vital para o sistema econômico. Representa o meio essencial pelo qual as atividades são conectadas, e assim, possibilitadas. Sem acesso, a maior parte das atividades econômicas não se realiza. O transporte é, portanto, essencial. Não por si mesmo, mas porque provê acesso. Como ele está a serviço de outras atividades, suas características são determinadas externamente. O padrão do uso

A questão do financiamento público do transporte não é colocada em dúvida pela RTA, e o que se procura são formas de recuperar o Plano de Investimentos de longo prazo do governo do estado⁸⁰, além de maneiras de reduzir o déficit operacional com cortes nos gastos.



Fig. 65 Infra-estrutura ferroviária. Pátios de estacionamento e manutenção.

Para a recuperação dos aportes financeiros estaduais, a RTA e demais empresas publicaram amplamente, em seu *site* e em audiências públicas, o relatório MBC, acompanhado de uma bem elaborada campanha de *marketing* para esclarecimento ao público da situação financeira do sistema. O ano em questão é 2007, devido à

do solo é de fundamental importância, e determina as necessidades de transporte. Quanto mais dispersas estão as atividades maior é a quantidade de transporte necessária para atingi-las. Todavia o transporte não apenas segue as atividades, mas possibilita, potencializa, induz e limita o desenvolvimento e a propagação das atividades. De certo modo, pode-se dizer que a história da economia e do desenvolvimento urbano é um reflexo da história do desenvolvimento dos transportes.” [T. do A.]

80 A esse respeito o governador do Estado de Illinois, Rod Blagojevich, se colocou a favor do financiamento público do transporte coletivo, e se manifestou publicamente (WBBM) a favor da aprovação do novo projeto de financiamento, desde que os representantes encontrassem uma fórmula para equilibrar o orçamento do transporte ser aumentar as taxas no estado: *“There has never been a question of whether we should fund mass transit. That is essential,” Blagojevich said. “It is a question of how.”* – “Nunca foi uma questão para nós se deveríamos financiar o transporte de massa. Isto é essencial,” Blagojevich disse. “A questão é saber como.” [T. do A.]

tramitação de um projeto de lei relativo ao financiamento público na Assembléia dos Representantes de Illinois. Depois da publicação dos relatórios anuais das empresas de transporte, e de esmiuçar a questão do equilíbrio financeiro do sistema, a RTA fez o impensável (ao menos para os padrões institucionais brasileiros): publicou em seu *site* um resumo dos problemas acompanhado de instruções que recomendam, firmemente, que os municípios cobrem soluções do governo do estado e escrevam para seus representantes. Seria algo equivalente à CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) pedir publicamente que seus usuários dêem um ‘puxão de orelhas’ no Poder Legislativo e Executivo.

Fig. 66 Relatório MBC na Internet. Por mais transporte público.

O *lobby* da RTA e subsidiárias não se restringem ao *marketing*, ele atua na assembléia dos representantes, nas universidades, na câmara de comércio, no Poder Executivo e especialmente nas comunidades, incluindo aquelas de domínio da língua espanhola.

Tramita no Senado de Illinois (2007) um projeto de lei (Bill 572) que trata dos fundos de financiamento do transporte coletivo. Para reestruturar a composição de um novo fundo de financiamento, os autores do projeto propuseram aumentos em taxas e novos impostos. Os aumentos propostos incidem sobre a taxa de venda de passagens nos seis condados, e sobre a taxa sobre transações imobiliárias. Além destas, a retomada dos aportes tradicionais mantidos pelo estado: 25% sobre o total da arrecadação de passagens, e mais 5% para subsídios específicos para investimentos em acessibilidade universal

Para reduzir o déficit operacional, a RTA propõe ao Senado ações de ajuste interno: adotar um novo plano de metas estratégicas de longo prazo; melhorar a atuação dos Conselhos de Diretores (*Boards*) como a revisão da distribuição dos componentes e a melhoria no detalhamento do Relatório Anual e do Orçamento; promover auditorias internas quinzenais; preparar ‘estudos alternativos’ no caso de projetos de valor acima de 25 milhões; coordenar vendas, *marketing*, e comunicação

ao público em toda a região; e promover acordos entre os diversos conselhos das empresas. A CTA, como subordinada à RTA, se compromete em: aumentar a contribuição previdenciária obrigatória dos funcionários; aumentar a idade de aposentadoria dos empregados da CTA de 55 para 64 anos; reduzir benefícios; criar um novo plano de saúde auto-sustentável; realizar auditorias internas.

As Fig. 67 e Fig. 68 representam a divisão das despesas operacionais da CTA e a distribuição por tipo de origem do montante arrecadado pelo sistema de transporte coletivo em 2006, mostrando o peso relativo de cada componente no todo:

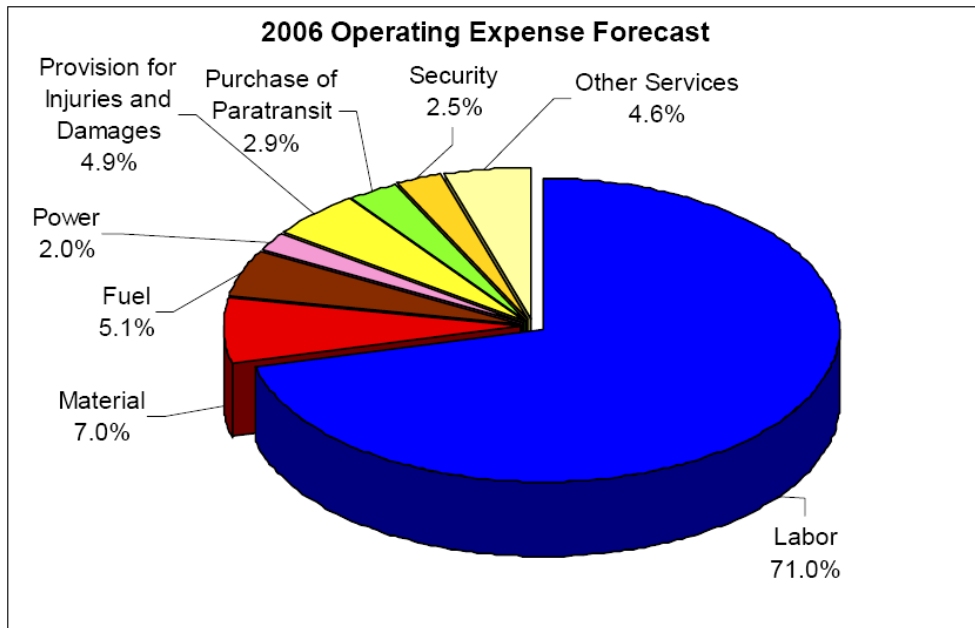


Fig. 67 Divisão de despesas operacionais.

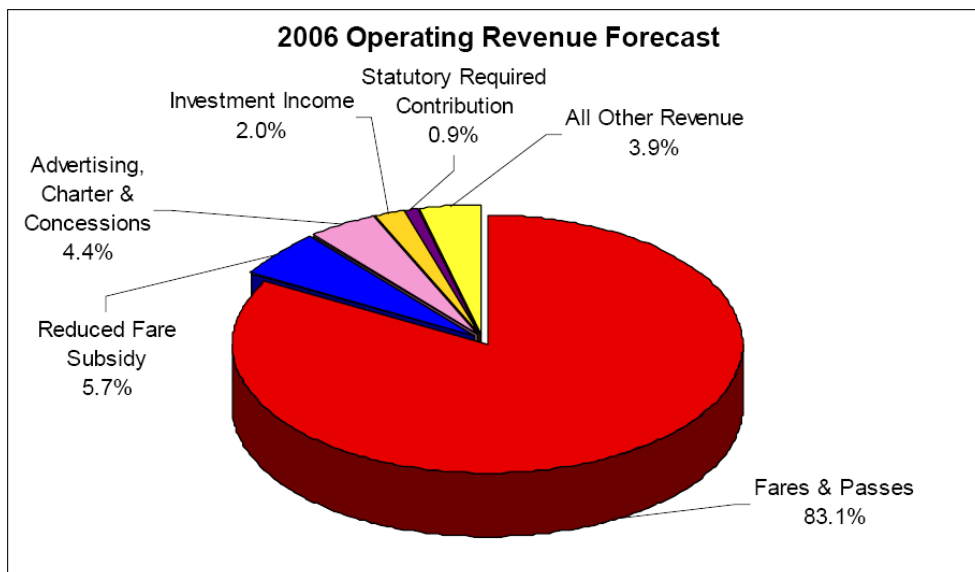


Fig. 68 Divisão da arrecadação do sistema.

A proposta final de recomposição orçamentária é bastante complexa, mas em linhas gerais corresponde aos indicadores já observados em 2006.

O projeto de lei foi reprovado pelo Senado em setembro de 2007⁸¹, o que postergou a decisão para 2008, levando a CTA, PACE e Metra a apresentarem um plano de corte de custos operacionais para recomposição do orçamento do próximo ano, cumprindo determinação expressa em lei. O anúncio dos cortes em linhas de ônibus e nos serviços ofertados nos trens gerou reação da opinião pública, obrigando o governador determinar um aporte de verbas emergenciais.



Fig. 69 Relatório anual da RTA.

A questão fundamental colocada pelo ‘problema financeiro’ aqui diz respeito ao orçamento e ao financiamento. O plano de financiamento tem duração de cinco anos, quando será novamente revisto, ou simplesmente renovado, mas, uma vez aprovado, determina um horizonte previsível da disponibilidade de verbas. Estas verbas não poderão ser deslocadas ou transferidas para outros fins que não o transporte público, e também não poderão ser ‘esquecidas’ sob pena de perda de todo o aporte. O orçamento das empresas não é uma peça de ficção, ele é feito a partir desse montante disponível anualmente, dividido na proporção de: 48% para a CTA, 39% para a Metra, e 13% para a PACE. Assim, o orçamento das empresas pode ser feito com base em um plano de investimentos de, no mínimo, cinco anos, o que não impede a proposição de planos de longo prazo (como aquela com horizonte em 2030). Existem outras verbas federais disponíveis no DOT para o transporte público, que podem ser acessadas mediante aprovação de projetos especiais, como a construção de uma nova infraestrutura. Aprovado um orçamento pelo Conselho ele terá que ser cumprido dentro de parâmetros estreitos definidos em lei. Por este mesmo motivo o Conselho não pode aprovar um orçamento que não possa ser cumprido por falta de verbas – daí a obrigatoriedade do anúncio de cortes para promover o ajuste necessário.

Outra questão que emerge da discussão sobre financiamento do sistema é a participação futura da RTA. Entre as propostas de mudança gerencial apresentadas

81 Recebeu 61 votos a favor e 48 contra – necessitava de 71 votos para a aprovação.

destaca-se a ampliação das atribuições do órgão no tocante à administração. A proposta colocada em pauta pelo Auditor Geral do Estado requer a diminuição da independência das empresas subordinadas, em favor do aprimoramento da participação da agência. A RTA deve ter mais poder para: atuar na definição orçamentária dos conselhos das empresas; centralizar decisões de planejamento de longo prazo; ampliar participação na operação e definição de tecnologias; coordenar políticas tarifárias; e definir metas e índices de desempenho. Estas recomendações mostram que o crescimento populacional, a diversificação das atividades urbanas, e o aprofundamento da complexidade da metrópole, – fatores comuns a grandes centros urbanos como Chicago e São Paulo – requerem a ampliação das atividades e da autoridade do órgão gestor. Ao contrário de subdividir a metrópole em inúmeras áreas artificiais, a operação do transporte em múltiplas empresas independentes, e a gestão do sistema em níveis de governo variáveis, a direção tomada em Chicago é, justamente, no sentido oposto, na busca de um aprimoramento da coordenação centralizada.

A Fig. 70 representa como ficaria a composição do equilíbrio financeiro do sistema com base na aprovação do projeto de lei 572, em tramitação, e mostra que os fundos públicos (41,5% e 9,7%) continuariam configurando cerca de metade do montante necessário para a manutenção dos serviços nos padrões atuais. A ‘fatia’ vermelha correspondente ao acréscimo nas taxas (9,7%). Observa-se que do montante recebido pela CTA apenas 2,2% são oriundos da publicidade no sistema.

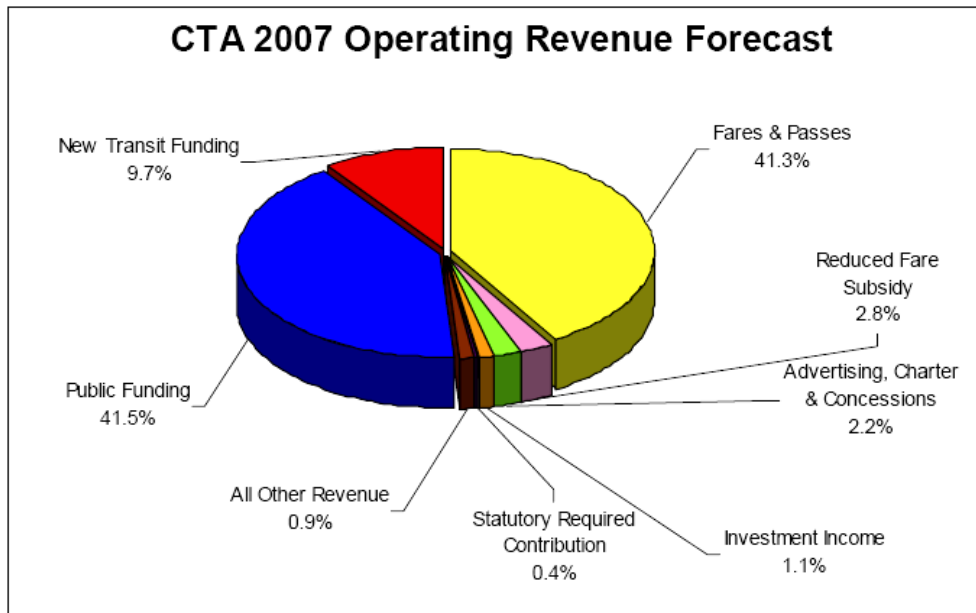


Fig. 70 Previsão de fundos operacionais.

Divisão modal

A proporção entre os componentes modais do sistema tem permanecido a mesma nas últimas décadas, conforme a Fig. 71. Há uma queda do modal ônibus (CTA) de 1980 até 1995 quando os valores se estabilizam, apontado para uma

tendência de crescimento após 2004. O gráfico representa o volume de passageiros transportados (em milhões) ao longo dos últimos 20 anos. A tendência à retomada do crescimento populacional na região metropolitana deve aumentar a demanda por transporte coletivo.

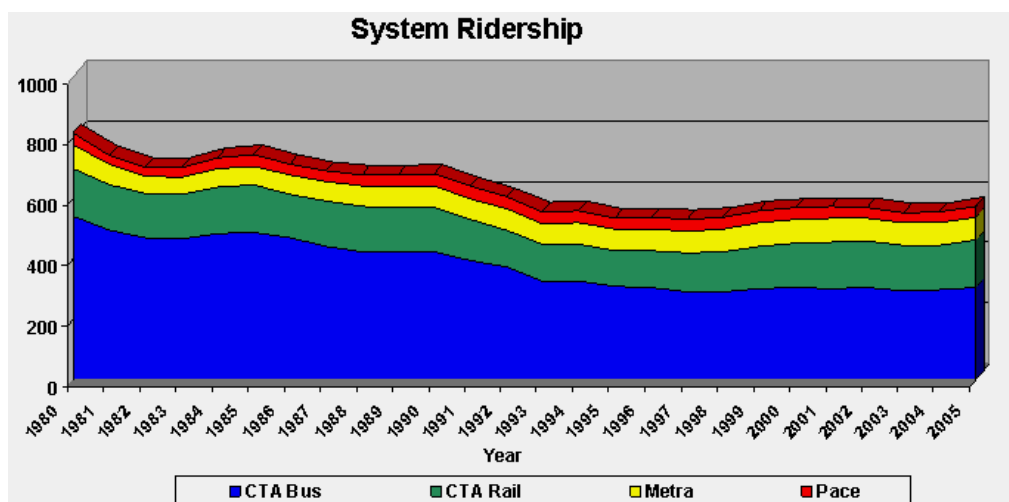


Fig. 71 Divisão modal dos transportes públicos.

Os dados do censo populacional apresentados na Tab. 4 mostram esse crescimento. Enquanto em Chicago (sede) se observa diminuição do processo de esvaziamento, nas áreas suburbanas houve aceleração do crescimento populacional. Este é um dos argumentos apresentados pela RTA para que se mantenham os fundos para o transporte coletivo. O crescimento dos subúrbios deverá gerar um acréscimo no volume de tráfego pelo aumento do uso de veículos particulares. A ausência de investimentos no transporte pode agravar os efeitos cumulativos do maior uso do modal individual. Uma quantidade maior de veículos circulando implicará provável diminuição da velocidade do modo coletivo. A simulação⁸² de transporte e tráfego demonstra um aumento do número de vias com trechos sujeitos a congestionamento. A Fig. 72 representa a comparação entre os níveis de congestionamento viário nos dois cenários de simulação: cenário de referência (2000) e cenário futuro (2030).

82 Simulação apresentada pelo Federal Transit Administration no estudo *Chicago Area Transportation Study*, parte do relatório *MBC/2007*, que englobou toda a região do Nordeste de Illinois, com base na projeção do crescimento populacional até 2030. O estudo indica aquelas vias em que o volume de tráfego por hora está além da capacidade viária.

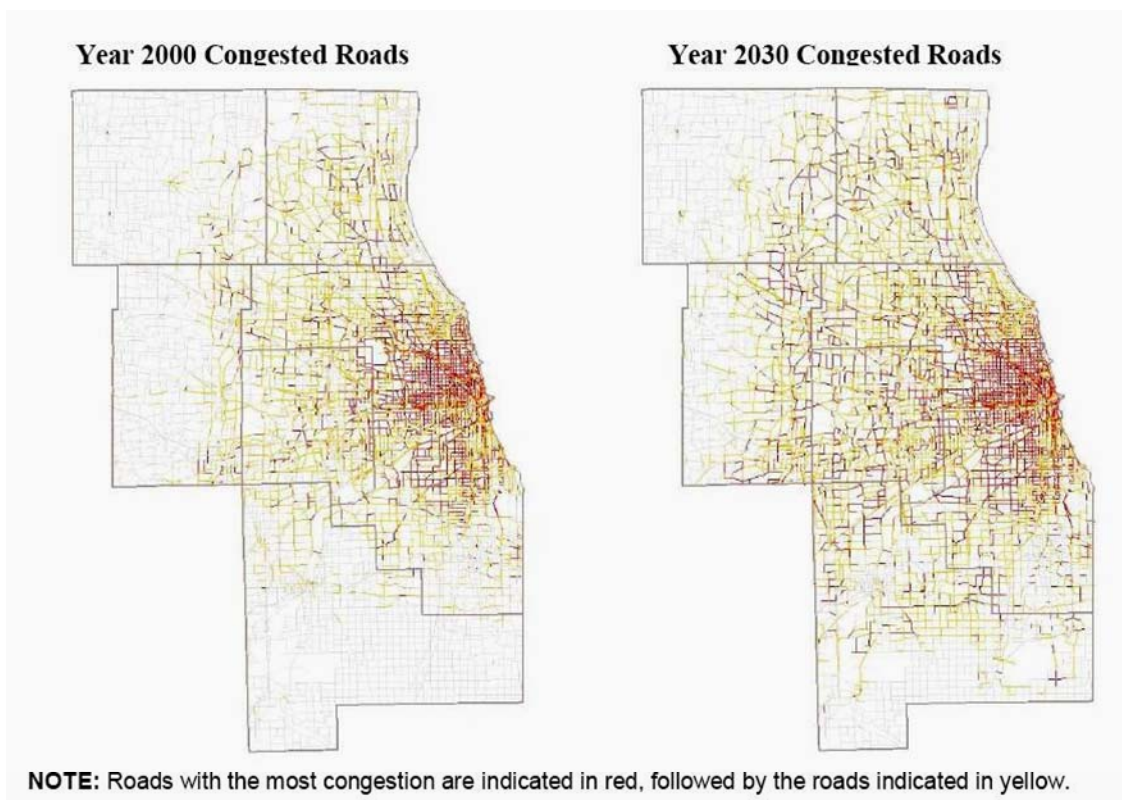


Fig. 72 Comparação entre os cenário 2000 e 2030. Congestionamento viário.⁸³

⁸³ “NOTA: vias de maior congestionamento indicadas em vermelho, seguidas pelas vias indicadas em amarelo.”



Fig. 73 RTA - Mapa de Chicago seu sistema de transporte coletivo representado.

4. Tendências: continuidade e ampliação.

A RTA organiza e apresenta em seus relatórios uma série de projetos candidatos a receber investimentos nos próximos anos. Os projetos são da própria RTA, de suas empresas subordinadas, ou são oriundos dos seis condados e do município de Chicago.

São planos e projetos que têm em vista um cenário de 30 anos de investimentos em infra-estrutura, sistemas, equipamentos e tecnologia. Estão divididos em três categorias: investimentos para a manutenção, investimentos para a melhoria e investimentos para a expansão do sistema. Seriam estes os investimentos necessários para o atendimento da demanda futura

Os investimentos em manutenção destinam-se à recuperação do material rodante, recuperação de pontes, troca dos sistemas de sinais e comunicação, reformas de estações, garagens de ônibus e projetos de adaptação para necessidades especiais, padrão ADA⁸⁴. Os investimentos em melhorias referem-se à redução da superlotação, aumento da oferta de lugares, melhora no atendimento nos horários fora do pico e incremento das conexões intermodais. Os investimentos para a expansão do sistema destinam-se a novas infra-estruturas e equipamentos de transporte coletivo:

Investimentos em Transporte Público	
Planos e projetos para os próximos 30 anos	
categoria	montante U\$ bil
manutenção	34,0
melhorias	5,0
expansão	17,6
total	56,9
fundos federais previstos	19,4
fundos adicionais necessários	37,5

Fonte: RTA / MBC (2007)

Tab. 5 Previsão de investimento públicos em transporte urbano para Chicago.

Os projetos para a expansão do sistema se organizam em três grupos:

- 11 projetos que já contam com autorização do governo federal e estão em avaliação pelo Departamento dos Transportes (Ministério)
- 13 projetos estão em desenvolvimento ainda no âmbito da RTA e suas empresas subordinadas

⁸⁴ ADA *The Americans with Disabilities Act*, uma Lei federal de 1990, que obriga à adaptação de todos os veículos urbanos de transporte coletivos, independentemente do modal, além da adaptação das estações com equipamentos como elevadores e escadas rolantes.

- 24 outros projetos (a maioria produzido pelas municipalidades e condados) estão em avaliação pela RTA para serem incluídos na lista dos projetos prioritários ou inseridos no âmbito dos projetos maiores

Dentre os projetos prioritários candidatos a receber verba do governo federal nos próximos anos destacam-se dois anéis ferroviários: no primeiro, mais próximo ao centro a CTA propõe a Circle Line, uma linha que pretende unir todas as ‘pontas’ do sistema do metrô formando um semicírculo no entorno da área central; no segundo anel, passando pelos subúrbios da mancha urbana a Metra pretende conectar o aeroporto O’Hare com todas suas linhas radiais.

O traçado a ser adotado e a tecnologia utilizada pela CTA ainda está passando por um processo de avaliação preliminar obrigatória.



Fig. 74 CTA – Alternativas para uma nova linha circular do metrô.

A avaliação é obrigatória para os projetos candidatos a receber o fundo federal. O processo todo é conhecido como *FTA New Start Process* e leva de 10 a 15 anos, da solicitação original até a entrega da obra, dependendo da escala do projeto. São sete etapas seqüenciais: desenvolvimento do conceito do projeto; estudo das alternativas de análise; projeto preliminar; estudo de impacto ambiental; projeto executivo, construção e operação.

Chicago ainda está no início do processo federal para receber este investimento, concluindo a segunda fase. A avaliação consiste em três etapas de reuniões públicas

de discussão organizadas em três encontros em locais deferentes da cidade, totalizando nove audiências públicas para a discussão do tema.

O traçado do investimento proposto pela Metra está mais bem definido e conta com a aprovação dos condados e municipalidades por onde pretende passar. Com esta linha a Metra pretende solucionar o crônico problema de ausência de conexão de suas linhas nos subúrbios da cidade e, ao mesmo tempo, facilitar o acesso ao aeroporto diretamente dos subúrbios, sem a necessidade de conexões em Chicago.



Fig. 75 Metra – Proposta para nova via ferroviária: Star Line.

Os projetos previstos para Chicago e região demonstram que o governo federal, o governo do estado, e os governos locais continuam determinados no propósito de manter os investimentos em infra-estrutura para a melhoria da eficiência produtiva da aglomeração urbana de Chicago. Não são investimentos despropositados. A simples observação do desenho geral da rede de transporte público da aglomeração (Fig. 71) revela esta falha estrutural de conexão, e a as previsões de aumento populacional dos subúrbios vão requerer conexões internas, que permitam o livre trânsito de passageiros por fora das áreas mais congestionadas da cidade.

Conclusão

A conclusão faz breve descrição do sistema de transporte coletivo na aglomeração urbana de São Paulo, discute algumas questões relativas ao transporte coletivo na Região Metropolitana à luz dos estudos sobre a formação do espaço norte-americano e da cidade de Chicago, trata da formulação de planos urbanos para a região destacando o Plano de Avenidas, e procura contribuir ao estudo do transporte coletivo no processo de urbanização.

1. Características básicas do sistema de transporte de São Paulo

Breve descrição da estrutura da oferta

O transporte público de passageiros de São Paulo é organizado em um sistema misto. Uma parte dele está sob administração direta do Estado e outra é administrada indiretamente através de concessões de serviço.

O planejamento do sistema é pulverizado em diversas instâncias de governo, e sofre influência dos prestadores de serviço de transporte. O projeto dos equipamentos é realizado diretamente pelo Estado ou contratado a empresas privadas especializadas para posterior aprovação. A construção da infra-estrutura é feita por empreiteiras particulares contratadas durante a implantação de projetos específicos. A gestão do sistema é mista, desta forma uma parte do trabalho feito pelas empresas é submetida diretamente à aprovação do Estado, ou à aprovação de empresas geridas pelo Estado. A operação da rede também é mista sendo parte dela diretamente controlada por empresas estatais e parte por empresas privadas. A fiscalização ainda é atribuição exclusiva do Estado.

Na descrição a seguir alguns dos componentes deste sistema, os órgãos, as empresas gestoras e divisões de governo estão organizados de forma sucinta e aproximadamente hierárquica nos dois âmbitos de governo, estadual e municipal, conforme a descrição a seguir.

Lista de referência das siglas por entidades governamentais, regiões de governo e empresas que atuam no sistema, utilizadas nesta descrição dos componentes e no diagnóstico a seguir:

GESP	Governo do Estado de São Paulo
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
STM	Secretaria dos Transportes Metropolitanos
CPTM	Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

Metrô	Companhia do Metropolitano de São Paulo
EMTU	Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S. A.
PMS	Prefeitura do Município de São Paulo
SMT	Secretaria Municipal de Transportes
DTP	Departamento de Transportes Públicos
DSV	Departamento de Operação do Sistema Viário
SPTrans	São Paulo Transporte S. A.
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego

Siglas auxiliares:

EM	Empresas de ônibus municipais
EI	Empresas de ônibus intermunicipais
EF	Empresas de ônibus fretados municipais e intermunicipais
CT	Cooperativas de transporte por ônibus municipais

Componentes

Lista de componentes do sistema de transporte da aglomeração de São Paulo. Atribuições básicas e campo da atuação de cada um no tocante ao transporte coletivo. Parte destes elementos eventualmente pode atuar fora dos limites da RMSP:

a) o **GESP** no âmbito do setor de transporte público determina a política de transportes metropolitanos na RMSP através da STM, do Metrô, da CPTM, e da EMTU. É o responsável final pela atuação da secretaria e das empresas subordinadas a ela.

b) a **RMSP** corresponde a uma região do Estado de São Paulo que engloba 39 municípios vizinhos, incluindo a capital, em um conjunto que contém quase toda a aglomeração urbana de São Paulo, conhecida também como a Grande São Paulo.

c) a **STM** é a secretaria de estado responsável pela execução das políticas de transporte do GESP em todas as regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, notadamente a RMSP. Criada em 1991 para assumir o transporte metropolitano a STM atua através do agrupamento das redes de transporte coletivo do Metrô da CPTM e da EMTU conhecido como 'Metropolitano'.

d) a **CPTM** é a empresa de economia mista do GESP, subordinada à STM. Formada em 1992 a partir da fusão das 'sobras' de antigas empresas federais e estaduais, a CPTM atua na oferta de transporte de passageiros em uma rede de transporte de massa sobre trilhos no âmbito da RMSP. A empresa administra e opera uma rede de 06 linhas em diferentes estágios tecnológicos. Estas linhas abrangem 22 municípios da RMSP com 84 estações e 257km de vias.

e) o **Metrô** é a empresa de economia mista do GESP, também subordinada à STM. Formado em 1968, o Metrô passou a operar comercialmente em 1974, atuando na

administração de uma rede de alta capacidade sobre trilhos. A rede do Metrô iniciou sua operação pelo tramo Norte-Sul (Linha 1-Azul) e em 40 anos construiu 61km de linhas (média de 1,5km ao ano). A persistir a média histórica de expansão deverá atingir em 2009 a meta proposta originalmente para 1987 (63km/ HMD 1968), e em 2076 a meta proposta na Rede 'Essencial' (163km/ ano-meta 2025).

f) a **EMTU** é a empresa de economia mista do GESP, subordinada à STM. Criada em 1977, quando da formação do Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos, foi *descrida* em 1980, ano em que incorporada à EMPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo. Recriada em 1987 para assumir, por meio de contratação de operadoras de ônibus urbanos (EI), o transporte público intermunicipal (não mais o metropolitano). Foi subordinada à STM quando da criação desta secretaria. Recentemente, em 2000, assumiu a gestão dos sistemas intermunicipais nas novas regiões metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista.

g) a **PMSP** exerce sua política de transporte coletivo público no Município de São Paulo através da STM que é a secretaria à qual se subordina a SPTrans.

h) a **SMT** é uma Secretaria da PMSP responsável por atuar no âmbito do transporte público, do transporte de carga e do transporte individual, exclusivamente dentro dos limites geográficos do município.

i) o **DTP** e o **DSV** são departamentos da SMT responsáveis respectivamente pelo serviço de transporte coletivo público contratado à SPTrans, e pelo uso, gerenciamento e fiscalização do sistema viário contratados à CET, ambos atuando exclusivamente no Município de São Paulo.

j) a **SPTrans** é uma empresa de economia mista da PMSP que presta serviços exclusivamente à SMT, através do DTP, e é responsável, entre outras, por planejar, contratar, gerenciar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo de passageiros por ônibus e táxis no Município de São Paulo. A empresa também é responsável pelas licitações do sistema de transporte; contrata e organiza as EM e as CM operadoras do serviço organizadas em consórcios regionais de operação, no total de 982 linhas (média em 2007). A SPTrans atua no gerenciamento de projetos e construções de obras e manutenção de infra-estrutura de transporte como corredores de ônibus e terminais de transferência. A operação dos terminais fica a cargo de empresas terceirizadas.

k) a **CET** é uma empresa de economia mista que presta serviços exclusivamente à SMT, através do DTSV, e é responsável, entre outras, por planejar, fiscalizar, gerenciar, disciplinar e operar o uso da rede viária do Município de São Paulo pelos veículos automotores, bicicletas e pedestres.

l) as **EM** são empresas privadas concessionárias dos serviços municipais de transporte coletivo de passageiros, atuando exclusivamente dentro dos limites do Município de São Paulo (com raras exceções). Estão divididas em oito consórcios para a operação das oito áreas em que o município foi dividido no ano de 2003. As linhas se caracterizam por utilizar veículos básicos⁸⁵ ou de maior porte, e seus itinerários não se restringem às áreas de atuação.

m) as **EI** são empresas privadas concessionárias dos serviços intermunicipais de transporte de passageiros entre os municípios da RMSP. Contratadas diretamente pela EMTU operam linhas regulares, sendo que algumas em corredores exclusivos para ônibus, notadamente na região do ABC⁸⁶ paulista.

n) as **EF** são empresas privadas licenciadas para o transporte fretado de passageiros no interior dos municípios ou entre os diferentes municípios da RMSP, além de municípios circunvizinhos.

o) as **CM** são cooperativas privadas de permissionários do serviço de transporte coletivo de passageiros operando exclusivamente dentro dos limites do Município de São Paulo. São contratadas diretamente pela SPTrans através de licitação pública, e operam linhas regulares caracterizadas pelo uso de veículos básicos ou porte menor para uso em âmbito mais local.

Os quadros a seguir comparam o porte e a capacidade das infra-estruturas de transporte e dos volumes transportados nas redes que guardam alguma equivalência:

Regiões Metropolitanas São Paulo & Chicago			
avaliação da dimensão da infra-estrutura equivalente			
São Paulo (pop 19 mi)		Chicago (pop 9,5 mi)	
empresa	rede	empresa	rede
EMTU	490 linhas	PACE	240 linhas
SPTrans	590 linhas	CTA bus	152 linhas
Metrô	4 linhas	CTA sub	8 linhas
Metrô	57 estações	CTA sub	144 estações
Metrô	60 km via	CTA sub	166 km via
Metrô	317 mil hab/km via	CTA sub	60 mil hab/km via
CPTM	6 linhas	Metra	12 linhas
CPTM	83 estações	Metra	230 estações
CPTM	257 km via	Metra	796 km via
CPTM	74 mil hab/km via	Metra	12 mil hab/km via

fonte: RTA/SPTrans/CPTM/Metro – valores de 2006

Tab. 6 Dados sobre o sistema de transporte de Chicago e São Paulo.

85 Ou 'convencionais' (aproximadamente 74 lugares)

86 Os municípios de Santo André, São Bernardo, São Caetano e Diadema.

Regiões Metropolitanas São Paulo & Chicago			
avaliação dos números gerais do sistema			
São Paulo		Chicago	
empresa	pass / dia	empresa	pass / dia
EMTU	1.500.000	PACE	140.000
SPTrans	8.245.000	CTA bus	969.000
Metrô	2.600.000	CTA sub	608.000
CPTM	1.359.000	Metra	280.000
TOTAL	13.704.000		1.997.000

fonte: RTA/SPTrans/CPTM/Metro - valores médios de 2006

Tab. 7 Dados sobre passageiros transportados em Chicago e São Paulo.

Breve diagnóstico do transporte em São Paulo

A estrutura do sistema de transporte de São Paulo se caracteriza por ser cindida em vários níveis. Os componentes do sistema têm de áreas de atuação diferentes, níveis hierárquicos diferentes e controlam segmentos modais diferentes.

A estrutura é cindida *politicamente*: a aglomeração urbana de São Paulo é formada pela conurbação de diversos municípios como São Paulo, São Bernardo e Itaquaquecetuba que eram núcleos⁸⁷ historicamente isolados. A eles se acrescentaram outros municípios conurbados criados posteriormente, para atender a demandas políticas locais. Osasco, Diadema, São Caetano, Taboão da Serra e outros municípios, foram criados a partir da outorga de autonomia ao que eram originalmente núcleos de bairros (ou freguesias) mais ou menos distantes, sem necessariamente terem atingido as condições de sobrevivência econômica enquanto unidades políticas autônomas. A excessiva subdivisão da metrópole provoca hipertrofia da 'máquina administrativa' do Estado e afeta o sistema de transporte, na medida em que cria limites artificiais de atuação. As empresas municipais e secretarias ficam restritas em seu âmbito de ação diminuindo as possibilidades de atuação conjunta dos componentes do sistema, além de 'gerar' um sem-número de políticas dispersadas pela Região Metropolitana.

A estrutura é cindida *geograficamente*: a RMSP, composta atualmente por 39 municípios autônomos, apresenta dentro de seus limites, subdivisões que não são de ordem político-administrativa. Notadamente, na capital, existem subdivisões de áreas de concessão dos serviços de transporte coletivo sobre pneus que atendem unicamente a critérios de conveniência das empresas concessionárias. Embora originalmente tenha sido criada com o objetivo de formar áreas de atuação

87 Para o aprofundamento da questão em torno dos núcleos periféricos, seqüência de subdivisão de municípios e as implicações destas subdivisões do território, ver entre outros: Juergen LANGENBUCH (1971) *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*; e, Klara Kaiser MORI (1996) *Brasil Urbanização e Fronteiras*.

consorciada, especialmente no âmbito das linhas locais, para a criação de um sistema tronco-alimentado (nunca implantado), a divisão geográfica resumiu-se um traçado aleatório que define um sistema de cores⁸⁸. Este sistema organiza a programação visual da frota de ônibus em circulação, mas em 2007 já apresentava desvios de padrão. Estas cores também foram usadas no novo sistema de placas de identificação de logradouros públicos, talvez em seu melhor desdobramento.

A estrutura é cindida *administrativamente*: níveis de governo diferentes administram modos de transporte diversos, e administram de maneira diversa o mesmo modo de transporte. A RMSP poderia ter, em tese, 39 diferentes secretarias para o gerenciamento do transporte coletivo dentro dos diversos municípios. A forma de organização também varia de caso a caso. Alguns destes municípios têm seu transporte coletivo gerido a partir de diretorias ligadas geralmente à respectiva secretaria de obras e serviços ou a algum departamento de trânsito.

Os serviços de transporte municipal sobre pneus (quando existem nos municípios) são providos por empresas concessionárias dos municípios ou do Governo do Estado através da EMTU. O número de empresas atuando guarda alguma relação de proporcionalidade com o número de habitantes. Nos municípios menores em geral há apenas uma empresa concessionária local, ou apenas o serviço gerenciado pela EMTU. Nos municípios maiores ambos os níveis de governo atuam. É assim por exemplo que parte do sistema sobre pneus da capital é administrada pela Prefeitura do Município de São Paulo (que gerencia o sistema concessionado às empresas consorciadas e

88 A justificativa para a escolha das cores era tornar o sistema compatível com o programa de identificação visual da Cia. do Metropolitano de São Paulo (Metrô), que por sua vez adota um sistema Linha/número-cor, que supostamente deverá estabelecer uma fácil identificação quando da formação de uma rede mais ampla. A aleatoriedade deve-se ao fato de que as características de distribuição da rede do Metrô, qualquer que seja o desenho adotado no futuro, são incompatíveis com a divisão geográfica adotada para os ônibus. Mesmo quando já se tornara fato público notório que a cor a ser adotada para a Linha 4 seria o amarelo, adotou-se a cor laranja para a mesma área de atuação (Área 8). Caso semelhante ocorre com a Área 7, que utiliza a cor vinho (ou grená) para uma área onde já havia um trecho implantado da Linha 5 - Lilás. Agravando a situação da paleta de cores paulistana o programa de identificação visual da Cia. Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), que adota(va) um sistema 'similar' mas não complementar ao do Metrô, Linha/letra-cor, (com algumas variações que adotam 'apelidos' oficiais para linhas do sistema, como Expresso Leste, etc.) padece de algum grau de daltonismo visto que, neste momento (jan/2008), há uma linha de cor azul celeste sendo chamada de Linha C - *Esmeralda*. Enfim, o caos dos sistemas de identificação visual do transporte metropolitano é matéria para um tese de doutorado, mas é o que melhor evidencia o despropósito de se manter o sistema de transporte coletivo de uma única área metropolitana sob vários níveis e contornos administrativos.

também o sistema permissionário⁸⁹ para operação do Sistema Estrutural⁹⁰) e outra pelo GESP que é responsável entre outras pelo Corredor ABD⁹¹.

O sistema de transporte da aglomeração urbana de São Paulo revela, na simples tentativa de sua descrição, a estrutura caótica que o suporta. A falta de entrosamento entre os dois níveis de governo envolvidos em sua administração é um sintoma da desestruturação institucional do Estado brasileiro. A ausência de uma política clara de financiamentos federais agrava o problema, deixando estados e municípios no aguardo de eventuais aportes financeiros. Os investimentos federais em infraestrutura dependem de critérios obscuros. Não se sabe quanto a aglomeração receberá em verbas destinada a investimentos em transporte nos próximos dez anos, nem nos próximos cinco anos e, provavelmente, nem mesmo neste ano (2008). A falta de um orçamento claro, ou de mecanismos de financiamento duradouros para o setor, inviabiliza o planejamento de longo prazo. A ausência de destinação orçamentária para prazos superiores a um ano corrobora no entendimento de que a definição não é desejável. Não é desejável porque compromete as forças dominantes da sociedade, agarradas à instituição do Estado, com metas de investimento que não querem ou não desejam cumprir. O comprometimento com uma política de longo prazo, com investimento nos setores fundamentais da produção nacional, também não se realiza porque reduz a margem de manobra da 'agenda política'.

Os níveis estadual e municipal reproduzem esta lógica em menor escala. Mesmo quando há alinhamento político entre os poderes executivos do estado e dos municípios, não há garantia de um acordo por metas no setor de transporte. Os montantes destinados aos investimentos em infra-estrutura são definidos sem a

89 São pessoas físicas atuando de maneira cooperativada nas oito áreas de operação, contratadas para oferecer aquilo que deveria ser um sistema de linhas locais, complementares ao Sistema Estrutural.

90 Sistema Estrutural e Sistema Local são os nomes oficiais (submetidos à lei de licitação pública) dos componentes completos do transporte por ônibus da capital. O Sistema Estrutural seria aquele formado por linhas de ônibus de características estruturais, a saber: itinerários mais longos, veículos de maior capacidade (Padron de 15m e articulados), que fazem ligações entre os sub-centros e destes com centro da cidade, uso de faixas exclusivas, integração em terminais. O Sistema Local seria aquele formado por linhas de âmbito local, operando veículos de menor capacidade (micro e mini-ônibus e eventualmente veículos convencionais de 12m) com circulação restrita aos bairros e a ligação destes com os sub-centros, abastecendo os terminais de integração e as estações de transferência, evitando o uso excessivo das faixas exclusivas.

91 Corredor ABD é uma infra estrutura de transporte. É de faixa exclusiva para ônibus junto ao canteiro central. É um eixo de transporte de passageiros entre as zonas Sul e Leste de São Paulo, atravessando inteiramente os municípios de Santo André, São Bernardo e Diadema.

existência de um plano de transporte para a região metropolitana. Cada um dos componentes que têm a atribuição de atuar no planejamento do sistema trabalha de maneira isolada, assim, cada uma das empresas para-estatais que atuam nos municípios da RMSP desenvolvem um plano próprio. Ao invés de congregar todos os planos em um único relatório, definindo a previsão orçamentária e as metas de desempenho para os próximos anos, além de diretrizes de longo prazo, – à maneira observada nos relatórios da RTA para Chicago – as empresas publicam planos que se assemelham mais a ‘cartas de intenção’. Estas ‘cartas’ versam unicamente sobre o modal, ou sobre um projeto específico, em que atuam e pelo qual são responsáveis, deixando no vazio qualquer plano de âmbito metropolitano, e evidenciando que desconhecem o que fazem as outras empresas. E assim se produz uma ‘carta’ pra o modal ônibus que circula *no* município e outra para o mesmo modal mas que circula *entre* os municípios da RMSP; uma terceira é feita para o modal metropolitano de alta capacidade, e ainda uma quarta para os trens de subúrbio.

As publicações recentes deixam patente o âmbito da preocupação das empresas, ao abordarem de maneira detalhada e clara apenas o próprio modal em que atuam, reduzindo os demais modais do sistema a elementos figurativos, representados tão somente por um grupo de pontos e traços. Não há discussão de alcance metropolitano nas publicações. A exceção honrosa fica por conta do plano PITU 2020 que, em pleno 1999, se atreveu a utilizar a letra “I” para integrado e, mais do que isso, ousou considerar a possibilidade de um “cenário de pleno desenvolvimento”, além de colocar às claras sua base metodológica. O entendimento de que a região metropolitana pode crescer, não em população e nem para os lados, mas economicamente foi um avanço considerando os anos anteriores.

O PITU 2020, embora não tenha sido construído sobre uma previsão orçamentária, o que não é culpa do plano, trouxe uma contribuição significativa à discussão do transporte metropolitano, e poderia ter sido usado como referência para as diretrizes de longo prazo não tivesse sido abandonado pelo Executivo, e não tivesse tido o mesmo destino que têm todos os planos urbanos ou metropolitanos de São Paulo desde os tempos de Prestes Maia: *a gaveta*.

2. Quadro de elementos referenciais

Este breve quadro apresenta de maneira seqüencial alguns dos trabalhos que tiveram influência significativa no desenvolvimento e na formação do próprio pensamento técnico sobre os temas de desenvolvimento urbano e temas dos transportes coletivos metropolitanos. Os trabalhos estão referidos de acordo com a nomenclatura mais usada no dia-a-dia do setor do planejamento urbano.

PLANO DA LIGHT 1926 – O projeto da empresa Light & Power consistia em uma proposta de rede de bondes, parte em superfície e parte subterrânea, destinada a

atender ao núcleo histórico da cidade a algumas avenidas radiais. A empresa canadense pretendia transformar seu contrato de exclusividade com a prefeitura para englobar o transporte por ônibus e, assim, eliminar a concorrência a seus sistemas. O projeto é “(...) tido como a primeira grande oportunidade perdida para que São Paulo tivesse um eficiente sistema de transporte urbano” [ZIONI, Silvana, *in*: SOMEKH, Nadia *et al*, 2002, p.74].

PLANO DE AVENIDAS 1930 – Como descrito adiante não se tratou meramente de um plano viário, mas de um abrangente plano urbano com preocupações formais, que prima pela análise da estrutura da cidade, e propõe uma intervenção apoiada na concepção de um sistema viário digno deste nome; base necessária para a implantação de infra-estrutura de transporte coletivo.

SAGMACS 1958 – Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais. Um grupo de trabalho formado por Lebrecht, que produziu um documento apoiado em análises de base racionalista e quantitativa chamado *Estrutura Urbana da Aglomeração Paulista* – documento de ampla influência posterior cuja análise não consegue dar conta do acelerado processo de urbanização paulista, mantendo-se presa ao que apregoa como a ‘necessidade’ de contenção do crescimento da cidade.

ANTE-PROJÉTO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTE RÁPIDO 1956 – Plano realizado pela Comissão do Metropolitano. Esta comissão foi nomeada por uma portaria municipal em 1955, depois de reuniões entre a Prefeitura e a Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) que concluíram: “(...) ser necessário o estabelecimento de diretrizes gerais para o transporte coletivo e em especial para um sistema metropolitano ou de trânsito rápido” METRÔ “a ser previsto e gradualmente construído (...)”. Prestes Maia foi o relator da comissão e reiterou, 25 anos depois do Plano de Avenidas, a necessidade de construção de uma rede de transporte coletivo, desta feita composta por uma rede estrutural de 100km de metrô divididos em 3 linhas.

SERFHAU 1964 – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. Parte da atividade do Banco Nacional de Habitação (BNH) que carrega influência teórica e metodológica da SAGMACS para determinar as diretrizes de política urbana nacionais. O órgão elaborou a política nacional de planejamento integrado, e foi relevante na formalização institucional da RMSP.

CODEGRAN/ GEGRAN 1967 – O Conselho de Desenvolvimento da Grande São Paulo, acompanhado por seu órgão executivo, o GEM – Grupo Executivo Metropolitano foram formados após a criação institucional das regiões metropolitanas no país, sendo os órgãos responsáveis pelo planejamento integrado da região metropolitana, reunindo sob sua coordenação os diversos planos oriundos da máquina administrativa estadual e municipal.

PUB 1967 – O Plano Urbanístico Básico da Cidade de São Paulo teve seus estudos contratados pelo Grupo Executivo de Planejamento do município de São Paulo (GEP), o órgão criado por decreto municipal. Juntamente com o PMDI elabora as principais concepções de ordenação espacial da aglomeração paulista dentro da nova ordem institucional. O PUB se preocupa, fundamentalmente, em direcionar e dar forma ao crescimento urbano, e suprir a cidade de infra-estruturas e de serviços adequados a suas demandas, colocando como ano-meta 1990.

HMD 1968 – Hochtief, Montral, Deconsult. O plano para o Metrô de São Paulo foi desenvolvido pelo consórcio HDM, que venceu uma licitação internacional organizada pelo GEM, faz ampla análise da situação do transporte urbano e propõe uma Rede Básica para o metrô. A proposta contempla uma rede composta por cinco linhas com extensão de 63km e ano-meta de 1987, além de uma expansão posterior de aproximadamente 200km.

PMDI 1970 – Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado. Tem seus trabalhos iniciados na formação do GEGAN. Plano abrangente sobre a metrópole que privilegia os modos coletivos, aqueles sobre trilhos, em sua proposta de transporte urbano. Nela consta a conclusão da linha Norte-Sul (atual Linha 1-Azul) e a recuperação do sistema de trens de subúrbio equiparando-o ao Metrô, além da formação de um rede viária metropolitana; tem como ano-meta 1980.

II PND 1974 – Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento. Marca o final do período de crescimento econômico acelerado entre final da década de 60 e início da de 70. É último plano de abrangência nacional do período militar, posteriormente abandonado quando da retenção do processo de acumulação e posterior desaceleração do crescimento econômico do período do ‘milagre’.

Depois de um período rico em planos urbanos e planos de desenvolvimento de grande amplitude, de meados da década de 60 até meados da de 70, há um corte no investimento na produção do espaço brasileiro, caracterizado no setor dos transportes urbanos por uma redução drástica nos investimentos em infra-estrutura. Alegando causas externas como o serviço da dívida e decorrências da crise do petróleo, e causas internas como a recessão econômica e a ‘retração’ do mercado interno, os planos nacionais de desenvolvimento são abandonados, ou reduzidos em escala, metas e abrangência. Um caso emblemático foi o desmonte do CODEGRAN/ GEGAN absorvidos no processo de criação da EMPLASA em 1973, o ano da criação oficial das regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. A EMPLASA que vem substituir ao GEGAN, mas já totalmente destituída de poder de decisão, fica a mercê do mesmo processo de desarticulação a que foram condenados diversos órgãos de planejamento. O momento

marca também a desconstrução do entendimento da metrópole paulistana como uma entidade única, em favor da conhecida ‘colcha de retalhos’ municipais.⁹²

“Diversos planos diretores, planos de desenvolvimento, projetos setoriais, de abastecimento, de transporte e outros, apostam, à sua maneira, no bloqueio ‘necessário’ do crescimento da cidade, para finalmente poderem equilibrar demandas e ofertas, distribuir atividades urbanas, fazer coincidir empregos e habitações, ajustar infra-estruturas, etc.” [MORI, 1996, p.227]

Mesmo com a crise econômica que de fato aconteceu, os planos poderiam continuar ou poderiam ser re-elaborados visando justamente a necessidade de recuperação da crise, com metas objetivas para a retomada do ritmo acelerado de crescimento do período anterior. O abandono dos planos nacionais ou regionais de desenvolvimento não se explica senão pela reimposição dos entraves internos [DEÁK, 1991, p.32-46], contexto em que não há metas a perseguir.

A cidade de São Paulo permanece décadas sem a aprovação e subsequente aplicação de um plano diretor, situação que perdurou até o ano de 2002. O desmantelamento das instâncias de planejamento se reflete até hoje na redução de planos e estudos, em grave prejuízo do campo teórico. No que concerne ao transporte metropolitano em São Paulo a questão continua ‘patinando’. Mesmo os investimentos comprometidos para 2008 ficam aquém da demanda atual, que dizer da confirmação de eventuais cenários de recuperação econômica como os vividos em anos recentes. Em geral, os planos de transporte dos últimos anos continuam refletindo o pensamento dominante dito neoliberal que prega, entre outras coisas, a privatização do sistema, a eliminação de subsídios, a contenção dos ‘gastos’, o equilíbrio fiscal, a entrega do sistema aos ‘parceiros’, a terceirização dos serviços, etc., normalmente travestidos na forma de planos estratégicos. O desmonte da atividade de planejamento atingiu tal ponto que mesmo a mera escolha de um elenco de possíveis investimentos prioritários, quando não é diretamente definido pelo executivo, tem recorrido a duvidosas e mal empregadas ferramentas de análise que utilizam lógica paraconsistente ou multicriterial. Os planos de transporte, quando são feitos, raramente migram do papel para o âmbito das ações efetivas, porque continuam esbarrando nos conhecidos entraves institucionais representados por falsas restrições orçamentárias, penalizações fiscais, contornos político-administrativos artificiais, confusão de níveis hierárquicos e outros, todos disfarçados sob o manto simplista da ‘falta de vontade política’, como se fosse uma questão voluntarista. Essa falsa questão cria um anteparo entre o problema em si e os interesses dominantes da sociedade que, na verdade, desejam mantê-lo.

92 Sobre os principais planos nacionais e a formação do espaço Brasileiro; sobre a formação dos municípios enquanto mecanismo de bloqueio ao crescimento; sobre a desestabilização da noção metropolitana no Brasil ver: Klara Kaiser MORI *Brasil Urbanização e Fronteiras*. (1996).

3. Influência do Plano de Chicago no Plano de Avenidas

A ênfase dada ao Plano de Avenidas nesta conclusão foi com o objetivo de observar o uso posterior que se faz dos planos urbanos, a aceitação ou não de suas recomendações, a pertinência dos possíveis paralelos entre estes dois planos, a colocação de Chicago como um dos casos de interesse estudados por Prestes Maia, e o desaparecimento (ou a desistência) de planos urbanos abrangentes.

O trabalho de Prestes Maia para o Plano de Avenidas (1930) revela que tinha pleno conhecimento dos planos desenvolvidos nos anos anteriores em várias cidades na Europa e nos Estados Unidos, e que recebeu uma notória influência do plano de Daniel Burnham para Chicago. [TOLEDO, 1996, p.258].

“Hoje possuímos além disso os ensinamentos de todo o movimento mundial de urbanismo dos últimos tempos, o que nos poderá evitar passos em falso a que outras cidades não escaparam.” [Plano de Avenidas – PRESTES MAIA, 1930, p.07]

É possível verificar que a influência de Burnham se dá na concepção de um desenho urbano, que fosse capaz de, ao mesmo tempo, produzir uma cidade funcional, que guardasse qualidade estética. Burnham e seus colaboradores acabam por lançar as bases de um novo tipo de plano urbano que posteriormente seria conhecido como o movimento *city beautiful*, que tem seus princípios traçados desde a exposição Columbiana de 1893 [TOLEDO, 1996, p.256].

“Make no little plans. They have no magic to stir men’s blood and probably themselves will not be realized. Make big plans; aim high in hope and work, remembering that a noble logical diagram once recorded will never die but long after we are gone will be a living thing, asserting with growing intensity.” [Daniel H. Burnham. Apud: MAYER, 1969, p.280]⁹³

A influência apontada por Benedito Lima de TOLEDO pode ser percebida na proposta genérica da disposição dos volumes edificáveis, no uso de um anel de parques e avenidas arborizadas, na organização e ampliação do sistema viário, e na previsão de um robusto sistema de transporte coletivo associado às atividades nas áreas centrais. A rede viária é entendida como a base onde se deve lançar todo o restante das infra-estruturas urbanas, incluindo os sistemas de transporte de passageiros.

⁹³ “Não façam planos pequenos. Eles não têm magia para mover os homens e provavelmente nunca serão realizados. Façam grandes planos; plenos de esperança e trabalho, lembrando que um notável diagrama (plano) lógico uma vez gravado nunca morrerá, e perdurará mais que nós mesmos como algo vivo, afirmando-se com intensidade crescente.” [T. do A.]

O Plano de Avenidas dá ênfase, de fato, ao perímetro de irradiação e às avenidas radiais, dedicando 120 páginas ao assunto (partes II a VI). É um dos pontos elogiados por Prestes Maia no Plano de Chicago que, entre outras melhorias descritas anteriormente, previa a construção de uma série de vias diagonais para a abertura do traçado hipodâmico da cidade, diagonais que nunca foram construídas. Apesar dessa ênfase no sistema viário, o Plano de Avenidas também deixa explícita a necessidade de melhoria do padrão e a ampliação da rede de transporte metropolitana, dedicando outras 145 páginas ao assunto (partes VII e VIII).

Prestes Maia conhecia não só o metrô de Chicago como o de outras metrópoles, e este estudo consta no plano de São Paulo, dividido em dois capítulos seqüenciais: um sobre o uso das estradas de ferro no transporte regional e outro sobre o uso de sistemas metropolitanos de transporte como metrô, bondes e ônibus. Prestes Maia, como fica claro, era defensor da ampliação das redes urbanas sobre trilhos. Os estudos de transporte do plano colocam em perspectiva os diversos modos e tecnologias disponíveis à época, para subsidiar a escolha da proposta que seria a mais adequada para São Paulo. Os sistemas previstos deveriam se integrar em estações de transbordo e apresentam propostas básicas para estações de trem, acompanhadas de outras melhorias urbanas. Uma destas estações, chamada de 'Estações Reunidas', deveria reunir as linhas ferroviárias que atendiam São Paulo em um grande terminal de trens na zona Norte – na altura onde hoje está localizada a rodoviária do Tietê. Este terminal guarda muitas semelhanças com o grande terminal previsto no plano de Chicago. Prestes Maia entendia, já naquela época, que a estação da Luz não tinha condições de atender à demanda futura da cidade, e sua ampliação apresentaria dificuldades técnicas.

O entendimento comum do Plano de Avenidas o coloca como um evento definitivo na história, por supostamente determinar uma opção de longo prazo pelo investimento na ampliação do sistema viário, em detrimento dos demais componentes urbanos. Considerando que parte do sistema viário deste plano foi implantada enquanto esteve sob administração de Prestes Maia, a crítica em geral o coloca na vala comum dos planos criados para 'resolver' o problema da circulação do trânsito de São Paulo, mas fadados ao fracasso. Quando se rejeita o plano de 1930 na prensa por apontar a cidade de hoje como uma espécie de 'herança maldita' de planos viários mal concebidos, acaba-se por descartar elementos importantíssimos presentes na proposta original.

Prestes Maia, assim como Daniel Burnham, defendia a construção de uma infraestrutura urbana, prevendo o adensamento como resultado de seu desenvolvimento e não como conseqüência nefasta do descontrole. Desde que atendidas com adequada estrutura de transporte, as cidades poderiam continuar crescendo.

Em Chicago a rede de transporte coletivo foi construída sobre uma rede viária pré-existente. Na verdade, a abertura do plano viário foi 'a' construção da cidade, e as melhorias sucessivas na infra-estrutura de transporte acompanhavam as melhorias das vias urbanas. Prestes Maia pretendia a construção de uma infra-estrutura para o transporte urbano de São Paulo, mas para isso precisava de uma rede viária que, a rigor, a cidade não possuía. Enquanto no Plano de Chicago o viário foi o elemento

menos desenvolvido da proposta, no Plano Avenidas o viário foi o único elemento parcialmente implantado. Atribuir a este plano os problemas atuais de São Paulo é, em primeiro lugar, desconhecer que o plano continha elementos significativos que poderiam ter, se implantados no momento adequado, contribuído para uma elevação do padrão urbano de São Paulo e, em segundo lugar, admitir que em oito décadas não fosse possível fazer qualquer outra proposta urbana para São Paulo. Ao final do capítulo de estudos sobre o transporte do Plano de Avenidas, há uma longa série de conclusões e recomendações. No item “j” parágrafo “1” sob o sub-título “O Systema de transporte e sua evolução” o plano afirma:

“Conclusões mais importantes para nós” (como um destaque lateral)

“A primeira e mais importante é a necessidade de unificação ou coordenação. Esta, vimol-a, como remate invariável á evolução dos meios de transporte, em todas as metrópoles. Paris, Berlin, Londres, Nova York, Chicago, etc., foram irresistivelmente conduzidos á mesma conclusão, por motivos tanto technicos como economicos e financeiros.” [MAIA, 1930, p.267]

Prestes Maia advogou estas idéias tanto no *Plano de Avenidas* de 1930 como posteriormente, no *Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano* de 1956, que apresenta uma concepção urbana mais moderna, e uma proposta ainda mais ampla e radical para as redes de transporte de massa. A opção por uma concepção rodoviarista, se ocorreu, não é tributável ao plano em si ou ao autor em especial, mas às forças sociais que fizeram prevalecer os aspectos viários deste plano e de outros planos posteriores.

Nesta passagem do plano de Prestes Maia demonstra entendimento de que o planejamento é uma ação do Estado em contraposição a, ou com o propósito de, regulação das forças do mercado e, aparentemente, guarda alguma reserva quanto a planos em que o *beautiful* é colocado à frente do *city*.

“Não basta elaborar bellos planos. Elles serão inuteis se ao mesmo tempo não se prover as cidades com meios de defeza contra a especulação e com recurso para enfrentar os empreendimentos.

Os recursos podem provir principalmente:

- das fontes ordinárias municipaes (impostos e taxas) mais ou menos agravadas;
- das taxas de melhoria;
- do auxílio estadual;
- de especulações imobiliarias.”

[MAIA, 1930, p.26]

Observações finais

O espaço é ao mesmo tempo meio e material de trabalho do urbanista. As reflexões acerca do modo como atuamos em sua produção possibilitam transformar esta atuação em algo mais efetivo. Esta eficácia depende da reflexão crítica da consideração de aspectos mais amplos das questões sociais, como uma visão macroeconômica do processo produtivo e a história da formação da sociedade. A inserção profissional no âmbito da coletividade precisa ser e estar consciente da herança histórica.

A visão abrangente dos problemas não afasta o objeto de trabalho. Embora seja possível que o distanciamento para uma melhor visão do todo incorra na obliteração do específico, esta não é uma condição necessária. Analogamente, o estudo aprofundado do objeto utilizando recortes no tempo ou no espaço não prejudica, obrigatoriamente, a visão geral.

O afastar e o aproximar são recursos úteis no próprio caminho do entendimento de nossas relações com o objeto. Pouco importa a escala da abordagem ou o distanciamento adotado, desde que não sejam vistos como absolutos, e que permitam o movimento por toda a questão. A complexidade não significa que as questões devam ser parceladas, mas que requerem um esforço maior para atingir o objetivo. O enfrentamento de uma questão como a do transporte coletivo em São Paulo, não se resolve apenas no âmbito do setor de transporte, porque não é apenas uma questão setorial. Do mesmo modo não há uma 'solução definitiva' para o problema do transporte, visto que ele, o problema, nunca é definitivo ou está completamente determinado. A cidade está em permanente evolução, e as soluções ditas definitivas estão fadadas a serem superadas. Se a questão do transporte coletivo está inserida em um processo econômico maior, o entendimento é fundamental e se dá por esse exercício de sucessivas aproximações e afastamentos do objeto.

Se entendermos os objetos de trabalho como parte daquilo que costumamos chamar de 'o real', então sua definição é o resultado destas múltiplas tentativas de aproximação e da experiência acumulada. Como afirma Marilena CHAUI, o que podemos dizer a respeito dos 'entes reais': "(...) São formas de nossas relações com a natureza (que por sua vez são) mediadas por nossas relações sociais (...)" [CHAUI, 1980, p.18]. Ou seja, nossas relações com a dita realidade também a definem: "(...) Essas relações entre os homens e deles com a natureza constituem as relações sociais como algo produzido pelos próprios homens, ainda que estes não tenham consciência de serem seus únicos autores. (...)" [op.cit. p.19].

Estudar a história da formação de sociedades, como a norte-americana e a brasileira, é fundamental porque nos ajuda na tarefa de entender como e porque as coisas do mundo são como são. Ainda segundo Marilena CHAUI, é de entender que, na verdade, a história nada mais é do que a história "(...) do modo como os homens se relacionaram entre si e com a natureza. (...)" [op.cit. p.19]. Nesta forma de

entendimento, a história não pode ser apenas a dos ‘grandes homens’, nem aquela de uma dada classe dominante ou dominada, mas a história da sociedade com todos seus componentes contraditórios. Todas as maneiras de tratar a história, mesmo aquelas que se atém apenas à precisão de fatos históricos, não passarão de uma enumeração inócua de ‘fatos reais’ que, sem análise, não servem para nada. Como sintetizado por Marilena CHAUI:

“Toda concepção histórica, até o momento, ou tem omitido completamente a base real da história (forças de produção, capitais, divisão social do trabalho, propriedade, formas sociais de intercâmbio que cada geração encontra como produto da geração precedente e que a atual reproduz e transforma, alterando a forma da luta de classes), ou a tem considerado como algo secundário, sem qualquer conexão com a história” [Marx *apud* CHAUI, 1980, p.82]

O espaço da aglomeração urbana mais adensada, a dita cidade, foi produzido coletivamente pela sociedade, logo, é o resultado das relações sociais no âmbito dessa sociedade, que, como visto acima, é historicamente determinada. Sendo o espaço da cidade mais que um objeto de trabalho, mas o lugar onde se vive, ele precisa ser tratado como algo vital. E, para isso, é imprescindível entender o que é este espaço vital.

O espaço norte-americano atual não é fruto do que foi feito nos últimos dez anos, e nem desde a guerra pela independência; talvez desde a Revolução Gloriosa na Inglaterra, ou ainda antes disso. Não é possível definir com precisão. O mesmo raciocínio é válido para o espaço brasileiro. De fato, aferir precisamente quando começaram a atuar as forças que determinaram o que o espaço é hoje, não contribui para a elucidação da história. O que se pode tentar é buscar na história a explicação para o surgimento desta ou daquela força atuante na sociedade.

O nível e a forma da atuação do Estado sobre o espaço se dão de acordo com a expectativa de desempenho que a sociedade tem desse espaço. No capitalismo cada sociedade encontra a sua forma específica de reprodução, e as possibilidades são praticamente ilimitadas. As forças dominantes dentro de cada sociedade criam para si um Estado que, em geral, é uma consolidação transitória de anseios e necessidades, passível de ser alterada pelas mesmas forças sociais que o criaram. Logo, o Estado, apesar de tender à estabilidade, pode ser visto como algo passível de ser alterado. Não se trata de uma instituição fixa, nem uma entidade absoluta “pairando sobre os indivíduos”, mas de um produto destes mesmos indivíduos. Cada Estado tem especificidades de ação, de organização, de gestão e de prática política que são, e precisam ser, estudadas como mecanismos que atuam na formação do espaço contemporâneo.

No âmbito das conclusões deste estudo considera-se que as instituições que fazem parte de um Estado autônomo, qualquer que seja a forma de sua organização política, devem refletir os propósitos do conjunto das atividades da sociedade, tanto no sentido da regulação quanto na atuação direta.

Os exemplos tirados da história mostram que as instituições públicas norte-americanas atuaram, e continuam a atuar, fortemente sobre os rumos da economia de mercado. O controle cartesiano sobre a destinação das terras públicas, a política de incentivo à imigração para a formação da mão-de-obra, os investimentos em infraestrutura urbana, a intervenção estrutural do *New Deal* na economia após a crise de 1929, as medidas de fiscalização e regulação do setor dos transportes públicos e, finalmente, a atuação direta no planejamento, gestão e operação do transporte coletivo público de passageiros, são exemplos da atuação do Estado norte-americano a favor das forças dominantes da sociedade. Em todos esses momentos as instituições públicas tinham este propósito, qual seja, o de criar as condições de um elevado padrão de reprodução social.

Na atuação do Estado no Brasil e de suas instituições públicas, não há o compromisso com a necessidade de elevação dos padrões sociais. O histórico brasileiro desde a independência denota que a manutenção de elevados níveis de pobreza tem sido útil para a manutenção do *status quo*, porque garante a depreciação do mercado interno, necessária à expatriação de parte do capital excedente [DEÁK, 1991, p.32-46]. A riqueza gerada pela sociedade brasileira não é totalmente revertida em benefício da própria sociedade, traduzido em aumento dos níveis de produtividade e renda. As infra-estruturas brasileiras não são insuficientes, elas são adequadas ao baixo padrão da reprodução social. É por essa razão que elas são uniformemente precárias em todos os âmbitos de atuação do Estado; ferrovias obsoletas, déficit habitacional, rodovias depauperadas, transporte insuficiente, etc.

O mesmo vale para as próprias instituições que são uniformemente débeis, conclusão óbvia a partir da insuficiência do atendimento à saúde, da baixa qualidade do ensino, da ineficiência da previdência social, etc. Aquelas instituições que eventualmente tiveram, em algum momento de sua existência, um padrão de excelência de serviço, invariavelmente acabam sofrendo um processo de desmonte continuado até que se equiparem ao baixo padrão de suas congêneres, como foram no caso de São Paulo, a Companhia do Metropolitano, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, as escolas e universidades públicas, etc.

A atuação nos serviços de manutenção do patrimônio público é um excelente indício para se verificar a fragilidade institucional de um Estado. A manutenção de um equipamento de uso coletivo pressupõe um mínimo de organização, planejamento e orçamento. Como, para as instituições nacionais, as ações que demandem previsibilidade (mesmo as de curtíssimo prazo), são quase atos subversivos, seu trabalho diário resume-se a um permanente atendimento emergencial.

Embora o Estado brasileiro não tenha em vista, necessariamente, o interesse coletivo, a exemplo do ‘modesto’ sistema de transporte de passageiros de São Paulo, a atuação pública das instituições responsáveis pelo transporte coloca como desafio a possibilidade de alguma ação técnica (dentro dos limites impostos pelas condições de trabalho) em prol do interesse dito coletivo. A favor deste interesse não porque o transporte, como já foi afirmado, “é direito do cidadão e dever do Estado”, mas porque

é a melhor forma de – considerando o modo de produção capitalista – garantir o pleno desenvolvimento dos potenciais produtivos de uma cidade, e da sociedade de maneira mais abrangente. O transporte coletivo público de Chicago é um exemplo vivo disso. Porque a iniciativa privada não tem condições de garantir sozinha eficiência e produtividade, em uma área em que a livre-concorrência, que é seu motor primordial, não tem como atuar, porque a concorrência não faz parte do sistema de transporte coletivo público.

O usuário dos sistemas de transporte coletivo em São Paulo não é, como tem sido dito *ad nauseam*⁹⁴, um ‘cliente’. E não cabe afirmar, como já foi afirmado, que: “(...) (o) usuário deixa de ser *visto* como cativo do sistema e passa a ser *visto* como um cliente com opções de escolha e necessidades específicas (...)” [ZUCCOLOTTO, 2002] (grifo meu), porque a mera mudança de ‘visão’, como quem troca de óculos, não muda o objeto, não muda o real, não transforma a realidade. O usuário seria um cliente de fato se tivesse opção de escolha mas, na verdade, ele não tem. O usuário ainda é cativo deste ou daquele serviço ofertado, seja porque a concessão pública ou privada de exploração de um serviço de transporte fecha a porta para a livre-concorrência, seja porque o dito ‘cliente’ não opta pelo modo de transporte que *quer*, mas pelo que *pode pagar*. E não é válido considerar os diversos modos coletivos como concorrentes entre si, porque não oferecem o mesmo serviço. Analogamente, o transporte sobre pneus não pode ser visto como concorrente ao transporte sobre trilhos, porque os serviços são diferentes, e porque cada modo é (ou deveria ser) concebido para atender a demandas diferentes. O mesmo raciocínio se aplica ao transporte individual, que não é concorrente ao coletivo; o modo individual só cresce onde o modo coletivo é insuficiente por uma razão qualquer, ou onde os níveis de renda são mais elevados – e mesmo nestes casos existem mecanismos adequados para desestimular o uso excessivo do automóvel em benefício da mobilidade.

A montagem da rede de transporte coletivo de passageiros de Chicago, conforme abordada neste trabalho, mostra de maneira inequívoca que aquilo que em princípio foi concebido como um negócio empresarial, e mais adiante se submeteu a ciclos de regulação pelo Estado (em benefício de sua própria lucratividade), finalmente passou a ser um ‘negócio de Estado’, quando este percebeu que a iniciativa privada não tinha condições de bancar a manutenção e o funcionamento daquela infraestrutura. Não é uma questão de melhor ou pior eficiência na gestão empresarial, – o empresariado norte-americano demonstra agilidade e eficiência em um dos regimes

94 Em geral isto tem sido afirmado e reafirmado em cursos de marketing ou de qualidade voltados para o transporte, promovidos por entidades patronais, associações empresariais, e até por instituições de ensino e empresas públicas de transporte. Tem sido comum também o uso da forma dupla ‘cliente-usuário’ (!), como se a simples alteração de nomenclatura fosse suficiente para que, como por um encanto, aquele indivíduo, agora na ‘forma cliente’, passasse a ser tratado com um melhor padrão de serviço (ou produto). Afinal, porque um passageiro ‘cliente’ teria mais ‘direitos’ que um usuário de um serviço?

capitalistas mais dinâmicos – mas de manutenção da eficiência do sistema de transporte, porque ele é fundamental para a produção e para a manutenção dos níveis de produtividade.

A história da montagem da rede de transporte de São Paulo mostra alguns poucos momentos de clareza, em que a questão foi tratada com a amplitude que merece, a metropolitana. Este foi o caso do Plano de Avenidas de Prestes Maia, ou o plano que regeu o início da implantação do Metrô, momentos raros em que se pretendeu prover, e se começou a implantar, um serviço e uma infra-estrutura adequados às necessidades de São Paulo.

Contudo, observando a história do transporte coletivo em São Paulo vemos que ela é profusa em planos ‘engavetados’, em ‘soluções emergenciais’ que se tornam perenes, em planos publicados sem previsão orçamentária ou orçamentos de transporte que não têm plano, em planos de gestão e de ocasião, em planos ‘bem intencionados’ que nunca decolam, em planos escusos construídos em ‘tempo recorde’, em planos abandonados ao final ‘do mandato’, em planos concebidos para atender ‘ao contrato’; em planos feitos para cobrir o ‘caixa da campanha’, em planos que afirmam ‘resolver o problema do transporte’. E mais recentemente podemos encontrar ainda, planos ditos ‘autoritários’ mas que jamais foram implantados; planos feitos para ‘as pessoas’(?); planos ‘estratégicos’ que não têm prazo; planos de transporte ‘sustentável’; planos ‘participativos’ sem reuniões; planos com ‘responsabilidade social’; e ainda obscuros projetos ‘especiais’.

Nunca, nunca mais se ouviu falar em *planejamento de longo prazo*, em *planejamento integrado* ou *plano de desenvolvimento*. Se todo plano é assim chamado porque tem uma meta, nossa meta *não é* o desenvolvimento.

São Paulo, 06 de fevereiro de 2008.

Bibliografia

- AGLIETTA, Michel (1976) *Regulación y crisis del capitalismo*. México: Siglo Veintiuno editores, 1979.
- AGLIETTA, Michel (1976) *A Theory of Capitalist Regulation: The US Experience*. New York: Verso, 2000.
- BAILYN, Bernard (1967) *As Origens Ideológicas da Revolução Americana*. Bauru: EDUSC, 2003.
- BATTAGLIA, Luisa (1995) *Cadastrros e registros fundiários – A institucionalização do descontrole sobre o espaço no Brasil*. [Tese de Doutorado] São Paulo: FAUUSP, 1995.
- BENEVOLO, Leonardo (1960) *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 2001.
- BRASIL – *Estatuto da Cidade* (2001), Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2001.
- BRASIL – *II PND: Segundo plano nacional de desenvolvimento* (1975–1979). Brasília: Serviço gráfico do IBGE, 1974.
- BROMWELL, Willian J. (1856) *History of Immigration to the United States*. New York: Redfield [versão em hipertexto], 1996. Disponível em: books.google.com. Acessado em: Dez/ 2007.
- BRUTON, Michael J. *Introdução ao Planejamento dos transportes*. São Paulo: EDUSP, 1979.
- CHANDLER Jr., Alfred D. (1965) *The Railroads. The Nation's First Big Business*. Chicago: Harcourt, Brace & World, Inc., 1965.
- CHAUÍ, Marilena (1980) *O que é ideologia*. [coleção Primeiros Passos] São Paulo: Editora Brasiliense, 2004.
- CHAUÍ, Marilena (1995) *Convite à Filosofia*. São Paulo: Ática, 1999.
- CHICAGO (2006) *Chicago Transit Authority. Circle Line – Alternatives Analysis Study*. Chicago: CTA, 2006.
- CHICAGO (2007) *Chicago Transit Authority. Transit at a Crossroads President's 2007 Budget Recommendations*. Chicago: CTA, 2007.
- CHICAGO (2007) *Regional Transportation Authority. Moving Beyond Congestion: 2007 The Year of Decision – Regional Transportation Strategic Plan – Final Report*. Chicago: RTA, 2007.
- CIUCCI, Giorgio; DAL CO, Francesco; MANIERI-ELIA, Mario; TAFURI, Manfredo (1973) *The American City: From the Civil War to the New Deal*. London: Granada, 1980.
- CULLINGWORTH, Barry; CAVES, Roger W. (1997) *Planning in the USA: Policies, issues and processes*. New York: Routledge, 2003.
- DEÁK, Csaba (1990) “Elementos de uma política de transporte público em São Paulo”. – in: *Espaço & Debates 30*, São Paulo: NERU, 1990.
- DEÁK, Csaba (1991) “Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 80”. – in: *Espaço & Debates 32*, São Paulo: NERU, 1991.

- DEÁK, Csaba (2001) *À busca das categorias de produção do espaço*. São Paulo: FAUUSP, 2001. [Concurso de Livre Docência – Departamento de Projeto].
- DEÁK, Csaba (2006) *Informalidade nas sociedades de elite da América Latina*. São Paulo, 2006. Disponível em: www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ. Acessado em: Jan / 2008.
- DEÁK, Csaba.; SCHIFFER, Sueli R. (org.) (1999) *O Processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: FUPAM/ EDUSP, 1999.
- ESTADOS UNIDOS – Transportation Research Board/ National Research Council. *Transit Cooperative Research Program – Research Results Digest: An Evaluation of the Relationships Between Transit and Urban Form*. Estados Unidos: Federal Transit Administration, 1995.
- FERNANDES, Florestan (1972) *Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina*. São Paulo: Zahar, 1981.
- FOWLER, W. M. (2005) *Empires at War: The French and Indian War and the Struggle for North America, 1754–1763*. New York: Walker, 2005.
- HOBSBAWN, Eric J. (1990) *Nações e Nacionalismo desde 1780*. São Paulo: Paz e Terra, 2004.
- HOCHTIEF, MONTREAL, DECONSULT. *Metrô de São Paulo: Estudos socioeconômicos de tráfego e viabilidade econômico-financeira*. São Paulo, 1968.
- HOLLANDA, Sérgio Buarque (1936) *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- HUBERMAN, Leo (1932/1947) *Nós, o povo: A epopéia norte-americana*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1966. (b)
- HUBERMAN, Leo (1932/1947) *We The People: The Drama of America*. New York: Monthly Review Press, 1970. (a)
- HUBERMAN, Leo (1959) *História da Riqueza do Homem*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.
- KOSSOY, Boris (1988) *Fotografia & História*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.
- LANGENBUCH, Juergen R. (1971) *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.
- LEME, Maria Cristina da S. (1982) *Planejamento em São Paulo: 1930–1969*. São Paulo: FAUUSP [Dissertação de Mestrado], 1982.
- LEME, Maria Cristina da S. (1991) *Revisão do Plano de Avenidas*. São Paulo: FAUUSP [Tese de Doutorado], 1991.
- LYNCH, Kevin (1960) *A imagem da cidade*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1997.
- MAIA, Francisco Prestes – Prefeitura do Município de São Paulo. *Anteprojeto de um Sistema de Transporte Rápido Metropolitano*. São Paulo, 1956.
- MAIA, Francisco Prestes – Prefeitura do Município de São Paulo. *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*. São Paulo, 1930.
- MARX, Murillo (1980) *Cidade Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/ EDUSP, 1980.
- MARX, Murillo (1989) *Nosso Chão: do sagrado ao profano*. São Paulo: EDUSP, 2003.

- MAYER, Harold M. (1969) *The port of Chicago and the St. Lawrence seaway*. Chicago: University of Chicago Press, 1969.
- MAYER, Harold M.; WADE, Richard C. (1969) *Chicago: growth of a metropolis*. Chicago: University of Chicago Press, 1973.
- MONTGOMERY, David (1979) *Workers' control in America. Studies in the history of work, technology, and labor struggles*. New York: Cambridge University Press, 1979.
- MORI, Klara Kaiser (1986) *Contribuição ao estudo da formação do espaço brasileiro*. [Dissertação de Mestrado] São Paulo, FAUUSP, 1986.
- MORI, Klara Kaiser (1989) "Notas sobre a formação do espaço brasileiro" – *in: Espaço & Debates 25*, São Paulo: NERU, 1989.
- MORI, Klara Kaiser (1996) *Brasil Urbanização e Fronteiras*. [Tese de Doutorado] São Paulo, FAUUSP, 1996.
- MORSE, Richard M. (1970) *Formação Histórica de São Paulo*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- MORTON, A. L. (1938/1948) *A People's History of England*. London: Lawrence and Wishart Limited, 1992.
- NIGRIELLO, Andreina (1999) "A expansão da rede de metrô em São Paulo". – *in: Revista dos Transportes Públicos – ANTP*. Ano 21, nº 82. São Paulo, 1999.
- NOGUEIRA BATISTA, Paulo (1984) *O Consenso de Washington: A Visão Neoliberal dos Problemas Latino-americanos*. São Paulo: Pedex, 1984.
- PASSONNEAU, Joseph R.; WURMAN, Richard S. (1966) *Urban Atlas: 20 American Cities*. Saint Louis: M.I.T. Press, 1966.
- PESAVENTO, Sandra Jatáhy (1997) *Exposições Universais: espetáculos da modernidade do século XIX*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1997.
- PINTO, Adolpho A. (1903) *História da viação pública de São Paulo*. São Paulo: Coleção Paulística – Governo do Estado de São Paulo, 1977.
- PRADO Jr., Caio (1933) *Evolução Política do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2007.
- PRADO Jr., Caio (1945) *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1973.
- RAPHAEL, Ray (2004) *Mitos Sobre a Fundação dos Estados Unidos: A verdadeira história da independência norte-americana*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- REPS, John W. (1965) *Town planning in frontier America*. New Jersey: Princeton University Press, 1971.
- SÃO PAULO (cidade) BDP-92 – *Base de dados para planejamento*. São Paulo: SEMPLA – Secretaria Municipal de Planejamento. Departamento de Informações, 1992.
- SÃO PAULO (cidade) Prefeitura do Município de São Paulo – *PUB – Plano Urbanístico Básico*. São Paulo, 1969.
- SÃO PAULO (cidade) Secretaria Municipal de Transportes. *Expresso Tiradentes: Corredor Parque Dom Pedro II – Cidade Tiradentes*. São Paulo: SMT, 2006.

SÃO PAULO (cidade) Secretaria Municipal de Transportes. *São Paulo Interligado: O Plano de Transporte Público Urbano em Implantação na Gestão 2001–2004*. São Paulo: SMT, 2004.

SÃO PAULO (estado) GEGRAN – *Caracterização Preliminar da Região da Grande São Paulo*. São Paulo: FAUUSP – monografias, 1969.

SÃO PAULO (estado) PMDI – *Plano Metropolitano de Desenvolvimento Integrado*. São Paulo, 1970.

SÃO PAULO (estado) Secretaria de Estado da Cultura / EMPLASA / Arquivo do Estado. *Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2001.

SÃO PAULO (estado) Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Companhia do Metropolitano de São Paulo S./A. – *Pesquisa Origem e Destino 1997*. São Paulo: Metrô, 1999.

SÃO PAULO (estado) Secretaria dos Transportes Metropolitanos. CPTM – Cia. Paulista de Trens Metropolitanos S./A.. *Projeto Funcional: Modernização da malha da CPTM*. São Paulo: CPTM, 2002.

SÃO PAULO (estado) Secretaria dos Transportes Metropolitanos. EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S./A. *Transporte Metropolitano: ações do Governo no transporte intermodal por ônibus na Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo: EMTU, 1999.

SÃO PAULO (estado) Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Metrô – Cia. do Metropolitano de São Paulo S./A. *Rede Essencial: Trechos Prioritários*. São Paulo: Metrô, 2006.

SÃO PAULO (estado) Secretaria dos Transportes Metropolitanos. PITU 2020 *Plano Integrado de Transportes Urbanos na Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo: STM, 1999.

SCHAFFER, Daniel (org.) (1988) *Two Centuries of American Planning*. Baltimore: John Hopkins University Press, 1988.

SCHIFFER Sueli R. (org.) *Globalização e estrutura urbana*. São Paulo: FAPESP/Hucitec, 2004.

SCHWIETERMAN, Joseph P., CASPALL, Dana M. (2006) *The Politics of Place: a history of zoning in Chicago*. Chicago: Lake Claremont Press, 2006.

SEGAWA, Hugo (2000) *Prelúdio da Metrópole: Arquitetura e urbanismo em São Paulo do século XIX ao XX*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000.

SMITH, Henry Nash (1950) *Virgin Land: The American West as Symbol and Myth*. On-line. *Universidade da Virgínia* – [versão em hipertexto], 1996. Disponível em: xroads.edu/~HYPER/TURNER. Acessado em: Maio/ 2007.

SMITH, Kathryn (1998) *Frank Lloyd Wright: America's master architect*. New York: Abbeville Press, 1998.

SOMEKH, Nadia; CAMPOS NETO, Cândido M.; (org) (2002) *A Cidade que não pode parar: planos urbanístico de São Paulo no século XX*. São Paulo: Mackpesquisa, 2002.

SORT, Jordi Julià (2006) *Redes Metropolitanas/ Metropolitan Networks*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.

- STOVER, John F. (1961/1991) *American Railroads*. Chicago: The University of Chicago Press, 1991.
- SULLIVAN, Louis H. (1924/1956) *The Autobiography of an Idea*. New York: Dover Publications Inc., 1956.
- SWEEZY, Paul (1981) *Four lectures on Marxism*. New York: Monthly Review Press, 1981.
- SYRETT, Harold C. (org.) (1960) *Documentos Históricos dos Estados Unidos*. São Paulo: Editora Cultrix, 1980.
- TOCQUEVILLE, Alexis de (1835) *A Democracia na América*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1998.
- TOLEDO, Benedito L. de. (1996) *Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo*. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.
- TURNER, Frederick J. (1935) *The Frontier In American History*. New York: Henry Holt and Co., On Line. Universidade da Virgínia – [versão em hipertexto], 1996. Disponível em: xroads.edu/~HYPER/TURNER. Acessado em: Abril / 2007.
- VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume, 2000.
- VILLAÇA, Flávio (2001) *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel / FAPESP/ Lincoln Institute, 2005.
- VIOTTI da Costa, Emília (1977) *Da Monarquia à República: Momentos Decisivos*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.
- VUCHIC, Vukan R. (2005) *Urban Transit: operations, planning and economics*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2005.
- VUCHIC, Vukan R. (2005) *Urban Transit: systems and technology*. New Jersey: John Wiley & Sons, 2005.
- WIRTH, John D.; JONES, Robert L. *Manchester and São Paulo: Problems of Rapid Urban Growth*. Stanford: Stanford University Press, 1978.
- ZIONI, Silvana (1999) *Transporte Público em São Paulo*. [Dissertação de Mestrado] FAUUSP. São Paulo, 1999.
- ZUCCOLOTTO, Silvana (2002) *A Prestação de Serviços em Transporte Coletivo. Aplicação da Análise Ergonômica no Trabalho dos Agentes e Operadores de Estação do Metrô de São Paulo*. [Tese de Doutorado] São Paulo: POLI/ USP, 2002.

Agradecimentos

Um agradecimento especial a Celina Yamauchi pela revisão do texto e presença constante, à professora Klara Kaiser pela orientação dedicada e cuja amizade reavivou meu interesse pela pesquisa, aos professores Csaba Deák e Murillo Marx pelas contribuições decisivas ao trabalho, ao arquiteto Luis Otávio Calagian por possibilitar a agenda necessária à pesquisa e ao pequeno Joaquim Pio pela alegria incondicional. Gostaria de agradecer também às pessoas, colegas e amigos que de alguma forma contribuíram com este trabalho. Obrigado.

Ana Maria Augusta da Silveira

Eduardo Pio da Silveira

Eloiza Maria da Silveira

Kohei Yamauchi

Kazue Yamauchi

Nelson Sussumu Yamashita

Celina Sasano Yamashita

Camilo Duarte Gomes

Silvia Yamauchi Gomes

Érica Yamauchi

Maria Lúcia dos Santos Gomes

& família Kaiser Mori

Arq. Ana Cristina de Souza

Arq. Eduardo Tavares de Carvalho

Eng. Hughson Paiva de Castro

Eng. Janine Farzin

Arq. Luis Otávio Bassi Calagian Nascimento

Arq. Silvana Zioni

Eng. Sílvio Rogério Tôrres

Arq. Suzana Leite Nogueira

Eng. Yang I Ti

& demais colegas e ex-colegas da SPTrans

Carlos Kipnis

Christiana de Moraes e Silva

Bete Savioli

Denise Maria Dal Secco

Inaê Coutinho

Ivan Leão Sayeg Filho

João Luiz Musa

Luiz Gustavo Della Noce

Maria Cláudia de Oliveira

Richard Curtis

Roberto Mauro dos Santos

& demais Super-Amigos

Joaquim Vieira da Silveira

in memoriam

Créditos

As fotografias em cores e preto-e-branco desta dissertação s autor em Chicago no ano de 2003, exceto quando indicado. Figuras com gráficos e tabelas têm sua fonte especificada no texto.

As demais figuras utilizam imagens de domínio público, oriundas de *sites* da *Internet* conforme indicado abaixo. São imagens originais, algumas foram modificadas posteriormente. Todas as imagens estavam disponíveis em janeiro de 2008:

<http://...>

Fig.01 – en.wikipedia.org/wiki/Image:US_map-Midwest (editada)

Fig.02 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.03 – en.wikipedia.org/wiki/Image:Oldgrowth3

Fig.04 – en.wikipedia.org/wiki/Geography_of_the_United_States

Fig.05 – en.wikipedia.org/wiki/Chicago_river

Fig.06 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.07 – en.wikipedia.org/wiki/Chicago

Fig.08 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.09 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.10 – en.wikipedia.org/wiki/Chicago_Tunnel_Company

Fig.11 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.12 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.13 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.14 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.15 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.16 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.17 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.18 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.19 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.20 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.21 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.22 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Fig.23 – en.wikipedia.org/wiki/Image:Wpdms_king_james_grants (editada)

Fig.24 – xroads.virginia.edu/~HYPER – Universidade da Virgínia domínio público

Fig.25 – en.wikipedia.org/wiki/Image:EmbarkationPilgrims

Fig.26 – en.wikipedia.org/wiki/Image:Map_of_territorial_growth_1775

Fig.27 – en.wikipedia.org/wiki/Image:British_colonies_1763-75_shepherd1923

Fig.28 – earlyamerica.com/earlyamerica/firsts/cartoon/snake

Fig.29 – en.wikipedia.org/wiki/Image:Treaty_of_Paris_by_Benjamin_West_1783

Fig.30 – en.wikipedia.org/wiki/Territorial_acquisitions_of_the_United_States (editada)

Fig.31 – en.wikipedia.org/wiki/United_States_territory

Fig.32 – en.wikipedia.org/wiki/Public_Land_Survey_System

Fig.33 – en.wikipedia.org/wiki/Public_Land_Survey_System

Fig.34 – en.wikipedia.org/wiki/Public_Land_Survey_System

Fig.35 – en.wikipedia.org/wiki/Crazy_Horse_Memorial

Fig.36 – eriecanal.org/maps.html (editada)

Fig.37 – eriecanal.org/maps.html

Fig.38 – en.wikimedia.org/wiki/wikipedia/commons/thumb/d/d0/Canals_USA_1825 (editada)

Fig.39 – en.wikimedia.org/wiki/commons/thumb/d/d0/Canals_USA_1825 (editada)
Fig.40 – nationalatlas.gov/
Fig.41 – levantamento em Chicago – março de 2003
Fig.42 – eriecanal.org/maps.html (editada)
Fig.43 – en.wikipedia.org/wiki/Union_Stock_Yards
Fig.44 – referência prejudicada
Fig.45 – en.wikipedia.org/wiki/Abraham_Lincoln
Fig.46 – en.wikipedia.org/wiki/Confederate_States_of_America
Fig.47 – epodunk.com/top10/diaspora/chicago-fire.html
Fig.48 – en.wikipedia.org/wiki/1871_Great_Chicago_Fire
Fig.49 – [wikipedia en.wikipedia.org/wiki/Haymarket_Riot](http://wikipedia.en.wikipedia.org/wiki/Haymarket_Riot)
Fig.50 – en.wikipedia.org/wiki/Pullman_Company
Fig.51 – fta.dot.gov/
Fig.52 – rtachicago.com/ (editada)
Fig.53 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.54 – transitchicago.com
Fig.55 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.56 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.57 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.58 – rtachicago.com
Fig.59 – transitchicago.com (editada)
Fig.60 – metrarail.com/ (editada)
Fig.61 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.62 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.63 – Relatório anual da RTA/ CTA 1998 (editada)
Fig.64 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.65 – levantamento em Chicago – julho de 2003
Fig.66 – Chicago: RTA 2007 Moving Beyond Congestion (editada)
Fig.67 – Chicago: CTA 2007 Budget Recommendations
Fig.68 – Chicago: CTA 2007 Budget Recommendations
Fig.69 – Chicago: RTA 2007 Moving Beyond Congestion (editada)
Fig.70 – Chicago: CTA 2007 Budget Recommendations
Fig.71 – Chicago: CTA 2007 Budget Recommendations
Fig.72 – Chicago: RTA 2007 Moving Beyond Congestion
Fig.73 – rtachicago.com/
Fig.74 – Chicago: CTA 2006 Circle Line – Alternatives Analysis Study
Fig.75 – metrarail.com/
Fig.76 – levantamento em Chicago – julho de 2003

Tradução do Resumo (abstract):

Yuri Yamashita

Encadernação:

Estela Vilela

Foto da penúltima página: Celina Yamauchi

Figura da última página: <http://en.wikipedia.org/wiki/Agriculture>

Imagem de satélite de campos de cultivo no Kansas.

Subdivisão regular do território, herança da lei da Ordenação da Terra de 1785.



Fig. 76 Metrô de Chicago. Infra-estrutura do séc. XIX.





Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)