

Afgelopen juli was Detroit bankroet – de grootste Amerikaanse stad tot nu toe. Daaraan gingen decennia vooraf van structurele economische veranderingen zoals de-industrialisatie, en een regionaal governance model dat woningbouw bleef stimuleren. De welvaart blijft steken in de suburbs, en de stad zelf verkommt: het verhaal van Detroit aan de hand van tien gebouwen.

Detroit in tien gebouwen

Brian Doucet

Stadsgeografie, Universiteit Utrecht

Je zou bijna vergeten hoe rijk de metropool ooit was. Dankzij de komst van duizenden migranten op zoek naar werk in de autoindustrie was Detroit in de jaren 20 een van de snelst groeiende steden ter wereld. Innovatief, dynamisch en verantwoordelijk voor de eerste lopende band en de Amerikaanse (en mondiale) revolutie van massaproductie. In de jaren 50 was het de vierde stad van de Verenigde Staten met bijna 2 miljoen inwoners.

Zo spectaculair als Detroit in het begin van de 20^e eeuw opkwam, zo dramatisch was haar teloorgang in de laatste helft van dezelfde eeuw. Industrialisatie en de-industrialisatie hadden elk specifieke ruimtelijke gevolgen, in de stad, de voorsteden en

Dankzij de komst van duizenden migranten was Detroit in de jaren 20 een van de snelst groeiende steden ter wereld

Greater Detroit, locatie van de gebouwen



daarbuiten. Ze werden beïnvloed door lokale politieke krachten, rassenverhoudingen en mondiale verschuivingen in productie- en consumptiepatronen. De mensen en banen die Detroit verlieten, verplaatsten zich veelal naar de voorsteden. En al wordt het verhaal van Detroit vaak 'uniek' genoemd en denken bestuurders van andere steden dat hen dit nooit zal overkomen, toch bieden de stad en de regio duidelijke lessen voor andere industriesteden in de hele wereld. Ook voor steden in Europa en Nederland, zoals Charleroi, Liverpool en Rotterdam.

Dit is het verhaal van de opkomst en ondergang van Detroit aan de hand van tien gebouwen. Elk toont een kenmerkende scène uit de opkomst van het vlaggenschip van de Amerikaanse industriële macht, en haar verval tot de meest gesegregeerde stad van de VS, waar meer dan een derde van de grond braak ligt en een huis op dit moment gemiddeld niet meer dan 13.000 US dollar waard is. Enkele beelden tonen initiatieven om de stad te redden.

HIGHLAND PARK FORD PLANT

In de Highland Park Ford Plant perfectioneerde Henry Ford het assemblageproces en luidde daarmee een nieuw productietijdperk in. Het werk aan de lopende band was echter monotoon en veel werknemers namen ontslag. Daarom besloot Ford in 1914 zijn werknemers voortaan 5 dollar per dag te betalen; het dubbele van het gemiddelde loon in die tijd. Niet uit welwillendheid, maar

omdat hij zijn arbeiders alleen op deze manier kon vasthouden. Dit leidde tot een sterke stijging van de koopkracht en al snel konden de werknemers zich de T-Ford veroorloven die zij zelf fabriceerden. En zo ontstond het besef dat arbeiders een belangrijke afzetmarkt vormen van consumptiegoederen die voorheen alleen weggelegd waren voor de middenklasse.

Toen de fabriek te klein werd, verplaatste Ford zijn activiteiten naar de Rouge River-vestiging; de grootste ter wereld. Vakbonden als de UAW beslechtten hier menige strijd om hogere lonen, sociale zekerheid en werkzekerheid in hun voordeel. De welvaart van arbeiders in Detroit trok honderdduizenden mensen aan, voornamelijk Afro-Amerikanen uit het arme, rurale zuiden van de VS, op zoek naar de verwezenlijking van hún Amerikaanse droom.

MICHIGAN CENTRAL STATION

Dit voormalige treinstation is de meest iconische ruïne van Detroit. Bij de opening in 1913 was dit de poort naar het land van de onbegrensde mogelijkheden. Wie naar Detroit trok om de armoede in het diepe zuiden te ontvluchten, kwam hier aan. De piek lag tijdens de Tweede Wereldoorlog, toen Detroit het 'Arsenaal van de democratie' werd genoemd en de machines in de fabrieken 24 uur per dag rood gloeiden om de wapens te produceren die nazi-Duitsland moesten verslaan.

Een van de immigranten was Barry Gordy Sr. Zijn zoon, Barry Jr., zou later Motown Records oprichten en de stad internationaal op de culturele kaart zetten. Het verval van het station werd uiteindelijk bespoedigd door datgene waaraan Detroit haar bekendheid ontleende. De auto deed de naoorlogse Amerikaanse stad uitdijen en betekende het einde van de spoorwegen. In 1988 sloot Michigan Central Station definitief haar deuren. Nu rest slechts het karkas, dat je via ontbrekende ramen een blik dwars door de achttien verdiepingen gunt. Het is in zekere zin nog steeds een poort naar de stad, aangezien het de automobilisten die vanuit Canada arriveren of de stad via de Interstate I-75 passeren, sober begroet. Herontwikkeling is moeilijk, omdat al het waardevolle materiaal intussen is gestolen; een lot dat veel architectonische hoogstandjes in de stad is beschoren. Toch is Michigan Central Station momenteel *de* bestemming voor toeristen die het verval van Detroit in één beeld willen vangen. Het genre boeken en websites gewijd aan dit soort foto's staat bekend als *ruin porn*, en Michigan Central Station is een van de grootste sterren.

MICHIGAN BUILDING

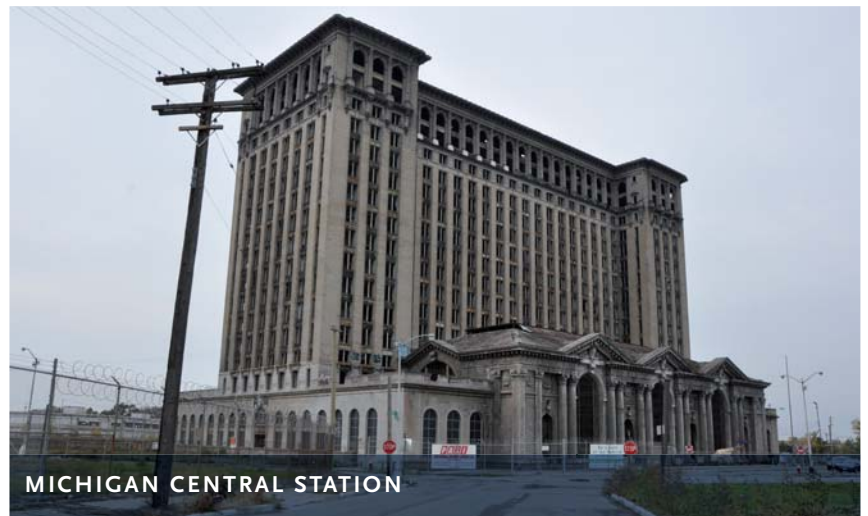
Het Michigan Theater Building, zoals het bij de opening in 1926 heette, combineerde een theater met kantoorruimte. Het theater telde ooit 4000 zitplaatsen. Het is omgeven door een L-vormig kantoorcomplex van 13 verdiepingen en staat waar Henry Ford zijn eerste auto bouwde. In de jaren 20 en 30 telde Bagley Street veel grote theaters en was dé uitgaanswijk van Detroit.

Maar door de naoorlogse suburbanisatie raakte het centrum en daarmee ook de theaters in het slop. Een van de problemen was het gebrek aan parkeerterruimte voor *suburbians*, die allemaal met de

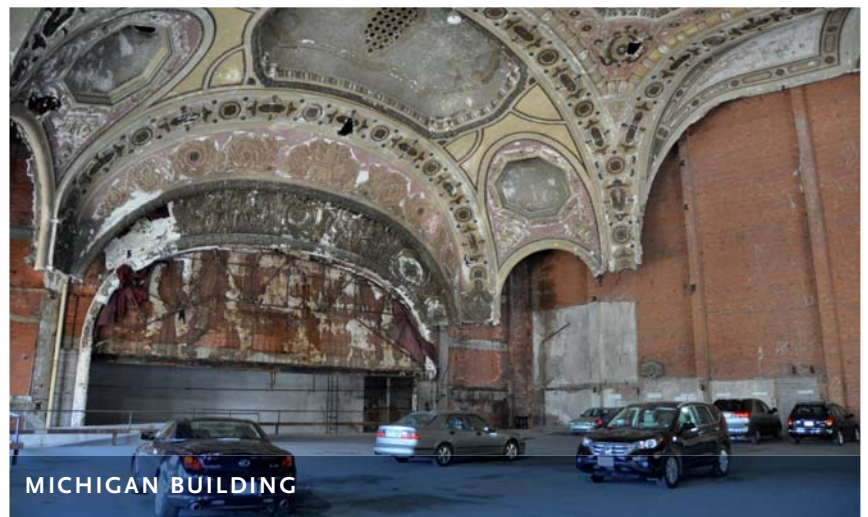


HIGHLAND PARK FORD PLANT

ALLE FOTOS: BRIAN DOUGER



MICHIGAN CENTRAL STATION



MICHIGAN BUILDING

eigen auto kwamen. Aan het begin van de jaren 70 sloot het Michigan Theater haar deuren. Daarna dreigden ook de kantoormedewerkers te vertrekken vanwege het gebrek aan veilige parkeeropties. Om het gebouw te behouden, werd het theater uiteindelijk gestript en omgebouwd tot parkeergarage. Sindsdien kunnen de mensen die er werken hun auto's kwijt in de overblijfselen van het eens zo majestueuze theater. Het uitbundig gedecoreerde plafond, het indrukwekkende trappenhuis en zelfs de toneelgordijnen (in vergane staat) zijn nog altijd op hun oorspronkelijke plek te vinden.



OSSIAN SWEET HOUSE



SOMERSET COLLECTION, TROY



FORD FIELD

OSSIAN SWEET HOUSE

In 1925 kocht de familie Sweet het huis op 2905 Garland Street in Oost-Detroit. Toen zij er introkken, verzamelden zich honderden mensen voor het woning, die stenen gooiden en leuzen schreeuwden. De reden: een Afro-Amerikaanse familie had zich gevestigd in een witte buurt. Toentertijd was huizenverkoop aan Afro-Amerikanen wettelijk aan banden gelegd, terwijl intimidatie en andere praktijken de meeste Afro-Amerikanen dwongen tot een leven in de overbevolkte wijken rond het centrum. Dit huis lag enkele

kilometers ten oosten van het getto. Om zich te beschermen haalde Dr. Sweet zijn twee broers, vier vrienden, wapens en munitie in huis. Op de tweede avond werden twee van hen, toen ze per taxi arriveerden, lastiggevallen door de meute. Een van de broers Sweet vuurde een schot af vanuit het woonhuis, waarbij een dode en een gewonde vielen. Vervolgens werd iedereen in het huis gearresteerd en beschuldigd van moord.

De nog jonge National Association for the Advancement of Colored People (NAACP) stelde dat het hier niet om moord ging, maar om zelfverdediging tegen een meute. Het eerste proces was een farce; in het tweede werd alleen de broer die de trekker overhaalde, aangeklaagd en uiteindelijk vrijgesproken.

Huisvesting illustreerde vaak de moeizame rassenverhoudingen in Detroit. Afro-Amerikanen zochten een uitweg uit de getto's terwijl de witten hun wijken met hand en tand verdedigden tegen deze ontwikkeling. Dat leidde vaak tot gewelddadigheden. Hoewel de witte bevolking al kort na de Tweede Wereldoorlog begon weg te trekken, waren de *riots* van 1967 een belangrijk moment in het verhaal van de *white flight*. Vanaf 1967 veranderde Detroit razendsnel van een stad waar wit en zwart ongeveer even sterk vertegenwoordigd waren, tot de huidige waarin ongeveer 85% van de bevolking Afro-Amerikaan is. 8 Mile Road, de noordelijke grens van de stad, vormde de afscheiding tussen de zwarte stad en de witte suburbs.

SOMERSET COLLECTION, TROY

Deze *shopping mall* is de voornaamste bestemming voor het winkelend publiek in de stadsregio Detroit. Het is niet zomaar een winkelcentrum, maar een 'collectie' zeer exclusieve winkels. Alle topmerken hebben hier een vestiging: Louis Vuitton, Armani, Ralph Lauren, Gucci. Niet ver van Somerset ligt namelijk Bloomfield Hills, een van de vijf rijkste gemeenten in de VS. Van de 3800 inwoners van Bloomfield Hills is 87,3% wit, bijna een directe spiegeling van het 'zwarte' Detroit. En waar de welvaart vertrok richting voorsteden, volgde ook de commercie. Vroeger waren de beste winkels nog in het centrum van Detroit te vinden. J.L. Hudson's aan Woodward Avenue, eens het hoogste warenhuis ter wereld, had zo'n 12.000 mensen in dienst. Op dit moment is het een parkeerplaats. Somerset vormde niet direct de genadeslag voor de winkeliers in het centrum, maar was wel verantwoordelijk voor de ondergang van diverse winkelcentra in de naoorlogse voorsteden, inclusief Northland Center, het eerste ter wereld. Deze centra lagen weer ten grondslag aan het verval van J.L. Hudson's en het centrum van Detroit.

FORD FIELD

De economische terugval en demografische krimp in Detroit zijn decennia oud. Er zijn diverse pogingen ondernomen om de stad nieuw leven in te blazen. Bestuurders zijn vooral gebrand op het promoten van spraakmakende projecten in het centrum. Er liggen nu drie grote casino's en twee nieuwe sportstadions, inclusief Ford Field, de thuishaven van de Detroit Lions, alle zwaar gesubsidieerd

door de lokale overheid. Ford Field beleefde zijn hoogtepunt in 2006, toen daar de Super Bowl plaatsvond, de finale van het *American football*, een van de grootste sport- en promotie-evenementen ter wereld. In aanloop naar de wedstrijd werden miljoenen dollars gestoken in het verfraaien van het centrum van Detroit. De casino's en stadions brachten wel werkgelegenheid en toerisme, maar het centrum van de stad en de lage inkomensklasse zijn daar uiteindelijk bar weinig mee opgeschoten. Toch worden dergelijke megaprojecten nog steeds gepromoot. Ondanks het recente bankroet stelt het stadsbestuur bijvoorbeeld belastingvoordelen in het vooruitzicht bij de bouw van een ijshockeystadion voor de Red Wings in het stadscentrum. In dezelfde week dat de stad bankroet ging, werd bekendgemaakt dat Detroit en Michigan zelf de helft van de 650 miljoen dollar aan bouwkosten voor hun rekening zouden nemen.

EASTERN MARKET

De voornaamste groothandel van de stad is veranderd in een succesvolle dagmarkt voor vers voedsel uit de omgeving, inclusief producten van gemeenschappelijke stadsboerderijen. De markt trekt een breed publiek: voorstedelingen op hun zaterdaguitje, toeristen, sportfans op zoek naar een goed maal voor de wedstrijd, en inwoners met een laag inkomen die in een supermarktloze stad geen alternatief hebben om aan vers fruit en verse groenten te komen (zie de bijdrage over *food deserts* in het oktobernummer van *Geografie*). De markt is echter vooral populair bij een nieuwe groep inwoners, (voornamelijk) witte, artistieke en creatieve jonge mensen, die in de afgelopen jaren naar Detroit zijn getrokken. Zij zijn op zoek naar goedkope ruimte voor een galerie, een prikkelende en authentieke omgeving, en worden gevierd in een documentaire als *Detropia* (www.detropia.com). Deze op creatief ondernemerschap gebaseerde heropleving van Detroit is kleinschalig en speelt zich grotendeels af op een aantal vierkante kilometers in het centrum rondom *Downtown* en *Midtown*. Hier vestigden zich nieuwe bars, cafés (inclusief Starbucks) en galeries, en zo is de wijken gegentrificeerd, terwijl de rest van Detroit nog zucht onder de aderlating van wegtrekkende bevolking en commercie. Auteurs als Richard Florida zien de creatieve ondernemers en *gentrifiers* in centraal Detroit als de reddende engelen van de stad.

HEIDELBERG PROJECT

Terwijl Detroit nog steeds krimpt, worden zelfs in de meest desolate en door brandstichting geteisterde delen nieuwe ideeën voor de heropleving geboren. Het Heidelberg Project is een initiatief van Tyree Guyton, die begon met het schilderen van stippen op verlaten huizen in zijn woonbuurt om verbondenheid te symboliseren. Guyton creëert zijn kunst met spullen die anderen bij hun vertrek naar de suburbs achterlaten: oude televisies, huishoudelijke apparaten, bankstellen en knuffels – genoeg om inspiratie aan te ontlenuen. Verlaten huizen en afval worden zo kunst en bieden een sprankje hoop dat redding nog mogelijk is. Net als bij de stadsboerderijen creëert de lokale gemeenschap hier

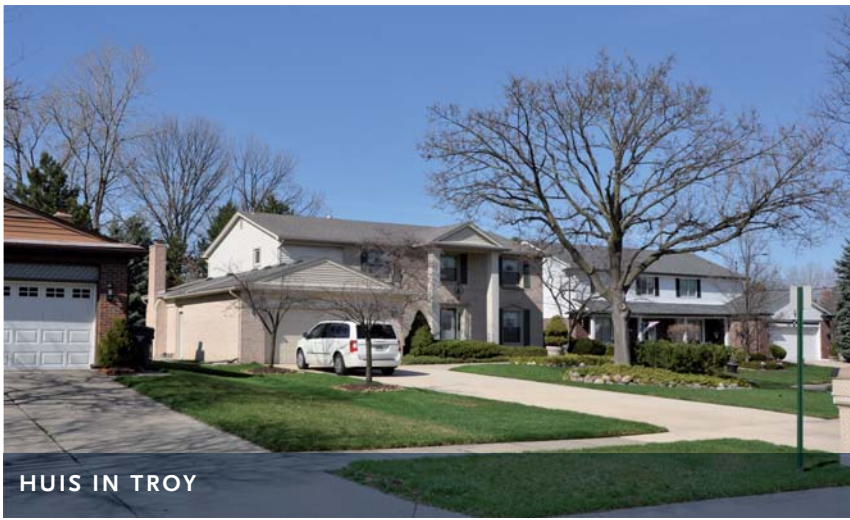


een oplossing. Deze activiteiten gebeuren vaak buiten Midtown, Downtown en de gegentrificeerde stad, waarop Richard Florida en anderen focussen.

HUIS IN TROY

Dit huis in de voorstad Troy, ten noorden van Detroit, is een van de duizenden die elk jaar worden opgeleverd. Meer dan 80% van de inwoners van de stadsregio Detroit leeft in een voorstad. Oorspronkelijk verlieten witte families de stad op zoek naar werkgelegenheid, betere woningen en op de vlucht voor het rassengeweld. Na de oorlog veranderde Detroit van een stad met voornamelijk witte inwoners naar een stad met meer dan 80% Afro-Amerikanen. De afgelopen jaren kozen echter ook veel Afro-Amerikaanse middenklassefamilies voor een beter leven in de voorsteden, waardoor Detroit wederom veranderde, van een stad met veelal Afro-Amerikaanse inwoners naar een stad met alleen arme zwarte inwoners.

In de voorsteden resulteerde deze ontwikkeling in extra woningbouw, hogere belastinginkomsten en een verdere uitbreiding aan de randen. Dit tekent de kapitalistische 'creatieve destructie' (Karl Marx) van de huizenmarkt – vergelijkbaar met het verdringingsproces bij winkelcentra. De stad Detroit profiteert niet van de belasting die in Troy of andere rijke gemeenten zoals Bloomfield Hills wordt geheven. Greater Detroit heeft geen regionaal bestuur en elke gemeente (dat zijn er meer dan 100) moet eigen belastingen heffen en diensten draaiend houden. En terwijl aan de randen van



HUIS IN TROY



VERLATEN HUIS OP DE HOEK VAN 32ND EN MCGRAW

de regio jaarlijks nieuwe huizen verrijzen, neemt de bevolking van de stadsregio Detroit al meer dan vier decennia af (van 4,5 miljoen in 1970 tot 4,3 miljoen in 2010). Enige coördinatie of planning op regionaal niveau ontbreekt. Daarom dragen de meeste nieuwe huizen uiteindelijk slechts bij aan een woningoverschot in Greater Detroit.

VERLATEN HUIS OP DE HOEK VAN 32ND EN MCGRAW

Deze bouwval is het resultaat van de continue uitbreiding aan de randen van de stagnerende regio. Voor elk nieuw huis in de suburbs wordt een huis in de stad verlaten. Zelfs wanneer we rekening houden met de demografische veranderingen (kleinere huishoudens) worden er in de regio Detroit jaarlijks duizenden overtollige huizen gebouwd. Volgens sommigen gaat het om 160.000 verlaten woningen tussen 1970 en 2000. In zijn boek *Driving Detroit* noemt George Galster dit de *housing disassembly line*.

Dit huis illustreert waarom je onmogelijk kunt begrijpen wat er in Detroit is gebeurd, zonder de bredere, regionale context te bezien. Duurzame oplossingen vergen niet alleen een structurele aanpak van de stedelijke economie; er is ook regionale coördinatie vereist. De leegstand heeft een economische én politieke oorsprong. En hier presenteert zich het volgende probleem: de meeste politici en bewoners van de voorsteden delen hun welvaart liever niet met de stad die zij ontvlucht zijn.

LESSEN

Detroit is een extreem voorbeeld van de-industrialisatie, regionale fragmentatie en krimp. Maar duizenden andere steden moeten rekening houden met deze processen, zelfs in Nederland. Als voorloper in de postindustriële wereld verschaft Detroit veel lessen voor andere steden. Ten eerste laat het zien wat er kan gebeuren als een economie is gebaseerd op één functie die snel verdwijnt. Detroit groeide door de productie van auto's; de krimp werd veroorzaakt door de structurele veranderingen in en globalisering van de productie. Hetzelfde gebeurde in Glasgow met de scheepbouwindustrie, in Manchester met de productie van textiel en in Rotterdam met de veranderingen in de haven. Automatisering en containerisering hebben ertoe geleid dat daar minder arbeiders nodig zijn. De achteruitgang en werkloosheid in de arbeiderswijken van de stad zijn grotendeels toe te schrijven aan het verlies van banen in de havensector.

Detroit is ook een les voor bestuurders; het laat zien wat er kan gebeuren als regionale samenwerking ontbreekt en gemeenten elkaar beconcurreren. Hoewel het gemeentefonds in Nederland zorgt voor de verdeling van geld tussen gemeenten, wordt er volop gediscussieerd over het afschaffen van het regionale bestuursniveau in ons land.

Dit leidt tot de derde les die zeker van belang is voor Nederlandse steden. De woningmarkt in Greater Detroit vertoont veel parallellen met de kantoormarkt in Nederland. Vaak wordt gesproken over de leegstand van kantoren, maar elk jaar worden er duizenden vierkante meters nieuwe kantoren geopend. De 'creatieve destructie' is dus ook waarneembaar in Nederlandse steden.

Het verhaal van Detroit is niet alleen economisch van aard: de stad geeft ook een krachtige boodschap over wat er kan gebeuren als planning en coördinatie ontbreken op meerdere geografische niveaus. •

Brian Doucet is docent stadsgeografie aan de Universiteit Utrecht.

Hij leidt een masterscursus over Noord-Amerikaanse steden met een excursie naar Toronto en Detroit: www.detroit-matters.com

Met dank aan: George Galster, Jeff Horner, Mathieu Permentier en Matthijs de Boer.

BRONNEN

- Florida, R. 2013. Don't let bankruptcy fool you: Detroit's not dead. *The Atlantic Cities*, 22 July. <http://www.theatlanticcities.com/jobs-and-economy/2013/07/dont-let-bankruptcy-fool-you-detroits-not-dead/6261/>
- Gallagher, J. 2013. *Revolution Detroit. Strategies for Urban Reinvention*. Wayne State University Press, Detroit
- Galster, G. 2012. *Driving Detroit. The Quest for Respect in the Motor City*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- The Heidelberg Project: www.heidelberg.org
- Live Midtown: www.livemidtown.org
- Marchand, Y. & R. Meffre 2011. *The Ruins of Detroit* Steidl, Göttingen.