

Detroit: droom of nachtmerrie?

CASUS Brian Doucet

Het imago van Detroit is in de loop der jaren veranderd. Ooit werd het gezien als het beloofde land waar men de Amerikaanse droom kon uitleven, maar die droom is als gevolg van de industrialisatie en ontvolking veranderd in een nachtmerrie. Vanuit de ruïnes verrijzen echter nieuwe imago's, gebaseerd op het herstel en de gemeenschap van Detroit. Citymarketing speelt geen rol in deze 'bottom-up' visies van de stad. Dit artikel zal verder ingaan op de verhalen rondom deze imago's en de ruimtelijke uitwerkingen hiervan op Detroit.

Tot aan de jaren zestig stond Detroit vooral bekend om haar welvaart en enorme productiviteit. In die tijd telt de stad op haar hoogtepunt bijna twee miljoen inwoners. In de volkstelling van 2010 is dit aantal gekelderd tot slechts 713.777 personen. Naar verwachting is het inwoneraantal in de afgelopen drie jaar zelfs tot onder de 700.000 gedaald, het laagste niveau sinds vóór de Eerste Wereldoorlog. Tegenwoordig staat Detroit synoniem voor armoede, industriële achteruitgang, verval en 'white flight'. Deze generalisatie lijkt overeen te komen met de daadwerkelijke gang van zaken in Detroit, waar meer dan een derde van alle grond braak ligt, waar in het laatste decennium meer dan een kwart van de bevolking de stad is ontvlucht en waar brandstichting en vandalisme in verlaten panden aan de orde van de dag (of eigenlijk, nacht) zijn.

Toch heeft Detroit ook een imago dat mensen juist aantrekt. Niet om haar vergane glorie te ervaren, maar juist om de nieuwe mogelijkheden van de stad te benutten. Dit is het imago van de artistieke speeltuin, een creatieve stad waar men extreem goedkoop kan wonen in lofts en villa's uit het begin van de twintigste eeuw. Voor kunstenaars en de 'creatieve klasse' is Detroit hip, sexy en spannend; de ruïnes zijn als een leeg canvas waarop men zich op allerlei manieren creatief kan uiten. Zelfs de commercie keert langzaam terug naar de stad. Ondanks de hype is het gebied waarin deze heropleving plaats vindt duidelijk

begrensd. De rest van Detroit profiteert niet van dit nieuwe imago als creatieve stad.

Detroit: van Amerikaanse droom naar stedelijke nachtmerrie

Begin jaren zestig zong blueslegende Albert King een liedje over verhuizen uit het zuiden van Amerika naar Detroit om in een Cadillacfabriek te werken. Volgens het lied was Detroit het beloofde land waar iedereen met de bus of trein naar toe kon om vervolgens in een fabriek te werken op jacht naar de Amerikaanse droom. Tienduizenden migranten (voornamelijk zwarten uit het Zuiden) kwamen naar de stad en in de jaren twintig was Detroit de snelst groeiende stad ter wereld. Hun droom bestond uit een mooi huis in een goede buurt, allerlei consumptiegoederen om het huis mee in te richten, één of twee auto's om van A naar B te komen en wellicht een buitenhuis aan een meer met een boot om te genieten van het water. Kortom: Detroit bood mensen de kans om zich op te werken tot de middenklasse.

Een lege stad als gat in het midden van een regionale donut

Om de huidige situatie in Detroit te begrijpen, is het noodzakelijk om haar geschiedenis te bekijken en je te realiseren dat het imago van Detroit er tot een aantal decennia geleden één was van welvaart en mogelijkheden. Tot aan het begin van de twintigste eeuw werd de stad 'het Parijs van het Midwesten' genoemd. In 1914 bracht Henry Ford onbedoeld de tijd van de massaconsumptie teweeg, toen hij aankondigde de arbeiders in zijn 'Highland Park'-fabriek \$5 per dag te betalen, het dubbele van het gemiddelde loon in die tijd. Hij deed dit niet om een industriële middenklasse te creëren: hij beoogde slechts het hoge personeelsverloop aan de lopende banden te verminderen door zijn



Een typisch aanblik van stedelijk verval in het centrum van Detroit: 32nd Street ten zuiden van McGraw. Foto: Brian Doucet

arbeiders zoveel te betalen dat zij er niet over peinsden om te stoppen. Dit stelde Fords werknemers echter in staan om de producten die zij zelf produceerden te kopen: eind jaren tien was de T-Ford al betaalbaar voor de meeste van zijn arbeiders. Doordat Ford en de andere grote Amerikaanse autoproducenten zich in Detroit vestigden werd de stad een ware magneet voor migranten, voornamelijk uit het zuiden van de Verenigde Staten. Het imago van Detroit was er een van rijkdom en een plek waar men de Amerikaanse droom kon realiseren.

In 1945, na ruim tien jaar depressie en vier jaar oorlog, hergroepeerde de Amerikaanse industrie zich. De vraag naar consumptiegoederen was sterk toegenomen. Detroit, als hoofdstad van autoproduktie, groeide tot de vierde stad van de Verenigde Staten. Detroit had één van de hoogste percentages huiseigenaren van alle grote steden, haar openbare scholen behoorden tot de beste van het land en de stad zelf werd het vlaggenschip van de industriële macht van de Verenigde Staten. In deze welvarende jaren was het imago van Detroit er één waar andere steden jaloers op waren.

Hoe kan één van de meest welvarende steden op aarde veranderen in één van de armoedigste steden in de Verenigde Staten? De redenen voor het verval van Detroit zijn complex. In zijn boek 'The Origins of the Urban Crisis' beschrijft Thomas Sugrue hoe al sinds de jaren vijftig tienduizenden goedbetaalde banen uit de stad verdwenen. Terwijl fabrieken sloten, raakten ook vele buurten waarin de arbeiders

woonden in verval. Terwijl er volgens George Galster nog 330.000 productiearbeiders werkzaam waren in Detroit in 1947, waren er in 2011 nog slechts 23.000 banen in de industrie voor handen.

Het bleef niet bij de industrie. De bevolking van Detroit verminderte sneller dan in elke andere Amerikaanse stad. De meeste mensen die vertrokken behoorden tot de blanke middenklasse (in de laatste volkstelling kromp voor het eerst in de geschiedenis ook de Afro-Amerikaanse bevolking). De blanken ontvluchtten Detroit voornamelijk vanwege goedkope en alom beschikbare huisvesting in de voorsteden, raciale spanningen in de stad en de grotere kans op een baan in de buitengebieden. Doordat voorsteden als Royal Oak niet tot Detroit behoorden, maar zelfstandige politieke eenheden waren, ontstond er een duidelijke ruimtelijke scheiding tussen de relatief welvarende voorsteden en de groeiende armoede in Detroit. De 'white flight' nam nog verder toe na de opstanden van 1967, waarbij 43 mensen de dood vonden en hele buurten werden verwoest. Sindsdien is bijna 85 procent van de inwoners van Detroit van Afro-Amerikaanse afkomst: het hoogste percentage in de Verenigde Staten. De regio is één van de meest gesegregeerde gebieden van het land. Nu trekt ook de zwarte middenklasse naar de voorsteden, waardoor Detroit op dit moment één van de armste steden in de Verenigde Staten is. Amerikaanse steden worden vaak vergeleken met donuts: de binnenstad is leeg terwijl alle mensen en economische activiteit zich lijken te concentreren in de

voorsteden. Als gevolg van haar verval is Detroit een van de meest vooraanstaande voorbeelden van dit model: een lege stad als gat in het midden van de regionale donut. Door de 'white flight' en de-industrialisering vanaf de jaren vijftig is het huidige imago van Detroit ontstaan: niet meer de 'American dream', maar een 'American urban nightmare'.

Detroit als eerste postindustriële stad van de wereld?

De twee imago's van het huidige Detroit

Wanneer je 'Detroit' intypt op YouTube verschijnt op de eerste pagina een overzicht van video's die vooral het bekendste beeld van de stad weergeven. Naast een aantal sportvideo's en iets over auto's hebben de video's over het algemeen titels als: 'Detroit's ghetto: the worst ghetto in the USA,' 'Detroit in chaos,' 'The Deadzone: Detroit becomes a wasteland,' en de documentaire 'Detroit: the murder city.' Deze video's vatten het bekendste imago van Detroit simpelweg samen in de woorden misdaad, verval en chaos. Dit beeld komt overeen met de eerder genoemde statistieken van desinvestering en ontvolking. Het zijn niet alleen Amerikanen in de rest van de Verenigde Staten of buitenlanders die er zo over denken: veel inwoners van de voorsteden van Detroit hebben eenzelfde beeld van de stedelijke centrale stad in hun regio.

Google Earth biedt een goede oplossing indien het niet mogelijk is de stad zelf te bezoeken. Zodra je inzoomt op Detroit valt op dat zich rondom het stadscentrum veel groen bevindt, waardoor de stad bijna landelijk aan doet. Wanneer je nog verder inzoomt, zie je vanuit het rurale decor een patroon van straten opdoemen, met een aantal brede straten die zich als tentakels over de regio uitspreiden. Daar waar je huizen verwacht, vind je groene velden: stadspairies (Figuur 1). Waar ooit vele rijen huizen stonden, staan nu nog slechts een aantal huizen te midden van velden die door onkruid zijn overwoekerd. Door vervolgens Streetview te gebruiken wordt tevens duidelijk dat het probleem zelfs nog groter is dan vanuit de lucht zichtbaar is: van de gebouwen die nog overeind staan is het merendeel verlaten en/of afgebrand. Reis je langs de belangrijkste hoofdwegen en winkelgebieden of de immense industriële vlaktes, dan rest een al even troosteloos en verlaten beeld. Dit is het gat van de donut.

Langzaam ontstaat er een nieuw imago van Detroit. Dit komt gedeeltelijk door een instroom van kunstenaars en artiesten. Vaak worden goedkope woningen, voldoende ruimte voor ateliers en galerijen en de constante inspiratie die een stad in verval oplevert genoemd als hoofdredenen voor de aantrekkingskracht van Detroit op deze nieuwkomers. Ook het centrum van Detroit herstelt zich. Rondom Grand Circus Park vestigen zich 'new tech' starters in het M@dison, een voormalig theater, en twee lang verlaten wolkenkrabbers uit het gouden verleden van Detroit. De Broderick en de David Whitney zijn gerenoveerd en verbouwd tot lofts en appartementen. Quicken Loans is één van de vooraanstaande bedrijven die haar 7.500 werknemers naar een



Verval verandert in kunst dankzij het Heidelberg Project. Foto: Brian Doucet

kantoorgebouw in het stadscentrum heeft overgeplaatst. Ten noorden van het stadscentrum heeft het succesvolle 'Live Midtown' project, dat wordt geleid door een aantal grotere werkgevers, het door middel van financiële subsidies tot \$20.000 voor werknemers aantrekkelijker gemaakt om in dit deel van Detroit wonen. Steeds vaker openen ook nieuwe restaurants en andere voorzieningen hun deuren in de stad. Slow's BBQ is de bekendste voorziening en een Whole Foods supermarkt (die specialiseert zich in biologische levensmiddelen) is net geopend in Midtown. Gezamenlijk leiden al deze kleine veranderingen langzaam maar zeker tot het imago van een herstellend Detroit.

Welke rol speelt citymarketing hierin? In principe een heel kleine. De stad zat te krap bij kas om zich bezig te houden met marketing, zeker gezien de slechte staat van de huidige infrastructuur, brandweer- en politiekorpsen. Sinds 2008 is er vanuit de gemeente dan ook geen slogan of marketingcampagne meer geweest. Toch zal Detroit, in een reactie op de recente aandacht en bedrijvigheid in de stad, later dit jaar een nieuwe campagne met als thema 'Detroit: America's Great



Comeback City' lanceren. Echter, in plaats van dat er een nieuw imago wordt gecreëerd, probeert deze campagne de al bestaande ontwikkelingen in de stad om te vormen tot een marketingproduct. Het kleinschalige herstel in Detroit is dan ook niet het resultaat van branding of een marketingcampagne, maar staat juist aan de basis ervan. Terwijl de meeste mensen Detroit nog steeds zien als een stedelijke nachtmerrie, zien sommigen, vooral artiesten en professionals, de stad juist als een plek van vernieuwing en creativiteit. Dit beeld wordt echter niet bepaald door middel van een top-down-strategie, maar is juist het gevolg van een bottom-up-proces vanuit de gemeenschap. In juli 2013 werd duidelijk dat Detroit de grootste Amerikaanse stad is die een faillissement heeft aangevraagd. Wat dit voor de stad en haar bewoners betekent is onduidelijk, maar citymarketingcampagnes zullen hoogstwaarschijnlijk niet meer van de grond komen en het is de vraag in hoeverre de slogan 'America's Great Comeback City' daadwerkelijk gebruikt gaat worden.

Het herstel van Detroit is niet het gevolg van citymarketing

De ruimtelijke realiteit van twee Detroits

Het imago van een herlevend Detroit is slechts op een klein gedeelte van de stad van toepassing. De inkomende artiesten, yuppies en 'new tech' starters concentreren zich in een gebied van amper tien (van de in totaal 360) vierkante kilometer in Detroit en vestigen zich alleen in gebieden die altijd tot het centrum van de stad hebben behoord. Voor diegenen die deze nieuwe trend prijzen is voorzichtigheid dus geboden: de positieve ontwikkelingen gaan aan het grootste gedeelte van de stad voorbij.

Als het donutmodel inderdaad van toepassing is op Amerikaanse steden, dan dient er tevens een klein stukje donut in het midden te worden geplaatst, omgeven door een lege ring en vervolgens, wanneer je de voorsteden bereikt, de eigenlijke donut. Greater Detroit bestaat

uit drie delen: ten eerste een kleine, maar welvarende kern; ten tweede, een brede ring met daarin het restant van de stad en zelfs een aantal van de oudste voorsteden die ondertussen zijn verlaten; en ten derde, de buitenste ring met daarin de voorsteden van de rijke en middenklassen in de regio (figuur 2). In deze laatste ring bevindt zich ook Bloomfield Hills, dat met een gemiddeld inkomen van \$120.000 per hoofd in de top vijf van rijkste plaatsen van de Verenigde Staten staat. Zoals George Galster en andere academici zullen beamen, zal juist deze regionale fragmentatie – het ontbreken van een ruimtelijke schakel, waardoor de welvaart uit de voorsteden het stadscentrum niet bereikt – één van de grootste uitdagingen en obstakels zijn voor de stad Detroit. De donut moet dus ook niet worden gezien als een ononderbroken ring, maar eerder een verzameling van honderden stukjes die vrij weinig met elkaar van doen hebben.

Als het stadscentrum en Midtown inderdaad herleven (er wordt tussen beide zelfs een nieuwe 'light rail' tramverbinding gebouwd), wat gebeurt er dan met de overige 350 vierkante kilometers van de stad die zo achtergesteld zijn geraakt? Ondanks dat deze gebieden nog steeds te maken hebben met een krimpende bevolking, grootschalig verval en het ontbreken van basisvoorzieningen, vinden er ook een aantal interessante ontwikkelingen plaats, al verbind je deze niet meteen aan steden zoals wij ze kennen. Eén van de eerste reacties op Detroit's verval was het Heidelberg Project, een outdoor kunstproject van Tyree Guyton, die meer dan twintig jaar geleden begon met het verven van stippen op verlaten woningen in zijn buurt en die later achtergelaten voorwerpen omvormde tot kunstobjecten. Door Heidelberg te bezoeken, dwing je



De donut van Detroit in beeld. Op de kaart zijn de verschillende ringen duidelijk zichtbaar. Kaart: C&M-Carto, Faculteit Geowetenschappen, UU.

jezelf niet alleen om te heroverwegen wat kunst nou eigenlijk inhoudt, maar eveneens hoe je een woonwijk of een buurtgemeenschap definieert (zie figuur 3). Een tweede voorbeeld is de landbouwbeweging. Volgens het Boggs Center bevinden zich meer dan 1.500 'stadsboerderijen' in Detroit en is het één van de snelst groeiende stromingen in de stad. Het Boggs Center, onder leiding van de 98-jarige activiste Grace Lee Boggs, ziet dat de toekomst van de stad ligt in initiatieven vanuit de lokale gemeenschap.

Dit is precies waarom Detroit zo belangrijk is voor ruimtelijke wetenschappers. De stad dwingt je om de kennis die je dacht te hebben over steden en buurten te heroverwegen. De stad is haar tijd altijd ver vooruit geweest en geeft zo een voorbode van wat andere steden te wachten staat. Detroit is de bakermat van de 'express way', 'shopping malls' in de voorsteden en het idee dat een arbeider zijn gezin toegang kan verschaffen tot de middenklasse. Ze is tevens de eerste stad die de effecten van volledige de-industrialisatie heeft ondervonden. Vandaag de dag is Detroit een stad waarin gesprekken over de toekomst van die stad tot de dagelijkse praktijk behoren. Alle opties liggen nog open: de gemeente maakt plannen voor extreme krimp, waardoor delen van de stad hun diensten (zoals straatlichten) verliezen; een ontwikkelaar denkt aan boomkwekerijen in verlaten buurten; het Boggs Center en het Heidelberg Project dromen zelfs van nieuwe 'bottom-up'-visies voor de buurten van de stad. Terwijl het stadscentrum en Midtown zich blijven ontwikkelen, worstelt het grootste gedeelte van de stad met misdaad, verval en armoede. Vanuit de puinhopen van de eens zo grote industriële stad, ontwikkelt zich nu wellicht 's werelds eerste postindustriële stad. Voordat het zover is, moeten initiatieven als 'urban farming' meer voet aan de grond krijgen en moeten 'community based solutions' de ruimte krijgen zich te ontwikkelen. Zal het gat in de donut dan in de toekomst groen worden – niet vanwege het onkruid, maar vanwege de landbouw? Zo ja, dan moet het toekomstige imago van Detroit nog worden geschreven.

Brian Doucet (b.m.doucet@uu.nl) is docent stadsgeografie aan de Universiteit Utrecht. Hij leidt een mastercursus over Noord-Amerikaanse steden met als hoogtepunt een excursie naar Toronto en Detroit.

Literatuurselectie

- Feedom Freedom farm on Manistique Street: <http://feedomfreedom.wordpress.com/>
- Galster, G (2012) 'Driving Detroit: the quest for respect in the Motor City', University of Pennsylvania Press.
- Sugrue, T (2005) 'The Origins of the Urban Crisis: race and inequality in postwar Detroit', Princeton: Princeton University Press.
- The Boggs Center to Nurture Community Leadership: www.boggs-center.org
- The Heidelberg Project: www.heidelberg.org
- Walsh, T (2013) 'Detroit: America's comeback city' woos conventions,' The Detroit Free Press. 5 mei. <http://www.freep.com/article/20130505/COL06/305050071/Tom-Walsh-Detroit-comeback-conventions-tourism-advertising>