

El fin de un sueño

Texto de **Eva Millet**
Fotos de **Yves Marchand** y **Romain Meffre**

En su día, Detroit fue uno de los lugares más prósperos de América. Cuna de su industria automovilística, aquí se fabricó el primer coche en serie y se asentaron grandes firmas, como General Motors. También nació la mítica discográfica Motown y se construyeron fabulosos edificios. La ciudad, sin embargo, arrastra décadas de deterioro, que se traducen en despoblación, abandono y ruinas. Un declive que demuestra la fragilidad del modo de vida capitalista y del que hay iniciativas para resurgir.

Restos de una escuela pública en Detroit, una de las muchas *ruinas modernas* de la ciudad. Estos centros educativos se han visto afectados por las sucesivas crisis económicas que ha vivido la ciudad y se han cerrado 60 de los 95 que existían

Estados Unidos es un país relativamente joven aún y, por ello, sus ruinas son también bastante recientes. Y es en Detroit, la ciudad más grande de Michigan, donde más abundan los restos de un estilo de vida, el

sueño americano, que sigue vivo en los estados vecinos; en lugares donde las fábricas funcionan, las estaciones están transitadas, hay demanda de viviendas y las escuelas se llenan.

En Detroit, en cambio, hay millones de metros cuadrados de industrias abandonadas,

miles de casas deshabitadas, edificios huecos, colegios sin alumnos, con piscinas vacías y bibliotecas arrasadas, y una imponente estación de ferrocarriles, la Michigan Central Station, por la que no circula ni un alma.

En el paisaje urbano de la que una vez se llamó *La París*

del Oeste, hay hasta ruinas de rascacielos, en las que crece la maleza; barrios residenciales desiertos y mansiones que se desmigajan en silencio. Se calcula que, pese a que el precio medio de una casa en Detroit no llega a los 6.000 € (con algunas todavía más baratas), hay más de 30.000 viviendas y parcelas

vacías. Casi un tercio de esta urbe, que fue una de las más prósperas y pobladas de Estados Unidos, está abandonado. En la que fue la capital de la industria automovilística, donde Ford, General Motors y Chrysler fabricaron parte del modo de vida americano, hoy hay ruinas cubriéndose de maleza, en los

ciudad hizo que las clases medias (en su mayoría, blancas), abandonaran sus barrios de toda la vida, en un fenómeno llamado *white flight* (literalmente, vuelo blanco). Así, los barrios empezaron a decaer y, también, la recaudación de impuestos, vital para el mantenimiento de cualquier municipio. “Además →



casos más amables, o destripadas por los vándalos, en los más salvajes.

Los fotógrafos Yves Marchand y Romain Meffre han querido plasmar este declive y lo han hecho de forma impresionante en un libro de la editorial Steidl, *The Ruins of Detroit*, cuyas imágenes ilustran este reportaje. Un viaje por una ciudad cuyos problemas se iniciaron en la década de los cincuenta del siglo pasado, cuando las grandes fábricas empezaron a deslocalizarse, y se arrasaron miles de puestos de trabajo. En paralelo, el aumento de la población negra en la

En Detroit, que fue la cuarta metrópoli del país, hay millones de metros cuadrados de industria abandonada y miles de casas deshabitadas

El teatro Michigan (página anterior) se construyó en 1926 con capacidad para 4.000 personas. Costó cinco millones de dólares de la época y era de estilo renacentista francés. A finales de los 70, se transformó en un parking. Se ubica donde Henry Ford diseñó su primer coche. Arriba, galerías comerciales del centro de la ciudad, que datan de los años 20, destruidas por el vandalismo

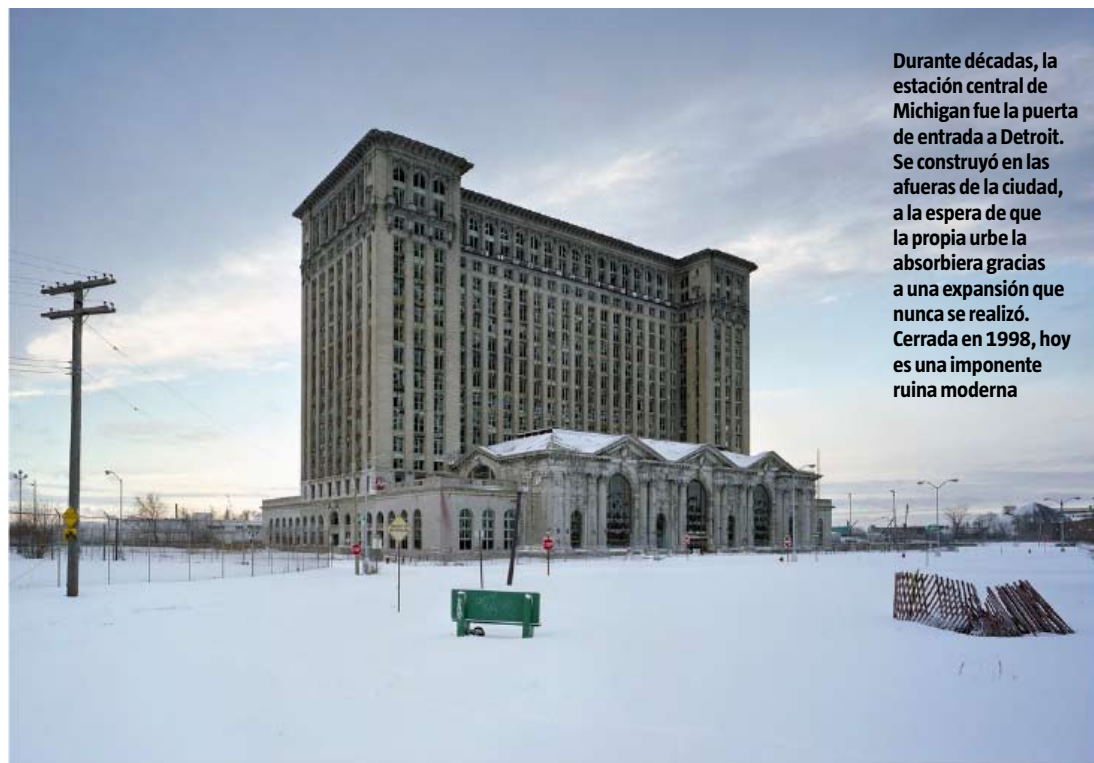
→ -añaden los fotografías en conversación con el Magazine-, desde entonces, Detroit ha sido mal dirigida por sus autoridades: en cierto modo, ha sido como una ciudad sacrificada”.

El proyecto de Marchand y Meffre surgió hace diez años debido a la impresión que les provocaron unas imágenes de Detroit que vieron por internet. “Parecía tener todos los distintos tipos de edificios de una ciudad media americana

de un rascacielos abandonado de cuarenta pisos, las escuelas desoladas, con las librerías todavía atestadas de libros, y la estación de policía, con las fotos del archivo tiradas por el suelo... “Eran lugares que parecían surgidos de una experiencia en el terreno de la ciencia ficción”, explican, aunque puntualizan que, a medida que su trabajo

de vista industrial como cultural”. No hay que olvidar que aquí nació también el famoso sello musical Motown (de Motor Town).

Hoy, las 900.000 personas que viven en Detroit tienen una tasa muy elevada de desempleo (casi del 30%), y buscan oportunidades en un lugar en el que las autoridades locales →



Durante décadas, la estación central de Michigan fue la puerta de entrada a Detroit. Se construyó en las afueras de la ciudad, a la espera de que la propia urbe la absorbiera gracias a una expansión que nunca se realizó. Cerrada en 1998, hoy es una imponente ruina moderna



Vista de la fachada sin cristales del Instituto Superior de Tecnología, Cass. Cuando abrió, en 1922, era el centro de este tipo más grande del país. Durante décadas, fue sinónimo de excelencia, y de sus aulas surgieron muchos de los ingenieros de la industria automovilística

pero en estado de abandono. Y las ruinas no parecían algo anecdótico sino una parte natural del paisaje”. En los últimos cinco años viajaron a la ciudad en siete ocasiones y escogieron de forma cuidadosa los lugares para fotografiar. Todavía recuerdan la primera impresión: “Llegamos al *downtown*, al centro de Detroit, a las seis de la tarde, cuando las oficinas ya habían cerrado. No había nadie en la calle. Tuvimos una sensación de muchísimo frío”. También describen el efecto que les produjeron algunas de las localizaciones a las que fueron, como el interior

avanzaba, “vimos que no había que preocuparse por lo que respecta a la seguridad; la gente que conocimos fue siempre muy agradable”.

Porque, pese a que cada vez son menos los pobladores de Detroit (fue la cuarta metrópoli de América, con casi dos millones de habitantes, pero ha reducido su censo a la mitad, con una mayoría negra que supera del 80%), Marchand y Meffre describen a sus residentes, como “gente que parece estar orgullosa de su ciudad, que saben que ha sido muy importante en la historia americana, tanto desde el punto

LA CIUDAD DE LOS TRES GRANDES

Hace más de un siglo, en 1908, de la planta de Ford de Highland Park, en Detroit, surgió el modelo T, el primer automóvil hecho en una línea de ensamblaje. Con ello, Henry Ford democratizaba el que hasta entonces había sido un artículo de lujo, haciéndolo accesible a las clases medias del entonces país de las oportunidades. Fue el pistoletazo de salida de un nuevo modo de vida, el americano, en el que el coche ha tenido un papel clave. La estratégica situación geográfica de Detroit, a lo largo de la vía fluvial de los Grandes Lagos, que facilitaba el transporte, fue una de las razones por las que las firmas automovilísticas nacieron allí. Tras Ford llegaron otros nombres míticos del sector como Dodge, Chrysler y muchas otras empresas relacionadas con la automoción. Fueron décadas de prosperidad que vivieron su momento álgido durante la Segunda Guerra Mundial, cuando las industrias trabajaron día y noche y Detroit se apodó el

Arsenal de la Democracia. Hoy, la histórica planta de Ford en Highland Park se desmorona entre cristales rotos, como lo hacen muchas otras (entre ellas, la de los fabulosos Packards). No hay tiempo para pensar en museos: los Tres Grandes, las tres empresas automovilísticas que aún están radicadas en la ciudad (Ford, General Motors-GM y Chrysler), tienen tanto trabajo para mantenerse a flote que no pueden dedicarle demasiado tiempo al pasado. Y eso que, a mediados del siglo XX, cuatro de cada cinco coches en el mundo se producían en Estados Unidos. Y de ellos, la mitad los fabricaba la General Motors, de la que aún dependen cien mil trabajadores de manera directa. En 1979, cuando la compañía inauguró sus impresionantes oficinas en el centro de la ciudad, nadie cuestionaba su estatus como el primer fabricante de automóviles del planeta.

Pero llegaron las crisis del petróleo y la floreciente industria automovilística japonesa. Y se empezó a hablar del calentamiento global y de la necesidad de hacer coches que gastaran menos. Los entendidos aseguran que en GM los diseños se estancaron y sus apuestas no fueron del todo acertadas. Por ejemplo: como respuesta al Toyota Prius, el primer híbrido comercial del mundo, lanzaron el Hummer, un devorador de gasolina inspirado en los vehículos blindados del ejército. Las cosas, sin embargo, están cambiando. Tras años de sobresaltos y una bancarrota de por medio, la firma reacciona y lanza el Chevrolet Volt, un utilitario eléctrico, tan sostenible como revolucionario. La histórica intervención del Gobierno estadounidense en la compañía, tras la quiebra del 2009, es una muestra de que ni el país ni Detroit pueden permitirse el lujo de liquidar a este gigante de la automoción.

El Instituto Cass se trasladó a otra sede en el 2005 y se dejó atrás todo tipo de materiales y mobiliario, como los contenidos de uno de los laboratorios



→ tienen un trabajo monumental. Su alcalde, Dave Bing, hablaba en su último discurso del estado de la ciudad de los retos de una administración que, cuando fue elegido en el 2009: “Heredó una ciudad casi en la bancarrota, tanto financieramente como ética y operacionalmente”. La crisis económica había puesto la puntilla a Detroit, que tenía un déficit de 325 millones de dólares y unos 50.000 propietarios a punto de perder su vivienda.

La nueva alcaldía se ha puesto a trabajar y uno de sus proyectos clave es nada más y nada menos que reducir el tamaño de la urbe, que no puede permitirse dar servicio a tantos barrios agonizantes. En la actualidad se está trabajando en cómo concentrar a los residentes que permanecen en zonas aún viables para vivir y derribar los barrios que se consideran irrecuperables. Para

ello el ayuntamiento ha contratado a una urbanista estrella, Toni Griffin, cuyo elevado salario lo va a pagar una fundación (una muestra de que la filantropía privada también está interesada en rescatar la urbe). Combatir la burocracia y la corrupción, actualizar el censo, incentivar a empresas y potenciar la educación son algunas de las medidas de la actual administración. No es la primera con la voluntad de recuperar Detroit. Desde los años 70 han habido varias iniciativas, entre ellas, atraer nuevos negocios, como los

grandes casinos que se han instalado en el centro.

Pero, en paralelo a las iniciativas públicas, por todo Detroit está teniendo lugar un fenómeno espontáneo que también puede desempeñar un papel en su recuperación. En sus calles, muchas parcelas llenas de cascotes se han limpiado, el suelo se ha labrado y fertilizado, y han aparecido centenares de huertos urbanos que proveen de frutas y hortalizas frescas a zonas de la ciudad donde escasean (o no existen) ni los mercados ni las tiendas.

La llamada agricultura

urbana se está desarrollando de manera privada, comunitaria e, incluso, corporativa. Destaca la empresa Hantz Farms, que pretende crear la granja más grande del mundo en medio de una ciudad. “No somos tan ilusos como para creer que solamente hay una solución a la cantidad de problemas a los que se enfrentan, no sólo Detroit, sino muchas otras ciudades en el mundo”, explica Mike Score, presidente de la compañía, “Pero convertir parcelas abandonadas en tierra productiva que pueda beneficiar a la comunidad, creando puestos de trabajo, produciendo comida sana y un entorno estético, es una de ellas.” La empresa está convencida que su idea casará a la perfección con el nuevo proyecto municipal, ya que los barrios que van a ser suprimidos podrán servir de terreno para los cultivos. Curiosamente, el suelo de la ciudad (a excepción de las áreas donde estaban las fábricas), no está contaminado; lo que lo hace apto para sostener esta pequeña revolución verde.

En una época en las que desesperadamente se buscan fórmulas para estimular la economía, Detroit lleva mucho tiempo tratando de encontrar las suyas. Y no deja de ser irónico que en la que fue la ciudad del motor, la agricultura urbana sea una de las respuestas a una serie de problemas inmensos. Problemas que, como apuntaba Mike Score, no son solamente patrimonio de Detroit. Lo que aquí ha pasado puede suceder en muchos otros lugares. Y las hermosas y turbadoras ruinas retratadas por Marchand y Meffre son la mejor prueba de la habilidad humana tanto para crear como para destruir. ◻

THE RUINS OF DETROIT
Yves Marchand, Romain Meffre.
Con textos de Robert Polidori y Thomas Sugrue.
Editorial Steidl.
www.steidlville.com

