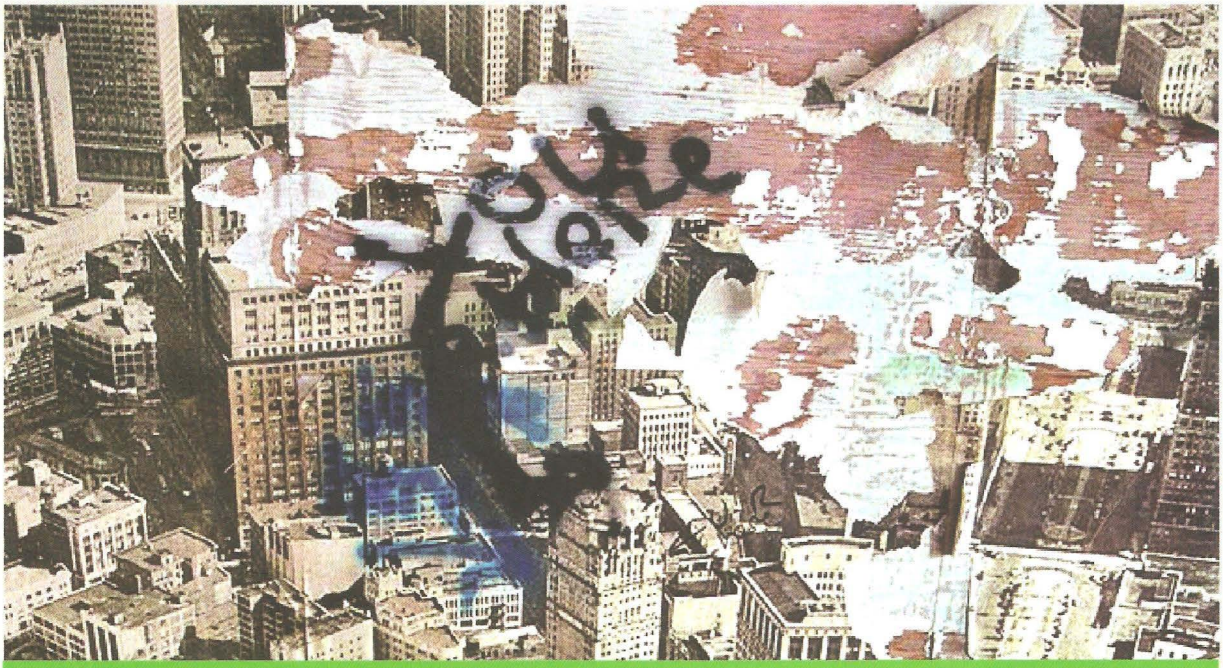


# EL SUICIDIO DE DETROIT

2017

ALFREDO VERA BOTÍ

# EL SUICIDIO DE DETROIT

Alfredo Vera Botí

Con la colaboración de
Soledad Vera Sánchez-Rojas

2017

Las figuras que aparecen en este texto proceden de la cita cuya referencia documental se corresponde con la que aparece al pie de la misma, o procede del texto bibliográfico citado como [núm].n, recogido en el epígrafe *Bibliografía*.
Las fotografías se han sacado en su mayor parte de Internet, con la referencia que aparece, al colocar el puntero sobre la imagen. Otras hemos entendido que son de libre utilización, pero si alguna tuviera algún derecho reservado se ruega que sea comunicado al e-mail verbot@gmail.com, para subsanación de errores y su eliminación.
Buena parte procede de Getty images, de Taringa, Ives Marchand y Roman Meffre, entre otros, muchas veces repetidas, por lo que entendemos que son de dominio público.

© Se puede utilizar este trabajo haciendo la referencia de su origen.

Primera edición: 2017
ISBN:
Depósito legal:

Libro no venal

# INDICE


ORIGEN DE DETROIT 7
Las primeras actuaciones urbanísticas 11
La población 21
Primeras segregaciones 23

EL AUTOMÓVIL 25
Las primeras factorías de automóviles 25
El "Sueño Americano" 27
Las grandes factorías y sus edificios administrativos 28

A) Las primeras Torres de Detroit 28
Magestic Building 28
Ford Building 29
Hudson Building 29

B) The Big Trhree 30
Ford Motor Company 30
General Motor 34
Chysler 39

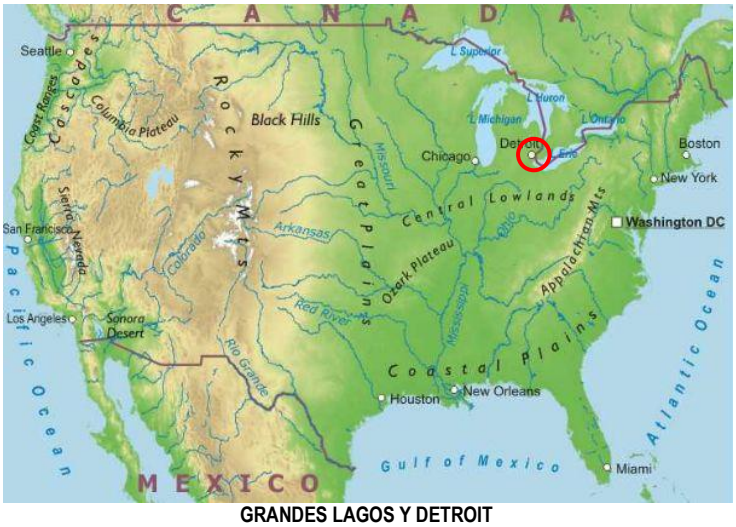
DECADENCIA 45
El prólogo del caos 45
Nuevas directrices urbanísticas 45
La manipulación de la economía. *El Efecto Carley* 46
La remodelación del Lafayette Park 48
La caída 50
Otro intento urbanístico y los macroedificios de oficinas 54
Cultura oficial del abandono 59
Arte callejero 61
La Bancarrota 62

IMÁGENES DEL ABANDONO 67

EL INTENTO DE FRENO 77

BIBLIOGRAFÍA 85

**NUEVO MÉXICO, LA NOUVELLE FRANCE y EE. UU. 1800-03**




**GRANDES LAGOS Y DETROIT**

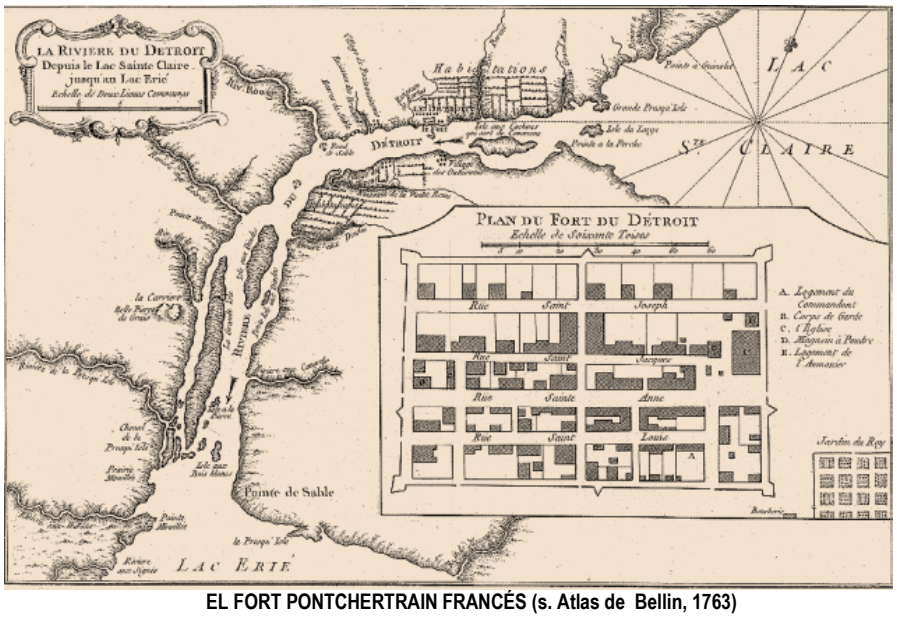
# ORIGEN DE DETROIT

Cuando los franceses, a comienzos del siglo XVII, recorrieron los Grandes Lagos, buscando materias primas para su explotación, en la zona donde luego apareció Detroit, había varias tribus indígenas nómadas, que conocían aquellos territorios recorridos por antiguos y estrechos senderos, que utilizaron los conquistadores, primero en busca de pieles y luego de otras materias naturales para comercializarlas como productos de consumo.

Los europeos se apoyaron en los nativos, favoreciendo sus deseos expansionistas (como ocurrió con los iroqueses) dotándolos de arcabuces (h. 1603), sobre todo por los neerlandeses, a cambio de pieles, y con la mayor eficacia en la caza, los castores llegaron casi a desaparecer y los iroqueses buscando nuevas tierras expulsaron a los aborígenes ribereños de los *Great Lakes* (los cinco grandes lagos; Superior, Huron, Michigan, Erie y Ontario). Los franceses, en cambio, inicialmente prohibieron comerciar con armas de fuego con sus aliados (los hurones, algonquinos, etc); sin embargo, las utilizaban como regalo personal a los nativos que se convertían al cristianismo, pero esa situación se mantuvo solo hasta 1609 en que Samuel de Champlain dotó a los algonquinos de arcabuces con llave de mecha, y lo que había sido un apoyo para que los indígenas fueran más eficaces en la caza, enseguida condujo a ambos grupos a que se enfrentaran en una guerra cruel, la *War of the Beavers* o Guerra de los Castores (1638-1701).

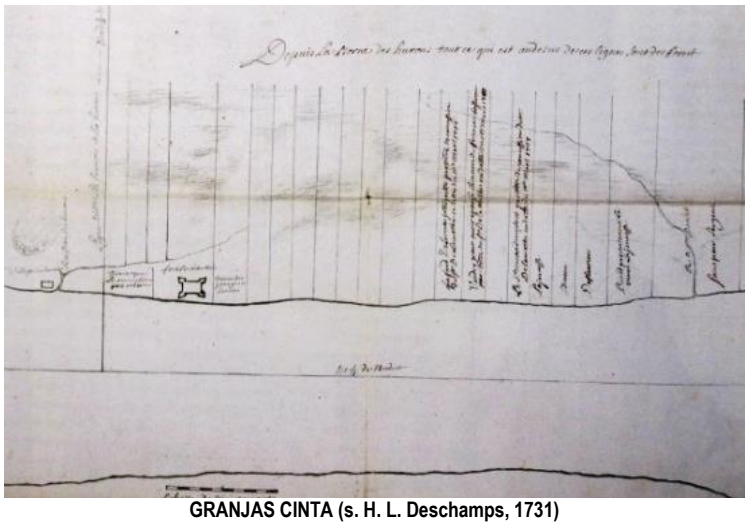
Las reservas de estos animales semiacuáticos, que habitaban en los fríos bosques de América del Norte permanecían vírgenes en las tierras meridionales de los lagos (hacia el S del lago de Ontario), y dominar el monopolio de las pieles por lo aborígenes se convirtió en un problema de existencia.

Desde el 1629 los ingleses habían ocupado Quebec, por lo que no tardaron en formar parte del conflicto pero fueron expulsados por los franceses en 1632. A partir de 1664 los británicos empezaron también a proveer de armas a los indígenas enemigos de los franceses, y con ellas, se recrudecieron los enfrentamientos y las estrategias de emboscada que producían tantas víctimas como las ocasionadas por las epidemias de gripe entre las tribus nativas. Cuando los iroqueses iban derrotando en la *Nouvelle France* a los indios aliados de los franceses, se dieron cuenta de que los ingleses eran ahora la mayor amenaza que tenían y 39 jefes de tribus firmaron la *Grand Paix de Montréal* (1701), concediendo los iroqueses a los británicos el poder cazar en una amplia extensión de territorio al S de la futura Detroit y al otro lado del río.




**EL FORT PONTCHERTRAIN FRANCÉS (s. Atlas de Bellin, 1763)**

Antoine de la Mothe Cadillac soldado y explorador francés, educado con La Salle, llegó al Norte de EE. UU. para proteger a los comerciantes de pieles, fundando en 1701 un cuartel militar rodeado por una empalizada de madera, al que dio el nombre de *Fort d'Etroit*, o *Fort Pontchertrain* (en honor al Ministro de Marina de Louis XIV) con objeto de atender las necesidades militares y económicas de los franceses, junto a la pretensión de controlar las tribus amigas de la zona, algunos de cuyos campamentos se establecieron a lo largo del estrecho (*L'Etroit*) y que se dedicaban durante los meses de verano al cultivo de maíz indio y de las huertas, vendiendo los productos a los galos, mientras que en los meses fríos se iban a cazar en los bosques fríos que rodeaban a los lagos, trasladándose en canoas de corteza.
El Fuerte se hizo junto a la estrecha comunicación fronteriza con Canadá, entre los lagos Sainte-Claire y Erie, de donde, al nacer a su amparo una agrupación civil, derivó el nombre de *Ville d'Etroit*, cuya ubicación privilegiada favoreció la creación de un puerto fluvial y, aunque la población blanca del fuerte, inicialmente fue muy reducida, rodeada por los habitantes nativos que los superaron en una ratio de 1:4; pero a partir de los años 30' del siglo XVIII, los europeos empezaron a crecer en número, aunque muy lentamente, llegando con el tiempo, a ser la mayor ciudad del estado de Michigan
Tras la conquista, los franceses hicieron repartos de suelo con destinos a la agricultura[1], en parcelas muy estrechas (de 1 a 2 arpendes, de 117 a 175 m) y muy profundas (unos 40 arpendes, o sea, cerca de 2340 m), a las que se les dio el nombre de *fermes à ruban* (o *ribbon farms*), o granjas cinta, que presentaban la ventaja de dar frente al río (junto al que construirían sus viviendas), y en las que al predominar el largo, resultaban muy útiles para la tareas de labrantío (maíz, trigo, avena, uva, etc.), el riego y drenajes, y hacían, a su vez, más complejo el destino ganadero que tantos quebraderos de cabeza estaba dando en el Oeste, pero que aquí no quedaba impedido si se llevaba el ganado a bosques sin roturar que había detrás de las granjas.



**GRANJAS CINTA (s. H. L. Deschamps, 1731)**

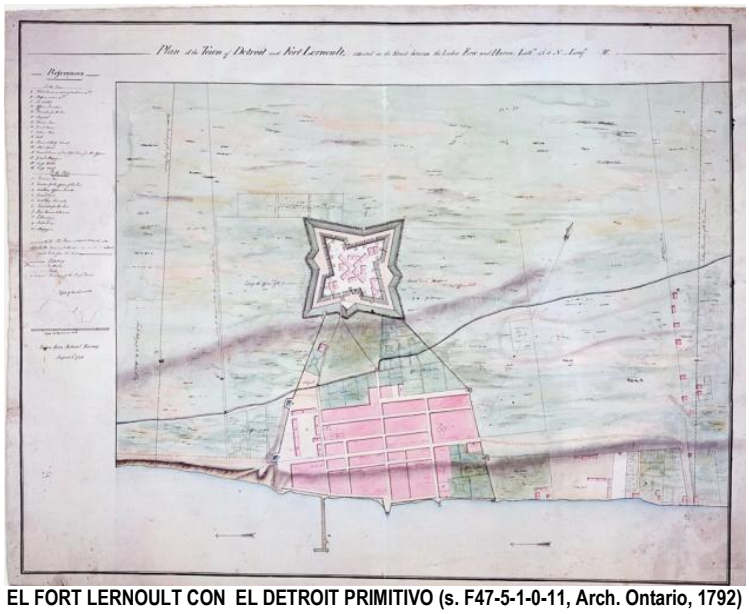
Medio siglo después estalló la *French and Indian War*, o Guerra de los Siete Años (1756-63), que terminó con la expulsión de los franceses por los británicos de América del Norte. Se inició con los levantamientos de todas tribus asentadas cerca del fuerte francés (Guerra de Pontiac, tras la toma británica de la *Ville d'Etroit* en 1760) como reacción general de protesta por los expolios que sufrían todas las tribus a manos de los colonos y militares ingleses. Fue una guerra brutal con asesinatos masivos de prisioneros y con el uso de armas bacteriológicas por los ingleses que llegaron a lanzar mantas infestadas de viruela a los indígenas, lo que generó una pandemia que casi exterminó a toda la población aborigen, y eso unido al

[1] El suelo era fértil, estaba despoblado de nativos indígenas estables y sus tierras sin cultivar. El comandante de Pontchetrain, Pierre Joseph Celoron, durante su segundo mandato (1750-54), ofreció incentivos para que se instalaran colonos alrededor del fuerte, consistentes en cesión de terrenos para granjas, suministros agrícolas y herramientas para cultivo. Los primeros en llegar fueron jóvenes emigrantes sin familias, y ante la falta de mujeres para favorecer el asentamiento, se logró que empezaran a llegar algunas de las "*filles du Roy*", o jóvenes huérfanas solteras con edades entre 15 y 30 años, sacadas de los orfanatos de Francia que desde tiempos de Luis XIV era enviadas a la colonia de la *Nuovelle France*, para casarlas con los emigrantes.

envío de la *Royal Army* condujo al final de las luchas (1763) y a la cesión de buena parte de la *Nouvelle France* a los británicos. Entonces los indios *ottawas* (tribu de los Pontiac), seguidos de otras tribus se alejaron del rio Detroit y vendieron sus tierras.

Pero este afán imperialista de los anglosajones, tras varios años de guerras y ante la necesidad de defender el amplio territorio incorporado, tuvieron necesidad de imponer nuevos impuestos en las colonias pero la reacción de los colonos a aceptarlos, condujo a *The unanimous Declaration of the thirteen United States of America,* o Declaración de Independencia de 1776, recibiendo el apoyo secreto de Francia y finalmente, a que en 1778, ésta fuera la primera potencia europea en reconocer la el derecho de emancipación de los colonos, suministrándoles ayuda militar. La guerra con Gran Bretaña estalló en un largo conflicto sostenido por los colonos para lograr la independencia (1775-83).

Detroit, junto con buena parte del futuro estado Michigan, fue colonia francesa integrada en la Louisiana (una de las primeras de la *Nouvelle France*) hasta que en 1764 cuando el fuerte hubo de ser cedido a los ingleses; éstos queriendo reforzar el sitio, sustituyeron la empalizada por una pequeña fortificación con defensas por los flancos, ya que los enemigos fundamentales no eran ahora los indios, sino los franceses, iniciando las obras en 1778, y aunque, tras la Guerra de la Independencia, los ingleses lo deberían haber entregado a los unionistas, lo mantuvieron en su poder hasta 1796.



**EL FORT LERNOULT CON EL DETROIT PRIMITIVO (s. F47-5-1-0-11, Arch. Ontario, 1792)**

George Washington[2] con ayuda francesa y, en particular, con las tropas que mandaba La Fayette[3], logró uno de los primeros éxitos militares importantes contra los británicos en la *Battle of Yorktown* (1781); sin embargo Detroit continuará en manos de los británicos hasta 1796, pues el capitán británico Richard Lernoult en 1778 había construido la nueva fortaleza, que llevó su nombre, porque era necesario defender el principal centro comercial de pieles procedentes de los Grandes Lagos, con el trueque o venta a los nativos de armas, utensilios, ropas y baratijas europeas, que se hacía en el pequeño núcleo de población que había surgido a su amparo, que en el último tercio, y que estaba formado por unos 1500 habitantes, defendidos por unos 250 soldados. Para los británicos, al comienzo de la *War of Independence*, Detroit fue también una avanzadilla desde donde salían tropas hacia Ohio y servía de prisión para los soldados americanos capturados.

[2] El futuro primer presidente de los EE. UU, cuyo cargo ocupó entre 1789-1797.

[3] Marie-Joseph Paul Yves Roch Gilbert du Motier, marqués de La Fayette. Había participado en la Revolucíón Francesa y que sería, tras su regreso a Francia, el autor del borrador sobre el que se redactó *Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen* (1789), inspirada en la Declaración de Independencia de los EE. UU (1776), redactada por Thomas Jefferson, John Adams, Benjamin Franklin, Robert R. Livingston y Roger Sherman. Fue amigo íntimo de George Washington, Alexander Hamilton y Thomas Jefferson.

El antiguo general y primer presidente de los EE. UU., George Washington, decidió atacar Detroit, pero la toma no se produjo hasta 1796 en que fue ocupada dos años después de que el general Anthony Wayne los derrotara en la *Battle of Fallen Timbers*, y a pesar de que todo el territorio de Michigan hacía once años que pertenecía a los unionistas.
Fue así como nació el condado de Wayne[4], cuya capital se estableció en Detroit, por su privilegiada ubicación, su fuerte, el muelle hecho en el río, sus primeras casas, tiendas y hasta una iglesia católica, la de Sainte-Anne, a pesar de que su población se había reducido, pero para los independistas tenía un gran valor el hecho de que un 70% fueran de origen francés, y el resto alemanes, holandeses y algunos afroamericanos, es decir, grupos sociales nada afines a los británicos.
Estos últimos no se resignaron a la pérdida y volverían a ocuparla ciudad un breve espacio de tiempo (1812-13).
La política inicial de los estadounidenses en relación con los indígenas fue muy ambigua, pues mientras las tribus eran reconocidas como estados soberanos y con derechos inalienables, por otro, los gobiernos de los Estados Unidos tendieron a extinguir todos sus derechos incluida su propia existencia, salvo pequeños grupos que fueron encerrados en las reservas.
Eran la clase dominante, así que enseguida empezaron a estructurar el territorio; un viejo sendero que iba a Pontiac desde Detroit fue ampliado (1816) y convirtieron en una vía para carretas que sería la base sobre la que se abrió posteriormente la Woodward Avenue; como dejó de ser necesario el Fort Lernoult los estadounidenses retiraron sus soldados y acordaron demolerlo y ceder los terrenos a la ciudad (1826); empezaron a acudir inmigrantes irlandeses, que se fueron agrupando al E de la Woodward Avenue, en el barrio que se dio el llamar Corktown.

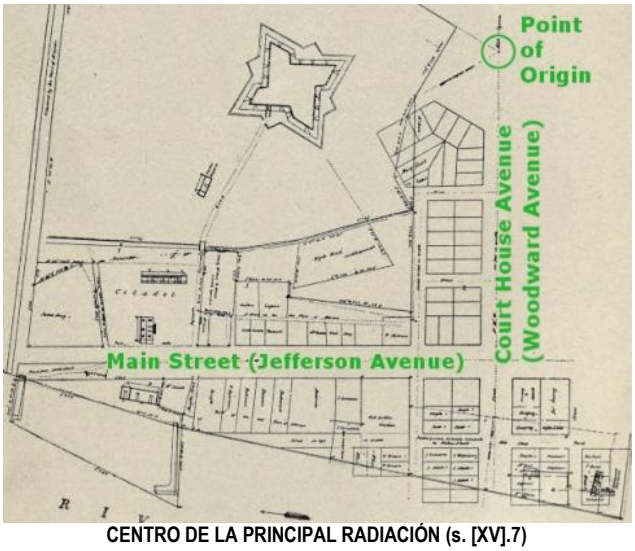
Los estados unificados del N incluyeron la zona de Detroit en el territorio de Indiana (1800), hasta que en 1805 se desgajó una parte y se formó el Estado de Michigan con capital en Detroit, para la que se formalizó un plan urbanístico muy singular en previsión del futuro crecimiento de la ciudad.
Pero los conflictos angloestadounidenses empezaron de nuevo y los ingleses recuperaron Detroit (1812) aunque fue reconquistada enseguida por los franceses (1813). En aquellos años de luchas, los indígenas fueron obligados a participar en las guerras coloniales, para ser expulsados finalmente de sus territorios y encerrados en las reservas. El vacío poblacional empezó a ser ocupado por inmigrantes, inicialmente por los irlandeses llegados (1815) a la zona de los Grandes Lagos, cuyo flujo de llegada aumentó al abrirse el Canal Erie en 1825, lo que llevó a la región a alcanzar la categoría de Estado (1835), y que aun aumentó más con la *Great Famine* (o *an Gorta Mór,* en irlandés), la gran hambruna de la patata habida en Irlanda (1845-48) y la salida de centenares de miles de sus habitantes hacia zonas ricas de religión católica, como sucedía en Detroit, ciudad en la que en 1853 uno de cada 7 pobladores era irlandés, lo que enseguida generó disputas entre los protestantes y los católicos que habían llevado como patrón a San Patricio y se habían asentado, en su mayor parte, en Corktown, como hemos dicho.

La busca de materias primas por los inmigrantes, que inicialmente acudían atraídos por el comercio de las pieles y por la explotación de la madera, se vio recompensada con el descubrimiento en los años 40' de importantes minas de hierro y cobre en las cercanías de los Grandes Lagos. Aquella fue la razón fundamental por la que el tramo de rápidos del río Saint-Mary, que une el Lago Superior con el Huron, fuera regularizado con las esclusas Soo (o Saut o *Sault de Sainte Marie*) en 1885 y con ello se facilitara el transporte de minerales y otras materias primas.
La influencia en la región fue decisiva para la evolución de la industria maderera (que tanto reclamaba el ferrocarril para traviesas y vagones a partir del impulso dado por la vía del Transcontinental ejecutada entre 1862 y 1879) e incluso de la agricultura, posibilitando que en el Estado de Michigan se hicieran grandes inversiones en educación, muy superiores a las de los otros estados.
El motor de la atracción de toda clase de industrias ya se estaba instalando.

[4] Incluía, además de Detroit, la casi totalidad de Michigan y partes de Ohio, Indiana y Wisconsin.

## Las primeras actuaciones urbanísticas

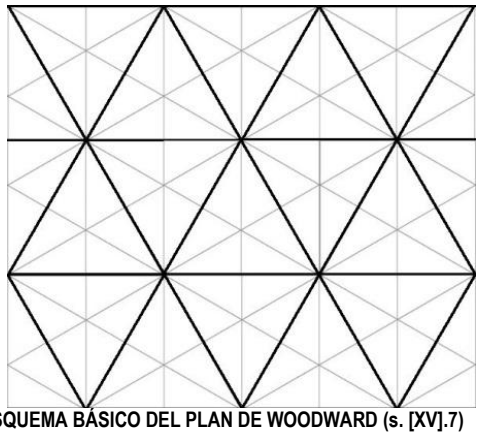
En 1805 un incendio, el *Great Fire*, destruyó Detroit, entonces una agrupación de unos 600 habitantes, que vivían en barracas de madera, asentadas entre el río y el fuerte. Todo ardió.
Ocurrió pocos días antes de que el Congreso creara el nuevo territorio administrativo de Michigan, con capital en Detroit, y para ocuparse del gobierno y del control de las necesidades del territorio se creó un gobierno cuatripartito.
El primer juez, Augustus Woodward, que conformó parte de la administración con otros dos jueces auxiliares más y un gobernador, fue nombrado por su amigo el presidente Thomas Jefferson (y célebre arquitecto neopalladiano) administrador de Michigan. Woodward era un curioso personaje, mezcla de obstinación, de excentricismo, de idealismo errático y dotado de una compleja cultura que le llevó también a admirar el exoterismo y otras extravagancias.
Este joven, amigo del tercer presidente de los EE. UU (1801-09), hizo un plan de reconstrucción para Detroit (1806), ayudado por el topógrafo Thomas Smith, atendiendo a un planteamiento inspirado en el que el francés Pierre Charles L'Enfant, había diseñado para la ciudad de Washington en 1791, con avenidas diagonales sobre un trama secundaria, de las que sólo serían ejecutadas unos pocos tramos de algunas de las vías radiales que deberían partir desde un mojón que se ubicó en el centro del *Grand Circus* (y de las seis Avenidas Fort Street, Michigan, Grand River, Woodward, Gratiot, y la Jefferson), unas de 61, otras de 36'5 m de anchura, calles secundarias de 18'3 m (las dimensiones equivalentes de los 200, 120 y 60 pies que se habían fijado para las carreteras públicas en al *Act concerning Highways and Road* de 1805) e incluso callejones de servicio a las parcelas (a partir del planes catastrales iniciados en 1807). En trazado se tuvo en cuenta el trazar calles tan amplias para separar las grandes manzanas y dificultar así la propagación de incendios, ya que todos los edificios de Detroit se hacían entonces de madera, y todo ello después de haber determinado cual era la posición del norte celeste o verdadero, ya que el magnético para el juez-jefe no tenía ningún sentido, y fijar un centro de radiación en la futura Woodward Avenue.



**CENTRO DE LA PRINCIPAL RADIACIÓN (s. [XV].7)**

Así describió Woodward la ciudad proyectada:

> *"with squares, circuses, and other open spaces of ground where six avenues, and where twelve avenues intersect; with all the six sections comprising the triangle uniformly and regularly divided into lots of about five thousand square feet; with an alley or lane coming to the rear of every lot; with subordinate streets of about sixty feet width; with a fine internal space of ground for education and other purposes, with...avenues of one hundred and twenty feet width..."*



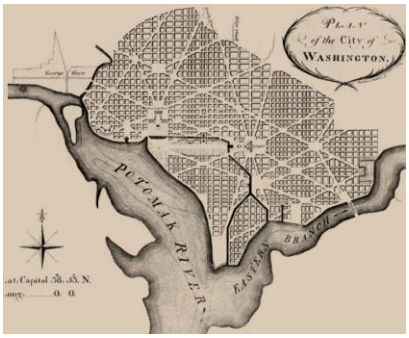
**ESQUEMA BÁSICO DEL PLAN DE WOODWARD (s. [XV].7)**

El territorio que el Congreso designó como suelo para la nueva ciudad de Detroit era el de la ciudad arrasada, más dos de las granjas-cinta situadas los lados.

**SUELO ASIGNADO INICIALMENTE A DETROIT**

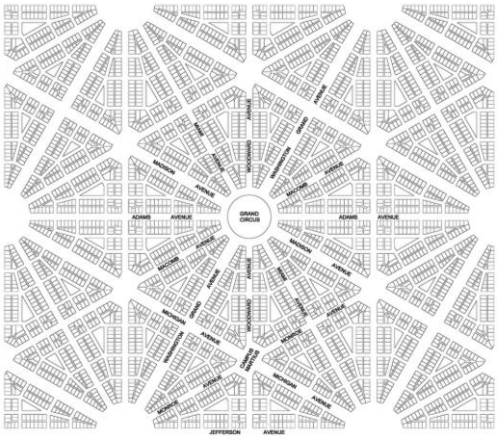
**DETROIT CON SU ENTONO DE GRANJAS-CINTA Y EL TERRENO DE LOS 10.000 ACRES (s. [XV].6)**

Como el Plan implicaba nuevos trazados que afectaban a los propietarios de suelo, el Congreso hubo de aprobar en abril de 1806 un decreto que los regulara y que se basó en la norma del "*foot for foot*", concediendo también una extensa superficie *Ten Thousand Acre,* de 10.000 acres, de los que la mitad serían para compensar a los ciudadanos afectados por el nuevo diseño, que vivieran al menos desde hacía 16 años en la ciudad incendiada, y los 5.000 restantes para su venta, y con lo obtenido poder construir el tribunal de justicia y la cárcel. Además los congresistas hicieron dos excepciones: dejar fuera del ámbito del Plan el suelo del *Common*, o sea, el territorio que rodeaba al fuerte, y el suelo situado junto al río, cuyo trazado se haría con manzanas rectangulares.

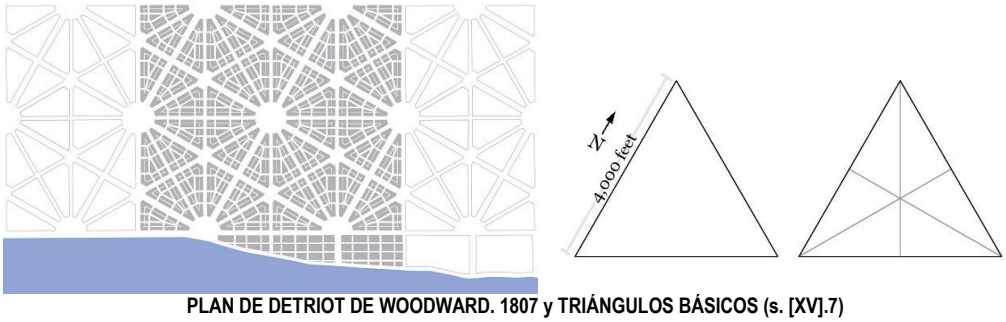



**PLAN DE WASHINGTON (P. Ch. Lafayette, 1791)**

**PLAN DE DETROIT (A. Woodward, 1806)**



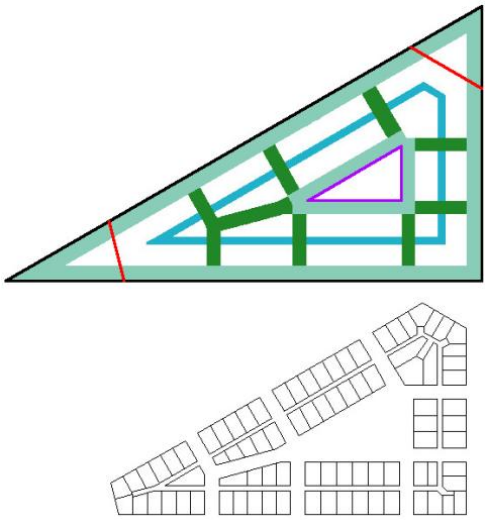
**PLAN DE DETRIOT DE WOODWARD**




**PLAN DE DETRIOT DE WOODWARD. 1807 y TRIÁNGULOS BÁSICOS (s. [XV].7)**

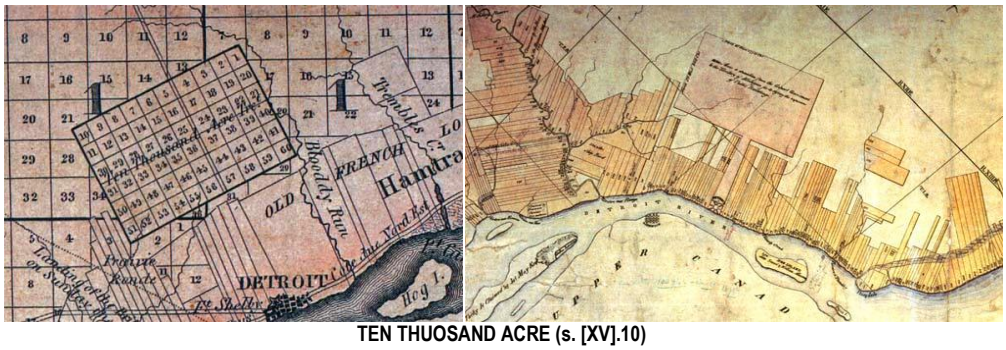
Los 6 triángulos menores en que se subdividía cada uno de los equiláteros eran achaflanados en sus ángulos agudos (de escasa utilidad constructiva) y así se creaban plazas en las intersecciones de las vías principales, que junto con las calles secundarias y callejones conformaban las distintas unidades constructivas, con espacios libres interiores para servicios comunitarios del barrio (iglesias, jardines, escuelas, etc.).

La geometría base apoyada en el hexágono, permitiría ir compactando indefinidamente suelo urbanizado, con un trazado rígido muy evidente en el plano de 1806, derivada de triángulos equiláteros básicos de 4.000 pies de lado, con calles secundarias según las bisectrices salientes de cada ángulo.



**PLAN DE DETROIT. UNIDAD CONSTRUCTIVA (s. [XV].7)**
**LEYENDA:**
**Verde: Calles de 60 p.; Azul claro: Retranqueos de 60 p.; Azul oscuro: Calles de 20;**
**Blanco: Manzanas de 100 p de ancho; Morado: Borde del espacio libre interior: Rojo: Chaflanes**

Los *Ten Thousand Acre* de terreno serían divididos en 60 parcelas para granjas de unos 160 acres cada una (1808) generando un gran problema para la viabilidad del trazado, pero Woodward se opuso tenazmente a la aceptación de aquel rectángulo porque rompía con el trazado indefinido y extensible en todas las direcciones.

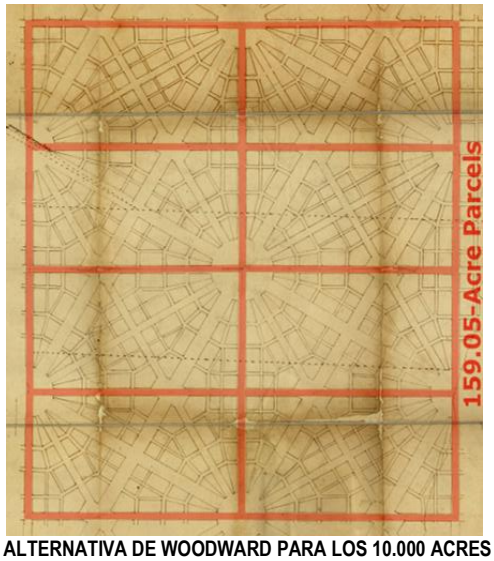



**TEN THUOSAND ACRE (s. [XV].10)**

Es conocida la carta de protesta de Woodward cuya visión de futuro era muy clara:

> "*Nature has destined the city of Detroit to be a great interior emporium, equal, if not superior, to any other on the surface of the terraqueous globe* [....] *In such a case the art of man should aid the benevolence of the Creator, and no restricted attachment to the present day or to present interests, should induce a permanent sacrifice of ulterior and brilliant prospects*".

Antes que ocurriera la erosión al Plan, Woodward encontró por casualidad una solución de compromiso: cada triángulo equilátero de su plan tenía una superficie de unos 160 acres, y elegidos convenientemente con cada 3 se podía obtener un rectángulo de 480, 8 de ellos conformarían un rectángulo de 3.840 acres, y tres de éstos, o sea, 3x8=24 rectángulos, un poco más de los 10.000 acres cedidos por el Estado; y si con esa agrupación se mejoraban los anchos de algunas de las calles planeadas se obtendría una ordenación en retícula ortogonal en la que resultaba posible mantener la trama de la retícula hexagonal proyectada en el Plan, de modo que el *Ten Thuosand*, podía quedar como un islote inserto en el estilema de triángulos equiláteros del Plan. Esta reforma la envió a finales de 1806, y aunque el documento del plan original se perdió, si que conocemos cual era su intención gracias a un dibujo en que la copió el topógrafo-supervisor de Michigan, Abijah Hull, en 1807.



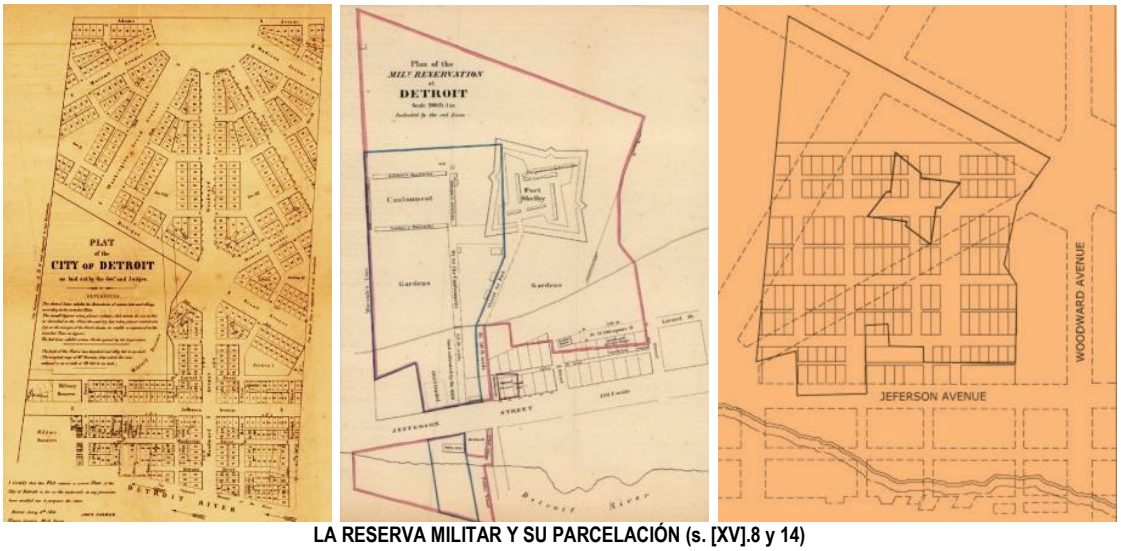

**ALTERNATIVA DE WOODWARD PARA LOS 10.000 ACRES**

**REFORMAS EN EL PLANO DE ABIJAH HULL DE 1807**

**Leyenda: En verde las partes del viario que fueron ejecutadas**
**(s. [XV].7 y 8)**

Sin embargo Woodward no lo logró porque el Estado adujo que la ley que aprobó el Plan sólo era de aplicación en el suelo de la ciudad, y no en el agrícola, por lo que en 1818 los 10.000 acres de terreno acabarían subastados con la retícula establecida por el gobierno central.
No era todo tan sencillo como le había parecido en origen a Wordword, pues los sucesivos gobernadores y topógrafos fueron introduciendo cambios como los señalados y ventas y repartos de suelo que no siempre se definieron de manera correcta; si a eso se añade el caos administrativo que ocasionó la guerra angloamericana de 1812 en la que se perdieron muchos documentos, por lo que cuando en 1813 se intentó continuar con el plan, hubieron de recurrir de nuevo a Thomas Smith en 1816, quien señaló las muchas alteraciones realizadas y las invasiones irrecuperables que se habían efectuado en algunas partes del suelo.

Otro elemento que apareció incompatible con el Plan de Woodward fue el hecho de haberse reservado temporalmente el Estado el antiguo Fuerte y los terrenos circundantes, el *Common*, hasta que no se construyera otro nuevo, y para no violentar el Plan se le cedió a la ciudad (1824) parte de aquel suelo, pero al poco los habitantes hicieron saber que era un gran riesgo la cantidad de pólvora que se almacenaba en el Fuerte (1826) y el Presidente Adams de los EE. UU. ordenó entregar la mayor parte de los terrenos de la Reserva Militar a la ciudad. Entonces el nuevo alcalde planteó el abandonar el Plan de Woodward y formuló el intento de redactar otro nuevo (1827), basado en la trama ortogonal del viario.
La excusa arrancó con los terrenos de la Reserva que tampoco estaban sujetos a la ley con la que se había aprobado el primer de Woodword, así que inmediatamente se parceló su suelo y se vendió según lo que trazó John Mullet en 1827.




**LA RESERVA MILITAR Y SU PARCELACIÓN (s. [XV].8 y 14)**

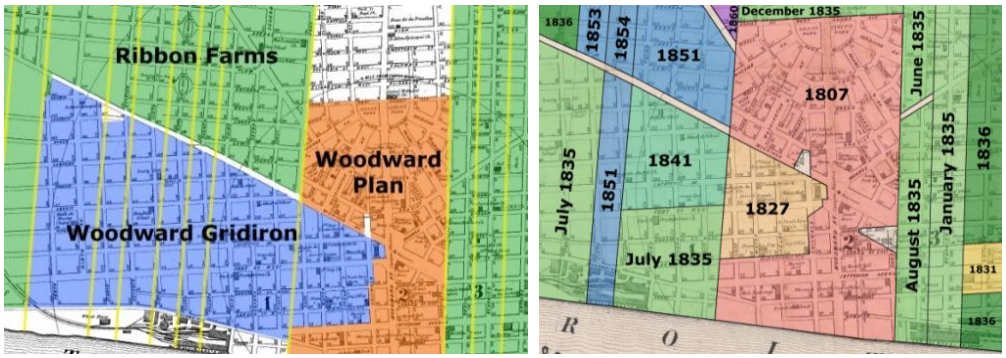
A los pocos meses, protestó la ciudadanía del capricho de los nuevos gobernantes, sin tener en cuenta la bondad del primer plan aprobado y de los derechos de los propietarios sobre suelo adquirido, y todo ello sin beneficio para nadie:

> "*throwing everything into the utmost confusion, and thereby impairing and destroying the property and rights of your memorialists without any kind of expediency or necessity for the public good, but merely to gratify the whim and caprice of some men who pretend to have a great predilection to a rectangular plan, instead of the old plan, which is on the basis of an equilateral triangle*".

Al final, el alcalde siguiente, anuló aquellos intentos, pero la trama ortogonal de la Reserva hubo de respetarse. Aunque había habido también algunas modificaciones en el ancho de varias vías principales, en parte solo iniciadas, o el corte de otras, la segunda incidencia importante fue el prolongar el trazado de del *Common* hacia los terrenos de poniente (la *Western Additions*).

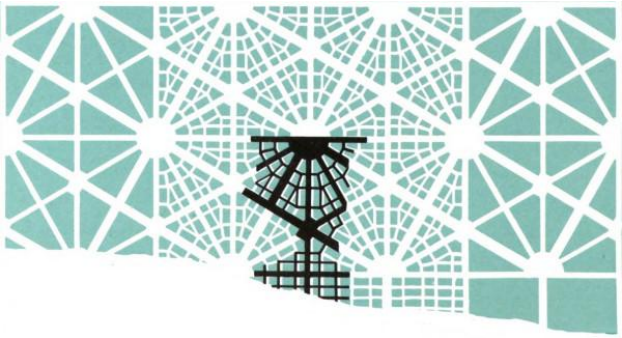
**AMPLIACIÓN AL O. DE LA RESERVA (s. [XV].8)**

Un inconveniente no menor fue el de las granjas cercanas a Detroit, que se habían otorgado a los primeros colonizadores franceses pues eran de formas muy alargadas y estrechas, y que siglo y medio después, en su mayor parte, las habían adquirido lo miembros más adinerados de la ciudad; uno de ellos era Gobernador de Michigan. De ahí que la supervivencia del Plan de 1806 fuera una utopía, porque a la necesidad que imponía de reservar muchos espacios para servicios públicos, el egoísmo de los grandes propietarios que deseaban parcelaciones rápidas con inversiones mínimas, lo paralizó en seco en 1835, cuando nadie entendía para qué había que abrir tantas amplias grandes vías, retranquear las alineaciones o dejar plazas públicas en las intersecciones principales y reservas para servicios en el centro de las manzanas.




**LAS MODIFICACIONES DEL PLAN DE WOODWARD (s. [XV].4 y 8)**

El rechazo produjo que las miras del incipiente capitalismo puro se tradujeran en la fragmentación de algunas granjas (1832), como la Lambert Beaubien[5], inicialmente de unos 600 pies de ancha frente al río, por unos 7.600 de fondo, o sea, con unos 100 acres de superficie, y que anexó otras para llegar a los 337 en el momento de la partición, seguida de otras varias.

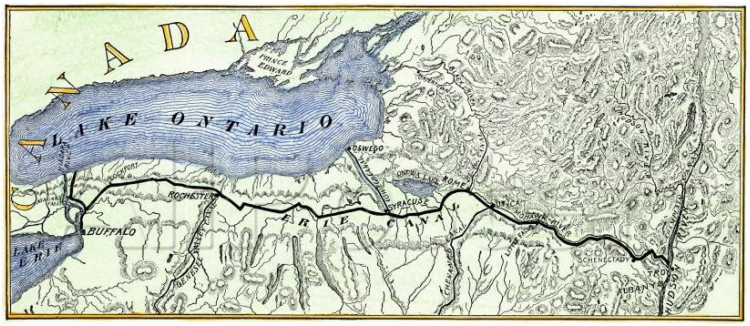


**ÁREA EJECUTADA ATENDIENDO AL PLAN DE WOODWORD (s. [XV].8)**

[5] Lambert Beaubien, de origen francés, fue un veterano de la guerra de Independencia (1812) que unió a sus propiedades las de otras granjas familiares colindantes, cuyo su influjo aprovechó en beneficio de su afán especulativo.

Aquel ambicioso planteamiento urbanístico de Woodward y los intereses por su modificación hay que entenderlos vinculados indirectamente a la construcción de la primera gran obra hidráulica de los EE. UU., el *Erie Canal*, que enlazó los Grandes Lagos, desde muy cerca de las Cataratas del Niagara, con el Atlántico en New York, aprovechando los cauces del río Hudson y su afluente el Mohawk, con un recorrido de 584 Km, y que se ejecutó entre 1817 y 1825, reduciendo con ello el tiempo de viaje y los gastos del transporte por barco entre Detroit y Nueva York, de un mes a 3 días, comunicaciones que se verían mejoradas en 1838-43 cuando se concluyó la línea de ferrocarril hacia el N de Detroit a Pontiac, sobre todo porque en su entorno se descubrieron muchos recursos naturales.

**CANAL ERIE y EL ENLACE DE DETROIT CON NEW YORK**

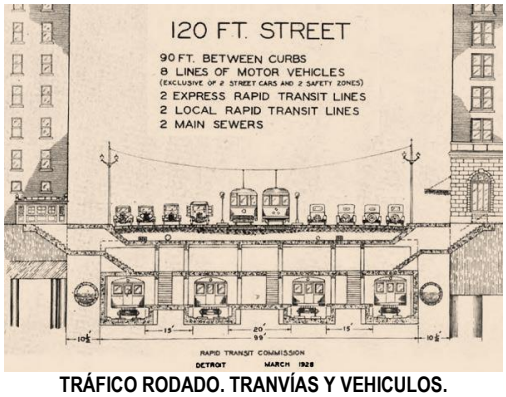



**CANAL ERIE**

En aquellos mismos años, Detroit se convirtió en un importante nudo de comunicaciones, a la vez que se fundaba su ayuntamiento (1835), apareciendo algunas industrias de madera, sal, cobre y siderurgia junto al río Detroit, y empezaron a fabricarse barcazas para la navegación fluvial, carruajes de caballos y muebles, industrias químicas y farmacéuticas apoyadas en la abundancia de minas de sal y otros minerales.
Era un proceso que daba sentido al cumplimiento del lema de la ciudad, que nacía como el ave Fénix, adoptado en 1827: *Speramus Meliora; Resurget cineribus*.
En 1838 quedó concluido el ferrocarril Detroit-Pontiac con coches tirados por caballos.
Desde 1850, por la cercanía de las minas de hierro y de los bosque madereros, Detroit se convirtió en un importante centro de fabricación de locomotoras de vapor y vagones de ferrocarril, alcanzando a ser la industria de transporte la principal actividad económica de la ciudad, gracias a la firma *Detroit Car and Manufacturing Co*; fue entonces cuando se comenzaron a hacer edificios de ladrillo, aunque en su mayoría seguían siendo de madera. Enseguida se hizo la primera conexión ferroviaria entre Detroit y Nueva York (concluida en 1854), a pesar de que 1848 la capital de Michigan se trasladó de Detroit a Lansing, junto al *Grand River*, o Rio Grande, por razones estratégicas ya que ésta era una localidad más alejada de la frontera de Canadá, colonia inglesa.
El aumento poblacional en la ciudad se empezó a traducir en muchos aspectos: en 1863 se inauguró el tranvía de Detroit tirado por caballos con recorrido por las avenidas Jefferson y Woodward. La población de Detroit, entre 1870 y 1885 pasó de unos 3.300 a 5.750 habitantes, asentados a lo largo del *Grand Boulevard*, un amplio camino que se utilizaba para pasearse a caballo o en bicicleta hasta la *Belle Isle*, y para la que Frederick Law Olmstead, el arquitecto autor del proyecto del Central Park de New York (1875), diseñó un plan en 1883 convirtiéndola en parque urbano, abierto al público en 1884, entonces el jardín

mayor de la ciudad, el de *La Belle Isle Park*; en 1889 se concluyó el primer rascacielos de Detroit, con 10 plantas, el *Hammond Building*; en 1892 estaban concluidas cuatro avenidas fundamentales de Detroit: las Jefferson, Lafayette, Cass y Forsyth, pavimentadas completamente con asfalto, mientras que el resto lo están con adoquines, tacos de madera de cedro o permanecían sin pavimentar; dos años más tarde se crearon, por el alcalde Pingree, los huertos urbanos para las más necesitados, entre los que fue de destacar el *Pingree's Potato Patches* (1894); en 1895 ya existía una central eléctrica pública que suministraba energía eléctrica para el alumbrado y edificios públicos de Detroit; etc.

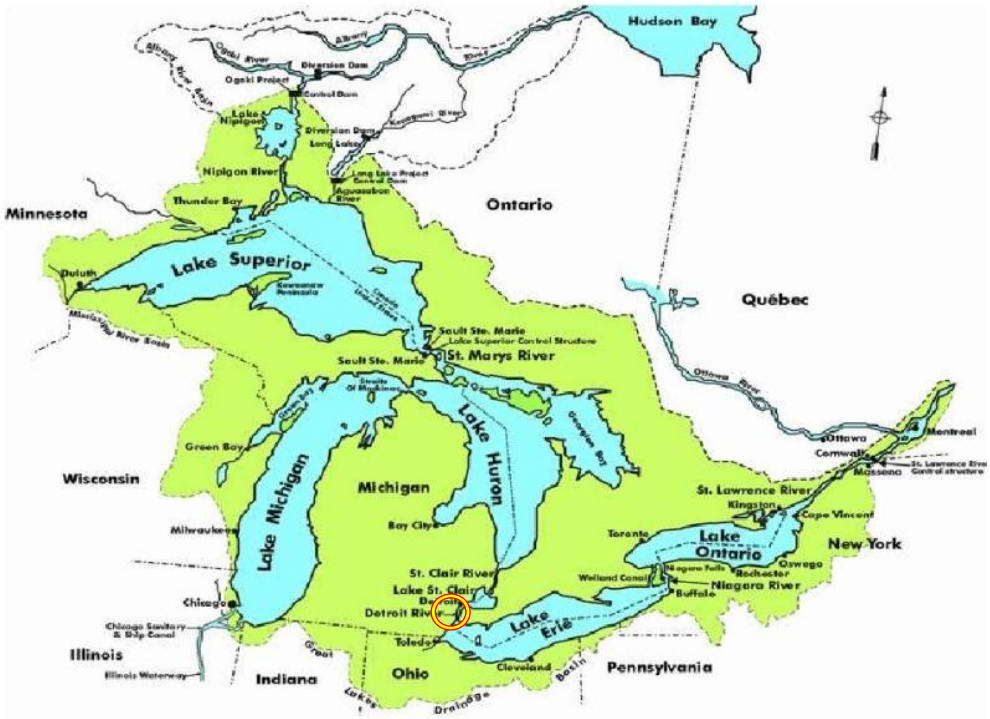
La población había crecido de manera tan inesperada que en setenta años (1830-1900) se había multiplicado por 100, y la indiferencia política, deslumbrada por el aumento de mano de obra barata que iba buscando trabajo en la incipiente actividad industrial, necesitó que se hiciera algo. En 1915 la Comisión del Plan llevó desde Chicago al urbanista Edward H. Bennett, para que colaborara con Frederick Law Olmsted Jr. y Charles Mulford Robinson que venían trabajando en el tema desde hacía 10 años. Su informe fue demoledor: había sido un error no haber hecho que la ciudad creciera con el Plan de Woodword, sin conservar el trazado de sus calles ni los pequeños parques que se habían previsto.
Bennett planteó el crear parques, plazas y avenidas diagonales en la ciudad y la construcción del *Circus Park* que ya estaba en el Plan de Woodward.
Las amplias vías e 120 o 200 pies de anchas, proyectadas por Woodward, no había sido entendidas y las que mantuvieron el trazado se estrecharon al alejarse de la ciudad a solo 66 pies. Lógicamente cuando la ciudad creció y con ella el tráfico, éste era tanto más denso a medida que se alejaba del centro, porque las pocas carreteras recibían un flujo suma mayor.
Los adelantos técnicos que derivaron de la popularización del consumo eléctrico, tampoco se han de olvidar, pues, en esos mismos años, el ingeniero Charles Brady King (fundador de la King Motor Car Co, en 1910, luego vendida a la Studebaker, y también asesor de Henry Ford) paseó el primer coche a gasolina por la Woodward Avenue, casi a la vez que en los tranvías los motores eléctricos sustituían a los tiros de caballos (1896). La creciente industria, implicó un aumento del tráfico, y los políticos para justificarse culparon a Woodward de todos los males y hasta llegaron a quitarle el nombre a su calle y acusarle de borracho incompetente; al poco se descubrió el trato innoble y acusaciones improcedentes que se le habían hecho y fue rehabilitado (1924), pero Wordward ya enfermo y sin duda muy afectado, se exiló a La Florida donde falleció en 1927.
Se planteó como acción principal ampliar el ancho de la *Woodward Avenue* a 120 pies, desde la *Adam* hasta el *Highland Park* (1927); acción contra la que hubo protestas que se judicializaron porque se querían ocupar terrenos que ahora eran privados y recortar varias iglesias por sus pies, no concluyendo las demandas hasta 1932, ensanchándose finalmente hasta el ancho primitivo, tras la pérdida de 2'5 millones de $ de entonces y con 120 años de retraso.
Para ello había sido preciso que se redactara un plan de carreteras (1924) en el que quedaron definidas dos tipos de vías rápidas de tráfico rodado, las calles de 120 pies de ancho y la autopistas de 240, en las que ya fue posible incluir tranvías para transporte público y carriles de automóviles, todas con la posibilidad de circulación en doble sentido.




**TRÁFICO RODADO. TRANVÍAS Y VEHICULOS.**
**TRENES ELÉCTRICOS SUBTERRÁNEOS (s. [XV].8)**

Cuando pensaron que podían hacerse ya viales más anchos y a ampliarse otros, la *Great Depresion* (1929-39) los paralizaron; y después de superada la Depresión los políticos no tuvieron interés por buscar soluciones que tantos quebraderos de cabeza y pérdidas de votos les estaban ocasionando, a pesar de tener vigente el Plan del 1931 (aprobado en 1935), que intentaba introducir algún orden, aunque las parcelaciones de las granjas continuaban.
Algunas calles de Detroit se pavimentaron con tablones o con tacos de roble, excepto los accesos principales a la ciudad que fueron adoquinadas (1936) o quedaban en tierra, entre otras razones porque se fueron imponiendo los transportes por tierra en carretas y de personas en diligencias (línea de Detroit a Chicago en 1836).

Así es como comenzó el siglo XX en Detroit, con baratas y abundantes materias primas, como la madera que se empleará en los primeros vehículos a motor en carrocerías y ruedas, los productos químicos para la elaboración de pinturas, la sal para la fabricación de vidrio, los rodamientos de bajo rozamiento para los ejes de los nuevos coches.



LOS GRANDES LAGOS Y DETROIT

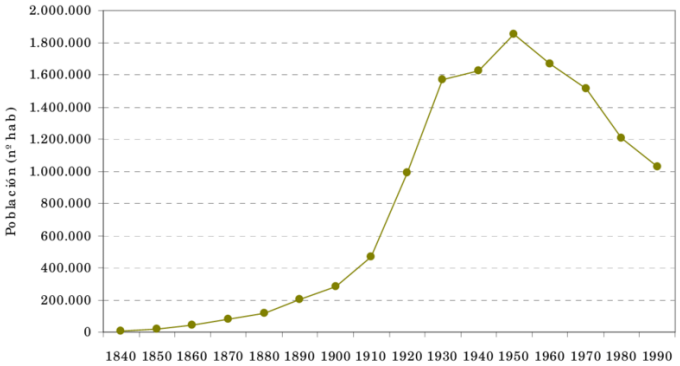
**IDEOGRAMA DE INDIO NATIVO**
**EN EL PENOBSCOT BUILDING**

## La Población

Lo que sí faltaba era mano de obra, pero eso tuvo muy fácil solución, al extenderse la noticia de la demanda obrera que se producía en el N de los EE.UU., iniciándose una masiva translocación de obreros dispuestos a trabajar en las nuevas fábricas de Detroit.
La ciudad había crecido regularmente a partir de los años 1820' en paralelo al aumento del transporte desde su puerto, la construcción de barcos, con una población que ya supera los 20.000 habitantes cuyas viviendas eran predominantemente de fábrica, aunque todavía había un 15% que siguen siendo chozas o barracas de madera, pero aquel crecimiento favoreció que en 1835 se inaugurara el ferrocarril entre Detroit y Pontiac, inicialmente con coches tirados por caballos, en 1858 George B. Russel comenzara la construcción de vagones de ferrocarril y que el año siguiente ya se usaran en la línea que unió Detroit con de New York. En 1863 se inauguraron en Detroit los tranvías tirados por caballos que recorrían las avenidas Jefferson Woodward.
Otro impulso lo recibió la ciudad cuando en 1864, nueve años después de su descubrimiento por Henry Bessemer, se instalara en Detroit el primer convertidor de hierro por Eureka Iron Works Co., que asentó su factoría junto al río, logrando obtenerlo rápido y de gran calidad, a raíz de descubrirse las minas de minerales férreos en el N del lago Michigan, y la abundancia de madera y piedra caliza que allí había, que eran los productos esenciales para su reducción. Pronto tuvo una gran demanda para railes de ferrocarril, y para algunas nuevas industrias manufactureras de estufas de caldeo y hornos, y lo que es más importante, abrió el camino a la fabricación de máquinas de ferrocarril y automóviles.
Otra circunstancia importante fue el movimiento *Underground Railroad*[6], una red de escape usada por los fugitivos negros del sur que buscaban la libertad que existía en los estados libres y en Canadá; muchos de los que se dirigían a Canadá, encontraron asilo entre los abolicionistas de Michigan y trabajo en Detroit.
Sin embargo, todos aquellos cambios se iban a producir en un territorio en el que se suprimió todo intento organizativo. Pero aquella falta de disciplina urbanística no afectaba en nada a los inmigrantes que no tenían nada que perder en ningún lugar de Norteamérica, cuando a su favor estaba que podían lograr trabajo, aunque fuera en régimen de sobreexplotación; se corrió la voz en todo el mundo, y en los cincuenta años últimos del siglo XIX, la población de Detroit se multiplicó con los desterrados de la fortuna del Oeste, del este y del sur del país, y con los europeos procedentes desde los astilleros de Escocia e Inglaterra, y desde Grecia, Italia a Polonia, México o Líbano, entre otras naciones.
Los recién llegados llamaron a sus familias enteras y amigos, de modo que en los cincuenta años posteriores a que Ford abriera su primera fábrica, la población de Detroit se disparó de 285.000 a más de 2 millones de habitantes.
Con esa marea deseosa de trabajar en una economía de libre mercado y capitalismo puro**,** apoyada en la sobreexplotación**,** en la década de los 1920', se convirtió Detroit en la ciudad más rica del mundo y la ciudad industrial más importante de los EE. UU., como centro de las principales fábricas de automóviles del mundo (Ford, General Motors, Chrysler, etc. y otras muchas complementarias de éstas y de servicios), generó la aparición de una arquitectura representativa muy importante por lo que, a veces, se la designó como el París del Oeste, todo ello, conviviendo con viviendas populares aisladas, bastante bien acondicionadas para su época.

Casi todos los habitantes podía permitirse tener un coche, ya que el Ford Modelo A de finales de los años 20' costaba sólo 385 $ (unos 7.000 $ al día de hoy); y también la posibilidad de tener vivienda propia estuvo al alcance de la mayoría, situación que aprovechó el espíritu empresarial estadounidense, en ese experimento sobre la innovación del capitalismo codicioso, creando también una fuente de dinero basado en la especulación y en la construcción de inmuebles.

[6] Fue una estructura secreta que utilizó un lenguaje simbólico derivado del ferroviario (*Railroad*), con sus rutas (vías), casas de acogida (estaciones), etc. que iban en todas direcciones, en grupos reducidos, que cuando llegaban al río Ohio lo tenían como el nuevo Jordán de la salvación. Su apogeo estuvo entre los años 1850 y 1860.




**EVOLUCIÓN DE LA POBLACION DE DETROIT ENTRE 1840 Y 1990**

El crecimiento de Detroit coincidió con la etapa del oro, la *Gilded Age*, del Oeste americano y con la Reconstrucción (1865-77) de la nueva nación unificada tras la Guerra de Secesión (1861-65) y el intermedio que generó el movimiento Redentorista (1873-77) en el que los blancos del sur intentaron reponer el sistema esclavista.

El principal deseo político de la nueva nación fue el de interconectar todos los estados y para ello tenían un medio tradicional, el transporte fluvial y otro recién puesto en marcha que había probado su eficacia en Europa: el ferrocarril (1863-69), y gracias a ellos, la aparición de pequeñas fábricas, talleres, almacenes, minas y otros negocios familiares junto sus estaciones de parada, paralelos a una desaforada puesta en producción de las tierras fértiles del oeste.

Los intercambios en busca de un mejor porvenir generaron un aumento de la diversidad étnica de los inmigrantes, atraídos por las compañías europeas de navegación y de ferrocarriles estatales, que difundían, para hacer más rentables sus negocios, la esperanza entre los emigrantes de encontrar trabajo y tierras cultivables, aunque fuera muy lejos de sus patrias.

Una nación en vías de organización y con la mirada puesta en una economía que fuera atractiva para mantener la cohesión entre los estados unificados, exigía mano de obra, al menos en los puestos más delicados, de obra bien cualificada para sus industrias, lo que se solventó mediante la elevación de sus salarios, en relación con los que se pagaban en Europa. Pero el desorden en la economía nacional en su interconexión con la europea, ni se podía pensar ni se planteaba, de modo que se produjo la *Long Depression*, Gran Depresión, la primera, de 1873-79, en parte motivada por la falta de liquidez bancaria ocasionada por la construcción del *Northern Pacific Railway*, y por el exceso de materias primas y de ofertas de elementos fabricados. Y a todo ello se sumó la aparición en el mercado de nuevas energías: el petróleo y la electricidad.

En el norte de los EE. UU. las nuevas industrias pusieron sus miras en ellas utilizando motores basados en la electricidad y en la gasolina, cuya consecuencia fue el crecimiento de las fábricas, el aumento de los beneficios de sus patronos, y la elevación de los salarios reales, que en la década de 1880 a 1890 aumentaron casi un 50%.

Pero los estados del sur permanecían asolados desde la Guerra Civil, con una economía primaria basada en el cultivo del algodón y del tabaco; y mientras los reformistas prohibían el trabajo infantil, los salarios bajaban bajo la excusa de la reivindicación de la reducción de jornadas de trabajo a 8 horas diarias, y los negros fueron despojados de los pocos derechos políticos que tenían, lo que condujo a la Depresión de 1893 que afectó, especialmente, a los estados del sur.

El momento fue tan tenso que muchos estadounidenses culparon de su causa a los que no podían encontrar trabajo, acusándolos de pereza y de propiciar la mendicidad. Algunos de los parados se culparon a sí mismos, y también a los terratenientes explotadores; las historias de la desesperación y el suicidio se repetían sin parar, mientras que las clases acomodadas temían la violencia y la anarquía.

En 1894, un empresario de Ohio, Jacob Coxey, organizó un 'ejército industrial' para protestar por la falta de iniciativas del gobierno federal. Coxey propuso muchos programas[7] pero no se aplicaron por considerarse extremadamente radicales en la década de 1890. Lo más notable es que abogó por la creación de empleos

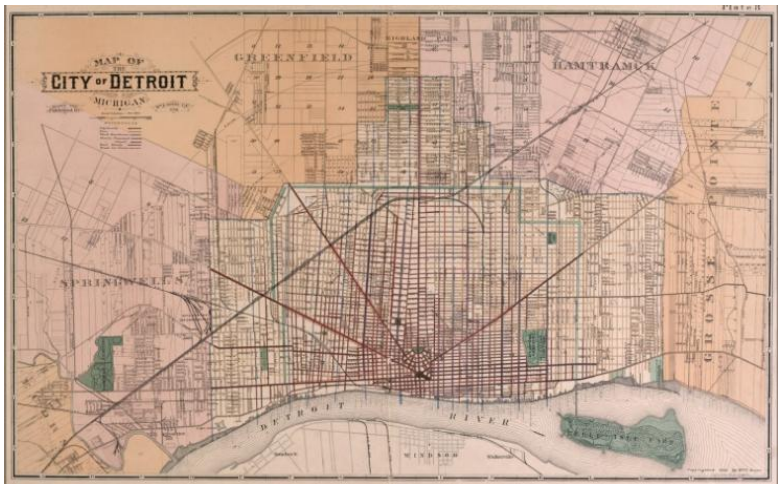
[7] No serían aceptados hasta bastante después, en el *New Deal* (1929) del presidente Franklin D. Roosevelt.

contratados por el gobierno, entre los parados, que podrían mejorar las carreteras del país y construir obras públicas, y con ello mantener a sus familias, logrando que amainara la tensión social. Este proyecto, según Coxey, podría ser financiado mediante la emisión de bonos del gobierno.
En el norte, más liberal, los gobernantes habían empezado a construir colegios y hospitales y se fundaron instituciones privadas con el apoyo de filántropos locales. Todo era allí más fácil y por tanto, atrayente.
Detroit, estaba en pleno crecimiento, y en esa etapa de finales del siglo XIX, durante la *Gilded Age*, se construyeron edificios que parecían soñar con los del París del barón Haussmann (1852-70).
Al principio la mano de obra se incorporó para hacer trabajos indiscriminados, y como pronto empezaron a sobresalir los más capacitados, fue posible darse cuenta que era posible mejorar sus retribuciones y escala social a partir del esfuerzo y la dedicación. Los industriales, a su vez, vieron lo útil que era dividir el trabajo en secciones distintas, como había planteado Adam Smith en ***An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*** (Londres 1776), y organizarlas en un proceso de actividades sucesivas porque aminoraban el cansancio de los trabajadores y se lograban mayores rendimientos.
Para reducir los costes de producción y poder destacar sobre la competencia, al principio, se procedió a bajar los salarios, con retribuciones individuales, pero enseguida se vio que resultaba más eficaz ejecutar las tareas distintas en espacios funcionalmente bien organizados y distribuidos, cronometrando los tiempos medios de ejecución o montaje de cada parte, con lo que el artesano se convirtió en obrero, una pieza más de la actividad productiva, como preconizaba Frederick Winslow Taylor en ***The Principles of Scientific Management*** (New York 1911) con el aumento de la intensidad del trabajo y la creación de la figura del capataz como vigilante disciplinario y responsable de las primas de gratificación a los más eficaces. Y todo ello bajo la idea económica de que sólo un aumento de la productividad del trabajo podía favorecer el desarrollo de la acumulación del capital, que en parte se apoyaba en poder aceptar a trabajadores no especializados, fáciles de acoplar en el sistema tras un breve entrenamiento en una actividad concreta.
Era una manera de doblegar al obrero y hacerlo individualista buscando que no tuvieran fuerza las agrupaciones de asalariados.
El siguiente paso, debido a Henry Ford, fue la introducción de las cadenas móviles de montaje y el incremento sucesivo de su mecanización, en donde era la propia cadena la que imponía el rendimiento en el trabajo y la velocidad de producción.
Con ello se permitió reducir la jornada laboral, eliminar las primas de producción, crear un sistema de control sociológico de los obreros, la uniformización de las categorías, el pago diario (el *fair day's work*), y la subida del mismo a los 5 $ al día (1914), que duplicaba los sueldos anteriores, con tal que el *Sociological Department* de la empresa controlara el ahorro, la higiene, la moral religiosa y las costumbres de la familia, así como la escolarización de sus hijos, que dieran muestras de patriotismo y, en particular, que todos los extranjeros hablaran inglés a los seis meses de ser contratados; era un paternalismo que buscaba el tener buenos defensores del prestigio de la nación, y que sus hijos se pudieran educar en la escuela Ford, al final de cuyo ciclo tenían asegurada la ciudadanía norteamericana.
El bienestar que derivó de los nuevos salarios y de la higiene y salud de los trabajadores, hizo crecer su nivel de vida y que aspiraran a sustituir sus barracones por sencillas viviendas individuales y hasta poder aspirar a comprar un automóvil, en cuya bajada de precios de producción habían sido tan importantes.

## Las primeras segregaciones

A finales del siglo XIX, excepto el centro de Detroit, se había desarrollado según una retícula urbana indiscriminada, derivada de la dibujada por Abijah Hull, siendo frecuente, hasta en el propio centro, encontrar al lado de una calle una gran mansión burguesa en la que servían decenas de negros, y enfrente, casas en ruinas donde se cobijaban otros negros menos afortunados.
Los inmigrantes procedentes de las naciones de Europa se habían agrupado en calles próximas que irían formando los barrios de Corktown, Poletown, Greektown, etc..
Durante los 30 años que van de 1890 a 1920, hubo grandes reformas sociales en Detroit: los directivos y empleados más cualificados eran blancos y la gran masa obrera, de inmigrantes de distintas naciones del norte y centro de Europa y negros afroamericanos que llegaban del sur, y que desde el punto de vista

urbanístico se tradujo en agrupaciones según los países de origen[8], con miembros independientes de su nivel social, hasta que hacia el 1920 apareció de forma muy marcada, la concepción de clase, cada vez más fuerte a medida que decayó la posibilidad del ascenso social a través del trabajo, a causa del crecimiento desmesurado de las grandes factorías.




**DETROIT EN 1891**

El espacio libre era abundante con un urbanismo que era regido solamente por la dirección de las calles, de modo que a los inmigrantes les era fácil instalarse, buscando emplazamiento cerca de las factorías, o cerca de los barrios de sus paisanos, hasta el punto que a finales de la segunda década del siglo el 25% de los trabajadores del automóvil de los EE. UU. vivían en Detroit, más un 10'5% en la *Detroit Industrial Area*. Diez años más tarde en la ciudad de Detroit la cifra se había reducido a un 13%, mientras que en su área metropolitana (incluida la capital) había subido al 24%.

Los barrios nacionales perdieron las capas sociales más altas, quedando en ellos la masa obrera, y los más desfavorecidos, y en particular los negros que habían sido los últimos en llegar, segregados en áreas marginales, que eran casi *ghetos*.

Los anglosajones que tenían los mejores puestos de trabajo y los burgueses se instalaron en la *Woodward Avenue* y al O., los inmigrantes al E., en barrios de densidad creciente, pero unos y otros residiendo, en su mayoría, en viviendas unifamiliares, lo que generó un crecimiento horizontal sin límites con altos índices de viviendas en propiedad incluso entre la clase obrera, que solía tener amplias viviendas en que podían acoger en régimen de inquilinato a sus coterráneos recién llegados, especialmente de Alemania y Polonia.

[8] Por la vieja ley de naturalización de 1790 solo tenían categoría de ciudadanos en los EE. UU., las personas blancas libres, pero eso no impedía que masas enormes de población se trasladaran a las grandes ciudades y que se admitiera sin restricción alguna la entrada en el país de toda persona capaz de cuidar de sí misma, sin convertirse en una carga pública; fue un método sencillo y bastante subjetivo que se convirtió en norma a partir de 1882, aplicado para eliminar la entrada de criminales, de dementes o de pobres. En aquel mismo año se decretó otra ley aun más excluyente, como fue la de exclusión de entrada a los chinos (1882), a raíz de una epidemia de viruela, asociada a su origen étnico, y aplicables ambas en las ciudades portuarias. Al poco, para que ambas fueran efectivas, el gobierno federal creó una central de control en Ellis Island en el puerto de New York (1890).

Pero la población urbana iba creciendo de tal manera en algunas ciudades, como en Boston (vid infra: *Efecto Curley*), que para combatir la presencia de mano de obra barata creó la *Immigration Restriction League*, para verificar las pruebas de alfabetización a los inmigrantes recién llegados y aceptar o no su entrada, norma cruel pero muy endeble si se la compara con la *Restriction* decretada por el presidente Prescott Hall, la *Immigration Act of 1917*, y su defensa de la Eugenesia, defensa de la raza basada en los valores de parentesco, y que en el fondo no fue más que una norma para 'depurar la raza anglosajona' y establecer cuotas de inmigración a distintos países, permaneciendo vigente hasta 1965.

(Cf. [XXXIII], vid. Bibliografía)

# EL AUTOMÓVIL

La historia del automóvil con tracción propia arranca en 1769 con el *Fardier*, un triciclo ideado por el ingeniero militar francés Nicolás-Joseph Cugnot, que era movido por un motor de vapor situado frente a la rueda delantera, y cuya finalidad era la de trasladar las grandes piezas de artillería, pero no dejaba de ser muy pasado y peligroso, avanzando lentamente y con gran estruendo.
Un siglo después fue cuando el belga Etienne Lenoir hizo que otro automóvil, funcionara propulsado por un motor de combustión interna con gas de carbón (h. 1860), y una década más tarde el austriaco Seigfried Marcus ya lo hizo con gasolina (1870), seguido al poco por el *Benz Patent-Motorwagen*, construido por Karl Benz en Mannheim (1885) y, enseguida por la fabricación comercial en Francia de *Panhard et Levassor* (1889) y de *Peugeot* (1891).
Los hermanos Charles y Frank Duryea, mecánicos, construyeron el primer *Motor Wagon* de gasolina de los EE, UU, en 1893, en la localidad de Springfield (Massachusetts) y llegaron a vender algunos en 1896.
Pero el lugar que reunía las mejores condiciones para su mejora, éxito y comercialización fue Detroit.

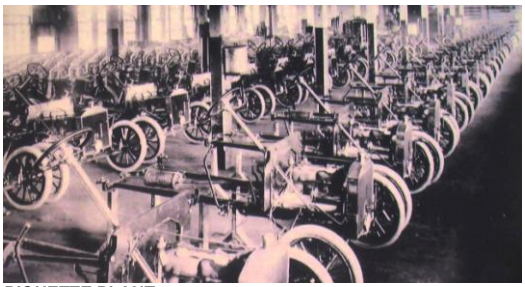
## Las primeras factorías de automóviles de Detroit

En Detroit, había un gobierno de la ciudad, pero a todos los efectos, su única función era disponer de policía y de un sistema judicial para reprimir los criminales, y sin ningún impuesto ni sistema de asistencia médica ni de ayuda a los mendigos, sin médicos ni maestros públicos, deficiencias que se intentaron atenuar con unas pocas organizaciones benéficas privadas que se hacían cargo de los huérfanos, los enfermos y los discapacitados. Todo estaba dirigido a favor del mercado y de la explotación de la mano de obra.
En el año 1896, se produjeron importantes aportaciones tecnológicas: Charles Brady Rey autopropulsó un primer coche con gasolina en Detroit haciéndolo recorrer la Woodward Avenue, y a los pocos meses Henry Ford hizo su primer automóvil utilizando partes del motor de Brady Rey, casi a la vez que los tranvías tirados por caballos fueron reemplazados por los de motor eléctrico.

Hasta ese momento en EE. UU. habían crecido enormes fortunas, apoyadas en la especulación y en la compra abusiva de bienes inmuebles cuyas rentas invertían en bolsa. El aviso mayor se produjo el 17 de mayo de 1891, aniversario de la fundación de la Bolsa de New York), cuando se pusieron de acuerdo los mayores accionistas de las líneas de ferrocarril estadounidenses[9] quienes al fusionar ilegalmente sus compañías bajo un monopolio, y con él, tener el control financiero de la compañía de ferrocarriles más potente, la *Northern Pacific*, ocasionaron el *Stock Market Panic* de 1901 que llevó a miles de pequeños accionistas a la ruina, abriendo una crisis que duró casi tres años.
Otros empresarios, entonces no tan fuertes, con una clara visión de futuro, como Henry Ford, William Crapo Durand, los hermanos John y Horace Dodge o Walter Chrysler, como pioneros en la fabricación de automóviles e inversores que habían visto el riesgo de la banca, se instalaron el Detroit con otra estrategia: las industrias, aprovechando su excelente situación geográfica y comunicaciones con su entorno y con Canadá.
Así nació la *Motor City Town,* o Ciudad del Automóvil, con muchas factorías que precisaban un elevado número de asalariados, al amparo de una desregulación económica mantenida por el estado, con un sistema político permisivo para cualquier actividad económica abierta y sin normas.

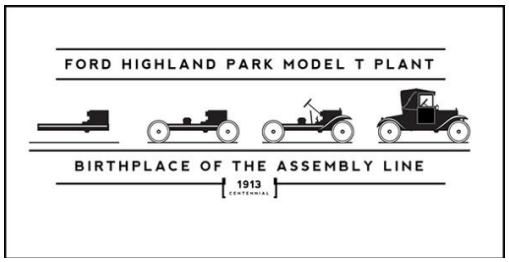
[9] Los millonarios Edward Henry Harriman -director del *Union Pacific Railroad-,* Jacob Schiff –potentísimo financiero judío-, John Piermont Morgan –oportunista banquero- y James J. Hill –magnate de la *Great Northern Railway Company*-.

Las fábricas de automóviles de Detroit aparecieron a partir de 1904 cuando Henry Ford abrió la factoría de *Piquette Plant*, que fue seguida al poco de la construcción de otra mayor en *Highland Park,* para las cadenas de montaje, que entró en funcionamiento en 1910, año en el que se inauguró la *Dodge Main* en Hamtramck y después John y Horace Dodge construyeron la *Dodge Truck Plant* y Walter Percy Chrysler la *De Soto Assembly* (1927).



**FORD. PIQUETTE PLANT**

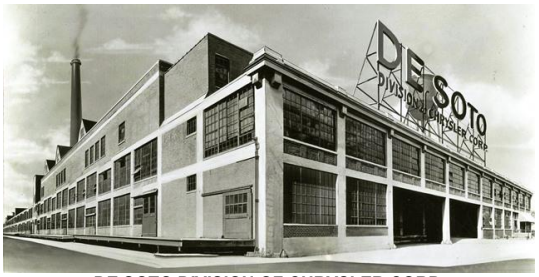
**FORD. HIGHLAND PARK. 1914**




**HIGHLAND PARK. CADENA DE MONTAJE DEL MODELO FORD-T. 1913.**

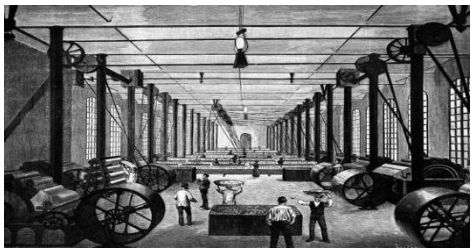
**HIGHLAND PARK. A. Kahn 1918**

**DODGE MAIN**

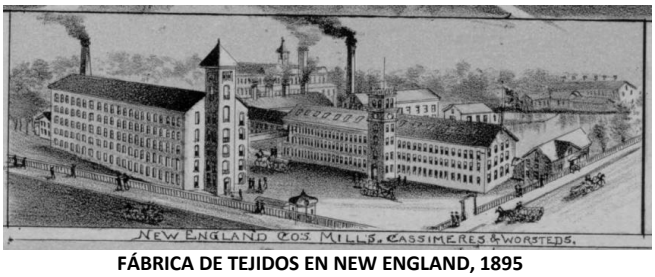



**DE SOTO DIVISION OF CHRYSLER CORP.**

En 1906 se fundó la *Wayne County Roads Commission*, con la finalidad tener buenas carreteras, cuyas condiciones de conservación eran importantes para los vehículos que se construían en Wayne (con capital en Detroit), comisión en la que Henry Ford fue un miembro destacado, logrando que la *Woodward Avenue* pasara de ser un camino de tierra a su paso por *Highland Park* a ser la primera autopista de Estados Unidos, y en la que surgieron años más tarde la *Pontiac* de la General Motors, creada en 1926, entre otras.
Con la I Guerra Mundial la mano de obra extranjera decreció y hubo de recurrirse a los negros que llegaban por oleadas desde el S. a una media de casi 2000 al año, pero eran trabajadores sin cualificar, que H. Ford supo utilizar en sus cadenas de producción.
Con el crecimiento del número de fábricas y con la llegada abrumadora de trabajadores que aquellas necesitaban, la ciudad se hubo de organizar de forma muy distinta a como se había proyectado. Las empresas metalúrgicas y las fundiciones permanecieron cerca de los puntos a los que llegaban los suministros, es decir, junto al río y al ferrocarril, y como eran industrias incómodas que habían quedado en el centro, la burguesía se desplazó hacia áreas más sanas de la periferia, los emigrantes anglosajones ocuparon el centro y los grupos étnicos recién llegados se establecieron en el E. o cerca de las zonas industriales. Más tarde las fábricas, cada vez mayores a partir de los años 20', se asentaron en las afueras, cerca de las vías de comunicación y donde había terrenos abundantes que permitían su expansión y además tenían los precios más bajos.
Las fábricas también hubieron de acomodarse a las nuevas necesidades de montajes en cadena. Las primeras construcciones industriales americanas, fueron edificios proyectados por ingenieros, siguiendo el modelo de las fábricas textiles de varias plantas superpuestas, con forjados de grandes escuadrías de madera, con los telares accionados por motores de vapor, que quedaban instalados fuera del edificio principal.



**INTERIOR DE UNA FÁBRICA TEXTIL**




**FÁBRICA DE TEJIDOS EN NEW ENGLAND, 1895**

Albert Kahn planteó la solución para la tipología industrial del automóvil de forma novedosa, utilizando el hormigón armado para logar forjados resistentes, en los que colaboró su hermano Julius, adecuados a las grandes cargas que se necesitaban para suportar motores y autos, y también las grandes cerchas para techos permeables a la luz y la ventilación.
Soluciones que fueron ideales para los cambios de producción con los montajes en cadena, dando respuesta a las ideas de Ford de la producción en masa, con miles de trabajadores de sus factorías, lo que le condujo realizar interiores con escasos obstáculos y a tener en cuenta los flujos continuos de materiales, elementos prefabricados, montajes, puesta a punto y salida de cada vehículo totalmente acabado, en donde era precisa una buena iluminación y ventilación, que A. Kahn solucionó con fachadas donde predominaban los grandes ventanales metálicos, modulados, en parte fijos y en parte abatibles.
Un buen ejemplo de las soluciones de Kahn fue el ejecutado en la factoría de la Ford Motor Company.

## El Sueño americano

El *American Dream, o* Sueño americano fue un término ideado en el periodo de entreguerras por James Truslow Adams en su libro ***The Epic of America*** (Nueva York 1931), para indicar como en los EE. UU. se podía llegar de la pobreza a la riqueza, porque era la tierra de la abundancia, de la libertad, de las igualdad de oportunidades y de destino de los luchadores que buscaban el éxito personal en sus objetivos, en competencia con otros equivalentes, definido en el lema "*My success entails your failure*".

Aquello generó un modo de vida, el *American Way of Life*, que perseguía, bajo una cierta dosis de individualismo, la felicidad, el consumismo y el pragmatismo, que alcanzaría su cénit en los años 50' del siglo XX.

**CARTEL DE LA PELÍCULA "*THERE'S NO WAY LIKE THE AMERICAN WAY*" (1937)**

## Las grandes factorías de Detroit y sus edificios administrativos

En Detroit hubo más de 200 fábricas de marcas menores de automóviles y otras complementarias: latón dorado para los coches, vidrio para ventanillas y espejos, acolchados para los asientos, neumáticos, bujías, fábricas de flejes y tornillería, pinturas, madera para volantes y adornos, etc., además de torres de oficinas, bancos, hoteles, bloque de apartamentos y viviendas aisladas, restaurantes, grandes superficies comerciales, salas de baile, teatros, cines, teatro para la orquesta sinfónica, iglesias, sinagogas, y todo desmesurado con estilos oscilantes desde el más rigorista derivado de la Escuela de Chicago, al Art-Decó, racionalistas o a presentaciones teatrales casi hollywoodenses, etc..

### *A) Las primeras Torres en Detroit*

□ ***Magestic Building***

El primer edificio de gran altura (68 m) que se construyó en Detroit fue el *Magestic Building* (1896-99), levantado para la importante cadena de grandes almacenes norteamericanos *Mabley and Company*. Fue proyectado por Daniel H. Burnham & Company, para Christopher Richard Mabley, a prueba de fuego, en estilo academicista, con fachadas de ladrillo.

**MAGESTIC BUILDING. D.Burnham**

Como el promotor murió antes de la conclusión del edificio y sus herederos lo destinaron a oficinas (1897) y como en él se habían grabado las M, abreviatura de Mabley, y fue rebautizado como Magestic. Fue demolido en 1962, para construir la torre de oficinas de un banco hipotecario, *el First Federal Savings and Loan* (1963-65), proyectada por la firma Smith, Hinchman y Grylls.

□ ***Ford Building***

El siguiente rascacielos de Detroit, superó en altura a Magestic y lo diseñó también Daniel Burnham para la Ford con destino a oficinas de venta. Fue uno de los primeros construidos con estructura de acero y decoración Art-Decó; alcanzó la altura de 19 plantas sobre rasante más dos sótanos y dos áticos; fue construido entre 1908 y 1909.

**FORD BUILDING. D. Burnham**

Fue el edificio de Detroit más alto hasta 1912 cuando se terminó el *Chrysler House* o *Dime Savings Bank Building* (1910-12), también de Burham de 93 m de altura, ya que el David Whitney Building, algo posterior (1914-15), resultó de igual altura que el Ford (83 m.).

□ ***Hudson Co Building***

El *J. L. Hudson Co*., construido en 1933 fue el icono de la marca Hudson, y demolido[10] en 1998. Fueron los Grandes Almacenes más altos del mundo. La sociedad fue fundada por Joseph Lowthian Hudson a partir de una tienda que instaló en la primitiva *Opera House* de Detroit. Fue consuegro de Henry Ford. También fue cofundador de otra factoría de automóviles, la *Hudson Motor Car Company* (1908), que acabaría fundiéndose con la *Nash-Kelvinator Corporación*, en 1954, entonces la unión corporativa más grande de la historia. Así nació la AMC (*American Motors Corporation*).

[10] Vid infra.

J. L. HUDSON COMPANY BUILDING

HUDSON'S DEPARTMENT STORE

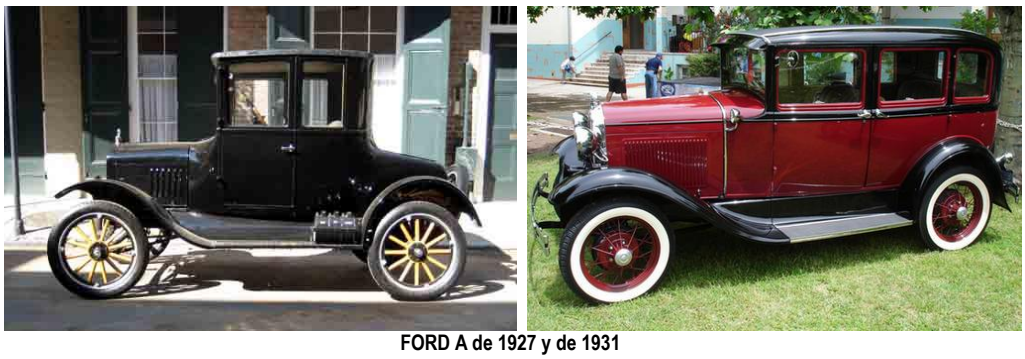
## *B) The Big Three*

Las grandes fábricas de Detroit fueron creciendo por la fusión o por compra de otras, de cuya unión, con frecuencia, no resultó la desaparición inmediata de las marcas que cada grupo había creado.
Al entrar los EE. UU. en la II Guerra Mundial se construyeron grandes edificios a velocidad asombrosa para fabricar armas por las empresas que se dedicaban a la fabricación de automóviles: Packard, Ford, Hudson, General Motors, Chrysler, Dodge, Plymouth.
Otra rama Ford creó fábricas de vidrio, siendo los promotores del Building Ford de Detroit, debido al arquitecto Daniel Burnham.
Con esos grandes edificios construidos, al terminar la guerra que casi había destruido a Europa, sus dueños estuvieron en condiciones óptimas de desarrollar su actividad más brillante.

Las tres mayores factorías de automóviles que hubo en Detroit, fueron la *Ford*, la *General Motors* y la *Chrysler*.
A comienzos del siglo XX la industria automovilística estuvo en manos de varias empresas, pero con las modificaciones de producción introducidas en la Ford (fabricación en serie) y la General Motors (trasformaciones de gestión empresarial), se fue generando una absorción progresiva de las factorías medias y pequeñas. A finales del primer decenio del siglo XX solo las dos empresas citadas producían el 38% de los automóviles vendidos en EE. UU. y una década después la cifra aumentó al 60%. Cuando a la producción de esta dos sumamos la de la Chrysler, en los años 30 se alcanzó el máximo con un 85%.

□ ***Ford Motor Company***
El primer fabricante de coches que se instaló en Detroit fue Henry Ford; en su juventud había sido grajero, aserrador de madera, trabajador en mecánica y luego, en 1893, fue ingeniero jefe de la empresa *Edison Illuminating Company*, teniendo una buena amistad con Thomas Alva Edison y también con el magnate del caucho Harvey Firestone.
Ford a partir de entonces tuvo el tiempo y recursos para experimentar en motores de combustión interna. En 1896, Ford creó un motor de gasolina, el cuadriciclo autopropulsado. Después fundó la *Ford Motor Company* en 1903, instalándola en terreno comprados junto a la estación de ferrocarril. Años más tarde, Ford comercializó el modelo T (1908), creado con el intento de que fuera un vehículo popular para la clase media, adelantándose al mismo pensamiento que luego utilizó Hitler en el '*Escarabajo'* Volkswagen (1938), o "coche del pueblo".
En 1927 el modelo T fue sustituido por el Ford A, cerrado.

**FORD T de 1908, 1910 y de 1914**



**FORD A de 1927 y de 1931**

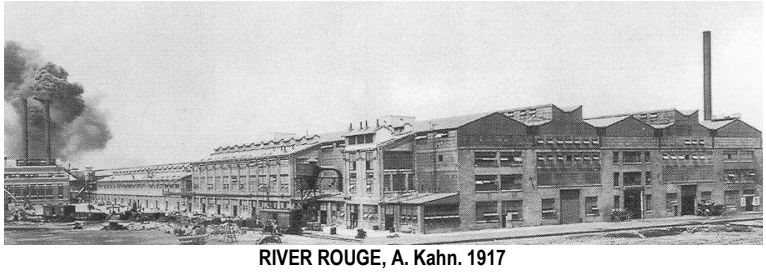
**SALIDAS DEL TRABAJO DE LAS FACTORÍAS DE LA FORD EN 1914**

Para abaratar costes Henri Ford se sirvió de las masas de emigrantes que huían desde el empobrecido sur de EE. UU. y de los emigrantes extenuados que llegaban de Europa, sin bienes y con muchas esperanzas de encontrar trabajo. Era su interpretación del *supremacismo* de clases.
Hacia 1913, la compañía había desarrollado todas las técnicas básicas de línea de producción en serie creando la primera cadena de montaje móvil del mundo, con la cual redujo el tiempo de ensamblaje de 12'5 horas a 100 minutos por vehículo, con miles de trabajadores empleados, en actividades repetitivas.

El incansable deseo de Ford para multiplicar las ganancias, le llevó a ofrecer un salario diario de 5 $, un aumento importante respecto al salario de los trabajadores de la época. Pero no lo hizo por razones altruistas o filantrópicas, sino para atraer a su fábrica a los mejores trabajadores de las empresas de la competencia.
El ideal de H. Ford estuvo en lograr la autonomía total en la producción, disponiendo de todos los recursos y elementos necesarios para fabricar automóviles.

Albert Kahn, el arquitecto de Detroit, inventó la fábrica de estilo americano, inspirado en el racionalismo europeo temprano y trasladando su racionalismo funcionalista al lugar donde se instalaban las primeras líneas de montaje, logrando un estilo de arquitectura industrial que era innovador tanto en términos de construcción como de diseño. Los edificios industriales que construyó en su mayor parte lo fueron en Detroit, hoy casi todos en ruinas. Su principal cliente fue Henry Ford.

Albert Kahn construyó para H. Ford la gran fábrica con superficie construida superior a los 24.100 m$^2$ en cuatro plantas, con una fundición de unos 3.700 m$^2$ más una central de energía eléctrica, y como detectó que en aquel monstruo productivo se producían atascos seguidos de otros de fuerte actividad productiva, Ford entendió que había que convertir la factoría en un centro de fabricación en serie e introdujo la primera cadena de montaje en 1913 con unos 300 m de longitud, cuya eficacia logró con la estandarización de los elementos de aquel legendario Modelo T de la Ford.
Sin embargo, el número de trabajadores en 1914 en la Ford seguía siendo muy alto (unos 14.000), pero había logrado que más de la mitad fueran no cualificados y por consiguiente con sueldos más reducidos.



**RIVER ROUGE, A. Kahn. 1917**

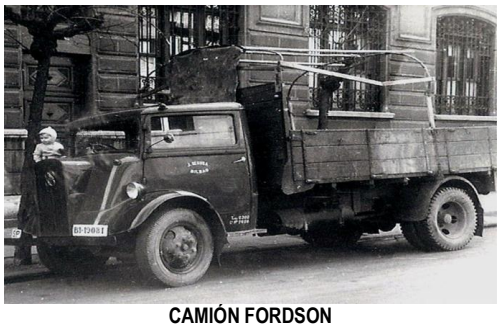
Henry Ford aun hizo más. La concentración de asalariados podría ejercer presiones sociales en momentos críticos, por lo que Henry sacó de las cadenas de montaje las partes que se podían elaborar en áreas independientes y aisladas, las *branches* (1914) o sucursales, cuyo aislamiento le permitió reducir los conflictos y los costes de producción.
Ford comenzó a comprar el suelo sobre el que construyó el *Ford River Rouge Complex* junto al río Rouge, a las afueras, a unos 9 Km de Detroit, en 1915, adquiriendo unos 8 Km$^2$ de tierras a lo largo del río. La propiedad *River Rouge* todavía no estaba destinada para ningún uso particular, e incluso Ford había considerado el convertir aquel terreno en una gran reserva natural de aves acuáticas.
Pero en 1917 ya hubo necesidad de disponer de otro gran edificio y comenzaron las obras de otra enorme factoría, la *River Rouge*, ahora planteada como una fábrica de pisos, que funcionando como los hacían las líneas de montaje horizontales, reducía los recorridos de los trabajadores, y con ello la posibilidad de reducir la repercusión de mano de obra por vehículo fabricado y aumentar la producción, de modo que los 248.000 montados en 1914 crecieron a más de 2 millones en solo 9 años. Ese aumento de producción hizo que si en 1925 trabajaban en la *River Rouge* 90.000 obreros, en 1930 lo hicieran 100.000, y con una rentabilidad evidente: se había pasado de la producción anual media de 2'75 coches por obrero a la de 20.

La cadena ideada por H. Ford no empezaba en la fábrica, la amplió a todos los lugares de donde extraía materias primas: adquirió más de 283.000 Ha de terrenos, con bosques madereros, minas de hierro y canteras de piedra caliza (utilizada como fundente y purificador del hierro) entre Michigan, Minnesota y Winconsin. En Kentucky, Virginia Occidental y Pensilvania, tuvo miles de hectáreas con minas de carbón e incluso adquirió una plantación de caucho en Brasil, y para trasladar todos esos materiales hasta el enorme complejo fabril de *Rouge*, dispuso de una flota de cargueros de mineral y una compañía regional de ferrocarriles, y con todo ello, aun se sirvió de más de 6.000 proveedores, solo para la central de *Rouge*.
Aunque se había declarado pacifista, al estallar la I Guerra Mundial tras haber defendido la no intervención de EE. UU., cuando su presidente Thomas W. Wilson decidió entrar en el conflicto, se produjo un cambio: el subsecretario de Marina, Franklin Delano Roosevelt, pidió a Henry Ford que construyera buques de guerra, el *Eagle Ford*, y proyectiles para combatir los primeros submarinos alemanes.
En 1917, se levantó la primera gran estructura de tres pisos, el edificio B, junto al *Rouge* para construir los barcos, y buques de guerra destinados eliminar submarinos alemanes, y aunque los torpederos nunca llegaron a entrar en combate, porque finalizó la guerra antes, el encargo de Roosevelt sirvió para que naciera el germen del gran complejo fabril de H. Ford, al poder aprovechar el puerto fluvial allí construido para llevar grandes cantidades de minerales de hierro, caliza y carbón de cook a la factoría.
La batería de hornos de cook fue lo primero que se puso en funcionamiento (octubre de 1919), seguido de los altos hornos que se añadieron en 1920 y 1922. El hierro de los hornos fue transportado directamente a

la fundición donde se vertía en moldes para hacer los bloques de las piezas del motor, las culatas, los tubos de admisión y de escape colectores, y otras partes de los automóviles. El área de fundición cubrió 12 Ha y fue, en sus inicios, la más grande de la Tierra. En 1926 se añadieron los hornos de fabricación de acero y los trenes de laminación. Hasta ir completando la producción de todos los componentes del modelo Ford T, aunque era en la línea de montaje de Highland Park (abierta en 1910) donde se producía el enlace final de los elementos.

Los primeros vehículos terrestres fabricados enteramente en la Rouge no fueron coches, sino tractores agrícolas, pues comprobando Ford que había logrado comercializar en la clase media el modelo T, pensó hacer lo mismo para los agricultores de todo el mundo y la situación era propicia porque en Europa, acabada la I Guerra Mundial, se necesitaba activar la producción agrícola con una mano de obra que había quedado diezmada; sus primeras ventas las hizo en Inglaterra. En 1921 apareció el primer tractor del mundo producido en serie, el Fordson, y para ello su fabricación la trasladó de la planta de la cercana Dearborn a la de Rouge, más amplia y con grandes posibilidades de desarrollo.
Poco después amplió la actividad empresarial a la fabricación de camiones que mantuvieron la misma marca comercial.

**TRACTOR FORDSON**



**CAMIÓN FORDSON**

Ford puso en funcionamiento una planta de energía gigante en 1920 que proporcionó toda la electricidad del *Rouge* y un tercio de las necesidades del parque y de sus otras factorías. A veces, la potencia de la central Rouge excedía a las necesidades, y Ford llegó a venderla a la *Detroit Edison Company*.
Otra realización fue el montaje de una planta de fabricación de vidrio en 1923 con las técnicas más novedosas de producción continua, que gracias a las aportaciones del propio Ford, se obtenían mejores vidrios y más baratos; en 1928, en el modelo A instaló vidrio laminado de seguridad, y en 1930 ya lo fabricaba a color.
En el complejo Ford en Rouge, la mayor parte de edificios fueron diseñados por el arquitecto Albert Khan, quien creó una tipología industrial evolucionada, bien iluminada y ventilada, a base de plantas superpuestas, con paramentos completamente acristalados con amplias zonas abatibles.

Aunque cuando comenzó la Gran Depresión en 1929 todos los edificios del Rouge estaban concluidos y el consumo decreció, el complejo de H. Ford continuó funcionando, impulsado por la férrea voluntad de su fundador, a base de ir reduciendo los costos a través de proyectos metódicos de análisis, pero ambas

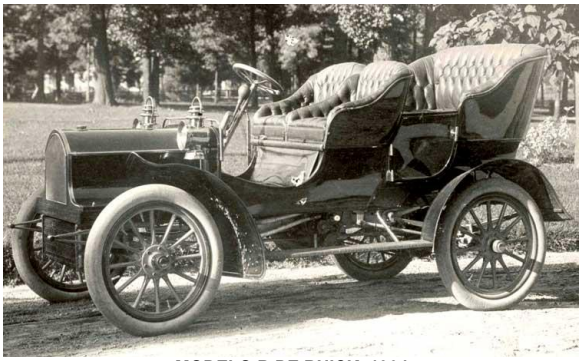
situaciones afectaron gravemente la economía de los trabajadores, sobre todos tras demostrar la eficacia de las líneas de montaje en serie. Los dirigentes sindicales iniciaron protestas y huelgas.
El 26 de mayo de 1937, cuando un grupo de sindicalistas (dirigidos por Walter Reuther, un antiguo trabajador en la Ford de idea socialistas, y que calificaba a los trabajadores de esclavos asalariados de Ford), trató de distribuir octavillas de propaganda en Rouge, una banda de matones contratados los golpearon severamente. Aquel enfrentamiento, conocido como la *Battle of the Overpass,* se convirtió en un símbolo de la protesta de la *United Automovile Workers* (UAW) y fue extendido por otros sindicatos a los sindicatos europeos.
Mientras tanto Ford, ya un poderoso magnate, mostró simpatías por el régimen nazi, al que subvencionó en varias ocasiones y, recíprocamente, fue admirado por Hitler, quien lo hizo condecorar con la *Orden vom Deustchen Adler*, o Gran Cruz de la Orden del Águila Alemana (1938) por el espíritu antijudío que había materializado en el libro ***The international jew: the world's foremost problem*** (1920), y que en parte, inspiró el ***Mein Kamp*** de Hitler, y también por la descripción que hizo del Matadero Industrial de Chicago, en el que Ford se inspiró para sus cadenas de montaje de vehículos (las primeras creadas para acelerar los sistemas de producción) y los nazis, para sus campos de exterminio.
Al estallar la II Guerra Mundial, el sindicalista W. Reuther se declaró defensor del esfuerzo de guerra que hacían los EE. UU. negándose a tolerar huelgas salvajes que pudiesen afectar la producción de municiones y maquinaria bélica, y el complejo industrial de Ford pudo dedicarse con tranquilidad interna a la fabricación de jeeps, vehículos anfibios, piezas para tanques y motores para tanques y para aviones de combate y bombarderos como el *Consolidated B-24 Liberator,* en 1942.

**BOMBARDERO B-24**

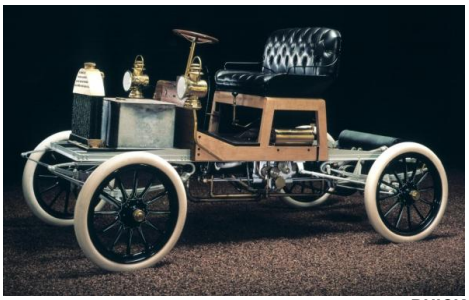
Acabada la Guerra, la compañía Ford ya estaba consolidada en numerosos países de todos los continentes, diversificadas sus fabricaciones de automóviles en continuas actualizaciones, que han permitido su próspera supervivencia.

□ ***General Motors***
Los orígenes de la General Motors están vinculados a varios inquietos personajes, entre los que vamos a recordar, sobre todo, a William Crapo Durand que de joven había sido un constructor afamado de coches caballos (h. 1890).
Todo comenzó con el escocés David Dunbar Buick, inventor de los aspersores de riego y de las bañeras de fundición con esmalte vítreo en blanco. Con los beneficios que logró, hacia el 1890, empezó a estudiar los motores de combustión interna, dejó la empresa de fontanería para fundar la *Buick Auto-Vim & Power Company* (1899), y tanto se empeñó en la mejora de los sistemas conocidos de fabricación y con menos interés en su comercialización, que en 1902 se arruinó, pero insistió e introdujo el sistema *Valve-in-Head*, o de válvulas de emisión y escape en la cabeza del cilindro, que había patentado el ingeniero Eugene Richard en 1904, lo que daba mucha más potencia a los motores que hasta entonces las llevaban a un lado.
Tras varios intentos de reflote, introduciendo como gerente a William C. Durand en 1904, acabó por venderle la mayor parte de las acciones en 1906 por 100.000 $, equivalentes hoy a 2'7 millones de $. Durand, nombrado presidente, logró también grandes éxitos, amplió las expectativas de la industria del automóvil, bajo el nombre de General Motors (1908), a la vez que privadamente, con los beneficios que iba obteniendo, compró, entre otras, las factorías Oldsmobile, Elmore, Oakland (luego Pontiac), Cadillac.

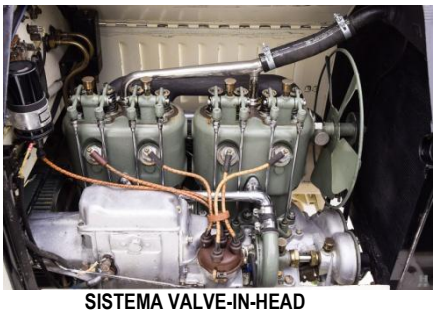
PRIMER COCHE MOTORIZADO DE BUICK. 1901



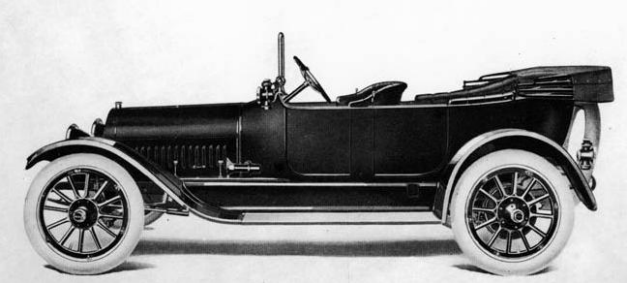
MODELO B DE BUICK. 1904



BUICK 1914 y MODELO B 25



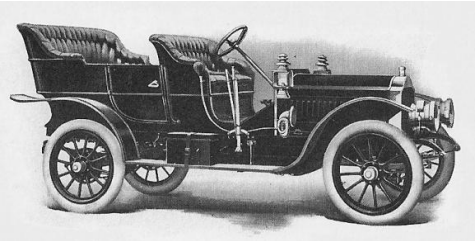
SISTEMA VALVE-IN-HEAD



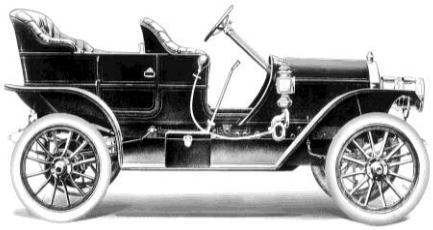
BUICK MODELO B55, del 1914

OLDSMOBILE. 1904

CADILLAC. 1904



OCKLAND. 1907



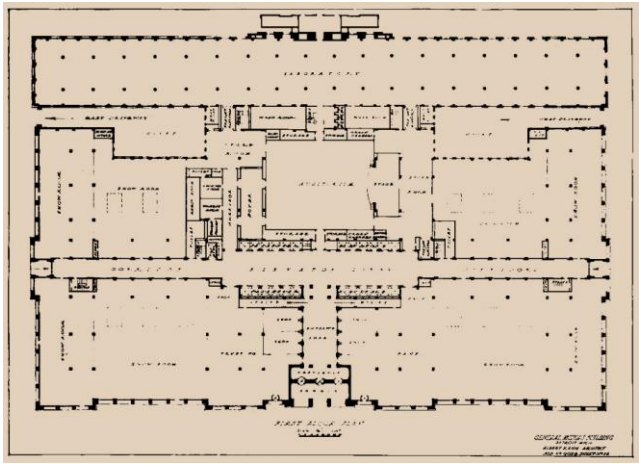
ELMORE MODELO 40. 1908

Los accionistas de Buick estimaron que se había sobreexcedido en funciones y en los créditos solicitados, negociando la compra de la fábrica de Ford por lo que en 1910 fue apartado de la dirección y se salió de la empresa. A los pocos meses se asoció con Louis Chevrolet y fundó la *Chevrolet Motor Car* Company en los EE.UU (1911), y algo más tarde, en Canadá (1915). Y entonces, secretamente, mediante un testaferro, compró un elevado número de acciones en la *General Motors* (1915), recuperó su influjo con el apoyo de Pierre Du Pont (que en su juventud había comercializado y puesto a punto en EE. UU. la pólvora sin humo con base de nitrocelulosa, utilizada por el ejército de los Estados Unidos, y que luego fue presidente de GM entre 1915-20), tras un compleja *Proxy fight*, o lucha por el poder, que ha pasado a la historia de la Economía como un ejemplo paradigmático.

Durant seguidamente influyó en la reorganización de la empresa *General Motors* convirtiéndola en *General Motors Corporation* (1916), al fundirse GM con *Chevrolet* y con la *General Motors of Canada Limited* (1918), y así fue como bajo la dirección y fuertes inversiones de Du Pont la General Motors se convirtió en la empresa más potente del mundo.

Cuando estalló la II Guerra Mundial, Durand se ofreció a apoyar en armamento a los EE. UU, y acabada aquella en 1918 la crisis económica afectó gravemente a la empresa, pero Durand sacó al mercado un coche medio que fue muy demandado por el mercado. Y continuaron fabricando distintos modelos con las marcas de Chebrolet, Cadillac, y más tarde, Opel, etc..

Entonces, entre 1919 y 1923, se construyó el Cadillac Place, un edificio de oficinas de clase A con acero, caliza, granito y mármol, por Albert Khan. Se ejecutó en dos fases, cada una de unos 120.000 $m^2$, de líneas racionalistas con contaminaciones del academicismo neoclasicista. Consta de una base de dos plantas, de la que nacen cuatro bloques rectangulares de 15 plantas, las 12 primeras y las últimas bajo una falsa fachada de grandes pilastras corintias, enlazados por un cuerpo central transversal. Es tan grande que cuando se construyó era el mayor del mundo, solo superado por el *Equitable Building* de New York (terminado en 1915), con el que tiene bastantes semejanzas, incluso en su planta en H, cuya forma se duplicó en Detroit.



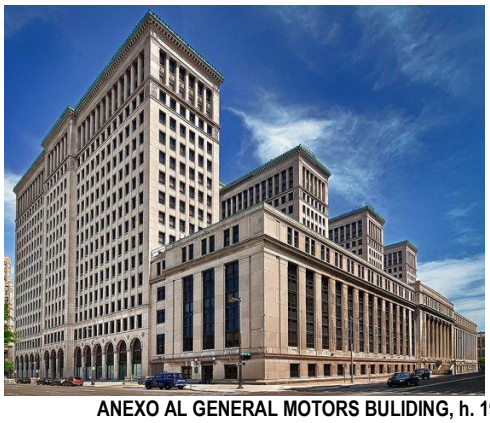
**CADILLAC PALACE o GENERAL MOTORS COMPANY BUILDING**

**EQUITABLE BUILDING.**

**CADILLAC PLACE. VISTA GENERAL Y ACCESO**

**FISHER BUILDING y NEW CENTER BUILDING**

**COMPEJO GENERAL MOTORS**



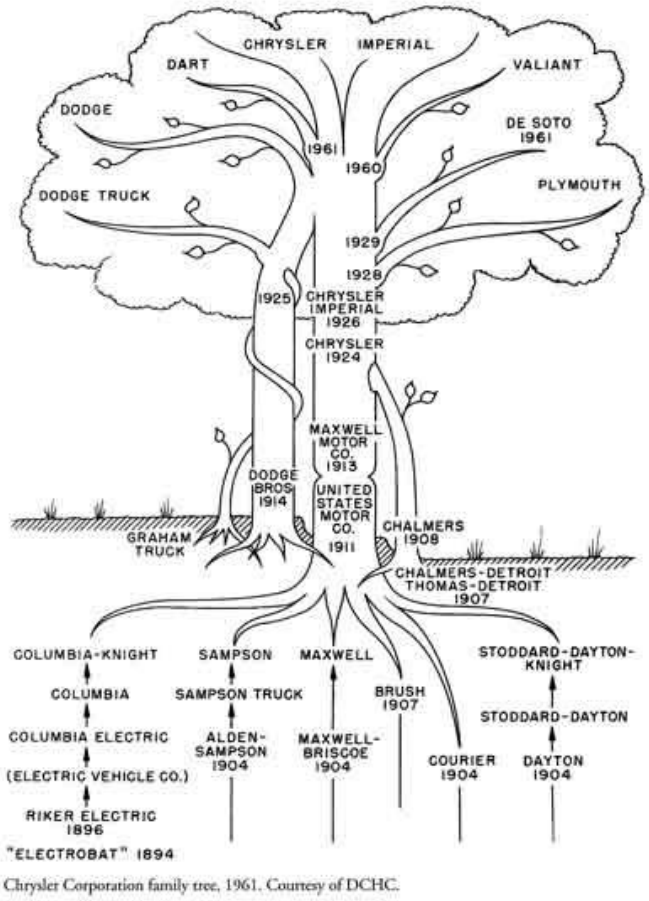
**ANEXO AL GENERAL MOTORS BULIDING, h. 1928 y ARGONAUT BUILDING o**
**NUEVO LABORATORIO DE INVESTIGACION DE LA GENERAL MOTORS (1928-36) de A. Kahn**

Cuando A. Kahn en 1928 concluyó el *Fisher Building* al otro lado del Grand Boulevard, ambos quedaron conectados con un túnel peatonal subterráneo que también los unía con el *New Center Building* (terminado en 1930) también de Kahn. Estos túneles permitían que los trabajadores y visitantes se desplazaran entre los tres edificios sin salir al exterior.

En la zona sur de edificio principal de la *General Motors*, está un cuerpo anexo de cinco plantas, las tres intermedias con ese lenguaje de pilastras continuas que las hace no aparecer en el alzado, y estuvo destinado *General Motors Building Research Laboratory*, hasta que en 1930, esos laboratorios se trasladaron al *Argonaut Building*, de estilo Art-Decó, situado muy cerca, cuando solo se había terminado la primera fase. Posteriormente fue destinado a central de la marca Chevrolet hasta que en 2009 fue vendido y eliminado el puente que lo enlazaba con el principal.

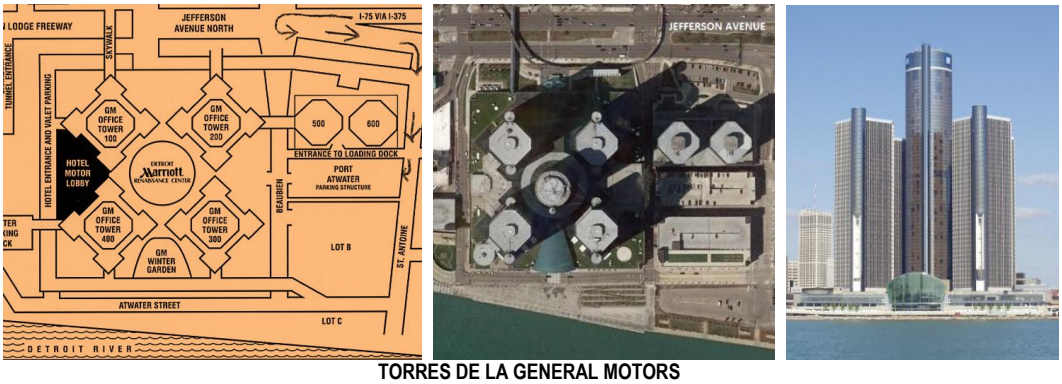
Pero con la Gran Depresión de la década siguiente Durand quedó absolutamente arruinado y perdidas todas sus acciones, pero la GM dirigida en entreguerras por Alfred Pritchard Sloan, Jr., hasta los años 50'.

Fue entonces cuando la GM hizo una propuesta al régimen de Franco para fabricar en España automóviles y camiones (1939), pero fracasó porque el sistema estaba empeñado en crear el buque insignia de la industria española, la Seat, con financiación nacional.




**AGRUPACION CORPORATIVA DE LAS EMPRESAS DE LA GENERAL MOTORS EN 1961**

Después continuó el progreso sin precedentes de GM hasta comienzo de los años 80', cuando la empresa tenía 349.000 trabajadores y operaba en 150 plantas de montaje.
Fue en esa etapa cuando, intentado diversificar las actividades, de la empresa construyó (1973-77) el *Renaissance Center* de la General Motors, encargado al arquitecto John Portman, consistente en cuatro torres de 39 plantas alrededor del hotel de 73 plantas.




**TORRES DE LA GENERAL MOTORS**
**COMPLEJO RC (Renaissance Center)**

**RENAISSANCE CENTER. ESTRADA Y PLANTA BAJA**

A comienzos del siglo XXI, tras varios planteamientos erróneos y carentes sus dirigentes de visión de futuro, se empañaron en fabricar un número muy elevado de marcas en coches medianos y grandes (Buick, GM Daewood, GMC, Chevrolet, Cadillac, Holden, Hummer, Opel, Pontiac, Saab, Saturn, Vauxhall y Bulling), que con la crisis y subida de precios del petróleo dejaron de comprarse, y como también habían de soportar los altos costos sociales de las políticas occidentales y no podían competir con los fabricantes asiáticos, después de fuertes pérdidas, *General Motors* se declaró en quiebra el 1 de junio de 2009 y los accionistas perdieron prácticamente la totalidad de sus inversiones.

□ ***Chrysler***

En 1925 fue fundada por Walter Percy Chrysler la sociedad Chrysler Corporation, C, que hasta 1998 cotizó en la Bolsa de New York. Walter había empezado como mecánico de ferrocarriles en la *Union Pacific Railroad Company*, para convertirse en uno de los pioneros americanos de fabricación de coches, a partir de 1910 cuando formó parte de la ALCo, *American Locomotive Company* (en tamaño, el segundo fabricante de locomotoras a vapor de Estados Unidos -después de la *Baldwin Locomotive Works*-, que había manufacturado más de 75.000 locomotoras de vapor y gasoil-electricidad y que había empezado a hacer coches Alco desde 1905 hasta 1913).

Pero Chrysler en 1911 entró como gerente de la *Buick Motor Company*. En 1920 la compañía le ofreció la presidencia, pero se saló de la Buick, para encargarse de la organización de otra empresa de vehículos, la Maxwell que estaba en estudio de fusión con la Chalmers, ambas en situación crítica. Walter las reorganizó y ocupó la dirección en 1923, incorporando varios ingenieros para la fabricación de motores de explosión de seis cilindros, lo que sirvió para darle un gran impulso a las ventas.

**COMPLEJO DE LA MAXWELL MOTOR Co**

**CHRYSLER DE SOTO PRESS SHOP, A.Khan, 1936-38**

En 1925 Walter fundó la *Chrysler Corporation*, adsorbiendo a la Maxwell-Chalmers, lanzando como primer modelo B-70, un vehículo de lujo en 1928; adquirió la *Brothers Motor Vehicle Company Dodge* y en 1929 creó una nueva marca, la *Plymouth*, a pesar de que era tan potente como la Chrysler, y la central administrativa de la empresa decidió construirla en New York.

**MODELO B-70. 1928**

**PLYMOUTH, MODELO U. 1929**

**DODGE SEDAN 1929 y PB 1932**

**1936 CHRYSLER AIRFLOW, SERIE C-9.**

Pero en ese momento se produjo el Crack de 1929, inicio de la Gran Depresión de los años 30', seguida del estallido de la II Guerra Mundial y entonces la Chrysler se dedicó a fabricar tanques tipo General Grant, colaboración en la ejecución de piezas de los bombarderos Martin B-26, en la construcción de radares y en los procesos de purificación del uranio U-235 y plutonio que necesitaba el Ejército para el Proyecto Manhattan en los experimentos que se hacían en la Planta secreta de Oak Ridge, en Tennessee, lejos de Detroit.

**MONTAJE DEL TANQUE "GENERAL GRANT" y DE LAS CABINAS LOS BOMBARDEROS MARTIN B-26. CHRYSLER. 1942**

**CADENA DE MONTAJE EN LA NAVE DE PLYMOUTH DE CASI 1 KM DE LARGA, 1954**

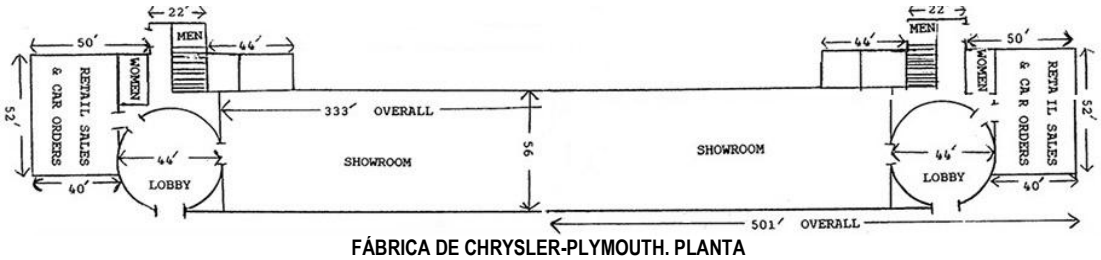
**FACTORIA CHRYLER y NUEVA FÁBRICA CHRYSLER, 1940.**

CHRYSLER HOUSE. DETROIT, 1912. D. Burnham

EQUITABLE BUILDING. NEW YORK. 1915. H. Graham

El edificio de oficinas *Chrysler House* fue construido entre 1910 y 1912. Al concluirse, la torre fue nombrada *Dime Savings Bank Building* por su arrendatario principal. La torre fue diseñada en estilo clasicista por Daniel Burnham, con estructura de acero y elementos de madera que contrasta con el blanco ladrillo vidriado[11]. La característica más distintiva es el patio de luces central que arranca en el tercer piso bajo una planta en forma de U en las plantas de oficina, organización que ya había experimentado Burnham en el Banco Nacional de Minería.

Otro edificio importante de la firma Chrysler fue la fábrica construida en Plymouth en 1933. Fue diseñado en lenguaje de la arquitectura del Movimiento Moderno por el arquitecto Albert Kahn que lo concluyó en 1933 y modificó en 1948 y otra vez en 1966.




FÁBRICA DE CHRYSLER-PLYMOUTH. PLANTA

FÁBRICA DE CHRYSLER-PLYMOUTH EN 1933

[11]Sería el modelo que siguió Ernst R. Graham para el rascacielos del *Equitable Building* de New York (1915), entonces el más alto del mundo (164m), y el primer rascacielos que utilizó ascensores.

Es un edificio de dos pisos sin sótano, con sala de exposiciones en planta baja y con cuarenta oficinas en la segunda; la anchura variaba, con la parte media más estrecha (56 pies) y la zona alrededor de los vestíbulos 45 pies de diámetro que se extiende a 78 pies.

A comienzo de los años 50, en EE. UU, y, en particular en Detroit, se vivía el momento de mayor esplendor, por lo que la Chrysler sacó al mercado modelos de coches enormes con colores y líneas atrayente, en los que se introdujeron avances indicativos de prestigio de clase, como los elevalunas eléctricos y los tocadiscos integrados (que podían cargar hasta 19 discos), etc., pero aquello suponía grandes consumos de energía, por lo que fueron los primeros en verse afectados por la crisis del petróleo de los años 70'.

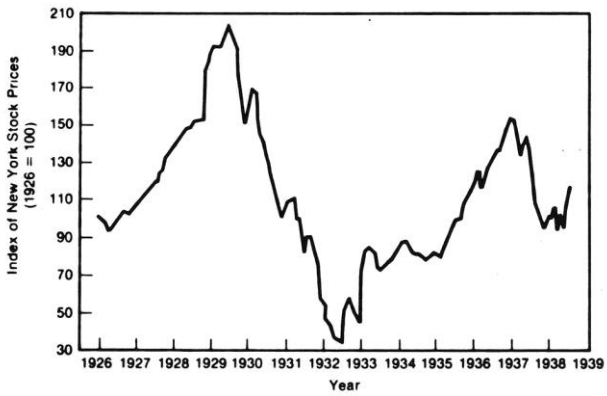
**MONUMENTO EN RECUERDO DEL BOXEADOR JOE LOUIS (*THE BROWN BOMBER, 1986*)**
**De Robert Graham**

# DECADENCIA

Pero el rápido éxito de Detroit la condujo al fracaso más estruendoso de una ciudad sin que hubiera una causa bélica que la destruyera: A la llamada del éxito fácil con el trabajo duro acudió también el explotador que basó sus estrategias en la coacción y en la amenaza, unas veces de manera oficial en forma de impuestos, y otras por presiones mafiosas. Y junto a pretensiones sociales justas, muchos de sus defensores eran estrategas que buscaban sus propios beneficios.

## El prólogo del caos

Se había creado el *United Automobile Workers*, Sindicato Unido de Trabajadores del Automóvil, en 1935, que en connivencia con el gobierno de Detroit, obligó a los fabricantes de automóviles (especialmente entre 1936 y 1950) a pagar a los trabajadores salarios cada vez más altos, a la vez que iniciaron la lucha para reducir la productividad, pero los beneficiados eran los blancos, pues éstos habían logrado excluir a los negros del aprendizaje y formación en nuevas tecnologías, reservándoles solo los trabajos más duros y peor remunerados.
Detroit ya no era el único centro productor de automóviles, y los fabricantes de Alemania y Japón, entre otros, aprovecharon la subida de los precios de venta de los coches norteamericanos y les comenzaron a quitar parte de la cuota de mercado.
Faltaba lo peor: la Gran Depresión de los años 30, y el gobierno de la nación decidió activar la economía incentivando la compra de viviendas según la ley *National Houssing Act* de 1934, con apoyo hipotecario que acabó dándose a las clases sociales con menor riesgo, o sea, a los barrios de nivel social más alto.



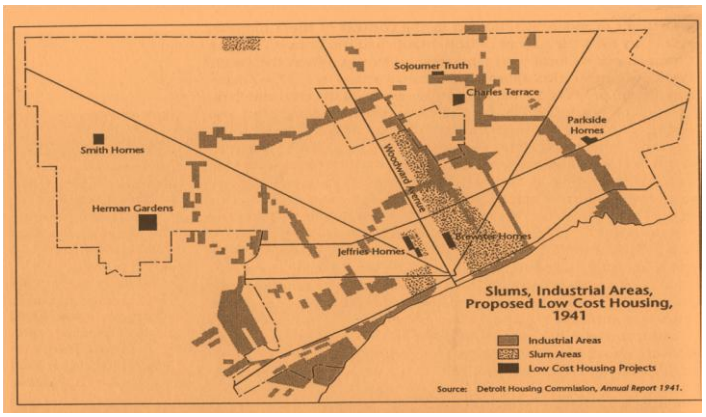

**INDICES DE LA BOLSA DE NEW YORK**

Esos barrios eran en Detroit los de la periferia, los de los blancos, mientras que los negros, cobijados en la viejas viviendas del centro de Detroit quedaron marginados y sin ayudas, ni para comprar ni para rehabilitar. Se estimó que en el centro de la ciudad había en 1940 unas 70.000 viviendas infrahumanas.

## Nuevas directrices urbanísticas

El malestar creciente dio lugar a que el 21 de junio de 1943 se registraran fuertes confrontaciones raciales en las calles de la ciudad, año y medio después de la entrada de EE. UU, en la II Guerra Mundial y las grandes factorías se dedicaron a fabricar armas, aviones, tanques, etc., aportando el estado fondos para su

reconversión, en nuevos edificios que se ubicaron en la periferia de Detroit, lo que supuso la descentralización, la inclusión de nuevas tecnologías, a la vez que se construían carreteras para asegurar el rápido traslado del armamento. Pero con la derrota de Alemania y Japón en 1945, los *Big Three*, aprovecharon aquellas tecnologías para adaptarlas a la fabricación de automóviles, con tanto ímpetu, que entre 1947 y 1955 construyeron 20 nuevos grandes centros productivos, en el área metropolitana.
La situación del crecimiento descontrolado se creyó que se podía solucionar con un nuevo Plan de Ordenación Urbana que introdujera un control riguroso basado en zonificaciones precisa a la vez que se plantearon diversos proyectos de renovación, en el centro de la ciudad. Pero era un procedimiento obsoleto en los años 40'.




**PROPUESTAS DE 1941**

Y para que la renovación no fracasara se planteó lo más fácil, que la ley *Federal Housing Act*, en 1949, diera ayudas para los edificios deteriorados, desvinculándolas de cualquier intento de plantear un programa de vivienda pública. Lo primero en atender fueron la *Central Business District* y las zonas industriales rodeadas por barrios residenciales en las que hubiera viviendas de clase media, para frenar su salida hacia la periferia, con una burocracia tan ciega que no tuvo en cuenta ni los derechos de los propietarios ni la necesidad de prever un plan adecuado de realojamientos provisionales. Sin embargo, en aquellos barrios las mayorías ya eran trabajadores poco cualificados y afroamericanos, y se agravaron los problemas sociales.
Se creía que el problema era de calidad y de novedad en el diseño y el proyecto del enorme *Gratiot Park Development* (31'6 Ha), luego denominado *Lafayette Park*, le fue encargado a Mies van der Rohe y a Ludwig Hilberseimer, quienes plantearon un gran parque sin tráfico que incluía tres tipos de edificaciones residenciales (casas-patio de una planta, viviendas de dos plantas y torres de apartamentos), siendo ejecutados entre 1955 y 1963. Pero aunque fue un proyecto con diseño muy valorado, tuvo un grave problema: creó menor número de viviendas que las que se habían demolido y muchas familias obreras, las más desfavorecidas, hubieron de trasladarse a otros barrios.
Y como los más pobres, quedaban excluidos de las hipotecas a largo plazo establecidas por la *Federal Housing Administration,* al no poder adquirir viviendas hubieron de buscar alojamiento en los decrépitos edificios de clase media abandonados del centro.

## La manipulación de la economía en el plano electoral del sistema democrático: El Efecto Curley

Se produjo *The Curley Effect: The Economics of Shaping the Electorate*, que tomó el nombre del alcalde de Boston[12], James Michael Curley, que hizo una política de derroche entre los electores pobres de un grupo étnico seleccionado (en particular los inmigrantes irlandeses que defendía por ser un pueblo viril,

[12] Vid supra: Nota 8.

inteligente, patriótico y temeroso de Dios) con una retórica incendiaria y populista que impulsó a los ciudadanos más ricos a emigrar y dejar la ciudad, configurando así un electorado favorable al alcalde, cargo en el que se mantuvo durante cuatro legislaturas (1913 a 1928). En Detroit se aplicó el mismo mecanismo: lo que dio en llamar la economía política del odio, que no pretendía crear otra casta económica, sino la idea de alentar en la esperanza de su logro.
Durante la II Guerra Mundial, además de las ampliaciones que se hicieron en las factorías de automóviles para poder sacar de ellas las armas pesadas que les encargó el Estado, también se hicieron tres autopistas para facilitar los traslados, que se lograron utilizando el mismo sistema legislativo de colaboración estatal y de los gobiernos locales, tal como se había hecho durante la guerra federal, y que con el plan de carreteras, el *Interstate Highway System,* que impulsó Eisenhower (tras conocer como comandante en jefe de los aliados, como eran las alemanas), Detroit se convirtió en uno de los centros de comunicaciones más importantes de EE. UU.

En los años 30' en Detroit llegó a haber 30 líneas de tranvías que recorrían unos 860 Km y fueron mejorando hasta el punto que por cada estación de la Woodword Avenue, por ejemplo, cada minuto pasaba uno, pero con la reducción de materias primas y de gasolina que ocasionó la II Guerra Mundial, se suprimieron algunas líneas, hasta el punto que en 1950 ya solo quedaban unos 20, continuando en esa línea hasta que el alcalde republicano Albert Cobo (blanco), defensor de las carreteras y autopistas como signo de progreso, ordenó vender todos los tranvías, incluida la flota que acababa de adquirir, y en 1956, se eliminó el último, no sin grandes protestas de la población.

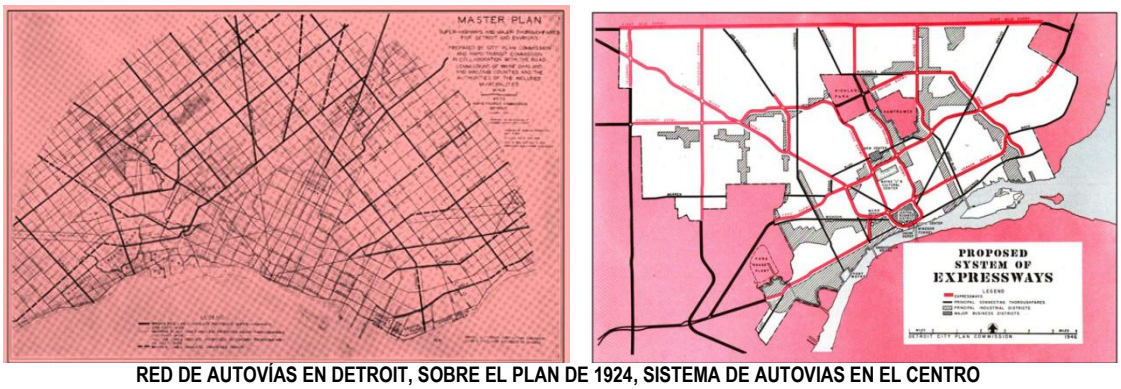
La firma Hudson, propietaria de los grandes almacenes homónimos, se dio cuenta de que el gran aparcamiento público que tenía en el centro del rascacielos, se iba a convertir en un inconveniente para los clientes, y acometió el construir otro proyecto aun más ambicioso en la periferia de Detroit, el *Notherland Center*, encargado a Victor Gruen (arquitecto vienés que se había formado con Peter Behrens y que en EE. UU. se convirtió en el pionero de los grandes Centros Comerciales), ejecutándolo en un tiempo record (1952-54), levantado en una superficie de unas 64 Ha; fue el primero de los centros comerciales construidos en los barrios de Detroit y el mayor del mundo, pero el hecho de haberse convertido su zona en área de diversión y luego la caída económica y demográfica, se vio obligado a su enajenación y tras su venta, al cierre y a su casi total demolición (2015).

**NOTHERLAND CENTER. Victor Gruen**

Por otra parte, con las ayudas estatales que se dieron a partir del *Federal Highway Act* de 1956, con subvenciones del 90% para la construcción del sistema de autopistas de EE. UU., como en Detroit existía ya un plan desde 1946 que se estaba ejecutando, fue posible terminarlas todas, y aun se hicieron más autovías que penetraron en el centro mismo de la ciudad porque con ellas se pretendía resolver el tráfico y la degradación del centro urbano, además de ser un esquema para la reestructuraron del territorio. Pero el resultado fue el opuesto: se estranguló el centro, en parte porque las vías se abrieron cortando los barrios más degradados, dejando otros casi incomunicados, a la vez que en la periferia entraron en el mercado de suelo nuevas zonas que favorecieron la desurbanización y dispersión de las fábricas a cuyas zonas se desplazaron las familias de clase media, en su mayor parte blancos, que eran los favorecidos por las leyes hipotecarias.
En Detroit esas autopistas se aprovecharon para eliminar las zonas más degradadas, y como el vago anuncio de sus trazados se hizo varios años antes de tener los proyectos, el valor de las viviendas y suelo

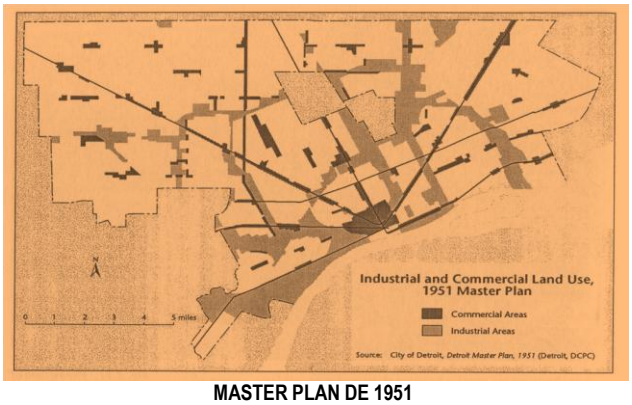
que tenía posibilidad de ser ocupado, cayeron en picado sus precios, y no se pudieron vender ni siquiera reparar las viviendas para poderlas alquilar y todo condujo a la degradación más absoluta.

La demolición de viviendas no estuvo acompañada de ningún plan de realojo, que solo se inició muy tímidamente en 1967, cuando la tensión social era irresistible.




**RED DE AUTOVÍAS EN DETROIT, SOBRE EL PLAN DE 1924, SISTEMA DE AUTOVIAS EN EL CENTRO**
**(s. Fernández Agueda y *Detroit City Plan Commision 1946*)**

Las calles de la ciudad quedaron cortadas por las autopistas y como se convirtieron en líneas que conducían a ninguna parte, también ocasionaron que se degradaran sus construcciones y las de su entorno y otras, como la *Woodward Avenue* que había sido la principal gran vía de Detroit, la convirtieron en una carretera de 9 carriles, dividiendo la ciudad en dos. Posiblemente si se hubiera hecho a posta el deterioro no se podría haber logrado ni más rápido ni más efectivo. El centro quedó aislado y ante la ausencia de transporte público de enlace con los centros de producción, el único medio de llegar a ellos eran los vehículos privados. Así fue como el poco tejido industrial que restaba en el centro de la ciudad fue abandonado, y las nuevas factorías de la periferia, modernizadas y automatizadas, y también con menor demanda, necesitaron menos trabajadores, y en poco más de 15 años se perdieron unos 140.000 puestos de trabajo, dentro de la paradoja que *The Big Three* en entre 1947 y 1963 construyeron 25 nuevas factorías, en zonas periféricas y a más de 25 Km de distancia del centro.




**MASTER PLAN DE 1951**

## *La remodelación del Lafayette Park*

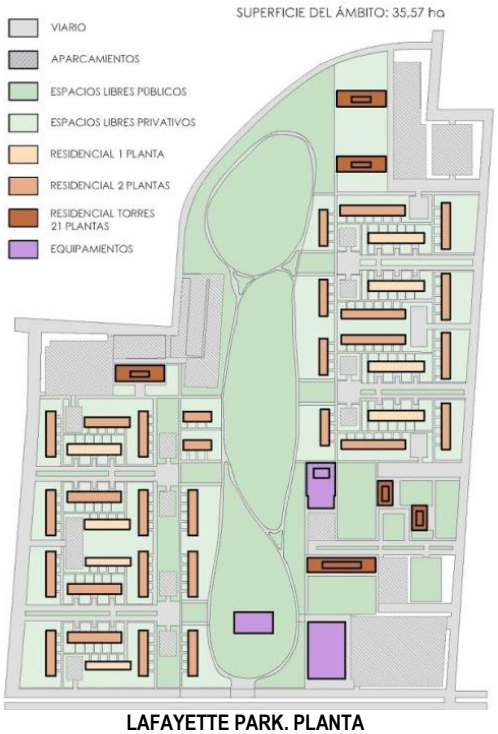
No todo fue negativo. El Lafayette Park es uno de los proyectos de renovación urbana de mayor éxito de todo el mundo. Porque atendió a conservar a sus habitantes (en parte) en el suelo donde se iba e reedificar el complejo, siendo hoy uno de los pocos barrios en funcionamiento normal, a pesar de ser una ciudad de recesión.

Después de la Segunda Guerra Mundial, había nacido el deseo de eliminar tugurios de Detroit, y uno de los más complejos era el *Black Bottom*[13], con viviendas carentes de agua, calefacción central, baño privado, servicios higiénicos, y otras características necesarias para la salubridad, la salud y la seguridad de sus residentes, entonces en su mayoría negros, era la zona a remodelar, situada a unos 2'5 Km al este del centro.

En 1946 se iniciaron las primeras intervenciones bajo el nombre de *Gratiot Redevelopment*, para empezar a hacerse las pocas viviendas públicas propuestas en el *Master Plan* de Detroit de 1941, haciéndose las primeras expropiaciones en 1947 para vender el suelo a privados al amparo de la *Michigan Corporation Redevelopment Act* de 1941. Un decenio después quedó modificado por el Plan de 1951 y el nuevo alcalde Albert E. Cobo[14] (1950-57) impulsó el proyecto urbano para el *Gratiot Park*, luego denominado *Lafayette Park*, que se elaboró en 1953, y a partir de 1955 se iniciaron las fases de su desarrollo, para quedar concluido en 1963.

Fue el resultado de la sumas de tres personas con visión de futuro en los problemas que amenazaban a Detroit: el planificador (Ludwig Hilberseimer), el arquitecto (Ludwig Mies van der Rohe), y el paisajista (Alfred Caldwell), junto con el gerente y las autoridades locales.

El planteamiento fue el de "*urbs in horto*", es decir, el de ciudad-jardín, con viviendas en un entorno ajardinado; las viviendas se proyectaron de dos tipos, unas en bloques de altura (4 de 21 plantas) y otras con viviendas en hilera (8 de 1 planta y 29 de 2 plantas), dejando amplios espacios verdes públicos y privados, equipamientos, unos pocos viales perimetrales y aparcamientos, buscando siempre la privacidad de los usuarios.



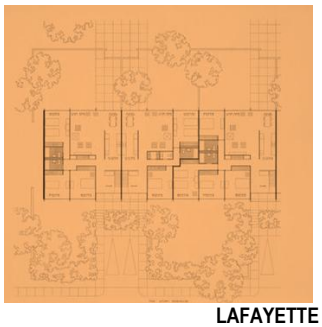

**LAFAYETTE PARK. PLANTA**
**M. van der Rohe y L. Hilberseimer y A. Caldwell**

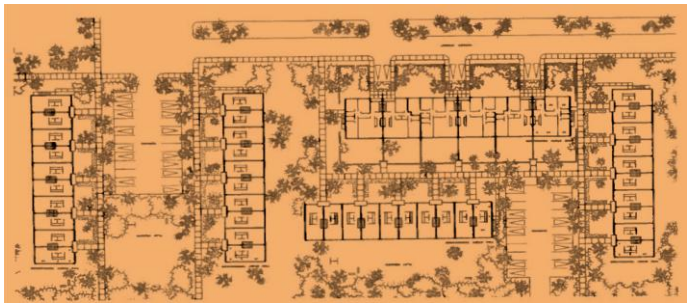
[13] Aunque, a veces, se le identifica como un barrio poblado en su mayor parte por negros (cosa que sucedió a partir de los años 40'), la realidad de su nombre es otra: fue como designaron los primeros colonos franceses a aquella zona de terreno, bañada por el rio Savoya (enterrado en 1827), en cuya superficie se habían ido depositando unos limos fluviales negros y muy fértiles arrastrados por sus avenidas; los ingleses los tradujeron como tierra bajas o "*river bottomland*", o sea, la zona de los *Black Bottom*. En el segundo tercio del siglo XX, fue el barrio en que surgieron las grandes aportaciones musicales afroamericanas (Blues, Big Band, Jazz, etc.). Luego fue una de las áreas más heridas por el trazado de las nuevas autovías urbanas.

[14] Un ferviente propagandista contra la invasión negra en los barrios blancos y del trazado de autovías dentro de la ciudad como hemos recordado más arriba.

**"LAFAYETTE EAST TOWER COOPERATIVE" y "1300 LAFAYETTE"** **"LAFAYETTE TOWERS APARTMENTS WEST". M. van der Rohe.**

**LAFAYETTE PARK, M. van der Rohe. EDIFICIO DE DOS PLANTAS. M. van der Rohe.**





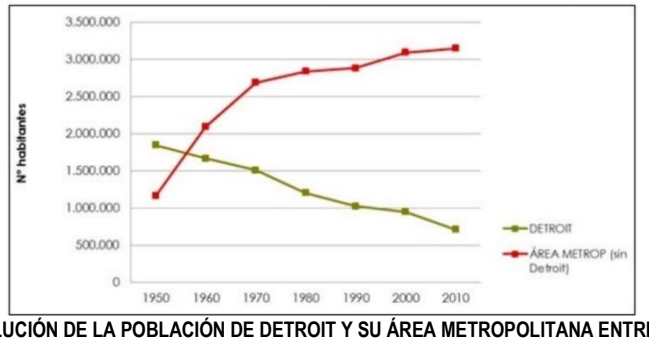
**LAFAYETTE PARK, EDIFICIO DE DOS Y DE UNA PLANTAS. M. van der Rohe.**

Allí se conserva, en medio de un parque idílico, el grupo de obras de arquitectura más amplio de Mies van der Rohe que podemos ver en EE. UU., con edificios en altura (apartamentos), de dos plantas (viviendas adosadas), de una panta (de uso colectivo).

## La caida

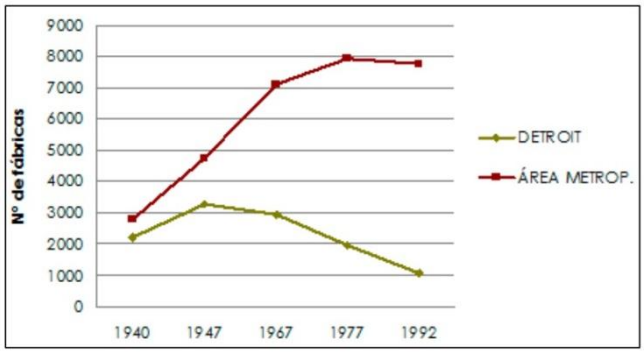
El declive se inició a mediados del siglo XX. Desde 1900 a 1950 la población había crecido de 300.000 a 1.850.000 habitantes y desde 1950 hasta 1990, disminuyó linealmente a una media de unos 212.000 hab blancos/década, mientas que, por el contrario, crecía la del área metropolitana, la periferia donde se habían asentado las últimas industrias..

En menos de dos décadas se habían recuperado las economías europeas y japonesa, y la competencia abierta que habían propagado los EE. UU. para imponer sus productos tras las dos Guerra Mundiales, se transformó en una competencia insalvable, ayudada por los cambios tecnológicos internacionales y las demanda sindicales. Y así, las últimas oleadas que llegaban de nuevos emigrantes no encontraros trabajo, y sin recursos y sin conocer otras alternativa no pudieron retornar, creando bolsas de pobreza y crecientes conflictos raciales y sociales. Ante otras posibilidades y con una economía basada casi exclusivamente en el automóvil, la desindustrialización de Detroit se produjo irremediablemente.




**EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE DETROIT Y SU ÁREA METROPOLITANA ENTRE 1950 Y 2010**
**(s. Fernández Agueda)**

Con una correspondencia equivalente en el número de factorías que hubo entre ambas zonas.




**EVOLUCIÓN DEL NUMERO DE INDUSTRIAS DE DETROIT Y DE SU ÁREA METROPOLITANA ENTRE 1940 Y 1992**
**(s. Fernández Agueda)**

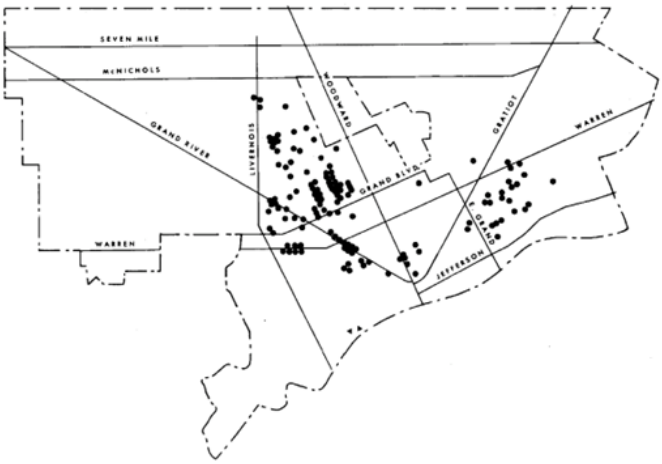
La caída de actividad en Detroit se compensó con subidas crecientes de impuestos, y con el desarrollo de fastuosos proyectos basados en las estrategias políticas dirigidas al control del poder, y para pagar cada vez a más políticos y funcionarios, pues era intención de mantener aparentemente la idea de que Detroit era un lugar seguro, conservando la certeza de encontrar medios de su supervivencia y hasta el control de las subidas de sus salarios, los sucesivos dirigentes de la ciudad se apoyaron su incompetencia en la retórica anticapitalista de los sindicatos, que para tener votantes favorables a su favor, se les hacía creer que habían pasado de obreros a consumidores; situación que invirtió el viejo agradecimiento que tuvieron los primeros trabajadores que llegaron a Detroit, por el del odio hacia unos explotadores que los iban satisfaciendo a la fuerza en sus pretensiones. Los intereses de unos habían dejado de ser los de los otros. Y a todo ese se sumó la competencia externa y más adelante las subidas incontroladas de los precios de las energías fósiles.

En Detroit, en la segunda mitad del siglo XX, había ido surgiendo un complejo de autopistas que permitía el movimiento de millones de desplazamientos de las personas que vivían en el extrarradio y los centros de producción y como el deseo de la clase media era tener mejores viviendas y mejores escuelas, y el vehículo familiar había dejado de ser un producto de consumo para convertirse en un objeto de primera necesidad, se favoreció el "*urban sprawl*", o sea, la dispersión, y que la población se fuera a vivir a los nuevos barrios, con lo que Detroit dejó de ser una ciudad para convertirse en el centro de una metrópolis de 311 $Km^2$, el primero con unos 714.000 habitantes y la segunda con más de 5.200.000 en el año 2000, pero mientras que en Detroit es difícil que recupere población, para la metrópolis se ha estimado, que hacia el año 2025, podrá haber aumentado en un millón más.
Eso dio lugar al abandono de miles de viviendas en la ciudad (casi de medio centenar cada día), a que muchos servicios fueran innecesarios y los que lo eran, no se pudieran atender a causa del colapso económico, con la subsiguiente desatención, hecho que se ha venido propagando y aumentando durante los 25 años siguientes, para tener hoy una población aproximada de menos 700.000 habitantes, o sea, del orden de 1/3 de la que había alcanzado poco después de acabada la II Guerra Mundial.

La caída de demanda convirtió a Detroit en un foco de despidos crecientes y a la transformación de la ciudad en un centro de conflictos. Entonces los fabricantes empezaron a trasladar sus factorías a Canadá y México e introducir sistemas robóticos que ejecutaban complejas y repetitivas tareas sin cansancio y sin demandas sociales, lo que condujo a la reducción de mano de obra de modo considerable.
Otro efecto fue el de desplazamiento demográfico en los suburbios fue selectivo: mientras que en los años 40' el 90% de la población era blanca, con la crisis iniciada en los años 50' se produjo el *white fligh*, o sea, el 'vuelo de los blancos' (los más acomodados) hacia regiones más confortables, y el vacío desocupado del centro atrajo a los más necesitados de EE. UU., a los negros, hasta el punto que en 2010 representaban casi el 83% de la población de Detroit, los nativos un 0'4% y los blancos descendientes de emigrantes europeos un 16'6%.
Como de hecho, en EE.UU. aun se mantenía *de facto* un cierto rechazo racista, y en los años 70' se impuso en Detroit el *busing*, o sea, el traslado forzoso de los niños en autobuses a las escuelas aun abiertas en las que se concentraban los de distintas etnias y los procedentes de barrios distintos, con el intento teórico de evitar la segregación, el rebote de los que se creían privilegiados aun creció más, y la despoblación no paró de crecer.
Los que acababan de llegar a Detroit buscaron cobijo en las viviendas cerradas, pocas fueron ocupadas con sosiego, pero otras fueron saqueadas e incendiadas, los mismo que muchos edificios aun equipados con todas sus instalaciones, bibliotecas, laboratorios o instrumental. Todo servía o para paliar el riguroso frío de los inviernos, o para revenderlo en el mercado negro como chatarra.
Para frenar las protestas se había creado el *Community Renewal Program,* pero no fue lo eficaz que se esperaba, aunque propuso la creación de centros de salud, de servicios sociales y culturales en los distintos barrios, entre otras cosas, y sin criterios de eficacia, porque derivaron más de estrategias políticas dirigidas a un electorado fácil, que a las necesidades reales de cada barrio.
El desempleo presionó a los Seguros de Subsidios Sociales y aquellos al Gobierno, cuyos gestores se pusieron, por intereses particulares, del lado de los trabajadores; se convirtieron en jueces parciales en todo tipo de demandas, hasta el punto de que resultaba más caro despedir empleados incompetentes que seguir pagándoles por no hacer casi nada, lo que condujo cada vez a menor productividad y a que las masas de trabajadores eficaces estuvieran gravemente desmotivados. Era el *efecto Curley*, retroalimentado por sí mismo. Lo que los capitalistas había creado en un siglo, los políticos lo destruían en 50 años.

Al comienzo de los años 60' Detroit estaba recibiendo los primeros impactos de la crisis económica que se avecinaba. La Administración estatal creó un plan de ayudas para la ciudades más necesitadas y a Detroit se le asignaron 460 millones de $ destinados a la mejora de las áreas más degradadas, pero los políticos locales, los planificadores y muchos representantes de la clase media, plantearon el dirigir las ayudas a un destino distinto: el distrito de negocios. Muchos habitantes fueron los marginados y muchos los que se alzaron violentamente.
La desorganización social, acompañada de la fuerte segregación racial, y el alejamiento de los nuevos centros de producción, unido a la caída de demanda de trabajadores y a la falta de servicios, generó problemas laborales muy peligrosos, cuyo mayor estallido fue el de 1967, cuando comenzaron a oponerse a los planes de realojo, seguidas de otras, promovidas por jóvenes parados, fundamentalmente negros, mujeres y algunos blancos.
Estalló como un polvorín tras una disputa ocasionada por unos pocos marines borrachos que acaban de regresar de la guerra de Vietnam, y como respuesta a la intervención de la policía local se iniciaron los saqueos, los incendios y la aparición de franco tiradores inmovilizando a las fuerzas de orden y a los bomberos pudieran intervenir.
Los penosos levantamientos de julio de 1967, solo se pudieron reprimir con la concurrencia de la *Army National Guard*, o Policía Federal de Michigan, y el las 82ª y 101ª *Aribone Divisions*, o Divisiones Aerotransportadas del Ejército, que autorizó el presidente Johnson: hubo 43 muertos, 467 heridos, 5.642 detenidos y unos 2.509 edificios incendiados, seguidos del cierre indefinido de muchas industrias y negocios pequeños y medianos, que tuvieron miedo a permanecer en los barrios más conflictivos.

**INCENDIO Y PATRULLA MOTORIZADA DE LA NATIONAL GUARD**




**INCENDIOS INTENCIONADOS EN LOS DISTURBIOS DE 1967**

El alcalde Coleman Young (el primer alcalde negó de Detroit) describió así sus efectos, años después:

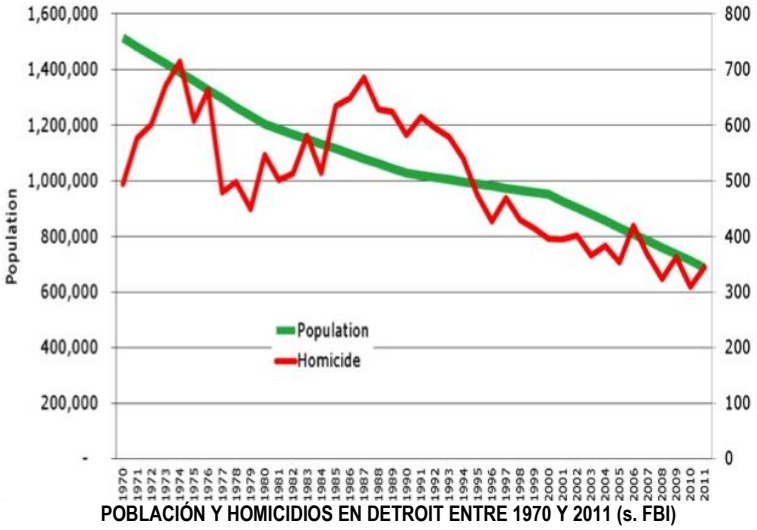
> *"The heaviest casualty, however, was the city. Detroit's losses went a hell of a lot deeper than the immediate toll of lives and buildings. The riot put Detroit on the fast track to economic desolation, mugging the city and making off with incalculable value in jobs, earnings taxes, corporate taxes, retail dollars, sales taxes, mortgages, interest, property taxes, development dollars, investment dollars, tourism dollars, and plain damn money. The money was carried out in the pockets of the businesses and the white people who fled as fast as they could. The white exodus from Detroit had been prodigiously steady prior to the riot, totally twenty-two thousand in 1966, but afterwards it was frantic. In 1967, with less than half the year remaining after the summer explosion—the outward population migration reached sixty-seven thousand. In 1968 the figure hit eighty-thousand, followed by forty-six thousand in 1969".*

Es decir, que en solo tres años, la ciudad perdió unos 193.000 habitantes, y aunque la salida de blancos se venía produciendo desde antes, no fue menos importante que las causas indicadas, la segregación, ahora de los blancos, derivada de los convenios selectivos aplicado a las escuelas.

Los años 70' y 80' se caracterizaron por los centenares de incendios que se producían y los asesinatos mafiosos por el control de áreas consideradas de uso de cada grupo, para su saqueo o para almacenamiento masivo de droga. Cada año se producían unos 27 delitos de sangre por cada 1000 personas y así Detroit pasó de ser la ciudad más rica de EE.UU. a la más peligrosa, la universidad de los asesinatos. Varias veces, durante los años 1970 y 1980, fue declarada la capital de los incendios de Estados Unidos con más de 800 en el año 1984, por ejemplo, ocasionados por pirómanos.
Miles de viviendas del centro o cercanas a él, quedaban vacías, kilómetros de calles sin alumbrado ni energía eléctrica y con lo demás servicios reducidos o abandonados, saqueados o vandálicamente destruidos.

A pesar de los disturbios del 67' parece como si en Detroit nadie se diera cuenta lo que ocurría. Los empresarios del automóvil, por su parte, animados por Henry II Ford[15], intentaron reactivar el centro, fundando el grupo *Detroit Renaissance Inc*., ejecutor del complejo de 5 torres, el *Renaissance Center* diseñado por el arquitecto John Portman, levantado en el centro de Detroit (1973-76), que integró 4 torres de oficinas de 39 plantas, un hotel de 73, más una planta baja con comercios, salas de conferencias, restaurantes, teatros, etc.. Pero fue criticado porque quedó aislado de los peatones por los dos grandes arcenes de 2 plantas que dan a la *Jefferson Avenue* (de 10 carriles), y con ello, poco visitado y convertido en asentamiento de delincuentes que merodeaban por el laberinto de pasos interiores. Ford intentó defender su idea y trasladó allí buena parte de sus oficinas y aun logró levantar dos torres más, pero la lucha contra la realidad era imposible y el complejo hubo de ser malvendido por sus accionistas asumiendo elevadas pérdidas.

La ausencia de trabajo, la falta de formación, la pobreza y la desesperación eran un motor imparable y los más afectados eran los negros, la mayoría[16]; el caos tenía su expresión en todos los niveles de convivencia. Entre 1984 y 1994, a pesar de que la población iba decreciendo el número de homicidios alcanzó los máximos relativos, hasta 66 por cada 10.000 habitantes en 1987, para tender a estabilizarse en torno al índice de 50 en 2011 y 2012, pero forma muy distinta por barrios, pues en algunas zonas como la *Lyndon Street-West Chicago Street*, la posibilidad de ser víctima de algún asalto en un año llegó a 1 sobre 7, con tasas de criminalidad 10 veces superiores a los índices medios indicados, a la que hay que sumar los robos violentos, las agresiones ocasionales o por encargo, los raptos callejeros de niñas para su abuso sexual, etc., en gran parte activados por el consumo de drogas.



**POBLACIÓN Y HOMICIDIOS EN DETROIT ENTRE 1970 Y 2011 (s. FBI)**

### *Otro intento urbanístico y los macroedificios de oficinas*

Como el Plan del 51' había demostrado su ineficacia, se planteó otro en 1973, que mantuvo idénticos criterios para la dotación de los barrios, pero ahora pensados en forma masiva y a gran escala, que derivaban más de las necesidades de una conurbación, que de las que precisaban los barrios. El rechazo se produjo; no se aprobó y fue elegido otro alcalde, Coleman Young, el primer dirigente de color que hubo en Detroit. Inició sus 20 años como alcalde de Detroit (1974-94) con la voluntad igualitaria de mejorar las condiciones de vida de los más desfavorecidos y, en particular, de los negros, pero la situación era demasiado compleja.

[15] Nieto de H. Ford, el fundador de la saga.

[16] El censo de 2010 determinó que los afroamericanos representaban el 82'7% de la población, los blancos el 10'6, los nativos el 0'4, los asiáticos el 1'1, otras razas el 3'0, y los mestizos el 2'2%.

El cambio fue lógico: se plantó la idea de hacer proyectos públicos en los que se tuvieran en cuenta las necesidades de los habitantes, compensados con ayudas desmesuradas a las grandes empresas privadas.
Pero lo cierto era que las necesidades crecientes de una ciudad desorganizada social y urbanísticamente eran incompatibles con los presupuestos disponibles y todo evolucionaba en dirección al desastre. En 1979 la industria japonesa llevó a la Chrysler, entonces la más potente de Detroit (con 21 centros de producción, de los que 15 estaban en el área metropolitana) a las puertas de la quiebra.
El Congreso de los EE. UU., a petición de las administraciones locales, concedió préstamos a la empresa, pero para seguir funcionando hubo que cerrar varias factorías, como la *Dodge Man* (1980), y a despedir un 42% de sus trabajadores, bajo promesas de éxitos de futuro cuando se le asignaron los terrenos expropiados en la *Jefferson Avenue* (1985).
Otras, como la *General Motor* proponían crear miles de puestos de trabajo si obtenían préstamos del estado, como plantearon con el proyecto para la construcción de la planta *GM Detroit-Hamstramck* en lo que era el barro polaco de *Poletown*, que acabó con su demolición en 1981, tras graves protestas públicas[17], bajo la actuación confusa del alcalde Coleman para demoler aquel barrio católico de unos 4.200 habitantes blancos con 1.400 viviendas iglesias y otros servicios, para que se construyera el complejo citado de *Detroit-Hamstramck* o *General Motors Cadillac Building*[18], en donde se hizo la factoría de los automóviles de lujo *GM Cadillac Fleetwood,* que pervivió hasta 1996, tras el despido de miles de trabajadores de unas y otras sociedades.
Coleman, se empeñó también, como todos los populistas, en proyectos públicos extremos, para contentar a sus seguidores: por una parte promovió la construcción del estadio multiusos *Joe Louis Arena*[19], entre 1977 y 1979, que le servía de enseña porque "*Brown Bomber*", era símbolo negacionista contra los blancos; o completar el *Renaissance Center* de la Ford, ejecutar el *People Mower* (inaugurado en 1987), o sistema en anillo de transporte por ferrocarril aéreo, circundando el centro de Detroit en un solo sentido, con desarrollo que no llegaba a los 5 Km, y paradas separadas unos 350 m. que en nada resolvía el transporte público que precisaba la periferia.

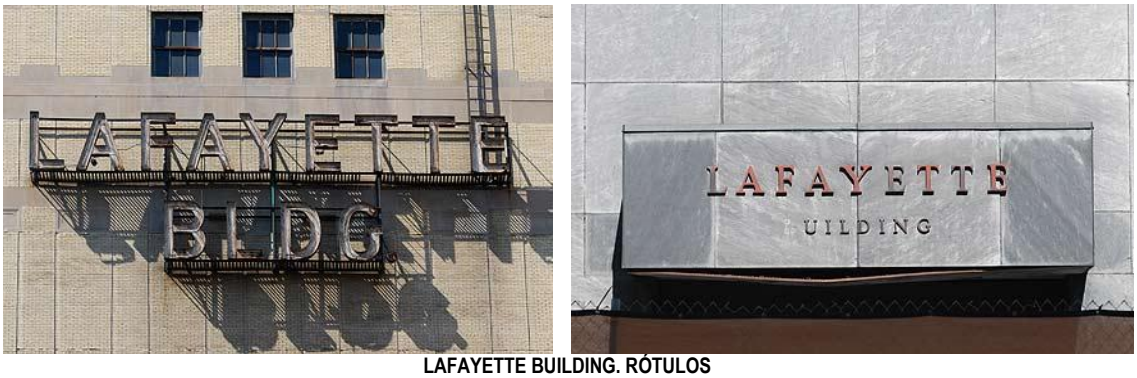
Otros, como los grandes almacenes *Hudson Company*[20] (proyectado por Smith, Hinchman, y Grylls, que se habían construido entre 1911 y 1956) no se llegaron a rehabilitar, a pesar de ser el símbolo del potencial económico que había tenido Detroit (en sus casi 200.000 $m^2$ construidos tuvo 32 plantas, de las que 4 eran sótanos, servidas por 51 ascensores para el público, 48 escaleras mecánicas más 17 montacargas; se autoabastecía de energía con 3 centrales de transformación; tuvo 705 probadores para sus 200 departamentos que atendían 16.000 vendedores, y además comedores en los que se servían 10.000 comidas al día más 6.000 para los empleados, etc.).

La crisis económica y la aparición de centros menores en los barrios, condujeron a un declive imparable y aunque los propietarios de los Almacenes Hudson, sin recibir ayudas, habían decidido mantenerlo abierto en 1971, pero luego se vieron obligados a denunciar que habían sufrido robos por valor de 9 millones de $, a pesar de haber aumentado el número de empleados a una cifra insostenible, y pidieron la ayuda a las autoridades locales para que impidieran los saqueos. Nada lograron y ante el incremento de las pérdidas hubieron de cerrar los locales comerciales más grandes del mundo en 1983. Esperaron hasta 1989 en que los vendieron, y nueve años más tarde los nuevos propietarios los hicieron implosionar para levantar en su solar un nuevo edificio para el que se convocó un concurso, pero el nuevo nunca se ejecutó.

[17] Fueron la base del tema de la película "*Poletown Lives*", 1982.
[18] Su ubicación era estratégica para la GM porque los terrenos se ubicaban entre la factoría principal de la *Dodge*, al N., y la *Chevrolet Gear*, al S. al E. de la Jefferson Avenue, por la que trasladaba sus suministros a la Ford. Como barrio residencial había quedado estrangulado por las autovías construidas entre 1950 y 1960, a pesar de que en la década de los 20' había alcanzado un gran crecimiento, al ir asentándose allí los polacos que, en buena parte, trabajaban en las fábricas de la Packard y la Chrysler.
[19] Joe Louis era un popular boxeador negro, título mundial de pesos pesados, que aun vivía en Detroit, al que habían llamado *Brown Bomber,* el Bombardero Marrón, en su etapa competitiva (1934-51) iniciada en plena *Gran Depresión*, por lo que se convirtió en el símbolo político de los afroamericanos, frente al italiano Primo Carnera y al alemán Maximilian Schmeling, héroe nacional de los nazis y al que derrotó en 1938.
[20] Vid supra.

**HUDSON BUILDING. DESTRUCCIÓN**

Algo parecido le ocurrió al *Lafayette Building,* que se había construido en una esquina del Campo de Marte en 1923, por el Charles Howard Crane, el arquitecto clasicista prerracionalista más importante[21] de los años 20', con destino a oficinas, empleando para sus fachadas piedra caliza, ladrillo y terracota de muy buena calidad, con estructura portante de fábrica en sus 14 alturas, e integrado por dos bloque en V.




**LAFAYETTE BUILDING. RÓTULOS**

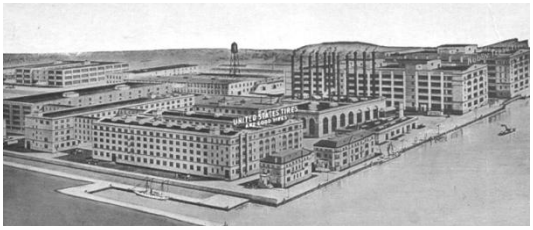
**LAFAYETTE BUILDING, demolido en 2009**

[21] Entre las obras más destacadas que aun se pueden ver en Detroit, más o menos modificadas, están la *Orchestra Hall* (1919), *Opera House* (1921), *Institut of Arts* (1923-27), *Fox Theater* (1928), etc..

Su explotación empezó a ser deficiente en la última década del siglo XX, por lo que hubo de ser cerrado en 1997; la propiedad intentó encontrar comprador y también su inclusión como edificio histórico en el *National Register of Historic Places*, pero las solicitudes eran tantas buscando créditos fiscales, que no fue aceptado, a pesar de las manifestaciones populares de apoyo. La propiedad, ante la alarmante realidad que solo le conducía a una realidad imposible, tras tabicarlo, encontró que la crisis solo le permitía pagar elevados impuestos y le llevaba a perder el uso de la propiedad por la invasión de *okupas* organizados, hubo de demolerlo (2009-10), incluido su *atrezzo* y mobiliario, dándole la muerte digna propia de un desesperado.
Son solo dos ejemplos que pueden servir para darnos cuenta de la situación, y sobre las bases en que se apoyaron las expectativas que vio el capitalismo en la segunda década del siglo XXI..

Coleman tenía en la memoria el recuerdo dorado de su juventud y no pudo evitar el transformarse en defensor de los grandes proyectos de Detroit, financiados con ayudas del Estado, entre los que destacaron la *Detroit Assembly de General Motors* en Hamtramck, sino también el *Detroit Receiving Hospital*, la *Assembly Plant* de la Chrysler al norte de la Jefferson Avenue, los apartamentos *Riverfront Towers*, los *Millender Center Apartments*, la torre de viviendas *Harbortown*, el complejo residencial *150 West Jefferson*, el *One Detroit Centro* o la rehabilitación del *Fox Teater*, etc.. Un despilfarro que precisó de un endeudamiento excesivo del municipio, y aunque contra estos proyectos hubo debates y oposición política pacífica, Coleman los neutralizaba bajo la promesa demagógica de reconstrucción del bienestar de Detroit.

**EL RIVERFRONT DE DETROIT**



**FÁBRICA DE NEUMÁTICOS UNIROYAL (antes Morgan&Wright y US Ruber) en 1900 y 1920**

Una de las acciones más pretenciosas fue la adquisición pública en 1981 de la fábrica de neumáticos, entonces llamada *Uniroyal*, que había cerrado el 1980 con el despido de 1.700 trabajadores, para hacer en su solar, de casi 2.000 Ha, un gran espacio verde público junto al río. Se inició la demolición, pero enseguida se detectó que era un terreno gravemente contaminado (por los materiales y aditivos que se habían utilizado para dar elasticidad, estabilidad térmica, endurecimiento del caucho y por los activadores y antioxidantes para el vulcanizado), por lo que resultaba inhabitable. El solar lleno de escombros quedó durante años al albur, junto al puente de acceso a la Belle Isle.
Y todos estos ejemplos ocurrían en la etapa de gobierno del alcalde Coleman Young.

La crisis del 67' y las medidas oscilantes entre el populismo y el capitalismo de los sucesivos alcaldes habían favorecido, en la década de los 70', la presencia activa creciente de la delincuencia juvenil que se hacía con el control de las drogas y del crimen en grandes bandas organizadas (y que aun crecieron más cuando se pasó de la heroína al crack, en la década siguiente) que luchaban despiadadamente entre sí como verdaderas mafias, para imponer su monopolio con franquicias por otras ciudades. El crimen creció hasta alcanzar su máximo en 1991, y los incendios se repitieron por doquier, generando más edificios vacíos, más robos, más depósitos de droga y más garitos ambulantes de prostitución.

Coleman no pudo resolver la situación ni siquiera con su voluntad de hierro, y aunque le valió para impulsar la extensión del transporte público y resolver otros temas locales, no le sirvió para entender que el problema socioeconómico y los retos sociales de Detroit, tenían muchas causas externas, entre las que no eran de despreciar, ni la crisis del petróleo ni la competencia emergente de los automóviles que se empezaban a hacer en Asia.

Para reprimir la aparición de bandas organizadas de delincuentes que mercadeaban con droga, robo y prostitución, el alcalde se sirvió de William L. Hart, quien durante 15 años fue el jefe de la policía, quien valiéndose de astucias legales y otras que no lo eran tanto, de compra de soplones y de oscuras estrategias de sobornos, que lograba moviendo importantes recursos procedentes tanto de los fondos de reptiles, como de entramados y de recaudaciones opacas de empresarios, él mismo cayó en la trampa apropiándose de varios millones de dólares, por lo que fue condenado, junto con el subjefe de policía. Aunque Coleman no fue acusado lo que sí se sabe es que con todo aquel aparato creado en la sombra no se frenó la delincuencia, sino que más bien convirtió a Detroit en la base en que se formaron varios consorcio de la droga (Errol Flynns, Nasty Flynns, Young Boys Inc.[22], etc.), bandas de sicarios en su mayor parte negros (Black Mafia Family, Chambers Brothers, etc.).
Todo ésto se sumó a acrecentar el despoblamiento de Detroit, y a que a finales del último mandato de Coleman la población de la ciudad hubiera caído un 50%. Fácil fue a los blancos el culparlo de impericia y ser el causante de todos los males, aunque es preciso reconocer que a partir de los años 80' el centro de la ciudad se había venido reactivando con la restauración de edificios de oficinas, del *Fox Theater*, del *Orchestra Hall*, del *Detroit Opera House*, la renovación y ampliación del *Detroit Institute of Arts*, la creación de multinacionales de comida rápida como la *Little Caesar Enterprises Inc*., el postmoderno *One Detroit Center* de los arquitectos John Burgee y Philip Johnson, los hoteles-casino del complejo *GM Grand Detroit*, *MotorCity Casino* y *Greektown Casino* (posiblemente el mayor centro de juego de todos los EE. UU.), las restauraciones de los hoteles *Westin Book Cadillac* y *Fort Shelby*, etc. o el establecimiento de grandes empresas generadoras de alto valor añadido como la *Compuware Corporation* (informática), la *Quicken Loans* Inc. (de créditos hipotecarios), etc..

**ONE DETROIT CENTER (Ph. Johnson y J. Burgee)**

[22] Bandas, en buena, parte inspiradas en la legendaria vida del *swashbuckler,* actor-espadachín, Errol Flynn (+1959), víctima del sexo, el alcohol y la droga, y que se pavoneaban con vestimentas extravagantes y chulescas, símbolo de su alto nivel económico, convertido en atractivo para los jóvenes, cuyas expresiones populares más conocidas fueron los *graffiti* y el *hip-hop*. Banda opuesta a la más organizada de los *Errol Flynns*, fue la desaliñada y desagradable de *los Nasty Flynns*, mientras que otras se servían de niños menores de 12 para al tráfico de narcóticos.

**QUICKEN LOANS INC.**

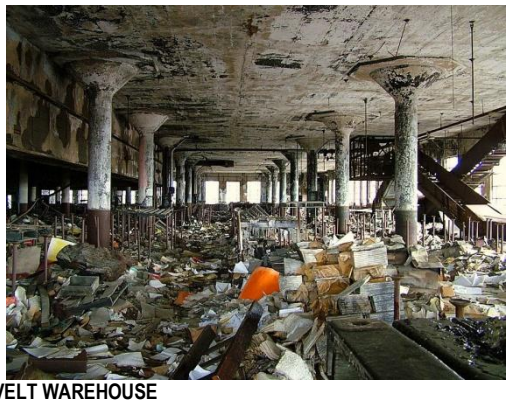
Y mientras todos estos hechos positivos ocurrían, algún alcalde posterior, como Kwame Kilpatrich (2001-04) era condenado a 28 años de cárcel, en 2013, acusado de delitos muy graves, incluido el crimen organizado.

### *Cultura oficial del abandono*

Mientras se avecinaba la catástrofe, en 1980 las primeras restricciones y recortes públicos se aplicaron a los centros que tenían menor demanda, y algunos de ellos, sin tener en cuenta su valor sociocultural, fueron las bibliotecas, cuya falta de recursos económicos llevó a que muchas de los barrios se vieran obligados a cerrarlas en 1990, con todo su contenido ordenado, pero cuando una década más tarde se entendió lo errónea de la medida, los deterioros después de cuatro lustros sin ninguna clase de vigilancia o atención, fueron económicamente imposibles de recuperar.

Recordemos unos ejemplos:
Uno de los más dolorosos fue el cierre del Repositorio de libros para la Escuelas públicas o el de la *Mark Twain Branch* proyectado en 1940 por el prolífico arquitecto Wirt Clinton Rowland, discípulo de A. Kahn y que sería cerrada en 1999 para acabar demoliéndose en 2011.
El *Repository* había sido diseñado por A. Kahn para oficina de Correos, pero antes de ser concluido fue destinado a almacén de provisión de material escolar (libros, material científico, hasta lápices y tizas); pero cuando ardió en 1987 fue abandonado.
Esto ocurría durante el mandato de Coleman.

**AREA DE PINTURAS DE AEROSOL DE LA FISHER BODY CO. ABANDONADA**



**REPOSITORIO ROOSEVELT WAREHOUSE**

**REPOSITORIO ROOSEVELT WAREHOUSE**

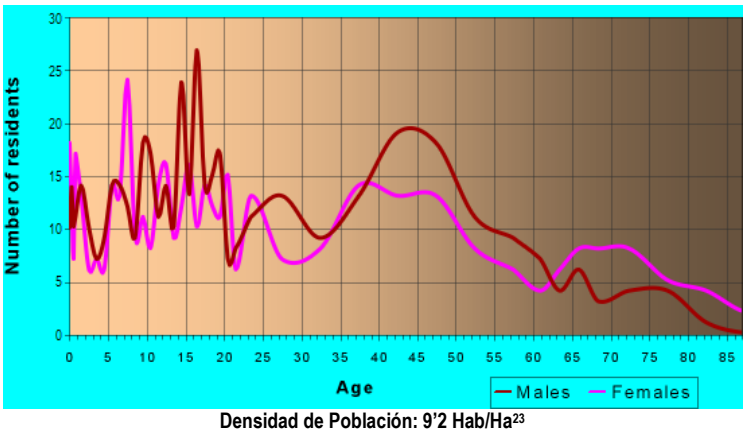
**BIBILOTECAS ESCOLARES**

**ESCUELA PRIMARIA JANE COOPER 2008 Y 2009**

### *Arte callejero*

Todos los jóvenes parados, hijos de los trabajadores de la etapa dorada de Detroit, no eran delincuentes a pesar de soportar el tedio del ocio interminable, pues hubo grupos creadores de una música callejera popular, a veces ensayada en los garajes abandonados, con corrientes distintas, que tuvieron su inicio entre 1965 y 1975. Así fue como dieron sus principales aportaciones a la música *punk*, al *shock rock*, al *hard rock* y sus variantes, al *soul*, al *funk*, al *Detroit Techno,* por señalar solo unas pocas líneas de las tendencias transgresoras, aparte de las menos duras como el *rap* (o *hip-hop*), el *pop*, etc..
Sin embargo, a la música más violenta (en la que con frecuencia había componentes agresivos de *Happening y Performance,* que desarrollaban los grupos antisistema, entre los que dominaban los de origen afroamericano) por la crítica más conservadora se les ha considerado creada por hordas de matones que podían haber salido de las bandas de delincuentes de Detroit.
Pero este es un asunto que excede de las intenciones de este artículo.

En algunos barrios de Detroit hubo una explosión de otro tipo de arte popular callejero, entre los que se ha de señalar el proyecto que en la calle Heidelberg (en uno de los barrios deprimidos de clase media baja, el *McDougall-Hunt*, sito al NE del *Lafayette Parck*), inició en 1986, el pintor Tyree Guyton y su abuelo Sam Mackey, consistente en pintar las fachadas de las casas populares de comienzos de siglo abandonadas con fuertes colores y aplicaciones de materiales recuperados, cuyo éxito fue espectacular, al menos, a nivel turístico, gracias también al control de sus habitantes por impedir la delincuencia, con uno de los índices más bajos de los barrios de Detroit.




**Densidad de Población: 9'2 Hab/Ha[23]**
**BARRIO MCDOUGALL-HUNT. DISTRIBUCION DE RESIDENTES POR EDADES EN 2013**

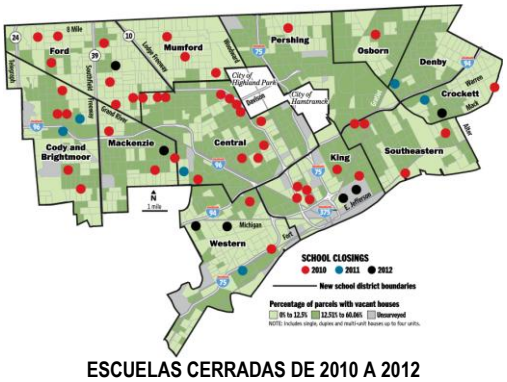
**CASAS DEL PROYECTO HEILDELBERG**

[23] Valor que coincide aproximadamente con la mitad de la densidad poblacional media del Detroit.

En donde el efecto Heidelberg se ve en parte de la calle y un poco más allá hay casas derrumbadas, escombros, basura y mucha maleza.

## La Bancarrota

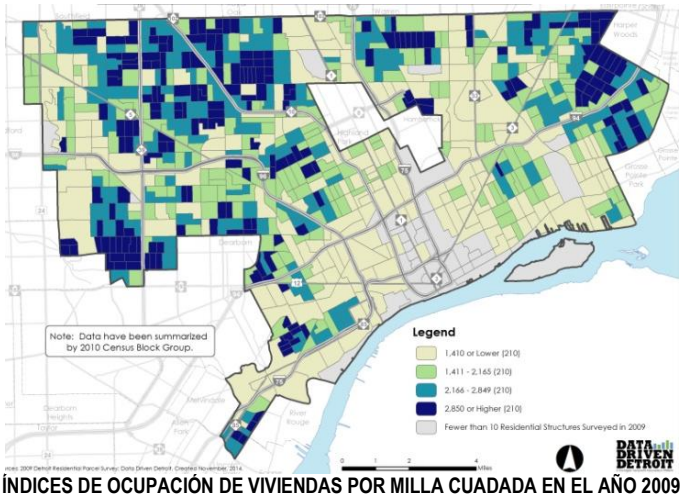
El ayuntamiento de Detroit, ante esa situación, planteó un programa de reducción de gastos, para evitar la hecatombe de toda la ciudad, y como suele ocurrir siempre, se implementó y revitalizó la imagen, la apariencia, o sea, la zona del centro, agravando más el problema de las áreas marginales donde habían estado las industrias y factorías.
El año 2010, el nuevo alcalde planeó derribar 10.000 de las 90.000 propiedades abandonadas de la ciudad, una decisión indiscriminada que afectó y aisló aun más a los más desfavorecidos, creciendo las necesidades sociales y conduciendo el municipio a una insolvencia cada vez mayor, con una deuda externa acumulada en 2013, de 20 mil millones de $, o sea, con una media de 25.000 $ de déficit por residente, imposible de financiar.
Hoy es considerada como la primera gran ciudad del Tercer Mundo en los Estados Unidos.
Muchas escuelas fueron cerradas, sobre todo en el año 2010, y barrios enteros fueron abandonados.




**ESCUELAS CERRADAS DE 2010 A 2012**

**BARRIOS ABANDONADOS A MEDIO CONSTRUIR**

El 18 de julio de 2013 la ciudad fue declarada en bancarrota, y el ayuntamiento de Detroit insolvente, con una deuda inabordable, cuyo símbolo más alarmante fue cuando se dejaron de pagar las pensiones del sector público (vulnerando la legalidad) o, a mediados de 2014, cuando se cortó el suministro de agua potable, bajo la excusa de algún retraso en los pagos.
Para intentar solventar lo más agudo de la crisis se planteó la venta de activos públicos, como los 66.000 objetos y obras de arte del *Detroit Institute of Arts,* o el *Coleman A. Young International Airport,* o la *Belle Isle Park*, por señalar solo los más conocidos, pero no todos podían ser enajenados por estar protegidos por leyes estatales**.**
Las reclamaciones jurídicas se multiplicaron y hubo que tomar medidas drásticas muy urgentes, y para evitar que los pleitos transformaran el problema en algo indefinido en el tiempo, se aprobó un plan de ajuste para 17 meses. Para saldar la deuda se emitieron bonos públicos, pues algunos senadores conservadores se habían opuesto a que se hiciera un rescate por el Estado. Se formuló un plan de rescate con todos los acreedores (bancos, entidades aseguradoras) que sirvió para declarar formalmente la salida de la bancarrota a finales de aquel mismo año.

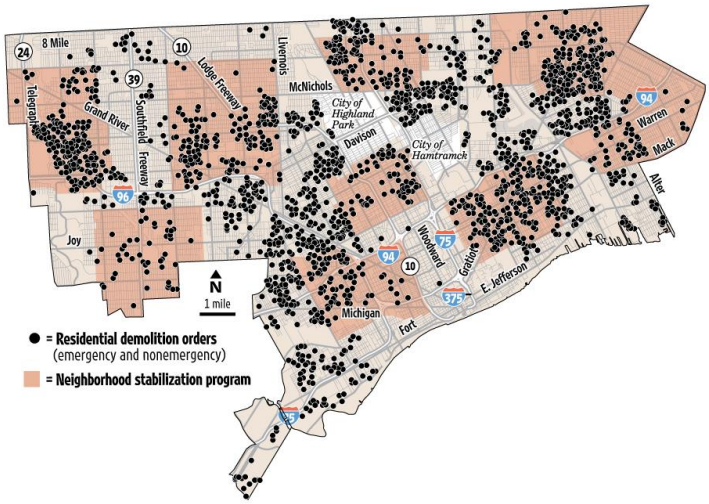


**ÍNDICES DE OCUPACIÓN DE VIVIENDAS POR MILLA CUADADA EN EL AÑO 2009**

El 33% de los 311 $Km^2$ de Detroit estaban vacíos o abandonados. El 18 % de la población, en paro según los datos oficiales, mientras que la real en 2012 se estimaba que era de un 50%, una tasa superior a la de Zambia, República Dominicana o Libia.
Decenas de miles de edificios: casas, hospitales, escuelas y negocios, ahora están vacías, como fantasmas de un pasado próspero cuando codiciosos los capitalistas no tenían cargos políticos ni en las sindicatos no gubernamentales. Más de la mitad de los habitantes actuales son analfabetos funcionales y muchos barrios son junglas de delincuentes y cuatro de ellos están entre los siete más peligrosos de EE.UU, destacando sobre todos la zona de la *Livernois Avenue* y la *Lyndon Street*.
Hoy Detroit es la muestra de un gran fracaso social y urbano, hasta el punto que se ha intentado que perdiera su nombre, nombrándola como *The 313* (su prefijo telefónico), o la *Hockeytown* (la ciudad sobre el hielo), ambos bastante simbólicos de su estado decrépito actual.
El modelo productivo de Detroit había fracasado estrepitosamente, con la ayuda indirecta del modelo japonés en que se apoyó la marca Toyota, o *Lean Production,* es decir, en el basado en una fabricación ajustada a la demanda, con su reorganización en centros menores en los que se implicaba al trabajador en los beneficios y, sobre todo, en la fabricación de modelos más pequeños que los norteamericanos y con menor consumo energético. En Detroit nada de eso había ocurrido desde que finalizó la II Guerra Mundial.

Detroit, como ciudad, estaba desdibujada. Todos los intentos habían pensado sólo en una cosa: mantener el monocultivo del automóvil, dejando de lado al ciudadano. Casi todo eran edificios abandonados, viviendas aisladas vacías y en ruina, suelo sin ocupar o vaciado por demoliciones para obtener suelo que sería un suelo sin uso y sin retorno, poblado de maleza, escombros y cadáveres de animales. No habían

dejado ni suelo urbano ni suelo rústico sin manipular; todo era incertidumbre y sin soporte socioeconómico en el que poder apoyarse.
En 2010 en Detroit había unas 75.000 viviendas, de las que un 20% estaban desocupadas y como la población va en receso el ayuntamiento planteó que a finales de 2013 se hubieran demolido unas 10.000.




**PLAN DE DEMOLICIONES DE 2010**

Nadie había pensado en la primera mitad del siglo XX, que todo lo que se construía es caduco y que necesariamente tenía que quedar obsoleto y había de envejecer, pero todo era demasiado grande para que dejara ver que si fallaba el presente no podría haber futuro reconocible, y que ese envejecimiento, en buena parte de la ciudad, conduciría, a medida que era abandonada, al caos social, al caos moral y al caos arquitectónico y urbanístico.
Sin duda, el libro que da mejor idea de lo que es el deterioro, sea el de Kevin Lynch, en su obra póstuma, ***Echar a perder. Un análisis del deterioro*** (Barcelona, 2005): parte de que los humanos somos los mejores creadores de desechos, pues caminamos en una dirección autodestructiva con implicaciones que arrastran prácticamente a todas las profesiones, incluida la planificación urbana. La mayor parte de la planificación se ocupa precisamente de eso, de encontrar nuevos usos para centros urbanos moribundos o a zonas industriales agotadas, por citar algunos. Es tan importante para los planificadores, porque así pueden evidenciar la bondad de sus propuestas, al ayudar a que los lugares decaigan, o incluso mueran, apoyándose en un crecimiento imparable e inconsistente y continuar planteando otro desarrollo absurdo basado en el consumismo ilimitado. Dice Lynck que

> "*Una ciudad en declive es aquella que floreció en el pasado gracias al desarrollo de una única actividad económica en la que se especializó*"[24]

y luego no consiguió adaptarse.

En una ciudad como Detroit en la que todo el suelo planificado lo estaba con el único objetivo de optimizar la producción industrial, sin dejar ningún espacio para cambios y adaptaciones, tras el proceso de abandono (es decir, como renuncia a las obligaciones y marginación de los derechos de propiedad de los ciudadanos) y de decadencia (disminución la actividad de la vida urbana y del valor económico del suelo), el futuro de la ciudad quedó en entredicho. La huida era el único camino que podía llevar a alguna parte.

Se ha estimado que más de la tercera parte de la ciudad está completamente vacía, y que debería ser completamente demolida en los próximos años, pero sus costos son demasiado elevados, y mucho más aun el de rehabilitar edificios, para destinarlos a necesidades que no hay. Es la única ciudad del país donde el campo va quitando terreno a la urbe.

[24] Cf. [XXXV], p. 105.

**VIVIENDAS UNIFAMILIARES EN ALQUILER Y ABANDONADAS**

La población está diseminada, desperdigada, provocando que los servicios municipales sean la definición de lo inviable por la insuficiencia y la ineficacia y sin posibilidad de reordenarlos o de mantenerlos, por su alto costo. También se dice que la ciudad necesita concentración, mejor dicho, que la población tiene que agruparse, pero la economía no lo permite y sus ocupantes no lo entienden, tras decenas de años de individualismo, residiendo en viviendas aisladas.

El precio medio de venta de una vivienda en 2012 era irrisorio: 7.500 $, y en enero de 2013, 47 edificios fueron sacados a la venta por 500 $, y más de una decena se enajenaron por el precio simbólico de 1 $, pues nadie quería habitar el silencio peligroso de unos barrios abandonados que no tienen electricidad, ni agua, ni policía, ni escuelas, etc..

Porciones enteras de la ciudad han muerto. Otras están agonizando. Otras ya no existen y otras sobreviven, pero lo hacen rodeadas de un angustioso y sucio marasmo de solares vacíos y calles abandonadas, donde lo habitual es el delito, la delincuencia y la prostitución.

Jobs,
Pensions,
City Services...
THE BANKS
OWE US!
Moratorium-Mi.org
313-744-7912

Fight the racist, anti-democratic, union-busting bankers' EM take over!
CANCEL DETROIT'S DEBT
JOBS, PENSIONS, CITY SERVICES
THE BANKS OWE US!
Moratorium-Mi.org

# IMÁGENES DEL ABANDONO

El centro de Detroit está habitado por espectros esqueléticos de un pasado glorioso, con la imagen triste y decadente de la muerte, en cuanto se sale del centro, o de algún barrio privilegiado como el de Lafayette.
La *Michigan Central Station* está abandonada y condenada desde 1988, pero se resiste a la demolición. El *Michigan Theater* se usa como parking y el *United Artists Theater* agoniza y está al borde del colapso. Hay rascacielos de más de 40 pisos completamente vacíos, de los que sus dueños no pueden ni quieren saber absolutamente nada.
El declive de Detroit es un fenómeno fascinante. Agónico, trágico y desolador, pero también, atrayente y morboso.
Las fotografías de sus espectros son las formas de nuevas 'naturalezas muertas', de cuerpos arquitectónicos que se descomponen sin futuro, calladas como los difuntos tras una lucha feroz, dispersos por el campo de batalla. Andrajos que no le sirven a nadie, resultado de una economía liberal de mercado que todo lo fraguó en convertir avariciosamente las cercanas materias primas (minerales, madera, petróleo, etc.) y hasta la mano de obra utilizada como motor cronometrado de una máquina, para hacer un apetecible producto de consumo, el automóvil, convertido en símbolo de poder para las estrellas de Hollywood y de gánster fanfarrones.
Lo que habían sido centros activos en que trabajaban miles de obreros hoy aparecen como decorados y bambalinas inmóviles que los contemplan los visitantes más atrevidos que no temen ni un desplome, ni un violento ataque de los grupos marginales que los merodean. Pero no son las caricaturas de una película de terror, rodada en un lugar apartado e irreconocible en las afueras de una nada extensa. En Detroit todo está en el centro, o porque no se creó un centro o porque todo es centro de algo enorme, y las ruinas más espectaculares no están lejos de donde aun encontramos un hotel para dormir. Si los vemos de lejos o aparecen orgullosos y enteros con todas sus presencias Art-Decó, y si entramos son un anuncio del Apocalipsis, o la bandera a girones, rota y sin mástil que ondeó en un castillo de ensueño, del sueño americano.

**CENTRO DE DETROIT**

**MONTAJE DE LO QUE FUE Y DE LO QUE ES: INSTITUTO**

**OFICINA EDITORIAL Y COMISARÍA DE HIGHLANDPARK**

**MONTAJE DE LO QUE FUE Y DE LO QUE ES. SALÓN DE ACTOS Y SALA DE DEPORTES**

**MONTAJE DE LO QUE FUE Y DE LO QUE ES: ARCHIVO DOCUMENTAL Y DEPÓSITO DE LIBROS DE UNA BIBLIOTECA**

**BIBLIOTECA PÚBLICA Y OFICINA DE CORREOS**

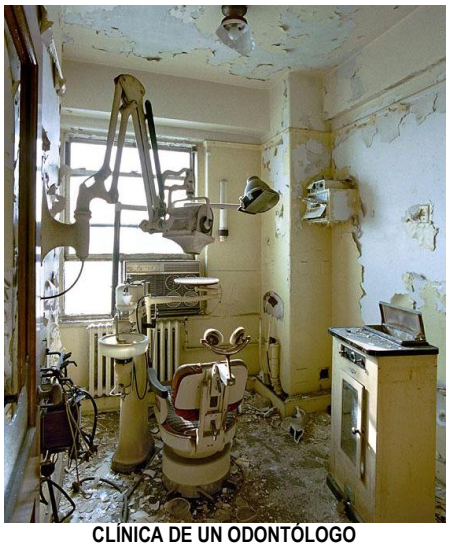
**AULA DE ANATOMÍA Y LABORATORIO DE QUÍMICA**

**AULA DE BIOLOGIA Y AULA DE MÚSICA**

**COLEGIO PÚBLICO**

BOOK TOWER. CERRADA

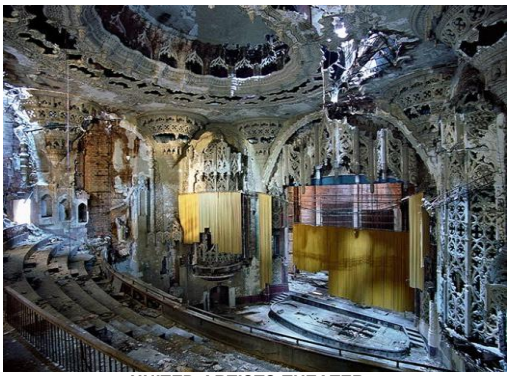
QUIRÓFANO DEL HOSPITAL MILITAR



CLÍNICA DE UN ODONTÓLOGO

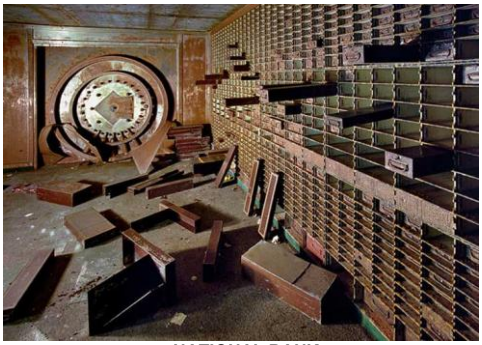
VANITY BALLROOM EN EL EDIFICIO THE GUARDIAN, EN 1940 Y EN 2010

ROLLING-HALL DE FORD MOTORS Co EN RIVER ROUGE



UNITED-ARTISTS-THEATER

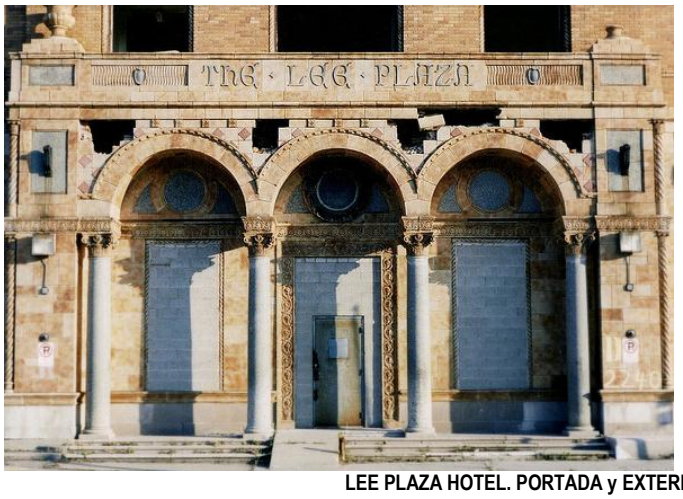
SINAGOGA



NATIONAL BANK

IGLESIAS CATÓLICA DE ST. AGNES Y PRESBITERIANA DE ST. CUVRY

PRIMER CONTROLADOR ELECTRÓNICO EN UNA FUNDICIÓN DE ACERO y VENTANALES DE UN EDIFICIO DE OFICINAS



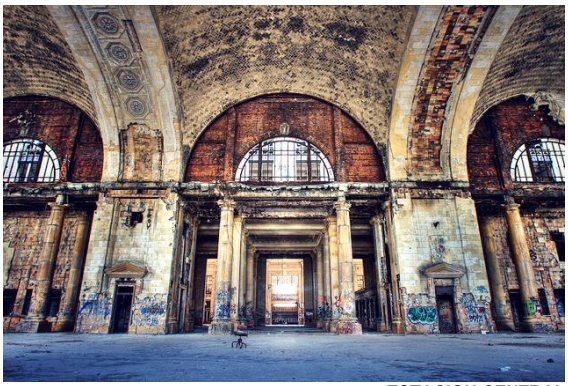
**LEE PLAZA HOTEL. PORTADA y EXTERIOR**

**LEE PLAZA HOTEL. SALON PRINCIPAL**

**LEE PLAZA HOTEL. SALÓN DE BAILE**

**ESTACION CENTRAL MICHIGAN. FACHADA Y COMPRESOR DE LA CENTRAL DE REFRIGERACIÓN**

**ESTACION CENTRAL MICHIGAN. INTERIOR**



**ESTACION CENTRAL MICHIGAN. INTERIOR**

**FÁBRICA DE AUTOMÓVILES Y RESTOS DE CADENA DE MONTAJE**

**MOTOR CITY INDUSTRIAL PACKARD**

**UNA FÁBRICA DE COMPLEMENTOS y UNA PARCELA ABANDONADA**

**COCHES ABANDONADOS**

**EASTTOWN THEATER EN 2009 Y EN 2010**

VIVIENDAS UNIFAMILIARES ABANDONADAS

VIVIENDAS UNIFAMILIARES ABANDONADAS.PROCESO DE DETERIORO

UNA VIVIENDA UNIFAMILIAR ABANDONADA. PROCESO DE DETERIORO

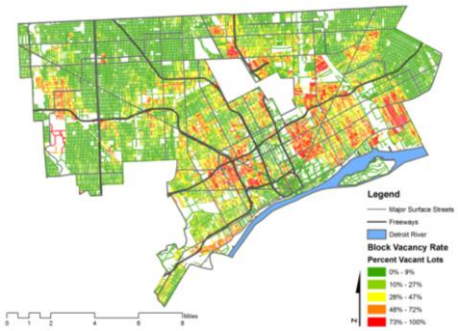
**VIVIENDAS UNIFAMILIARES ABANDONADAS**

**BARRIO DESPOBLADO**

**EL CENTRO DE DETROIT VISTO DESDE TIERRA. 2017, TRAS VARIAD DEMOLICIONES**

# EL INTENTO DE FRENO

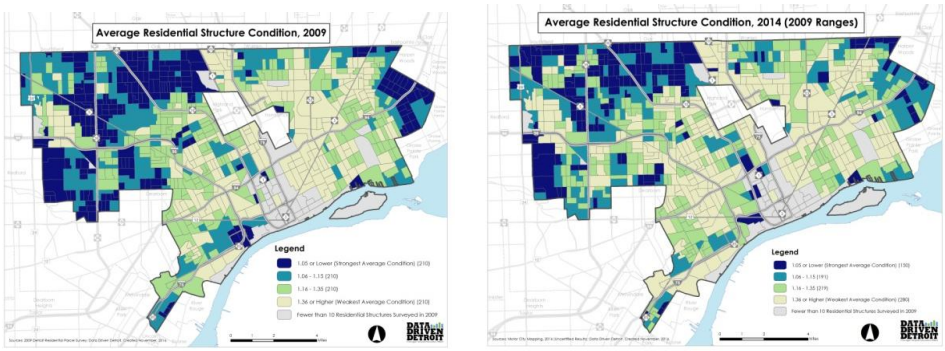
Desde comienzos de la segunda década del siglo XXI, los políticos se plantearon la necesidad de invertir el proceso de degradación de la ciudad y encargaron varios estudios socioeconómicos, arquitectónicos, urbanísticos, etc. muy detallados y con gran aparato crítico sobre las causas y alternativas que se podían seguir. Para evaluar de manera global el estado ocupacional del suelo se hicieron planos dinámicos en los que se indican los porcentajes de ocupación, grafiados en color y sobre distintas situaciones que avaluaban la economía muy pormenorizadamente, lo que se vino en llamar "*Blexting*" (=*Blight texting*), porque podían ser visitados en tiempo real con los aparatos electrónicos portátiles.




**PORCENTAJES DE SUELO URBANO VACANTE EN 2009**

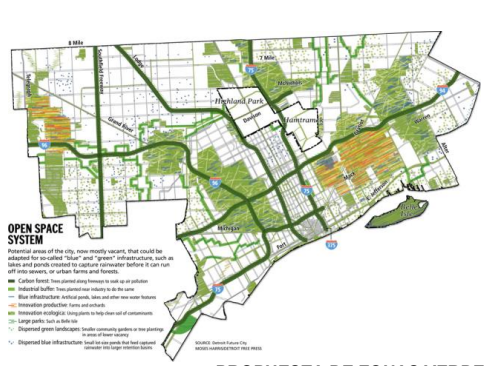
Se analizó como avanzaba en deterioro en cada barrio entre 2009 y 2014 calle por calle, aun sabiendo que un lustro en una ciudad es un periodo relativamente corto, pero en Detroit resultó muy eficaz porque la degradación va a una velocidad despiadada.
Para ello elaboraron lo que se llamaron *Dynamic Neighborhood Rating*, o índices de Valoración Dinámica de Barrio, en los que se tuvieron en cuenta las condiciones físicas de los inmuebles, el crecimiento del deterioro en relación con la falta de inversión, los índices de demanda y concesión de préstamos hipotecarios, la antigüedad de las viviendas (que suelen venir acompañadas de una mejor conservación porque suelen ser de familiares que las heredan), el alejamiento de los centros de trabajo aun activo, su relación con las vías de intercomunicación, etc..

Lo más clarificador fue que en las áreas en las que predominan las viviendas de mejor calidad está disminuyendo el grado o promedio del estado de conservación, mientras que en las de economías medias está creciendo. Sin embargo, en esa evaluación estadística, hay que tener en cuenta que donde se aprecia un aumento, la mejora no se debe tanto a la realidad, sino al hecho de que se han demolido las viviendas más pobres.




**RANGOS DE ESTADO DE CONSERVACION EN 2009 Y 2014**

Los vacíos urbanos sugirieron enseguida dos posibilidades: la de hacer un sistema de espacios verdes y la de crear huertos urbanos. Las zonas verdes, dispersas por todo en suelo urbano, y los segundos, concentrados en tres zonas. Pero para ello hacían falta reformas administrativas, de planeamiento y de reordenación de impuestos, nada fáciles de lograr.



**PROPUESTA DE ZONAS VERDES y DE HUERTOS URBANOS EN 2014**

En la actualidad solo hay proyectos e intenciones, sobre los que no es posible afirmar nada.
Con aquellos estudios, financiados por las administraciones públicas, y con los intentos derivados de hacer algunas intervenciones en los equipamientos, a quien más le sirvieron fue a los más potentes especuladores norteamericanos que basándose en las leyes del capitalismo libre más extremo, logran beneficios donde hay grandes pérdidas.
El más hábil fue el multibillonario Dan Gilbert, propietario de la segunda entidad de préstamos hipotecarios de EE. UU. Las demandas sociales de la cuarta generación de inmigrantes ya no existían, pues los miles de marginados, habían buscado la supervivencia en la música urbana, en la droga, en la prostitución o en las bandas de delincuencia organizada; eran la clase social más marginal que ya había perdido las esperanzas y el deseo del trabajo ordenado, y estaba absolutamente empobrecida. Le seguía una clase media que, en buena parte, había emigrado, y los que tenían aun una posibilidad de trabajo, y también de las clases medias más acomodadas, se sabía que demandas tenían y, por tanto, eran un campo abonado, para que el capitalismo extrajera sus últimos frutos.
El planteamiento de Gilbert, en esquema, es muy sencillo: adquirir los grandes inmuebles deshabitados y sin uso a los bajos precios que resultan del abandono y de una demanda no selectiva y rápida, sobre un mercado sin alternativas; su subsiguiente restauración, trasladando a Detroit unos 10.000 trabajadores de otras ciudades, no contaminados, y animar con ello a los promotores medios a intervenir, por imitación, en los inmuebles menores; y con el despertar, al menos, aparente de la recuperación económica de Detroit, vender antes que nadie a precios que produjeran beneficios, aunque no fueran desmesurados. Y todo ello sin introducir, ni crear, ni activar ningún sistema productivo, basando la nueva economía en el simple intercambio de servicios burocráticos y de intermediación con las grandes multinacionales, y con una salvaguardia importante: si el sistema presenta síntomas de colapso, las entidades financieras de los préstamos hipotecarios, podrían ejecutar las hipotecas, logrando hacerse con el patrimonio que las clase medias altas pusieron en juego en el plan de Gisbert y que él basaba en el lema propagandístico de hacer el bien a los demás pasando por el beneficio propio, con energía e inteligencia, "*muscles and brans*".
Gilbert compró 75 grandes edificios en el centro de Detroit, en buena parte, sobre el eje de la avenida Woodward, con más de 1 millón de $m^2$ en bienes raíces, en los que invirtió 1'7 millones de $.

Su acción fue tan rápida que, tras planear construir (2013) en el solar del antiguo Hudson el edificio más alto de Detroit, convocó un concurso internacional[25] y se seleccionaron los proyectos por dos vías paralelas, un jurado y por voto popular; como era de esperar no hubo unanimidad. El elegido por el jurado fue el de lema '*MiniCity Detroit'* debido a los arquitectos romanos Davide Marchetti y Erin Pellegrino, pero en 2017 el

[25] Para las propuestas premiadas ver on-line: http://hudsons.opportunitydetroit.com/entries/

que aparece en los medios de comunicación[26] debido a la asociación de dos agrupaciones de arquitectos, la SHop Architects y la Hamilton Anderson Associated, con la expectativa de estar concluido para el año 2020.

**PRINCIPALES EDIFICIOS CONTROLADOS POR LA SOCIEDAD DE DAN GILBERT (s. M. Harris)**

**PROYECTO DEL MINI-CITY DETROIT, D. Marchetti**

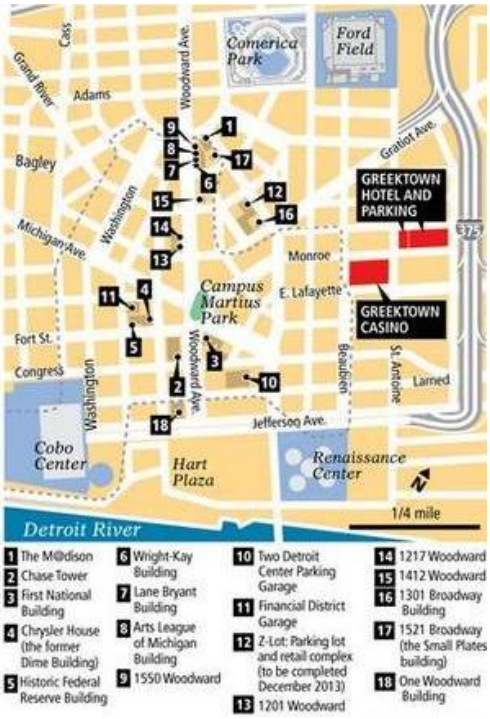
**TORRE DE DAN GILBERT, SHoP+H. Anderson**

[26] En el periódico 'Detroit Free Press': "*Dan Gilbert proposes Detroit's tallest building on old Hudson's site*", 22 feb 2017, con una superficie total construida de 1'2 millones de $m^2$, y un altura de unos 225 m, para albergar 250 viviendas, oficinas, comercios, mercados, etc. y hasta un teatro.

Sin que estuviera aun definido el proyecto en su totalidad ya estaba fuera de cimientos en 2015. Tenía que ser un icono-propaganda del renacimiento de la ciudad. Pero hasta ahora no se ha hecho nada más.
Gilbert, compró decenas de edificios, prestando especial atención a los construidos por arquitectos de fama reconocida, como varios debidos a Daniel Burham o Albert Khan, y uno de las primera obras (1985) de los seis que el arquitecto de ascendencia japonesa, Minoru Yamasaki, había proyectado en Detroit, la torre de 31 alturas[27], conocida como *Michigan Consolidated Gas Company Building*, levantada entre 1960-62 en la Woodward Avenue, el mejor ejemplo de la arquitectura moderna de la ciudad, aparte de los de Mies van der Rohe. Por su ubicación, al comienzo de la avenida, también se le denomina *One Woodward Buildig*.

**MICHIGAN CONSOLIDATED GAS COMPANY BUILDING, M. Yamasaki**

Dan Gilbert muy pronto emprendió la idea de crear un distrito de trabajo intensivo que se llamaría Detroit 2.0. También anunció la compra en el Greektown del *Casino-Hotel*, construido (2006-09) poco antes de la quiebra de la ciudad, y otra manzana para hacer un gran aparcamiento cubierto para venta separada de sus plazas, así como crear un parque en el Campus Martius.




**EDIFICIOS DE LA SOCIEDAD DE DAN GILBERT EN EL CENTRO DE DETROIT (s. D. Pierce)**

[27] La primera torre construida proyectada por M. Kamasaki, en la que utilizó el acero.

En 2014 se produjo la venta de un importante edificio Art-Decó, el *David Stott Buildig*, de 38 alturas, en el que la oferta inicial hecha por Dan Gilbert fue superada, y aunque logró hacerse con él, fue una señal de que su plan parece funcionar, y una prueba de que la presencia todavía en uso del vecino *Penobscot Building*, ambos del 1928 y debidos al arquitecto John C. Donalson, era un refuerzo a su plan.

**DAVID STOTT BUILDING y PENOBSCOT BUILDING**

Otro financiero fue John Hantz, quien dirigió su atención hacia el elevado patrimonio suburbano disperso y abandonado, en el que compró 1500 parcelas vacías de propiedad municipal, sitas al E. de Detroit, con una superficie total de más de medio millón de $m^2$, a unos 0'8 $/$m^2$, para tras conseguir la aprobación del ayuntamiento, convertirlas en huertos urbanos, creando el barrio *Hantz Woodlands*. Las condiciones impuestas por el municipio fueron las que deseaba el promotor: demoler los viejos edificios y plantar 15.000 árboles, ya que lo que intentaba era transformar en 5 años la zona en granjas madereras.

El argumento económico de Hantz lo expresó en una idea muy simple: estabilizar el precio del suelo en caída libre desde hacía años, mediante la reducción de la oferta:

> *"We need to create scarcity, because until we get a stabilized market, there's no reason for entrepreneurs or other people to start buying"*[28].

Y como el suelo era abundantísimo, unas 200.000 parcelas con superficie total superior a las 120.000 Ha, planeó una cruel estrategia: se aprovechó de que la mayoría de los lotes habían salido a subasta por lo menos dos veces sin atraer el interés, con precios cada vez más bajos, y que a los residentes de la zona se les ofreció el derecho de tanteo para adquirir las parcelas adyacentes a sus hogares; la sociedad compró los derechos a tanteo que tenían los vecinos sobre esas parcelas privadas en venta. No es de extrañar que entonces se incendiaran varias de las casas del *Plan Heidlebreg*.

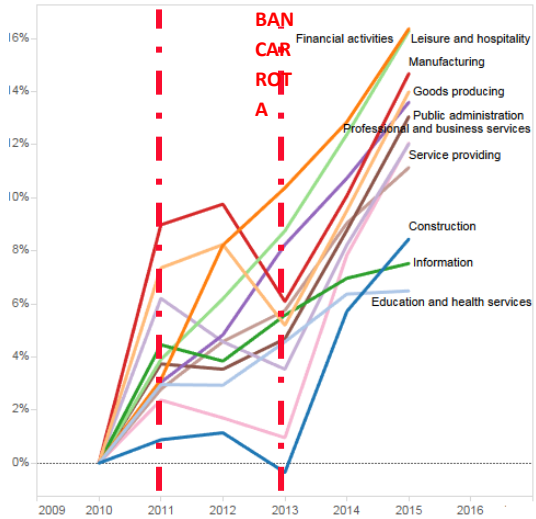
La oferta posterior vino de acción propagandista haciendo ver que en aquellos bosques urbanos se podían plantar árboles de maderas duras muy demandados, como el alerce, el roble o el arce (con cuya sabia podían fabricar o sirope a jarabe de arce), y también plantas ornamentales y hortalizas.

Se vio favorecido no poco por "*Detroit Blight Removal Task Force*", creado por la administración de presidente B. Obama en 2014[29], con sus estudios pormenorizados, el *Blexting*, que actúan como como un motor de mapeo dinámico de ajuste simultáneo de las distintas variables socioeconómicas que pueden aparecer y con la financiación inicial de 50 millones de dólares aportados por el *Department of Treasury*.

[28] *Declaraciones de* John Hantz, en 'The Atlantic', nov. 2010.

[29] Cf. *"Every neighborhood has a future"*, on-line https://www.nytimes.com/interactive/2014/05/27/us/detroit-blight.html

Y a ello colaboró la decisión del alcalde Mike Duggan que desde que asumió el cargo en 2014, la ciudad de Detroit ha alcanzado la máxima eliminación de estructuras deterioradas de su historia con miles de viviendas vacías cada año, como aplicación del *Detroit Blight*, bajo la idea selectiva de que "*Every neighborhood has a future*", con un plan que anima a la participación voluntaria de los ciudadanos, y que consta de dos fases fundamentales: la de limpiar los lugares abandonados de maleza, escombros y suciedad y la de derruir todas las estructuras en ruina o abandonadas. En algunas zonas, como en barrio de Brightmoor, al NO del centro, durante la limpieza de solares, entre los escombros, se han llegado a encontrar cadáveres humanos, así como en los sótanos del Reservorio de libros escolares que citamos más arriba.




**VARIACIONES SALARIALES ENTRE 2010-13 y 2013-15 (s. CNBC)**

A pesar de todo se produjo un incremento gradual del importe de los salarios, a partir de 2013, sin un acompañamiento paralelo al aumento del número de puestos de trabajo, pero el primero ha sido utilizado como propaganda de una realidad (incompleta).

Pero el problema es enorme porque afecta a una inconmensurable jungla urbana decrépita, rota en todos sus flancos sociales y económicos y sin seguridad pública aplicable. Está prevista una inversión de 1.250 millones de $ en diez años para mejorar o dotar de servicios de policía, bomberos, emergencias y reposición parcial de infraestructuras, pero en Detroit hay unos 78.000 edificios abandonados de los cuales, más de la mitad están en ruina inminente, y el costo medio de demoler cada uno es de unos 8.500 $, o sea, que para 'limpiar' Detroit se necesitan más de la mitad de los recursos antes señalados para necesidades tan prioritarias como éstas.
La cruda realidad no la desaprovechó Donald Trump durante su campaña electoral, cuando bajo el lema (otro lema más) de "*America first*", prometió (lo fácil) crear durante su mandato 25 millones de puestos de trabajo en todos EE. UU., con un 10% dirigidos al sector de automóvil, y para ello ha presionado a los fabricantes estadounidenses de automóviles en el extranjero al traslado de sus fábricas, bajo amenaza de aplicarles elevados aranceles de aduana (hasta un 35%), compensándolos con recortes en los impuestos, con la desregulación medioambiental que tan vinculada va al petróleo, e incentivos varios, afirmando que en Detroit se crearán 7.000 puestos de trabajos en los próximos años más otros 5.000 en los aparatos de financiación y en desarrollos tecnológicos.
Son promesas, que cuando las va implantando el nuevo presidente están generando un gran malestar nacional e internacional, y bajo las que subyace una realidad insoslayable: las grandes factorías de automóviles, ahora hacen coches pequeños en su mayor parte, con escasos márgenes de beneficios para poderlos mantener compatibles con otros que demanda hoy el mercado interior y exterior, lo que hace más improbable el retorno a la edad dorada, sobre un campo de pruebas minado por la escasa actividad económica de los afroamericanos y por el escepticismo acumulado en medio siglo de fracasos.

Si el resultado realmente se convirtiera en un motor de la economía serían considerados estos estrategas los pioneros de la nueva economía basada en el fracaso y en maestros de las finanzas; pero si, no lo logran, serán un ejemplo a estudiar (como algún crítico ha señalado) de como con inversiones medias privadas (dentro de las macrocifras que acabamos de señalar), se pueden lograr beneficios impensables.

# ***BIBILOGRAFÍA BÁSICA***


I. Blum, P. H.: ***Brewed in Detroit. Breweries and Beers since 1839***, 1999.
II. Blum, P. H.: ***Whose Detroit? Politics, Labor and Race in a Modern American City***. 2001.
III. Burton, C. M.: ***The City of Detroit Michigan 1701-1922***, Detroit 1922. On line: http://www.oobject.com/the-architect-of-detroit/cadillac-place/4588/
IV. Darden, J. T. y Thomas, R. W.: ***Detroit. Race Riofs, Racial. Racial Conflicts and Effort to Bridge the Racial Divid,*** 2013.
V. Darden, J. T; Hill, R. C., Thomas, J. M. y Thomas, R. (1987):***Detroit: Race and Uneven Development. Philadelphia***, Temple University Press 1987.
VI. Davis, D.F.: ***Conspicuous production: automobiles and elites in Detroit***, ***1899-1933***. Philapdelphia: Temple University Press 1988.
VII. Detroit City Plan Commission: ***A Building Zone Plan for Detroit***, Detroit 1919.
VIII. Detroit City Plan Commission: ***Industrial Study. A Survey of Existing Conditions and Attitudes of Detroit's Industry,*** Detroit 1956.
IX. Detroit City Plan Commission: ***Proposed System of Trafficways***, Detroit 1946.
X. Detroit City Plan Commission: ***Redevelopment Study. Selection of Areas and Assignment of Priorities***. Detroit 1954.
XI. Detroit City Plan Commission: ***Renewal and Revenue: and evaluation of the urban renewal program in Detroit***, Detroit 1962.
XII. Detroit City Plan Commission:.***The economic base. Detroit***:. Detroit 1944.
XIII. Detroit City Plan Commission:***The People of Detroit. Master Plan Reports***, Detroit 1946.
XIV. Detroit City Plan Commission:***Toward a Greater Detroit. Looking,ahead with the City Plan Detroit*** 1944.
XV. *Detroit Urbanism. Uncovering the History of Our Roads, Borders, and Built Environment* , con los siguientes textos:
(1) "*The Mound Builders*", 21 dic 2015; on-line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2015/12/the-mound-builders.html
(2) "*Other Mounds in Metro Detroit*", 4 ene 2016: on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/01/other-mounds-in-metro-detroit.html
(3) "*Retracing Detroit's Native American Trails*", 19 ene 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/01/retracing-detroits-native-american.html
(4)."*Detroit's Ribbon Farms: Shaping the Future Metropolis*", 15 feb 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/02/detroits-ribbon-farms-shaping-future.html
(5) "*Indian Villages, Reservations, and Removal* ", 7 mar 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/03/indian-villages-reservations-and-removal.html
(6) "*The Woodward Plan Part I: Origins*" , 4 abr 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/04/the-woodward-plan-part-i-origins.html
(7) "*Woodward Plan Part II: Dawn of the Radial City*", 25 abr 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/04/woodward-plan-part-ii-dawn-of-radial.html
(8) "*Woodward Plan Part III: Interruptions*", 6 jun 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/06/woodward-plan-part-iii-interruptions.html
(9) "*Radial Avenues Part I: Jefferson*", 27 jun 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/06/radial-avenues-part-i-jefferson.html
(10) "*Radial Avenues Part II: Woodward*", 1 ago 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/08/radial-avenues-part-ii-woodward.html
(11) "*Radial Avenues Part III: Michigan Ave*.", 19 sep 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/09/radial-avenues-part-iii-michigan-ave.html
(12*) "Radial Avenues Part IV: Gratiot*, 31 oct 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/10/radial-avenues-part-iv-gratiot.html
(13) "*Radial Avenues Part V: Grand River*", 6 dic 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/12/radial-avenues-part-v-grand-river.html
(14) "*Radial Avenues Part VI: Fort Street*", 19 dic 2016; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2016/12/radial-avenues-part-vi-fort-street.html
(15) "*The Park Lots*", 3 ene 2017; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2017/01/the-park-lots.html

(16) "*10.000 Acre Tract*", 31 ene 2017; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2017/01/10000-acre-tract.html
(17) "*The Grid Part I: The Survey of Michigan*", 13 mar 2017; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2017/03/the-grid-part-i-survey-of-michigan.html
(18) "*The Grid Part II: The Survey of Metro Detroit*", 30 mar 2017; on line: http://detroiturbanism.blogspot.com.es/2017/03/the-grid-part-ii-survey-of-metro-detroit.html

XVI. Digaetano, A. y Lawless, P.: "*Urban Governance and Industrial Decline: Governing Structures and Policy Agendas in Birmingham and Sheffield, England, and Detroit, Michigan, 1980-1997*", en 'Urban Affairs Review', 1999, vol.34, nº4, pp.546-77.
XVII. Ewen, L .A. (1978) ***Corporate Power and Urban Crisis in Detroit. Princeton***, New Jersey 1979.
XVIII. Farley, R.; Danzinger, S.H.y Holzer, H.J.: ***Detroit divided***. New York 2000.
XIX. Farmer, S.:***The history of Detroit and Michigan or the Metropolis***, Detroit 1884.
XX. Fernández Águeda, B.: "Inscribir el declive en el tiempo. Detroit: Auge y crisis en Detroit", en 'Anales de Geografía' 2014, vol. 34, núm. 2, pp. 65-96.
XXI. Fernández Águeda, B.: "*Planificación urbana y declive industrial: el papel del planeamiento en la evolución de la estructura productiva de Detroit tras la segunda guerra mundial*" Sociología del Trabajo, 2012, nº74, p. 93-120-
XXII. Fernández Águeda, B.:"*Inscribir el declive en el tiempo. Detroit: Auge y crisis*", en 'Anales de Geografía´, 2015, vol. 35, núm. 2, pp. 65-96.
XXIII. Fernández Águeda, B.: ***Futuros urbanos: la reversibilidad del proceso de deterioro***, Tesis doctoral. E T. S. Arquitectura de la Univ Polit. Madrid 2013.
XXIV. Friedrichs, J.: "*A Theory of Urban Decline: Economy, Demography and Political Elites*", en 'Urban Studies' 1993, vol. 30, nº6, p. 907-17.
XXV. Gallagher, J.: ***Reimagining Detroit. Opportunities for Redefining and American City***. Detroit: Wayne State University Press 2010,
XXVI. Geenup, D.: ***The Death of Detroit***, 2012.
XXVII. Hill, R.C. (1983) "*Crisis in the Motor City: The Politics of Economic Development in Detroit*" en Fainstein, S.S. et Alt: ***Restructuring the City. The Political Economy of Urban Redevelopment***. New York 1983.
XXVIII. Klepper, S.:"*The Evolution of the U.S. Automobile Industry and Detroit as its Capital*". Conferencia en The Druid Academy, 2001.
XXIX. Kornhauser, A.: ***Detroit as the People See It. A survey of attitudes in and industrial city. Detroit***: Wayne University Press 1952.
XXX. Le Duff, Ch.: ***Detroit and American Autopsy***, 2013.
XXXI. Lee Poremba: ***Detroit: A Motor City History***, 2013.
XXXII. Leonard, J. W:***The Industries of Detroit***, Detroit 1887.
XXXIII. Lombardo, P.: "*Eugenics Laws Restricting Immigration*", Universidad de Virginia, on-line: http://www.eugenicsarchive.org/html/eugenics/essay9text.html
XXXIV. Lynch, K.: ***Echar a perder. Un análisis del deterioro***. Barcelona 2005.
XXXV. Miller, K. R.: ***Manaiging Inequality. Norther Racial Liberalim. Interward Detroit***. New York-Londres 2017.
XXXVI. Orr, M .E. y Stoker, G. (1994) "*Urban Regimes and Leadership in Detroit*", en 'Urban Affairs Review', 1994, vol.30, nº1, pp. 48-73
XXXVII. Scharamm, K.: ***Detroit's Street Raiyways***, Charleston 2006.
XXXVIII. Sugrue, Th. J.: ***Motor City Mafia. A Century of Organized Crime in Detroit***, Carolina del Sut Univ. 2006.
XXXIX. Sugrue, Th:. ***The origins of the urban crisis. Race and Inequality in Postwar Detroit***. ***Princeton***: Princeton University Press 1996.
XL. Thomas, J. M.: "*Racial Crisis and the Fall of the Detroit City Plan Commission*", en 'Journal of the American Planning Association' 1988, 54.2, pp. 150-61
XLI. Thomas, J. M***.: Redevelopment and Race. Planning a Finer City in Postwar Detroit.*** Baltimore: The Johns Hopkins University Press 1987.
XLII. Thomas, J. M.:"*Attacking Economic Blight in Postwar Detroit*", en 'The Society for American City and Regional Planning History', The Working Paper 1999
XLIII. Tompkins Bates, B.: ***The Making of Black Detroit in the Age of Henry Ford***, Columbia Univ. 2102.
XLIV. Zunz, O.: "*The organization of the American City in the late Nineteenth Century: Ethnic Structure and Spatial Arrangement in Detroit*", en 'Journal of Urban History, 1977, 3.4, p.443-66.
XLV. Zunz, O.: ***The Changing Face of Inequality: Urbanization, Industrial Development, and Immigrants in Detroit, 1880-1920***. Chicago 1982.

Y muchos textos más publicados, por ejemplo, en la Colec. *Images of America*, de Arcadia Publishing), etc..