

Drive-by-shooting: filmando Detroit.
Conversación entre Michael Chanan y
George Steinmetz, realizadores de “Detroit,
ruin of a city”*

por George Steinmetz** y Michael Chanan***

Resumen

Este artículo presenta una conversación entre los realizadores de “Detroit, Ruin of a City”. La película revisa la historia de esta metrópolis estadounidense a lo largo del siglo XX, reconstruyendo el auge y decadencia del fordismo, la forma en que la ciudad fue modelada por el automóvil y su posterior declive luego de la desindustrialización iniciada en la década del ‘50. A partir de un contundente acervo documental, y contando con la participación de destacados *detroiters* como el artista Tyree Guyton, el escritor Dan Georgkas y el fotógrafo Lowell Boileau, más la colaboración del sociólogo francés Loïc Wacquant, “Detroit, Ruin of a City” constituye un valioso testimonio acerca de la crisis urbana de la ciudad y las sucesivas batallas en torno a su imagen, desde los primeros filmes realizados por la Ford Motor Company a partir de 1913 hasta las distópicas representaciones hollywoodenses, representadas por películas como “Robocop”, “The Crow” y “Assault on Precinct 13”.

Palabras clave: Detroit, cine documental, fordismo, desindustrialización, crisis urbana.

Introducción

Detroit Metropolitana, ampliamente conocida como *Motor City*, alguna vez la cuarta ciudad más grande de Estados Unidos, hogar de la Ford Motor Company, General Motors y muchas otras industrias automotoras, es hoy una ciudad en severo declive que ha perdido, en las últimas cuatro décadas, más de la mitad de su población y gran parte de su urbanización. Entre la década del ‘50, cuando la población alcanzaba casi los dos millones de habitantes, y el 2000, alrededor de 50 personas

diarias han emigrado en promedio del centro de la ciudad, mientras que la población de los suburbios en los alrededores ha continuado creciendo. Detroit ha perdido más de la mitad de sus puestos de trabajo en las últimas décadas. En 1989, el Detroit Free Press censó 15.215 estructuras abandonadas (incluyendo casas y edificios de departamentos y oficinas), y las cifras oficiales hacia 2000 indicaban que la ciudad tenía más de 40.000 sitios desocupados (Gavrilovich y McGraw, 2001). Cada año, desde 1983, entre el 29 y el 31 de octubre la ciudad se organiza para el ritual de incendio de propiedades y vehículos, conocido como *Noche del Diablo*, que sólo recientemente ha podido ser controlado a través de una masiva campaña anual en contra de los incendios intencionales (Moceri, s/f). Casas, industrias, tiendas, edificios de oficinas, teatros, el antiguo estadio de béisbol e incluso la estación central de ferrocarriles están en ruinas o han desaparecido, dejando grandes terrenos vacíos que han vuelto a la naturaleza. Cuna de la música *Motown* y el *techno*, Detroit es considerada dentro de las mayores ciudades de Estados Unidos como la más disgregada y también la más pobre, luchando para proveer de servicios públicos básicos a sus necesitados habitantes.

La película “Detroit, Ruin of a City”, observa la historia de la ciudad en el siglo XX, reconstruyendo el auge y decadencia de un sistema social identificado por los teóricos sociales como el fordismo; la manera en que la ciudad fue modelada por el automóvil; y su declive después de la desindustrialización que tuvo lugar en la década del ‘50, dejando la ciudad en condiciones deplorables de adaptación a la sociedad post-fordista de la era de la globalización.

Con la participación del sociólogo francés Loïc Wacquant, del artista de Tyree Guyton, del escritor Dan Georgkas y del fotógrafo Lowell Boileau (todos ellos de Detroit), junto con una gran variedad de residentes de la ciudad, la historia se construye a través de una revisión amplia de material de archivo –de la planta de automóviles Ford, las masivas protestas en el período de la Depresión, Diego Rivera y su famoso mural “Detroit Industry”,

* Artículo original, recibido el 15 de enero del 2005 y aprobado por el cuerpo de árbitros de la revista el 14 de julio del 2005. Traducido por Magdalena Lea-Plaza y Diego Campos.

** Profesor de Estudios Culturales en la University of the West of England, Bristol. E-mail: michaelchanan@dial.pipex.com

*** Profesor de Sociología en la University of Michigan, EE.UU. E-mail: geostein@umich.edu

la lucha por los derechos de los sindicatos y los disturbios de 1943 y 1967. La película plantea la historia de la ciudad y la batalla sobre su imagen, su industria y su gente, que arranca cuando la Ford Motor Company comenzó a hacer sus propias películas en 1913, creando una imagen que ha sido perpetuada por las distópicas representaciones de Hollywood sobre Detroit, en películas como “Robocop” (1987), “The Crow” (1993) y “Assault on Precinct 13” (2005).

Conversando con Michael Chanan

¿Por qué Detroit?

Primero que todo, siempre me he sentido profundamente fascinado por las ciudades, desde un viaje que hice siendo joven, que me llevó en el transcurso de algunas semanas a Ciudad de México, Nueva York, Bucarest y finalmente a Tel Aviv, la única que había visitado anteriormente. Detroit provoca un impacto visual poco común, porque tiene muchos espacios vacíos en diversos grados de abandono. La única ciudad así que conozco es Managua, que es resultado del daño provocado por un gran terremoto. El terremoto de Detroit ha sido causado por el hombre y ha perdurado mucho más.

Lo que te confronta visualmente es la desintegración de un paisaje urbano: calles y avenidas entremezcladas con espacios vacíos, entramados visuales de ruinas extraordinarias, que despliegan una extraña y amarga belleza, muy particular. Ruinas que hablan de una historia perdida y un presente aparentemente sin esperanzas, de abandono y rabia reprimida. Algunos son el resultado del rito anual conocido como la *Noche del Diablo*, en la víspera de Halloween, que ha ido disminuyendo durante los últimos años pero que no ha desaparecido por completo; en él se desata la ira y la gente sale a las calles, prendiendo fuego a edificios y automóviles, hecho que mostramos en la secuencia de apertura del film. Otros son resultado de la inexorable decadencia de la ciudad, la pérdida de puestos de trabajo y el resultante desuso de magníficos edificios. El Michigan Theater se transformó en el estacionamiento de una multitienda; el

escenario en un extremo, la cabina de proyección en lo alto al otro, y el tráfico entrando y saliendo a través del que fuera un majestuoso *lobby*.

Pero la película realmente comenzó a tomar forma cuando descubrimos la abundancia de archivos sobre Detroit y la industria automovilística. Cuando nos dimos cuenta de que podíamos usar estos archivos sobre Detroit para deconstruir algunos de los mitos que se han creado en torno a ella. Porque Detroit es un lugar mítico: *Motor City*, hogar de Henry Ford y los gigantes de la industria de automóviles en Estados Unidos, pero también de “the brown bomber” Joe Louis, del *Motown* y de Eminem –todos ellos emblemas de la cultura urbana.

En síntesis, pensamos que podíamos usar estos elementos para retratar una ciudad: Detroit, que es la típica y a la vez atípica imagen de la ciudad moderna, que representa las fuerzas que dieron forma a la ciudad moderna en la que se ha convertido, pero que en el proceso ha sido dejada de lado, reducida a una sombra de lo que fue su antigua gloria.

¿Por qué llamas a esta película un documental road movie?

La hemos llamado así porque si vas a Detroit sólo puedes llegar en auto, lo que es una realidad en muchas ciudades de Estados Unidos pero en Detroit se vuelve simbólico porque se le ha denominado *Motor City*; entonces parecía apropiado que filmáramos desde y dentro del auto en el que la recorrimos. De hecho, lo primero que filmamos, y que nos dio esta idea, fue el *tour* de Lowell Boileau llamado “The fabulous ruins of Detroit”, que se transformó en uno de los eslabones de la película.

¿Cómo realizas el retrato de una ciudad en cine?

Las respuestas a esa pregunta van hacia atrás, a las películas de los años ‘20 sobre ciudades –el Berlín de Rutman, las composiciones de la metrópolis soviética por Vertov, el Ámsterdam de Ivens, el París de Cavalcanti, la Niza de Vigo. Este es uno de los géneros originales del

cine documenta, son las películas que siempre han estado citadas en la historia del cine. Descubrimos que podíamos agregar el Detroit de Henry Ford –del mismo Ford como autor intelectual, como una película de 1921 llamada “Dynamic Detroit”, realizada por la Ford Motor Company, que es parte de la Ford Educational Library.

Las películas sobre ciudades de los años ‘20 son todas muy diferentes, no sólo porque cada una tiene su propio estilo o estrategia estética, sino también porque cada ciudad es diferente, y el escenario de una película debe construirse desde la propia ciudad escogida. Esto significa, desde luego, que hay una gran diferencia entre vivir en la ciudad que estás filmando o no, y cada una de las alternativas tiene sus ventajas y desventajas. En cada caso, el realizador tiene que crear en la pantalla un mapa cognitivo de la ciudad, una manera de moverse que cobra sentido si es que el observador conoce la ciudad o no. Elegimos el punto de vista del automóvil, y luego circulamos alrededor de la ciudad en una suerte de espiral.

La mayor diferencia entre hacer una película en los años ‘20 y hacer una ahora no es sólo el beneficio de la cámara de video digital en contraste con las cámaras mudas de 35 milímetros, sino también que 80 años más tarde hay, para tantas ciudades, archivos audiovisuales que abarcan varios años de historia, y en el caso de Detroit, estos archivos son especialmente extensos.

Las imágenes históricas de Detroit están almacenadas principalmente en el archivo nacional de películas en Washington, donde fueron depositadas por la Ford Motor Company. También se pueden encontrar en películas que forman parte de colecciones, como la del MOMA en Nueva York y la Walter Reuther Library en la misma Detroit, incluyendo un documental de 1932 sobre la “marcha del hambre” en la planta River Rouge de Ford realizada por Workers Film y Photo League, y luego, 7 años después, una película realizada por Auto Workers Union en la huelga de 1939 en contra de General Motors. Por último, importantes fragmentos de la historia de la posguerra de la ciudad han sido

archivados en bibliotecas de noticieros como ITN en Londres. Hemos utilizado todas estas fuentes. También hay otras películas a las que no pudimos darles cabida, o en otros casos, no pudimos conseguir los derechos.

Reuniendo todo tal como lo hemos hecho aquí, una de las historias que se cuenta es la de una batalla de representaciones que comenzó cuando Ford instruyó a su departamento de publicidad para que comenzara a hacer películas antes de que Estados Unidos entrara a la Primera Guerra Mundial, alentado por su amigo Thomas Edison. La batalla se extiende mucho más allá del material que hemos incluido, hasta los filmes de Hollywood discutidos en nuestra película por Dan Georgakas, un escritor que vuelve a visitar la ciudad donde creció. Pero no incluimos *clips* de estas películas –“Blue Collar”, “Robocop”, “8 mile”– porque nuestro presupuesto era demasiado reducido. Lo grandioso acerca de las películas de Ford es que, siendo de dominio público, no hay que pagar derechos caros. Estamos extremadamente agradecidos de algunas de las otras fuentes que mantuvieron sus precios muy bajos para permitir que esta película se realizara.

¿Cuánto costó la película, y cuánto tiempo les tomó realizarla?

Sobre los costos previstos, los que debes disponer en efectivo, éstos no fueron más de 20.000 dólares. Los fondos provinieron de los dos lados del Atlántico: el AHRB de Inglaterra y el ASA/NSF de Estados Unidos, más algunas pequeñas contribuciones de la Universidad de Michigan. Mi universidad también contribuyó con los costos externos, dejándome investigar libremente y administrar la subvención.

Pienso que este es un interesante ejemplo que muestra que la producción a bajo costo que permite el video digital, desde una base académica, es una muy buena manera de hacer un tipo de documental que ha sido abandonado por la televisión, para llevarlo hacia nuevas direcciones. En esta película, la intención es forjar una nueva forma de colaboración entre el documentalista o camarógrafo y el investigador académico, donde la autoría se comparte, pero

hay muchas maneras de hacer este tipo de cosas.

Acerca de cuánto tiempo, nos tomó dos años hacerla. Mi primera visita fue en enero de 2003, luego buscamos financiamiento y volvimos en octubre de 2004 y una tercera vez el año nuevo de 2005. Entretanto, nos dedicamos a la investigación de archivos y George filmó unas pocas escenas sin mí.

Tu colaborador, George Steinmetz, está presente frente a la cámara pero tú no. ¿Por qué?

Primero que todo, porque yo estoy detrás de la cámara. Algunas veces filmamos con dos cámaras, porque cuando George no estaba frente a la cámara estaba filmando también, pero no me estaba filmando a mí; estaba filmando lo mismo que yo pero desde un ángulo diferente. Segundo, porque decidimos grabar nuestras conversaciones de manera que estuviéramos presentes en la pista sonora para que, en lugar de un comentario, obtuvieras esta conversación entre nosotros. Tercero, porque cuando conocí a Loïc Wacquant, encontré que su perspectiva como europeo coincidía con la mía propia, y en la época en que estaba editando la película, sentí que él se convertía en mi “emisario”. En efecto, frecuentemente él expresaba mis propias apreciaciones sobre la primera vez que estuve en Detroit, pero que no había articulado verbalmente porque estaba filmando. Si un par de veces esto parece darle a la cámara una voz, entonces, hablando como un londinense que muchas veces se ha sentido más europeo que inglés, estoy satisfecho que la cámara deba hablar inglés con acento francés.

¿Cómo fue que Michael Nyman se incorporó al proyecto?

Michael y yo somos viejos amigos, desde cuando éramos unos jóvenes críticos de música a fines de los ‘60. He seguido su carrera y he admirado su música de cámara y sus bandas sonoras (aunque no siempre me han gustado las películas). Después de un tiempo, cuando estaba comenzando este proyecto, escuché su nueva creación para “Man with a Movie Camera”, donde tocaba en vivo. Lo encontré deslumbrante, y le pregunté si le gustaría

trabajar en un documental conmigo, agregando que no sería capaz de pagar sus honorarios habituales... Él estaba intrigado y contestó que sí. Desde entonces supe que no iba a tener que preocuparme de elegir y seleccionar fragmentos de música de la manera en que lo hacía antes, y en lugar de eso podría diseñar una película que maximizara las oportunidades de acertar, que fuera integral respecto del argumento. De aquí las variadas secuencias de montaje que rompen el inevitable flujo de palabras, y que permiten a la música el tomar control sobre la narración en el film.

Conversando con George Steinmetz

¿Qué despertó tu interés en Detroit?

La primera vez que visité Detroit fue a comienzos de los años ‘80; luego fui de nuevo a comienzos de los ‘90 y en 1997 me mudé a Michigan y comencé a visitar la ciudad frecuentemente. Mi interés por Detroit tiene diversas fuentes.

La primera es la teoría social. Como estudiante de sociología durante los ‘80 estudié la teoría de la regulación neomarxista, que analiza el capitalismo de la posguerra en Europa Occidental y Norteamérica utilizando la categoría de *fordismo*. En este marco, el fordismo es entendido como un sistema estable de producción en masa de aumento sostenido, equilibrado y combinado con un creciente consumo masivo de bienes estandarizados. En el fordismo los salarios fueron estabilizados para incrementar los niveles de producción y beneficios, y para que las relaciones de trabajo fueran estables y relativamente pacíficas. Este contrato social entre capitalistas y trabajadores fue apoyado por el Estado y las políticas fiscales keynesianas, que amortiguaron a los trabajadores durante los altos y bajos cíclicos de la economía, al tiempo que apoyaban la demanda agregada. El fordismo está relacionado también con una penetración de la cultura de masas por parte de la vida social. Aunque los teóricos del fordismo raramente se refieren a sus orígenes, fueron influenciados por un ensayo de Antonio Gramsci, quien remonta el fordismo en el período de entre-guerras a un modelo específico de relaciones

sociales desarrollado por Henry Ford en Detroit y sus suburbios más cercanos (especialmente Highland Park, Dearborn, y Inkster) durante el primer tercio del siglo XX. Aunque algunos de los elementos del fordismo de la posguerra se originaron en varios lugares, con la economía keynesiana y Hollywood como componentes básicos –la combinación entre producción y consumo masivo–, fue atribuido a Ford, como es sugerido por el nombre del modelo.

Entonces, la primera razón para concentrarse en Detroit fue ver esta suerte de microcosmos del modelo dominante de organización social capitalista en la segunda mitad del siglo XX. Los cinco dólares diarios de sueldo ofrecidos por Henry Ford a los trabajadores de su planta de Highlands Park en enero de 1914 marcaron el comienzo de un modelo al interior del cual a los trabajadores industriales les alcanzaba para consumir sus propios productos, en lugar de que sus sueldos sólo lograran pagar la comida, techo y otras necesidades básicas. El elaborado sistema de Ford de selección laboral y vigilancia, implementado por su “Departamento Sociológico”, parecía como un microcosmos de la disciplina del Estado de bienestar creado en el *New Deal*, ampliamente aplicado luego de 1945. Ford otorgó préstamos a sus trabajadores desempleados para sacarlos de la miseria durante la Depresión. Su famoso “rescate” del suburbio de Inkster, hogar de muchos afroamericanos que trabajaban para la planta de River Rouge en Dearborn, ejemplifica el acercamiento a la política social que fue paradigmáticamente “reacomodadora”. Un programa especial de “autoayuda” para el mejoramiento de los hogares fue creado por el Departamento Sociológico de Ford, que ofrecía préstamos libres de intereses y asistencia directa en construcción a los trabajadores que querían convertir sus chozas miserables en casas dignas de madera, bajo la condición de que el préstamo fuese devuelto vía deducción de impuestos. De acuerdo al menos con un contemporáneo, el programa de ayuda de Ford “se transformó en el modelo para el WPA (Works Projects Administration) de Harry Hopkins en el programa de recuperación del

New Deal del Presidente Roosevelt” (ver Gomon, s/f; Lindsey, 1993).

Detroit estuvo “en la vanguardia la prosperidad nacional” durante las primeras tres décadas del siglo XX, y su estatus ejemplar continuó después de 1945. Las ventas de automóviles “se elevaron a ocho millones” en 1955; la construcción de una autopista y el plan urbano de renovación de los ‘50 transformaron radicalmente la ciudad; la construcción de edificios de departamentos en los suburbios continuó creciendo aceleradamente; y “el hecho de que la industria más acaudalada de la nación estuviera concentrada en Detroit hizo que los sueldos alcanzaran los mayores niveles posibles” (Ver Detroit [Mich.], City Plan Commission, 1951). El Federal Highway Act de 1956 “creó un fondo que pagó hasta el 90% de los costos en la construcción de autopistas en orden a construir un sistema nacional para trasladar bienes y personas” (Booza y Metzger, s/f). La UAW obtuvo beneficios no monetarios para los trabajadores, que previamente habían sido dados sólo a ejecutivos y profesionales de chaqueta y corbata, incluyendo pensiones financiadas por la compañía; planes de salud; vacaciones pagadas; beneficios de desempleo suplementarios que se elevaron hasta el 95% del *take-home pay* con una cobertura de hasta 52 semanas; y lo más significativo, ajustes del costo de la vida, ofrecidos primero por General Motors en 1948 para prevenir las disputas laborales.

Daniel Bell, escribiendo para *Forbes*, llamó al contrato de 1950 el “Tratado de Detroit”, en el que “General Motors pudo haber pagado un billón por la paz, pero obtuvo una ganga”, consolidando “su control sobre funciones gerenciales cruciales” y exigiendo un reconocimiento por “la distribución existente de los ingresos entre salarios y ganancias como ‘normal’, e incluso como ‘justa’” (Nelson, 1996; Lichtenstein, 1995). Además, ninguna otra ciudad de Estados Unidos sufrió las mismas “severas dislocaciones que abundaron en Detroit”, dado que gran parte de la producción automotriz actual estaba ya fuera de los límites de la ciudad (Widick, 1989, p. 137 y ss.).

Para fines de los '70 el fordismo era ya un fenómeno histórico, no una categoría para describir el presente. La década del '80 marcó el inicio en la reducción de políticas del *New Deal* (y de políticas comparables en ciudades de Europa occidental), el debilitamiento de los sindicatos, el crecimiento en espiral de las inequidades económicas, el concomitante desarrollo de los mercados segmentados, el creciente interés de los empleadores por la producción *just in time* como una alternativa a la producción masiva y un alejamiento de la industria pesada en los países desarrollados.

Detroit ha sido siempre “más especializada que otras grandes ciudades” de Estados Unidos; sin embargo, nunca se ha convertido en un “centro dominante de comercio y servicios financieros, educación superior, entretención o gobierno” (Farley, Danziger y Holzer, 2000, p. 6.). Entonces, además de la histórica pregunta acerca de la emergencia del fordismo, una segunda pregunta era de qué manera toda la reestructuración post '70 podía desarrollarse en una ciudad tan completamente identificada con un modelo de regulación actualmente obsoleto. Analistas y científicos sociales se focalizaron, en los '80, en el abandono del “cinturón” industrial urbano de mayores ingresos del Noreste y el Medio Oeste, y para Detroit parecía especialmente probable el caer víctima de esta tendencia, dada su reputación de ciudad de sindicatos con un combativo alcalde afroamericano. El principal desafío para la “América fordista” en ese tiempo era la industria japonesa de automóviles. ¿Sería capaz la “capital del fordismo” de posicionarse dentro de la emergente economía post-fordista, o en vez de ello se transformaría en una ciénaga?

Ya he aludido a la segunda razón de mi interés por Detroit: es una ciudad mítica para el movimiento estadounidense de trabajadores, el lugar de una organizada clase trabajadora. Detroit fue el cuartel general de un poderoso y ejemplar sindicato, el UAW, extremadamente militante durante los años '30 y '40, y que luego concluyó en un clásico pacto fordista con la administración en los '50. Este movimiento sindical aún tiene una presencia política y cultural poderosa en Detroit, más que en otras

ciudades estadounidenses. Las ribereñas oficinas centrales de General Motors, en el Renaissance Center, están flanqueadas por las oficinas internacionales del UAW y por el recientemente inaugurado monumento “Labor Legacy”. El Detroit Institute of Arts, un clásico museo moderno de Estados Unidos con una extensa colección de arte europeo, está sostenido por los frescos “Detroit Industry”, de Diego Rivera. La Walter Reuther Library and Archives se encuentra en el centro del campus Wayne State y directamente en frente de la sucursal más importante de la Detroit Public Library. Algunos de los momentos clave en la historia de los trabajadores en Estados Unidos fueron asociados con Detroit y sus alrededores: la “Marcha del Hambre” de los Detroit Unemployed Councils en 1932, en la que cinco manifestantes fueron asesinados por los guardias de Ford y por policías de la ciudad de Dearborne, dominada por Ford; la oleada de tensiones entre 1936 y 1937 en Detroit y Flint, cuando se inventó la “sentada”; el masivo reclutamiento de mujeres trabajadoras para mantener la producción durante la Segunda Guerra Mundial, epitomizado en la Willow Run Bomber Plant; la elección de un alcalde de izquierda de la era del *New Deal*, Frank Murphy, quien creía que Estados Unidos debería “sustituir el sentido socialista por un sentido individualista” mediante la regulación de la economía. Detroit reclutó olas y olas de inmigrantes buscando trabajo. Un resultado de esto fue un balance de género inusualmente inclinado, con un mayor porcentaje de hombres que de mujeres. Frecuentemente, algunos de los hombres desempleados y sin casa que encontramos mientras filmábamos en Detroit usaban camisas con el logotipo de la UAW. Esto ahora podría significar “yo era un trabajador de la industria automotriz”.

Una tercera atracción de Detroit es su mítico estatus dentro de la historia, la cultura y la política afroamericana. Aunque el número y proporción de negros en Detroit era todavía pequeña en 1900 (4.111 ó 1,4%), para 1980 la mayor parte (63% ó 758.939) de la población de la ciudad, de 1.203.339 habitantes, eran afroamericanos (y en 2000, 81,55% de una población de 951.270 habitantes eran negros). Al mismo tiempo, Detroit siempre ha sido una

ciudad altamente segregada. Los negros eran informalmente restringidos al *ghetto* de la zona este, Paradise Valley, y a otros barrios a través de presiones informales y acuerdos restrictivos (ver Borden, 2003; Sugrue, 1996). El *ghetto* de la zona este en Detroit fue el primer objetivo de la renovación urbana después de la Segunda Guerra Mundial; el barrio fue arrasado y sus habitantes dispersados, y una concurrencia autopista fue construida en esta área, junto con proyectos residenciales de baja densidad, tales como Lafayette Park, que era y sigue siendo un isla de integración racial dentro de la ciudad (Waldheim, 2004).

De acuerdo con el censo de 2000, el área metropolitana de Detroit era la más segregada del país (Farley, Danziger y Holzer, 2000). En 1900 era la ciudad más pobre de Estados Unidos, con un tercio de la población viviendo bajo los niveles promedio de pobreza; esto mejoró durante los '90, pero se ha ido deteriorando nuevamente en los últimos cinco años (Farley, Danziger, y Holzer, 2000; Berube y Frey, 2002, tabla 2).

A pesar de los muchos problemas de la ciudad, los afroamericanos han visto a Detroit como la primera gran ciudad de Estados Unidos donde los negros fueron capaces de reinventar la vida urbana en la época post- Jim Crow, luego del *apartheid*. Detroit fue una importante estación del Underground Railroad, y fue también punto de cruce hacia Canadá para los esclavos prófugos. En 1973, Detroit se convirtió en la primera gran ciudad en elegir a un alcalde negro, Coleman Young, un antiguo trabajador de Ford, organizador de la UAW y activista de los derechos civiles. Detroit fue la ciudad que hizo surgir, en los años '60, a una combinación entre el Black Power Movement y el movimiento de trabajadores, bajo la forma de la League of Revolutionary Black Workers (Geschwender, 1977; Georgakas, 1998; ver también el documental "Finally got the news", de Black Star Productions, con la cooperación de la League of Revolutionary Black Workers). Había otros grupos activos, incluyendo la Republic of New Africa, las Black Panthers y el grupo alrededor del trotskista negro James Boggs, alias de C.L.R. James. Detroit fue la meca de la música negra, incluyendo *Motown* y

el *techno*, que se originaron ahí; los excéntricos *blues* de John Lee Hooker y la música *gospel*. Más recientemente, la fama de Eminem ha iluminado el ámbito del *hip hop* negro del cual proviene, incluyendo su banda original, D12.

Finalmente, Detroit ha sido una ciudad algo mítica en términos del modernismo de comienzos y mediados del siglo XX. Los ejemplos más destacados de esto son los frescos de Diego Rivera "Detroit Industry", el parque Lafayette de Ludwig Hilbersheimer y Ludwig Mies van der Rohe, y los edificios industriales diseñados por Albert Kahn, arquitecto de Henry Ford, quien da testimonio de la monolítica imaginación espacial del fordismo, y manifiesta un virtuoso anti-tradicionalismo. Kahn estaba tan cómodo dando una charla acerca de las virtudes del concreto reforzado como argumentando que "la pureza del estilo en el trabajo moderno es [...] de importancia secundaria" (Kahn, 1927, p. 7). El Crankbrook Institute of Architecture and Design de Eero Saarinen, al norte de Detroit, es otro ejemplo destacado. La culminación del modernismo fordista originado en Detroit, sin embargo, no estaba localizado en esta ciudad, sino en Nueva York: el World Trade Center fue diseñado por Minoru Yamasaki, un arquitecto cuya base de operaciones estaba en la Detroit metropolitana. *Motown* y el *techno* pueden también ser considerados en este contexto. El primero fue organizado explícitamente de acuerdo con un proceso de ensamblaje en línea estético. Berry Gordy, fundador de *Motown*, afirma haber aprendido de su trabajo en Ford "cómo la producción puede ser organizada eficientemente y automatizada para obtener la más alta calidad" y un "producto altamente consistente". Los cantantes y músicos de estudio estaban considerados como trabajadores de la producción, de manera opuesta a los compositores y productores, quienes diseñaban el producto final (Early, 2004, p. 53.). Los fundadores del *techno* de Detroit como Juan Atkins son bastante explícitos acerca de la relación de la música con

¹ Sobre Kahn ver especialmente Bucci (1993); sobre Detroit y el modernismo ver Smith (1993).

la producción mecanizada en masa; el abuelo de Atkins fue un trabajador de Ford, y ha atribuido su propia habilidad para incorporar estilos musicales “europeos” a la relativa prosperidad de la clase obrera que tuvo lugar.

En Detroit la cultura popular, y especialmente la música, ha exhibido otro rasgo importante que puede ser sintetizado como *transculturación* (ver Pratt, 1992). Esto es ejemplificado por los murales de Diego Rivera, con su combinación de arte tradicional y moderno, el “indígena” y el “europeo”, pero no en el sentido de las “primitivistas” apropiaciones de lo no occidental de comienzos del siglo XX. Temáticamente, esto es expresado en la inclusión que hace Diego de cuatro figuras dominando los murales principales en las paredes del norte y el sur, que representan las supuestas cuatro “razas” del hombre”. La posición de estas figuras sobre la escena de la industria puede ser interpretada de diversas formas, pero sugiere al menos que la “industria de Detroit” involucra una amalgama productiva de elementos. Similarmente, las sucesivas ondas de innovación musical que han derramado desde Detroit a menudo ignoran las fronteras raciales que tienden a ser rigurosamente resguardadas en Estados Unidos. Es tal vez paradójico que una ciudad tan segregada pueda dar origen a músicos como Eminem, quien parece moverse más allá de una imitación de la cultura negra, hacia una posición más compleja que rechaza la categorización racial (musicalmente), al tiempo que explícitamente la orienta (en canciones como “White America” y “My Band”, con D12). La adopción de la pionera banda electrónica alemana Kraftwerk por parte de los músicos electrónicos afroamericanos a fines de los '70 y antes, muestra una relación igualmente oblicua hacia los esquemas raciales dominantes, como lo hacen bandas contemporáneas como Dirtbombs o Detroit Cobras (ver Reynolds, 1998; Kramer, 2002).

Un poco como Berlín occidental en los '80, antes de la unificación, la productividad cultural de Detroit es inusual y auto-generativa, en parte por causa del aislamiento de la ciudad. Está tan apartada del radar de la corriente principal del desarrollo artístico que el mundo

oficial del arte sólo puede procesar a Tyree Guyton etiquetándolo como un “artista extranjero”. Esto me recuerda la manera en que este mundo oficial considera a Berlín como inmensamente superior ahora que está integrado a los circuitos internacionales del arte en comparación con el periodo anterior, argumentando que en ese tiempo la ciudad “era una isla, y como todas las islas había una especie de tedio que finalmente infectaba todo” (Woodward, 2005, p. 9). Esta es una intencionada reescritura de la historia: a fines de los '70 y comienzos de los '80, Berlín occidental asistió al retorno de una pintura figurativa que ahora está siendo redescubierta (en el trabajo del “Neue Wilden”), sin mencionar la bullente experimentación política y musical de ese tiempo.

A pesar de todas estas atracciones, me frustré al encontrar que Ann Arbor estaba tan distante culturalmente de Detroit, aun cuando en muchos sentidos era objetivamente uno de los suburbios de la ciudad. (Encontré, por ejemplo, que Albert Kahn había dado una charla en 1921, cuando hubo una gran discusión sobre crear un ferrocarril subterráneo en Detroit, en la que sostuvo que “vamos a tener un sistema de tren subterráneo tan seguro como que estamos viviendo”, y que ese “rápido tránsito hará [...] de Ann Arbor [...] un mero suburbio de Detroit” – Kahn, 1921).

¿Por qué se concentraron en las ruinas?

Mi interés en las ruinas fue despertado sobre todo por Julia Hell, quien ha escrito y enseñado sobre ruinas modernas como concepto teórico y estético (Hell, 2005). Fui impactado además al visitar los sitios industriales en Europa que han sido transformados en monumentos y parques, y viendo cómo resuenan con la preservación de las ruinas antiguas en Roma y otros lugares. Aunque ciertamente hay problemas con la “herencia industrial” comercializada, encuentro que esta manera de tratar con el pasado reciente era mucho más provocativa que simplemente arrasar los lugares y construir sobre ellos (como en Hasting Street y Paradise Valley en Detroit en los '50). Toda la “fábrica de sueños” de la sociedad estadounidense durante mediados del

siglo XX estuvo orientada a un incesante movimiento hacia adelante, a la celebración del progreso y a rechazar la historia. Este legado, y las formas dominantes de memoria colectiva, hacen especialmente difícil repensar los vestigios de lo que una vez fue un proyecto implacablemente orientado al futuro a través de la categoría de ruina. La tendencia principal es simplemente demoler las estructuras abandonadas. La ciudad de Detroit tiene una oficina entera dedicada a las demoliciones, y esta actividad ha tenido gran importancia en las recientes campañas municipales. El semanario *Metro Times* incluye periódicamente artículos sobre ruinas urbanas. Un factor adicional de complicación en Detroit es el hecho de que la mayoría de los edificios abandonados son viviendas unifamiliares, dada la peculiar naturaleza de la urbanización fordista estadounidense; estas estructuras “insignificantes” no corresponden a la imagen heredada de la ruina pintoresca (ver Woodward, 2001). Agrega a esto la tendencia de los edificios abandonados a hospedar ocupantes ilegales o actividades criminales y podemos comenzar a entender la falta de resonancia de la categoría de ruina. Hay además una extendida resistencia en Estados Unidos a reconocer el grado en que la sociedad estadounidense es generadora de tal miseria. Rechazar la idea de la ruina urbana moderna es así, en parte, una forma de negación.

Sin embargo, objetivamente Detroit está casi en ruinas. Como observó el fundador del *techno* de Detroit Juan Atkins, “en cualquier otra ciudad tienes un centro bullente, próspero”, pero en Detroit tenemos praderas y paisajes que recuerdan a Georgia del sur (para citar a unos de los participantes en nuestra película). Poner en primer plano la categoría de ruina enfatiza los lados destructivos de una historia que todavía tiende a ser vista como progresiva. Walter Benjamin advirtió una vez que “comenzamos a reconocer los monumentos de la burguesía como ruinas aún antes que se hayan desmoronado” en las “convulsiones de la economía de materias primas”. Lo que no pareció reconocer fue la existencia de lógicas adicionales de deterioro. El extremo abandono de Detroit es una función del racismo, tanto

como de “decisiones de localización” orientadas a la obtención de beneficios.

Los movimientos barroco y romántico llevaron a una estetización de las ruinas antiguas que nos acompaña todavía hoy. Pero las nuevas ruinas de la era industrial “no han adquirido aún la desgastada pátina del tiempo” y están “todavía inhóspitas y desnudas”, oliendo a “fuego y mortalidad” (Macaulay, 1953, p. 453). Si parece inapropiado *estetizar* estas ruinas recientes, una aproximación menos objetable ha sido el convertirlas en memoriales. Algunos de los más conocidos son de la Segunda Guerra Mundial: la catedral bombardeada en Coventry recuerda los ataques de la *Luftwaffe*; la ruinoso estación ferroviaria Anhalt y el Memorial Church (*Gedächtniskirche*) en Berlín rememoran los combates y bombardeos de la guerra, mientras que el lugar de la “Topografía del Terror” está ubicado sobre los restos del cuartel general y prisión de la Gestapo; la preservada y martirizada villa de Ouradour-sur-Glâne, en Francia, recuerda a los visitantes la ocupación y masacre nazi; las ruinas de la antigua Oficina de la Prefectura de Promoción Industrial de Hiroshima han sido conservadas como recordatorio del bombardeo. En Beijing, unas ruinas claramente modernas, los vestigios derruidos del Jardín Imperial (*Yuanming Yuan*), recuerdan el saqueo imperialista de las tropas anglo-francesas en 1861 (ver Wong, 2001; Farmer, 1999). Se han preservado también sitios industriales modernos, comenzando con el Gas Works Park de los ‘70 en Seattle, levantado alrededor de los restos oxidados de una planta procesadora de carbón y petróleo abandonada. Un ejemplo más reciente es el *Landschaftspark* en Duisburg, Alemania, construido en torno a tres altos hornos de una antigua planta de Thyssen. Pero este acercamiento a las ruinas modernas aún resulta un tanto ajeno a la cultura estadounidense, donde no se supone que se reutilicen o preserven edificios indeseados y en desuso. La propuesta del fotógrafo Camilo Vergara de hacer de los edificios históricos de Detroit un museo de la modernidad urbana a escala del Foro Romano se topó con burlas y acusaciones de insensibilidad (ver Gavrilovich y McGraw, 2001, p. 295; Vergara, 1999). Parte de la oposición a conservar edificios viejos está

motivada por el hecho de que “gran parte del pasado de Detroit está infectado con el cáncer del racismo”, llevando a la gente a preguntarse por qué deberían preservar “símbolos de ese pasado doloroso e injusto”. El antiguo Tiger Stadium, por ejemplo, tiene un “pasado segregado tan reciente que el sólo mirarlo aún le resulta doloroso a algunos *detroiters* negros” (Betzold, 1997, p. 125). Incluso el campo de béisbol, reemplazado por otro nuevo hace varios años, se ha unido a la categoría de las ruinas aparatosas y arrasadas que amenazan el deprimido horizonte de Detroit (Heath, 2002).

En nuestra película tratamos de sortear dos peligros que enfrenta cualquier utilización del concepto de ruinas. Uno es la seducción del *Ruinenlust* (placer en las ruinas). Sin apartar la mirada de la extraña belleza de ciudades como Detroit, el formato de la película nos permite volver continuamente a los procesos sociales que produjeron este paisaje destrozado. Un segundo peligro es caer en los tropos más populares de la patologización voyerista de la ciudad, que se pueden encontrar típicamente en los reportes de crimen y en las distopías urbanas de Hollywood. Aquí el arruinamiento de la ciudad se disuelve metonímicamente en un discurso sobre las “ruinas humanas”, las cuales son culpadas implícita o directamente por la condición dañada de su ambiente. Hay varias estrategias para evitar estos dos tipos de reduccionismos. Sin minimizar los horrores del abandono urbano o satisfacer una celebración ingenua del espíritu humano, evitamos tópicos como el crimen, el *ganster rap* y el uso de drogas y nos concentramos en la tenaz escena cultural de los habitantes de la ciudad. Una segunda estrategia para contrarrestar la patologización de los habitantes de las ciudades sin ignorar su ambiente en deterioro involucra una *historización* sistemática. Utilizamos documentación histórica para trazar el auge y caída de Detroit y las cambiantes representaciones públicas de la ciudad.

¿Por qué este proyecto tuvo que ser una película en lugar de un libro?

Esto tenía que ser una película por dos razones principales.

En primer lugar, la mayoría de los estadounidenses simplemente no están enterados del hecho de que existen ciudades como Detroit, o tienen además una imagen distorsionada de su génesis. Hoy en día, la mayoría de los estadounidenses viven en suburbios; a los escolares blancos en los suburbios de Detroit se les enseña rutinariamente a mantenerse lejos de la ciudad. Y la devastación causada por la desindustrialización y el racismo debe ser vista para ser creída.

En segundo lugar, Detroit ha sido demonizada en Hollywood y en los noticieros nocturnos. Detroit ha aparecido en el *New York Times* sólo unas pocas veces el año pasado —en un reportaje sobre la “pesadilla fiscal” de la ciudad y el naufragio demográfico (2 de febrero de 2005), o por la controvertida iniciativa Africa Town, para “prestar dinero a emprendedores, pero sólo si son negros” (13 de octubre de 2004). Hollywood representa a Detroit como la última distopía urbana (“Robocop”, “The Crow”), y como hogar de los “más letales criminales” (“Assault on Precint 13”, 2004). Con pocas excepciones, como “Out of Sight” de Stephen Soderberg (1998), las películas supuestamente ambientadas en Detroit no tienen marcas territoriales reconocibles, sugiriendo que Hollywood está utilizando “Detroit” como una metáfora de todo lo desvalorizado y malvado, asumiendo que los espectadores actuales no notarán la diferencia. En realidad, tal vez esto no sea poco razonable, dado que la ciudad es *terra incognita*. La mayoría de los residentes de Detroit serán incapaces de ver estas películas a menos que las pasen por la televisión, dado que esta ciudad de un millón de habitantes sólo tiene un único centro de cine comercial ubicado en la lejana frontera norte, en Eight Mile Road. Esto hace un contraste absoluto con las décadas pasadas, cuando la mayoría de los *detroiters* podía caminar o tomar un *trolley* eléctrico a numerosas salas de cine, y cuando

² Una versión explícita de esto es ofrecida por un sitio *web* sobre supremacía blanca, que tiene una sección llamada “las ruinas de Detroit” (<http://www.white-history.com/UScities.htm>).

una concentración de teatros exquisitamente adornados agraciaba el centro de la ciudad. El reciente *remake* de “Assault on Precinct 13” está ambientado en una estación de policía en el centro, cerca de un inmenso bosque de pinos, donde tiene lugar la secuencia final de persecución. Incluso en las películas de Michael Moore centradas en Flint, Detroit representa como una suerte de agujero negro; en “Bowling for Columbine” (2002), por ejemplo, Detroit figura sólo como el lugar de un tráfico de drogas furtivo. En términos filmicos e ideológicos, Detroit ha perdido el control de la manera en que es representada. Nosotros contradecimos el bombardeo de imágenes estereotipadas con la polifonía de señales visuales que han caracterizado las décadas de comienzos y mediados del siglo XX.

¿Cómo es la división de trabajo entre ustedes dos?

Aunque este es un proyecto en equipo en todo el sentido del término, Michael es el experimentado realizador de cine y yo soy el historiador de los archivos. Me familiaricé con Michael por primera vez cuando vino a visitar Ann Arbor hace poco más de dos años, para mostrar una de sus películas. Al mismo tiempo, la idea de hacer algo visual sobre Detroit ya se estaba infiltrando, y yo había estado creando un gran archivo de fotografías de la ciudad, pero no sabía realmente qué hacer con él. Mis contribuciones han incluido el marco teórico e histórico, la búsqueda de documentos visuales y fuentes de archivo, y rodar algunas de las secuencias en movimiento y todas las fotografías fijas usadas en la película.

¿Hay algún problema por el hecho de que ustedes son dos tipos blancos haciendo una película sobre una ciudad que es predominantemente negra?

Ciertamente estamos conscientes de este tema, y lo manejamos directamente de varias formas. En primer lugar, la película no es solamente acerca de la ciudad, sino además de la Detroit metropolitana. En verdad, la polarización entre los suburbios y la ciudad predominantemente negra necesita ser directamente tematizada y explicada. Pero en la cultura de Hollywood obtenemos representaciones de los centros de las ciudades como reinos de la

hipercriminalidad, hacia los cuales los suburbanitas se aventuran con gran peligro. Una película como “Judgement Night” (1993, de Emilio Estévez) desarrolla explícitamente este conjunto de estereotipos. De modo que manejamos hacia la ciudad, como los “chicos blancos” en “Judgement Night”, pero más que ser asaltados encontramos gente impaciente por interactuar con nosotros. Más que el rechazar el hecho de que nuestra perspectiva es con mucho la de un externo, la confrontamos directamente proyectando la película como una *road movie* en la que estamos entrando continuamente en la ciudad desde los suburbios, afuera, perdiendo desafortunadamente el camino, haciendo preguntas ingenuas, aprendiendo mientras andamos y cambiando nuestra visión de la ciudad. En un sentido, la película recapitula la experiencia del suburbanita aventurándose de vuelta en la ciudad, y además invierte la dirección del flujo de la suburbanización de la posguerra, mientras hace del proceso mismo un tópico central de cuestionamiento.

Estamos en desacuerdo además con el argumento epistemológico de que sólo un *nativo* puede generar conocimiento acerca de condiciones sociales. Más específicamente, mientras la condición de ser dominado o victimizado bien puede producir oportunidades únicas para el conocimiento, no hay garantía de que la persona en cuestión sea capaz de aprehender estas oportunidades (New, 1998, 28, 4: 349-72). Ciertamente hay algunos elementos subjetivos de la experiencia que nos resultan inasequibles para nosotros como externos. Pero la película no es una película etnográfica en el sentido propio del término. En su lugar, es una película estructural, una película-ensayo, una genealogía histórica del presente. Es una *road movie*, un ejercicio de *drive by shooting*.

Esto nos lleva al punto final: una *road movie* (buena parte de la cual fue filmada desde el interior de un auto) es en muchas maneras una perspectiva apropiada para una ciudad que fue construida alrededor del automóvil y de la industria automotriz. Pero el hecho de que la Motor City tiene además cientos de miles de habitantes que son demasiado pobres para

poseer sus propios autos, y que no tiene un buen sistema de transporte público (con el tren eléctrico y el sistema de *trolley* siendo desmantelados en las décadas de la posguerra), significa que tenemos que “bajarnos del auto” en muchas de las escenas.

¿Cómo se estructura el film?

La película entretiene varias líneas separadas.

La primera es un retrato de la ciudad en el presente. Esta es la sección en la cual el espectador es presentado ante un panorama de abandono y ruina urbana, yuxtapuesto con la opulencia suburbana, y con una serie de entrevistas actuales a residentes de la ciudad.

Una segunda línea es explícitamente teórica, analizando la ciudad a través de los lentes de los conceptos de fordismo y post-fordismo.

Una tercera línea es histórica: la película se mueve desde los comienzos de la ciudad hasta el presente, enfocándose casi por completo en el siglo XX.

Dentro de esta reconstrucción histórica, introducimos un arsenal de visiones filmicas contrapuestas del mismo objeto, Detroit, comenzando con las películas celebratorias realizadas por Ford Motion Picture Laboratories, moviéndonos a la polémica visión de Film and Photo League, y luego al dramático modernismo de la película de UAW sobre la huelga de 1939, “United Action Means Victory”. Mientras nos acercamos al presente, esta heterogeneidad es radicalmente disminuida; la ciudad pierde el control de su propia imagen. La secuencia de apertura de nuestra película en la *Noche del Diablo* subraya esto con la figura de una anciana quejándose de que los policías la han arrastrado fuera de su casa antes de que ella pudiera incluso vestirse. El estrechamiento de los lenguajes filmicos corresponde a la pérdida de control de la ciudad sobre la forma en que es representada.

Finalmente, esta es una *road movie* auto-reflexiva, en la cual los realizadores abandonan sus puntos de vista omniscientes y reconocen

que su película es simplemente una, en una larga serie de entradas.

¿Qué rol juega la música en la película?

Michael Nyman y su asistente Andy Keenan compusieron una banda sonora original para esta película. La música juega un rol narrativo importante, contando parte de la historia. Hubo además una decisión consciente de no utilizar música de Detroit ya existente. Sin embargo, hay unas pocas referencias intermusicales a las tradiciones de Detroit, incluyendo el uso de un órgano Hammond estilo *Motown*, así como una secuencia electrónica que evoca algunas de las formas experimentales de *techno* que nacieron en Detroit. Pero la música sirve además para abrir las asociaciones establecidas, habituales, que los espectadores traen en relación con este tema.

¿Cómo “Detroit, ruins of a city” difiere de otras películas de Detroit?

Hemos encontrado muy pocas películas que traten la historia de la ciudad y la gran área metropolitana. Hay algunos buenos documentales de PBS como “The Rouge” (del director John Owens), “A Job at Ford’s” (del director Jon Else) y “Finally Got the News” (del director Stewart Bird), que tratan periodos específicos en la historia de Detroit, así como las breves películas documentales del director Gary Glaser sobre temas como “The Hudson’s Building”, “Train Station” y Eight Mile Road. Hay una nostálgica película titulada “Detroit Remember When; Motor City Memories and Hometown Traditions” (del director Jim Woods) y filmaciones de Dearborn Arab-Americans, “Tales from Arab Detroit” (de la directora Joan Mandell). Una película reciente, “High Tech Soul: The creation of Techno Music” (de los directores Gary Bredow y Jason Simon) examina ese importante capítulo musical, complementando a “Standing in the Shadows of Motown” (del director Paul Justman). Pero hasta donde sabemos, aun no hay una visión panorámica de la historia del siglo XX de la ciudad, o de los “orígenes

³ Sobre el rol del órgano eléctrico Hammond en Motown y la cultura negra ver Early (2004).

históricos de la crisis urbana” (ver Sugrue, 1996).

¿Puede Detroit ser salvada?

Como mi amigo y editor del *Michigan Today* John Woodford expresó recientemente, lo único que podría salvar a Detroit sería algo como un nuevo Plan Marshall para las ciudades de Estados Unidos. Dudo que las “fuerzas del mercado”, libradas a su propia determinación, lleven alguna vez a la reinversión a escala suficiente. Detroit debe ser salvada por las mismas razones que Estados Unidos debe dejar de imponer su voluntad sobre otros países unilateralmente, detener la utilización de la tortura y la redistribución de la riqueza de los pobres a los ricos a través de recortes impositivos explotadores, abandonar el despojamiento de la vida silvestre del mundo, firmar y dar cumplimiento al tratado de Kyoto sobre el calentamiento global, y así sucesivamente. Pero la probabilidad de que suceda cualquiera de estas cosas es remota. Nuestra visión de la historia es entonces crítica y sombría, pero realista. Una cosa que Detroit puede y debe hacer es tomar el control de las formas en las cuales sus monumentos de la era de la prosperidad industrial, arruinados y abandonados, son presentados, preservados y documentados. El viejo Tiger Stadium y la estación de trenes, por ejemplo, pueden transformarse en lugares que documenten tanto la gloria de la era del auge de la ciudad como la dolorosa discriminación racial padecida bajo Jim Crow. La propuesta de Camilo Vergara de cercar los altos edificios de oficinas abandonados en doce cuadras en el centro de Detroit, y preservarlos como ruinas romanas modernas, un “parque de edificios históricos en ruinas”, una “Acrópolis estadounidense”, debe ser discutida seriamente (ver Daskalakis, Waldheim y Young, 2001; Haggarty, 2000). Otros planes han sido propuestos por los autores de *Stalking Detroit* y de la City Planning Commission, por miembros del Taubman College of Architecture and Urban Planning en sus *charettes* anuales de diseño urbano, y por grupos sin fines de lucro

como Motor City Blight Busters y las iniciativas de agricultura urbana como Adamah in Detroit. En varios barrios se están construyendo nuevas viviendas, aunque algunas son endebles y están sujetas a los mismos procesos de deterioro que afectan a las viviendas antiguas. Hay esperanza para el plan de desarrollo de la ribera del río. Pero el punto decisivo sigue siendo el mismo: Detroit perdió 51.883 habitantes entre el censo de 2000 y 2005, y tiene el ingreso medio más bajo entre las 15 ciudades más grandes de la nación (26.157 dólares) (Gray y Bello, 2005). En semanas recientes se han anunciado recortes adicionales en servicios de la ciudad, incluyendo el cierre del Belle Isle Aquarium y líneas de buses nocturnos. Sin algún tipo de afluencia masiva de inversión monetaria (o algún otro cambio completamente impredecible), es probable que el espiral descendente continúe.

Referencias bibliográficas

- Berube, A. y W.H. Frey (2002). *A Decade of Mixed Blessings: Urban and Suburban Poverty in Census 2000*. Washington DC: Brookings Institution Center on Urban & Metropolitan Policy.
- Betzold, M. (1997). *Queen of diamonds: The Tiger Stadium story*. West Bloomfield, Mich.: Northmont Pub. Co.
- Booza, J. y K. Metzger (s/f). “On some Socio-economic Aspects of Detroit”. *Shrinking Cities: Working Papers*, p. III/46. http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band_III_Detroit.pdf
- Borden, E.H. (2003). *Detroit's Paradise Valley*. Charleston, SC.: Arcadia.
- Bucci, F. (1993). *Architect of Ford*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- Daskalakis, G., C. Waldheim y J. Young (eds.) (2001). *Stalking Detroit*. Barcelona: Actar.
- Detroit (Mich.), City Plan Commission (1951). *The Detroit Master Plan: the official comprehensive plan for the development and improvement of Detroit as approved by the Mayor and the Common Council*. Detroit.
- Early, G.L. (2004). *One Nation Under A Groove: Motown And American Culture*. Ann Arbor: University of Michigan Press.

⁴ En la discusión de una presentación de Graebner (2005).

- Farley, R., S. Danziger y H.J. Holzer (2000). *Detroit Divided*. Nueva York: Russell Sage Foundation.
- Farmer, S.B. (1999). *Martyred Village: Commemorating the 1944 Massacre at Oradour-sur-Glane*. Berkeley: University of California Press.
- Gavrilovich, P. y B. McGraw (2001). *The Detroit Almanac: 300 years of Life in the Motor City*. Detroit, Mich.: Detroit Free Press.
- Georgakas, D. (1998). *Detroit: I do Mind Dying*. Cambridge, Mass.: South End Press.
- Geschwender, J.A. (1977). *Class, race, and worker insurgency: The League of Revolutionary Black Workers*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Gomon, J. (s/f). "The Poor Mr. Ford" (inédito). MS, Bentley Historical Library, Gomon Papers, box 10.
- Graebner, L. (2005). "Detroit: Living Concepts for a Fragmented City". Presentación en el University of Michigan's Institute for the Humanities, 24 de enero.
- Gray, K y M. Bello (2005). "City is near top of list of spenders". *Detroit Free Press*, 22 de marzo.
- Haggarty, M. (2000). "Ruins and Redemption". *Metro Times* (Detroit), 2 de septiembre.
- Heath, B. (2002). "Old Tiger Stadium slowly slips into ruin". *The Detroit News*, 22 de agosto.
- Hell, J. (2005) "At the Threshold of the Visible: Orphic Journeys through Germany's Ruins". Presentación en la conferencia *Ruins of Modernity*. University of Michigan, 17-29 de marzo.
- Kahn, A. (1921). "What will the Detroit of the future be like?" Presentación en el Vortex Club (Detroit), septiembre. En *Kahn Papers*, Bentley Historical Library.
- _____ (1927). "Speech read at Teachers Convention". 28 de octubre. En *Kahn Papers*, Bentley Historical Library.
- Kramer, M.J. (2002). "'Can't Forget the Motor City': *Creem* Magazine, Rock Music, Detroit Industry, Mass Consumerism, and the Counterculture". *Michigan Historical Review* 28, 2: 43-77.
- Lichtenstein, N. (1995). *The Most Dangerous Man in Detroit: Walter Reuther and the Fate of American Labor*. Nueva York: Basic Books.
- Lindsey, H.O. (1993). "Fields to Fords, Feds to Franchise: African American Empowerment in Inkster, Michigan". Tesis de doctorado, University of Michigan.
- Macaulay, D.R. (1953). *Pleasure of Ruins*. Londres: Weidenfeld and Nicolson.
- Mocerri, T. (s/f). "Devil's Night". *Shrinking Cities: Working Papers*, III/71-84. En http://www.shrinkingcities.com/fileadmin/shrink/downloads/pdfs/WP-Band_III_Detroit.pdf
- Nelson, B. (1996). "The Triumph and Tragedy of Walter Reuther". *Reviews in American History*, 24, 3, pp. 488-494.
- New, C. (1998). "Realism, Deconstruction and the Feminist Standpoint". *Journal for the Theory of Social Behaviour*, 28, 4:349-72.
- Pratt, M.L. (1992). *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. Londres/Nueva York: Routledge.
- Reynolds, S. (1998). *Generation ecstasy*. Nueva York: Routledge.
- Smith, T.E. (1993). *Making the Modern: Industry, Art, and Design in America*. Chicago: University of Chicago Press.
- Sugrue, T. (1996). *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Vergara, C.J. (1999). *American Ruins*. Nueva York: Monacelli Press.
- Waldheim, C. (ed.). *CASE: Hilberseimer/Mies van der Rohe, Lafayette Park Detroit*. Cambridge, Mass.: Harvard University Graduate School of Design.
- Wartman, C.J. (1953). "Ford Rehabilitates Village of Inkster, for Negro Workers". *Michigan Chronicle*, 22 de agosto.
- Widick, B.J. (1989). *Detroit: City of Race and Class Violence*. Detroit: Wayne State University Press.
- Wong, Y. (2001). *Paradise Lost: The Imperial Garden Yuanming Yuan*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Woodward, C. (2001). *In Ruins*. Nueva York: Pantheon Books.
- Woodward, R. (2005). "For Young Artists, All Roads Now Lead to a Happening Berlin". *New York Times*, 13 de marzo, edición nacional, sección 5.