

Detroit, città in fuga

Pietro Valle*

Nel marzo del 2013, il governatore dello stato del Michigan Ryck Snyder dichiarò l'emergenza finanziaria in relazione allo stato di Detroit e nominò Kevin Orr in qualità di commissario straordinario per far fronte alla situazione. Il 18 luglio, questi depositò il più grande caso di bancarotta della storia degli Stati Uniti: il 3 dicembre, Detroit fu dichiarata insolvente per 18,5 miliardi di dollari dal giudice fallimentare del distretto orientale del Michigan.¹

Nell'agosto 1990 la Commissione urbanistica di Detroit pubblicò il *Detroit Vacant Land Survey* che proponeva l'abbandono di tutte le aree urbane degradate del *downtown*. Il difensore civico della città Marie Farrell-Donaldson raccomandò di tagliare tutti i servizi e di ricollocare i pochi abitanti sopravvissuti nelle zone in cui era rimasta un po' di vita. Gli edifici sarebbero stati demoliti e le aree aperte lasciate "tornare alla natura".²

Nel dicembre 2012, l'ufficio dei lavori pubblici municipale pubblicò il *Detroit Future City Plan* in un fascicolo di 350 pagine. All'interno del documento si prescrivevano una serie di trasformazioni volte a riconvertire le aree abbandonate in zone agricole e parchi naturali. Nello stesso periodo un imprenditore, John Hantz, depositò una proposta che prevedeva di trasformare diecimila acri di terreni urbani in campi e orti. Essi avrebbero potuto creare nuovi posti di lavoro e le loro coltivazioni sarebbero state destinate alla vendita. Hantz aveva già anticipato un esempio di tale riconversione con la creazione della sua *Hantz Farm*, una fattoria sperimentale ricavata in una sezione del *downtown*.³

Il destino di Detroit, la capitale dell'automobile abbandonata dai poteri che l'avevano creata, può essere sintetizzato da questi pochi eventi: essi descrivono le estreme conseguenze della crisi della città e le imprevedibili proiezioni di un suo abbandono. Deindustrializzazione, svuotamento, segregazione razziale, fuga nei *suburbs* e frammentazione amministrativa hanno portato al paradossale stato di una *shrinking city* che è oggi forzata a pensare alla propria destituzione come strategia di sopravvivenza. Il presente saggio indaga le cause e le risposte che sono state date negli ultimi decenni a questo caso estremo di spopolamento. Si vuole dimostrare che la dispersione della città è stata generata dagli stessi meccanismi del capitalismo avanzato che l'hanno creata. La diffusione di una galassia di quartieri polverizzati sul territorio non porta alla scomparsa della città, come si è creduto fino a pochi anni fa, ma alle estreme conseguenze del modello di sviluppo consumista che era stato alla base della sua fortuna. Il caso di Detroit è quindi paradigmatico nel radicalizzare la concezione stessa di urbanità che si è formata nel corso del Novecento. Porta, infatti, all'abbandono della densità di origine europea

per sostituirla con un arrangiamento temporaneo e *ad hoc* di piccoli insediamenti mobili. Essi provocano un radicale dilemma: in quale forma si incorpora una città che attraversa successivi modelli senza trattenerli? Il destino nomadico della città statunitense sembra riassunto da Detroit: la sua fuga verso il nulla sembra, infatti, non avere mai fine.

Origine, sviluppo e crisi

La *success story* di Detroit nella prima metà del Novecento presenta un'accelerazione che ha dell'incredibile. Con l'invenzione dell'automobile e lo sviluppo delle industrie a essa legate (in particolare le cosiddette *big three*; Ford, Chrysler e General Motors) la città sulle rive del lago Michigan, Detroit passa da 400.000 abitanti nel 1900 a 1.850.000 nel 1950, estendendosi su un'area urbana che cresce da 26 a 360 chilometri quadrati. Qui non solo si inventano l'automobile, la strada asfaltata e il semaforo, ma nelle nuove fabbriche preposte alla produzione dei veicoli si sperimentano la catena di montaggio, la produzione verticale, il salario minimo, i turni di lavoro e le prime organizzazioni sindacali. Questi eventi hanno luogo all'interno di stabilimenti all'avanguardia che anticipano tutte le innovazioni strutturali del Moderno. L'ingegnere-architetto Albert Kahn, protagonista indiscusso delle costruzioni industriali, passa nel giro di pochi anni dall'impiego di strutture multipiano con telaio in cemento armato (la Packard Factory del 1905 o lo stabilimento della Ford a Highland Park del 1908, che operano attraverso carri ponte) allo sviluppo di capannoni monopiano in acciaio con luci strutturali di oltre trenta metri e spazi illuminati da *shed*, capaci di contenere più catene di montaggio parallele riconfigurabili con la massima flessibilità e servite da automezzi (la Ford River Rouge Plant a Dearborn del 1917-27 e la Chevrolet Commercial Body Plant del 1935).⁴ Nel *downtown*, tutti i grattacieli terziari crescono nel giro di soli cinque anni, dal 1920 al 1925: tra essi ci sono il General Motors World Headquarters e l'Hudson Department Store, rispettivamente il più vasto edificio a uffici e il più grande magazzino del mondo dell'epoca.

La concentrazione delle industrie e del terziario attira emigranti da tutto il paese e da oltreoceano. Attorno al *downtown* si sviluppano radialmente chilometri di strade lineari con infinite sequenze di case unifamiliari (il premio della proprietà che l'industria dell'auto dà ai suoi salariati) divise in quartieri che sono vere e proprie *enclaves* etniche con nomi come Poletown, Germantown, Jewtown, Corktown, Greektown e Black Bottom per gli afroamericani provenienti dalle aree rurali del sud. La città, inizialmente pianificata su un reticolo di strade a maglia radiale, adotta per i nuovi sviluppi esterni il più efficiente impianto ortogonale: ogni quartiere è orientato a modo proprio, e Detroit diviene un aggregato di direzioni diverse unite da pochi assi di penetrazione. La convivenza tra gruppi diversi crea non pochi problemi: dopo i due primi disordini razziali del 1833 e 1863, la tensione porta al terzo *riot* del 1943 dove avviene una violenta spazializzazione della residenza dei bianchi e dei neri.⁵

Durante la Seconda guerra mondiale, Detroit assorbe tutta la produzione di mezzi pesanti impiegati nel conflitto assumendo il soprannome di *Arsenal of De-*

mocracy. Nella Willow Run Aircraft Factory di Ypsilanti dove si costruiscono i bombardieri che martellano l'Europa, Albert Kahn costruisce la più lunga catena di montaggio del mondo. Ondate di immigrazione interna dagli stati poveri dell'Appalachia e del Sud accelerano ulteriormente un popolamento già vertiginoso: la città è la quarta degli Stati Uniti e quella cresciuta più velocemente.

La logistica dell'industria pesante e il timore di una sovrapproduzione dopo la fine del conflitto, portano novità che condurranno alla fuga dalla città compatta. Le grandi industrie automobilistiche iniziano a delocalizzare la produzione sul territorio e in altri stati per avvalersi di maggior spazio insediativo, manodopera a minor costo e per evitare un'eccessiva concentrazione operaia. La guerra fredda aggiunge la paura delle densità come possibile bersaglio di una catastrofe nucleare, e gli strateghi invitano a disperdere gli insediamenti sul territorio. La fuga nei *suburbs* ha inizio, supportata dalla creazione di enormi autostrade urbane e da una politica dei mutui che privilegia l'acquisto di nuove case unifamiliari nei quartieri giardino periferici. Il *Federal Highway Act* del 1956, costruisce in pochi decenni 41.000 miglia di *Interstate Highways* che sezionano le città con l'intento iniziale di decongestionarle dal traffico. Esse diventano in breve lo strumento dello *slum clearance* e della decentralizzazione verso la promessa di nuovi quartieri residenziali posti lontano dalle fabbriche. La loro crescita è promossa da un sistema di assegnazione dei mutui per l'acquisto della prima casa sviluppato durante il New Deal e messo in atto dalla Federal Housing Administration. Esso prevede un deposito iniziale basso e un tasso d'interesse sui mutui bloccato per lunghi anni, invogliando all'acquisto di case in proprietà: esso però è legato al solo sviluppo di edifici di nuova costruzione e assume presto connotati razziali. Mentre ai bianchi è permesso comprare spazi fuori dalla città, gli afroamericani rimangono imprigionati nel *downtown* abbandonato dalle industrie e dai servizi. I quartieri storici residenziali diventano preda degli *slumlords* che li affittano alle classi meno abbienti, lasciandoli deteriorare.⁶

Non sono solo la produzione e le residenze che svuotano la città ma anche il terziario e gli esercizi commerciali. Con la localizzazione del gigantesco General Motors Technical Center progettato da Eero Saarinen nel 1956, il sobborgo di Warren, uno di tanti esempi, diventa una vera e propria città autonoma dove i *white collars* risiedono in protetti quartieri di villette monofamiliari, lavorano nel nuovo centro terziario e vanno a fare shopping nei nuovi centri commerciali suburbani. Non è un caso che una delle prime grandi *shopping mall*, Northland, sorga nel 1954 in un sobborgo di Detroit: la struttura è progettata da Victor Gruen, l'inventore della nuova tipologia.⁷

L'automobile aveva creato la città compatta di Detroit e ora contribuisce a promuovere una nuova cultura insediativa che la svuota. I sobborghi delle tre contee che circondano la città, Wayne, Macomb e Oakland rimangono amministrativamente autonomi. Il *white flight* si attua in piccoli centri che si guarderanno bene dal relazionarsi con la grande città che circondano. La cultura dell'automobile in proprietà, e l'apparente libertà di movimento che essa promuove, spingono la città sempre più in là: essa diventa sempre meno densa e spreca territorio nel costruire nuovi quartieri suburbani, centri commerciali e chilometri di *freeways*. Il teorico

dell'architettura Dan Hoffman ha comparato questa politica consumista della residenza con quella del continuo lancio di modelli di automobili da parte delle *big three* per tutti gli anni Cinquanta e Sessanta. Il mercato cerca di autorigenerarsi con la creazione di nuovi bisogni indotti, supportando un individualismo edonista che si sostituisce agli ideali comunitari tramontati con la fine della guerra. La città diventa un bene di consumo che si disperde nel territorio lasciando dietro di sé scarti grandi come interi quartieri che sono obliterati. La dinamica dell'industria e della tecnologia informa indifferentemente la crescita e la fuga, lo spostamento continuo e l'abbandono dei resti che sono lasciati a lato dello sviluppo.⁸

Mentre i *suburbs* crescono smisuratamente, l'*inner city* diventa una prigione per gli afroamericani che rimangono senza lavoro. Come dice una famosa canzone *soul*, Detroit è una "chocolate city ringed by vanilla".⁹ Nel centro degradato iniziano l'abbandono e le demolizioni sin dagli anni Cinquanta: la stagione dell'*Urban Renewal*, promossa dal *Federal Housing Act* del 1949, innesca una politica di *slum clearance* per far posto a nuovi quartieri residenziali ad alta densità che dovrebbero, nelle previsioni dei pianificatori, rivitalizzare la città. Nel giro di pochi anni, l'*Urban Renewal* si dimostra un fallimento. Non solo la campagna di demolizioni contribuisce all'estromissione di ulteriori gruppi di afroamericani, ma le nuove torri residenziali si isolano dalla città e diventano ghetti armati. I nuovi interventi non riescono ad arginare la fuga nei *suburbs* e il degrado della città compatta. A Detroit, l'esempio più eclatante di questa stagione controversa è il quartiere di Lafayette Park del 1955 dove si assommano le competenze di due grandi esuli del modernismo europeo, l'urbanista Ludwig Hilberseimer e l'architetto Mies Van der Rohe, che vengono affiancati dal paesaggista Alfred Caldwell. Contrariamente a molti altri casi, l'operazione immobiliare ha successo e crea un quartiere che ancora oggi vede un mix razziale e la presenza di negozi a servizio della residenza. Lafayette Park, tuttavia, funziona al prezzo di isolarsi dalla città. Un parco di diciotto acri dove le automobili non possono penetrare avvolge un insieme di torri e residenze basse a patio integrate da servizi. Lafayette Park è una città autonoma che fa del *landscape* la *tabula verde* generatrice, ma anche l'area cuscinetto che separa dal degrado circostante. Non è un caso che Hilberseimer, nel suo libro *Cities and Defense* pubblicato nel 1945 aveva promosso la decentrazione suburbana come strategia di difesa per la nuova stagione della guerra fredda. Il libro contiene una frase attribuita a Henry Ford che sembra riassumere il futuro destino di Detroit: "La convinzione che un paese industrializzato debba concentrare la produzione è infondata. Quella è solo una fase temporanea dello sviluppo. L'industria si decentralizzerà da sola. Se la città dovrà scomparire, nessuno la ricostruirà secondo il disegno attuale. Questo fatto, da solo, rivela il nostro giudizio sulle città".¹⁰

Nel centro degradato, gli edifici terziari iniziano a essere abbandonati e le loro finestre tamponate. I quartieri storici sono diventati dei ghetti abitati da disoccupati di un'industria che non investe più nella città. La tensione razziale cresce ed esplose con i famosi quarti *riot* della storia della città nel luglio 1967: essi vedono 43 morti, 467 feriti e 7200 arresti da parte dell'esercito chiamato a difendere la città. Duemila edifici vengono distrutti e centinaia di esercizi commerciali saccheggiate.

Interi quartieri sono abbandonati e la città non sembra più riuscire a risollevarsi da una fuga inesorabile di cittadini delle classi medie e di attività terziarie. Dal 1950 al 2000, Detroit perde quasi un milione di persone e si assesta oggi attorno agli 800.000 residenti. La polarizzazione di un centro abitato per l'85% da afroamericani che si contrappone ai *suburbs* bianchi risale, tuttavia, già ai primi anni Settanta. Non solo la città si riduce, ma è divisa razzialmente da un *outer ring* che non sembra avere più bisogno di un centro.

La crisi petrolifera del 1973 dà un ulteriore colpo all'identità monoproduttiva di Detroit e l'automatizzazione della catena di montaggio riduce ulteriormente i posti di lavoro. Nel corso degli anni Settanta, l'appellativo di Detroit passa da *Motor City* a *Murder City* e poi a *Kill City*: è la più violenta e segregata città d'America, con un picco di 714 omicidi nel 1974. L'elezione del primo sindaco afroamericano, Coleman Young, se da un lato è il riconoscimento istituzionale di una condizione razziale ormai consolidata, dall'altro non appiana i rapporti con i *suburbs*.

Negli ultimi due decenni del Novecento l'abbandono e lo spopolamento vengono affiancati dalla spontanea distruzione di intere parti del *downtown* e degli *inner ring suburbs*, facendo assumere alla città i connotati di uno scenario post-catastrofico dove non regna più alcuna legge. La festa di Halloween viene celebrata con la messa a fuoco di case abbandonate da parte di *gangs* di diseredati. La cosiddetta *Devil's Night* raggiunge il culmine con 810 incendi nella sola notte del 30 ottobre nel 1984. L'amministrazione risponde lanciando la *Angel's Night*, assoldando squadre di demolitori che cercano di abbattere preventivamente gli edifici abbandonati per evitare gli incendi. L'iniziativa si fiacca dopo pochi anni: non solo il comune non è riuscito a prevenire la distruzione spontanea ma ha esso stesso contribuito a implementarla.¹¹ Negli *empty lots* lasciati vuoti dalle distruzioni hanno luogo i primi esperimenti di *urban farming* volti all'autosostentamento ma, molto spesso, è la natura a riconquistare la città con un intrico vegetale che invade gli spazi vuoti e la ricomparsa di specie animali selvagge. Gli edifici abbandonati che sopravvivono sono soggetti a un riuso paradossale: sintomatico è il caso del Michigan Theatre, un gioiello *Art Deco* degli anni Venti, trasformato in un parcheggio multipiano.

Gli ultimi decenni, pur avendo visto tentativi di salvataggio di singole aree del *downtown*, non hanno cambiato le tendenze in atto riportandoci alla bancarotta e alle radicali decisioni del *Detroit Vacant Land Survey*. Nello stesso tempo, l'anello esterno si è ulteriormente polverizzato e ha ricollocato singoli quartieri in aree sempre più esterne. Si parla ormai non più di *suburbia* ma di *ex-urbia*, una costellazione di insediamenti temporanei, specializzati e interdipendenti solo grazie all'automobile che colma le distanze tra loro. Il *Transportation Equity Act of the 21st Century* del 1998, ultimo successore dell'*Highway Act* del 1956, ha stanziato 218 milioni di dollari per promuovere i trasporti pubblici, ma, nel sudest del Michigan, i fondi sono stati spesi per pavimentare ulteriori chilometri di circonvallazioni che uniscono i nuovi sobborghi. L'automobile rimane così il primo artefice dello sviluppo di Detroit, inizialmente come motore di crescita e oggi come agente dispersivo.

Elaborare l'abbandono

Il riassunto di un secolo di storia di Detroit sembra far emergere due metà speculari: al *boom* del primo cinquantennio segue un'altrettanto radicale implosione della città dal 1950 a oggi. Esse sono due facce della stessa medaglia e il frutto di una politica urbanistica improntata su concetti di mobilità, flessibilità e velocità. Nessuna città occidentale si è dedicata con altrettanta devozione a inseguire gli imperativi dell'industria automobilistica. Nel fare ciò Detroit ha continuato incessantemente a ridefinire la propria immagine secondo i più recenti pattern produttivi. Se il progetto urbano è fondato su una tale agenda fordista non stupisce che Detroit sia stata chiamata "la capitale del Ventesimo secolo": nel brevissimo giro di pochi decenni, essa ha consumato tutti i modelli insediativi della città moderna e anticipa ancor oggi le tendenze dello sviluppo territoriale dell'era post-urbana e post-industriale. "Detroit is Everywhere", scrive l'urbanista della Columbia University Richard Plunz: in essa si condensano tutte le contraddizioni della cultura capitalista: il ricambio continuo, il consumo, lo spreco.¹² Nell'inseguire sempre nuovi traguardi, le stesse forze che avevano creato la città l'hanno resa obsoleta. Quest'incessante lavoro di rimaneggiamento insediativo è il vero modello americano che Detroit ha implementato più di ogni altra città del nuovo continente.

Per molti anni, la forza distruttiva di questo spreco spazializzato non ha permesso di percepire la sostanziale continuità di intenzioni che ha informato il *boom* e il *bust*. L'evidenza fisica dell'abbandono ha fatto sentire l'anello esterno come anti-città e ha portato all'elaborazione di molteplici teorie per circoscrivere la scomparsa del centro compatto. Prima di analizzare le recenti reazioni amministrative alla crisi dell'*inner city*, è utile riassumere una serie di esperienze teoriche e artistiche che hanno cercato di dare un nome, un'immagine e una temporalità alla crisi di Detroit.

Per lo storico locale Jerry Herron, Detroit è una "forgetting machine" che, inseguendo incessantemente il mito del progresso, dimentica il passato recente nel momento in cui esso non serve più. Se esiste una storia in questo luogo, essa è selettiva e utilitaristica, costruisce souvenir commerciali e oggetti di consumo obliterando qualsiasi relazione di causa ed effetto temporale.

Il problema del tempo iscritto nello spazio urbano mostra a Detroit un mostruoso accumulo di rovine senza memoria che sono, secondo Herron, anch'esse assorbite nel processo di creazione di oggetti di consumo. Invece di far meditare sul destino della città, esse diventano immagini artistiche decontestualizzate che riempiono libri con atmosfere post-catastrofiche degne di un film di fantascienza. Herron ha bollato libri fotografici come *The Ruins of Detroit* dei francesi Yves Marchand e Romain Meffre o *Detroit Disassembled* di Andrew Moore come *ruin porn*, pornografia delle rovine: la città sembra essere riuscita a sfruttare anche la distruzione come oggetto estetico.¹³

Il fotografo newyorkese Camilo Jose Vergara arrivò a Detroit nel 1992: impressionato dalle rovine monumentali degli edifici degli anni Venti sopravvissuti nel *downtown* evacuato, nel 1995 rese pubblica la proposta di dichiarare monumen-

to nazionale un'area di esso formata da dodici isolati che nominò *The American Acropolis*. I grattacieli abbandonati sarebbero stati consolidati a un minor costo di quello della demolizione o della ristrutturazione totale e sarebbero stati lasciati come rovine. La reazione pubblica alla proposta di Vergara fu di violenta opposizione. Alcuni cittadini si dichiararono scandalizzati all'idea che si preservasse l'evidenza dei problemi della città, i *developers* dissero che le rovine penalizzavano il mercato immobiliare, uno storico dell'architettura arrivò a dire che gli edifici rappresentano una struttura economica, non una romantica evocazione del passato. La presenza di una temporalità residua, rimasta a lato del progresso toccava un nervo scoperto: il passato era incomprensibile se non si poteva utilizzare. La proposta di Vergara non ebbe seguito ma servì a sensibilizzare l'opinione pubblica sulla presenza di resti grandi come interi quartieri che la città americana aveva contribuito a produrre.

Un'alternativa alla monumentalizzazione del *downtown* nacque nel 1986 nel quartiere dell'East Side da parte di Tyree Guyton, un artista afroamericano, frustrato dall'abbandono delle case di Heidelberg, la strada dov'era cresciuto, decise di appropriarle e di riempirle con giganteschi *assemblages* di scarti, oggetti quotidiani raccolti nel quartiere. Con la *Baby Doll House*, Guyton arrivò a coinvolgere i bambini del quartiere nella raccolta degli oggetti, cercando la partecipazione locale. Nell'autunno del 1991, iniziò il progetto *Street People*, disseminando centinaia di scarpe sulla strada e offrendo così un commentario sulla *homelessness* della città. Anche qui la reazione pubblica non si fece attendere: i comitati di quartiere accusarono Guyton di rappresentare il quartiere afroamericano con la spazzatura, dando un'immagine degradante della città. La municipalità rispose alle proteste con un raid a sorpresa: un sabato mattina, i demolitori pubblici arrivarono scortati dalla polizia e rasero al suolo quattro case allestite da Guyton. L'artista ricominciò da capo e ancora oggi è possibile vedere alcune sue opere lungo Heidelberg. L'opposizione al progetto "inutile" di Guyton rivela anche qui l'aspettativa del futuro radicata nella mentalità di Detroit e la frustrazione di fronte ai segni del fallimento del progresso.¹⁴

L'esempio di Guyton è stato seguito da successivi progetti d'arte pubblica che hanno proposto di reclamare le rovine per marcare l'abbandono: uno dei tanti esempi è DDD (*Detroit Demolition Disneyland*) del gruppo anonimo Object Orange del 2006: armati di vernice spray, gli artisti hanno dipinto di arancione undici case abbandonate, evidenziandone lo stato negletto. Non casualmente, quattro di esse sono state immediatamente demolite dalle forze dell'ordine, in un tentativo di censura dell'evidenza della crisi simile a quello di Heidelberg.¹⁵

Vergara e Guyton hanno messo a confronto il loro progetto artistico con l'opinione pubblica, Dan Hoffman e Kyong Park hanno portato la condizione della rovina di Detroit nella cornice dell'accademia e delle gallerie. Seguendo le tendenze post-strutturaliste in voga nei primi anni Novanta del secolo scorso, hanno intrapreso una decostruzione teorica dello stato della città, facendo emergere la presenza di significati repressi. Alla guida del Dipartimento di Architettura della Cranbrook Academy, Hoffman ha proposto ai suoi studenti di misurare il degrado di una casa abbandonata degli *inner suburbs*, ponendo dei sensori che registrava-

no le modificazioni di ognuno degli strati dell'involucro edilizio e documentando così una "babele di voci della dissoluzione".

Kyong Park, artista coreano trapiantato a Detroit, è il fondatore del *Center of Urban Ecology* e co-curatore del progetto *Shrinking Cities* che analizza lo spopolamento di quattro città globali in crisi. A partire da Detroit, ha promosso diversi progetti artistici, tra cui il più significativo è stato *24620: The Fugitive House* in cui una vera casa abbandonata è stata smontata e riassembleta in diverse gallerie del mondo "in cerca di una dimora" che non riesce a trovare.¹⁶

Nessuna di queste esperienze ha offerto una proposta operativa di salvataggio della città, ma proprio per questo loro porsi a lato di qualsiasi logica risolutiva, hanno fatto emergere più letture alternative alla "grande narrazione" del progresso a oltranza. Non sorprende che Hoffman, Park e Vergara abbiano collaborato insieme alla mostra *Detroit Is Everywhere* invitati da Richard Plunz alla Columbia University a New York nel 1995. La mostra, il progetto *Shrinking Cities* e la pubblicazione *Stalking Detroit* hanno cercato di sensibilizzare i cittadini a una lettura alternativa dello spazio pubblico della città.¹⁷

Ricostruzioni e Riconversioni

Contrariamente alle iniziative degli artisti sopra descritte, i tentativi di ricostruzione o recupero di parti della città abbandonata che si sono succeduti negli ultimi decenni, non riescono a inquadrare il problema di Detroit nella continuità del modello speculativo modernista. Partono dalle conseguenze (l'abbandono) e cercano di risolverle sostituendo a parti di città dirute nuovi sviluppi speculativi che reiterano i meccanismi di distruzione, ghettizzazione e parcellizzazione della città che si sono costantemente succeduti nella sua storia.

Sintomatico è il caso del Renaissance Center, il gigantesco complesso terziario ed alberghiero collocato sul *riverfront*, promosso dalla Ford negli anni Settanta e progettato dall'architetto *developer* John Portman. All'epoca era il più grande investimento privato del mondo con un budget di 500 milioni di dollari e intendeva essere un motore per la rinascita del *downtown*. Un albergo di 73 piani circondato da quattro torri di 39, tutti di forma cilindrica, costituisce una sorta di fortilizio vetrato aperto su un atrio multipiano interno che unisce i diversi edifici. Ancora oggi il Renaissance Center rimane una fortezza tipica dell'architettura tardo-modernista, con uno spazio pubblico interiorizzato dominato da una logica di controllo totale che presenta verso l'esterno solo accessi vigilati e superfici vetrate riflettenti. L'insieme è destinato a un pubblico di pendolari che arrivano in automobile dai sobborghi, parcheggiano, lavorano, mangiano e fanno shopping all'interno di un mondo completamente artificiale. Nei confronti del *downtown* il Renaissance Center opera come un'astronave aliena che è atterrata casualmente qui. Non solo per la sua costruzione furono demoliti diversi isolati di magazzini storici, ma esso non tenta di stabilire alcuna continuità urbana con l'intorno al livello della strada, trincerandosi nel suo basamento di cemento che contiene il parcheggio. La rinascita della città da parte del capitale sembra poter avvenire solo per isole tematiche dettate dalla logica dell'*entertainment* o del lavoro *9 to 5* che non lasciano traccia di

vita. Con questo spirito si sono succeduti i grandi interventi della Joe Louis Arena e dei due nuovi stadi di football dei Detroit Tigers e Lions, tutti localizzati negli *empty lots* del downtown e pensati per capitalizzare su un pubblico mordi-e-fuggi. Ma è soprattutto con i tre nuovi casinò, l'MGM Grand, il Motor City e Il Greektown Casino, che la logica perversa del *city redevelopment* ha toccato il suo apice. Due dei tre edifici sono localizzati in strutture abbandonate e ristrutturare che richiamano il passato, rispettivamente l'IRS Building e la Wonder Bread Factory, e per realizzare il terzo è stato abbattuto un edificio industriale storico. La brochure del Motor City afferma disinvoltamente: "L'area non è bella, non c'è assolutamente ambianze locale. Ma questo va bene perché l'azione è tutta all'interno"¹⁸. La città è diventata una terra di nessuno da colonizzare con corpi estranei totalmente introversi che capitalizzano sul gioco d'azzardo e su fondi provenienti da turisti di passaggio. Non tutti gli interventi di *real estate* di alto profilo che sono stati realizzati a Detroit raggiungono un tale livello di alienazione ma molti si configurano come isole, enclave protette che cercano un riscatto dall'abbandono non attraverso la creazione di spazi di relazione ma solo con la presenza del *business* al loro interno che si ritiene possa attrarre altri investimenti nell'intorno.

Il *New Urbanism* offre un'alternativa apparentemente più sensata dei grandi sviluppi *corporate*. Una tendenza promossa principalmente dagli architetti Andres Duany e Elizabeth Plater-Zyberk a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso, esso rivaluta la città tradizionale a misura di pedone, la compresenza di funzioni diverse e la piccola scala dei quartieri giardino storici. Mescola elementi di origine europea come le piazze e i portici con una nostalgia per le *main street* di inizio Novecento. A partire dalla nuova cittadina di Seaside in Florida, il *New Urbanism* ha avuto un certo successo negli Stati Uniti nei luoghi dove ha trovato investimenti immobiliari per aree residenziali solitamente di alta fascia per *urbanites* bianchi che subivano il fascino dei *neighborhoods* storici. Anche a Detroit in diversi quartieri come Greektown, o Corktown, Royal Oak o Ferndale, singole aree sono state ristrutturate, le case e gli edifici commerciali posti sul mercato, il tutto con un curioso mix di restauro e ricostruzione interpretativa che lascia un sapore di parco a tema tipicamente americano. Il *New Urbanism* si è sempre dovuto appoggiare a una *gentrification* economica di quartieri storici etnici, che ora sono dei ghetti dorati e non offrono nessuna accessibilità ai poveri urbani che vivono nei dintorni. Come scrive Dan Hoffman: "La nuova giustapposizione creata da questa moda per la nostalgia è curiosa: case suburbane con i loro giardini curati sono adiacenti a interi quartieri diruti. La linea che esisteva un tempo tra quartieri bianchi e neri si è ripiegata su se stessa, trasformando ogni strada in una potenziale soglia o un confine di una zona di guerra". Il *New Urbanism*, con l'apparente riaffermazione della città esistente, ha promosso una suburbanizzazione del *downtown*, portando le tendenze individualiste dell'anello esterno nel cuore degli ex-quartieri operai della città.¹⁹

All'interno dei quartieri dove esiste ancora un po' di coesione sociale, delle iniziative spontanee partite dal basso hanno cercato di riconvertire l'abbandono di case e *empty lots* in modo partecipativo. Sono decine le imprese e gruppi cooperativi di volontariato che, sin dagli anni Settanta, hanno salvato case abbandonate e trasformato terreni in giardini e micro-parchi pubblici, con un approccio ecologi-

co e creativo. Tra essi ricordiamo Il *Detroit Summer*, un programma giovanile che impiega i disoccupati nel riuso di case e giardini, i *Gardening Angels*, pensionati afroamericani che creano orti urbani, il *Green Team*, un gruppo di giovani che trasforma i vuoti urbani in parchi giochi e la Catherine Ferguson Academy, un team che intende acquisire case unifamiliari per riconvertirle in centri civici di quartiere. Esempi nazionali come il Rural Studio di Samuel Mockbee in Alabama o il Project Row Houses di Deborah Grotfeld e Rick Lowe a Houston insegnano il recupero dal basso di edifici, materiali e spazi realizzato con un approccio partecipativo della comunità.

Uno sconfinamento di questo approccio al recupero è avvenuto con la realizzazione del MOCAD, il Museo d'Arte Contemporanea di Detroit, inaugurato nel 2006 e ricavato all'interno di un ex-salone di auto abbandonato. Il progettista, l'architetto locale Andrew Zago, costretto nei limiti di un budget ristretto, ha diviso la realizzazione in fasi e lasciato la rovina in evidenza con muri scrostati, pezzi recuperati e la presenza di graffiti che hanno fatto scrivere al critico Nicolai Ouroussoff che: "Il MOCAD è un atto di guerriglia architettonica, che accetta la rovina come un dato di fatto invece di creare una falsa visione di densità urbana".

Un simile approccio, allargato a una visione urbanistica dello stato di fatto della città, è il cosiddetto *New Suburbanism* promosso dallo studio Interboro Partners nell'ultimo decennio. Partendo dalla constatazione dello svuotamento graduale degli *inner suburbs*, il processo da loro proposto è quello attraverso il quale proprietari di case intraprendenti appropriano i lotti adiacenti al loro per occuparli. La suddivisione fondiaria viene ridefinita dall'acquisizione dei lotti vuoti (i cosiddetti *Lotti B*) dove l'insediamento residenziale si può estendere con addizioni e pertinenze che esulano dai restrittivi limiti degli allineamenti precedenti. Di fatto, la densità urbana è dimezzata con lotti di dimensione estesa nei quali scompare l'abbandono. Il *New Suburbanism* cerca di costruire un processo graduale in cui la città densa, svuotata e semi-demolita, si trasforma in un quartiere giardino abitato.²⁰

Il limite sia delle ricostruzioni speculative, sia delle riconversioni spontanee è quello di accettare lo stato di fatto della dismissione della città senza proporre nuove visioni. Le prime la trattano come una *tabula rasa* dove proporre isole autonome tematizzate; le seconde recepiscono l'entropia presente che riusano frammentariamente come strategia di pura sopravvivenza. Entrambe non compiono alcun salto di scala capace di ridefinire il rapporto tra downtown e *outer ring* e, anzi, importano il modello esterno come unico paradigma per rioccupare la città; entrambe sottoscrivono una visione di Detroit come rovina naturale che è semplicemente lasciata andare al proprio destino.

Riduzione e Obliterazione

I *Detroit Vacant Lot Survey* e *Future City Plan* rivelano, nella loro insistenza sulla trasformazione delle aree abbandonate in spazi verdi, l'influenza del *Landscape Urbanism*. Questo movimento, sorto nel mondo accademico e poi estesosi in quello professionale, ha trovato in Charles Waldheim, direttore del dipartimento di Landscape Architecture della Graduate School of Design a Harvard, il suo porta-

voce più articolato: non è un caso che egli si sia occupato di Detroit a più riprese. Il *Landscape Urbanism* nasce dall'incertezza di architetti, pianificatori e *landscape designers* di fronte a condizioni di decrescita, abbandono e indeterminatezza come quelle che si verificano nel territorio post-urbano. I classici principi di sviluppo, crescita e controllo della tradizione novecentesca non riescono a comprendere tali fenomeni. Proprio nel caso di Detroit, Waldheim nota un'affinità tra i *brownfields* prodotti dalla demolizione del *downtown* e i *greenfields* che spuntano casualmente tra i nuovi sviluppi periferici. Entrambi sono spazi vuoti temporaneamente invasi da una natura interstiziale che Waldheim invita a ricontestualizzare come tali, per non lasciarli vittima dell'abbandono o della tematizzazione turistica. Il *landscape* è l'unico mezzo per affrontare sia la riduzione di densità sia l'indeterminatezza della città polverizzata. Il dare senso ai vuoti come spazi di relazione, caratterizzandoli con il paesaggio, è una possibile strategia per riunire centro svuotato e *suburbs* sempre più lontani. Waldheim ha proposto diverse riserve di spazi aperti con destinazioni multiple: possono essere riferite a parchi pubblici, territori agricoli, corridoi infrastrutturali e oasi ecologiche. Questi spazi rifuggono una categorizzazione univoca, sono caratterizzati da una crescita aperta realizzabile a fasi, utilizzano risorse materiali già presenti nel luogo, rimangono deliberatamente vuoti e propongono temi pubblici che invitano a un'appropriazione immaginaria da parte della collettività.²¹

Il discorso teorico del *Landscape Urbanism* offre la prima risposta all'abbandono di Detroit non dettata da principi di sviluppo e controllo. Cerca di monitorare l'abbandono e la dispersione ritornando a quel mito americano del paesaggio come bene comune e rinnovandolo con criteri post-fordisti. A un'analisi più approfondita, la teoria del *Landscape Urbanism* non è completamente originale: mutua temi della *Land* e *Environmental Art* degli anni Sessanta e Settanta e, nella sua insistenza sui luoghi indeterminati, reitera la nozione di *Terzo Paesaggio* del francese Gilles Clement.²²

I problemi della sua messa in pratica (come di tutti i tentativi di creare una *Green Detroit*) sono quelli del coordinamento di una divisione fondiaria degli spazi aperti ancora persistente, della bonifica di terreni urbani fortemente inquinati e, soprattutto, del reperimento delle risorse per creare spazi che sono essenzialmente senza funzione. Il vuoto riverbera ancora di divisioni e ineguaglianze, non è indifferente e non sempre direttamente appropriabile. I parchi di Waldheim risultano interstiziali e frammentati, pregni di potenzialità ma anche invisibili.

I temi aperti di Detroit

Dopo essere stata all'avanguardia in tutte le fasi di sviluppo della città capitalista, Detroit si affaccia nel presente anticipando le nuove tendenze di dispersione del territorio abitato cui molte conurbazioni globali giungeranno nei prossimi decenni. Le contraddizioni in cui sono incappati tutti i tentativi di riprogettarla, ne mostrano la complessità. Detroit apre così delle questioni urbanistiche e politiche cui possiamo dare solo parziale risposta ma che diventeranno cruciali negli anni a venire.

Innanzitutto pone in crisi un'idea di impiego dello spazio basato sul continuo sviluppo: esso può crescere indefinitamente o giunge a dei limiti? Come gestire un cambiamento urbano basato su nozioni di rimaneggiamento e di riduzione? Le alternative dell'oscuramento totale della città e del suo ritorno alla natura saranno economicamente realistiche, ma non sembrano tenere conto dei resti materiali che essa ha prodotto e della gestione della loro trasformazione. Qui entra in gioco il tempo della città: la memoria può essere sempre selettiva? Il fallimento dei tentativi di tematizzazione del passato di Detroit e la presenza di più durate iscritte nella materialità della città denunciano una stratificazione complessa che, finora, è stata sottovalutata.

La rappresentazione della città è virtuale o fisica? La compresenza di realtà artefatte, veri e propri parchi a tema, di rovine senza senso e di cancellazioni che sono indifferentemente monumentalizzate o dimenticate, mostrano che l'efficienzismo della produzione non è stato ancora superato: la realtà fisica e l'immagine della città sembrano docili strumenti che possono essere piegati a piacere. Essi non hanno ancora acquisito un quoziente di resistenza che è anche accumulazione di significati legata al trascorrere del tempo. La sostituzione del paesaggio all'architettura urbana come elemento di identità pubblica non potrà mai avvenire se non si affronta compiutamente il tema della materializzazione della memoria e della sua scomparsa.

Chi amministra la comunicazione della città: il governo, il capitale che l'ha continuamente modificata o i cittadini che ne hanno vissuto le conseguenze? Il rapporto privato-potere-pubblico è in costante flusso a Detroit, ma, con la scomparsa della città, come avverrà la sua futura gestione? E, in ultima analisi, si può ancora chiamare città la galassia di quartieri disseminati sul territorio del sudest del Michigan? È necessaria una sua definizione? O, forse, non ha più senso parlare di essa nei termini con cui si è parlato finora? Detroit sembra continuamente estremizzare questi temi, ma essi sono già esplosi, l'automobile non è riuscita a tenere insieme quello che ha creato. Il tema dei trasporti è, infatti, il dilemma cruciale del futuro: se le autostrade e le distanze hanno ucciso la città compatta e separato i *suburbs*, è ancora necessario implementarle? L'automobile sembra, infatti, essere ancora la *dimora ultima*, la residenza mobile che non si ferma mai, il criterio di paragone di tutta una cultura, la via di fuga dalle responsabilità collettive. Solo la ridefinizione del suo ruolo può, forse, fare nascere una nuova cultura dell'abitare a Detroit.

NOTE

* Pietro Valle, architetto, ha studiato a Venezia (IUAV) e ha conseguito un Master a Harvard. Dal 1993 ha insegnato come Visiting Professor in varie università di architettura europee e americane. Ha pubblicato quattro libri: la monografia di architettura *Mecanoo, Pragmatismo Sperimentale*, l'antologia di scritti *00_arch.it papers* e, assieme ad Adachiara Zevi, il libro-intervista *Dan Graham, Half Square-Half Crazy* e la raccolta di saggi *Alpe Adria Senza, Paesaggi Contemporanei a Nord Est*.

1 La bancarotta di Detroit ha avuto grande eco sulla stampa internazionale e italiana. Tra vari articoli che la mettono a confronto con altri casi di degrado urbano, ricordiamo: Alessandro Tettamanti, *Detroit (USA) in Bancarotta: Città Vuota e Senza Servizi. Spettro dell'Aquila Futura*, "Newstown", 34 (Luglio 2013), <http://news-town.it/cultura-e-societa/1000-detroit-usa-in-bancarotta-citt%C3%A0-vuota-e-senza-servizi-spettro-dell-aquila-futura.html>

2 Questi documenti pubblici sono citati in Charles Waldheim, *Motor City, "Shrinking Cities"* (numero monografico su Detroit), 3 (2004), pp. 55-62.

3 Sul tema si veda Jack Eidt, *Detroit Future: Landscape Urbanism, Antidote to Industrial Blight*, "Wilderutopia.com" (17 agosto 2013), <http://www.wilderutopia.com/sustainability/land/detroit-future-landscape-urbanism-antidote-to-industrial-blight/>

4 Sul lavoro di Albert Kahn si veda Ferry W. Hawkins, *The Legacy of Albert Kahn*, Wayne State University Press, Detroit 1970.

5 Sullo sviluppo di Detroit si veda Joe Kerr, *Trouble in Motor City, "Shrinking Cities"* (numero monografico su Detroit), 3 (2004), pp. 63-70.

6 Sullo sviluppo delle autostrade urbane e il suo legame con la politica dei mutui sulla casa si veda Jason Booza e Kurt Metzger, *On Some Socio-Economic Aspects of Detroit, "Shrinking Cities"* (numero monografico su Detroit), 3 (2004), pp. 44-49.

7 Sulla figura di Victor Gruen si veda Alex Wall, *Victor Gruen: From Urban Shop to New City*, Actar, Barcellona 2006.

8 Dan Hoffman, *The Capital of the Twentieth Century, "Shrinking Cities"* (numero monografico su Detroit), 3 (2004), pp. 50-54.

9 La canzone *Chocolate City* è dei Parliament, fu scritta da George Clinton e inserita nell'omonimo album (Casablanca 1976).

10 La citazione di *Cities and Defense* (1945) si trova in Richard Plommer, David Spaeth e Kevin Harrington, a cura di, *In the Shadow of Mies, Ludwig Hilberseimer, Architect, Educator and Urban Planner*, Rizzoli/ Art Institute of Chicago, New York 1988, pp. 89-93.

11 Toni Mocerì, *Devil's Night, "Shrinking Cities"* (numero monografico su Detroit), 3 (2004), pp. 71-84.

12 Richard A. Plunz, *Detroit is Everywhere, "Architecture"* (Aprile 1996), pp. 55-61.

13 Jerry Herron, *The Forgetting Machine, Notes Towards a History of Detroit, "Places"*, 1 settembre 2012, <http://places.designobserver.com/feature/the-forgetting-machine-a-history-of-detroit/31848/>

14 Sulle esperienze di Vergara e Guyton si veda Robert Arens, *Drifting Through Detroit, Conceptualizing the Shrinking American City*, in AA.VV. "La Città Nuova, 1999 International ACSA Conference in Rome", ACSA, Washington 1999, pp. 273-79.

15 Su Object Orange si veda Whitney Moon, *Reclaiming the Ruin, Detroit's Second Coming, "Places"* 21 (1990), pp. 36-41.

16 Dan Hoffman, *Studio Work, The Cranbrook Experiment*, Cranbrook Academy Press, Bloomfield Hills 1992, pp. 40-43 e Kyong Park, *Shrinking City Detroit, "Shrinking Cities"* (numero monografico su Detroit), 3 (2004), pp. 13-15.

17 Georgia Daskalakis, Charles Waldheim e Jason Young, a cura di, *Stalking Detroit*, Actar, Barcellona 1989.

18 La citazione è in Hoffman, *The Capital of the Twentieth Century*, cit., p. 53.

19 *Ibidem*.

20 Sul MOCAD e sul *New Suburbanism* si veda Whitney Moon, *Reclaiming the Ruin, Detroit's Second Coming*, cit., pp. 38-40.

21 Charles Waldheim, a cura di, *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York 2006.

22 Gilles Clement, *Manifesto del Terzo Paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.