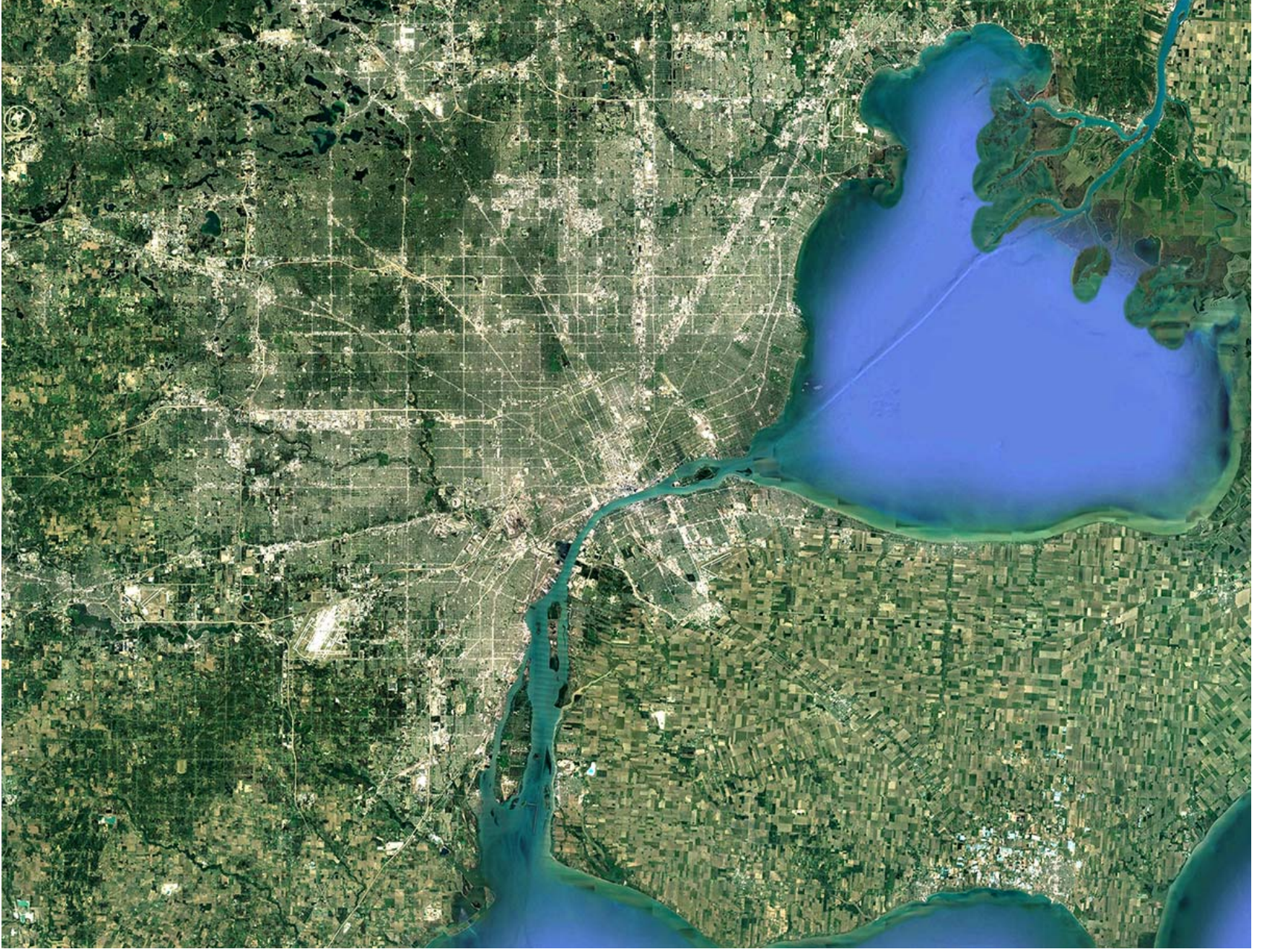


İpucu: İflas

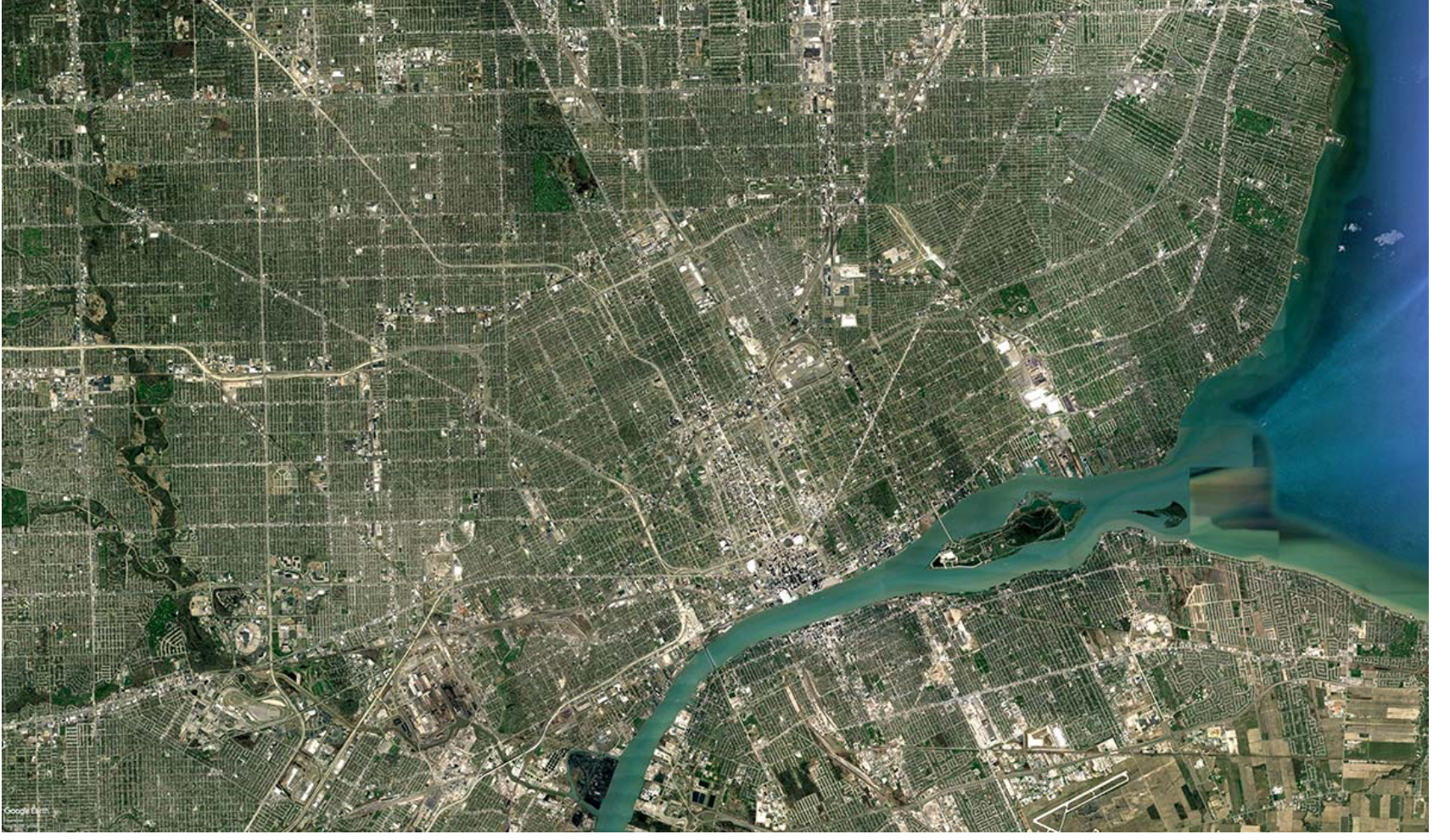
Geçmişin İpuçları

İpucu: İflas



Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus, NOAA

İki gölü birbirine bağlayan bir nehrin kuzeyinde yer alan bir şehir. Göller, bu göllere dökülen çok sayıda nehir, gördüğümüz tüm alanın, şehrin içinin bile yeşil olması yağışlı bir coğrafyada yer alındığını gösteriyor. Nedense, şehir nehrin güneyine çok az taşmış, dünyanın her yerinde birçok örneği çok olan ikiz şehir kurgusu burada oluşmamış. Topoğrafyanın neredeyse dümdüz olduğunu bu ölçekten bile algılamak mümkün. Hemen ilk bakışta dikkat çeken bir unsur ise kuzeydeki şehrin neredeyse tek bir ortogonal grid düzeninde planlanmış olması. Yeryüzünü göz alabildiğince kontrol altına alan, böylesi devasa ölçekte bir düzen dünyanın neresinde olabilir? Oldukça kolay bu sorunun yanıtı, elbette ki yeni dünya olmalı.

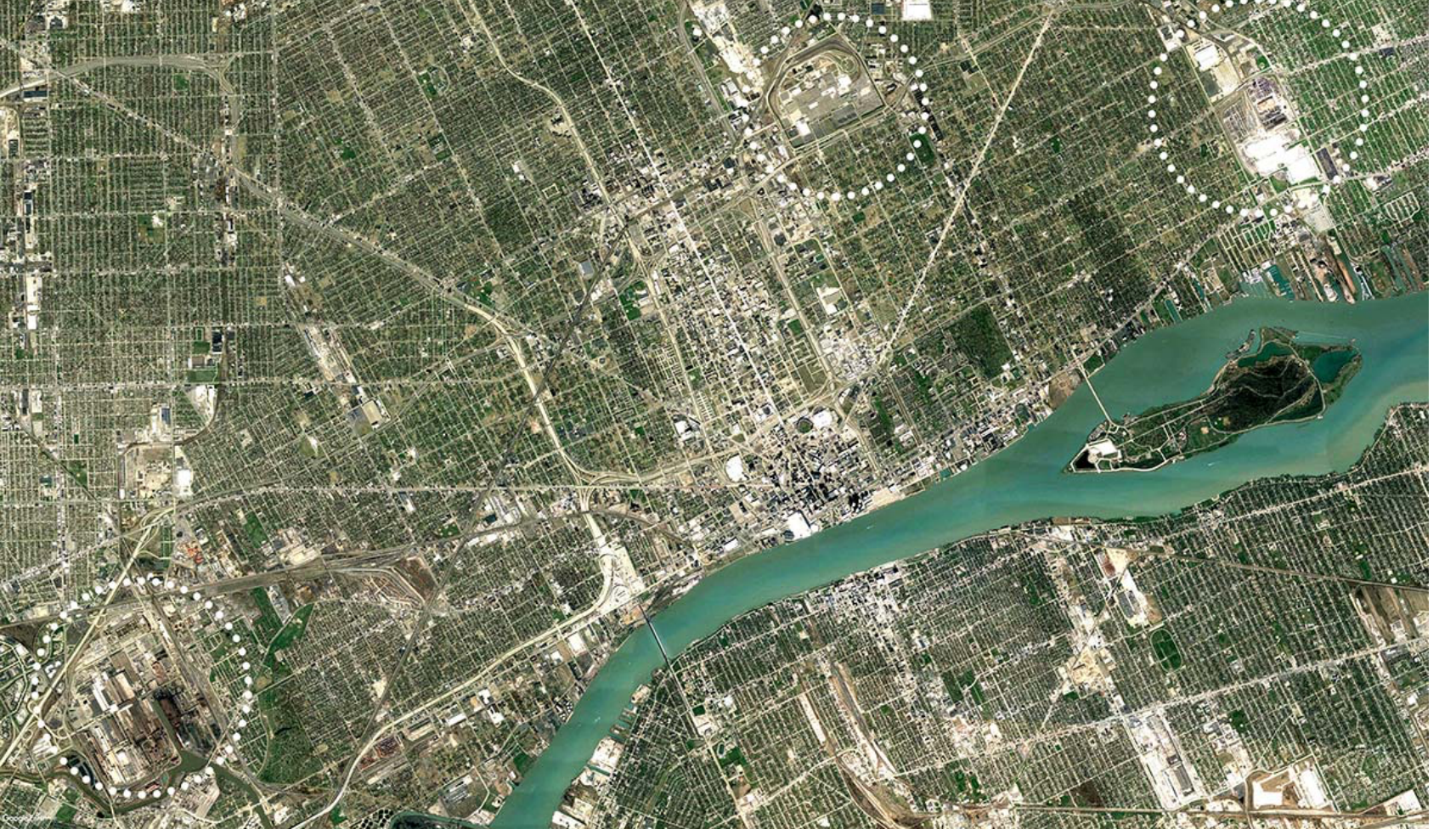


Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus, NOAA, TerraMetrics

Biraz yaklaştığımızda şehrin kurgusu netleşiyor: İmajın ortasında, nehre kıyısı olan çok yoğun bir merkez var. Merkez bölgesindeki ortogonal grid sistemi nehre paralel ve dik bir düzenden oluşuyor. Bu çok sıradan bir grid düzeni değil, merkezden başlayan eş merkezli yollar imajın dışına kadar dümdüz devam ediyor. Bu ölçekten bile yüksek yapıların yer aldığı görülebilen merkezin hemen dışında ise çok düşük yoğunluklu bir düzen başlıyor. Bir noktada, şehir merkezinden gelen grid sisteminin değiştiğini ve pusula yönlerine uygun bir sisteme geçildiğini görüyoruz. Muhtemelen, şehir planlı bir şekilde nehir kenarında başlayıp büyüdü, tarihin bir noktasında ise daha büyük bir planlama kararı ile grid aksları yön değiştirdi. Bu değişiklik, o tarihte muhtemelen çoktan oluşmuş oldukları için, merkezden gelen ana aksları etkilemedi.

Şehir merkezinin dışında kalan alanların büyük çoğunluğu düşük yoğunluğa sahip. Bu alanlar muhtemelen konut alanları olmakla birlikte, merkezden dışarıya doğru ilerleyen yolların bazılarının üzerinde de iri yapılar görebiliyoruz. Lineer yapıdaki bu gelişmenin alt merkezler olduğunu; bu merkezlerin oluşumunu tetikleyen gücün ise yollar olduğunu tahmin edebiliriz. Bir diğer tespit, bu ölçekten bile algılanan çok çok büyük bazı yapıların varlığı. Biraz daha yaklaşıncaya rahatça görüleceği gibi,

tüm şehir merkezi boyutlarında dev yapılar bulunuyor şehrin etrafında. Bu yapılar da neyin nesi?



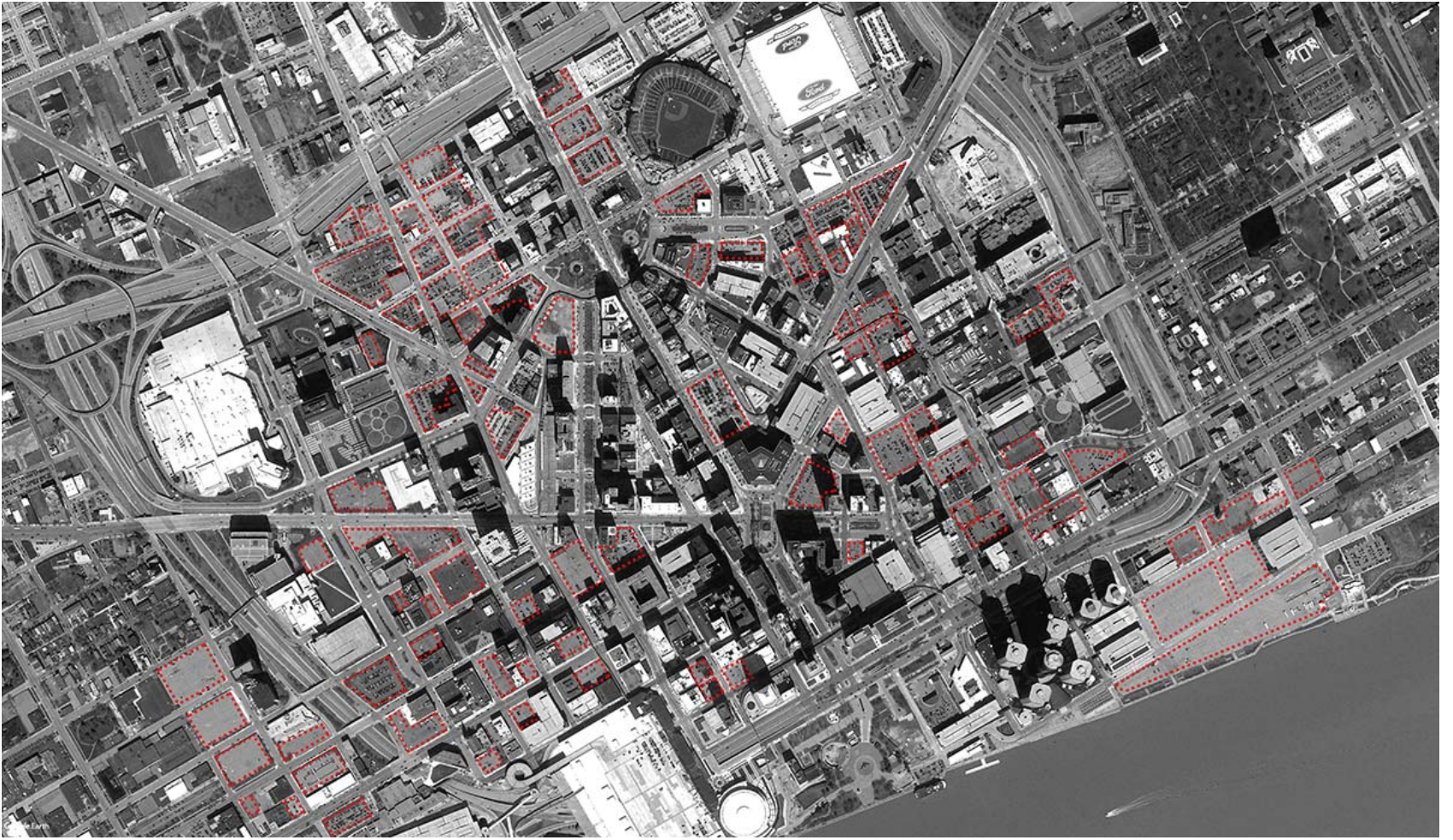
Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus

Üç bölgede yer alan, aslında çok sayıda yapıdan oluşan kompleksler bunlar. Bu ölçekte kompleksler olsa olsa endüstriyel yapılar olabilir. Bunlar fabrikalar olmalı, çok büyük bir endüstri şehrine bakıyoruz. Bu ölçekte, şehir merkezinin kuzeye doğru uzayan yol üzerinde ilerlemesi ve üç dev yapı dışında, şehrin dünyanın neresinde yer aldığı ile ilgili bir ipucu daha görüyoruz. Dev yapılar, yeni ipucu ve hatta şehrin tüm tarihi birbirlerine ayrılamaz şekilde bir neden sonuç ilişkisi ile bağlılar. Bu bağ o kadar kuvvetli ki, hangisi neden hangisi sonuç ayırt etmek bile imkânsız. Şimdiki soru da bu olsun, bu imajda biraz zor olsa da algılanabilen yeni ipucu nedir?



Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus

Evet, yeni ipucu şehir merkezine kadar giren, çıkan, merkezi çevreleyen dev otoyollar. Kanının son damlasına kadar, otomobilin belirlediği kurallara göre biçimlenen bir şehir burası. Bu da ancak yeni dünya şehirlerine ait bir özellik, hatta ancak yeni dünyanın da bazı coğrafyalarında görebildiğimiz bir durum: Avustralya, Güney Afrika ve Kuzey Amerika şehirlerinde otomobilin bu denli baskın bir şekilde şehir kurgusunu biçimlendirdiğini görebiliyoruz. Burası baştan itibaren planlı bir şehir; yoğun şehir merkezi ve hemen merkezin dışında kalan alçak konutların oluşturduğu her yöne doğru uzanan düzen; otomobilin biçimlendirdiği şehir kurgusu hep aynı duruma işaret ediyorlar: Böyle bir düzen ancak yerleşilmemiş büyük boşlukların bulunduğu, arazinin göreceli olarak ucuz olduğu yerlerde oluşabilir. Bu imajda ilginç bir ipucu daha görüyoruz, tam da şehir merkezinin hemen çeperinde de çok büyük yapılar var. Bunlardan birisi, bulunduğumuz şehrin nerede olduğunu hemen ele veriyor: İmajın kuzeydoğusunda yer alan bir spor yapısı bu. Bildiğimiz spor alanlarından farklı, asimetric ve üçgene benzer bir biçimi var. Böyle tuhaf bir alanda oynanan, oynandığı ülkeye özgü spor ne olabilir?



Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus

Şehir merkezine iyice yaklaştığımızda, çok tuhaf yeni bir fenomen görüyoruz: Çok sayıda boş alan. Şehrin en yoğun, gökdelenler olduğuna göre de arazi değerlerinin en yüksek olması gereken yerinde parsellerin yarısından çoğunda herhangi bir yapı yok. Kendi içinde çelişkili görülen bu durum nasıl açıklanabilir? Bu alanlar şehrin gelişim sürecinde hiç dolmadılar mı? Bu kadar boş alan olan bir şehirde neden gökdelen

yapılmasına gerek duyuldu? Eğer bu alanlarda bir zamanlar yapılar var idiyse, şu anda neden boşlar?

Boş alanların şaşırtıcı çokluğu, herhangi bir şehirde olabilecek normal bir durumdan çok daha farklı bir fenomene baktığımızı işaret ediyor, ciddi bir krizle karşılaşmış bir şehre bakıyoruz. Boşlukların oranı savaş görmüş, kent merkezi bombalanarak yıkılmış şehirleri hatırlatıyor bize. Yeni dünya olması kuvvetle muhtemel bu şehirde nasıl bir savaş gerçekleşmiş olabilir ki?



Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus

Şehrin hemen dışındaki iki farklı konut bölgesine baktığımızda, tek evlerden oluşan bahçeli bir şehir dokusu görüyoruz. Her iki mahallede de evlerin boyutları, yol genişlikleri, yol – kaldırım ilişkisi birbirine benziyor. Ancak, sağdaki mahallede şehir merkezinde gördüğümüz oranın da ötesinde boşluklarla karşılaşıyoruz. Böylesi boşluklar içeren bir konut düzeni olamayacağına göre, bu mahallenin bir zamanlar soldaki imajda gördüğümüz yoğunlukta olduğunu ve zamanla bu evlerin yok olduğunu tahmin etmemiz gerekiyor. Şehrimiz, en az savaş kadar yıkıcı bir felaketle karşılaşmış olmalı. Bu şehir böylesi yıkıcı nasıl bir felaketle karşılaştı?

Elimizdeki ipuçlarını toparlayalım: Tamamen planlanmış bir şehir, planlama şehirle de sınırlı değil, şehrin de içinde bulunduğu bütün bölge tek bir grid

sistemi ile düzenlenmiş; yoğun, gökdelenlerin bulunduğu bir şehir merkezi ve merkezden sonra hemen azalan, ağırlıklı olarak tek evlerden oluşan bir şehir kurgusu var; şehir merkezine kadar giren otoyollar bulunuyor; şehir merkezinde çok büyük, birkaç yapı adasını birden kaplayan yapılar var, bunlardan birisi bilmediğimiz bir spor için yapılmış stadyum yapısı; şehir merkezinin hemen dışında çok büyük endüstriyel yapılar var; burası açıkça otomobilin biçimlendirdiği bir şehir; şehir merkezinde olduğu gibi, konut bölgelerinde de neredeyse bir savaş sonucu oluşmuş gibi görünen çok fazla sayıda boş alan var —zaman içinde buralarda bulunan binalar yıkılmış. Tüm ipuçları yeni dünya diye bağıyorlar, bu özelliklerin tümünü hep birlikte içeren bir şehir ise sadece Kuzey Amerika'da yer alabilir. Dev fabrikaları, otomobili, üzerine bir de şehri yıkan bir felaketi koyduğumuzda, karşımıza bir zamanlar dünya otomobil üretiminin yarısından fazlasını tek başına gerçekleştirmiş olan Detroit çıkıyor.

Detroit —where the weak are killed and eaten

[Detroit —zayıfların öldürülüp yendiği şehir]

Tişört sloganı, 1990

1701'de Fransız kolonisi olarak kurulan şehir adını konumundan alıyor: Le Détroit du Lac Érié —Erie gölü boğazı. Şehir uzun süre, Kuzey Amerika kürk ticaretinin merkezi olarak yavaşça büyüyor. 1850'de 20.000 kişi yaşayan şehir, bölgedeki demir ve bakır kaynaklarının zenginliği sayesinde hızla ağır endüstri merkezine dönüşmeye başlıyor: Bu tarihlerde önemli bir lokomotif, gemi ve demir ürünleri üretim merkezi durumunda. 1805'de şehri tamamen yok eden yangın sonrasında ise, şehir merkezinin bugüne kadar gelen planlaması Augustus Woodward tarafından Washington DC'nin Pierre Charles L'Enfant tarafından yapılan radyal [ışınsal] planı örnek alınarak yapılıyor. Şehrin tarihini değiştirecek en önemli olay ise, 1903'de Henry Ford'un Ford Motor Company'yi kurması ve otomobil üretimine başlaması. Ford'un etkisi ve başarısı ile Detroit çok hızla Amerika'nın ve hatta dünyanın otomobil üretim başkenti hâline geliyor. Yirminci yüzyılın başlarında Detroit'te daha sonra "büyük üçlü" olarak adlandırılacak Ford, General Motors ve Chrysler dışında onlarca otomobil

üreticisi bulunuyor. Otomobil yan sanayinin de etkisiyle, Detroit nüfusu 1920'de bir milyonu aşmış Amerika'nın en büyük dördüncü şehri oluyor. Nüfus 1950'de iki milyona yaklaşıyor. Detroit'teki endüstriyel üretimin sürükleyicisi olan Ford, bir anlamda erken kapitalizmin en temel prensibini de belirliyor. "Ford maaşı" olarak anılan, günlük beş dolar minimum ücreti 1914'te uygulamaya koyuyor. Otomotiv sektöründe zaten göreceli olarak yüksek olan ücretler bir anda iki katına çıkıyor ve çalışanlar ürettikleri arabaların müşterisi hâline geliyor. Refah kapitalizminin bu temel prensibi ile, Detroit otomotiv sektörüne özgü olan çok yüksek katılımlı, pazarlık gücü yüksek sendikalar bir araya gelince çok güçlü bir çalışan kesim oluşuyor.

Yirminci yüzyılın başındaki bu hızlı gelişim ve doyurulamayan işgücü açığı Detroit'in sürekli göç almasına ve çok kozmopolit bir sosyal dokunun oluşmasına da yol açıyor. 1924'de çıkan ve Amerika'ya bütün dünyadan neredeyse serbest olan göçmenliği durduran federal yasaya kadar göçmenler ağırlıklı olarak Doğu ve Güney Avrupa, özellikle İtalya ve Kanada'dan geliyorlar. 1920'lerden sonra ise göçmenlerin çoğunluğu, tarımsal üretimin değişmesi ve ırkçı Jim Crow yasalarının devam etmesi nedeniyle Amerika'nın güney eyaletlerinden akın akın gelen siyah Amerikalılar. Bütün bu karmaşanın sonucu olarak, Detroit yirminci yüzyılın başında sosyal açıdan ve bunun doğal sonucu olarak da kültürel açıdan çok zengin ve yüksek enerjili bir şehir. Detroit doğumlu olmamasına rağmen, şehrin kültürünü en iyi simgeleyen isim John Lee Hooker. Mississippi'de doğum tarihi bile olmayan, okuma yazma bilmeyen fakir bir çocukluktan, 1940'larda Ford fabrikasında işçiliğe ve hemen sonrasında büyük bir hızla *blues* dünyasını değiştirecek kadar önemli bir müzisyen olmaya gitmesini Detroit'e borçlu. Güneyden ırkçılık ve Ku Klux Klan baskısı nedeniyle kaçan Alabamalı bir ailenin çocuğu olan Joe Louis ve Joe Louis'i kendine örnek alan Sugar Ray Robinson Detroit'te ünlenen spor ikonları. Yirminci yüzyıla damga vuran çok sayıda pop müzisyeni Detroitli Motown Records tarafından keşfediliyor ya da dünyaya tanıtılıyor: Jackson 5, Diana Ross, Stevie Wonder, Marvin Gaye ile başlayıp devam eden uzun bir liste var. Detroit bir müzik başkenti olarak günümüze kadar bu geleneğini devam ettiriyor. Eminem de sonradan Detroitli olan

müziyenlerden.

Detroit'in yirminci yüzyıl başındaki gelişiminin, bir anlamda başarısının nedeni olan otomobil endüstrisi, ne tuhaftır ki, bir yandan da adım adım şehrin çöküşünü hazırlıyor. Her şeyden önce, otomobil sektörünün müthiş başarısı nedeniyle, Detroit ekonomisi tamamen tek sektöre bağlı olarak gelişiyor, şehirde başka hiçbir sektöre yer kalmıyor. Ayrıca, hızla büyüyen dev üçlü —Ford, General Motors ve Chrysler— diğer bütün irili ufaklı üreticileri ele geçiriyor.



Üç büyükler, sırasıyla: Ford, General Motors, Chrysler; Harita verisi: Google, Landsat / Copernicus

Ele geçiremedikleri şirketler ise, dev üçlü ile rekabet edemedikleri için zamanla iflasa sürükleniyorlar. Bir anlamda, tüm şehrin geleceği olağanüstü büyük de olsalar, tek sektörün ve bu sektördeki üç şirketin kaderine bağlanmış oluyor. Hiç çeşitlilik içermeyen böylesi bir ekonomik yapı çok kırılgan, krizlere açık bir yapı oluşturuyor.

Detroit'te yirminci yüzyılın başına gelindiğinde çok kuvvetli bir tramvay ve otobüs ağı var. Fabrikalar zaten şehrin içinde, şehir merkezinin hemen dışında yer alıyorlar. Dolayısı ile işçilerin işyerlerine ulaşımı toplu taşıma ve yürüyüş ile çok kolay. 1924'de toplu taşıma sistemini daha da geliştirecek çok kapsamlı, dört hatlı bir metro sistemi projesi yapılıyor. Prensip olarak otomobillere ve bireysel ulaşımaya ters olan bu sistemin aslında fabrikaların da yararına olacağına, şehirle ilgili kararlarda dolaylı olarak söz sahibi olan Henry Ford bile ikna ediliyor. Ancak, belediye meclisi yüksek maliyet nedeniyle bir türlü projeyi onaylamıyor. Giderek küçültülen ve 1927'de iki ve 1929'da tek hatta inen proje, halkoylamasında reddedilip rafa kalkıyor.

Bir yandan da, otomobillerin herkes tarafından ulaşılabilir olması ve göreceli olarak iyi gelir sahibi olan işçi ailelerinin, orta sınıflarda olduğu gibi, Şehir dışında daha geniş evlere taşınma arzusu ciddi bir merkezden uzaklaşmaya neden oluyor. Philadelphia gibi benzer profildeki endüstri Şehirlerinde nüfusun önemli bir kısmı yüksek yoğunluklu sıra evlerde yaşarken, Detroit'te işçilerin büyük çoğunluğu tek evlerde yaşıyor. Tek ev sevdası Şehrin merkezden dışarıya doğru hızla büyümesine neden oluyor. İşgücü merkezden uzaklaştıkça ve toplu taşıma sistemi de gelişemedikçe, doğal çözümler otomobile bağlı ulaşım hatlarını, otobanları geliştirmek oluyor. Hızla, büyük bir otoban ağı inşa ediliyor. Bu ađ, beklendiği gibi toplu taşıma sistemlerinin sonunu getiriyor: Bir anlamda, Şehir ekonomide olduğu gibi, ulaşımda da tek bir sisteme kendini teslim etmiş oluyor. Otoyollar Şehir merkezinden uzaklaşmayı daha da teşvik ediyor, fabrikalar ve işyerleri de daha ucuz olan Şehir dışına çıkıyor. 1940'lara gelindiğinde, Şehir merkezine her gün gelen Detroitlilerin oranı dörtte bire düşüyor. On yıl gibi kısa bir sürede kent merkezi ıssızlaşıyor, fiyatlar düşüyor, çok sayıda bina boş kalıyor. Boş binalara ne olduğuna biraz sonra tekrar döneceğiz.

1929 dünya ekonomik krizi Detroit'e de büyük bir darbe vuruyor, 1930'da işsizlik %30'larda. Büyük üçlü, çok sayıda işçi çıkararak ayakta kalıyor, çok sayıda işyeri ise kapanıyor. Krizle mücadele için oluşturulan federal sosyal programların ([New Deal](#)) çođu, artık Detroit'in işçi nüfusunun önemli bir kesimini oluşturan siyah Amerikalıların yararlanmasına kapalı. Amerika'da çok kuvvetli bir orta sınıf oluşmasına yol ačan bu sosyal programlardan ağırlıklı olarak beyazların yararlanması, Detroit'teki ırk ayrımı kaynaklı sorunları ortaya çıkaran değilse de, artmasına neden olan önemli bir yol ayrımı oluyor. Ekonominin 1930'lar boyunca yavaşça toparlanması Őehir merkezine pek uğramıyor, artık Őehir merkezden dışarıya doğru fiziksel ve zihinsel olarak çok uzaklaşmış durumda. Bu yıllarda ticaret Őehir merkezinde %10 kadar büyürken, merkez dışında büyüme oranı bunun tam beř katı. Bořalan binalar, sahiplerine sadece emlak vergisi yükü yaratıyor. Őehir merkezindeki binalar büyük, hayli eski, çođu yüz yaşına yakın. Gelir getirmeyen ve sürekli vergi verilmesine neden olan bu canavarlar ile mücadele yolunu buluyor ev sahipleri:

Binaları yıkmak! Sadece 1935–1939 arasında şehir merkezinde yüz kadar bina ekonomi toparlandığında tekrar yapılmak üzere yıkılıyor. Arsanın vergisi daha düşük, ayrıca artık otomobile bağımlı olan şehirde otopark sıkıntısı da var. Binalarını kiralayamayan mal sahipleri için ideal çözüm bu oluyor. Şehir merkezinde gördüğümüz, 1930'larda da sona ermeyen binaların yıkılma sürecinin nedeni bu.

1930'lardan sonra, otomobil endüstrisi hem krizle baş etmek için, hem de dünyadaki eğilimler doğrultusunda giderek daha yüksek oranla otomasyona geçtiği için, sürekli işçi azaltıyor. Ford fabrikasında 1930'da 90.000 olan işçi sayısı 1960'a geldiğimizde sadece 30.000. Irkçı yasaların hâlâ geçerli olduğu yıllarda siyah Amerikalıların ev bulmaları da çok zor, beyaz mahallelerde, dolayısıyla daha bakımlı mahallelerde ev tutmaları sadece mahalle baskısı nedeniyle değil, yasal olarak da imkânsız. Bu yüzden, siyahlar hemen şehir merkezinin dışında, eski endüstri bölgelerinin içindeki daha eski ve bakımsız mahallelere yerleşebiliyor. Bu mahallelerin en ünlüsü, adını toprağın renginden alan Black Bottom. 1940'lara kadar Detroit'in en meşhur gece kulüpleri ve caz barları bu mahallede yer alıyor. Savaş sonrası, daha önce bahsedilen otobanlar neredeyse tamamen siyah Amerikan mahallelerinden geçiyor. Öyle ki, bugün artık Black Bottom mahallesi yok, I75 otobanı ve bağlantı yolları mahalleyi tamamen yok ediyor. Üzerinden otoban geçmeyen siyah mahallelerden ise, kentsel dönüşüm geçiyor. Eskimeye yüz tutan mahallelerde yaşayan siyah Amerikalılar, sadece on beş gün–bir ay öncesinden haber verilerek evlerinden atılıyorlar. Bu mahallelerin yerine yapılan sosyal konutlar ise, dünyanın her yerinde olduğu gibi, hızla çöküntü bölgelerine dönüşüyor.

Detroit, tek endüstriye bağımlı olmanın faturasını 1973 ve 1979 petrol krizleri sonrası bir kez daha, bu sefer artık geri dönüşü de olmadan ödüyor. Çok büyük, yüksek yakıt tüketen arabalarda ısrar etmiş olan Amerikan otomotiv endüstrisi neredeyse bir anda Avrupa ve Uzakdoğu üreticilerinin küçük ve ekonomik otomobilleri ile rekabet edemez duruma geliyor. Amerikalı üreticiler, on yıllar boyunca yanlış ürünlere yatırım yaptıklarından sorunlarına hızlı bir çözüm bulmanın çaresini önce işçileri

azaltmakta; sonra fabrikalarını sendikaların güçsüz olduğu şehirlere taşımakta ve en sonunda da toptan üretimlerini Amerika dışına çıkarmakta buluyorlar. Başta da söylediğim gibi, tek sektöre dayanan bir ekonomisi olan Detroit için bu ölüm demek oluyor.

Ekonomik kriz —otomotiv sektörünün giderek gerilemesi— ve sosyal kriz —siyah Amerikalıların toplum dışında kötü koşullarda yaşamak zorunda olmaları— 1967’de büyük bir sosyal patlama ile sonuçlanıyor. Görünürde bir bara yapılan baskın ile başlayan ve siyah Amerikalıların mahallelerinde ortaya çıkan isyan bütün kente yayılıyor. Beş gün süren olaylar sonucu 43 kişi ölüyor. Şehir merkezinden varlıklı kesimin, yani beyazların uzaklaşması bu noktadan sonra kaçışa dönüşüyor: Meşhur *white flight*. Birkaç yıl içinde beyazlar şehir merkezinden, dolayısıyla siyah Amerikalı mahallelerden iyice uzaklaşıyorlar. Emlak vergisi gelirlerine dayalı olan eğitim ve altyapı sistemleri çöküyor, bu sefer kaçabilen herkes bu mahalleleri terk ediyor. Kalanlar ise, giderek daha fazla şehir dışına doğru çıkmış olan işyerlerine ulaşabilecek otomobillere sahip olamayacak kadar fakirler, toplu taşıma da çok gerilerde kaldı. Dolayısıyla, ekonominin toparlandığı zamanlarda bile, yeni işler alt gelir grubundan olan işçilerin fiziksel olarak ulaşmasının mümkün olmadığı konumlarda.

Sonuçta, şehrin çok büyük bölgeleri çöküntü alanlarına dönüşüyor. Şehir merkezinde gerçekleşen, binaların emlak vergisi vermemek için yıkılması süreci bu sefer konut bölgelerinde gerçekleşiyor. On binlerce ev sahipleri tarafından, sadece vergiden kaçmak için değil, çeteler tarafından işgal edilmesini engellemek için de yıkılıyor. 1990’lara geldiğimizde, Detroit artık Amerika’nın değil, dünyanın suç merkezi. 1990 nüfus sayımında, nüfusu 200.000’in üzerinde olan şehirler içinde Detroit’in durumu şöyle: Yoksulluk oranında birinci; devletten yemek yardımı alan nüfus oranında birinci; cinayetlerde birinci; emlak değerinde sonuncu.

Bütün bu felaketlerin üzerine, yine ırk ayrımından kaynaklanan gerilimlerin bir sonucu olan kifayetsiz, hırsız bir yerel yönetim geleneği de eklendiğinde Detroit şehri, 2013 yılında 20 milyar dolar borcunu ödeyemeyerek iflas ediyor. Detroit’in yükseliş ve çöküşünü belki de her

şeyden çok, bir zamanın görkemli yapılarının yakın zamanda çekilmiş fotoğrafları resmediyor. Terkedilen ve üzgün bir şekilde kendi başlarına çürüyen bu binaları fotoğraflayan [Marchand Meffre'nin the Ruins of Detroit serisi](#) çok etkileyici, hem geçmişin görkemini hem de bugünün dehşetini aynı zamanda algılayabiliyoruz.

Detroit'in kaderi değişir mi? Neredeyse şehrin kuruluşuna kadar giden çok temel sorunlar ile uğraşan şehir, ekonomik ve sosyal farklılıklara dayanan yeni bir kültür oluşturabilir mi? [Bir yandan olumlu gelişmeler var](#): Küçük işletmelerin kurulmasını destekleyen çok sayıda kamu ve özel sektör fonları mevcut; yıkılan evlerden boşalan yerlerde 'kentsel tarım' denemeleri yapılıyor; Jane Jacobs'un adı anılan, yerel toplulukların desteklenmesini hedefleyen çok sayıda proje var ve bunlar [Forbes gibi dergilerde bile başarı hikâyesi olarak yayımlanıyor](#). Hızlı bir Google araması ile çok sayıda 'Detroit geri dönüyor' makalesine rastlamak mümkün. Diğer yandan, olumlu gelişmelerin şehir merkezi ile sınırlı olduğu, [özellikle siyah Amerikalıların yaşadığı mahallelerde bir değişimin olmadığı](#); kamu projelerinin ağırlıklı olarak yeni yapılara destek verdiği, eğitime daha çok önem vermesi gerektiği; [kamu okulları, toplu taşıma gibi kısa vadede ekonomik geri dönüşü olmayan projelere yatırım yapılmadığı](#) gibi eleştiriler de var.

Detroit, çok iyi zamanları olmuş, zamanında büyük bir kolaylıkla ve hızla kazandığı bu başarıların değerini bilemeyip saçıp savurmuş bir hovarda gibi. Artık eski şaşaalı günlere dönemeyeceğini bilerek daha mütevazı bir yaşam kurmak için çalışıyor, ama zamanında attığı yanlış adımlar yakasını hâlâ bırakmıyor. Çökmüş bir fiziksel yapıyı toparlamak zor olsa da mümkün, ama adım adım bozulmuş bir sosyal dokuyu tedavi etmek uzun zaman istiyor. Son sözü "Letter to Detroit" şarkısı [şehrin hayatta kalma mücadelesinin sloganı gibi olan](#), kendinden beklenmedik derecede romantik şarkısı ile Eminem'e verelim:

Detroit

There is a resilience that rises from somewhere deep within your streets

You can't define it, but you can feel it

You can feel it overflowing from the people who call you home

From people who are always proud to declare, 'I'm from Detroit'
You took our country from it's infancy, into industry
And your name still carries with it the idea of a nation built on steel,
muscle and sweat
You became the city that carried the country
The city, like the sport, is built on dreams
People who would drive to you, driven to excel
Who know nothing is accomplished without hard work, without sacrifice
When you hurt, we hurt
Your streets witness our struggle
Your bricks are our rage through the emptiness of each house shuttered, of
each factory closed
We've lived through the ups and the downs
But we remain, Detroit
We can never turn our backs on you Detroit, because we are you
My home
The home of Motown, Cadillac and Joe Louis
Through all this, we cannot be defeated, because we have never been
defeated
You've built us, you've moved us, you've shaped us
Sometimes down, but never out
Take strength in us, your people

[Arda İnceoğlu](#), [Detroit](#), [Geçmişin İpuçları](#), [grid](#), [hava fotoğrafı](#), [ızgara plan](#),
[kent](#), [kent planlama](#), [şehir](#)