



DETROIT

Un cuarto de la superficie total de Detroit, un área equivalente a Manhattan, está vacía. Crédito: Alex Maclean. El tranvía M-1 (pág. 19), actualmente en construcción, conectará el centro financiero densamente poblado de la ciudad con las áreas del centro comercial (Midtown) a finales de 2016. Crédito: M-1 RAIL.

Por John Gallagher

LOS VIEJOS RESIDENTES DE DETROIT RECUERDAN LAS DÉCADAS DE 1950 Y 1960 COMO UNA ERA DORADA DE LA PLANIFICACIÓN URBANA. Bajo Charles Blessing, el carismático jefe de planificación de la ciudad entre 1953 y 1977, Detroit llevó a cabo una serie de intentos ambiciosos para rediseñar su paisaje urbano. Dejando de lado un siglo de conventillos y estructuras comerciales pequeñas, se creó el emprendimiento residencial de Lafayette Park, diseñado por Mies van der Rohe, adosado al este del centro, un parque para industrias ligeras, al oeste del centro y manzana tras manzana de viviendas de baja altura para residentes de ingresos moderados, en el norte. Edward Hustoles, un veterano planificador jubilado de aquellos años, recuerda que Blessing era tan reconocido como visionario en Detroit que bosquejaba sus planes sobre el mantel mientras

residentes a abandonar la ciudad para asentarse en Birmingham, Troy y otras comunidades periféricas. El éxodo se aceleró por las tensas relaciones raciales, que se hicieron particularmente tóxicas después de los disturbios civiles de 1967. Sin habitantes, el vasto inventario de pequeñas viviendas de madera para trabajadores se fue deteriorando; los incendios provocados, la droga, el hurto de metales, el deterioro y otros males

Detroit Future City (Detroit, ciudad futura) fue elogiado como una nueva manera visionaria de pensar en las viejas ciudades industriales, y por su ambicioso esfuerzo de incluir a los ciudadanos normales de Detroit en los debates sobre su futuro.

Fue ciudad y ciudad será

almorzaba en un buen restaurante; si el mesero se quejaba, Blessing enrollaba el mantel y le decía que lo agregara a su cuenta.

Pero los tiempos cambian. Blessing se jubiló en la década de 1970, y para entonces Detroit estaba sumiéndose en su larga y agonizante pendiente hacia la ruina del cordón industrial. El doble flagelo de la desindustrialización y el crecimiento suburbano desordenado, que lastimó a tantas ciudades del corazón de los Estados Unidos, afectó a Detroit de manera particularmente intensa. Muchas fábricas, tan modernas cuando se construyeron a comienzos del siglo XX, parecían obsoletas en las décadas de 1950 y 1960, y en su mayoría fueron abandonadas a fines de la década de 1980. La nueva cultura suburbana del automóvil, facilitada por la construcción de la red federal de carreteras y otras medidas, alentó a cientos de miles de



corroyeron barrios enteros, forzando a la ciudad a demoler manzana tras manzana de casas en las décadas de 1990 y 2000, una tendencia acelerada por la crisis inmobiliaria de 2007–2008, que creó un círculo vicioso de mora en el pago de impuestos sobre la propiedad y ejecuciones hipotecarias, diezmando lo que quedaba del mercado inmobiliario de Detroit. Hoy, las mejores estimaciones sugieren que por lo menos 62 de

los 360 km² de Detroit están vacíos, y otros 15 a 23 km² tienen viviendas desocupadas que se tienen que demoler. Agréguese los parques municipales que la ciudad ya no mantiene y los derechos de paso abandonados, como las viejas líneas de ferrocarril, y un 25 por ciento de Detroit (un área mayor que Manhattan) está vacante.

Para la década de 1990, la planificación urbana se había quedado obsoleta como foco y guía. Una

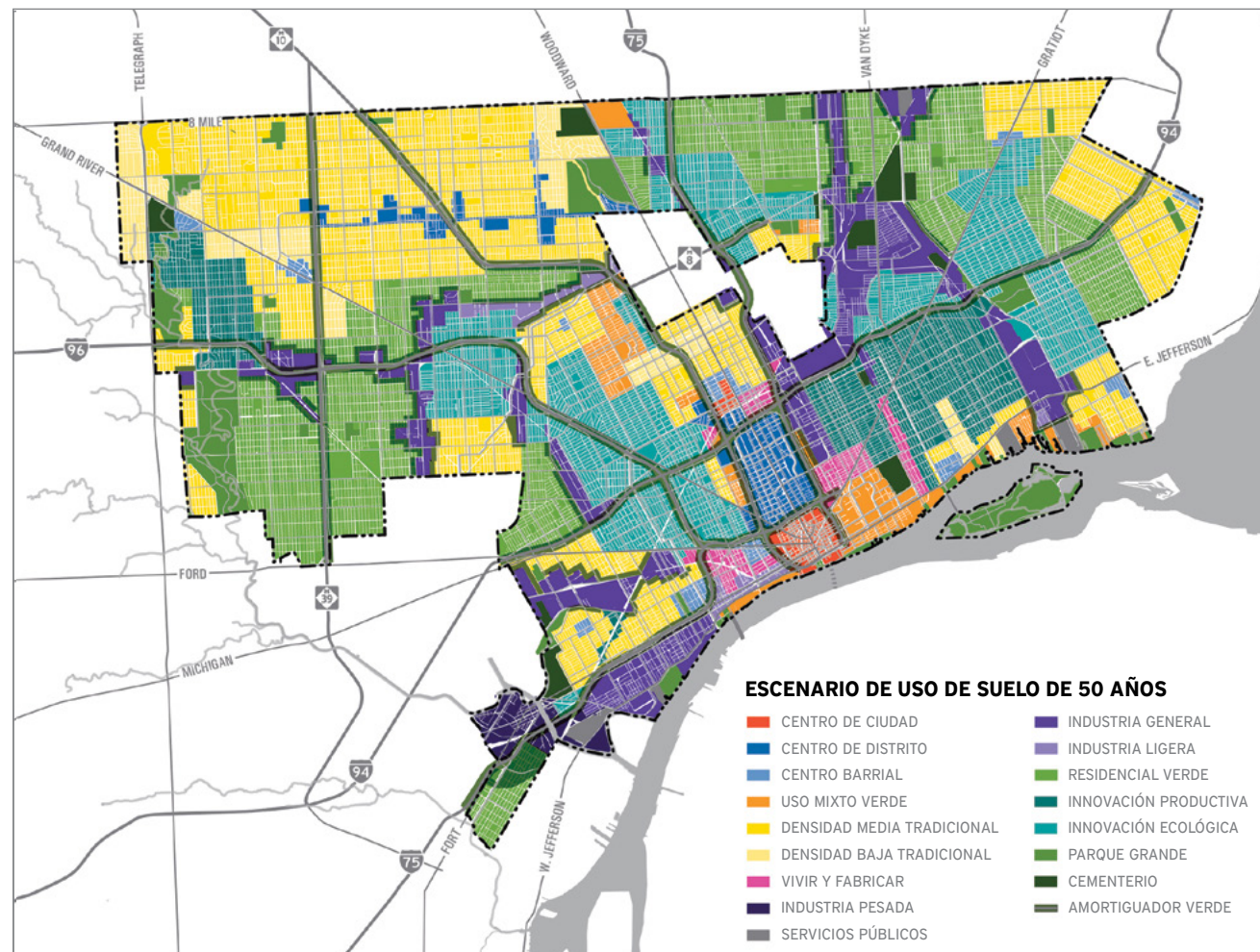
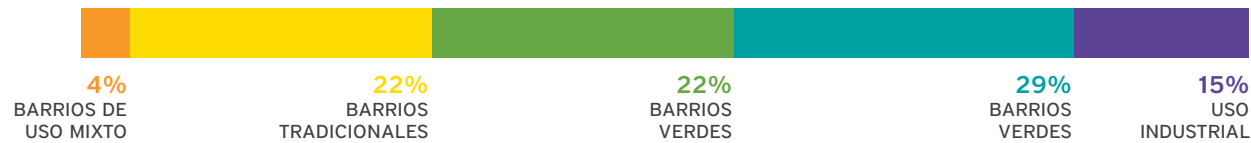
serie de alcaldes trataron de engancharse en cualquier proyecto vistoso que surgiera: el tan difamado Renaissance Center en la década de 1970, o la apertura de casinos a finales de los noventa. El departamento de planificación municipal de Detroit encontró una nueva función administrando subvenciones federales en bloque para el desarrollo comunitario y, en años recientes, el departamento ha tenido más contadores que planificadores. Pero en 2010, el entonces alcalde David Bing lanzó una iniciativa estratégica para abordar el problema generalizado de suelos vacantes y la carga que ejercía sobre los servicios y presupuestos municipales.

Dicho esfuerzo culminó en 2013 con la publicación de *Detroit Future City*, un marco de referencia integral de 354 páginas para fortalecer y volver a expandir los barrios deteriorados de Detroit y dar un nuevo destino a sus lotes y edificios vacíos en las décadas futuras. *Detroit Future City*, con sus estrategias de “reverdecimiento” extendido –incluyendo “paisajes productivos” que reutilizarían suelos vacantes mediante reforestación, lagunas de retención de agua de lluvia, instalación de paneles solares y producción de alimentos– recibió elogios como una nueva manera visionaria de pensar sobre las viejas ciudades industriales y de incluir a ciudadanos comunes y corrientes en la conversación sobre su futuro. “En los anales de participación cívica y planificación comunitaria, *Detroit Future City* es probablemente el ejercicio de planificación y extensión comunitaria más amplio que he visto”, dijo George W. McCarthy, presidente y Director Ejecutivo del Instituto Lincoln de Políticas de Suelo.

A diferencia de un plan de ordenamiento convencional, *Detroit Future City* es un marco de referencia estratégico para pensar en los distintos tipos de barrio y cómo podría evolucionar cada uno, dadas las tendencias existentes.

Orígenes y esencia

En 2010, tres años antes de que Detroit declarara la bancarrota municipal más grande de la historia de los EE.UU., la población se había reducido a 700.000 habitantes, de su pico de 1,85 millones en 1950. El alcalde de entonces, David Bing, se vio obligado a reajustar los servicios municipales a la reducción de la base imponible y del paisaje urbano. Su sugerencia inicial a los medios, de que iba a mudar a los pocos habitantes que quedaban fuera de los barrios “fantasma” más abandonados de Detroit, generó comparaciones despiadadas con los proyectos de renovación urbana del pasado e incluso abucheos acusatorios de “limpieza étnica”; su idea fue rápidamente guardada en un cajón. Ese mismo año, el alcalde y sus principales funcionarios organizaron



Detroit Future City identifica más de una docena de tipologías de barrios (arriba) –desde las zonas del centro urbano hasta los distritos de almacenes de uso mixto residencial y comercial, y las áreas residenciales verdes (derecha)– y brinda un menú de estrategias para cada una. Crédito: Detroit Future City





Los residentes influyeron en *Detroit Future City* asistiendo a eventos de participación cívica como este que tuvo lugar en la Biblioteca Pública de Detroit. Crédito: Centro de Diseño Colaborativo de Detroit

una serie de reuniones comunitarias llamadas Detroit Works para iniciar un diálogo con la ciudadanía sobre la necesidad de repensar cómo debería operar la ciudad en el futuro. Pero los residentes tenían otras ideas. Las reuniones enseguida derivaron en sesiones caóticas de

“Los residentes comenzaron a comprender que en realidad estaban subsidiando el crecimiento desordenado y la desinversión. Comenzaron a pensar en maneras de cambiar estos sistemas para que fueran más eficientes”, dijo Griffin.

quejas, en las que cientos de residentes demandaban mejor alumbrado en las calles, protección policial y otros servicios municipales con urgencia.

McCarthy, que en ese entonces trabajaba en la Fundación Ford y respaldaba los esfuerzos de revitalización de Detroit, dijo que los líderes deberían haber pensado antes de actuar.

“Cuando se incorpora a ciudadanos normales al proceso de planificación, lo consideran como si fuera una reunión pública y la manera de hacerse notar es gritar más fuerte”, dijo. “Si uno es sincero sobre la participación ciudadana, tiene que tomarse el tiempo para capacitar a los ciudadanos para ser planificadores. Hay que dedicar una cantidad importante de tiempo y atención para que la gente pueda comprender que la planificación consiste en tomar decisiones difíciles en un entorno constreñido”.

Con financiamiento de la Fundación Kresge y otras fuentes, la ciudad se reagrupó y contrató a equipos de consultores, algunos respetados a nivel nacional, como la Directora de Proyecto Toni L. Griffin, profesora y directora del Centro J. Max Bond de Diseño para la Ciudad Justa en la Facultad Spitzer de Arquitectura de City College en Nueva York. Con el liderazgo de Griffin, comenzaron a delinear el documento que se convertiría en *Detroit Future City*.

El grupo tuvo cuidado en evitar la palabra “plan” cuando se lo presentaron al público. A diferencia de un plan de ordenamiento convencional, que básicamente crea un mapa de qué usos se permitirá en los distintos lugares antes de que el sector privado llegue para desarrollarlos, *Detroit Future City* es un marco de referencia estratégico para pensar en los distintos tipos de barrio y cómo podría evolucionar cada uno, dadas las tendencias existentes.

“No queríamos dejar a la ciudad imágenes estáticas ilustrativas de cómo podría ser”, dice Griffin. “Ya había montones de ellas. Queríamos dejar a la ciudad una herramienta para que la gente pudiera manejar el cambio, porque, como ya se sabe, Detroit todavía tiene mucho por definir en términos de gobierno, estructuras fiscales, servicios municipales, pérdida de población y la composición siempre cambiante de suelos vacantes”.

El marco de referencia tenía que permitir a los dirigentes tomar decisiones mientras se producía el cambio a lo largo del tiempo. “Ofrece distintas estructuras para tomar decisiones que permiten, por ejemplo, decir: si esta es la condición actual, estos son los distintos tipos de opciones que se pueden considerar para pasar

de A a B”, dice Griffin. Para simplificar: Si un barrio está mostrando un nivel significativo y creciente de vacancia, pero sigue teniendo un inventario utilizable de viviendas y comercios, el suelo vacante en esa zona se podría convertir en área de producción de alimentos o en un campo de paneles solares para alimentar a las empresas locales. Pero un barrio con poca vacancia y niveles mucho más altos de densidad podría planificar emprendimientos internos para sus pocos lotes vacantes. En vez de sugerir que la esquina de Woodward Avenue y 7 Mile Road debería tener un centro comercial, el marco de referencia ofrece una serie de ejemplos de lo que podría ocurrir dadas ciertas tipologías de barrios.

El lema fue: “Cada barrio tiene un futuro, pero no necesariamente el mismo futuro”.

Las estrategias de reverdecimiento de *Detroit Future City* fueron particularmente importantes y llamaron la mayor atención debido a la gran cantidad de suelos vacantes en los que la opción de desarrollo inmobiliario no era realista, y probablemente no lo fuera por muchos años más;

quizá un tercio de la ciudad reclama un nuevo propósito y uso. Los puntos con más lotes vacantes del mapa se podrían hacer productivos con la instalación de campos de paneles solares

Las estrategias de reverdecimiento de *Detroit Future City* fueron particularmente importantes y llamaron la mayor atención debido a la gran cantidad de suelos vacantes en los que la opción de desarrollo inmobiliario no era realista.

productores de energía, reforestación, agricultura o “infraestructura azul”, como lagunas de retención de agua de lluvia, biocanales de drenaje y canales que proporcionan agua para riego agrícola y que desvían el agua de lluvia y la nieve derretida del sistema de alcantarillado combinado de Detroit, ya de por sí sobrecargado. Casi todos estos usos serían presuntamente esfuerzos privados, pero requerían de permisos



El Director Ejecutivo de DFC, Kenneth V. Cockrel, Jr. (derecha) fue uno de los 500 voluntarios que plantaron 400 árboles para crear una zona de amortiguación de carbono cerca de la carretera Southfield a finales de 2014. Crédito: Detroit Future City

municipales y quizá otro tipo de asistencia, como cambios de zonificación o sociedades con varios grupos filantrópicos o sin fines de lucro. “Hay que contar con una estrategia de reverdecimiento para poder usar el suelo de manera que, como mínimo, no presente una carga para las áreas pobladas existentes y, como máximo, aumente la calidad de vida, la productividad económica y la calidad medioambiental de la población de Detroit”, dice Alan Mallach, un consultor de *Detroit Future City*, fellow no residente del Brookings Institution, y autor de *Regenerating America's Legacy Cities (Cómo regenerar las ciudades tradicionales de los EE.UU.)*, publicado por el Instituto Lincoln.

actividad, a lo largo del distrito de Midtown, que se está revitalizando rápidamente. Se espera que la línea comience a operar a fines de 2016. Si los votantes aprueban un nuevo amillaramiento del impuesto sobre la propiedad que se presentará a su consideración presuntamente en 2016, la línea M-1 podría ser suplementada por un sistema regional de tránsito rápido por autobús que se construiría en los próximos años.

Mallach describe *Detroit Future City* “como un análisis realista de lo que está ocurriendo, para sugerir cómo gastar el dinero, dónde realizar las inversiones, a qué dar prioridad, etc.”.

“*Detroit Future City* ofrece un menú”, agrega. “No dice: este sitio deberá convertirse en una granja urbana; sólo sugiere opciones”.

Participación ciudadana

Las decisiones sobre qué ocurriría y dónde quedarían a criterio del proceso político, con la participación de los vecinos, dirigentes municipales y otras partes interesadas. De esa manera, la opinión pública sería crucial para el éxito del programa.

En 2012, el equipo de *Detroit Future City* contrató a Dan Pitera, profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Detroit Mercy (UDM), para diseñar una nueva y mejor estrategia de participación que recogiera y orientara el deseo de cambio de los residentes. Los esfuerzos abarcaron desde sesiones de charla informales en torno a una “mesa itinerante” diseñada por los estudiantes de arquitectura de UDM, que se ubicó en varios lugares de la ciudad, hasta una serie de reuniones en centros comunitarios, donde 100.000 residentes participaron en debates sobre la rehabilitación urbana.

Durante la etapa de planificación de 2012 y principios de 2013, se abrió una nueva oficina al público en el distrito de Eastern Market para que los residentes pudieran conocer al personal, ver planes, responder a encuestas, etc. El personal de la oficina incluía a miembros del Centro de Diseño Colaborativo de UDM, dirigido por Pitera, y de la organización sin fines de lucro Recursos Legales Comunitarios. El grupo de Pitera también creó una aplicación de teléfono móvil para fomentar

la participación comunitaria. Y el equipo creó 25 carteles de colores para identificar los distintos temas, como suelos vacantes o jardines comunitarios, y los distribuyó a millares por toda la ciudad.

En una reunión de sábado por la mañana en 2012 en la Misión de Rescate de Detroit, unos 50 residentes tuvieron una vista previa de lo que pasaría con distintos barrios, dependiendo de las condiciones existentes y los deseos de los residentes. Algunos de los asistentes expresaron una opinión positiva. “El diálogo es justo lo que necesitamos para volver a considerar los problemas reales”, dijo Phillis Judkins, de 65 años de edad,

proveniente del distrito de North End. Y Larry Roberts, de 70 años de edad, quien vive en el barrio Indian Village de Detroit, dijo que las reuniones públicas de 2012 fueron más productivas que las reuniones masivas más bien caóticas de Detroit Works en el otoño de 2010. “Hoy parece que hay gente con ideas que nos pueden hacer progresar”, dijo.

Por supuesto, todavía había un poco de escepticismo sobre cuántas de estas buenas ideas se convertirían en políticas reales en una ciudad con un presupuesto tan restringido, y cuántas se concretarían alguna vez. “Si el gobierno municipal adopta este plan y nos comunica lo

Mallach describe Detroit Future City “como un análisis realista de lo que está ocurriendo, para sugerir cómo gastar el dinero, dónde realizar las inversiones, a qué dar prioridad, etc.”.

Pero el plan contempla también densidades de población significativamente mayores en aquellas zonas de Detroit que ya se están regenerando, como el área extendida del centro, donde profesionales jóvenes han provocado un resurgimiento residencial recientemente, y donde empresas pioneras como Quicken Loans, que se mudó al centro en 2010, han llenado torres de oficinas previamente vacantes. Ello sugiere que los hospitales y corredores industriales existentes en Detroit podrían y deberían ver concentradas en ellos nuevas inversiones para aumentar las oportunidades de capacitación laboral y nuevos emprendimientos residenciales y minoristas en esos nodos. Los distritos de empleo claves se podrían interconectar con nuevas opciones de transporte público, como la línea de tranvía M-1 que se está construyendo a lo largo de Woodward Avenue, la calle principal de la ciudad, con financiamiento público-privado. La construcción de esta línea de 5 kilómetros de largo a un costo de US\$140 millones comenzó a mediados de 2014, y conectará el centro desde Jefferson Avenue hasta el área de New Center, otro centro de

LA CONTROVERSIA DE LA AGRICULTURA URBANA

Un uso controvertido del suelo que la oficina ha fomentado proviene de una tendencia ya conocida en Detroit: la agricultura urbana. En los últimos 15 años, Detroit ha presenciado el nacimiento de más de 1.000 pequeños jardines comunitarios, incluidos entre ellos proyectos reconocidos a nivel nacional como Earthworks y D-Town Farm, cada uno de los cuales abarca unas pocas hectáreas. Pero en la actualidad la mayor parte de la actividad agrícola la realizan voluntarios, y la producción la consumen los vecinos, se dona a bancos de alimentos o, en algunos casos, se vende en mercados de agricultores locales. En años recientes Detroit se ha visto sumido en un intenso debate sobre la posibilidad de ampliar esta actividad a escala de agricultura comercial. Algunos proyectos, como Hantz Farms y RecoveryPark, han elaborado planes ambiciosos para convertir cientos de hectáreas para la producción de alimentos. Pero por el momento cada uno de estos esfuerzos tiene una escala relativamente pequeña mientras el debate sobre la oportunidad de la agricultura comercial continúa.

De todas maneras, el equipo de DFC sigue comprometido a producir muchos más alimentos dentro de la ciudad, tanto en terrenos vacantes como en fábricas abandonadas, donde se podrían realizar cultivos hidropónicos. El equipo de DFC, por ejemplo, está trabajando con RecoveryPark para diseñar un sistema de retención hídrica para regar los cultivos.

Como mínimo, la agricultura urbana podría ayudar a algunos emprendedores de alimentación locales a hacer crecer sus empresas, generar puestos de empleo y ampliar la base imponible, aunque sea en una escala modesta. La producción de alimentos también ayuda a generar un propósito comunitario alrededor de una actividad, eleva la conciencia sobre la nutrición y crea un nuevo uso productivo para lotes vacantes y fábricas en ruinas. “Detroit tiene la oportunidad de ser la primera ciudad del mundo con alimento asegurado”, dijo Kinthead.

Pero los funcionarios municipales no han aprobado aún estos proyectos agrícolas comerciales en gran escala, por temor a que los problemas secundarios, como polvo, ruido y olores, se les vayan fuera de control. Otros cuestionan si los bajos márgenes de las economías agrícolas (que dependen del trabajo pesado realizado en su mayoría por migrantes que ganan el salario mínimo) pudieran producir ingresos y trabajos suficientes como para justificar esta estrategia. McCarthy sigue siendo uno de los escépticos. “Creía que no era una buena idea cultivar productos alimenticios”, dijo. “La ecuación económica no lo justifica; los costos son prohibitivos, ya que no hace falta ir demasiado lejos para llegar a suelos agrícolas excelentes fuera de Detroit a un décimo del precio”. Así que el debate continúa, mientras el equipo de implementación de DFC sigue trabajando para producir más alimentos en los suelos vacantes de Detroit.



Un jardín que crece en medio de las mansiones victorianas abandonadas de Brush Park. Crédito: Melissa Farlow/National Geographic Creative

que va a hacer, creo que las cosas van a salir bien”, dijo Roberts.

En el ejercicio del actual alcalde, Mike Duggan, quien se hizo cargo del gobierno en 2014, se ha abierto una serie de oficinas en los barrios para comunicarse con los ciudadanos más de cerca que las administraciones anteriores, y recoger sus inquietudes. El nivel de participación comunitaria a la fecha ha puesto en evidencia que los habitantes de Detroit no se han dado por vencidos, incluso en los barrios más perjudicados.

La hora de la verdad

Felizmente, la preocupación de que *Detroit Future City* languidezca en algún cajón acumulando polvo, como tantos otros documentos lo hicieron antes en Detroit, parece infundada. Con el respaldo financiero y el liderazgo de Kresge, se estableció la Oficina de Implementación de *Detroit Future City* (DFC) como una organización sin fines

de lucro encargada de implementar las visiones y sugerencias del plan. Dan Kinkead, un arquitecto que ayudó a escribir *Detroit Future City*, fue nombrado director de proyectos. El grupo tiene una sede permanente en el distrito New Center de Detroit y una plantilla de 12 miembros, incluyendo el personal disponible a través de varios programas de becarios se ha puesto en marcha en la ciudad. Kenneth Cockrel, un expresidente del Concejo Municipal de Detroit que ejerció brevemente como alcalde interino después de que el entonces alcalde Kwame Kilpatrick dimitiera por un escándalo en 2008, fue contratado a finales de 2013 para ser el director de la oficina de implementación.

A comienzos de 2015, la oficina de implementación había puesto en marcha múltiples proyectos piloto en alianza con otras organizaciones. Estos incluyen:

Campos solares. En colaboración con *Focus: HOPE*, organización sin fines de lucro para la capacitación laboral de la ciudad, y una pequeña empresa emergente, el equipo de DFC tiene pensado cubrir alrededor de 6 hectáreas de suelos vacantes con paneles solares. Kinkead estima que el campo podría producir cinco megavatios de energía, suficiente para alimentar varios cientos de casas. Los planificadores esperan comenzar el proyecto este año o el que viene, pero no se sabe bien a cuántas personas va a dar empleo.

Lagunas de retención de agua de lluvia. En el lado este de Detroit, el personal de DFC está considerando crear una serie de lagunas de retención de agua de lluvia en un barrio residencial, para evitar que drene en el sistema de alcantarillado. El barrio, conocido como Jefferson Village, había sido destinado a viviendas unifamiliares 15 años antes, pero ese proyecto quedó paralizado por falta de financiamiento, dejando docenas de lotes vacantes y muy poca demanda por ellos. Pero, con el financiamiento de la Fundación Erb local y con el asesoramiento del Departamento de Aguas y Alcantarillado de Detroit, el equipo de DFC ha identificado varias docenas de lotes vacantes para las lagunas de retención. Prevén que los propietarios cercanos podrían recibir una reducción en sus facturas de agua, puesto que el departamento ya no tendría que construir y mantener la infraestructura de grandes tuberías necesaria para recolectar el agua de lluvia que se mezcla con las aguas residuales. Si el esfuerzo resulta exitoso, se ampliará al resto de la ciudad.

Amortiguadores de carbono en los bordes de las carreteras. Una de las recomendaciones de DFC, la plantación de árboles como amortiguadores de carbono junto a las calles y carreteras principales, dio lugar, junto con la organización sin fines de lucro *Greening of Detroit*, a la mayor campaña de plantación de árboles de la ciudad a finales de 2014 en el lado oeste de Detroit, cerca de la carretera Southfield, uno de los conectores principales de norte a sur. Alrededor de 300 árboles fueron plantados por voluntarios en un solo día a lo largo de varias cuadras. Cuando maduren, estos árboles absorberán

por lo menos algunas de las emisiones de carbono de la carretera.

Trish Hubbell, vocera de *Greening of Detroit*, dijo que la alianza con el equipo de implementación de DFC para este tipo de iniciativas eleva la visibilidad de cada proyecto, lo cual a su vez contribuye a la recaudación de fondos. Y el equipo de DFC aporta una gran cantidad de conocimientos sobre temas de uso del suelo en cada uno de estos empeños.

“Su valor más importante es que tienen un marco de referencia, de manera que pueden ayudar a determinar dónde se tienen que hacer las cosas”, dijo Hubbell. “El marco de referencia agrega valor a todas las oportunidades que se presenten”.

Quizá la contribución más importante de *Detroit Future City* ha sido la de incorporar a los barrios y ciudadanos al mismo nivel que a los planificadores profesionales de gran prestigio para decidir la dirección futura de la ciudad.

Construcción de consenso

En vez de ignorar *Detroit Future City* como un producto de una administración previa, el alcalde Duggan ha apoyado públicamente esta iniciativa como guía propia. Su asesor principal para temas laborales y económicos se refiere a su ejemplar ya desgastado de *Detroit Future City* como su “Biblia” para reorganizar la ciudad.

Jean Redfield, Directora Ejecutiva de NextEnergy, una organización sin fines de lucro de Detroit que trabaja por un futuro de energía sostenible para la ciudad, tiene otro ejemplar de *Detroit Future City* sobre su escritorio. “Lo uso mucho para encontrar el lenguaje específico necesario para hablar de opciones específicas”, dijo. “Uso algunos de los mapas y estadísticas con regularidad”. Y el equipo de NextEnergy colabora con el equipo de implementación de DFC para planificar una variedad de proyectos de infraestructura verdes y azules. “Nuestros caminos

se cruzan con frecuencia”, declaró. “Allá donde surja una pregunta o un problema sobre el Departamento de Energía o la ciudad de Detroit relacionado con el uso del suelo, la infraestructura de energía, el alumbrado de calles o proyectos solares, frecuentemente trabajamos codo a codo con ellos”.

Como mencionamos, el equipo de implementación actúa más como asesor principal de otras agencias, como *Greening of Detroit* o el Departamento de Aguas y Alcantarillado de Detroit, que como protagonista. El Director de Implementación de DFC, Kenneth Cockrel,

Ya no son sólo los ecologistas o activistas del cambio climático los que hablan sobre bosques de carbono; son los residentes y directores ejecutivos de las corporaciones de desarrollo comunitario,

denomina al equipo una “agencia de planificación no gubernamental”. Explica: “Brindamos información para poder tomar decisiones, pero no tomamos las decisiones nosotros mismos. En última instancia, las recomendaciones del marco de referencia serán implementadas por el alcalde y el Concejo Municipal, si es que deciden ejecutarlas. Ellos son los que las pondrán en práctica”.

Cockrel también compara la implementación de *Detroit Future City* “con lo que ocurre cuando un libro se convierte en una película. No se filma el libro palabra por palabra y página por página. Algunas cosas se dejan de lado, y otras aparecen en la película. Me imagino que en última instancia esta será la estrategia utilizada por la administración Duggan”.

Como cualquier organización nueva, el equipo de DFC sigue afinando su papel a la búsqueda de dónde puede contribuir más. Kinkead concuerda que su papel se puede describir mejor con una paráfrasis del viejo lema corporativo de BASF: El equipo de DFC no implementa muchos proyectos innovadores en Detroit; simplemente hace que esos proyectos sean mejores.

“Vivimos en un mundo escurridizo”, dice Kinkead. “Es un tipo de juego distinto, pero



Un mural en el barrio de Brightmoor, cerca del límite noroeste de Detroit. Crédito: David Lewinski

nuestra misión se basa en brindar ayuda a los demás”.

A comienzos de 2015, quedó claro que muchas de las ideas innovadoras del corazón de *Detroit Future City*, como las estrategias de reverdecimiento, la producción de energía, los árboles como amortiguadores de carbono, los nuevos emprendimientos dedicados a distritos que ya son densos, que parecían ideas traídas por los pelos en 2010, cuando el entonces alcalde Bing lanzó su campaña Detroit Works, se han convertido en ideas normales.

“Ya no son sólo los ecologistas o activistas del cambio climático los que hablan sobre bosques de carbono; son los residentes y directores ejecutivos de las corporaciones de desarrollo comunitario”, dice Griffin. “Los líderes empresariales y los filántropos ahora reconocen su importancia. Un resultado importante de este trabajo es que hay un espectro más amplio de la ciudadanía que habla de estos temas, aunque no sean necesariamente una cuestión fundamental para sus actividades cotidianas.

Quizá sea igualmente importante la conciencia generalizada de que Detroit tiene que proporcionar servicios municipales de manera distinta, dada la realidad de los problemas económicos y la pérdida de población de la ciudad. La ciudad emergió con éxito de la bancarrota a finales de 2014, pero en el mejor de los casos esto le ha dado a Detroit un respiro para comenzar a crecer de nuevo. Si este crecimiento vuelve a producirse, la ciudad tiene que conducirlo de manera más inteligente que como lo hizo en los periodos de expansión del pasado, cuando el desarrollo se produjo en forma desordenada en toda la ciudad.

El camino por delante

Una de las razones por las que la ciudad y sus habitantes estaban listos para un documento como *Detroit Future City* fue la comprensión profunda de que los problemas de Detroit se debieron a la desindustrialización y el crecimiento suburbano desordenado. “Los residentes comenzaron a comprender que en realidad estaban subsidiando el crecimiento desordenado y la desinversión. Comenzaron a pensar en maneras de cambiar estos sistemas para que fueran más eficientes”, dijo Griffin.

Mientras este artículo se estaba preparando para su publicación, Detroit dio otro paso gigante para revitalizar sus actividades de planificación, que se encontraban en hibernación desde hace tiempo. El alcalde Duggan anunció que había contratado a Maurice Cox, el sumamente considerado director de Tulane City Center, un centro de recursos de diseño comunitario para Nueva Orleans, y vicedecano de *Community Engagement* (Participación comunitaria) en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Tulane, como nuevo director de planificación de Detroit. En Nueva Orleans, Cox facilita una amplia gama de alianzas entre la Universidad de Tulane, la Autoridad de Revitalización de Nueva Orleans y la Ciudad de Nueva Orleans. En Detroit, entre otras actividades, ayudará a convertir algunos de los marcos de referencia generales de *Detroit Future City* en recomendaciones de planificación específicas.

Si la planificación innovadora está otra vez de moda, como parece ser, es más descentralizada,

menos enfocada en grandes proyectos y más en sintonía con las condiciones reales, que podrían demandar soluciones distintas en cada barrio. Y la cantidad de voces que se escuchan en los debates de planificación es mayor que nunca. Quizá la contribución final y más importante de *Detroit Future City* ha sido la de incorporar a los barrios y ciudadanos al mismo nivel que a los planificadores profesionales de gran prestigio para decidir la dirección futura de la ciudad.

En efecto, *Detroit Future City* ha inaugurado una nueva era de planificación, y no se parecerá casi o nada a la de la era de Blessing. “La planificación ciertamente ha resurgido, pero es fundamentalmente distinta de lo que fue hace 50 años”, dice Kinkead. “En las décadas de 1950 y 1960, los objetivos de planificación amplios de la ciudad eran frecuentemente la manifestación de una elite municipal gubernamental”.

“Para que la ciudad avance, hacen falta todos”, dice Kinkead. “No se trata sólo de *Detroit Future City*. No se trata sólo del gobierno. No se trata sólo del sector empresarial. Se trata de todos ellos trabajando juntos”. □

John Gallagher cubre temas de desarrollo urbano para el *Detroit Free Press*. Sus libros *Reimagining Detroit: Opportunities for Redefining an American City* (*Imaginando un Detroit nuevo: Oportunidades para redefinir una ciudad norteamericana*) y *Revolution Detroit: Strategies for Urban Reinvention* (*Revolución en Detroit: Estrategias para una reinención urbana*) se pueden obtener de Wayne State University Press. Contacto: gallagher99@freepress.com.

REFERENCIAS

Detroit Future City. 2012. *Detroit Future City: 2012 Detroit Strategic Framework Plan*. Detroit, MI: Inland Press.

Mallach, Alan y Lavea Brachman. 2013. *Regenerating America's Legacy Cities*. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.

Skidmore, Mark. 2014. “Will a Greenbelt Help to Shrink Detroit's Wasteland?” *Land Lines* 26 (4): 8–17.