

MARCELLO MUSTO

UN RAGAZZO AVANZA SOLITARIO SUL BORDO DELLA CARREGGIATA CHE COLLEGA L'AEROPORTO AL CENTRO ABITATO. Indossa il tipico giubbotto sportivo americano sul cui retro appaiono, in genere, visivamente impressi, il nome di una squadra di basket o la bandiera a stelle e strisce. Il suo reca, invece, una sola parola, di cinque lettere: Black.

Lo avvicino per parlargli e per chiedergli notizie sul luogo nel quale mi trovo. Mi risponde, lacerante, che lui vive qui da quando è nato; che vi si è abituato. Lo scenario che fa da sfondo alla nostra conversazione è surreale. Non avevo mai visto nulla del genere. Continuo a guardarmi intorno e mi accorgo di quanto corrispondano a verità le cose lette su questo posto. Sono circondato da un numero infinito di edifici abbandonati. Vecchie fabbriche, incustodite da decenni, che hanno assunto le sembianze di giganteschi relitti, corrosi dal tempo e dalle intemperie. Immobili sventrati, vetri in pezzi sparsi ovunque, macchinari ricoperti dal ghiaccio e dalla neve. Un deserto abitato soltanto da cani randagi, tossicodipendenti, senza casa e altri soggetti ai margini della società. Sono a Detroit: la città fantasma. Uno degli esempi più eclatanti dell'altra America, quella che non viene mai mostrata nelle ovattate serie televisive ambientate a Manhattan o nelle pellicole tridimensionali prodotte a Hollywood.

SI CHIAMAVA MOTOWN

Se l'archeologia industriale fosse una scienza, Detroit ne sarebbe, allora, la sua prova incontestabile. Eppure, la sua storia annovera sviluppo e splendore. Conosciuta come la Motor City - da cui nacque anche il soprannome Motown, utilizzato dalla celebre casa discografica di soul e rhythm and blues -, Detroit costituì per decenni il principale centro automobilistico del globo. Nel 1902, la città salutò la nascita della Cadillac. E fu proprio qui, un anno più tardi, che Henry Ford inaugurò gli stabilimenti dai quali, nel 1908, uscì il primo esemplare di Modello T, la prima vettura della storia prodotta attraverso la catena di montaggio. La General Motors aprì quello stesso anno e la Chrysler seguì, poco dopo, nel 1925. Insomma, tutto ciò che aveva a che fare con l'industria automobilistica negli Stati Uniti cominciò nelle stanze di Detroit.

Sulle ali del progresso, la città si ampliò in maniera considerevole. Nella seconda decade del Novecento, la popolazione raddoppiò e Detroit divenne il quarto agglomerato urbano più numeroso del paese. Una fetta consistente dei suoi nuovi abitanti vi era giunta dagli stati del sud. Parte di quella schiera di afroamericani in cerca di lavoro (nella sola Detroit, in questo periodo, ne arrivarono oltre 120.000), che si rese protagonista di quel fenomeno denominato la «prima grande migrazione».

L'espansione non riguardò soltanto il mondo delle quattro ruote. In seguito allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, il principale centro del Michigan si trasformò, secondo lo slogan coniato da Franklin Roosevelt, nel «grande arsenale della democrazia». Detroit si sviluppò rapidamente in funzione della produzione di armi ed è noto che contribuì alla guerra più di ogni altra città americana (dopo l'attacco di Pearl Harbor furono moltissimi i lavoratori - donne comprese - che vi si trasferirono). Anche grazie a questa espansione, nel decennio successivo il numero di residenti toccò il suo picco: ben 1.865.000 nel 1956. Illustri professori e stimati giornalisti del tempo la glorificarono quale migliore esempio della fine della lotta di classe in America; come l'emblema del tentativo riuscito, da parte di grandi masse di lavoratori, di entrare nelle file della classe media e di poter beneficiare dei piaceri dell'imborghesimento.

Quanta acqua è passata sotto i ponti da allora! Con gli anni Sessanta cominciò l'inizio del declino, che si fece, poi, più rapido in seguito alle crisi petrolifere del 1973 e del 1979. Oggi Detroit conta appena 700.000 abitanti, il minor numero degli ultimi cento anni. La spirale verso il basso pare sia destinata a non arrestarsi. Nel primo decennio del XXI secolo, infatti, la città ha perso addirittura un quarto della sua popolazione totale e continua a precipitare a ritmo costante: ogni venti minuti un'altra famiglia racimola tutte le sue cose, le spedisce verso una nuova destinazione e si lascia alle spalle Detroit.

CENTOMILA LOTTI VUOTI

Continuo il mio giro per i suoi quartieri ed è come trovarmi in un luogo abitato da spettri. Nel suo perimetro ci sono più di 100.000 lotti vuoti e case abbandonate. Queste ultime sono in rovina o pericolanti. Diecimila dovrebbero essere demolite nei prossimi quattro anni, ma mancano i soldi per farlo. La sensazione che si respira percorrendola è desolante, poiché spesso, in un intero isolato, è rimasta soltanto una casa ancora abitata. Detroit è talmente vuota che nei suoi spazi sgombri potrebbero entrarvi Boston o l'intera San Francisco. Per contrastare questo stato di estrema desolazione, l'amministrazione comunale sta tentando di concentrare la popolazione in determinate aree e

Viaggio a Detroit la città fantasma

Da Motor City a non luogo: il declino lento e inesorabile di un pezzo d'America



Una veduta desolante di Detroit

Case vuote, fabbriche abbandonate: una metropoli che conta appena 700.000 abitanti, il minor numero degli ultimi cento anni

ALLA GAGOSIAN

Fino al 6 aprile a New York la mostra di Basquiat

La galleria Gagosian di New York ha aperto una grande mostra dedicata a Jean-Michel Basquiat, visitabile fino al 6 aprile. Con oltre cinquanta opere provenienti da collezioni pubbliche e private, la mostra ripercorre la breve ma folgorante carriera dell'artista. Una nuova opportunità per tornare a considerare il ruolo centrale di Basquiat nella sua generazione

di trasformarne altre in aziende agricole. In realtà, la crisi ha reso questo scenario ancora più lugubre. La città, sull'orlo della bancarotta, è in dissesto finanziario e di recente sono stati tagliati gli ultimi servizi pubblici, inclusi il bus - unico mezzo di trasporto per i ceti meno abbienti - e le luci notturne nelle zone periferiche.

La situazione sociale non è migliore di quella ambientale. A Detroit, una persona su tre vive in povertà, condizione che colpisce più della metà dei minori. Il livello di segregazione razziale è ancora altissimo. Oltre l'80% della popolazione è di origine afroamericana e vive in centro; mentre gli operai «bianchi», o meglio l'ultima parte di coloro

che non sono ancora riusciti a partire, si sono spostati in sobborghi protetti e vicini ai grandi magazzini. Segno che, con i dovuti distinguo tra i tempi, il razzismo che fece di questa città il teatro di guerra della violenta rivolta del luglio del 1967 - quando Lyndon Johnson inviò i carri armati che provocarono 43 morti, 7.200 arresti e la distruzione di oltre 2.000 edifici - non è stato ancora del tutto sradicato. Il tasso di criminalità è uno dei più alti del paese e, ironia della sorte, nonostante l'automobile sia nata proprio in queste strade, non esiste in America posto più caro dove stipulare un'assicurazione. La disoccupazione reale è giunta al 50% e i soldi investiti nel grande casinò, che ora occupa la principale via del centro, non hanno prodotto che un unico cambiamento, quello di creare una legione di disperati che, ogni sera, nella amara illusione della salvezza personale, si mette in fila di fronte alle tante slot machine, per giocarsi le ultime speranze rimaste e i pochi risparmi ancora disponibili.

ROTTAMI VERSO LA CINA

Nel 2009, sotto i colpi della crisi, la General Motors e la Chrysler dichiararono bancarotta, mentre la Ford fu duramente colpita dalla recessione. Gli aiuti ricevuti dalle Big Three alla fine dello scorso decennio, dall'amministrazione Bush così come da quella Obama, ammontano a 80 miliardi di dollari. Le misure furono accompagnate da pesanti «ristrutturazioni», ovvero licenziamenti, tagli salariali e maggiore precarietà. In poche parole, esse sono servite a estendere sempre più il modello portato avanti da compagnie quali la American Axle & Manufacturing, fondata, nel 1994, allo scopo di fornire, a costi ridotti, parti di automobili alla General Motors e alla Chrysler. Molti dei suoi dipendenti, già impiegati con contratti a ore, nonostante l'azienda registrasse ottimi profitti, nel febbraio dello scorso anno si sono visti togliere anche quelli. A seguito di uno sciopero contro il dimezzamento della paga da 28 a 14 dollari l'ora, un'altra fabbrica di Detroit licenziò tutti i suoi lavoratori e chiuse i battenti. E così, accanto agli stabilimenti aperti, negli ultimi anni, dalla American Axle & Manufacturing, in Messico, Brasile e Polonia, una recente dichiarazione, dai presunti toni filantropici, di uno dei suoi presidenti ci illumina sul futuro: «costruire l'Asia è la nostra massima priorità». Il prossimo capitolo di questa storia si scriverà in Cina, dove, infatti, la ditta opera, dal 2009, in due nuove fabbriche.

In fondo, Detroit non racconta solo del Novecento, ma testimonia anche i mutamenti dell'oggi e ciò che ci attende in futuro. L'epilogo della sua storia ci dice quanto disoccupazione e povertà siano conseguenza di quei dettami economici che hanno impedito che le conquiste e miglioramenti tecnologici fossero messi al servizio della collettività. Ci mostra che le fabbriche sono vuote non perché il lavoro non esiste più, ma perché la produzione è stata spostata altrove, in luoghi dove il costo del lavoro è più basso e la lotta per il riconoscimento di diritti sociali è oggi più debole.

Fa scuro in fretta a Detroit d'inverno. In prossimità dell'uscita dall'autostrada alcune persone chiedono l'elemosina. Più avanti - nel cuore di quella che un tempo era la zona industriale - si intravede un fuoco. Lo ha acceso un gruppo di giovani intento a smantellare i resti di una fabbrica che saranno poi spediti, via mare, verso oriente. Questi rottami di ferro vengono pagati due dollari e mezzo per libbra e sono gli ultimi oggetti utili da cui ricavare qualcosa per sbarcare il lunario. Rappresentano uno dei principali prodotti dell'esportazione statunitense in Cina e Detroit è la città che ne offre di più al mondo. Servono a costruire altrove ciò che prima era qui. A creare le infrastrutture che permetteranno un guadagno maggiore per i padroni. Uno sfruttamento generato da un saggio del plusvalore più grande, per usare parole di altri tempi. Non si illudano, però. Con le nuove fabbriche sorgerranno anche nuovi conflitti e nuove speranze.