

DETROIT VÁLSÁGA: OKOK ÉS KÖVETKEZMÉNYEK

BOROS LAJOS

THE CRISIS OF DETROIT: CAUSES AND CONSEQUENCES

Abstract

Detroit is a well-known example of de-industrialisation. Due to the crisis of the automotive industry, the economic and social indicators of the city are among the worst in the US. This paper aims to present the causes and consequences of the crisis. According to wide-spread reasoning, the decline is a result of globalisation, since the local factories were neither prepared nor flexible enough to cope with the increasing global competition that began in the 1970s. But the crisis had deeper roots in the previous decades, and multiple causes can be identified. In relation to the plant relocations of the Big Three companies, the decline of Detroit started earlier than the 1970s, with the population and employment of the city shrinking since the 1950s. Furthermore, segregation and discrimination also had a significant impact on the local urban economy, and contributed to the emergence of social conflicts, a decreasing tax base, and the degradation of building stock, among other consequences. The crisis of Detroit, therefore, has been a complex phenomenon with multiple actors and several interrelated economic and social processes.

Keywords: crisis, Detroit, globalisation, racism, automotive industry, urban economy

Bevezetés

Az egyesült államokbeli Detroit talán az egyik legismertebb példa a hagyományos iparvárosok válságára. Az egykor 1,8 milliós lakosságú város lakossága ma alig haladja meg a 670 000 főt, és a helyi ipari foglalkoztatás is jelentősen visszaesett. A válság nem csak a gazdasági szerkezetre hatott, hanem a városszerkezetre, a területhasználatra és a helyi társadalom működésére is. Detroit sorsa ráadásul túl is mutat önmagán: egyesek az amerikai életforma válságjelenségeként értelmezik a visszaesést, hiszen az autó az amerikai életforma elválaszthatatlan része, így az ehhez kapcsolódó iparágak visszaesése befolyásolja a nemzeti identitást is. De mi vezetett a város hanyatlásához? A legelterjedtebb magyarázat szerint Detroit bizonyos értelemben a globalizáció áldozata azáltal, hogy az itteni autógyárak nem bírták a versenyt az egyre erősödő ázsiai konkurenciával, így leépítésekre kényszerültek, tönkrementek (TRACHTE, K.–ROSS, R. 1985). Alaposabban megvizsgálva a folyamatokat azonban azt tapasztaljuk, hogy a válság okai nem egyszerűsíthetők le csupán a külső hatásokra, az erősödő versenyre: számos egyéb gazdasági és azon kívüli oka is volt a visszaesésnek. Nem Detroit volt az egyetlen város az egykori ipari, ma rozsdadóvnek nevezett térségben, amelyet komoly kihívások elé állítottak a globalizációs folyamatok, azonban míg például Pittsburgh, Cleveland vagy éppen Chicago a gazdasági szerkezetét átalakítva sikeres tudott lenni, addig Detroit válsága egyre mélyebbé vált (PROBÁLD F. 2004).

A tanulmány célja, hogy bemutassa, milyen okok vezettek Detroit hanyatlásához, és milyen társadalmi, gazdasági és városszerkezeti következményei voltak a gazdasági visszaesésnek. Emellett arra is kitérek, hogy milyenek a város jövőbeni esélyei, lehetséges-e, és ha igen, hogyan a válságból való kilábalás, és a város gazdaságának és népességének stabilizálása. Kik lehetnek a jövőbeni fejlődés kulcsszereplői, és milyen lépéseket tesznek a döntéshozók a fejlődés érdekében?

Detroit felemelkedése

Detroitot a franciák alapították a 18. század elején, majd a brit uralom után 1796-ban került az Egyesült Államok fennhatósága alá. Az 1850-es évektől megindult az ipar fejlődése, ekkoriban a vezető iparág a konyhai eszközök, tűzhelyek gyártása volt (HERRON, J. 2004).

A 20. század elejétől kezdve Detroit fejlődése elválaszthatatlan az autógyártástól; itt született meg a modern autóipar, és a Ford, a General Motors és a Chrysler alkotta nagy hármás évtizedeken keresztül uralta a globális gépjárműipart. Mindhárom cég Detroit régiójához kötődik, bár a 1903-ban alapított Ford központja nem a városban található, hanem szomszédos Dearbornban. Detroit a 19. és 20. század fordulóján az Egyesült Államok 13. legnépesebb városa volt, kompakt városszerkezettel és sokoldalú iparral. Az ezt követően dominánssá váló autógyártás fejlődését nagy mértékben segítette a város jó közlekedési helyzete, ami lehetővé tette a szükséges nyersanyagok, valamint az elkészült termékek gyors és viszonylag olcsó szállítását (SUGRUE, T. 1996, 2004).

A Ford T modell gyártása nem csak az autógyártást forradalmasította, hanem egy teljesen új termelési paradigma első képviselőjévé vált, és a fordizmus az 1970-es évekig meghatározta hogyan működött a termelés és a fogyasztás a fejlett országokban (NAGY É. – PÁL V. 2010, PÁL V. – BOROS L. 2010). Az 1908 és 1927 között gyártott T modell az 1913-tól az összeszerelő szalagokon zajló sorozatgyártásnak köszönhetően olcsóbban és gyorsabban készült el, mint a versenytársak termékei; míg korábban átlagosan 12,5 órára volt szükség egy gépkocsi elkészítéséhez, a T modell esetében ezt 93 percre csökkentették (SUGRUE, T. 2004). Az 1910-ben megnyitott Highland Park és az 1928-ban befejezett River Rouge komplexum a kor legmagasabb színvonalú gyárai voltak, amelyek számos más üzem számára szolgáltak mintaként világszerte. River Rouge integrálta a gyártás teljes folyamatát a fémfeldolgozástól a gépkocsik összeszereléséig (National Park Service 1976). A hatékonyság növelésével a Fordnál 2014-től megemelték a béreket is (a korábbi napi 2 dollár 34 centről napi 5 dollárra), ami különösen vonzóvá tette a vállalatot a munkavállalók számára – annak ellenére, hogy Henry Ford igyekezett rendkívül erős kontrollt gyakorolni a munkások viselkedése, életvitele felett a Ford Társadalmi Osztály (Ford Sociology Department) révén.

Az 1920-as évektől az autógyártás felfutásával a város népessége is gyorsan növekedett, és az 1930-as évekre 1,6 millió lakosával az Egyesült Államok negyedik legnagyobb városává vált. Bár a gazdasági világválság lassította a fejlődést, az 1950-es évekig továbbra is fontos bevándorlási célpont maradt a Motor Citynek is nevezett város (BOYLE K. 2001). A bevándorlás 1921-es és 1924-es korlátozásai (annak érdekében, hogy a kívánatosnak tartott a népesség etnikai szerkezetét elérjék, megtartsák, bevándorlási kvótákat határoztak meg az egyes kibocsátó országok számára) eredményeképp a migráció forrása egyre inkább az ország déli része lett – ezen belül különösen nagy számban érkeztek a korábban főleg a mezőgazdaságban dolgozó feketék.

Az autógyárakban élők eleinte a legkényelmesebb megoldást választva a gyárak közelében telepedtek le, majd a közlekedés fejlődésével egyre távolabbi területekre költöztek, így megindult a lakosság decentralizációja és a beépített területek terjeszkedése. Más észak-amerikai iparvárosokkal összehasonlítva Detroit beépítettsége sokkal lazább volt, a lakások kétharmada családi ház jellegű volt, saját kerttel, udvarral. Ezt az tette lehetővé, hogy a szakszervezetek által kiharcolt bérek és szociális biztonság lehetővé tette a házvásárlást az autógyári munkások jelentős részének. Ugyanakkor a lakásvásárlásnak volt egy erős etnikai választóvonal: a feketék sokkal kisebb eséllyel kaptak hitelt, illetve a New Deal részeként létrehozott állami hitelgaranciát, mivel a vegyes vagy fekete lakosságú negyedeket üzletileg kockázatosnak ítélték – ez pedig a szegregációt erősítette (SUGRUE, T. 2004).

Az autó nem csak a foglalkoztatáson, a karrierlehetőségeken keresztül formálta a várost, hanem jelentős hatással volt annak szerkezetére, fizikai kialakítására is. Az autóhasználat gyors növekedése megkövetelte az autópályák építését, ami lehetővé tette, hogy a lakosok egyre távolabb költözzenek a zajos ipari területektől. A következmény az volt, hogy újabb és újabb területeket csatoltak Detroithoz, folyamatosan növelve a város közigazgatási területét. A városvezetés is egyre inkább az autóhasználatot támogatta, csökkentve a tömegközlekedés támogatását. Az eredmény az lett, hogy egyre több városi autópálya épült, és a népesség egyre inkább szétterült térben. Az útépitések nem egyszer jól működő afroamerikai közösségeket romboltak szét azáltal, hogy a közösségi tereik helyén építették az új autópályákat (BOYLE, K. 2001, SUGRUE, T. 2004).

A tömegközlekedési költségek visszaesése romló szolgáltatási színvonalat, egyre elégedetlenebb felhasználókat eredményezett, ami még inkább erősítette a gépkocsi szerepét a városi közlekedésben. A romló tömegközlekedés és az autópályaépítések pozitív visszacsatolásként egyre erősítették a város térbeli szétterülését.

Detroit hanyatlása

Az 1950-es években az egyesült államokbeli munkahelyek 1/6-a kapcsolódott az autógyártáshoz. Ebben az időszakban érte el Detroit a népesedési csúcspontot is, több mint 1,8 millió lakosa volt (1. ábra). Az autógyártási ágazatban jelentős koncentráció ment végbe, a három nagy detroiti cég felvásárolta a vetélytársakat, illetve sok kisebb gyártó tönkrement, és bezárni kényszerült (1. kép) (SUGRUE, T. 2004). Az egyre terjedő automatizálás csökkenő munkaigénnyel és leépítésekkel járt, megindult tehát az ipari foglalkoztatás csökkenése, a munkanélküliség növekedése.



1. kép A Packard autógyár 1958-ban bezárt üzeme. *Forrás:* saját fotó
Photo 1 The Packard Plant, closed in 1958. *Source:* photo by the author

Emellett fontos szerepe volt az erős szakszervezeteknek, akik az 1940-es években nem csak magas béreket harcoltak ki, hanem azt is bebizonyították, hogy a sztrájkokkal meg tudják bénítani a termelést. A vállalatok válasza erre a termelés térbeli dekoncentrációja volt, aminek az eredményeképp bármelyik gyárban is sztrájkoltak, egy másik át tudta venni a feladatokat. 1945 és 1957 között a három nagy gyártó 25 új üzemet hozott létre Detroit térségében – de mindegyiket a városon kívül. A beszállítók gyakran követték a példát, és ők is Detroiton kívülre telepítették a tevékenységüket. A fentebb említett automatizálásnak továbbgyűrűző hatásai is voltak, hiszen a beszállítók közül is sokan tönkrementek, mivel nem rendelkeztek elég tőkével a fejlesztésekhez (TRACHTE, K.–ROSS, R. 1985, SUGRUE, T. 1996, 2004).

A városra tehát hosszú távon a folyamatos tőke kivonás volt a jellemző, évtizedeken keresztül alig érkezett számottevő beruházás Detroitba. Ezáltal folyamatosan csökkentek a város adóbevételei, ami eladósodáshoz, valamint a közszolgáltatások hanyatlásához vezetett. A szövetségi kormánytól és Michigan államtól kevés, és reálértéken számolva egyre kevesebb támogatás, átengedett adóbevétel érkezett (GALSTER, G. 2015). Emellett a bezárt üzemeket nem rehabilitálták, ezért a barnamezők komoly környezeti problémákat jelentettek, de a városképre is igen rossz hatással voltak, így rontották Detroit imázsát. A korábban a gyárak dolgozóira építő vállalkozások (boltok, éttermek, bárók) elveszítették a vásárlóikat, így csődbe mentek, amivel tovább romlott a foglalkoztatási helyzet (*1. táblázat*), illetve csökkentek a helyi adóbevételek (SUGRUE, T. 1996, 2004, McDONALD, J.F. 2014).

1. táblázat – Table 1

A detroiti válság néhány dimenziója
Selected dimensions of the crisis of Detroit

kategória	időszak	változás (%)
lakott ingatlanok száma	1950–2013	–49
foglalkoztatottak száma	1950–2013	–74
ipari vállalkozások száma	1947–2012	–88
ipari dolgozók száma	1947–2012	–95
kiskereskedelmi egységek száma	1947–2007	–88

Forrás/Source: FARLEY, R. 2015

A gyárak kitelepülése felborította a lakó- és munkahelyek addigi térbeli egyensúlyát: a zömmel feketéből álló munkások a központi városban maradtak, így ingázni kényszerültek. Mivel a tömegközlekedés leépült, így autóra lett volna szükségük, ám ezt sokan nem engedhették meg maguknak, ezzel kirekesztődtek a munkaerőpiacról.

A fenti folyamatok következtében egyre erősebbé vált a korábban is megjelenő szegregáció. A feketéket nem is engedték a fehérek városrészeibe költözni, akár még erőszakkal is megakadályozták, hogy egy afroamerikai ingatlant vásároljon a fehér középosztály és elitek által lakott területeken (DESAN, M.H. 2014). Az 1930-as évektől rendszeres volt az iskolai szegregáció is; a feketék iskolái kevesebb támogatást kaptak. A szegregáció, az élesedő társadalmi különbségek több esetben is konfliktusokhoz vezettek (a legismertebb az 1967-es zavargás volt, amelynek 43 halálos áldozata volt), ami tovább erősítette a diszkriminációt és a térbeli elkülönülést (THOMAS, J.M. 1988, BOYLE, K. 2001). Mára a központi városban lakosság több mint 80%-a afroamerikai, és napjainkban Detroit az Egyesült Államok leginkább szegregált nagyvárosa.

Az 1970-90 közötti erősödő verseny tehát már egy leszállóágban lévő detroiti autóipart érintett rendkívül negatívan, tovább mélyítve a válságot. Az autógyárak rekordvesztéseik miatt szövetségi segítségre szorultak. Ebben a helyzetben tovább folytatódott a termelés áthelyezése: az Egyesült Államok déli államaiba, Mexikóba, illetve Kanadába – mindez kapcsolódott az autóipar globális átrendeződéséhez (MOLNÁR E. 2009).

A válság széles körben ismert jelképévé vált a 1988-ban bezárt, korábban az egyik legfontosabb közlekedési csomópontnak számító Michigan Central Station (2. kép), de egyéb szimbolikus jelentőségű események is történtek, mint például a Motown lemeztársaság Los Angelesbe költözése 1972-ben, ami a város kulturális szerepkörének a hanyatlását jelképezte.



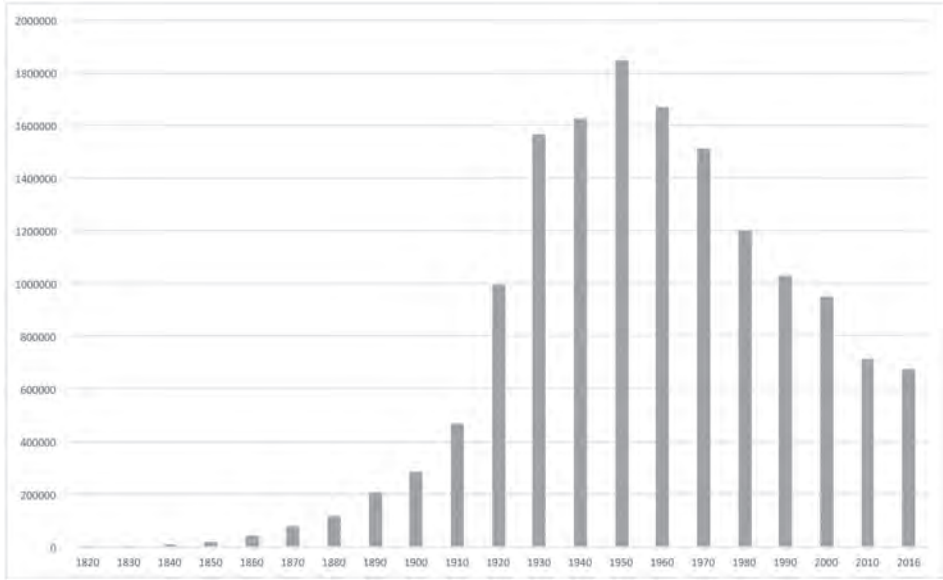
2. kép A bezárt Michigan Central Station. Forrás: saját fotó
Picture 2 The former Michigan Central Station. Source: photo by the author

A 2008-09-es válság tovább súlyosbította Detroit problémáit az ingatlanpiac, ezen belül a jelzáloghitelezés összeomlása révén. A válság ugyanis különösen súlyosan érintette a detroitiakat, akik közül sokan elvesztették otthonaikat a hitelválság következtében – ez pedig tovább erodálta a város bevételeinek az egyik legfontosabb forrását, az ingatlanadót. Emellett a detroiti „nagy hármas” autóipari eladásai is visszaestek, és kormányzati segítségre szorultak (EGEDY T. 2012, TABB, W.K. 2015).

2013-ban a város hivatalosan csődbe jutott, miután 18,5 milliárdos adósságot halmozott fel – ez volt az Egyesült Államok történetének legnagyobb önkormányzati csődje (PECK, J. – WHITESIDE, H. 2016). A csőd következményeképp Michigan állam kormányzója csőd-gondnokot nevezett ki a város élére, aki a választott tisztségviselő helyett a város tényleges irányítója lett.

A folyamatos elnéptelenedés (1. ábra) következményeként napjainkban a városban 100 000-nél is több elhagyott, üres épület található (3. kép), és az elhagyott területeket a természet elkezdte visszafoglalni: az egykori lakónegyedek helyén újra megjelent a természetes növényzet, és visszatértek olyan állatfajok is, amelyek nem jellemzőek a nagyvárosokra. Ezek, a városi prérinek nevezett területek ráadásul nem a város szélén találha-

tóak, hanem a központi területekhez közel, ahol korábban az autógyárak dolgozói éltek. A népességsökkenés kapcsán azonban érdemes kiemelni, hogy míg a központi város lakosság száma meredeken zuhant, a tágabb várostérség lakosság száma többé-kevésbé állandó szinten maradt, azaz a területi egyensúly megváltozásáról beszélhetünk, aminek a fő oka a szuburbanizáció volt.



1. ábra Detroit népességszámának alakulása, 1820–2016. Forrás: US Census Bureau
Figure 1 Population trends in Detroit, 1820–2016. Source: US Census Bureau



3. kép Elhagyott lakóépület Detroitban. Forrás: saját fotó
Picture 3 Abandoned property in Detroit. Source: photo by the author

A város növekvő adósságához hozzájárult, hogy adókedvezményeket és támogatásokat nyújtott a legnagyobb vállalatoknak, hogy azok ne telepítsék át máshova a tevékenységeiket (TABB, W.K. 2015). Ugyanakkor a közszolgáltatások finanszírozása egyre nehezkesebbé vált, a költségvetési megszorítások miatt számos iskolát bezártak a városban. Detroit közbiztonsági helyzete évtizedek óta a legrosszabbak közé tartozik az Egyesült Államokon belül; például itt az egyik legmagasabb a 100 000 főre jutó gyilkosságok száma. A közvilágítás körülbelül 40%-a nem működik, ami szintén rontja a közbiztonságot, illetve a biztonságérzetet. A fentiek mellett az is problémát jelent, hogy a város infrastruktúrájának nagy része a fellendülés időszakából származik, így mára mindenképp beruházást, fejlesztést igényelne (RYAN, B. 2012).

A város bevételeinek jelentős részét adja az ingatlanadó, de komoly problémát jelent, hogy magas az adót be nem fizetők aránya. Ennek oka, hogy az adóterhek igen aránytalanok: az ingatlanadó az egyik legmagasabb az egész országban, ráadásul a fizetendő összeget nem a valós piaci érték, hanem az önkormányzat által végzett értékbecslés alapján határozzák meg. A becslült érték akár a valós piaci érték többszöröse is lehet – ami aránytalanul nagy adóterhet jelent a tulajdonos számára. Ennek következtében az adóhiány miatt számos ingatlant elárvereztek. Ugyanakkor a városrehabilitáció vagy a városba érkező új befektetések által érintett területeken akár 12 éves ingatlanadó-mentességet is kaphatnak a tulajdonosok (HODGE, T. – SANDS, G. – SKIDMORE, M. 2015, SANDS, G. – SKIDMORE, M. 2015).

A 2009 és 2013 közötti időszakban a város lakosságának 39%-a élt a szövetségi állam által meghatározott szegénységi küszöb alatt – ezzel a legszegényebb nagyvárosi térségnek számított (STOVALL, M. – HILL, A.B. 2016). Már évtizedek óta rendkívül magas az állami transzferektől függők aránya, különösen a fekete lakosság körében. Emellett más amerikai városokkal összehasonlítva rendkívül alacsony a diplomások aránya, azaz hiányzik a megfelelő humán erőforrás is a felzárkózáshoz. A csökkenő lakosságszám miatt rengeteg iskolát bezártak és az oktatás átlagos színvonala folyamatosan csökkent. A felmérések szerint 2015-ben a detroiti iskolások teljesítménye matematikából és angol nyelvből 35%-kal maradt el a michigani átlagtól (REESE L.A. et al. 2017).

A zsugorodás eredményeképpen, bár a népességszám lassult, 2016-ban Detroit kikerült az Egyesült Államok 20 legnépesebb városa közül – ami először történt meg 1850 óta (Detroit News 2016). De a város nem minden része hanyatlott, és vált elhagyottá; egyes városrészek (pl. Indian Village, Palmer Woods, Sherwood Forest) soha sem voltak válságterületek, míg más területeken sikerült megállítani a lecsúszást, és vonzóvá tenni a környéket – azaz a válság a városi térben is egyenlőtlenül jelentkezett. A legnagyobb visszaesést lakosságszámban, átlagjövedelemben vagy az ingatlanok állapotában a korábbi munkásnegyedek szenvedték el, ahol az épületek minősége és esztétikai értéke alacsonyabb volt (FARLEY, R. 2015).

A válság magyarázatai

Mint azt fentebb láthattuk, Detroit hanyatlása nem a globalizációval kezdődött, a világméretűvé váló és egyre élesedő verseny már egy problémákkal küzdő várost állított leküzdhetetlennek bizonyuló kihívások elé. Azaz a válság kezdete korábbra tehető, mint azt általában hangsúlyozni szokták, és az okai is összetettebbek. A kutatások többféle megközelítésben is megpróbálták elemezni, miért jutott csődbe Detroit.

Egyes magyarázatok a város rugalmatlanságát, változásra való képtelenségét hangsúlyozzák, így a visszaesésért részben a városvezetést, részben pedig helyi lakosságot hibáztatják – különösen a neoliberais megközelítések esetében találkozhatunk ilyen, és

hasonló értelmezésekkel (GLAESER, E. 2011, DESAN, M.H. 2014, REESE L.A. et al. 2014). E megközelítések például azt hangsúlyozzák, hogy a nagy tömegű képzetlen munkaerőt foglalkoztató, monolitikus nagyvállalatokból kiveszett az az innovativitás és tenni akarás, ami korábban nagyra tette Detroitot. E gondolatmenet mentén a szakszervezeteket is felelőssé teszik a válságért, mivel a kritikusok szerint tiltakozásaikkal akadályozták a fejlődést, a változást, azaz végső soron megfojtották a várost, amely „felemelte őket” (WALTERS, S. 2010, HACKWORTH, J. 2015).

A fentiekhez kapcsolódóan több elemzés a vezetési problémákat, a korrupciót emeli ki, mint a tartós válság egyik fő okát. Eszerint a gondolatmenet szerint a város választott vezetői nem voltak képesek vagy hajlandók meghozni a nehéz döntéseket (azaz a megszorításokat), aminek a következménye az egyre mélyülő krízis lett. Kevyn ORR, a Michigan által kinevezett csődgondnok szerint Detroit a fellendülés időszakában „lusta, buta, boldog és gazdag” volt, és nem reagált a várost érő kihívásokra (TABB, W.K. 2015). Detroit kizárólag az autóiparra támaszkodott, ami kiemelkedően sérülékennyé tette a helyi gazdaságot (MCDONALD, J.F. 2014).

Más megközelítések szerint a válság fő oka a tőke és a szervezett munkásság közötti küzdelem volt – de a neoliberais felfogással ellentétben a tőke oldalát tartják az elsősorú felelősnek a krízisért. A tőke-munkásság küzdelem részeként ugyanis nagy autógyárak elkezdték eltelepíteni a termelést Detroitból olyan helyekre, ahol alacsonyabb szintű volt a szakszervezetek jelenléte, hatása. Ez, ahogy azt fentebb említettem, a munkanélküliség növekedését és romló városképet eredményezett. A gazdasági szereplők közötti szembenállás azonban szélesebb értelmében sem működött. Ellentétben például Pittsburgh-gel, ahol hagyományosan együttműködnek a vállalkozások, helyi alapítványok, városi és regionális intézmények (JEZERSKI, L. 2012), Detroitban hiányzott ez a fajta partnerség a gazdasági szereplők között. Sőt, a hagyományosan republikánus Michigan és a demokrata bázisnak számító Detroit között nem egyszer kifejezetten feszült volt a viszony.

A faji alapú diszkriminációnak szintén jelentős szerepe volt a város leromlásában. A városban elsősorban az alacsonyabb iskolázott, afroamerikai ipari munkások maradtak, akik a közlekedés nehézségei miatt gyakran elvesztették a munkahelyüket. Ezáltal csapdahelyzetbe kerültek, hiszen állást sem találtak a lakóhelyükhöz közel, és nem tudtak elköltözni sem olyan helyre, ahol jobb álláslehetőségek voltak. Ez a belső városrészek leértékelődését, fokozatos elnéptelenedését és leromlását eredményezte. A feketékkel szembeni előítéletek a mai napig erősen hatnak a válságmagyarázatokra is, így például nem egyszer jelennek meg a helyzetértékelésekben a feketék mint probléma, míg a fehérek beköltözése, a hozzájuk kapcsolódó esetleges deszentrifikációs folyamatok pedig mint a „megoldás” (DESAN, M.H. 2014, STOVALL, M.–HILL, A.B. 2016).

A lakosságcsökkenés mögött álló szuburbanizációban kulcsszerepe volt az ingatlanfejlesztőknek, akik nagy léptékű beruházásokkal folyamatosan növelték az ingatlankínálatot a szuburbanizációban. Évente átlagosan 10 000 lakás épült a város körül, miközben a térség népességszáma lényegileg változatlan maradt (GALSTER, G. 2015). Ezáltal a befektetői érdek az volt, hogy a fizetőképes vásárlók folyamatosan kiköltözzenek a városból. Az újonnan épülő lakások túlkínálatot képeztek az ingatlanpiacon, aminek következtében a legrosszabb minőségű, elhanyagolt városrészekben elhelyezkedő épületeket elhagyta, aki tehetett. Ezt a folyamatot a széttöredezett önkormányzati rendszer is segítette, mert nem létezett átfogó tervezés a várostérség egészére, sőt az egyes települések egymással versengtek a befektetésekért, az adófizetőkért (FARLEY R. 2015). (Az 1960-as évekre már 124 szuburban önkormányzat létezett Detroit várostérségében.) Ellentétben más városokkal (pl. az Ohio állambeli Columbus, vagy az Indiana államban található Indianapolis, a kaliforniai San Jose vagy a floridai Jacksonville), amelyek nem egy esetben akár több

száz százalékkal növelték a területüket, Detroit az 1950-es évektől nem tudta azt megtenni, hogy bekebelezze a körülötte fekvő, szuburbanizációból profitáló önkormányzatokat. Így a lakossági szuburbanizáció egyben a helyi adófizetői bázis elvesztését is eredményezte (DOUCET, B. 2017).

Emellett sajátos módon azt is el lehet mondani, hogy az autó, ami naggyá tette Detroitot, tönkre is tette a várost azáltal, hogy dominánssá vált az autós közlekedés a városban (REESE, L.A. et al. 2014). Ennek két fontos következménye volt: az egyik a város túlzott szétterülése, a másik pedig ehhez kapcsolódóan a monoton, esztétikailag alacsony értékű városkép. Az ipar leépülésével és a lakosság csökkenésével óriási elhagyott területek jöttek létre, amelyek még inkább rontják a városképet és kiterjedt rozsdávezeteket, városi prériket alkotnak. A fentiek eredményeképpen Detroit az észak-amerikai zsugorodó városok egyik tipikus példája is; ezekben a várostérségekben a zsugorodás a központi területekre vonatkozik, míg maga a teljes várostérség népessége akár nőhet is – ellentétben például a keletnémet városokkal, ahol a teljes várostérség népessége csökkent az elvándorlás miatt (PALLAGST, K. 2008). A zsugorodás világszerte nagy figyelmet kap a médiában és a döntéshozók körében, hiszen a megszokott városfejlesztési logika a folyamatos növekedésre épít, és a döntéshozók kevés tapasztalattal rendelkeznek azzal kapcsolatban, hogyan menedzselhető zsugorodás (HOLLANDER, J.B. et al. 2009, MARTINEZ-FERNANDEZ, C. et al. 2012).

Regionális gazdaságtani szempontból említést érdemel, hogy Detroit felemelkedése elsősorban a statikus agglomerációs előnyöknek (LENGYEL I. 2010) volt köszönhető – azaz olyan tényezőknek, amelyek lehetőséget teremtettek a költségcsökkentésre. Ugyanakkor az innovációt és a szerkezetváltást lehetővé tevő dinamikus agglomerációs előnyök (pl. kvalifikált, a térségen belül mobilis munkaerő, technológiatranszfer a különböző iparágak között, kedvező üzleti környezet, partnerségen alapuló kapcsolatrendszer a gazdaság szereplői között stb.) nem, vagy csak korlátozottan álltak rendelkezésre – ez is hozzájárult ahhoz, hogy a város nem tudott megújulni (CAMAGNI, R.–CAPELLO, R.–CARAGLIU, A. 2015). A technológiai fejlődés eredményeképpen csökkenő kommunikációs és szállítási költségek ugyanis felértékeltek a városi gazdaságban az innováció, a tudástermelés, a kreatív iparágak szerepét, míg a hagyományos ipari tevékenységek jövedelmezősége csökkent (GLAESER, E.L.–PONZETTO, G.A.M. 2010, EGEDY T. 2017).

A város újjászületésének esélyei

Mivel Detroit válsága szorosan összefonódik az autógyártás globális átrendeződésével, így a válságból való kilábalás kulcseleme valószínűleg az ipartól való elmozdulás lesz a jövőben. Ezt alapul véve a város a csúcstechnológiai ágazatokra, a szolgáltatásokra, illetve az életminőség javítására és a közösségfejlesztésre fókuszált az elmúlt években. Azt fontos hangsúlyozni, hogy Detroit önmaga nem képes kilábalni a válságból, mindenképp komoly beruházásokra van szükség az szövetségi állam és Michigan, valamint a piaci befektetők részéről (SCHINDLER, S. 2016).

A jövőt illetően az egyik legfontosabb feladat a túlzottan szétterülő város „újra-koncentrálása”. Ma Detroit területe nagyobb, mint Bostoné, San Franciscoé és Manhattané együttvéve, ám míg az említett három területen együttesen körülbelül 2,8 millió ember él, addig Detroit lakossága a 2016-os becslések szerint 672 795 fő (US Census Bureau 2017). A város kompaktabbá tételében fontos szerepet szánunk a városrehabilitációnak, a vonzó közterek kialakításának, így például a Detroit folyó menti vízparti fejlesztéseknek (4. kép), vagy a belvárosi közösségi terek újratertésének (FARLEY, R 2015). A helyi közlekedés fejlesztéseként villamosvonalat építettek, ezzel is javítani igyekeznek a belváros elérhe-

tőségét. A vonal a belváros és a korábban Cass Corridornak nevezett, de városmárkázási okokból Midtown névre átkeresztelt negyed között teremt összeköttetést. A Midtown egy dzsentrifikálódó terület, nagyszámú diáksággal, művészekkel – és az elmúlt években egyre több ingatlanbefektetéssel.

A városkép javítása érdekében a városvezetés úgy döntött, hogy elhagyott, leromlott épületeket lerombolják. Ettől több pozitív hatást is várnak; egyrészt a megmaradó, még lakott ingatlanok értékének növekedését, másrészt a közszolgáltatások olcsóbb működését, a tüzesetek és a bűnözési ráta csökkenése révén. Emellett a lerombolt épületek telkei vonzóbb befektetési területekké is válhatnak (PAREDES, D. – SKIDMORE, M. 2017). 2014 óta több mint 9000 épületet romboltak le, amelyek egy részét parkokként, közösségi kertekként vagy erdősítt területként kívánják hasznosítani (REESE L.A. et al. 2017).

A biztonságérzet növelése érdekében a városvezetés növelte a rendőri jelenlétet, a bűnelkövetőkkel és deviánsnak tartott viselkedéssel szembeni zéró toleranciát jelentő „betört ablak” elvet alkalmazva. Ezt számos bírálóat éri, mivel a tapasztalatok szerint mindössze tüneti kezelést jelent a problémákra. A radikális baloldali kritikák szerint ez a stratégia azt a célt szolgálja, hogy féken tartsa a strukturális okból a munkaerőpiacról kiszorult tömegeket, hogy azok ne veszélyeztessék a profittermelési lehetőségeket (JAY, M. – CONKLIN, P. 2017).



4. kép Felújított vízparti sétány a Detroit folyó mentén. Forrás: saját fotó
Photo 4 Renovated waterfront promenade along Detroit river. Source: photo by the author

A város vezetése más módokon is igyekszik a fejlődéshez energiákat mozgósítani. Egyrészt adókedvezményeket, kedvezményes kölcsönöket, képzéseket, valamint olcsó ingatlanokat nyújtanak a betelepülő vállalatoknak. Másrészt a város kulturális sokszínűségét látják hasznosítható erőforrásnak, így bátorítják a bevándorlást. A külföldről érkező bevándorlók egyrészt hozzájárulnak a népességsökkenés és elöregedés megállításához, másrészt pedig

az átlagosnál nagyobb vállalkozási hajlandósággal és magasabb végzettséggel rendelkeznek (Economist 2017). Emellett azt várják a bevándorlástól, hogy segíti majd a város globális kapcsolatrendszerének erősödését is (TOBOCAN, S. 2014). A beköltözőknek köszönhető, hogy egyre több startup vállalkozás indul a városban. Napjainkban egyébként bár növekszik, de még kifejezetten alacsony a külföldön született lakosok aránya Detroitban (2. táblázat). A város imázsát is igyekeznek megváltoztatni, aminek az egyik kezdőlépése az volt, hogy 2006-ban Detroitban rendezték amerikai futballbajnokság döntőjét, a Super Bowlt. Ez a várost kedvezőbb színben mutatta meg az amerikai közvéleménynek, egy olyan helynek, ahol fontos és izgalmas dolgok is történhetnek (SANDS, G. 2015). A sportnak ezen túl is fontos szerepet szánnak a városközpont újraélesztésében, így új stadion, sportszarnok is épült Detroitban az elmúlt években (TRANDAFILOVA, S. 2012). Emellett az, hogy Detroit egy zsugorodó város, sajátos kihívásokat állít a várostervezés elé a területhasználattal kapcsolatban, amire az elképzelések szerint egyik válasz a város „kiszöldítése” lehet – ami hozzájárulhat a életminőség javításához, így a belső területek vonzóbbá tételéhez (HAASE, D. 2008, SAFRANSKI, S. 2014).

2. táblázat – Table 2

A külföldön született lakosok aránya néhány egyesült államokbeli nagyvárosban, 2011
The ratio of foreign-born population in selected cities of USA

város	a külföldön született lakosok száma	a külföldön született lakosok aránya (%)
New York	3 066 599	37,2
Los Angeles	1 489 640	39
Chicago	579 127	21,4
San Francisco	300 710	37
San Jose	378 867	39,2
Seattle	119 146	19,2
Detroit	35 076	5
Boston	165 448	36,5

Forrás/Source: US Census Bureau

Az adókedvezményeknek köszönhetően 2010-ben a Quicken Loans (QL) nevű, jelzáloghitelekkel foglalkozó pénzügyi szolgáltató cég Detroit központjába telepítette a központját, ezzel több ezer munkahelyet hozott létre, és 60 ingatlan felújításához járult hozzá. A Quicken Loanshoz kapcsolódóan több mint 100 vállalkozás jött létre, vagy települt a városba (FARLEY, R. 2015). Mára a QL több mint 10 000 főt foglalkoztat Detroitban. Emellett külföldi tőke is egyre nagyobb mértékben érkezik a városba, elsősorban Kínából. A pozitív fejlemények következtében vannak, akik abban bíznak, hogy Detroit hamarosan maga mögött tudhatja a válságos időszakot, hiszen például a legfrissebb adatok a munkanélküliség csökkenését mutatják: a 2010-es 27%-s munkanélküliség mára 10% alá csökkent. Ugyanakkor érdemes kiemelni, hogy az, hogy Detroitban új állások jönnek létre, nem szükségszerűen javítja minden ott élő helyzetét, hiszen a pénzügyi szolgáltatásokban például sok esetben jól képzett, fehér középosztálybeli beköltözők, vagy a szuburbiaiban élők kapják az állásokat (REESE, L.A. et al. 2014).

Az új folyamatok eredményeképpen a belvárosi ingatlanpiac az éledezés jeleit mutatja: a régóta elhagyott épületeket felújítják, és új bérlők jelentek meg bennük. De a város-

megújítás és a kapcsolódó dzsentrifikáció egyelőre igen kis területre, a nagyjából 7 négyzetmérföld kiterjedésű belvárosra, valamint a Midtownra korlátozódik. Ezek a területek egyre vonzóbbak a fiatalok, a művészek körében az olcsó ingatlanáraknak köszönhetően. Dinamikusan fejlődik a város gasztronómiája is, és bővülnek a szórakozási lehetőségek. A fentiekhez kapcsolódóan két versengő fejlesztési jövőkép merült fel: a belváros kapitalista megújítása a befektetések, a dzsentrifikáció révén, illetve az alulról szerveződő, a helyi közösségek bevonására és aktivizálására építő vízió. Ennek kapcsán a jövő egyik legfontosabb kérdése, hogy ki profitál, és ki nem az esetleges városi reneszánszból – ami a városhoz való jog kérdéséhez vezet el minket (HARVEY, D. 2008, DOUCET, B. 2017). Az elmúlt években megindulni látszó fejlődés növekvő egyenlőtlenségekhez és társadalmi polarizációhoz vezet: a belváros és a város többi része, a fehérek és afroamerikaiak közti különbségek nőnek (REESE, L.A. et al. 2016).

Összefoglalás

Mint az a fentiekből látható, Detroit hanyatlása több léptéken zajló folyamatok eredménye, amelyre számos szereplőnek volt vagy van hatása. Téves tehát a kapitalizmus természetes velejárójaként gondolni a város válságára; azt egyén, vállalati és helyi és szövetségi állami döntések formálták, és a kapitalizmus logikáján, a globalizáció hatásain kívül a város építészete és szerkezete, a partnerség hiánya a gazdasági szereplők között, a mindennapi és intézményesített rasszizmus egyaránt hozzájárult ahhoz, hogy Detroitból egy világszerte ismert „problémás város” váljon. Másképp fogalmazva: a válság nem egy, az embereken kívül álló „természetes” folyamat, hanem a különböző szereplők döntései hozzák létre, tartják fenn. Az egykori Motor City példája jól illusztrálja, hogy a gazdaság nem „színvak”, és hogy mekkora szerepe van az etnikai hovatartozásnak, a rassznak a gazdasági döntésekben. De fontos szerepe volt az ingatlanfejlesztőknek és pénzügyi intézményeknek, a hitelezés gyakorlatának is abban, hogy a város hanyatlani kezdett. Lényeges, hogy a válság okainak jelentős része a városon kívüli; vagy strukturális jellegű, vagy pedig olyan szereplők döntéseire kapcsolódik, akikre Detroit vezetésének nem volt hatása. Detroit példája jól illusztrálja azt is, hogy milyen jelentősége van a tőke, a munkaerő vagy a tudás helyi beágyazottságának a városi gazdaság hanyatlásában vagy felemelkedésében (NAGY E. – IZSÁK É. 2017).

A fentiek mellett azt is hangsúlyoznunk kell, hogy a válság hosszabb ideje tart, mint azt általában hangsúlyozzák, és több lépésben bontakozott ki. Az 1950-es évektől kezdődő lakosságcsökkenést és a leépítéseket gyorsította az 1970-es évek erősödő nemzetközi versenye, míg a 2008–09-es válság a helyi ingatlanpiacot érintette nagyon súlyosan. Mindehhez hozzájárultak az amerikai sajátosságok is, különösen a személygépkocsi dominanciája a közlekedésben, ami összefüggött az erősödő szuburbanizációval és a szétterülő városszerkezettel. Emellett az, hogy szövetségi állam sokkal kevésbé aktív a regionális fejlesztésben, mint az európai kormányzatok, azt jelentette, hogy a piaci tőke kivonást nem ellensúlyozta a közösségi befektetés. A helyi és regionális szintű tervezés hiányosságait is érdemes kiemelni: a megfelelő együttműködés és területi tervezés hiányában a versengés vált dominánssá Detroit és a környéke kapcsolatrendszerében. A fragmentált önkormányzati rendszer az ingatlanpiaci túlkínálattal és a szuburbanizációval együttesen a helyi adóbevételek csökkenését eredményezte.

Az elmúlt néhány év fejleményei alapján az egyenlőtlen fejlődés elmélete (GYURIS F. 2014) alapján azt is feltételezhetjük, hogy míg korábban a számukra kedvezőtlen termelési feltételek miatt a vállalatok elhagyták a várost, a közeljövőben a javuló körülmények

(adókedvezmények, olcsó ingatlanok, olcsó munkaerő) és a profitlehetőségek miatt visszatérnek majd. Ugyanakkor ez szükségszerűen együtt jár majd a gazdasági szerkezet további átalakulásával, a terciálizációval, ami sok esetben nem kínál kiutat az ipari átalakulás veszteségeinek. Azaz bármi is történik a jövőben, Detroit továbbra is jelkép marad: a gazdasági átalakulások és a hagyományos ipar hanyatlásának a jelképe. Különösen igaznak tűnik ez, ha figyelembe vesszük, hogy a városban tapasztalt pozitív fejlemények csak bizonyos területekre terjednek ki, és ez tovább fokozza a társadalom polarizálódását. Az oktatás színvonalának növelése, az alacsony képzettségű munkavállalók számára is elérhető munkalehetőségek, a kedvezőtlen ingatlanpiaci folyamatok megállítása, vagy a belvároson és a Midtownon kívüli fejlesztések lennének szükségesek ahhoz, hogy valódi kilábalás menjen végbe Detroitban.

BOROS LAJOS

SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged
borosl@geo.u-szeged.hu

IRODALOM

- BOYLE K. 2001: The Ruins of Detroit: Exploring the Urban Crisis in the Motor City. – Michigan Historical Review 27. 1. pp. 109–127.
- CAMAGNI, R. – CAPELLO, R. – CARAGLIU, A. 2015: Static vs. dynamic agglomeration economies. Spatial context and structural evolution behind urban growth. Papers in Regional Science 95. 1. pp. 133–159.
- DESAN, M.H. 2014: Bankrupted Detroit. – Thesis Eleven 121. 1. pp. 122–130.
- DOUCET, B. 2017: Why Detroit matters – lessons and visions. In: Why Detroit matters: Decline, renewal and hope in a divided city. – Policy Press, Bristol. pp. 1–30.
- EGEDY T. 2012: A gazdasági válság hatásai városon innen és túl. – Területi Statisztika 15. 4. pp. 334–352.
- EGEDY T. 2017: Városfejlesztési paradigmák az új évezredben – a kreatív város és az okos város. – Földrajzi Közlemények 141. 3. pp. 254–262.
- FARLEY, R. 2015: The Bankruptcy of Detroit: What Role did Race Play? – City & Community 14. 2. pp. 118–137.
- GALSTER, G. 2015: A structural diagnosis and prescription for Detroit's fiscal crisis: response to William Tabb's If Detroit is dead, some things need to be said at the funeral. – Journal of Urban Affairs 37. 1. pp. 17–20.
- GLAESER, E. 2011: Triumph of the City: How our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, and Happier. – Penguin Press, New York. 352 p.
- GLAESER, E.L. – PONZETTO, G.A.M. 2010: Did the Death of Distance Hurt Detroit and Help New York? – In: Glaeser, E.L. (ed.) Agglomeration economies. The University of Chicago Press, Chicago-London. pp. 303–337.
- GYURIS F. 2014: Az egyenlőtlen földrajzi fejlődés koncepciója. – Földrajzi Közlemények 138. 4. pp. 293–305.
- HACKWORTH, J. 2016: Defiant neoliberalism and the danger of Detroit. – Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 107. 5. pp. 540–551.
- HARVEY, D. 2008: The right to the city. – New Left Review 53. pp. 23–40.
- HAASE, D. 2008: Urban Ecology of Shrinking Cities: An Unrecognized Opportunity? – Nature and Culture 3. 1. pp. 1–8.
- HERRON, J. 2004: Chronology – Detroit since 1700. – In: MENDE, D. – OSWALT, P. (eds.): Shrinking cities: Detroit. Kulturstiftung des Bundes, Leipzig. pp. 16–17.
- HODGE, T. – SANDS, G. – SKIDMORE, M. 2015: The land value gradient in a (nearly) collapsed urban real estate market. Working paper. – Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge. 39 p.
- JAY, M. – CONKLIN, P. 2017: Detroit and the political origins of 'broken windows' policing. – Race & Class 59. 2. pp. 26–48.
- JEZIEWSKI, L. 2012: Partnerships in Pittsburgh: civic cultures and organizational capacities. – In: REESE, L. A. – ROSENFELD, R. A. (eds.) Comparative Civic Culture. Ashgate, London. pp. 77–92.
- LENGYEL I. 2010: Regionális gazdaságfejlesztés. Akadémiai Kiadó, Budapest. 380 p.
- MARTINEZ-FERNANDEZ, C. – AUDIRAC, I. – FOL, S. – CUNNINGHAM-SABOT, E. 2012: Shrinking cities: urban challenges of globalization. – International Journal of Urban and Regional Research 36. 2. pp. 213–225.
- MCDONALD, J.F. 2014: What happened to and in Detroit? – Urban Studies 51. 16. pp. 3309–3329.
- MOLNÁR E. 2009: A világ autóiparának változó földrajza. – Földrajzi Közlemények 133. 2. pp. 105–120.

- NAGY E.–PÁL V. 2010: A globális gazdaság előzményei: a modern gazdaság történeti korszakai és térstrukturái. – In: MÉSZÁROS R.–NAGY G.–NAGY E.–BOROS L.–PÁL V. (szerk.): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 87–122.
- NAGY E.–IZSÁK É. 2017: A városi gazdaság – (újra)értelmezési lehetőségek a gazdaságföldrajz oktatásához. – Földrajzi Közlemények 141. 3. pp. 246–253.
- PÁL V.–BOROS L. 2010: A globális gazdaság ágazati és területi jellemzői. – In: MÉSZÁROS R.–NAGY G.–NAGY E.–BOROS L.–PÁL V. (szerk.): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 123–171.
- PALLAGST, K. 2008: Cities Growing Smaller. – Cleveland Urban Design Collaborative, Cleveland. 101 p.
- HOLLANDER, J.B.–PALLAGST, K.–SCHWARTZ, T.–POPPER, F.J. 2009: Planning shrinking cities. – Progress in Planning 72. 4. pp. 223–232.
- PAREDES, D.–SKIDMORE, M. 2017: The net benefit of demolishing dilapidated housing: The case of Detroit. – Regional Science and Urban Economics 66. pp. 16–27.
- PECK, J.–WHITESIDE, H. 2016: Financializing Detroit. – Economic Geography 92. 3. pp. 235–268.
- PROBÁLD F. szerk. 2004: Amerika regionális földrajza. – Trefort Kiadó, Budapest. 360 p.
- REESE, L.A.–SANDS, G.–SKIDMORE, M. 2014: Memo from Motown: is austerity here to stay? – Cambridge Journal of Regions, Economy and Society 7. pp. 99–118.
- REESE, L.A.–ECKERT, J.–SANDS, G.–VOJNOVIC, I. 2016: “It’s safe to come, we’ve got lattes”: Development disparities in Detroit. – Cities 60. pp. 367–377.
- RYAN, B. 2012: Design After Decline. – University of Pennsylvania Press, Philadelphia. 280 p.
- SANDS, G.–SKIDMORE, M. 2015: Detroit and property tax. Strategies to improve equity and enhance revenue. Policy Focus Report – Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge. 48 p.
- SCHINDLER, S. 2016: Detroit after bankruptcy: A case of degrowth machine politics. – Urban Studies 53. 4. pp. 818–836.
- STOVALL, M.–HILL, A.B. 2016: Blackness in Post-Bankruptcy Detroit: Racial Politics and Public Discourse. – North American Dialogue 19. 2. pp. 117–127.
- SUGRUE, T. 2004: From Motor City to Motor Metropolis: How the automobile industry reshaped urban America. – Automobile in American Life and Society. http://www.autolife.umd.umich.edu/Race/R_Overview/R_Overview1.htm. Letöltve: 2017. 06. 25.
- SANDS, G. 2015: Not dead yet: response to William Tabb’s If Detroit is dead, some things need to be said at the funeral. – Journal of Urban Affairs 37. 1. pp. 13–16.
- SUGRUE, T. 1996: The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit. – Princeton University Press, Princeton, NJ. 375 p.
- TABB, W.K. 2015: If Detroit is dead, some things need to be said at the funeral. – Journal of Urban Affairs 37. 1. pp. 1–12.
- THOMAS, J.M. 1988: Racial crisis and the fall of the Detroit City Plan Commission. – Journal of the American Planning Association 54. 2. pp. 150–161.
- TOBOCAN, S. 2014: Revitalizing Detroit. Is there a role for immigration? – Transatlantic Council on Migration – Migration Policy Institute, Washington, DC. 20 p.
- TRACHTE, K.–ROSS, R. 1985: The crisis of Detroit and the emergence of global capitalism. – International Journal of Urban and Regional Research 9. 2. pp. 186–217.
- TRANDAFILOVA, S. 2012: “Motor City” rebound? Sport as a catalyst to reviving downtown Detroit: A case study. – City, Culture and Society 3. 3. pp. 181–187.
- WALTERS, S. 2010: Unions and the Decline of US cities. – Cato Journal 30. pp. 117–135.

Internetes források

- Detroit News 2016: Detroit population rank is lowest since 1850. – <http://www.detroitnews.com/story/news/local/detroit-city/2016/05/19/detroit-population-rank-lowest-since/84574198/>. Letöltve: 2017. 05. 31.
- Economist 2017: How immigrants are helping Detroit’s recovery. – <https://www.economist.com/news/united-states/21717104-recently-bankrupt-city-needs-newcomers-how-immigrants-are-helping-detroits-recovery>. Letöltve: 2017. 07. 02.
- National Park Service 1976: National Historic Landmark summary listing: Ford River Rouge Complex. <http://tps.cr.nps.gov>. letöltve: 2017. 07. 01.
- US Census Bureau 2017: 2016 population estimates. – <https://factfinder.census.gov>. Letöltve: 2017. 07. 01.