


Sanayisizleşme ve Kentin İflası: Detroit'in Yükseliş ve Düşüşüne Yeniden Bakmak

Hakan Olgun¹ 

Sanayisizleşme ve Kentin İflası: Detroit'in Yükseliş ve Düşüşüne Yeniden Bakmak	Deindustrialization and Urban Bankruptcy: Revisiting Detroit's Rise and Fall
Öz <p>Bu çalışmada sanayisizleşme sürecinin Detroit kenti üzerindeki tesirleri konu edilmektedir. 20. yüzyılın ilk yarısında bir otomobil üretim merkezi olarak yükselişe geçen Detroit 1940'lı yıllardan itibaren sermayedarlar ile örgütlü iş gücü arasındaki ihtilaflara sahne olmuştur. Bu ihtilaflar sonucunda otomotiv şirketleri kenti terk etmeye başlamıştır. Bunun yol açtığı sanayisizleşme kentte uzun vadeli bir işsizliğe, yoksullaşmaya ve nüfus kaybına yol açmıştır. Kenti iflase kadar sürükleyen bu sorunlar karşısında Detroit, on yılı aşkın bir süredir yeni birtakım stratejilerle tekrar ayağa kalkmaya çalışmaktadır.</p>	Abstract <p>This study focuses on the effects of the deindustrialization process on the city of Detroit. In the first half of the 20th century, Detroit rose as an automobile production center, but since the 1940s, it has been the scene of conflicts between capitalists and organized labor. As a result of these conflicts, automotive companies started to leave the city. The resulting deindustrialization has led to long-term unemployment, impoverishment and population loss in the city. In the face of these problems, which drove the city to bankruptcy, Detroit has been trying to get back on its feet with a new set of strategies for more than a decade.</p>
Anahtar Kelimeler: Sanayisizleşme, Pas kuşağı, Detroit, Otomotiv, Sendika	Keywords: Deindustrialization, Rust belt, Detroit, Automotive, Union
JEL Kodları: J50, J60, O18	JEL Codes: J50, J60, O18

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı	Bu çalışma bilimsel araştırma ve yayın etiği kurallarına uygun olarak hazırlanmıştır.
Yazarların Makaleye Olan Katkıları	Çalışmanın tamamı yazar tarafından oluşturulmuştur.
Çıkar Beyanı	Yazar açısından ya da üçüncü taraflar açısından çalışmadan kaynaklı çıkar çatışması bulunmamaktadır.

¹ Dr. Öğr. Üyesi, İstanbul Medeniyet Üniversitesi, SBF, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi, hakan.olgun@medeniyet.edu.tr.
e-ISSN: 1306-6293/© 2025 The Author(s). Published by Eskişehir Osmangazi University Journal of Economics and Administrative Sciences. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

1. Giriş

İkinci Dünya Savaşı döneminin önde gelen sanayi ülkeleri, savaş meydanlarında kullanılan silahları ve diğer teçhizatı üretmek üzere imalat kapasitelerini artırmışlar ve savaş üretimine geçmişlerdir. Mesela mutfak gereçleri için çelik imal eden tesisler mermi imalatına girişmiş, önceden bisiklet lastiği üreten fabrikalar bu üretimi askerî araçlar için yapmaya başlamıştır. Ancak bu üretim faaliyetinin, fabrikaların çoğu açısından son bir gayretten ibaret olduğu kısa sürede anlaşılmıştır. Zira savaşın ardından bu fabrikaların çoğunda üretim durmuş, çok geçmeden de sanayi bölgelerinin genelinde kepenkler kapanmıştır (Abrahamson, 2014: p. 69). İşte, etkilerini bugün de devam ettiren ve gelişmiş sanayi ülkelerinde olduğu kadar az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde de tanık olunan bu süreç genel itibarıyla “sanayisizleşme” (*deindustrialization*) olarak anılmaktadır.

Sanayisizleşme süreci, imalat sanayiinde yaşanan teknolojik ilerlemeler sebebiyle iş gücünün bir kısmına artık ihtiyaç duyulmaması yahut üretim faaliyetlerinin endüstri temelli ekonomilerden iş gücü maliyetinin görece düşük olduğu başka üretim merkezlerine aktarılması sonucunda gerçekleşmektedir. 1970’li yıllardan itibaren küresel ekonomik iş bölümünün yeniden yapılandırılması ve bilgi teknolojilerindeki ilerlemeler sayesinde muazzam bir ivme kazanan sanayisizleşme, imalat etkinlikleri bakımından adeta dünyanın ağırlık merkezini değiştiren bir süreç olmuştur. Böylece bilhassa gelişmiş ülkelerde vaktiyle imalat sanayiine ev sahipliği yapan kentler ve kent-bölgeler fabrikalarını kaybetmiş, bu sektörde faaliyet gösteren şirketler üretim etkinliklerini emeğin ucuz olduğu az gelişmiş ülke ve bölgelere taşımışlardır. Özellikle gelişmiş Batı dünyasının başat kentlerinde bu endüstriyel göçün yarattığı ekonomik boşluğu ise, temelini ileri teknoloji, bilgi ekonomisi ve finansal faaliyetler gibi bileşenlerin oluşturduğu hizmet sektörü almaya başlamıştır.

Gelgelelim sanayisizleşen bütün kentlerin bu süreci sorunsuz atlattığını iddia etmek mümkün değildir. Batıda bir yandan üretim tesislerini kaybeden, diğer yandan da ekonomisi, beşeri sermayesi ve altyapısı itibarıyla yeni iktisadî düzenin taleplerine cevap veremeyen çok sayıda kent on yıllar süren dramatik bir çöküş süreci yaşamıştır. Gerçekten de süreç içerisinde bu kentler işsizlik, yoksulluk, yetersiz kamu hizmeti, suç oranlarında artış ve nüfus kaybı gibi pek çok olumsuzlukla karşı karşıya kalmıştır. İşte bu süreci en yoğun hâliyle tecrübe eden kentlerden biri ve başlıcası, bir zamanlar otomotiv endüstrisinde ulaştığı seviyeye dünyanın en müreffeh kentleri arasına girmiş bulunan Detroit’tir.

Sanayisizleşme sürecine ilişkin olarak literatürde genellikle 1970’li yıllara ve sonrasına atıf yapılmakla birlikte Detroit’teki sanayisizleşmenin geçmişini çok daha eskilere götürmek mümkündür. Son dönemde yaptığı bir dizi ezber bozan çalışmayla *J. Battista* (2022; 2023; 2024) kentteki sanayisizleşmenin, sanılanın aksine, 1940’lı yıllar gibi erken bir tarihte başladığını, bunun en büyük sebebinin ise sermayedarlar ile otomotiv sendikası arasında yaşanan ihtilaf olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla Detroit henüz o yıllardan itibaren uzun bir gerileme sürecine girmiş, nihayetinde bu süreç yakın bir dönemde kentin iflas etmesiyle neticelenmiştir. Bugün itibarıyla Detroit, ilgili çok sayıda paydaşın sürece dâhil olduğu bir yeniden dirilme mücadelesinin mekânı konumundadır.

Bu bağlamda çalışmanın amacı literatürdeki yeni gelişmeler doğrultusunda Detroit’in sanayisizleşme tecrübesinin izini sürmektir. Çalışmanın ilk bölümünde sanayisizleşme ve bu sürecin kentler üzerindeki etkilerine ilişkin kavramsal bir çerçeve çizilecek, ikinci bölümde ise Detroit’in bir sanayi merkezi olarak yükselişi konu edilecektir. Ardından kentin çöküş süreci, iflası ve bugün itibarıyla içinde bulunduğu sosyo-ekonomik durum muhtelif başlıklar altında ve

en son veriler ışığında ele alınacaktır. Çalışmanın son kısmı ise kentin yaklaşık on yıldır sürdürdüğü ayağa kalkma çabalarının ve buna ilişkin stratejilerin değerlendirilmesine ayrılmıştır.

2. Kavramsal Çerçeve

2.1. Sanayisizleşme

İlk defa *B. Bluestone* ve *B. Harrison*'ın 1982 yılında birlikte kaleme aldıkları *Deindustrialization of America* (Amerika'nın Sanayisizleşmesi) başlıklı eserde kullanılan "sanayisizleşme" kavramı; sanayinin geleneksel olarak ekonominin önemli bir bileşenini teşkil ettiği ülke yahut bölgelerde hizmet sektörünün ağırlık kazanmasına koşut olarak endüstriyel istihdamda meydana gelen nispi veya mutlak azalmayı ifade etmektedir. Bu azalma, ekonomide gerçekleşen birtakım teknolojik dönüşümlerden ve/veya kitlesel üretimin, iş gücü maliyetinin daha düşük olduğu az gelişmiş ülke veya bölgelere taşınmasından kaynaklanmaktadır. Üstelik bu türden eğilimlerin, istihdamdaki azalmanın yanı sıra, sanayi üretiminde de düşüslere (Knox & McCarthy, 2005: p. 563) yol açması pekâlâ mümkündür.

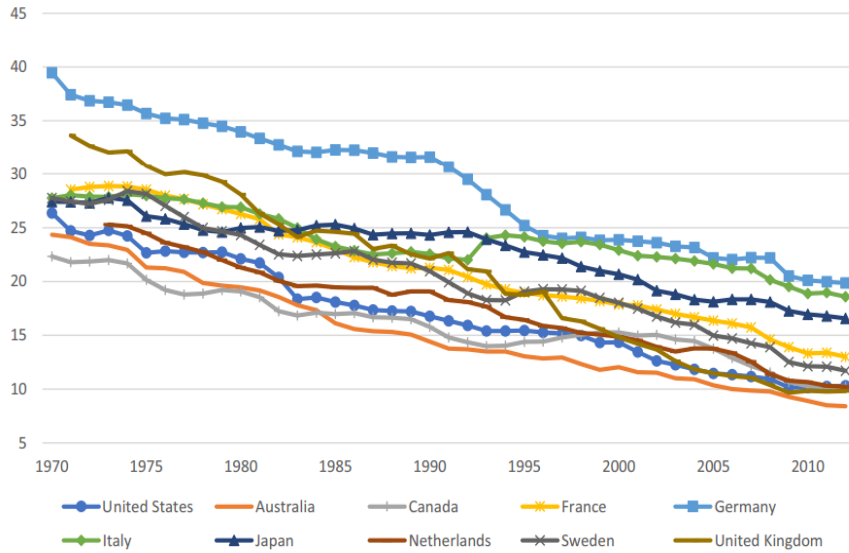
Sermaye yatırımlarının bir ekonomiden üretim kapasitesini düşürebilecek biçimde ve sistematik bir surette çekilmesini ifade eden bu olgunun başlangıçta yalnızca gelişmiş ülkeleri etkileyen bir problem olduğu düşünülmüştür. Ne var ki sonraki dönemlerde yapılan çalışmalar, sanayisizleşmenin az gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinde de söz konusu olabildiğini gözler önüne sermiştir (Öz, 2018: s. 1). Nitekim *D. Rodrik* (2015) *Premature Deindustrialization* (Erken Sanayisizleşme) başlıklı eserinde, sanayisizleşmenin gelişmiş ekonomileri hayli aşan bir eğilim hâline geldiğini; Asya ülkelerinin bir derece izole kalmalarına karşın, bilhassa Latin Amerika ülkelerinin bu süreçten önemli ölçüde etkilendiğini ortaya koymuştur. Ona göre bu durum, bahse konu ülkelerin, sanayileşme fırsatını gelişmiş ülkelere kıyasla çok daha düşük bir gelir seviyesinde tüketmeleri anlamına gelmektedir.

Sanayisizleşmeye ilişkin araştırmalar, bu olguyu yaratan faktörleri "dâhili" ve "harici" olmak üzere iki ayrı kategoride ele alır. Dâhili faktörlerden ilki istihdamdaki sanayisizleşmenin sebebi olarak gösterilen teknolojik gelişmelerdir. Gerçekten de endüstriyel alandaki teknolojik gelişmeler hizmet sektörüne nazaran daha hızlı gerçekleşmekte; verimlilikte artış yaratan bu durum çalışanların bir kısmını atıl hâle getirerek sanayinin toplam istihdam içindeki oranının düşmesine sebep olmaktadır. Dâhili faktörlerden ikincisi talebe ilişkindir. Buna göre iktisadi gelişmenin belirli bir evresinde iç talebin mamul mallardan hizmet sektörüne doğru sistematik bir biçimde kayması öngörülmektedir. Üçüncüsü ise son dönemlerde endüstriyel şirketlerin, önceleri kendi bünyelerinden sağladıkları pek çok hizmeti dışarıdan tedarik etmeye başlamaları ve bu tedarikin yapıldığı şirketlerin, doğal olarak, istatistiklerde hizmet sektörü kategorisinde görünüyor olmasıdır. Sanayisizleşmeyi yaratan harici faktörlerin başında ise küreselleşme gelmektedir. Dünya ticaretinde 1980'li yıllardan bu yana artan deregülasyon, ülkeleri muhtelif sahalarda uzmanlaşmaya zorlamakta; kimi ekonomilerin hammadde, gıda ve enerjiye duydukları ihtiyacı mamul mal ihracıyla karşılamaları bu uzmanlaşma trendini güçlendirmektedir. İmalat endüstrisinin yarattığı katma değer in toplam üretime oranı Asya ekonomilerinde %30'ları aşmışken, bilhassa tarımsal ve tarım dışı hammadde ihracatı yapan Güney Amerika ekonomilerinde %10'lara kadar gerilemesi bu eğilimin bir neticesidir. Genel olarak değerlendirildiğinde endüstriyel ekonomilerde özellikle istihdam temelli sanayisizleşmenin daha ziyade teknolojik gelişmelerin yarattığı verimlilik artışından kaynaklandığı, gelişmekte olan ekonomilerde ise küreselleşme sürecinin, uzmanlaşmayı

dayatmak suretiyle, kimi ülkelerin yaşadığı sanayisizleşme deneyiminde daha belirleyici olduğu görülmektedir (Öz, 2018: s. 4-5).

Demek ki sanayisizleşmenin “olumlu” ve “olumsuz” iki türünden bahsetmek mümkündür. Olumlu sanayisizleşme, hâlihazırda gelişmiş bir ekonomide imalat sanayiindeki hızlı verimlilik artışı sebebiyle ortaya çıkan büyümenin olağan bir sonucu olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla bu ekonomilerde üretim artmakta, ancak endüstriyel istihdamın toplam istihdam içerisindeki payı azalmaktadır. Gelişmiş ekonomilerde bu olgu, imalat sektörünün GSYİH’ye oranı %30'lara ve kişi başına düşen gelir 30 bin dolar seviyesine ulaştığında gerçekleşmektedir. Zira bu gerçekleşene değin imalattan sağlanan yararlar uzun bir süre boyunca ekonominin geneline yayılmaktadır (Joseph et al., 2020: p. 1202). Aşağıdaki şekilde bazı gelişmiş ülkelerde imalat sektörünün istihdamdaki payına ilişkin oranlar görülmektedir. Bu pay 1970-2012 arası dönemde söz konusu ülkelerin tamamında kayda değer bir düşüş sergilemiştir.

Şekil 1. Bazı Gelişmiş Ülkelerde İmalatın İstihdamdaki Payı (%), 1970-2012



Kaynak: (Aizenman et al., 2018: p. 651).

Olumsuz sanayisizleşme ise gelişmekte olan ülkelerde çok daha düşük bir kişi başına gelir düzeyinde ve sanayileşme seviyesinde gerçekleştiğinden dolayı bu şekilde adlandırılmaktadır. Genel olarak değerlendirildiğinde 1990'lı yıllardan bu yana sanayisizleşme yaşayan ülkelerin 1990 yılı sabit fiyatlarıyla ancak 4300 dolara yakın bir kişi başına gelir düzeyi ve yalnızca %19 civarında bir imalat istihdamı oranı yakalayabildikleri belirtilmelidir (Joseph et al., 2020: p. 1202). Gelişmekte olan ülkelerde bu süreç 1980'li yıllardan itibaren küresel iktisadî iş bölümünün yeniden yapılandırılması ve sermaye hareketlerinin deregülasyonu gibi neoliberal politikaların bir fonksiyonu olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, örneğin Latin Amerika ülkelerinde imalatın toplam istihdam içindeki payı 1991-2019 arası dönemde %23,5'ten %20,5'e kadar gerilemiştir (Tekin, 2023: s. 271). Ancak imalat endüstrisinin toplam istihdam içerisindeki payında gerçekleşen düşüş sanayisizleşmenin yalnızca bir boyutunu oluşturmaktadır. Sürecin diğer boyutunu ise sanayinin katma değer payındaki düşüş teşkil etmektedir. Aşağıdaki tabloda buna ilişkin verileri küresel ölçekte görmek mümkündür.

Tablo 1: Küresel İmalat Faaliyeti Göstergeleri (2005 Sabit ABD Doları Cinsinden)

<i>Küresel İmalat Katma Değeri Payları</i>							
	Dünya	ABD	Batı Avrupa	Latin Amerika	Asya (Çin hariç)	Çin	Sahra Altı Afrika
1970	1,00	0,26	0,24	0,06	0,15	0,00	0,01
1980	1,00	0,22	0,21	0,08	0,18	0,01	0,01
1990	1,00	0,21	0,19	0,06	0,24	0,02	0,01
2000	1,00	0,24	0,16	0,07	0,24	0,06	0,01
2010	1,00	0,20	0,13	0,06	0,26	0,16	0,01
2013	1,00	0,19	0,13	0,06	0,26	0,18	0,01
<i>İmalat Katma Değerinin GSYİH İçindeki Payı</i>							
1970	0,17	0,13	0,22	0,20	0,16	0,09	0,14
1980	0,16	0,12	0,20	0,20	0,16	0,16	0,15
1990	0,16	0,12	0,19	0,19	0,19	0,18	0,15
2000	0,17	0,13	0,18	0,19	0,19	0,29	0,13
2010	0,18	0,13	0,18	0,17	0,21	0,36	0,11
2013	0,18	0,13	0,18	0,16	0,20	0,36	0,11

Kaynak: (Rodrik, 2015: p. 45).

Bu hâliyle sanayisizleşmenin yalnızca bir gelişmişlik göstergesi olarak algılanamayacağı; bu sürecin aynı zamanda küreselleşmenin teşvik ettiği yapısal dönüşümleri ve buna bağlı olarak imalat sektörünün yaşadığı kayıpları ima ettiği açıktır. Kaldı ki sanayisizleşmenin olumsuz tesirlerinin verimlilik artışı sayesinde daha az hissedildiği gelişmiş ekonomilerde dahi bu süreç (Doğruel & Doğruel, 2019: s. 214), önceleri imalat sanayiinde önemli pay sahibi olan bölgeler bakımından bir hayli yıkıcı olmuştur. Nitekim eskiden kendi ülkelerinin refah seviyesi en yüksek yerleri arasında bulunan ABD'nin kuzeydoğusundaki "pas kuşağı" (*rust belt*)², Kuzey İngiltere ve Almanya'nın batısındaki *Ruhr Vadisi* gibi bölgeler, uzunca bir süredir ekonomik imkânların daralması olgusuyla karşı karşıyadır (Gagliardi et al., 2023: p. 1).

Bu bölgelerde toplam istihdamın yaklaşık %30'unu teşkil eden endüstriyel işler ortadan kalktıkça, bunların yerini hizmet sektöründeki iki farklı uğraş almaya başlamıştır. Bunlardan ilki, hukukçuluk, sigortacılık ve reklamcılık gibi profesyonel meslekler, diğeri ise garsonluk, kuryelik veya hademelik gibi vasıfsız işlerdir. Fabrikaların kepenk kapatması sonucunda işsiz kalanların çoğunun sahip olduğu "torna tezgâhı kullanma" veya "kapı montajı yapma" gibi birtakım beceriler artık hiç rağbet görmemeye başlamıştır. Üstelik bu insanlar, hizmet sektöründeki vasıflı mesleklerin gerektirdiği formel eğitimden de yoksundular. Dolayısıyla bu insanlardan bir kısmı neredeyse daimî bir işsizlik yaşamış, diğerleri ise bahsi geçen vasıfsız işlerde çalışarak müzmin bir eksik istihdama maruz kalmıştır. İş gücünün yapısında meydana gelen bu değişimler, emekçilerin eskiden fabrika istihdamına bağımlı olduğu birçok kent ve kentsel topluluk açısından hayli travmatik sosyo-ekonomik sonuçlar yaratmıştır (Abrahamson, 2014: p. 69; ayrıca bkz. Çetiner, 2008: s. 40). Bu bakımdan sanayisizleşme olgusunun bir zamanlar endüstriyel birer merkez fonksiyonu ifa eden kentsel alanlarda yarattığı tahribatın ve çöküntünün ayrıntılarını mercek altına almakta yarar vardır.

² ABD'de ve diğer bazı ülkelerde vaktiyle yoğun bir imalat sanayiini barındıran, ancak endüstrinin göç etmesiyle birlikte iktisadî açıdan sıkıntıya düşen bölgeler 'pas kuşağı' (*rust belt*) olarak anılmaktadır.

2.2. Sanayisizleşme ve Kent

Sanayisizleşmenin kentler üzerindeki tesirlerine dair çalışmalarda, mesele genellikle söz konusu kentlerde yaşanan meslekî kayıplar, yoksulluk artışı veya nüfus azalışı gibi faktörler bağlamında ele alınmaktadır. Dahası bu süreci ifade etmek üzere muhtelif ülkelerde kullanılan terimler de benzerlikler arz etmektedir. Sözelimi sanayisizleşmenin kentler üzerindeki iktisadî etkilerine daha fazla odaklanılan Amerikan menşeli çalışmalarda, süreci izah etmek üzere genellikle “kentsel gerileme” (*urban decline*) veya “küçülen kentler” (*shrinking cities*) gibi terimler tercih edilmektedir. Bu çalışmalarda ayrıca banliyöleşmenin kentlerin merkezî alanlarında görülen yoksullaşma üzerindeki etkisi ele alınmakta; kentsel yayılma, kentsel çöküş ve sosyo-mekânsal yarıлма süreçleri arasında bağlantılar kurulmaktadır. Benzer biçimde Almanya'da ilk defa 1988 yılında tedavüle giren “*schrumpfende Städte*” terimiyle de “kentsel küçülme” metaforuna başvurulmaktadır. Fransa'da yapılan kimi çalışmalarda da “kentsel gerileme”nin bölgesel ve nüfusa ilişkin yönlerine vurgu yapan “*rétraction urbaine*” teriminin kullanıldığı görülmektedir (Sorcaru, 2020: p. 41).

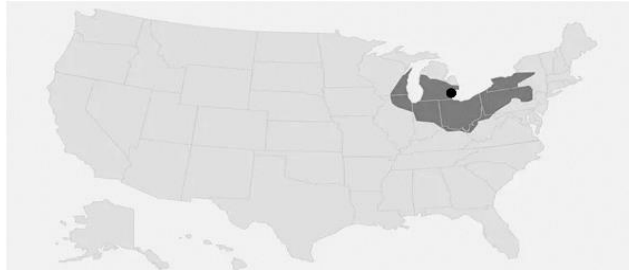
Aslına bakılırsa sanayisizleşmenin kentsel sonuçlarının meslekî, iktisadî yahut demografik açıdan ele alınıyor olması gayet doğaldır. Örneğin sanayisizleşmenin yoğun yaşandığı ülkelerden biri olan ABD'de de bu sürecin kentsel sonuçlarını bahse konu faktörler üzerinden berrak bir biçimde okumak mümkündür. Sözelimi bir zamanlar çelik endüstrisinin iktisadî açıdan belkemiğini teşkil ettiği Youngstown/Ohio'da 19 Eylül 1977 tarihinde 5 bin civarında imalat işine aniden son verilmesi, kentteki sanayisizleşme sürecinin adeta başlangıcı niteliğindedir. Nitekim halk arasında ‘kara pazartesî’ olarak anılan bu meşhur olayın ardından kent, birkaç yıl içinde yaklaşık 40 bin endüstriyel işi, bu sektörün beslediği 400 civarındaki işletmeyi ve 400 milyon dolardan fazla bir geliri kaybedecek ve bir daha da toparlanması mümkün olmayacaktı (The Consilience Project, 2021). Yalnızca 1970-1980 arası dönemde bile ABD ve Batı Avrupa'da kaybedilen imalat işi sayısı 8 milyonu bulmuştur ki (Gottdiener & Hutchison, 2006: p. 114), bunun en önemli sonuçlarından biri kentsel yoksulluktur.

Sosyo-mekânsal bir perspektiften bakıldığında, büyük kentlerde yoğunlaşan sefalet mahalleleri sebebiyle yoksulluğu kentsel bir sorun olarak kabul etmek gerekir. ABD'nin merkezî kentsel alanlarında yaşayan yoksulların sayısı 1969-1982 arası dönemde 8 milyondan 12,7 milyona yükselerek %59'luk bir artış göstermiştir. Üstelik ülkedeki kent yoksullarının sergilediği demografik nitelikler de özel bir kaygı nedenidir. 2003 yılında küçük çocukların %30'undan fazlası, tüm yaş grupları arasında siyahilerin %24,4'ü ve Latin Amerika kökenlilerin %22,5'i hayatını yoksulluk sınırında sürdürüyordu. ABD'deki azınlık nüfusunun çoğunluğu kentlerde yaşadığından, bu oranlar yoksul azınlık mensuplarının büyük merkezî kentlerde yoğunlaştığını açıkça ortaya koymaktadır (Gottdiener & Hutchison, 2006: p. 206-207). Dahası yapılan araştırmalar sanayisizleşmenin bu tarz sonuçlarının pek de kısa vadeli olmadığına dikkat çekmektedir. Nitekim ABD'de 1979 yılında 6 aydan daha uzun süre işsizlik yaşayanların oranı %8,6 iken, 2005 yılında bu oran %20'ye yaklaşmıştır. Bir zamanlar önemli çelik üretim merkezlerinden biri olan Gary/Indiana'daki hanehalklarının %20'si kentteki büyük üretim tesislerinin kapanmasından birkaç yıl sonra dahi yoksulluk içinde yaşamaya devam etmiş, bugün itibarıyla bu oran %35'i bulmuştur (The Consilience Project, 2021). Sanayisizleşme sürecinin yarattığı meslekî yitimlere ve kentsel yoksulluğa eşlik eden başat sorunlardan bir diğeri ise, değinildiği üzere, kimi zaman dramatik boyutlara ulaşan nüfus kayıplarıdır.

Gerçekten de sanayisizleşmenin boyutlarını kentsel nüfusta yaşanan kayıpların derecesi üzerinden gözlemlemek mümkündür. Örneğin 1950'den bu yana ABD nüfusu 2 katından fazla

bir artış gösterirken, aynı süre zarfında Detroit/Michigan'ın nüfusu %65 oranında azalmıştır. Bu kayıp St. Louis/Missouri'de yine yaklaşık %65, Baltimore/Maryland'de %40 ve Chicago/Illinois'de %25 civarında gerçekleşmiştir. Nüfustaki bu azalış kentlerdeki üretim tesislerinin, iş gücü maliyetlerinin görece düşük olduğu ülke ve bölgelere taşınmasının yanı sıra banliyöleşme süreçleriyle de yakından ilişkilidir (The Consilience Project, 2021). Zira bu tesislerden bazıları metropoliten alanlar dâhilinde kalmayı sürdürmekle birlikte, bir yandan daha fazla araziye duydukları ihtiyaç diğer yandan da işçi sınıfının politikleşmiş sorunlarından uzaklaşma arzusuyla kent merkezlerinden banliyölere taşınmışlardır (Abrahamson, 2014: p. 72). Bahsi geçen kentlerde yaşanan bu gelişmeleri, 'pas kuşağı'ndakiler başta olmak üzere, ABD'nin sanayisizleşmeyle karşı karşıya kalan diğer kentlerini de içerecek biçimde genelleştirmek mümkündür.

Şekil 2: ABD'de Pas Kuşağı ve Detroit'in Konumu



Kaynak: (<https://swissranks.com/> dan uyarlanmıştır).

Görüldüğü üzere sanayisizleşmeyi iktisadî yeniden yapılanma yahut sanayi tesislerinin kapanması gibi belirgin bir olaya özgülemek, sürecin kentsel etkilerini genellikle meslekî kayıplar, kentsel yoksulluk veya nüfus kaybı gibi faktörler üzerinden okumayı beraberinde getirmektedir. Ancak sanayisizleşmeyi sosyo-kültürel ve politik bir süreç olarak yeniden kavramlaştırmak ve bir hayat tarzının yitimi bağlamında değerlendirmek de mümkündür. Mesela bir zamanlar çelik endüstrisi Youngstown/Ohio sakinlerine yalnızca bir geçim kapısı değil aynı zamanda kurucu bir unsur ve bir topluluk anlatısı sağlamış; böylece etnik ve sınıfsal ayrımları izale etme işlevi de üstlenmiştir. Nitekim çelik fabrikaları kepenk kapattığında Youngstown aynı zamanda bir kolektif kimlik ve öz yeterlilik kaybına da uğramış; kent başarısızlıkla birlikte anılır olmuştur (Hoekstra, 2020: p. 693-694).

Sanayisizleşme sürecinin, bütün bu iktisadî ve sosyo-kültürel boyutlarıyla birlikte düşünüldüğünde, kentler ve kentsel topluluklarda ciddi bir tahribat yarattığı açıktır. Bu tahribatın bir bilançosunu çıkaran *Russo & Linkon'a* (2015: p. 4) göre sürecin maliyetleri arasında meslek, barınma ve sağlık hizmetlerinin yitimi, vergi tabanındaki daralma sebebiyle itfaiye ve polis hizmetlerinde yaşanan kesintiler, suç oranlarında görülen yükseliş, yerel peyzajda bozulma, intihar, alkol ve madde bağımlılığı, aile içi şiddet ve depresyonda artış, hükümet, iş dünyası ve dinî örgütler gibi kurumlara olan inancın zayıflaması gibi hususları sıralamak mümkündür. Dahası bu süreçte işletmelerin yanı sıra onların desteklediği toplumsal faaliyetlerin de ortadan kalkması sivil kapasiteye zarar vermekte, emlak değerlerinin durgunlaşmasıyla cazibesini yitiren kent merkezlerinde nitelikli kamu personeli istihdamı zorlaşmakta, beyazların terk etmesiyle birlikte azınlık veya göçmenlere kalan merkezî çöküntü bölgelerinde etnik izolasyon ile mekânsal izolasyon el ele gitmekte ve nihayet bu kent merkezleri ile yoğunlaşmanın söz konusu olduğu banliyö alanları arasında büyük bir bölgesel

eşitsizlik sorunu ortaya çıkmaktadır (Hoyt & Leroux, 2007: p. 28-33). Gerçekten de ABD’de sanayisizleşen kentlerin merkezî bölgelerinde yürütülen çalışmalar, buralarda okulu terk etme, evlilik dışı doğum, çocuk istismarı, çocuk suçluluğu ve genel suçluluk oranlarında ciddi artışlar olduğunu, bu mahallelerde yaşayanların umumiyetle iyi devlet okullarından, sosyal tesislerden, eğlence mekânlarından, hatta alışveriş yerlerinden bile mahrum olduklarını ortaya koymaktadır (Abrahamson, 2014: p. 74). Dolayısıyla buraların sergilediği görüntü; kasvetli ticaret şeritlerinden, metruk binalardan, envaiçesit çöpün berbat ettiği çok sayıda boş arsadan, sokağa çıkmaya cesaret edemeyen yaşlılar için adeta birer hapishaneye dönüşen köhnemiş evlerden ve nihayet köşe başlarında öylece dikilen avare gençlerden oluşmaktadır (Abrahamson, 2014: p. 74). Üstelik bu tablonun geçmişte kalan bir olgu olmadığını belirten *Linkon* (2018: p. 2-3); iktisadî yeniden yapılanmayla birlikte büyük şirketlere verimlilik artışı ve kârlılık getiren sanayisizleşmenin bilhassa azınlık ve işçi sınıfı mensuplarında işsizlik, eşitsizlik ve güçsüzlüğe sebep olduğunu, bunun yol açtığı fizikî, psikolojik ve toplumsal rahatsızlıkların ise etkisini on yıllar boyunca devam ettireceğini ifade etmektedir.

Kuşkusuz bütün bu gelişmeler küreselleşme ve enformasyonel devrimin, finansal hizmetleri uluslararası düzeyde yeniden şekillendirmesiyle de yakından ilişkilidir (Teitz & Chapple, 1998: p. 39). Bu gelişmenin bir sonucu olarak dünyanın pek çok yerinde iktisadî faaliyetlerin ağırlığı Detroit gibi üretim üslerinden New York, Los Angeles, Londra ve Tokyo gibi finans ve uzmanlaşmış hizmet merkezlerine kaymıştır. Buna paralel olarak eski sanayi merkezleri gerilerken, yeni ekonomik yapının merkezî yönetim ve kontrol ihtiyacı bahsi geçen metropollerdeki büyümeyi artırmaktadır. Finans sektörünün hacim ve kârlılığında görülen genişleme, ileri ekonomilerde imalat sanayiinin hayli anakronik bir kalkınma biçimi olduğu algısını güçlendirmiştir (Sassen, 2018: p. 137). Dolayısıyla pek çok durumda sanayisizleşme kentlerin ileri gelenleri tarafından memnuniyetle karşılanmaktadır. Çünkü onlar için kentin ‘küresel’ sıfatıyla anılması önem arz etmekte ve bu vasfın sanayi üretimine pek de ihtiyaç duymadığı hususunda herkes mutabık kalmaktadır. Dahası bu yeni iktisadî paradigmanın; kentsel arsa sahipleri, müteşebbisler ve kentlerin vergi gelirleri açısından geleneksel imalat sanayiinden daha kârlı olduğuna dair iyimser bir varsayımdan da söz etmek mümkündür (Abrahamson, 2014: p. 77). Diğer bir deyişle yatırımların sanayiden ziyade çok katlı ofis binalarına ve lüks apartman dairelerine yapılması durumunda taşınmazların daha fazla kâr getireceği düşünülmektedir (Abrahamson, 2014: p. 77). Şu hâlde bu yeni paradigmaya uyum sağlayabilen kentler açısından ulus ötesi şirketlerin genel merkezlerine ve bu şirketlere lojistik destek sağlayan üretici hizmet firmalarına ev sahipliği yapmak, eski dönemin birer kalıntısı olarak görülen fabrikaları barındırmaktan çok daha fazla tercih edilmektedir.

Gelgelelim bu yeni iktisadî yapıya intibak etme konusunda başarılı olamayan kentler için mesele bu kadar basit değildir. Bu sebeptendir ki sanayisizleşmenin vurduğu ve kendi dinamikleriyle toparlanmayı başaramayan pek çok kent ve bölgede yatırım ve istihdamı teşvik ederek yerel ekonomileri/toplulukları yeniden ayağa kaldırmak amacıyla her yıl milyarlarca dolar/euro harcanmaktadır (Gagliardi et al., 2023: p. 1). Keza 2008 finansal krizi ve çalışan kesimlerin yaşadığı refah kayıpları sebebiyle ABD’nin ithalata getirdiği sınırlamaların ve bu ülkenin ticaret ortaklarınca buna verilen karşılıkların görünür kıldığı ‘korumacılık’ (Doğruel & Doğruel, 2019: s. 215) bu tür tedbirlerden bir diğeridir.

3. Bir Sanayi Kenti Olarak Detroit ya da *Motor Kent*

Michigan eyaletinin güneydoğusunda bulunan Detroit, 1700'lü yılların hemen başında Fransız tüccar *Antoine de la Mothe Cadillac* tarafından bir ticaret kenti olarak kurulmuştur. Erie Gölü'nün kuzeyindeki Detroit Nehri üzerinde kurulan kent, un değirmenciliğindeki başarısı sayesinde kısa sürede dünyanın önemli un ihracat limanlarından biri hâline gelmiştir. Kentte bu endüstrinin ihtiyaç duyduğu aletlerin bakım ve onarımı için kurulan pek çok atölyenin yanı sıra, tersanecilik de büyük bir gelişim kaydetmiştir. 19. yüzyılın ortaları itibariyle Detroit'teki tersaneler sadece Büyük Göller'deki (*Great Lakes*) ticaret için gemi yapmakla kalmamış, okyanus seferlerine çıkabilen kargo gemileri de inşa etmiştir. Detroit'in gemi yapımında kazandığı bu kabiliyet, buhar makinelerinin üretimi için ilave bir endüstrinin doğuşunu, buna bağlı olarak özel birtakım motor bileşenlerinin üretimini, ayrıca metal işiyle uğraşan işletmelerin yükselişini beraberinde getirmiştir. 1800'lü yılların sonuna gelindiğinde Detroit, özellikle bakır alaşımı sektöründeki uzmanlığı sayesinde, makine sanayiinde ciddi bir mesafe katetmiştir. Nitekim 20. yüzyılın başında kent, bilhassa teknelerde kullanılan içten yanmalı motorların üretimi ve ihracatında önde gelen merkezlerden biri olmuştur (Adelaja, 2010: p. 1). Başta makine endüstrisindekiler olmak üzere bahsi geçen bütün bu sınaî gelişmeler, Detroit'te güçlü bir otomotiv sektörünün ortaya çıkışı için son derece elverişli bir ortam yaratmıştır. Sektördeki gelişmeler sonraki dönemde kenti adeta ülkenin otomotiv başkenti hâline getirecek ve Detroit "Motor Kent" mahlasıyla anılmaya başlayacaktır.

Kentin dünya sanayileşme tarihinin en başarılı örneklerden biri hâline gelmesinde bir dizi gelişme hayli belirleyici olmuştur. Bunlar; 1903 yılında *Henry Ford*'un *Ford Motor Company*'yi Detroit'te kurması, bunu 1908'de *General Motors*'un ve 1925'te *Chrysler*'in takip etmesidir. Kuşkusuz bunlar arasında en iyi bilineni *Ford Motor Company* idi. Şirket bünyesindeki *River Rouge* endüstri kompleksi; kendine ait rıhtımı, demiryolu hattı, elektrik santrali, yaklaşık 200 km uzunluğundaki konveyör bandı ve sayıları 100 bini aşan işçisiyle dünyanın en büyük entegre tesisiydi. Seri üretimi mükemmelleştiren şirketin piyasaya sürdüğü ünlü 'Model T' 1920 yılına doğru ABD'deki her iki otomobilden birini teşkil ediyordu. O dönem itibariyle Detroit'teki endüstriyel gelişme o kadar muazzamdı ki, başka birçok endüstrinin yanı sıra, *Ford*'un bahsi geçen tesisi kentteki irili ufaklı 125 motor fabrikasından sadece biriydi (Thompson, 2017).

Şekil 3: Ford'un River Rouge Endüstriyel Tesisi



Kaynak: (Thompson, 2017).

1930'lardaki Büyük Buhranın otomobil sektörünü de vurmasıyla sarsılan Detroit ekonomisi, İkinci Dünya Savaşı sürecinde yeniden canlanmıştır. O dönemde *Başkan*

Roosevelt'in deyimiyle “demokrasinin cephaneliği” görevini üstlenen kentte otomobil fabrikaları tank ve uçak imal etmek üzere savaş üretimine geçmiştir. Savaşı müteakip hem Amerikan ekonomisinin sergilediği büyük gelişme hem de otomobil sahipliğinin yayılmasıyla Fordizm ikinci büyük atılımını gerçekleştirmiştir (Thompson, 2017). O kadar ki 1950 yılına gelindiğinde bu defa dünyadaki her iki otomobilden biri Detroit'te üretilir hâle gelmiştir. Dolayısıyla 20. yüzyılın ilk yarısında satın alma gücü ve orta sınıfı hızla büyüyen bir ülkede sermaye ile vasıflı/vasıfsız emeğin başarılı bir biçimde bir araya getirildiği Detroit, kısa sürede ekonomik, sosyo-kültürel ve sanatsal açıdan önemli bir merkeze dönüşmüştür (Adelaja, 2010: p. 1).

Sunduğu imkânlar sayesinde adeta bir çekim merkezi hâline gelen kent, başta hem ırksal gerilimlerden uzaklaşmak hem de daha iyi bir hayata kavuşmak üzere ülkenin güneyinden gelen siyahiler olmak üzere, yüz binlerce insanın akın ettiği bir yer hâline gelmiştir (Dessi, 2017: p. 11). Nitekim 1870 yılında 100 bin civarında olan kent nüfusu 1950'ye gelindiğinde 1 milyon 850 bine ulaşmış (Coffey, 2024) ve Detroit; New York, Chicago ve Philadelphia'nın ardından ABD'nin en büyük dördüncü kenti konumuna yükselmiştir (Economy League, 2022).

Yaklaşık yüz yıllık bir süreçte kentsel nüfusta gerçekleşen bu dramatik değişimin bir benzerini istihdamın sektörel dağılımında da gözlemlemek mümkündür. *Limoges*'in (2001: p. 6) verdiği oranlara bakılırsa, Michigan eyaletinin Detroit'i de içinde barındıran güneydoğu kesiminde 19. yüzyılın ortalarına doğru tarım sektörü toplam istihdamın %87'sini, imalat %10'unu teşkil etmiş, diğer tüm sanayi sınıfları ise yalnızca %3'üne karşılık gelmiştir. Yüz yıl sonra, 1940'ta, tarımda istihdam edilenlerin sayısı toplam istihdamın ancak %3'üne karşılık gelen 29 bin kişiden ibaretti. Bu oran otomotiv sektörünün damgasını vurduğu imalat işleri için %46, diğer sanayi sınıfları içinse %51 olarak gerçekleşmiştir.

Bütün bu gelişmelerin diğer göstergelere de gayet olumlu yansıdığını belirtmek gerekir. Çünkü işçilere sağlanan makul ücretler -Detroit'teki işçi ücretleri ABD ortalamasından %33 daha yüksekti- (Walters, 2010: p. 121) ve sosyal haklar; yaratılan muazzam zenginliğin ve refahın kent nüfusunun geneli tarafından paylaşılmasını sağlamıştır (Thompson, 2017). Nitekim endüstriyel gücünün zirvesindeyken yalnızca ABD'nin değil dünyanın en müreffeh kentlerinin başında gelen Detroit'te ortalama hanehalkı geliri ülke ortalamasının %13 üzerindeydi. Üstelik kentte gayrimenkul piyasası o denli yükselişe geçmiştir ki artan talebe yetişmekte zorluklar baş göstermiştir. Konuta, ofise ve eğlence/konaklama tesislerine olan yoğun talep bu taşınmazların değerlerinde de büyük artışlara yol açmış, böylece Detroit ülkenin en sıcak emlak piyasalarından biri hâline gelmiştir (Tilson & Lieberman, 2018). Bu durumun emlak vergilerinden elde edilen yüksek hasılatlar sayesinde kent yönetiminin gelirlerinde de büyük artışları beraberinde getirdiği açıktır.

Gelgelelim otomotiv endüstrisi sayesinde ortaya çıkan bu zenginlik ve refah tablosu zaman içerisinde tersine dönmeye başladı. Zira imalat sanayiinin ve kent sakinlerinin Detroit'i terk etmeye başlamaları uzun vadeli bir sanayisizleşmeye ve kenti iflasa kadar götürecektir karanlık bir sürece işaret ediyordu.

4. Detroit'in Düşüşü ve İflası

4.1. Banliyöleşme ve Sermayenin Kaçışı

Detroit'teki banliyöleşme hareketinin mazisini 20. yüzyılın başlarına kadar geriye götürmek mümkündür. Mesela 1910-1927 arası dönemde *Ford* ve *Oldsmobile* başta olmak üzere kentte faaliyet yürüten önemli otomobil şirketleri; yüksek vergi oranlarından kurtulmak, ucuz arazi bulmak, kentin sıkışıklığından uzaklaşmak ve yeni topluluklar inşa etmek gibi amaçlarla tesislerini Detroit'in dışına taşımaya başlamıştır. Ne var ki sanayisizleşmenin aksine kentin yakın banliyölerine yönelen bu göçler, şirketlerin muhatap oldukları iş mevzuatında yahut eyalet düzeyindeki vergilendirmelerde herhangi bir farklılığa yol açmayan kısa mesafeli yer değişiklikleriydi (Battista, 2024: p. 3). Sözelimi *Ford*'un 1910 yılında taşındığı *Highland Park*'taki yeni tesisinin *Piquette Bulvarı*'ndaki eski tesisine mesafesi takriben 5,5 km idi. Dolayısıyla bu erken dönem yer değiştirmeler *Henry Ford*'a atfedilen "kent sorunlarından kentten kaçarak kurtulacağız" deyişle bir bakıma paralellik arz ediyordu. Şüphesiz bu kaçış; *Ford*'un ve diğer şirketlerin ürettiği otomobillerle ve nihayet bunların mobilizasyonunu sağlayacak elverişli bir yol ağının tesisiyle mümkün hâle gelmiştir.

Nitekim bu konuda girişilen seferberlik kısa sürede sonuç vermiş ve 1909-1914 arası dönemde ülke genelindeki beton yol ağı 331 bin m²'den 16,1 milyon m²'ye ulaşmıştır. 1916 yılında yerel yönetimlere 75 milyon dolar değerinde bir fon sağlayan *Federal Yol Yardım Yasası* ve 1921'de *Federal Otoyol Yasası* çıkarılmış; böylece bugünkü eyaletler arası otoyol şebekesinin ilk adımları atılmıştır. Detroit'in de yoğun bir biçimde yararlandığı bu programlar sayesinde kentin dış bölgelerinde konut yapımının kolaylaşması, kent merkezini boşaltacak banliyöleşme sürecinin başlangıcı olmuştur (Martelle, 2014: p. 72-73).

Detroit'teki banliyöleşme sürecinin hızlanmasında 1940'lı yıllardan itibaren artış gösteren ırk temelli gerilimler de önemli rol oynamıştır.³ Başta siyahiler olmak üzere ülkenin güneyinden kente akın edenlerin iş ve konut piyasası üzerinde yarattıkları baskı siyahlar ile beyazlar arasında büyük huzursuzluklara yol açmıştır. Üstelik bir yandan *Federal Konut İdaresi* (FHA) banliyölerde beyazlar için yeni inşaatları teşvik etmiş (Mah, 2020: p. 450) diğer yandan da *Federal Konut Kredi Bankası* yürüttüğü ayrımcı kredi uygulamalarıyla (*redlining*) siyahların konut edinmelerini zorlaştırmıştır. Bu kurumsal ırk ayrımcılığı, Detroit merkezinin gerilemesinde önemli bir rol oynadığı gibi (Vojnovic & Darden, 2013: p. 92) bahsi geçen huzursuzlukları da artırmıştır. Dahası bu durum kimi zaman sosyal patlamalarla sonuçlanmıştır. Sözelimi 1943 yılının haziran ayında başlayan ve üç gün süren ayaklanmalarda 34 kişi hayatını kaybetmiş, 433 kişi yaralanmış, konutlara, dükkanlara ve imalathanelere verilen maddî zarar 2 milyon doları bulmuştur. Ordunun müdahalesiyle ancak bastırılabilen ayaklanmanın, savaş üretimi yapan fabrikalarda bir milyon iş saatinin kaybedilmesine de yol açtığı tahmin edilmektedir (Martelle, 2014: p. 153). 1967 yılının temmuz ayında gerçekleşen ve yaklaşık 5 gün süren ayaklanma ise ABD tarihinin gördüğü en büyük sosyal olaylardan biridir. *12. Cadde Ayaklanması* olarak da bilinen bu olaylarda 43 kişi ölmüş ve 467 kişi yaralanmıştır. 7 binden fazla insanın tutuklandığı ve yaklaşık 2 bin binanın tahrip edildiği ayaklanmada ortaya çıkan maddî zarar 100 milyon doları bulmuştur (Weber, 2015). İşte bu ve benzeri gerilimler, beyazların Detroit'in merkezini terk ederek banliyölere yönelmelerini ifade eden 'beyaz kaçış' sürecini bir hayli hızlandırmıştır.

³ *McDonald* (2014: p. 3309); kentte ırkçı siyasetin 1920'li yıllar gibi daha erken bir dönemde *Ku Klux Klan* sempatzanı olan belediye başkanı adayı *Charles Bowles* ile başladığını belirtmektedir.

Detroit'teki sanayisizleşme ise kuşkusuz banliyöleşmeden daha karmaşık bir süreçtir. Öncelikle belirtmek gerekir ki; literatürde sanayisizleşmenin küresel ekonomideki yeniden yapılanmanın bir fonksiyonu olarak bilhassa 1970'li yıllarda ortaya çıktığına dair geniş bir mutabakat söz konusudur. Halbuki yakın dönemde kaleme aldığı bir dizi ufuk açıcı makalesinde *Battista* (2022; 2023; 2024) sanayisizleşme olgusunun hem sebepleri hem de zaman çizelgesi bakımından literatürün tekrar gözden geçirilmesini gerektirecek birtakım yeni bulgulara ulaşmıştır. Çalışmalarının odağına Detroit'teki otomotiv endüstrisini -1957 yılı itibarıyla ülkedeki otomobil üretiminin %97'sini elinde bulunduran *Ford*, *General Motors* (GM) ve *Chrysler* şirketlerini- yerleştiren *Battista*; kentteki sanayisizleşmenin, kapitalist iktisadî kalkınmanın bir özelliği olarak esasen örgütlü emeğin gücünden uzaklaşmak gibi bir gayeye dayandığını ve literatürdeki yaygın kanaatin aksine 1940-1980 arası dönemde etkili olduğunu vurgulamıştır.

Tablo 2: Üç Büyüklerin Detroit Dışındaki Tesis Yoğunlaşması (%)

Yıl	<i>Ford</i>	<i>GM</i>	<i>Chrysler</i>
1940	42	89	37
1946-47	50	92	
1950-51		92	33
1955-56	100	92	51
1958			62
1960		93	
1963-64	100		68
1966		93	73
1969			74
1971		93	
1976			74
1979-80	100	93	74

Kaynak: (Battista, 2022: p. 99, 104, 110'dan uyarlanmıştır).

Battista'ya (2023: p. 632) göre Detroit'teki sanayisizleşmenin temelinde; otomobil üreticilerinin, başta *Birleşik Otomotiv İşçileri Sendikası*'nın (UAW)⁴ baskısı olmak üzere, yüksek işçi ücretlerinden, yüksek işletme ve emlak vergilerinden ve içinde çalıştıkları olumsuz endüstriyel ortamdan uzaklaşma arzusu yatmaktadır. Ona göre fabrikaların yer değiştirmesine yol açan bu faktörlerin tamamı aslında sermaye ile emek arasındaki çatışmadan kaynaklanmaktadır.

Kuşkusuz bu çatışmada en belirleyici faktör örgütlü emek meselesidir. 1935 *Ulusal Çalışma İlişkileri Yasası* ve 1946'daki büyük grev dalgası sermayedarlarda büyük bir hoşnutsuzluk yaratmıştır. Grevi bir tür 'endüstriyel iç savaş' olarak betimleyen işverenlere göre üretime ilişkin bütün problemler emeğin artan pazarlık gücünden ve üretim kararları üzerinde daha fazla denetim sahibi olma becerisinden kaynaklanmıştır. Dolayısıyla onlara göre sendikaların güçlendirilmesi üretimde verimliliği azaltmış; şirketlerin uygun gördükleri biçimde faaliyet yürütme kabiliyetlerini sekteye uğratmıştır. Bu durum sermayedarların yer değiştirme kararlarında etkili olmuş; üç büyük şirket, sendikal yoğunluğun (sendika üyelik oranının) görece düşük olduğu eyaletlere taşınma eğilimi göstermiştir (Battista, 2023: p. 635-639). Takip

⁴ 1935'te Detroit'te kurulan UAW, üye sayısı bakımından zirveye çıktığı 1979 yılında ülkedeki otomobil işçilerinin %60'ına karşılık gelen 1,5 milyon civarında emekçiyi temsil ediyordu. Günümüzde bu oran takriben %18'e gerilemiştir. Bunun sebebi Toyota, Nissan, Hyundai, Tesla ve Volkswagen gibi sendikasız otomobil üreticilerinin, başta ülkenin güney eyaletlerinde olmak üzere, sayıca artmış olmasıdır (Haglund, 2023).

eden tabloda, bu şirketlerin üretim birimlerini taşıdıkları eyaletler de dâhil olmak üzere, bazı eyaletlerdeki sendikal yoğunluğu Michigan'dakiyle mukayese etmek mümkündür.

Tablo 3: Yıllara Göre Bazı Eyaletlerde Sendikal Yoğunluk

<i>Eyalet</i>	1939	1953	1960
Michigan	21,2	44,6	49,1
South Carolina	4,2	9,4	5,8
Mississippi	6,8	15,0	11,9
Georgia	7,2	15,1	11,8
Delaware	8,2	19,1	18,2
Louisiana	9,8	19,7	18,4
Texas	10,9	17,4	15,1
New Mexico	11,7	14,4	17,1
Florida	11,9	16,5	13,1
Connecticut	12,0	27,2	23,7
Maryland	12,6	25,8	20,1
Arkansas	13,4	21,9	14,3
Virginia	13,4	17,8	11,5
Kansas	14,1	24,8	23,2
Tennessee	15,9	22,6	18,8
Massachusetts	16,2	30,4	21,6
Alabama	16,7	25,0	17,3
New Jersey	17,1	35,9	27,9
Arizona	17,4	27,7	27,2
Iowa	18,2	26,0	25,6
Utah	20,5	26,8	16,4
Missouri	22,9	40,2	42,5
Indiana	23,0	41,3	33,1
Kentucky	23,5	25,3	25,0
New York	24,7	35,6	31,9
California	24,8	37,0	37,3
Ohio	25,5	38,0	34,1
Minnesota	26,1	38,6	32,8
Illinois	27,3	40,7	43,2
Pennsylvania	29,0	40,6	26,1
Wisconsin	30,9	39,3	35,3

Kaynak: (Battista, 2023: p. 638).

Bahse konu emek-sermaye ihtilafı işverenlerin diğer sorunlara tahammülünü azaltmış ve bu sorunlar şirketlerin yer değiştirme kararlarını pekiştiren birer unsura dönüşmüştür. Bunlardan biri işletme ve emlak vergilerindeki yüksek oranlarla ilgilidir. 1960'lara gelindiğinde Detroit'i terk etmeyi planlayan şirketlerin %20'si gerekçe olarak bu sorunu göstermiştir. Gerçekten de Ohio, Pennsylvania, Illinois ve California gibi eyaletlerdeki emlak vergi oranları Michigan'dakilerin %25'i ile %33'üne karşılık geliyor; bu durum Detroit'teki sanayiciler için büyük bir rekabet dezavantajı yaratıyordu. Diğer bir sorun da şirketlerin ücret giderlerinin bir hayli yüksek olmasıyla ilgilidir. Yüksek ücretler yer değiştirmede yegâne motivasyon olmamakla birlikte 1950-1970 arası dönemde şirketler genellikle daha düşük ücretli eyaletlere göç etmiştir. Aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere, mesela 1950 yılında, Kaliforniya ve Wisconsin haricinde otomotiv şirketlerinin taşındığı her eyalet Michigan'a kıyasla daha düşük ücretlere sahiptir. Ücret giderleri bilhassa güney eyaletlerinde düşük olmakla birlikte, New York ve New Jersey gibi kendi sanayi merkezlerine sahip eyaletler dahi sanayiciler için Michigan'dan daha avantajlı görünmektedir (Battista, 2024: p. 5-9).

Tablo 4: Yer Değişikliği Sebebiyle Ücret Maliyetinden Sağlanan Tasarruflar, 1950-1970 (%)

<i>Eyalet</i>	1950	1960	1970
Michigan	0	0	0
Mississippi	56,95	56,27	47,38
Arkansas	50,26	48,81	41,04
South Carolina	48,34	52,81	42,51
Georgia	43,79	48,69	39,77
Florida	37,47	33,08	36,00
Alabama	37,01	45,47	40,20
Tennessee	32,40	42,02	38,24
Virginia	30,26	37,38	34,06
Louisiana	29,98	36,72	34,46
Kentucky	22,41	32,99	27,99
New Mexico	18,90	30,44	37,09
Missouri	13,74	6,23	15,85
Maryland	12,64	9,32	12,53
Texas	11,76	34,98	35,84
Connecticut	9,22	-9,23	7,85
Kansas	8,24	9,74	25,37
Iowa	6,81	0,99	15,97
Minnesota	6,29	4,87	15,63
New York	4,98	-12,54	-5,96
Indiana	4,55	0,90	9,39
Delaware	4,55	16,60	19,98
Ohio	4,18	-6,44	0,37
New Jersey	2,90	-15,01	-2,05
Illinois	1,59	-16,99	-1,80
Wisconsin	-1,05	-0,91	-1,05
California	-1,92	-14,68	0,21

Kaynak: (Battista, 2024: p. 10).

Genel olarak değerlendirildiğinde Detroit'te sermayenin ücretleri veya diğer emek maliyetlerini azaltma ve emeğin payını sermayenin payına kaydırma yeteneği sendikal faaliyetlerce kısıtlanmış; bu ise şirketleri ücretlerin daha düşük tutulduğu alanlara taşınmaya zorlamıştır (Battista, 2024: p. 11). Üstelik kenti terk eden bu şirketleri ikame etmek de mümkün olmamıştır. Nitekim 1960 yılı itibariyle ülke genelinde inşa edilen 33 yeni otomobil fabrikasından bir tanesi bile Detroit'in merkezinde değildi (Fasensfest, 2015: p. 17). Dolayısıyla Detroit gibi ekonomisi büyük ölçüde tek endüstriyel sektöre bağlı bir kent için bu otomotiv şirketlerini kaybetmenin ve yerine yenilerini koymamanın maliyeti epey yüksek olmuştur.

4.2. Sanayisizleşmenin Kentteki Görünümleri

Sanayisizleşme sürecinde otomotiv endüstrisi ve ilişkili diğer sektörlerin Detroit'i terk etmesi kentte adeta sosyo-ekonomik bir yıkıma sebep olmuştur. Bir zamanlar ABD'nin en müreffeh kentlerinin başında gelen Detroit, sadece 1972-2007 arası dönemde toplam 15.648 işletme (CRC, 2013: p. 19) ve yılda ortalama 7 bin fabrika işini kaybederek (Abrahamson, 2014: p. 73) pek çok ekonomik gösterge bakımından muazzam bir çöküş sürecine girmiştir. *ABD Nüfus Sayım Bürosunun* (US Census, 2022) yayımladığı verilere göre sırasıyla istihdam ve işsizlik oranları ABD'de %60,3 ve %4,3, Michigan'da %58,7 ve %4,6 iken, Detroit'te %47 ve %12,4 olarak ölçülmüştür. Kentteki bu düşük istihdam ve yüksek işsizlik oranlarının gelir düzeylerine etkisi bir hayli olumsuz olmuştur. Nitekim ortalama hanehalkı geliri ülke genelinde 75 bin dolar, Michigan'da 67 bin dolar, Detroit'te ise sadece 36 bin dolar civarındadır. Bunun

doğal bir sonucu olarak kentteki yoksulluk ciddi bir problem hâline gelmiştir. Gerçekten de kentsel yoksulluk oranı ABD’de %12,6, Michigan’da %13,4, Detroit’te %33,8’dir. Üstelik 18 yaşın altındakilere ilişkin yoksulluk verileri daha da çarpıcıdır. Buna göre çocuk yoksulluğu oranları ABD için %16,3, Michigan için %18,2, Detroit içinse %49,3 olarak gerçekleşmiştir.

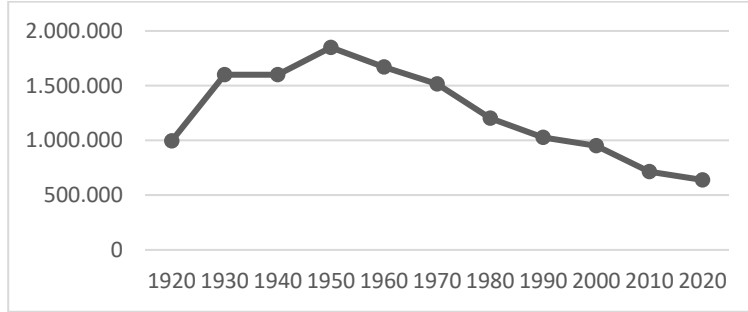
Tablo 5: Temel Bazı Sosyo-Ekonomik Veriler, 2020-2022

<i>Veri</i>	<i>ABD</i>	<i>Michigan</i>	<i>Detroit</i>
Nüfus (bin)	331.449	10.077	639
İstihdam (%)	60,3	58,7	47,0
İmalatın İstihdamdaki Payı (%)	9,9	18,2	17,0
İşsizlik (%)	4,3	4,6	12,4
Ortalama Hanehalkı Geliri (\$)	75.000	67.000	36.000
Yoksulluk (%)	12,6	13,4	33,8
Çocuk Yoksulluğu (%)	16,3	18,2	49,3
Konut Sahipliği (%)	65,2	73,2	49,8
Ortalama Konut Fiyatları (\$)	442.000	273.000	85.000
Boş Konut Oranı (%)	9,7	11,2	18,0
Eğitilmiş Nüfus (Lisans veya Üzeri) (%)	35,7	32,1	17,0

Kaynak: (US Census ve <https://www.redfin.com> verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur).

Sanayisizleşmenin, ırksal gerilimlerle birleşerek, kentte ağır bir nüfus kaybına ve nüfus kompozisyonunda büyük değişimlere yol açtığı belirtilmelidir. Gerçekten de 20. yüzyılın ortasında nüfusu 1 milyon 850 bine ulaşarak ülkenin en büyük dördüncü kenti konumuna yükselen Detroit süreç içerisinde nüfusunun yaklaşık %65’ini kaybetmiş ve 2020 yılı itibariyle 639 bin nüfusla yirmi altıncı sıraya gerilemiştir (US Census, 2020). Üstelik Detroit 1960’lı yıllardan itibaren artan ‘beyaz kaçış’ın bir sonucu olarak ülkede siyahilerin en kalabalık grubu oluşturduğu ilk büyük kent olmuştur. Nitekim siyahilerin kent nüfusuna oranı 1970 yılında %44 iken (Foster, 2023: p. 46) 2020’de bu oran %78’e yükselmiş (US Census, 2020), aynı süre zarfında kentteki beyaz nüfus oranı ise %56’dan (Foster, 2023: p. 46) %12’ye kadar gerileyerek (US Census, 2020) dramatik bir düşüş sergilemiştir. Nüfustaki bu değişim, hiç şüphesiz, zenginliğin ve refahın da kenti terk etmesi anlamına geliyordu. Çünkü bu süreçte orta-üst sınıfa mensup hanehalklarının kent nüfusuna oranı %25’ten %10’un altına düşmüş, orta sınıfların oranı ise %40’tan %25’e gerilemiştir (Foster, 2023: p. 47). Ancak bu kaçışın ırksal çatışmayı aşan iktisadî bir boyutunun da bulunduğu muhakkaktır. Zira bu süreçte orta-üst sınıf siyahî hanehalkları da muhtelif gerekçelerle Detroit’i terk etmiştir. Böylece mesela Detroit’in kuzeybatısında bulunan ve genel itibariyle Yahudiler ve İtalyanların yaşadığı Southfield, kısa sürede banliyö hayatının gerektirdiği bütün imkânları sunabilen müreffeh bir Afro-Amerikan merkezine dönüşmüştür (Fasensfest, 2015: p. 16). Dolayısıyla bu süreçte Detroit, yoksulluk ortak yazgısını paylaşan siyahlar ile beyazların büyük bir kitleyi teşkil ettiği -ki 2014 yılı itibariyle her iki grupta da yoksulluk oranı %35 civarındadır- (New Detroit, 2014: p. 33) ve böylece yoksulluğun adeta kronikleştiği bir yere evrilmiştir.

Şekil 4: Detroit'te Yıllara Göre Nüfus



Kaynak: (US Census verileri kullanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur).

Detroit'in üst-orta sınıflarca terk edilmesi ve geride kalanların içinde bulunduğu yoksulluk girdabı, bir zamanlar kentteki en iddialı sektörlerden biri olan gayrimenkul piyasasının hem talep hem de arz yönünü felce uğratmıştır. Meselenin talep yönü mevcut konut sahiplerini elde tutma ve yeni konut talebini cezbetme kabiliyetini içermektedir. Ancak Detroit'te konut sahipliği (mülk konut) oranı sürekli bir düşüş eğilimi göstermiştir. Sözelimi 2000 yılında %55 olan konut sahipliği oranı 2010 yılında %51'e (Poethig et al., 2017: p. 6), 2022 yılında ise %49,8'e gerilemiştir. Bu oran, yine 2022 yılı için, Michigan'da %73,2, ABD genelinde ise %65,2'dir (US Census, 2022). Detroit'teki bu durum yukarıda bahsi geçen işsizlik, yoksulluk ve bunlara bağlı olarak krediye erişimde yaşanan sıkıntılar⁵ gibi faktörlerin yanı sıra kentin merkezinde yaşayanları banliyölere taşınmaya teşvik eden diğer faktörlerden kaynaklanmaktadır. Bu faktörler; nitelsiz kamu hizmetlerine karşın ağır vergiler, okulların kalitesinde düşüş, konut ve otomobil sahipliği için yüksek sigorta primleri ve nihayet güvenlik endişeleridir.⁶ Öte yandan Detroit konut arzı bakımından da uzunca süredir kan kaybeden bir kenttir. Nitekim sadece 1990-2013 yılları arasında 50 bine yakın konut birimi kaybedilmiş, yaklaşık son elli yıllık süreçte kentteki dolu konut sayısı, yaşanan nüfus kaybı sebebiyle %50'ye yakın bir oranda azalmıştır (Poethig et al., 2017: p. 6-7). 2020 yılı itibarıyla kentte bulunan toplam 309.913 konutun yaklaşık %18'ine karşılık gelen 55.638 konut boş kalmış (US Census, 2020);⁷ bu hanhalklarının kaybında bilhassa emlak vergisi borçlarından kaynaklanan hacizler etkili olmuştur.⁸ Terk edilmiş konutların ve üretim tesislerinin kentteki varlığı civardaki mülkleri de değer kaybına uğratmıştır. Üstelik konut fiyat/kira düzeylerinin düşük olması ve yüksek emlak vergileri, mülk sahiplerinde konutlarını iyileştirme konusunda ciddi bir isteksizlik yaratmıştır. Kentteki konut stokunun %80'lik bir kısmının 1960 yılından önce inşa edilmiş

⁵ Detroit'teki hanhalklarının sadece %21'inin birinci sınıf bir kredi puanının bulunması ve %66'sının halihazırda borç ödüyor olması kent sakinlerinin krediye erişimini kısıtlayan faktörler arasındadır. Bkz. (Poethig et al., 2017: p. 6-7).

⁶ ABD'de nüfusu 500 bini aşan kentler arasında Detroit, tecavüz suçunda birinci, cinayet suçunda ise ikinci sırada yer almaktadır (Gabriele, 2024).

⁷ 2000 yılında kentteki 375.096 konutun 38.668'i (%10,3), 2010 yılında ise 349.170 konutun 79.725'i (%22,8) boştu (CRC, 2013: p. 5-6). Toplam konut sayısındaki dikkat çekici azalma ise; eski, metruk ve değer kaybına uğramış konutların zararlı etkilerini bertaraf etmek üzere yapılan yıkımlardan kaynaklanmaktadır. Sözelimi *Detroit Yıkım Programı* sadece 2014-2020 arası dönemde 20 bin civarında konutun yıkımını gerçekleştirmiştir (Owens et al., 2020: p. 259).

⁸ Yıllar içerisinde vergi tabanının daralması sebebiyle kent yöneticilerinin oranını yüksek tutmak zorunda kaldıkları emlak vergileri konut sahipleri için ciddi bir sorun teşkil etmektedir. 2005-2015 yılları arasında kentteki konutların üçte birine karşılık gelen 140 bin konut hacze uğramış; bu hacizlerin %78,5'i emlak vergisi gecikmelerinden, kalanı ise ipotek temerrütlerinden kaynaklanmıştır (Karlinsky, 2023).

olması, gayrimenkul piyasasının değerini daha da düşüren bir faktör olmuştur (Poethig et al., 2017: p. 6-7). Nitekim değeri 150 bin doların altındaki konutların toplam konut stokuna oranı ülke genelinde %19,4, Michigan'da %29,1 iken, Detroit'te %75,4'tür (US Census, 2022).

Şekil 5: Packard Otomobil Fabrikası Detroit Tesisi

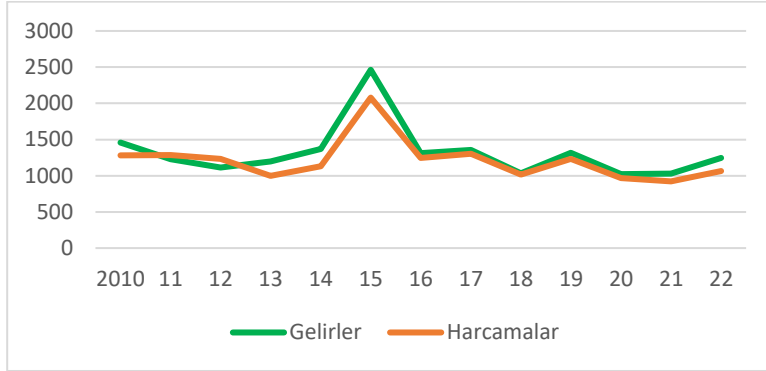


Detroit'teki uzun süreli düşüşün önemli sembollerinden olan bu tesis, 1903-1956 yılları arasında üretim yaptıktan sonra kapanmış ve 2010 yılında son kiracısının terk etmesiyle yıkılmaya yüz tutmuştur. Kaynak: (O'Donnell, 2019).

Öte yandan Detroit'teki nüfus kaybı ve buna bağlı gelişmeler kentin gelirlerinde de azalmaya sebep olmuştur. ABD'de nüfusa ilişkin veriler merkezi idareden ve eyaletlerden kent yönetimlerine tahsis edilen kaynak miktarının belirlenmesinde önemli bir kriterdir. Dolayısıyla Detroit'te kronik hâle gelen nüfus kaybı bir yandan vergi tabanında daralmaya diğer yandan da transfer edilen gelirlerde azalmaya yol açmıştır (CRC, 2021). Sözelimi kentte vergilendirilebilir değerler 1990'lı yıllar boyunca 150 milyon dolara yakın bir düşüş sergilemiş (Vojnovic & Darden, 2013: p. 91), 2008-2015 arası dönemde %27 oranında ilave bir gerileme yaşamıştır. Yine aynı dönemde merkezi idareden yapılan transferlerde %21,8, kentsel harcamalarda ise %8,4 oranında azalma meydana gelmiştir. Bu durum; kamu sağlığı ve güvenliği, eğitim, altyapı, kara yolu, katı atık, yerel mahkeme, itfaiye, su ve kanalizasyon gibi pek çok hizmetin yürütülmesinde birtakım aksaklıkları beraberinde getirmiştir (CRC, 2021). Mesela kentin ulaştırma biriminin sunduğu toplu taşıma hizmetinin standartları bir hayli düşmüş, itfaiye biriminin sahip olduğu tesislerin dörtte biri faaliyet yürütmeyi imkânsız kılacak personel ve ekipman sıkıntısı yaşamış, sokak lambalarının çoğunun çalışmadığı kentte elektrik şebekesinin elden geçirilme ihtiyacı ortaya çıkmış (McDonald, 2014: p. 3311), plansız elektrik/su kesintileri artmış ve bütçe giderlerinin yarıya yakını kamu güvenliğine harcanmasına rağmen polis ve ambulans gibi hizmetler ciddi bir verimsizlikle karşı karşıya kalmıştır (Shah & Nallathiga, 2015: p. 68). Üstelik belediye çalışanlarının maaşlarını, sağlık sigortalarını ve emekli aylıklarını ödemekte zorlanan kent yönetimi 1990-2013 yılları arasında çalışan sayısını %50 oranında azaltmıştır (Sugrue, 2013).⁹

⁹ Buna rağmen kamu istihdamı Detroit'i ayakta tutan önemli faktörlerden biridir. Kent yönetimi, merkezî hükümet ve devlet okulları, kentteki en büyük altı işveren arasındadır. 2023 yılı itibarıyla kamu sektörü kentte 22 binden fazla kişiye doğrudan istihdam imkânı sağlamaktadır (Detroit Regional Chamber, 2023).

Şekil 6: Detroit'in Gelir ve Harcamaları, 2010-2022 (milyon dolar)



Kaynak: (<https://www.opendatanetwork.com/>'dan uyarlanmıştır).

Detroit yönetiminin azalan gelirlerle yerel hizmetleri yürütmekte zorlanmasının önemli sebeplerinden biri banliyöleşmedir. 1970-2020 yılları arasında merkezî kent bölgesinin nüfusu %58 oranında gerilerken aynı dönemde banliyölerin nüfusu %19 oranında artmış, Detroit metropoliten alanı ise %50 oranında genişlemiştir (Xie et al., 2018: p. 352). Dolayısıyla kent yönetimi genellikle düşük nüfus yoğunluğuna sahip ve boş araziler ile metruk konutların hâkim olduğu 360 km²'lik geniş bir alanda hizmet yürütmeye çalışmaktadır (McDonald, 2014: p. 3311). Ancak mevcut büyüklüğünün üç misli bir nüfus için inşa edilen devasa altyapının idamesi temel kentsel hizmetlerde aksaklıklara ve Detroit'i iflasa kadar götürecektir büyük mali problemlere yol açmıştır (Owens et al., 2020: p. 259).

4.3. Kentin İflası

ABD kamuoyu 18 Temmuz 2013 tarihinde Detroit Belediye Başkanlığından yapılan ilginç bir açıklamayla sarsılmıştır. Açıklamada kent yönetiminin uzunca bir süredir boğuştuğu finansal sorunların üstesinden gelemediği ve bu sebeple İflas Kanununun 9. kısmı¹⁰ uyarınca ABD Federal Mahkemesine iflas başvurusunda bulunduğu ifade edilmiştir. Bu olay büyük şirketlerin iflas haberlerine aşina olan ABD'de tarihin en büyük belediye iflaslarından biri olarak kayıtlara geçmiş ve uzunca bir süre gündemde kalmıştır (Shah & Nallathiga, 2015: p. 66).

Aslına bakılırsa Detroit'te iflasın ayak sesleri epey bir zamandır duyuluyordu. 2011 yılının sonlarında Michigan Hazine Departmanı, beklenen nakit sıkıntısını gerekçe göstererek Detroit'in finansal durumuna dair bir inceleme başlatmıştır. Çalışmalar sonucunda yıllık 3,1 milyar dolarlık bütçeye karşılık 12 milyar dolar civarında olduğu tahmin edilen uzun vadeli yükümlülüklerin kenti adeta bir borç sarmalına sürüklediği tespit edilmiştir. Kentteki mali reformların gidişatından memnun olmayan eyalet yetkilileri 2012 yılının sonlarında yeni bir incelemenin yapılmasına karar vermiştir. Denetleme kurulunun 2013 yılı başlarında hazırladığı raporda; 2011 mali yılında 200 milyon dolara yakın olan finansal açığın 2012 mali yılının sonunda 325 milyon doları aştığı, belediyenin nakit rezervlerinin tükendiği ve kısa vadede 100 milyon dolarlık bir nakit açığı riskiyle karşılaşılacağı belirtilmiştir (Reuters, 2014). Sonuç itibarıyla raporda; kent maliyesinin işlevsel sorunları olduğuna, durumu kurtarmak için gerekli gayretin gösterilmediğine ve devletin soruna müdahalesinin zaruri hâl geldiğine hükmedilmiş (Weber, 2015) ve eyalet yönetimince 14 Mart 2013 tarihinde iflas ve yeniden yapılandırma

¹⁰ İflas Kanununun belediye borçlarının yeniden düzenlenmesini içeren bu kısmı, finansal sıkıntı içindeki bir belediyenin, borçları düzenlenirken ve müzakere yürütürken alacaklılarına karşı korunmasını amaçlamaktadır.

avukatı *Kevyn D. Orr* kent maliyesinin başına ‘acil durum yöneticisi’ olarak atanmıştır (Reuters, 2014).

Göreve geldikten iki ay kadar sonra kamuoyuna açıkladığı raporunda *Orr*, kenti “fiilen iflas etmiş” olarak nitelendirmiştir. Kentteki kötü mali yönetime vurgu yapan *Orr*, belediyenin işçilerine olan borçları (ertelenmiş ücretler, emekli maaşları, sağlık ödenekleri, sosyal yardımlar vb.) ile tahvil ve diğer borç geri ödemelerinde düşülen temerrütlerden kaynaklanan yükümlülüklerin tahmininde büyük hatalar tespit etmiştir. Raporda Detroit’in birikmiş uzun vadeli borçlarının 18,5 milyar dolara kadar çıkabileceği ifade edilmiştir. Bu borcun bir kısmının ödemesinin durdurulacağını ve teknik açıdan temerrüde düşüleceğini söyleyen *Orr*, iflastan kaçınmak için emekli maaşları ve sağlık ödeneklerindeki kesintiler de dâhil olmak üzere mali açıdan bir yeniden yapılanma planı ortaya koymuştur (Weber, 2015). Ne var ki alacaklılar, emeklilik kurulları ve sendikalarla yaptığı pazarlıklardan sonuç alamayan *Orr* 18 Temmuz 2013 tarihinde 18 milyar dolarlık birikmiş uzun vadeli borç yüküyle iflas başvurusunda bulunmuştur. Bu borcun %33’ü Detroit Su ve Kanalizasyon İdaresinden, %32’si emeklilere yönelik sağlık hizmetlerinden, %19’u emekli maaşlarından ve %16’sı devlete olan yükümlülüklerden kaynaklanmıştır (Peck & Whiteside, 2016: p. 260). Yapılan iflas başvurusunda; kentin azalan nüfusu, emlak vergisi tahsilatındaki başarısızlık, vergi tabanında daralma, emeklilere yönelik maaş ve sağlık giderlerinin yarattığı aşırı yük, bütçe açıklarını kapatmak üzere sürekli borçlanma, maliye kayıtlarının tutulmasındaki zaafılar ve kent yönetimindeki birtakım yolsuzluklar gibi faktörlere atıfta bulunulmuştur (McDonald, 2014: p. 3312).

Kentin iflasını aylar süren müzakereler ve federal mahkeme duruşmaları izlemiştir. Nihayet 2014 yılının sonlarına doğru mahkeme, sunulan uyum planını onaylamıştır. Planda 18 milyar dolar tutarındaki uzun vadeli toplam borcun 7 milyar dolarlık kısmının bilhassa emeklilik ve sağlık sigortası harcamalarının azaltılması yoluyla silinmesi yahut yeniden yapılandırılması, maliye yönetimindeki zaafıların giderilmesi, kamu güvenliği, toplu taşıma ve bilişim sistemlerinin iyileştirilmesi gibi hususlar hükme bağlanmıştır (Peck & Whiteside, 2016: p. 260). Yapılan iyileştirme planları ve bir dizi anlaşmayı müteakip Detroit, 2014 yılı sonunda iflastan, 2018 yılında ise devlet gözetiminden çıkmayı başarmıştır (O’Donnell, 2019). Ancak kentin tam anlamıyla ayağa kalkması için daha uzunca bir zamana ihtiyaç var gibi görünmektedir.

5. Detroit’i Ayağa Kaldırmak

*Speramus meliora; resurget cineribus*¹¹

Detroit gibi sanayisizleşme sürecinde çöküş yaşayan kentlerin içinde buldukları durumdan nasıl çıkabileceklerine dair esaslı bir reçete bulunmamakla birlikte, eskiden sahip oldukları ağır endüstriyi ikame edebilecek bir teknolojik dönüşüm gerçekleştirmeleri gerektiğine dair yaygın bir kanaat söz konusudur. Böylesi bir dönüşümün taşıyıcıları olan ileri teknoloji firmaları, kol gücü ve geleneksel montaj hattından ziyade akademik yeterliliğe sahip bir beşerî sermayeye yaslanmaktadır. Bu firmalar genel olarak; tıbbî ve üniversite bağlantılı AR-GE, finans hizmetleri, bilgisayar grafikleri, tasarım, internet içerikleri ve video oyunları gibi alanlarda faaliyet yürütmektedir. Kentlerin büyük çoğunluğu bu türden firmaları kendine çekmeye çalışmakla birlikte hepsinin bu konuda aynı başarıyı yakaladığını iddia etmek zordur. Mesela Detroit ortaya koyduğu çabaya kıyasla ancak kısmî bir başarı sağlayabilmişken,

¹¹ *İyi şeyler umut ediyoruz; küllerinden doğacaktır* (Detroit’in 1805 yılında yaşanan büyük yangının ardından benimsenen mottosu).

Singapur ileri teknolojiye geçiş konusunda çok daha iyi bir sınav vermiştir (Abrahamson, 2014: p. 81-82).

Bu konuda daha başarılı olan kentleri diğerlerinden ayıran bir dizi değişkenin varlığından söz etmek mümkündür. Bunlardan ilki “toplumsal ağlar”dır. Buna göre, kentin ileri gelenlerinin ortak kentsel sorumluluk bilinciyle bir araya geldikleri, sınıf menfaatlerini bir kenara bırakarak müşterek çıkara odaklandıkları ve bütün gayretlerini topluluğun ayağa kaldırılmasına sarf ettikleri kentler diğerlerine kıyasla çok daha başarılıdır.¹² İkinci değişken “yoğunlaşma ve yatırımlar”dır. Bu bağlamda ileri teknoloji firmalarının mekânda kümelenmesini temin eden kentler diğerlerine nazaran çok daha başarılı olmaktadır. Çünkü bu yoğunlaşmanın sağladığı iş birliği, yeni ürünlere ilişkin informel bilgi alışverişi veya devlet desteği gibi yararlar başka firmalara da cazip gelmekte ve bu durum daha ileri bir büyümeyi tetiklemektedir. Dahası yoğunlaşma konusunda başarılı kentlerin; araştırma üniversitelerine, bu kentlerin diğer teknoloji merkezleriyle bağlantısını sağlayan hava limanlarına, iş geliştirme merkezi gibi kamusal yatırımlara sahip oldukları da belirtilmelidir. Üçüncüsü ise ‘yaratıcı sınıfı cezbetmek’tir (Abrahamson, 2014: p. 82-86). R. Florida’ya (2012: p. 8-9) göre bu yeni sınıfın özünü; eğitim, bilim, sanat, mühendislik, mimarî, tasarım ve eğlence gibi alanlarda yeni fikir ve içerikler yaratmakla meşgul kimseler teşkil etmekte, bunların ortak paydasını ise liyakat, farklılık ve bireysellik oluşturmaktadır. Kentlerin ileri teknoloji bakımından başarılı bir dönüşüm gerçekleştirmesi istihdamda bu sınıfa mensup kimselere çokça yer vermesine bağlıdır.¹³ Kentlerde bu sınıfı cezbeden hususlar ise; genellikle yaratıcı insanlarla ilişkilendirilen acayıplıklara karşı derin bir hoşgörünün, sürekli hareket hâlinde olan bu kimselere engel çıkarmayan sıcak bir karşılama ortamının ve onları cezbeden hayat tarzı imkânlarının bulunduğu yeni mahallelerin varlığıdır (Abrahamson, 2014: p. 84-85). Florida’nın (2012: p. 450) bütün bu kriterler temelinde oluşturduğu ve 361 metropolü kapsayan “yaratıcılık endeksi”nde San Francisco, Boston, Boulder, Austin, Minneapolis, Raleigh-Durham ve Seattle gibi kentler başı çekerken, Detroit metropoliten alanı 53. sırada yer almaktadır.

Aslına bakılırsa bu sıralama kentin on yıllar boyunca süren gerileyişi göz önünde tutulduğunda gelecek için yine de umut vericidir. Ancak Detroit metropoliten alanı için söz konusu olan bu sıralama, esas çöküşün gerçekleştiği kent merkezi için fazla bir anlam ifade etmemektedir. Bu sebeple kent merkezini ayağa kaldırmak amacıyla bir süredir yeni birtakım stratejiler ortaya konmaktadır. Sözelimi kentin gelecek vizyonuna rehberlik etmek üzere kâr amacı gütmeyen bir sivil toplum örgütü olarak 2012 yılında kurulan *Detroit Future City*’nin (DFC) (2013: p. 15) yayımladığı 757 sayfalık *Detroit Stratejik Çerçeve Planı*’nda kentte gerçekleştirilmesi gereken bir dizi zorunlu eylem şöyle sıralanmaktadır:

¹² Sözelimi Allentown/Pennsylvania’da bu doğrultuda hareket eden iş dünyası, eski sanayi bölgesinde bir girişim merkezinin inşa edilmesine, sağlık ve ileri teknoloji alanlarındaki işverenlerin bir araya getirilmesine ve turizmi desteklemek üzere bilim merkezi ve müze yatırımlarının yapılmasına öncülük etmiştir. Buna karşın iş dünyasındaki hiyerarşi ile kentsel ağların büyük ölçüde örtüştüğü Youngstown/Ohio’da kentsel örgütler yalnızca iktisadî seçkinlerin kârlarını artırmaya ve fabrikaların kapandığı bir dönemde endüstriyel kapasiteyi olabildiğince sürdürmeye odaklanıyordu. Neticede Allentown mikroelektronik ve biyoteknoloji alanlarındaki ileri teknoloji firmalarına cazip gelmeyi başarırken, Youngstown fabrikaların kapanmasıyla bir ‘pas kuşağı’ kentine dönüşmüştür (Abrahamson, 2014: p. 82-83).

¹³ Bu sınıfın istihdamdaki oranı Stockholm ve Amsterdam’da %46, Londra, Malmö, Münih, Helsinki, Cambridge, Oxford, Boulder ve San Jose’de (Silikon Vadisi) %40’ın üzerinde, Kopenhag, Berlin, Paris, Toronto, Oslo ve Hamburg’da %35-40 civarındadır (Florida, 2012: p. 271; Olgun, 2022: s. 365).

- Detroit'in ekonomisini ayağa kaldırarak kent sakinleri için istihdam imkânlarını artırmak ve vergi tabanını güçlendirmek,
- Mevcut kent sakinlerini destekleyerek muhafaza etmenin yanı sıra yeni sakinleri cezbetmek,
- Kentteki boş arazileri, değer ve üretkenliklerini artıracak ve sürdürülebilirliği teşvik edecek şekilde dönüştürmek üzere yenilikçi yaklaşımlar benimsemek,
- Kentin sahip olduğu açık alanları kent sakinlerinin sağlığına katkı yapacak biçimde kullanmak,
- Sürdürülebilir konut yoğunluğunu teşvik etmek,
- Kentsel hizmet şebekelerini daha küçük bir nüfusa göre ayarlamaya, daha etkin ve verimli bir hâle getirmeye odaklanmak,
- Kentsel sistemleri ekonomik potansiyeli olan alanları teşvik edecek, gelişen toplulukları destekleyecek, çevre ve insan sağlığını iyileştirecek şekilde yeniden düzenlemek,
- Arazi kullanımında stratejik ve eşgüdüm içerisinde hareket etmek,
- Kısa ve uzun vadeli stratejilerle kentin tüm alanları için yönetim anlayışını teşvik etmek,
- Kent sakinlerine kendi topluluklarında ve kentin genelinde değişim yaratmak üzere anlamlı yollar sunmak,
- Kentin güçlü yanlarına ve bölgenin ortak kaderine vâkıf iş birlikçi bir bölgesel gündemi takip etmektir.

Bu bağlamda bilhassa kentin iflasını müteakip yerel yönetimin, iş dünyasının ve sivil toplum örgütlerinin katılımıyla bir dizi proje hayata geçirilmeye başlamıştır. Kentte bu doğrultuda yapılan yenilikleri birkaç başlık altında şöyle özetlemek mümkündür (World Economic Forum, 2023):

- *Merkezî kent bölgesinde kullanımların çeşitlendirilmesi*: Buna göre eski ofis kuleleri konut binalarına dönüştürülmüş, eğlence faaliyetlerinde ve deneyim ekonomisinde önemli gelişmeler kaydedilmiş, üniversiteler ve sağlık tesisleri gibi kurumların yenilikçi bölümleri merkeze taşınmış, otomotiv, yaşam bilimleri ve *fintech* gibi teknolojik sektörler arasında amaca yönelik bağlantılar tesis edilmiş ve nihayet iklim dostu binalar, yenilenebilir enerji ve sürdürülebilir ulaşım prensipleri ilk kez benimsenmeye başlamıştır.
- *Kent merkezinin bir değer yaratma alanı olarak kullanılması*: Bu bağlamda merkez; tarihi binaların, ara sokakların, boş arsaların, stadyumların ve eğlence mekânlarının değerini açığa çıkararak bir oyun alanı hâline getirilmiştir. Örneğin vaktiyle kentin en merkezi noktasında boş bir blok olan *Monroe Street Midway*; paten pisti, basketbol ve mini golf sahası, yerel sanat aktiviteleri ve canlı programlarıyla halka açık bir merkez olarak yeniden düzenlenmiştir. Öte yandan yine kent merkezinde 1,5 milyon m²'lik bir alan, yürütülen yeniden geliştirme projesi kapsamında; etkinlik, yeme-içme, ofis, konaklama, konut, perakende ve toplantı alanına dönüştürülmektedir.

- *Kentin tabii imkânlarından daha fazla yararlanılması*: Bu çerçevede kent merkezinin bir ucunda yer alan Detroit nehri kıyısı, yapılan vakıf yatırımları sayesinde, plazalar, parklar ve gezinti yollarından oluşan bir rekreasyon alanı olmuştur.
- *İnovasyon*: Bu kapsamda kentin üç farklı bölgesinde çeşitli merkezler oluşturulmuştur. Bu merkezlerden ilki tıbbî rehabilitasyon, mobilite erişimi ve mühendislik çalışmalarını içermiştir. Burada ilaveten kentsel altyapı, bina sistemleri ve iklim teknolojilerine yönelik ortak bir çalışma laboratuvarı tasarlanmıştır. *Ford Motor Company*'nin öncülük ettiği ikinci merkez ileri sanayi alanında akıllı mobilite çözümleri sunan bir inovasyon üssüdür. Üçüncü merkez ise *Henry Ford* sağlık merkezi ile Michigan Eyalet Üniversitesi arasında kurulan ve yeni nesil sağlık eğitimi ve araştırmalarını içeren bir ortaklıktır.
- *Kapsayıcılık*: Kentin kapsayıcı girişimcilik çabaları bir kentsel araştırma ve yüksek teknoloji parkı olan *TechTown Detroit* etrafında yoğunlaşmıştır. Bu merkez faaliyete geçtiği 2007 yılından bu yana büyük bir kısmı siyahi girişimcilere ait 3 binden fazla projeye destek vermiştir. Teknoloji alanındaki bu kapsayıcılığın kentsel alanda da yansımaları görülmektedir. Örneğin kent yönetimi ile *Invest Detroit* arasındaki bir ortaklık olan *Stratejik Mahalle Fonu*, 24 fon sağlayıcısı aracılığıyla toplam 10 mahalleye 181 milyon dolardan fazla yatırım yapmaktadır. Ayrıca kentin bölünmesine ve mahallelerin ayrılmasına yol açan *Interstate 375* otoyolunun yıkılması ve kentteki inovasyon alanlarını siyahlara ait işletmelerin bulunduğu eğlence bölgesine bağlayan bir bulvara dönüştürülmesi planlanmaktadır. *Greenways Coalition* oluşumunun muhtelif mahalleleri bisiklet yolları ve koşu parkurlarıyla birbirine bağlayarak işe gidip gelenlerin hareketliliğini ve güvenliğini sağlaması ise kapsayıcı girişimlerin bir diğer örneğidir (Economy League, 2022).

Şekil 7: Monroe Street Midway'den Bir Kesit



Kaynak: (<https://detroitisit.com>, 02.09.2024).

Detroit'te son dönemde yaşanan bütün bu gelişmeler ileri teknoloji temelli yeni bir ekonomik yapılanma açısından büyük bir önemi haizdir. Nitekim bu atılımların da katkısıyla Detroit 2022 yılında dünyada yükselişte olan "girişim (*startup*) ekosistemleri" arasında öncü olarak nitelendirilmiştir (Florida & The Creative Class Group, 2023: p. 5). Öte yandan merkezî kent bölgesinin bahsi geçen yatırımlarla canlandırılarak yeniden bir cazibe odağı hâline gelmesi, kentte on yıllar boyunca süren desantralizasyonun olumsuz etkilerinin giderilmesi bakımından da önemlidir. Zira kompakt bir kentsel yapının kamu hizmetlerinde maliyet

tasarrufu da dâhil olmak üzere büyük faydalar sağlaması mümkündür. Dolayısıyla kentteki yeni tasarım standartlarının ızgara sokak sistemlerini, ticaret ve barınma açısından karma arazi kullanımlarını ve daha yüksek yoğunlukları hayata geçirmesi elzemdir (Vojnovic & Darden, 2013: p. 94-96).

Tam da bu noktada, ihtiyaç duyulan nüfus yoğunluğunun nasıl elde edileceği ve korunacağı meselesi önem kazanmaktadır. Bu bakımdan, yapılmakta olan inovasyon yatırımlarının ve yeni kentsel alan kullanımlarının yanı sıra iki konuda daha başarı kaydedilmesi şarttır. Bunlardan ilki mahallelerin sürdürülebilir bir nitelik kazanması için mutlaka belirli bir insan eşiğinin tespit edilmesidir. Bu bağlamda kentteki her bir nüfus sayım bölgesi için asgarî bir gelişme miktarının tam olarak tespit edilmesi ve bu doğrultuda bir gelişmenin garanti edilmesi gerekmektedir. Bunun yapılması hâlinde müteahhitlerin mülk inşa etme konusunda son derece istekli davranmaları ve bu mahallelere olan ilgide pozitif bir ilerleme kaydedilmesi mümkün olacaktır. İkincisi ise hâlihazırda kent sakini olan yahut olmayı arzu eden hanehalklarını Detroit'in ayağa kalkma hikâyesinin bir parçası kılabilme hususudur. Bunun yolu ise kentte daha kapsayıcı bir konut piyasası oluşturmak üzere elverişli kredi ve finansman imkânlarının sağlanmasından geçmektedir (Misra, 2017). Bu bağlamda bilhassa görece yoksul hanehalklarının potansiyel soylulaştırma faaliyetleri sebebiyle mahallelerini kaybetme endişelerinin (O'Donnell, 2019) giderilmesi de eldeki nüfusun korunması ve kentin ayağa kalkması bakımından önem arz etmektedir.

6. Sonuç

Dünyada sanayisizleşmeden en fazla etkilenen kentlerin başında gelen Detroit endüstriyel gücünü 1940'lı yıllardan itibaren yitirmeye başlamış ve o dönemden bu yana ağır bir gerileme süreci yaşamıştır. İktisadî temelini çok büyük ölçüde tek bir endüstriyel sektöre borçlu olan bu kent, otomotiv şirketlerinin sendikal gücün baskısından kaçması sebebiyle dramatik bir ekonomik çöküş ve yoksulluk girdabına girmiştir. Üstelik kentte beyazlar ile siyahlar arasında yaşanan ırksal gerilimler bu yangını adeta körüklemiş; kent büyük bir nüfus kaybıyla da karşı karşıya kalmıştır. Dolayısıyla iktisadî olduğu kadar sosyolojik yönleri de bulunan bu süreç, geride kenti terk etmeye gücü yetmeyen yoksul siyahların kaldığı, kentsel hayatın gerektirdiği ihtiyaçların dahi sağlıklı bir biçimde giderilemediği ve nihayetinde iflas bayrağını çekmek durumunda kalan bir Detroit bırakmıştır.

Gelgelelim Detroit'in içine düştüğü bu durumdan çıkarılması için takriben on yılı aşkın bir süredir birtakım stratejiler geliştirilmekte ve uygulanmaktadır. Kenti yeni iktisadî düzenin taleplerine karşılık verebilen daha cazip bir yer hâline getirmeyi amaçlayan bu politikanın bir miktar mesafe katettiğini iddia etmek de mümkündür. Örneğin bu politika doğrultusunda kentte faaliyete geçen teknoloji merkezi, gerçekleştirilen inovasyon çalışmaları ve üniversite desteğiyle oluşturulan sağlık kampüsü gibi yenilikler, Detroit'i bir yandan tek endüstriye bağlı bir kent olmaktan çıkarmayı diğer yandan da proje sahibi girişimciler için bir cazibe merkezine dönüştürmeyi hedefleyen son derece isabetli stratejilerdir. Diğer yandan hâlihazırda sürdürülen kentsel alan kullanımlarının çeşitlendirilmesi faaliyetlerinin gerek kentin imajının yenilenmesinde gerekse de yaratıcı sınıfların cezbedilmesinde önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Üstelik bu tarz faaliyetlerin, kenti ziyaretçiler için cazip bir destinasyona dönüştürme potansiyeline sahip olduğu da açıktır.

Detroit'i yeniden ayağa kaldırma stratejileri bağlamında üzerinde titizlikle odaklanması gereken nokta kentin nüfus bakımından kronik hâle gelen kan kaybının durdurulması meselesidir. Diğer bir deyişle eldeki nüfusun muhafazasına ilaveten bilhassa orta-üst sınıf

hanehalklarının kentte yaşamaya ikna edilmesi bu politikanın başarısı açısından son derece kritiktir. Dolayısıyla eldeki hanehalkı ve konutların korunmasını sağlayacak, yeni konutları ise erişilebilir kılacak birtakım enstrümanların devreye sokulması şarttır. Bu bağlamda *Erb-Downward & Merchant* (2020) biri kısa diğeri ise uzun vadeli olmak üzere iki temel strateji önermektedir. Bunlardan kısa vadeli olanı kira ödeme güçlüğü ve/veya tahliye durumuyla karşı karşıya kalan kiracılara hukukî destek sağlanmasını içermektedir. Buna karşın uzun vadeli strateji kentteki ödenebilir konut arzını artırmaya dönüktür. Bu ise; federal hükümet, kent yönetimi, hayırsever kuruluşlar ve iş dünyası arasında kurulacak ortaklıklar üzerine inşa edilen yenilikçi finansman stratejilerinin yaratılmasıyla mümkün olacaktır. Ayrıca federal hükümetten sağlanan fon ve hibelerin daha ziyade erişilebilir konut yatırımlarına kanalize edilmesi de sorunun aciliyeti bakımından önem arz etmektedir.

Öte yandan Detroit'in adeta kronikleşen bazı sorunları üzerinde ciddiyetle durmak kentin tekrar ayağa kaldırılması hedefinin vazgeçilmez bir bileşeni olmak durumundadır. Bunlardan ilki suç oranlarının azaltılması meselesidir. Bu bağlamda daha etkin bir kamu güvenliği politikasının tesis edilmesi, mahallelerin tekrar canlandırılmasıyla birlikte toplumsal gözetimin artırılması ve uzunca bir süredir ihmal edilen sokak aydınlatma sisteminin daha işlevsel hâle getirilmesi etkin olabilecek çözümlerdir. Diğer bir sorun kentteki eğitimin ve okulların kalite bakımından sergilediği zayıflıktır. Bu sorun, kentin banliyöler lehine nüfus kaybına uğramasında en etkili faktörlerden biridir. Bu bağlamda kentte bir eğitim reformuna gidilmesi, okullardaki kalitenin artırılarak yeni istihdam biçimlerine uygun eleman yetiştirilmesi, teknoloji odaklı meslekî eğitim açısından iş dünyası ile okullar arasında iş birliğine gidilmesi ve nihayet öğrencileri teşvik edecek burs ve kredi mekanizmalarına başvurulması önem taşımaktadır. Son olarak kentteki yüksek vergi oranlarının Detroit'in diğer kentlerle rekabetini sağlayacak düzeylere çekilmesi elzemdir.

Detroit'te kronikleşen sorunların çokluğu ve çeşitliliği, kentin sadece kendi dinamikleriyle ayağa kalkmasının önünde önemli bir engel teşkil etmektedir. Bu bakımdan federal hükümetin ve eyalet yönetiminin sağlayacağı mali teşvik ve destek, dahası kent yönetimin, iş dünyasının ve sivil toplumun iş birliği ve koordinasyonu, sürecin hızlanmasını sağlayacak önemli faktörlerdir. Mevcut ve potansiyel stratejilerin kenti eski görkemli günlerine döndürüp döndüremeyeceğini ise kuşkusuz zaman gösterecektir.

Kaynakça

- Abrahamson, M. (2014). *Urban sociology: A global introduction*. Cambridge University Press.
- Adelaja, S. (2010). *Why Detroit matters part I: A history of the city and best practices for successful cities*. Michigan State University.
- Aizenman J. et al. (2018). Vocational education, manufacturing, and income distribution: International evidence and case studies. *Open Econ Rev*, 29, 641-664.
- Battista, J. (2022). A new timeline for deindustrialization: The movement of auto corporations in the US and Detroit. *Essays in Economic & Business History*, 40, 84-113.
- Battista, J. (2023). Deindustrialization of Detroit: The push of organized labor. *Labor History*, 64(5), 631-652.
- Battista, J. (2024). Deindustrialization of Detroit: The costs of movement. *Essays in Economic & Business History*, 42(1), 1-14.
- Coffey, C. (2024, April 24). The rise and fall of the rust belt: A city and region in decline. *The Michigan Review*.
- CRC of Michigan (2013). *Detroit city government revenues*. Livonia, MI.
- CRC of Michigan (2021). *Detroit's population decline should prompt property tax reforms*. <https://crcmich.org/detroits-population-decline-should-prompt-property-tax-reforms/>, (18.07.2024).
- Çetiner, Ö. (2008). Fordist konsensüs'ten Washington konsensüsü'ne birikim ve bölüşüm politikaları. *Ekonomik Yaklaşım*, 19(68), 17-46.
- Dessi, P. (2017). *Bringing industry back to detroit: New opportunities for urban revitalization and economic development in the city*. Politecnico di Torino.
- Detroit Future City (2013). *2012 Detroit strategic framework plan*. Inland.
- Detroit Regional Chamber (2023). *Workforce and talent*. <https://www.detroitchamber.com/research/regional-overview/business/workforce-statistics/>, (20.08.2024).
- Doğruel, A. S. & Doğruel, F. (2019). Küreselleşme, unutulmuş sanayi politikaları ve sanayisizleşme. *Çalışma ve Toplum*, 1, 209-230.
- Economy League (2022). *Detroit: Past and future of a shrinking city*. <https://www.economyleague.org/>, (04.05.2024).
- Erb-Downward, J. & Merchant, S. (2020). *Losing home: Housing instability & availability in Detroit*. University of Michigan.
- Fasensfest, D. (2015). Social sustainability and urban inequality: Detroit and the ravages of neoliberalism. F. Mirafab, K. Salo & D. Wilson (Eds.), *Cities and Inequalities in a Global and Neoliberal World* (p. 15-27). Routledge.
- Florida, R. (2012). *The rise of the creative class, Revisited*. Basic Books.
- Florida, R. & The Creative Class Group (2023). *Michigan's great inflection: A strategy for the age of technology and talent*. <https://creativeclass.com/reports/Michigans-Great-Inflection.pdf>, (28.08.2024).
- Foster, S. R. (2023). Seeing like a chocolate city: Reimagining Detroit's future through its past. *Stanford Law Review Online*, 75, 41-55.
- Gabriele, R. (2024). *2024 Crime rates in U.S. cities report*. <https://www.safehome.org/resources/crime-statistics-by-state/>, (16.08.2024).
- Gagliardi, L., Moretti E. & Serafinelli, M. (2023). *The world's rust belts: The heterogeneous effects of deindustrialization on 1,993 cities in six countries*. IZA Institute of Labor Economics.
- Gottdiener, M. & Hutchison R. (2006). *The new urban sociology*. Westview Press.

- Haglund, R. (2023). *Decline of wages, jobs and Detroit three market share fuel UAW strike*. <https://michiganadvance.com/2023/09/21/rick-haglund-decline-of-wages-jobs-and-detroit-three-market-share-fuel-uaw-strike/>, (19.05.2024).
- Hoekstra, M. S. (2020). Iconic architecture and middle-class politics of memory in a deindustrialized city. *Sociology*, 54(4), 693-710.
- Hoyt, L. & Leroux, A. (2007). *Voices from forgotten cities: Innovative revitalization coalitions in America's older small cities*. MIT School of Architecture and Planning.
<https://detroitisit.com>, (02.09.2024).
<https://www.opendatanetwork.com/>, (15.08.2024).
<https://www.redfin.com>, (17.08.2024).
<https://swissranks.com>, (10.05.2024).
- Joseph, K. J., Kakarlapudi, K. K. & Joseph, A. (2020). Deindustrialization and innovation under globalization: An analysis of India's catch up in manufacturing. *Nova Economia*, 30, 1199-1224.
- Karlinsky, S. (2023). *Making Detroit home: Addressing the challenges of housing stability and habitability*. <https://www.spur.org/>, (17.08.2024).
- Knox, P. L. & McCarthy, L. (2005). *Urbanization*. Pearson.
- Limoges, E. (2001). *Detroit and 300 years of metropolitan growth*. SEMCOG.
- Linkon, S. L. (2018). *The half-life of deindustrialization: Working-class writing about economic restructuring*. University of Michigan Press.
- Mah, J. (2020). Gentrification-induced displacement in Detroit, Michigan: An analysis of evictions. *Housing Policy Debate*, 31(3-5), 446-468.
- Martelle, S. (2014). *Detroit {A biography}*. Chicago Review Press.
- McDonald, J. F. (2014). What happened to and in Detroit? *Urban Studies*, 51(16), 3309-3329.
- Misra, T. (2017). *How to get Detroit back on its feet*. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-03-07/how-to-get-detroit-back-on-its-feet>, (26.08.2024).
- New Detroit (2014). *Metropolitan Detroit race equity report*. Detroit.
- O'Donnell, C. (2019). *Detroit: The rise, fall, and rebirth of the motor city*. <https://urbanutopias.net/2019/07/05/detroit/>, (26.04.2024).
- Olgun, H. (2022). Küresel kent-bölgelerin yükselişi: İnterdisipliner bir analiz. Y. A. Unvan ve R. İnan (Ed.), *Ekonomi, İdari ve Sosyal Bilimler Araştırmaları* (s. 357-371). Livre de Lyon.
- Owens, R., Rossi-Hansberg, E., & Sarte, P-D. (2020). Rethinking Detroit. *American Economic Journal: Economic Policy*, 12(2), 258-305.
- Öz, S. (2018). *Dünyada ve Türkiye'de sanayisizleşme*. Koç Üniversitesi-TÜSİAD Ekonomik Araştırma Forumu.
- Peck, J. & Whiteside, H. (2016). Financializing Detroit. *Economic Geography*, 92(3), 235-268.
- Poethig, E. C. et al. (2017). *The Detroit housing market: challenges and innovations for a path forward*. Urban Institute.
- Reuters (2014). *Timeline: A history of Detroit's fiscal problems*. <https://www.reuters.com/article/world/uk/timeline-a-history-of-detroits-fiscal-problems-idUSKBNOJO1YW/>, (24.08.2024).
- Rodrik, D. (2015). *Premature deindustrialization*. Harvard University: Cambridge.
- Russo, J. & Linkon, S. L. (2015). *The social costs of deindustrialization*. <https://cwcs.yu.edu>, (10.05.2024).

Sassen, S. (2018). Finance and business services in New York City: International linkages and domestic effects. L. Rodwin & H. Sazanami (Eds.), *Deindustrialization and Regional Economic Transformation: The Experience of the United States* (p. 132-154). Routledge.

Shah, M. N. & Nallathiga, R. (2015). Detroit: The case of bankruptcy of a city government. *IOSR Journal of Business and Management*, 5, 66-73.

Sorcaru, I. A. (2020). Urban depopulation in Romania. *Annals of "Dunarea de Jos" University of Galati*, 26(1), 39-48.

Sugrue, T. J. (2013, July 22). The rise and fall of Detroit's middle class. *The New Yorker*.

Teitz, M. B. & Chapple, K. (1998). The causes of inner-city poverty: Eight hypotheses in search of reality. *Cityscape*, 3(3), 33-70.

Tekin, İ. (2023). Sanayisizleşme ve sendikasılaşmanın gelir dağılımı etkileri: Erken (prematüre) sanayisizleşen ülkeler örneği. *Çalışma ve Toplum*, 1(76), 263-302.

The Consilience Project (2021). *Deindustrialization and the American city*. <https://consilienceproject.org/>, (15.06.2024).

Thompson, K. (2017). *The rise and fall of Detroit*. <https://revisesociology.com/>, (13.05.2024).

Tilson, E. & Lieberman, Y. (2018, November 17). The rise and fall of Detroit. *The Jerusalem Post*.

US Census (2020). *2020 Census results*. data.census.gov, (12.07.2024).

US Census (2022). *2022 Economic census*. data.census.gov, (12.07.2024).

Vojnovic, I. & Darden, J. T. (2013). Class/racial conflict, intolerance, and distortions in urban form: Lessons for sustainability from the Detroit region. *Ecological Economics*, 96, 88-98.

Walters, S. J. K. (2010). Unions and the decline of U.S. cities. *Cato Journal*, 30(1), 117-135.

Weber, P. (2015). *The rise and fall of Detroit: A timeline*. <https://theweek.com/articles/461968/rise-fall-detroit-timeline>, (10.05.2024).

World Economic Forum (2023). *Detroit knows a thing or two about revival: Other cities should take notes*. <https://www.weforum.org/agenda/2023/06/struggling-cities-should-look-to-detroit-for-lessons-on-revival/>, (26.08.2024).

Xie, Y. et al. (2018). Examining shrinking city of Detroit in the context of socio-spatial inequalities. *Landscape and Urban Planning*, 177, 350-361.

Extended Summary

Deindustrialization and Urban Bankruptcy: Revisiting Detroit's Rise and Fall

The concept of “deindustrialization” refers to the relative or absolute decline in industrial employment in countries or regions where industry traditionally constituted an important component of the economy, in parallel with the predominance of the service sector. This decline is due to certain technological transformations in the economy and/or the relocation of mass production to less developed countries or regions where labor costs are lower. Moreover, it is quite possible that such trends may lead to a decline in industrial production as well as a decline in employment.

It is clear that the process of deindustrialization, with its economic and socio-cultural dimensions, has taken a serious toll on cities and urban communities. The costs of the process include the loss of jobs, housing and health services; cuts in fire and police services due to a shrinking tax base; a rise in crime rates; deterioration of the local landscape; an increase in suicide, alcohol and substance abuse, domestic violence and depression; and a weakening of faith in institutions such as government, business and religious organizations. Moreover, the disappearance of businesses as well as the social activities supported by them in this process damages civic capacity, it becomes difficult to employ qualified public personnel in urban centers that lose their attractiveness with the stagnation of real estate values, ethnic isolation and spatial isolation go hand in hand in central depressed areas left to minorities or immigrants with the departure of whites, and finally, a major regional inequality problem emerges between these urban centers and suburban areas where concentration is in question.

Indeed, studies conducted in the central areas of deindustrializing cities in the US show that there are significant increases in the rates of school dropout, out-of-wedlock births, child abuse, juvenile delinquency and general delinquency, and that residents of these neighborhoods are often deprived of good public schools, social facilities, entertainment venues and even shopping. Deindustrialization, which, together with economic restructuring, has brought increased productivity and profitability to large corporations, has led to unemployment, inequality and disempowerment, especially among minorities and working class people, and the physical, psychological and social ailments that this has caused have continued to affect them for decades.

Detroit is one of the cities in the world that has experienced these effects of deindustrialization most acutely and in fact, the first half of the 20th century witnessed Detroit's tremendous rise, especially thanks to the automotive industry. A series of developments were decisive in the city becoming one of the most successful examples in the history of world industrialization. These include Henry Ford's founding of the Ford Motor Company in Detroit, followed by General Motors and Chrysler. Indeed, by 1950, one out of every two automobiles in the world was produced in Detroit. Therefore, in the first half of the 20th century, Detroit, which displayed great skill in bringing together capital and skilled/unskilled labor in a country with a rapidly growing purchasing power and middle class, soon turned into an important economic, socio-cultural and artistic center. The city, which became a center of attraction thanks to the opportunities it offered, became a place where hundreds of thousands of people flocked, especially blacks from the south of the country, both to get away from racial tensions and to have a better life. As a matter of fact, by 1950 Detroit became the fourth largest city in the US. Moreover, by that time, the city had become one of the most prosperous not only in the US but also in the world.

However, Detroit has faced a process of deindustrialization since the 1940s. At the root of this deindustrialization was the desire of automobile manufacturers to move away from high worker wages, high business and property taxes, and the unfavorable industrial environment in which they worked, including pressure from the United Auto Workers Union (UAW). Thus, all of these factors that led to the relocation of factories from the city were in fact rooted in the conflict between capital and labor. In the process of deindustrialization caused by this development, the automotive industry and other related sectors left Detroit, causing a socio-economic devastation in the city. Indeed, over the course of many years, Detroit, once one of the most prosperous cities in the US, went through a period of tremendous decline in many economic indicators, losing thousands of businesses and factory jobs. In the process, unemployment in the city reached extremely high levels, two-thirds of the population was lost, the real estate market collapsed, the quality of schools plummeted, crime rates skyrocketed and public services became unavailable. Finally, with the deterioration of the budget balance, Detroit went bankrupt in the first half of the 2010s.

As of today, Detroit is trying to emerge from this crisis by diversifying uses in the central city area, using the city center as a value creation area, making more use of the city's natural resources, innovation and advanced technology investments, and inclusive approach strategies for the city/its inhabitants. Undoubtedly, the main purpose here is to make the city a center of attraction again, thus regaining the lost population and reaching old densities in the central city region, and ultimately to ensure the economic development of the city. In order for Detroit to get back on its feet, in addition to these strategies, it will need to pursue a sustainable housing policy, reduce crime rates, improve the quality of schools, and reduce its long-standing high tax rates.