

INLEIDING	IMPORTED FROM DETROIT	9
DEEL 1	OPKOMST EN ONDERGANG	
HOOFDSTUK 1	313	25
HOOFDSTUK 2	Henry Ford en de Motor City	53
HOOFDSTUK 3	The Great Rebellion	97
HOOFDSTUK 4	White Flight, Black Power	157
DEEL 2	DE ZIEL VAN DETROIT	
HOOFDSTUK 5	Motown	201
HOOFDSTUK 6	City of Champions	265
DEEL 3	DE AMERIKAANSE NACHTMERRIE	
HOOFDSTUK 7	De Big Three	325
HOOFDSTUK 8	Blight	377
HOOFDSTUK 9	Murder Capital	413
HOOFDSTUK 10	De Grote Ongelijkmaker	455
DEEL 4	FAILLIET	
HOOFDSTUK 11	Chapter 9	487
HOOFDSTUK 12	Grand Bargain	523
HOOFDSTUK 13	Verlossing	563
DEEL 5	AMERICA'S COMEBACK CITY	
HOOFDSTUK 14	Een Burgemeester met een Missie	607
HOOFDSTUK 15	7.2 Vierkante Mijl	645
HOOFDSTUK 16	Urban Warriors	693
HOOFDSTUK 17	Kogels en Leraren	733
EPILOOG	A TALE OF TWO CITIES	777
VERANTWOORDING EN DANKWOORD		791
BIBLIOGRAFIE		795
EINDNOTEN PER HOOFDSTUK		799
REGISTER		897





**INLEIDING
IMPORTED
FROM
DETROIT**

Detroit is like rock and roll.
It's like soul.
Detroit is like the whole idea of cool.
If you have to explain it to someone,
they probably won't understand.
You have to see it. Live it. Be it.
That's when Detroit starts to move you.

Tekst op een poster

Als docent economie op een middelbare school in het westen van het land zie ik elk schooljaar dezelfde ijkpunten voorbijkomen, zoals Prinsjesdag, ouderavonden, schoolexamens en de diploma-uitreiking.

Ook in mijn lessen zijn er ijkpunten. Zo behandel ik ieder jaar tegen het einde van januari de Super Bowl, de finale van het American Football. Het laten zien van de typisch Amerikaanse commercials die voor, tijdens en na de wedstrijd worden vertoond, is vaste prik. Tegen betaling van exorbitant hoge prijzen – vier miljoen dollar voor een spotje van dertig seconden is niet ongebruikelijk – kunnen grote merken in één klap een publiek van honderden miljoenen kijkers bereiken. De dag na de Super Bowl wordt er in de VS bijna net zoveel gesproken over de reclames als over de wedstrijd zelf.¹

In mijn lessen laat ik altijd hetzelfde spotje zien. Het is de reclame *Born of Fire* van de autoproducent Chrysler – samen met General Motors en Ford één van de Big Three – uitgezonden tijdens de Super Bowl van 2011. Een hoofdrol in de commercial is weggelegd voor Detroit.

‘I got a question for ya. What does this city know about luxury? Hm?’ vraagt een mannelijke voice-over, terwijl een auto een winters Detroit nadert en de kijker sombere beelden van het industriële karakter van de stad voorgeschoteld krijgt. ‘Well, I’ll tell ya, more than most,’ vervolgt de stem. ‘You see, it’s the hottest fires that make the hardest steel. Add hard work and conviction, and a know-how that runs generations deep in every last one of us.’ Ondertussen horen we de openingsklanken van de hit *Lose Yourself* van de rapper Eminem en wordt het duidelijk dat er niet zomaar iemand achter het stuur van de wagen heeft plaatsgenomen. Eminem, echte naam Marshall Mathers, is opgegroeid in Detroit en woont nog altijd in een welvarende voorstad ten noorden van de stad.

De voice-over gaat onverschrokken verder: ‘That’s who we are, that’s our story. Now, it’s probably not the one you have been reading in the papers. The one being written by folks who have never even been here, who don’t know what we are capable of. Because when it comes to luxury it’s as much about where it’s from as who it’s for. Now we’re from America, but this isn’t New York City, or the Windy City, or Sin City, and we’re certainly no ones Emerald City.’

Eminem parkeert de luxueuze Chrysler vervolgens opzichtig voor het beroemde Fox Theatre in het hart van downtown Detroit en gaat er naar binnen. In het lege theater wacht een zwart gospelkoor op de rapper. Eminem stapt het podium op, draait zich om en zegt recht in de camera: ‘This is the Motor City. And this is what we do.’ De beat van *Lose Yourself* keert, net als de auto, nog één keer terug waarna het twee minuten durende filmpje eindigt met de tekst: ‘The Chrysler 200 has arrived.’ En als klap op de vuurpijl: ‘Imported from Detroit.’

De Super Bowl wordt in 2011 gewonnen door de Green Bay Packers, die al vroeg in de wedstrijd tegen de Pittsburgh Steelers de leiding nemen en deze niet meer uit handen geven (eindstand 31-25). Het is echter het magistrale spotje van Chrysler dat de meeste indruk op mij maakt. Ik bekijk het de daaropvolgende dagen tientallen keren en ik ben zeker de enige niet. De reclame raakt een snaar en is een groot succes. Het filmpje haalt miljoenen views op YouTube en Chrysler wint er diverse prijzen mee.

Olivier Francois, hoofd marketing bij Chrysler, legt uit waarom ervoor is gekozen Detroit een hoofdrol in het spotje te geven: ‘It stands for a brand of determination and a general refusal to quit.’ Detroit wordt in al zijn rauwheid getoond: een stad van ruïnes en crisis, maar ook van daadkracht en noeste arbeid.²

Detroit is op dat moment niet volkomen onbekend voor me. Rond de eeuwwisseling ben ik namelijk een groot fan van de muziek van Eminem. En enkele jaren later juich ik het kampioenschap van de Detroit Pistons (basketbal) toe. In grote lijnen ken ik de geschiedenis van de lokale auto-industrie, en ik weet dat Detroit niet alleen de stad is waar de muziek van Motown werd geboren, maar ook dat het de grootste zwarte stad van Amerika is.

Het duurt nog tot de zomer van 2013 voor ik besluit dit boek te schrijven. Nadat Detroit op 18 juli 2013 het faillissement heeft aangevraagd, bekruipt mij het gevoel dat we hier aan de andere kant van de oceaan een beperkt en oppervlakkig beeld van de stad hebben. Dit wordt bevestigd als ik kort na elkaar in *de Volkskrant* een artikel (*China kampt met zeker negen Detroit's*) en een column (*Frankrijk lijdt aan Detroit-*

syndroom en hoopt dat Europa de rekening betaalt) lees, waar de Detroitse problematiek er met de haren bij wordt gesleept.³

Als enkele weken daarna een fotoreportage over de wereldwijde protesten tegen gifgasaanvallen in Syrië in de krant verschijnt, ken ik geen twijfels meer. ‘Fix Syria? We can’t fix Detroit!’ valt er tijdens een demonstratie in Tempe (Arizona) op één van de meegebrachte borden te lezen. Ik hak de knoop door en de daaropvolgende jaren stort ik mij op het bijzondere verhaal van een bijna buitenaardse plek.



In 2014 groeit de economie van de staat Texas met 5,2 procent; twee keer zo hard als het landelijk gemiddelde. Ook de bevolkingsexplosie van steden als Austin, San Antonio, Houston en Dallas-Fort Worth is indrukwekkend. Het inwonertal van de laatstgenoemde stad neemt dat jaar bijvoorbeeld met gemiddeld 360 mensen per dag toe.⁴

In mei 2015 wordt iets ten noorden van Dallas-Fort Worth een filiaal van de meubelketen Nebraska Furniture Mart geopend. De megastore – die in handen is van Warren Buffett’s investeringsvehikel Berkshire Hathaway – is tien voetbalvelden groot, telt 2.300 werknemers en voor de bevoorrading zijn elke dag zeventig vrachtwagens nodig. Op zaterdagdag verwelkomt de winkel zo’n twintigduizend klanten en de omzet wordt het eerste jaar geschat op een slordige miljard dollar.⁵

Deze nieuwe boomtowns in het centrum van de Sun Belt staan symbool voor de verschuiving van de economische macht die zich in de VS heeft voorgedaan. Honderd jaar geleden waren het immers nog industriële steden als Cleveland, Pittsburgh en ook Detroit die een dergelijke stormachtige ontwikkeling doormaakten.

Onder aanvoering van ondernemers als Henry Ford ontpopt Detroit zich aan het begin van de twintigste eeuw tot het kloppende hart van de Amerikaanse maakindustrie. De stad staat aan de basis van een industriële revolutie die onder andere de lopende band en moderne massaproductie zou voortbrengen.

Dit gouden tijdperk van de Amerikaanse auto-industrie levert Detroit de bijnaam de Motor City op. Op zoek naar een beter leven stromen iedere maand duizenden nieuwkomers uit Europa en het zuiden

van de VS de stad binnen. Telde Detroit in 1900 nog 285.000 inwoners, 25 jaar later zijn het er al een miljoen meer. ‘Detroit is Eldorado. It is shockingly dynamic,’ aldus een verslaggever in die tijd.⁶

Monumentale wolkenkrabbers en nieuwe woonwijken schieten als paddenstoelen uit de grond en aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog vormt Detroit één van de belangrijkste pijlers van het machtige Amerikaanse imperium. De stad staat aan de wieg van zowel de Amerikaanse middenklasse als de American Dream.

Rond 1950 telt Detroit bijna twee miljoen inwoners. Het is daarmee – na New York, Los Angeles en Chicago – de op drie na grootste Amerikaanse stad. Tevens is het één van de rijkste steden van het land.

Maar de ommekeer laat niet lang op zich wachten. De auto die Detroit groot heeft gemaakt, draagt tevens bij aan de onverbiddelijke neergang van de stad. Met de bouw van de eerste snelwegen en winkelcentra komt kort na de Tweede Wereldoorlog namelijk de trek naar de voorsteden op gang. Aangespoord door belastingvoordelen en goedkope werkruimte vestigen steeds meer ondernemingen zich in de ‘suburbs’. En als de witte middenklasse de werkgelegenheid achterna gaat, ziet de Motor City zowel het aantal inwoners als de belastinginkomsten in rap tempo slinken.

In de zomer van 1967 leiden de oplopende spanningen tussen zwart en wit in de stad tot één van de meest gewelddadige rassenonlusten in de Amerikaanse geschiedenis. De ‘white flight’ – de trek naar buiten de stad door witte mensen – neemt daarna uitzonderlijke vormen aan en tot dan toe hechte gemeenschappen vallen uiteen. Detroit wordt overwegend nog door een zwarte bevolking bewoond. Mensen die lijdzaam moeten toezien hoe de-industrialisatie, automatisering en globalisering de afbraak bespoedigen. De armoede neemt halsoverkop toe en in de jaren tachtig lokken drugs en gangs de jeugd weg van het tekortschietende schoolsysteem. Door de hoge moordcijfers komt Detroit bekend te staan als de ‘Murder Capital’.

Ieder jaar keren duizenden Detroiters de stad de rug toe. Van de bijna twee miljoen inwoners in 1950 is vijftig jaar later nog maar nauwelijks de helft over. In de slechtste wijken rukt de natuur op en overheerst de stilte. Het leven in deze getto’s concentreert zich rondom

de 'usual suspects': benzinstations waar men goedkoop kan gokken, drankwinkels en kerken. Oftewel 'Lotto, liquor and the Lord,' aldus George Galster, professor geologie en stadsplanning aan de lokale Wayne State University.⁷

De genadeklap volgt als de financiële crisis in 2008 de economie uit elkaar doet spatten. De benzineprijs komt boven de vier dollar per gallon (3,8 liter) uit, de aandelenbeurzen leveren tientallen procenten in en de Big Three bungelen aan de rand van de afgrond. De werkloosheid stijgt explosief: volgens onofficiële cijfers heeft in bepaalde delen van de stad meer dan de helft van de beroepsbevolking geen baan.⁸

Het leegprikken van de zeepbel op de Amerikaanse huizenmarkt raakt Detroit onevenredig hard. Mensen lopen massaal weg van hun woning en hypotheek, en de huizenprijzen bereiken diepterecords. Ondertussen kost een ontstellend corruptieschandaal de flamboyante burgemeester Kwame Kilpatrick de kop. Hij wordt uiteindelijk veroordeeld tot een gevangenisstraf van 28 jaar.

Op 18 juli 2013 ziet de inmiddels aangestelde crisismanager zich gedwongen de gang naar de faillissementsrechtbank te maken. Detroit is niet meer in staat aan zijn pensioen-, zorg- en andere schuldverplichtingen te voldoen, en nog meer lenen is geen optie. Nog nooit was een Amerikaanse stad zo diep weggezakt.

Detroit wordt het nationale mikpunt van grappen en grollen als: 'Why do ducks fly upside down over Detroit? There is nothing worth crapping on.'⁹ Enige zelfspot is de Detroiters ook niet vreemd. Zo verschijnen er in de zomer van 2014 onder de hashtag #YouAintFromDetroit op een gegeven moment meer dan zestig berichten per minuut op sociale media.

Een kleine bloemlezing¹⁰:

- #YouAintFromDetroit if the police come on time
- #YouAintFromDetroit If you've never taken bottles to the store to pay for something
- #YouAintFromDetroit if you ain't trying to make it out this bitch
- #YouAintFromDetroit if your elementary school or middle school still open

Achter de soms hilarische berichten gaat een ongemakkelijke waarheid schuil. De meeste mensen in Metro Detroit – Detroit plus de omliggende voorsteden – hebben de stad gedurende hun leven immers alleen maar achteruit zien gaan.

Bill McGraw, een zestiger die meer dan dertig jaar voor de krant de *Detroit Free Press* heeft gewerkt, beschrijft in april 2013 zijn bevindingen na de Gouden Gids (*Yellow Pages*) van het jaar 1951 erop nageslagen te hebben. ‘There were 120 movie theaters in Detroit; now there are two, I think. There were 120 bowling alleys; now there are three or four. There were three thousand bars; now there are eight hundred.’¹¹

Eind 2013 doet rechter Steven Rhodes er nog een schepje bovenop als hij de faillissementsaanvraag van Detroit goedkeurt. De ontvucherende feiten die hij in zijn uitspraak opsomt, geven een beeld van de kritieke toestand waarin de stad verkeert:¹²

- Detroit telt bijna tachtigduizend vervallen gebouwen.
- Jaarlijks vinden er ongeveer twaalfduizend branden in de stad plaats.
- De gemiddelde reactietijd van de politie op noedmeldingen is bijna een uur. (Het landelijk gemiddelde ligt op elf minuten.)
- In het eerste kwartaal van 2013 konden tien tot veertien van de in totaal 36 ambulances van de stad niet gebruikt worden.
- De werkloosheid in Detroit is opgelopen van 6,3 procent in 2000 tot 18,3 procent in 2012.
- In april 2013 werkten 88.000 straatlantaarns, oftewel veertig procent van het totaal, niet.
- Het oplossingspercentage voor geweldsdelicten lag met 18,6 ver onder het landelijk gemiddelde.
- Detroit telde eind 2013 684.000 inwoners; bijna twee derde minder dan op de top in 1952 (1,85 miljoen).
- In 2013 ging 39 procent van de inkomsten van de stad op aan pensioen- en zorgverplichtingen. En zonder het nemen van maatregelen zou dit percentage binnen vijf jaar stijgen naar 65.
- Het tekort op de begroting bedroeg in 2013 meer dan tweehonderd miljoen dollar.

- Tussen 2011 en 2013 is het aantal personen dat voor de stad werkt met 2.700 teruggebracht tot 9.560.



Begin 2015 geeft Don Guardian, de burgemeester van Atlantic City (New Jersey), zijn jaarlijkse ‘State of the City’ toespraak. Guardian steekt een somber verhaal af. De gokstad aan de oostkust zag het voorgaande jaar namelijk vier van de twaalf casino’s de deuren sluiten en er gingen achtduizend arbeidsplaatsen verloren. Maar, zo meent de burgemeester, ‘At least we are not Detroit.’¹³

Het is niet de eerste keer dat Detroiters zich druk maken om de uitspraken van een burgervader van een andere stad. Zo deed een interview dat de burgemeester van Boston, Thomas Menino, in september 2013 aan de *New York Times* gaf de gemeederen ook al hoog oplaaian. Menino vertelde de krant dat hij wel raad zou weten met Detroit: ‘Blow up the place and start all over.’¹⁴

Voor veel politici vormt Detroit een waar schrikbeeld. Wereldwijd kampt een groot aantal steden met vergelijkbare problemen, onder meer met afnemende inwonersaantallen, ondernemingen die wegtrekken, huizen die leeg komen te staan en een lokale economie die zich in een vicieuze cirkel bevindt. Krimpende steden zijn bij ons te vinden in de provincies Limburg en Groningen, maar ook in grote delen van het oosten van Duitsland en het noorden van Engeland. In Zuid-Korea neemt de bevolking van de twee grootste steden, Seoul en Busan, zelfs af.¹⁵

In de Amerikaanse Rust Belt – het oude industriële hart van de VS – hebben steden als Buffalo (New York), Youngstown (Ohio), Gary (Indiana), Milwaukee (Wisconsin) en Flint (Michigan) de afgelopen eeuw een transformatie doorgemaakt die overeenkomt met die van Detroit. Grote groepen mensen in deze regio hebben nog maar weinig vertrouwen in de toekomst en voelen zich vaak machteloos.

De onvrede die hiermee gepaard gaat, openbaarde zich tijdens de presidentsverkiezingen in 2016 toen Donald Trump in voorheen veilig geachte Democratische staten als Wisconsin en Pennsylvania een verrassende zege boekte. Ondanks een verpletterende nederlaag in Detroit – Hillary Clinton kreeg er 96 procent van de stemmen en Trump

slechts twee – wist de vastgoedmagnaat uit New York ook Michigan (met tienduizend stemmen verschil) te winnen.¹⁶

Bestsellerauteurs als George Packer (*The Unwinding*) en Robert Putnam (*Our Kids*) hebben met hun boeken de afgelopen jaren meesterwerken afgeleverd, waarin zij tot de conclusie komen dat de American Dream in crisis verkeert. Terwijl de middenklasse – de ruggengraat van de samenleving – verschrompelt, neemt de kloof tussen rijk en arm immers alsmaar toe. Uit onderzoek van Kendra Bischoff (Cornell University) en Sean F. Reardon (Stanford University) dat in 2015 is verschenen, blijkt bijvoorbeeld dat het percentage Amerikanen dat in middeninkomenswijken woont in vergelijking met 1970 is gedaald van 65 naar 41. Het aantal gezinnen dat in achterstandswijken woont, is ondertussen verdubbeld van vijftien naar dertig procent.¹⁷

Amerika staat ontegenzeggelijk op een belangrijk kruispunt in zijn bestaan. Een combinatie van technologische doorbraken, economische onzekerheid, demografische ontwikkelingen en wereldwijde instabiliteit zal de ‘American way of life’ de komende decennia verder onder druk zetten.

In deze context vervult Detroit een belangrijke rol. De oorzaken voor de neergang van de stad zijn in de politieke arena namelijk regelmatig onderwerp van discussie. Zo verwijzen Republikeinen gretig naar het Democratische bolwerk Detroit, om aan te tonen wat er met de rest van het land staat te gebeuren als de ‘liberals’ ongestoord hun gang kunnen gaan. Het ‘taks-and-spend’ beleid van links zou corruptie en mismanagement in de hand werken, en de gehate ‘welfare state’ zou slechts gericht zijn op het winnen van stemmen. Bovendien zijn de Democraten – die de vakbonden met hun exorbitante (loon-)eisen niet onder controle hebben – verantwoordelijk voor het verlies van werkgelegenheid aan het buitenland.

Aan de linkerkant van het politieke spectrum ziet men de beschuldigingen van de conservatieven als een manier om de complexe oorzaken achter het failliet van Detroit te verdoezelen. De Republikeinen zouden juist zelf schuld dragen voor zaken als het ‘outsourcen’ van banen, de verwoesting van de openbare dienstverlening en de marginalisatie van de arme, zwarte onderklasse.¹⁸

Vooral dit laatste is en blijft een gevoelig punt in de VS. Ondanks de belofte die in de lucht hing na de verkiezing van president Barack Obama, zijn de tegenstellingen tussen wit en zwart de afgelopen jaren alleen maar groter geworden. Het onderwerp ras scoort hoog op de politieke agenda en geweld door de politie tegen ongewapende zwarte mannen als Eric Garner (Staten Island), Michael Brown (Ferguson), Walter Scott (Charleston) en Freddy Gray (Baltimore) heeft het onderlinge wantrouwen versterkt.

De indringende televisiebeelden van de rellen in Ferguson (2014) en Baltimore (2015) doen denken aan de onlusten die bijna een halve eeuw eerder in Detroit uitbraken, tijdens de lange, hete zomer van 1967. Ook toen kwam een achtergestelde gemeenschap in opstand tegen disproportioneel en ongerechtvaardigd politiegeweld.

Wat in Detroit al tientallen jaren gemeengoed is, zal de komende jaren echter in meerdere steden in de VS gebeuren: de witte bevolking raakt haar meerderheid kwijt. Begin jaren zeventig was Detroit de eerste grote Amerikaanse stad met een zwarte meerderheid. Was in 1950 nog meer dan tachtig procent van de Detroiters wit, tegenwoordig schommelt het aandeel zwarte Detroiters rond dit percentage.¹⁹

Metro Detroit wordt gekenmerkt door een sterke mate van segregatie, waarbij de groeiende kloof tussen arm en rijk in grote lijnen samenvalt met de scheidslijn tussen wit en zwart, en stad en voorstad. De scheiding tussen wit en zwart is een direct gevolg van het racistische beleid uit de vorige eeuw dat zwarten uitsloot van goed onderwijs en delen van de arbeids- en huizenmarkt. De situatie in het liberaal geachte Detroit deed in die tijd nauwelijks onder voor de praktijken in het Zuiden met zijn abjecte 'Jim Crow'¹ wetten.

Tot op de dag van vandaag vormt ras de meest controversiële kwestie in de regio. Net als hun broeders en zusters in de getto's van steden als New Orleans en St. Louis voelen veel zwarte Detroiters zich afgesneden van de rest van de maatschappij. Tegelijkertijd wendt

I De naam Jim Crow verwijst naar een figuur uit de amusementsindustrie die aan het begin van de negentiende eeuw werd gebruikt om zwarten belachelijk te maken.

een deel van de witten in de voorsteden zich af: het is simpelweg hun probleem niet.



Na meer dan een halve eeuw van verval is Detroit de laatste jaren voorzichtig uit een diep dal geklommen. Zo is het centrum van de stad het afgelopen decennium dankzij investeringen van enkele gewiekste miljardairs volledig opgebloeid. Ook is het pijnlijke faillissement op bewonderenswaardige wijze afgewikkeld en functioneert het stadsbestuur – onder leiding van een witte burgemeester – naar behoren.

Anno 2018 is Detroit niet alleen meer een stad van bouwvallen, maar ook van beloften. Er wordt de komende jaren zelfs alweer rekening gehouden met een lichte stijging van het aantal inwoners.

Desalniettemin blijven de omstandigheden in bepaalde wijken buiten ‘Greater Downtown’ zorgwekkend. De kloof tussen de verpauperde (zwarte) buurten van de stad en het gerevitaliseerde (witte) centrum wordt alsmaar groter.

Deze tweezijdigheid viel de gerenommeerde verslaggever Bob Simon in de herfst van 2013 al op toen hij Detroit bezocht voor de opnames van het befaamde CBS-programma *60 Minutes*. In downtown Detroit had de reporter geen moment het idee dat hij zich in een stad bevond die enkele maanden eerder het faillissement had aangevraagd. Dat veranderde echter toen Simon en zijn team de auto pakten en vijf minuten doorreden. Het Detroit dat ze daar zagen, leek een oorlog verloren te hebben. ‘It could be Dresden after the Allied bombing. Factories, stores, schools, left to rot. Houses gutted by fire. Streets abandoned, derelict, populated by crime. It turns dark after dusk because forty percent of the streetlights don’t work,’ aldus Simon. ‘The buses don’t run on time. The cops don’t come in time – if they come at all. They’re understaffed. And if your house is burning even when firemen get there, they might not have what it takes to do much about it.’ Van alle plekken die de 72-jarige correspondent in de voorgaande vier decennia had bezocht, deed dit Detroit hem het meeste denken aan Mogadishu, de

hoofdstad van de ‘failed state’ Somalië. Simon: ‘And Mogadishu is the worst place I’ve ever been.’²⁰

Ook in de slechtere wijken van de stad is er de laatste tijd gelukkig veel ten goede veranderd. Toch is het vooral het donkere beeld dat Simon van Detroit schetste, dat bij de meeste mensen blijft hangen.

Ondanks al mijn verhalen over mijn belevenissen in de stad weet ik een deel van mijn leerlingen niet te overtuigen van het veelzijdige karakter van Detroit. Dit merkte ik bijvoorbeeld toen ik aan het eind van het schooljaar 2014-2015 de blaadjes las waarop leerlingen anoniem mochten opschrijven wat ze van de lessen hadden gevonden. ‘Waar komt die liefde voor Detroit nou eigenlijk vandaan? Is volgens mij gewoon een kutstad,’ schreef een van de leerlingen.

Tsja, de onstuimige groei, de verbijsterende neergang en de voorzichtige wedergeboorte van de stad prikkelen de verbeelding nu eenmaal. Ik vind het bewonderenswaardig te zien hoe het wilskrachtige Detroit – in de touwen gedreven door een mix van racisme, angst, gierigheid, hebzucht, hoogmoed en overheidsfalen – stukje bij beetje weer probeert op te krabbelen.

Dit boek richt zich op de belangrijkste factoren die Detroit hebben gemaakt tot de stad die het vandaag de dag is. Een stad die – voor de zoveelste keer in zijn roerige geschiedenis – een spectaculaire transformatie doormaakt.

Het onwaarschijnlijke verhaal van dit Detroit begint meer dan driehonderd jaar geleden, als het gebied dat wij tegenwoordig kennen als de staat Michigan, in het vizier komt te liggen van een Europese grootmacht.