

BEELDKRONIEK VAN KISANGANI / STANLEYVILLE

Een ruimtelijke en architecturale analyse van een koloniale stad

Sander Aelvoet



Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van Master in de ingenieurswetenschappen: architectuur



BEELDKRONIEK VAN KISANGANI / STANLEYVILLE

Een ruimtelijke en architecturale analyse van een koloniale stad

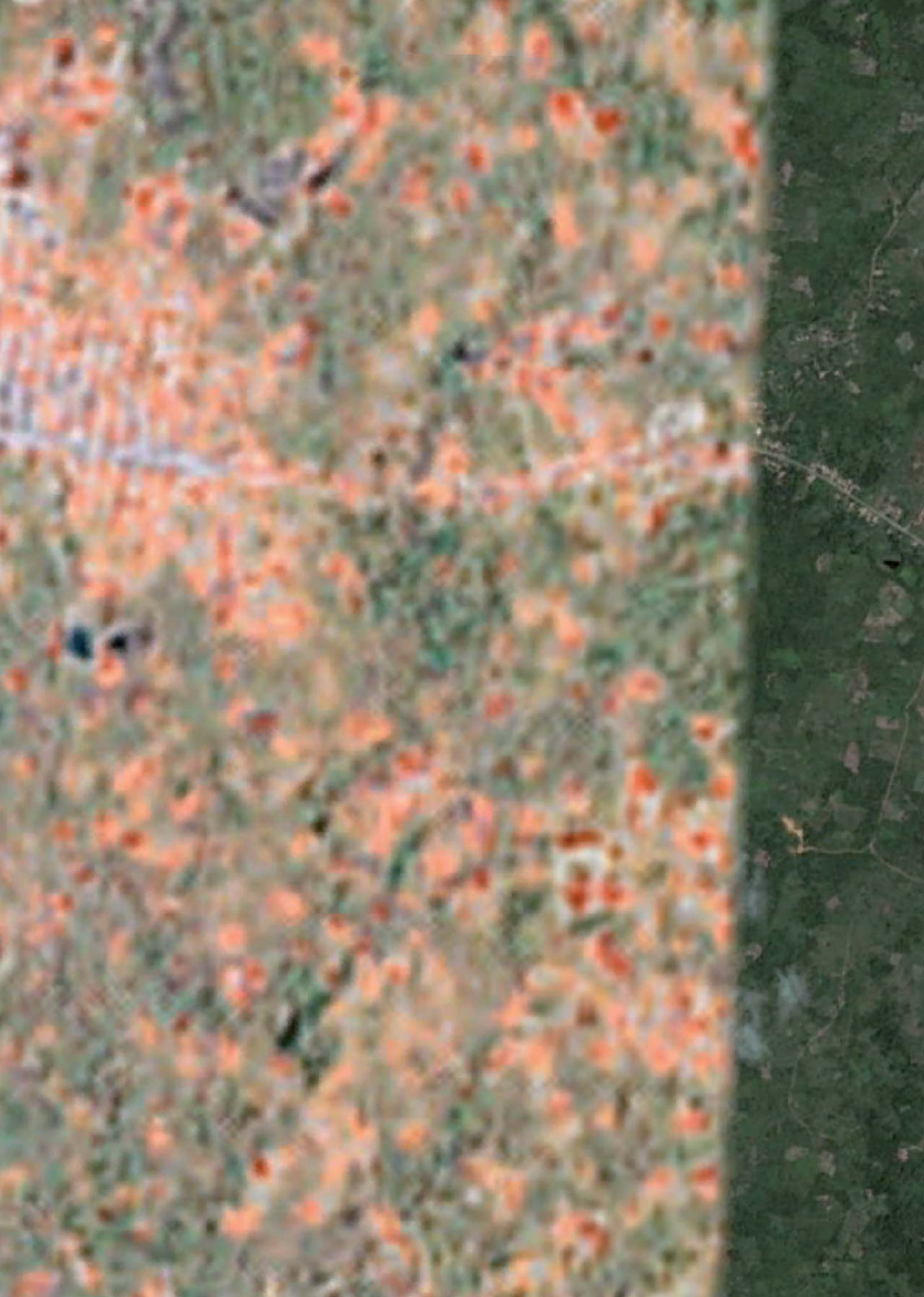
Sander Aelvoet

Masterproef ingediend tot het behalen van de academische graad van Master in de ingenieurswetenschappen: architectuur

Promotoren: prof. dr. ir.-arch. Johan Lagae, prof. dr. Pieter Uyttenhove, prof. dr. Guy Châtel
Begeleider: Sofie Boonen

Vakgroep Architectuur en Stedenbouw
Voorzitter: prof. dr. Bart Verschaffel
Faculteit Ingenieurswetenschappen
Academiejaar 2009-2010





INHOUD

INLEIDING — p.7

DEEL I - HISTORISCHE ONTWIKKELING — p.13

- 1 - Inleiding en topografische context — p.13
- 2 - Pre-koloniale stad — p.14
- 3 - Koloniale ontwikkelingen — p.16
 - 3.1 - 1920 — p.18
 - 3.2 - 1925 — p.20
 - 3.3 - 1930 — p.22
 - 3.4 - 1940 — p.24
 - 3.5 - 1945 — p.26
 - 3.6 - Planningsfase — p.28
 - 3.7 - 1950 — p.30
 - 3.8 - 1960 — p.32
- 4 - Post-koloniale evolutie — p.34
 - 4.1 - 'Schema Directeur' — p.36
 - 4.2 - 1987 — p.38
 - 4.3 - 2007 — p.40
- 5 - Continuïteit en breuk — p.44

L'ARCHITECTURE — p.45

DEEL II - ANALYSE VAN DE HEDENDAAGSE STAD — p.61

- 1 - Inleiding — p.61
- 2 - PDU-Kisangani — p.62
 - 2.1 - Actoren — p.62
 - 2.2 - Stedelijke Atlas — p.63
 - 2.3 - Masterplan 2030 — p.64
 - 2.4 - Conclusie — p.66
- 3 - Alternatieve lectuur van de Afrikaanse stad — p.68
 - 3.1 - Het koloniale model voorbij — p.68
 - 3.2 - Banham's "ECOLOGY'S" — p.68
- 4 - "The ecologies of Kisangani" — p.70
 - 4.1 - Stedelijke elementen — p.70
 - 4.1.1 - Luchthavens - p.72
 - 4.1.2 - Hoger onderwijs - p.74
 - 4.1.3 - Fabrieken - p.76
 - 4.1.4 - Stedelijke landmarks - p.78
 - 4.1.5 - Markten - p.80
 - 4.1.6 - Militaire kampen - p.82
 - 4.1.7 - OCA-wijken - p.84
 - 4.1.8 - Overheidsgebouwen - p.86
 - 4.1.9 - Hotels - p.88
 - 4.2 - De ecologieën — p.92
 - 4.2.1 - Ville commerciale - p.94
 - 4.2.2 - Cité de l'université - p.98
 - 4.2.3 - Ville Militaire - p.102
 - 4.2.4 - Stad aan de stroom - p.106
 - 4.3 - La ville de Kisangani — p.112

LA FLEUVE CONGO & TSHOPO — p.113

DEEL III - ONTWERPEND ONDERZOEK — p.123

- 1 - Intenties en kritiek — p.123
- 2 - Ontwerp — p.124
 - 2.1 - Le pont — p.132
 - 2.2 - Le port — p.134
 - 2.3 - Le quai — p.136
 - 2.4 - La nouvelle ville — p.138

ANNEX I - BEELDMATERIAAL — p.143

- 1 - Historisch beeldmateriaal — p.143
 - 1.1 - KMMA — p.143
 - 1.1.1 - Beelden - p.144
 - 1.2 - Internet — p.135
 - 1.2.1 - Stanleyville.be - p.135
 - 1.3 - Conclusie: Niet-gedocumenteerde delen — p.135
- 2 - Contemporaine beelden — p.136
 - 2.1 - Beeldmateriaal veldwerk — p.136
 - 2.2 - Internet — p.136
 - 2.2.1 - Stanleyville.be - p.136
 - 2.2.2 - Google Earth - p.136

L'INFRASTRUCTURE — p.167

ANNEX II - CARTOGRAFIE - p.173

- 1 - Archief kaarten — p.173
 - 1.1 - Afrika Archief — p.173
 - 1.1.1 - Kaarten - p.174
 - 1.2 - Congolese Archieven — p.155
 - 1.2.1 - Archive du bureau de l'urbanisme & habitat - p.155
 - 1.2.2 - Archive du bureau des titres immobilier & cadastre - p.156
 - 1.2.3 - La mairie - p.157
 - 1.3 - Literatuur — p.157
 - 1.3.1 - L'Urbanisme au Congo Belge - p.157
 - 1.3.2 - Guide du voyageur au Congo Belge - p.160
 - 1.3.3 - Stanleyville-an african urban community under Belgian administration - p.161
 - 1.4 - Internet — p.161
 - 1.4.1 - Stanleyville.be - p.161
- 2 - Hedendaagse kaarten — p.166
 - 2.1 - Cartografie uit Congo — p.166
 - 2.1.1 - Plan de Développement Urbain-PDU - p.166
 - 2.1.2 - Divers - p.171
 - 2.2 - Internet — p.172
 - 2.2.1 - Stanleyville.be - p.172
 - 2.2.2 - Google Maps - p.172
- 3 - Luchtfoto's — p.173
 - 3.1 - L'Urbanisme au Congo Belge — p.173
 - 3.2 - Archief KMMA Tervuren — p.173
 - 3.3 - Google Earth — p.174
- 4 - Eigen cartografie — p.175

LES MARCHÉS DE KISANGANI — p.209

ANNEX III - INHOUD DVD'S - p.217

- 1 - Beeldarchief veldwerk | 01-02 2010 | - p.217
- 2 - Digitaal archief: Beeldmateriaal & Cartografie — p.221

- 1 - Boeken — p.225
- 2 - Studies — p.226
- 3 - Archieven — p.227
- 4 - Internet — p.227
- 5 - Films — p.228

BIBLIOGRAFIE - p.225

DANKWOORD - p.229

EINDNOOT - p.231



INLEIDING

Het onderzoek naar de stedelijke ontwikkeling van Kisangani en het koloniale Stanleyville - kadert binnen een breder onderzoeksveld over de hedendaagse Afrikaanse stad dat aan de vakgroep 'Architectuur&Stedenbouw' gevoerd wordt. In eerste instantie past deze masterproef binnen de algemene herontdekking van het al dan niet koloniale architectuur patrimonium op het Afrikaanse continent¹. Meer specifiek zijn er binnen deze thematiek aan de vakgroep met talrijke studies naar de Congolese (post-)koloniale stedelijke conditie gekeken. Er zijn dan ook al talrijke onderzoeken gedaan in verband met de algemene stedelijke ontwikkeling, of deelaspecten ervan, van Kinshasa/ Leopoldville en Lubumbashi/ Elisabethville². Verder zijn ook algemene stedelijke ontwikkelingen van invloedrijke steden als Mbandaka³, Matadi en Boma onderzocht.

Binnen dit onderzoeksgebied is Kisangani/ Stanleyville, ook al was het de derde stad van het koloniale Congo en telt de stad vandaag bijna 800.000 inwoners telt, nog nooit aan bod gekomen.

In dit onderzoekskader is deze masterproef een eerste stap naar uitgebreidere en doelgerichtere analyses van Kisangani/ Stanleyville.

Kisangani⁴ werd in het koloniale propaganda ook wel 'De parel aan de Stroom' genoemd, het economische centrum langs de machtige Congostroom in het 'hart' van Afrika. Nog voor Stanley er in 1883 voet aan wal zette was Kisangani een handelsknooppunt. Deze 'stad' die geografisch in het centrum van het continent lag, was een kruispunt tussen de routes die van oost naar west en van zuid naar noord liepen.

In de koloniale periode was Kisangani dan ook een belangrijk punt van overslag voor de handel en transport van grondstoffen die vanuit Zwart-Afrika verspreid werden naar alle uithoeken van de

1 Aan de vakgroep Architectuur&Stedenbouw van de UGent worden onder leiding en initiatief van o.a. prof. J. Lagae dan ook jaarlijks enkele onderzoeken op poten gezet binnen deze thematiek.

2 De masterproef van Céline Fenaux gaat bijvoorbeeld specifiek in op de ontwikkeling van Ruashi, een door het OCA opgerichte wijk in Lubumbashi.

3 Vorig jaar verrichtte Simon Claeys in het kader van zijn masterproef onderzoek naar de stedelijke ontwikkelingen van Mbandaka. De masterproef, getiteld 'Mbandaka/Coquilhatstad, Democratische Republiek Congo. Beeldkroniek van een koloniale stad.', heeft initieel dezelfde opzet als het onderzoek dat ik presenteer in mijn masterproef.

4 Om verwarring te vermijden zal ik in het verder verloop van de inleiding de stad steeds 'Kisangani' noemen. 'Stanleyville' is de koloniale stadsnaam, die tijdens de zaïrisering onder Mobutu opnieuw veranderd werd naar zijn oorspronkelijke naam: 'Kisangani'. In het Swahili - de taal die, voor de Westerse kolonisatie, over grote delen van het Afrikaanse continent verspreid werd door de 'gearabiseerde' koloniatoren, krijgsheren en slavenhandelaars - betekent 'Kisangani' letterlijk 'eiland tussen twee stromen'. Dit verwijst natuurlijk naar de geografische ligging van de stad.

wereld⁵. Het economische succes van de tropische 'Parel aan de stroom' trok in 1950 ook Humphrey Bogart aan die het 'Hotel Leopold' als uitvalsbasis nam tijdens de opnames van 'The African Queen'. En dat Kisangani, voor de onafhankelijkheid in 1960, er om bekend stond het meest Rolls-Royces per inwoner te hebben dan enige andere stad ter wereld⁶ bewijst dat de economische rol van het oude handelsknooppunt ook een grote invloed gehad heeft op de ruimtelijke ontwikkeling en organisatie van de stad.

De Congostroom die vanuit Kinshasa niet verder dan Kisangani bevaarbaar is door de aanwezigheid van de 'Wagenia'-watervallen⁷ is altijd al de levensader van de stad geweest. Inlandse bevolkingsgroepen die langs de stroom gevestigd waren migreerden tijdens de kolonisatie naar de grote stadscentra waaronder ook Kisangani⁸. De uitzonderlijke heterogene demografie van de stad is deels daaraan te danken. Maar samen met de 'gearabiseerde' veroveraars kwamen zich rond 1875 al verschillende andere volkeren vestigen in de buurt van Kisangani.

Kisangani's rijke geschiedenis, haar belangrijke geografische en economische rol en het specifiek etnografisch karakter maken van deze stad een valabel subject voor een onderzoek van de ruimtelijke en architecturale ontwikkeling - gisteren, vandaag en morgen - van een post-koloniale Afrikaanse stad.

Het voorafgaande onderzoek en de analyses in deze masterproef zijn het resultaat van zowel archiefonderzoek en literatuurstudies in België, als van ervaringen tijdens een onderzoeksverblijf in Kisangani⁹.

Zo valt het op dat Kisangani heel afwezig is in vergelijking met de andere grote koloniale steden, Kinshasa/ Leopoldville en Lubumbashi/ Elisabethville.

Met deze masterproef beoog ik dus geen gedetailleerd beeld te geven van de historische ontwikkeling van Kisangani in de context van de (de-/post-)kolonisatie in de Democratische Republiek Congo. In het onderzoek wil ik enkel een algemeen beeld schetsen van de historisch stedelijke evolutie van Kisangani als ruimtelijk gegeven om mij te focussen op het vormen een kritische lectuur van de hedendaags stedelijk weefsel. De masterproef is daarom opgesplitst in twee delen. In het eerste deel komen de onderzoeksresultaten en analyserende conclusies aan bod.

Het tweede deel, als Annex bij deze masterproef, kan gebruikt worden als werkinstrument om met het gevonden archiefmateriaal aan de slag te gaan bij mogelijk verder onderzoek naar de stedelijke omgeving van Kisangani.

Het onderzoek, gevoerd in het kader van deze masterproef, valt uiteen in 3 delen. De kaarten die gebruikt zijn bij deze studies zijn getekend aan de hand van de kaarten uit het werkinstrument in de Annex II van deze masterproef, enkele literatuurstudies en de ervaringen uit het veldwerk. Deze kaarten vormen ten eerste een coherent kader voor het onderzoek. En zouden tevens een goede basis kunnen zijn voor verder onderzoek. In de tekst krijgen deze eigen kaarten ook een referentie mee van de gebruikte historische kaarten die als basis gediend hebben voor deze cartografie. De eigen cartografie meegegeven op bijgevoegde DVD's.

Met het eerste deel wil ik aan de hand van de voorhanden zijnde archieven en literatuur een algemeen beeld geven van de grote lijnen die de groei van de stad gestuurd hebben. Slechts in heel

5 Tot de jaren '20 was bijvoorbeeld de ivoor handel een lucratieve markt in Kisangani. Zie JEWSIECKI Bogumil, "*Histoire économique d'une ville coloniale. Kisangani: 1877-1960*" in Les cahiers du cedaf nr. 5, voor een uitgebreid overzicht naar de economische achtergrond van Kisangani.

6 Dit beeld wordt geschetst door Howard W. French in zijn artikel van 14 februari 1997 voor de NY-Times getiteld 'An outpost whose future has come and gone'. Hierin beschrijft hij de teloorgang van een welvarende handelsstad door corruptie, politieke oorlog en burgeroorlogen.

7 Tijdens de koloniale periode werden de watervallen en hoger gelegen stroomversnellingen de 'Stanley-falls' genoemd.

8 Zie VERHAEGEN Benoit (ed.), *Kisangani 1876-1976. Histoire d'une Ville - Tome 1: La population*, voor een uitgebreid onderzoek naar de demografische ontwikkeling van de stad.

9 Van 22/01/2010 tot en met 19/02/2010 heb ik lokaal veldwerk onderzoek gedaan. Ik verbleef er bij de broedergemeenschap in de 'Procure des missions' van de kathedraal in het stadscentrum op de rechter oever van de Congo stroom.

beperkte mate zijn er bestaande stedelijke analyses van Kisangani terug te vinden. En de meeste werken die de stad zelf als subject hebben, vallen binnen het domein van de sociologie¹⁰. Maar daaruit kan echter wel interessante informatie over de stad geëxtraheerd worden. Deze sociologische studies zijn vaak verbonden met studies van een ruimtelijke en stedelijke lectuur van de stad op microschaal, ze trekken conclusies over de stad door naar de inwoners te kijken. Tijdens het archiefonderzoek zijn er toch twee masterplannen opgedoken. Het eerste plan uit 1948 is van de hand van architect en stedenbouwkundige Maurice C. Heymans¹¹ die het theoretische concept van de 'lijnstad' toepaste op zijn toekomstvisie voor Stanleyville. Het ander plan is van de hand van architect Jean Gilson. In 1949 maakt hij voor de koloniale overheid binnen het kader van het *Tienjarenplan* voor de economische uitbouw van de kolonie, niet alleen een masterplan, maar in het boek 'L'Urbanisme au Congo Belge', stelt hij ook een survey van 'Stanleyville' voor dat de verschillende aspecten van de organisatie van de stad in de jaren '40 blootlegt. Hij schets zijn visie van de stedelijke ontwikkelingen in zijn 'plan directeur' voor de jaren '50. Tijdens het archiefonderzoek in Kisangani is er tenslotte nog ook een masterplan opgedoken uit het Mobutu-bewind in de jaren '70.

Na de historisch ontwikkeling in grote lijnen geschetst te hebben wil ik in het tweede deel ingaan op de hedendaagse stedelijke conditie van Kisangani. Tijdens het veldwerk in Kisangani heb ik het PDU-Kisangani¹² gevonden dat een vergelijkbaar survey voort als dat van Gilson meer dan een halve eeuw ervoor. Het stelt als resultaat van die studie een masterplan voor dat een visie op de ontwikkeling van de stad tot 2030 projecteert. De top-down planningsbenadering van het PDU brengt ten eerste geen nieuwe lezing van stad met zich mee en ten tweede blijft het masterplan een lappendeken van ingevulde functionele zones die de beschikbaar open ruimte rond de stad gulzig opslokken. Om mijn vraagstelling te beantwoorden, hoe we een oud-koloniale of hedendaags Afrikaanse stad kunnen lezen, ben ik op zoek gegaan naar een mogelijke methodologie voor een alternatieve lectuur van de stad.

Daarom schuif ik de analyse van Reyner Banham¹³ over LA in de jaren '70 naar voor als methodologie voor een nieuwe lezing van de stad. Hierin introduceert hij het concept van de stedelijke 'ecologie'. Binnen deze term, die hij aan de biologie ontleent, koppelt hij een fysisch, geografische context aan een bepaalde infrastructuur en levenswijze in LA. Met deze strategie, die het midden zoekt tussen een studie van zowel de macro als de micro schaal van de stad, en mijn ervaringen uit het veldwerk definieer ik zelf enkele mogelijke 'ecologieën' voor Kisangani. De voorgestelde 'Ville commerciale', 'Cité de l'université', 'Ville militaire' & 'Stad aan de stroom' vormen uiteraard geen limitatieve lijst binnen mogelijke 'ecologieën' die zo voor Kisangani gedefinieerd zouden kunnen worden. Met deze methodologie tracht ik een andere lectuur van de stad mogelijk te maken in tegenstelling tot de technocratische survey die in het PDU voorgesteld wordt.

In het derde deel wil ik met een ontwerpend onderzoek de mogelijkheden aftasten om met de in vorig deel voorgestelde methodologie zelf een masterplan voor de stellen voor Kisangani. Vertrekkend vanuit de idee van Banham's ecologie grijp ik in in de ecologie 'Stad aan de stroom' met een nieuw masterplan voor de havenzone op beide oevers langs de Congostroom. Met deze alternatieve ontwerp methodiek die de micro stedenbouwkundig schaal niet negeert, wil ik me kritisch opstellen tegenover het voorstel van het PDU, dat vast lijkt te zitten op de macro-stedenbouwkundige schaal van de stad. Dit deel moet dan ook gelezen worden als een ontwerpend onderzoek dat zowel een kritisch standpunt inneemt tegenover de besluiten en visie van het PDU,

10 Voor de stad Kisangani speelde prof. Benoit Verhaegen hierin een centrale rol. Hij was er de oprichter van het CRIDE - Centre de recherche interdisciplinaire pour le développement de l'éducation - dat vandaag nog steeds onderzoek voert.

11 Heymans maakte dit plan tijdens zijn functie als hoofd van de dienst stedenbouw van het gouvernement-generaal van Belgisch Kongo. Voor een uitgebreide verhandeling over Heymans koloniale positie zie DE MEULDER Bruno, Kuvuanda Mbote, een eeuw koloniale architectuur en stedenbouw in Kongo, p171.

12 Het PDU-Kisangani - Plan de développement urbain de la ville de Kisangani - is een studie die gevoerd werd in de periode 2007/2008 met de hulp van UN-HABITAT, UNDP, de overheid van Congo DRC en het lokale stadsbestuur.

13 zie BANHAM Reyner, *Los Angeles. The architecture of four ecologies*

als een alternatieve methodologie zoekt om de hedendaagse Afrikaanse stad te analyseren om er zo mogelijke toekomst visies voor te ontwikkelen.

In het onderzoek, dat in de drie delen samen uitgevoerd wordt, wordt de stad op zowel micro - als macro-schaal geanalyseerd binnen een ruimere historische, culturele en geografische context.

Het Annex deel van de masterproef moet gezien worden als een basis-werkinstrument dat het bestaande (archief-)materiaal bevat en voor verder onderzoek naar de stedelijke ontwikkeling van Kisangani gebruikt kan worden.

Annex I is de database die een overzicht biedt op historisch beeldmateriaal dat in verschillende archieven verzameld is.

Annex II is een vergelijkbare database die zowel de historische als contemporaine cartografie van Kisangani bijeenbrengt.

Tot slot is er Annex III die de bijgevoegde DVD bevat met al het gedigitaliseerd archiefmateriaal uit de vorige databases en de extensieve fotocollectie op drie DVD's die een visueel verslag vormt van mijn verblijf en tochten in en rond Kisangani van 22 januari 2010 tot en met 19 februari 2010.

Opgebouwd uit al deze elementen, is deze masterproef een eerste onderzoek in de richting van meer specifieke ruimtelijke en architecturale analyses van het verstedelijkte gebied van Kisangani.





DEEL I - HISTORISCHE ONTWIKKELING

1. Inleiding en topografische context

Aan de hand van een zelf opgemaakte en coherente cartografie geef ik de grote lijnen in de stedelijke ontwikkeling van Kisangani. Van Stanley's eerste missiepost aan de Wagenia-watervallen tot de stad die het vandaag geworden is.

Dit onderzoek is zeker niet compleet en exhaustief. Binnen deze masterproef gebruik ik dit eerste deel om een algemeen historisch beeld te schetsen dat als context dient voor de analyses in de andere delen.

Deze ontwikkelingsgeschiedenis is in de mate van het mogelijke weergegeven aan de hand van de ruimere landschappelijke, demografische, politieke en stedenbouwkundige context van de 'rise and fall' van deze post-koloniale stad.

Voor dat ik begin met het historisch overzicht is het nodig de landschappelijke en topografische context van de stad te duiden. De geprivilegerde locatie van Kisangani is namelijk te danken aan verschillende natuurlijke factoren.

Gelegen langs de Congostroom, op 1700 km van Kinshasa¹ en aan de grens met het bevaarbare deel tussen de Wagenia-watervallen en stroomversnellingen, is het een plek rijk aan vis, die lang voor de kolonisatie een belangrijke rol speelde in het leven van de lokale bevolking.

De rivier Tshopo die de stad in het noorden begrenst, zorgt ervoor dat Kisangani zich op een schiereiland heeft kunnen ontwikkelen. De naam voor de stad, 'Kisangani'², wat in het Swahili 'eiland tussen twee stromen' betekent, was dus een evidente keuze.

Topografisch loopt de stad af van noord naar zuid of van de watervallen van de

1 Dit komt overeen met een bootreis van ongeveer een week over de Congostroom.

2 Voor Stanley en de koloniale naam 'Stanleyville' werd deze plaats door de lokale bevolking reeds 'Kisangani' genoemd. In het Zaïriserings-programma van het Mobutu-regime zijn er vele naamswijzigingen van o.a. steden doorgevoerd, waardoor de stad sinds 1971 opnieuw 'Kisangani' heet.

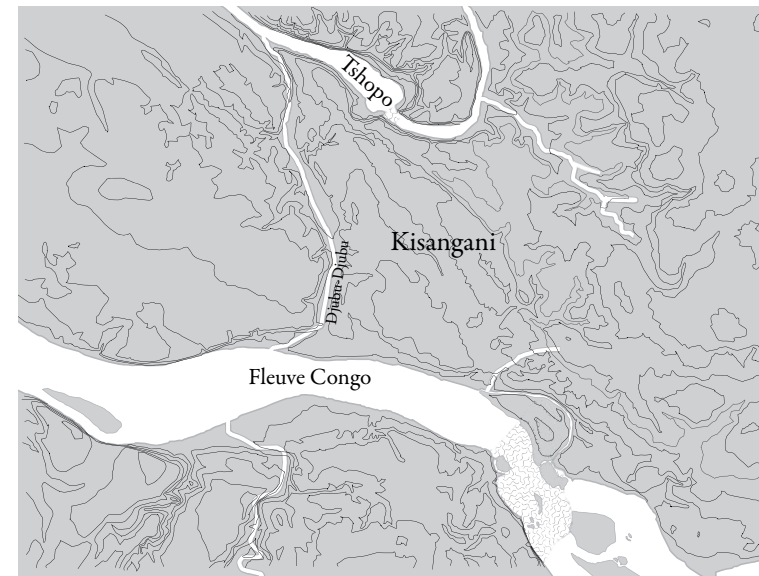
Tshopo rivier, gelegen op ongeveer 445m, naar de Congo stroom, die ter hoogte van Kisangani gemiddeld op 410m loopt. Het hele schiereiland wordt ook doorsneden door de rivier Djubu-Djubu en de bijhorende overstromingszone.

Ter hoogte van Kisangani heeft ook de Tshopo rivier een waterval die een hoogteverschil van ongeveer 20m overbrugt.

Deze twee stromen zorgen er tevens voor een zacht en draaglijk microklimaat in het midden van de tropen en dat op amper 50km boven de evenaar.

Als geografisch 'centrum' van het continent is de stad ook gelegen in het midden van een gebied van dicht oerwoud, of dat wat daar vandaag nog van overschiet.

Dankzij deze natuurlijke factoren kon Stanleyville uitgroeien tot de derde stad van Belgisch Kongo. En vandaag geven ze Kisangani de potenties om zich verder te ontwikkelen.



0 1km | kaart 1.1 - hoogtelijnen - op basis kaarten 92, 66 en 68

2. Pre-koloniale stad³

Wanneer Henry Morton Stanley in december 1883 voor het eerst voet aan wal zette in de buurt van de Wagonia-Falls deed hij dat uit veiligheidsoverwegingen niet op het schiereiland zelf, maar op een klein eilandje vlak bij de watervallen. Op dit eilandje⁴ is vandaag nog steeds een aandenken voor de ‘veroveraar van de Congo-stroom’ terug te vinden.

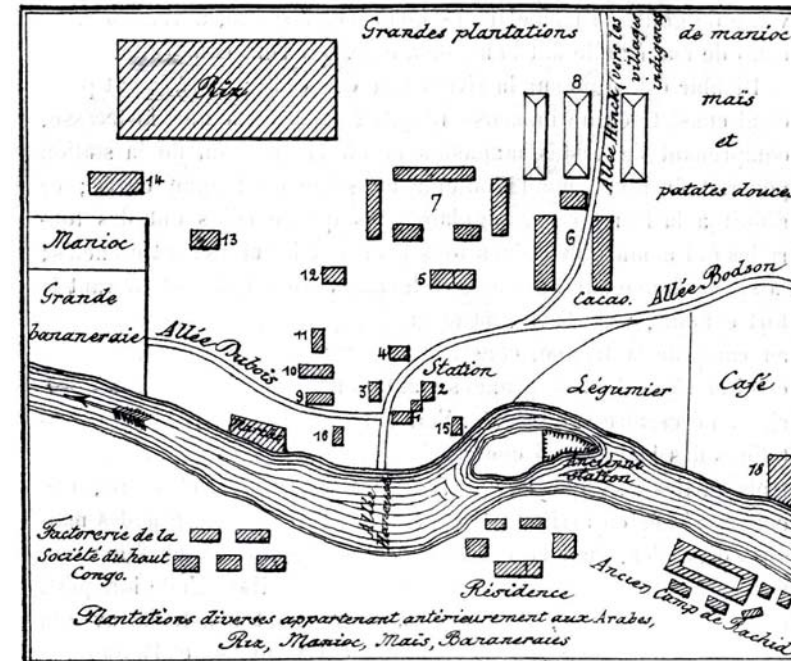
Dit was de enige veilige optie aangezien de plek sinds ongeveer 1875 bezet werd door ‘arabieren’⁵ uit het zuiden. Ze hadden zich op de rechter oever van de Congo stroom gevestigd om hun slavenhandel langsheen de handelsroutes, die reeds lang hiervoor passeerden lang deze geprivilegeerde locatie, verder uit te bouwen. Door de oprukkende kolonisten uit het westen zijn ze echter nooit verder stroomafwaarts geraakt. Nadat Stanley een eerste station opgezet had op het eiland in 1883 keerde hij terug naar Europa waar Congo uiteindelijk in 1885 in de handen van koning Leopold II van België terecht kwam⁶.

Eind 1886 keerde Stanley terug, om zijn station enkel veroverd te zien door de ‘arabieren’. Na enkele weken van gevechten en enkele maanden van onderhandeling zijn de ‘arabieren’ tot overgave gedwongen en is het begin van de koloniale geschiedenis van Kisangani aangebroken. In maart 1887 wordt de beruchte Tippo-Tip, een veteraan uit Stanley’s ontdekkingsstochten, aangesteld tot gouverneur van een gebied dat ‘District Stanley-Falls’ genoemd werd met een hoofdstation op de rechter oever van de Congo stroom. De schets hiernaast van het station in 1893 uitgebreid station met grote plantages, bijna 2000 inwoners⁷ en de potentie van de locatie om de derde stad van Congo te worden.

- 3 De enige beschikbare bron die enigszins uitwijdt over deze periode in de ontstaans-geschiedenis van Kisangani is de inleidende tekst van *Kisangani 1876-1976. Histoire d'une Ville. Tome 1: La population.* door Benoit Verhaegen. Het is dan ook de bron voor de data en het cijfermateriaal die hier gepresenteerd zijn. De bronteksten die prof. Verhaegen aanhaalt zijn echter lokale werken of annalen die vandaag niet meer terug te vinden zijn in de lokale archieven van de stadsdiensten of de UNIKIS.
- 4 Het eilandje waarop Stanley z'n eerste kamp opzette heette 'île de Wana Rosari', vandaag wordt het 'île Kisangani' genoemd.
- 5 In deze context zijn dit geïslamitiseerde Afrikaanse krijgsheren
- 6 Meer info over de groei Congo Vrijstaat onder koning Leopold II zie FOUTRY Vita, NECKERS Jan, *Als een wereld zogroot waar uw vlag staat geplant. Kongo 1885-1960*
- 7 Hier zijn slechts een tiental Europeanen bij, de overige bevolking is lokaal, dus slaven, soldaten en werkers op de plantages



database figuur 1 - Appel in het nieuwe station 'Stanley-Falls' in 1898



database kaart 55 - Station aan de Stanley-Falls in 1893



kaart 1.2 - ontstaan van de koloniale stad - op basis van kaart 92

3. Koloniale ontwikkelingen

Alle kiemen voor het succes van de koloniale stad ‘Stanleyville’ waren dus aanwezig in dit eerste station.

In het zog van het eerste station wordt ook al snel de eerste katholieke missiepost opgericht. De missie St-Gabriël, die vandaag nog steeds aanwezig is, ligt enkele kilometers naar het westen en stroomafwaarts langs de Congostroom ten opzichte van Stanley’s eerste station.

Het ontstaan van ‘Stanleyville’ is terug te brengen tot op 17 juli 1898. In de ‘Kongo Vrijstaat’ wordt het station tot hoofdplaats van de ‘Province de Stanleyville’ benoemd en krijgt het officieel de naam ‘Stanleyville’. Dit wil echter nog niet zeggen dat het station het statuut en alle bijhorende bestuurlijke rechten van een stad krijgt. Daarvoor is het wachten tot vlak voor de onafhankelijkheid.

Dankzij het koninklijk besluit nr.12/35 krijgt het ‘Territoire de Stanleyville’ op 6 september 1958⁸ eindelijk het statuut van stad.

Voorheen was het ‘Territoire de Stanleyville’ een verzameling bestaande uit de ‘Circonscription Urbain’ of ‘CU’ wat overeenkwam met het Europese deel van de stad inclusief de Indiase wijk lag als buffer tussen de Europese wijk en een woonzone voor de lokale bevolking, drie ‘Centres Extra Coutumier’⁹ of CEC of buitengewoonrechtelijke centra voor de Afrikaanse bevolking, een administratief onafhankelijk woongebied voor de ‘arabieren’¹⁰ en eenzelfde onafhankelijke gebied

8 Op 25 juni 1941 krijgt Leopoldville, als eerste in Belgisch Kongo, het statuut van stad. In 1944 zou Stanleyville normaal ook al dit statuut gekregen hebben, maar wegens budgettaire problemen is dit op het laatste moment niet doorgegaan.

9 Deze benaming werd ingevoerd op 30 mei 1932 en groepeerde de ‘cités indigènes’. In deze zones werd er een zekere autonomie teruggeven aan de inheemse bevolking zodat deze wijken een niveau van onafhankelijkheid hadden t.o.v. het Europese stadsdeel.

10 In 1887 was overeengekomen dat de ‘gearabiseerden’ de wapens zouden neerleggen indien ze een zekere onafhankelijkheid tegenover de Belgische kolonisten konden behouden.

van de Wagenia vissers¹¹.

De drie CEC’s waren Bruxelles en Belge I op de rechteroever van de Congo en Belge II op de linkeroever.

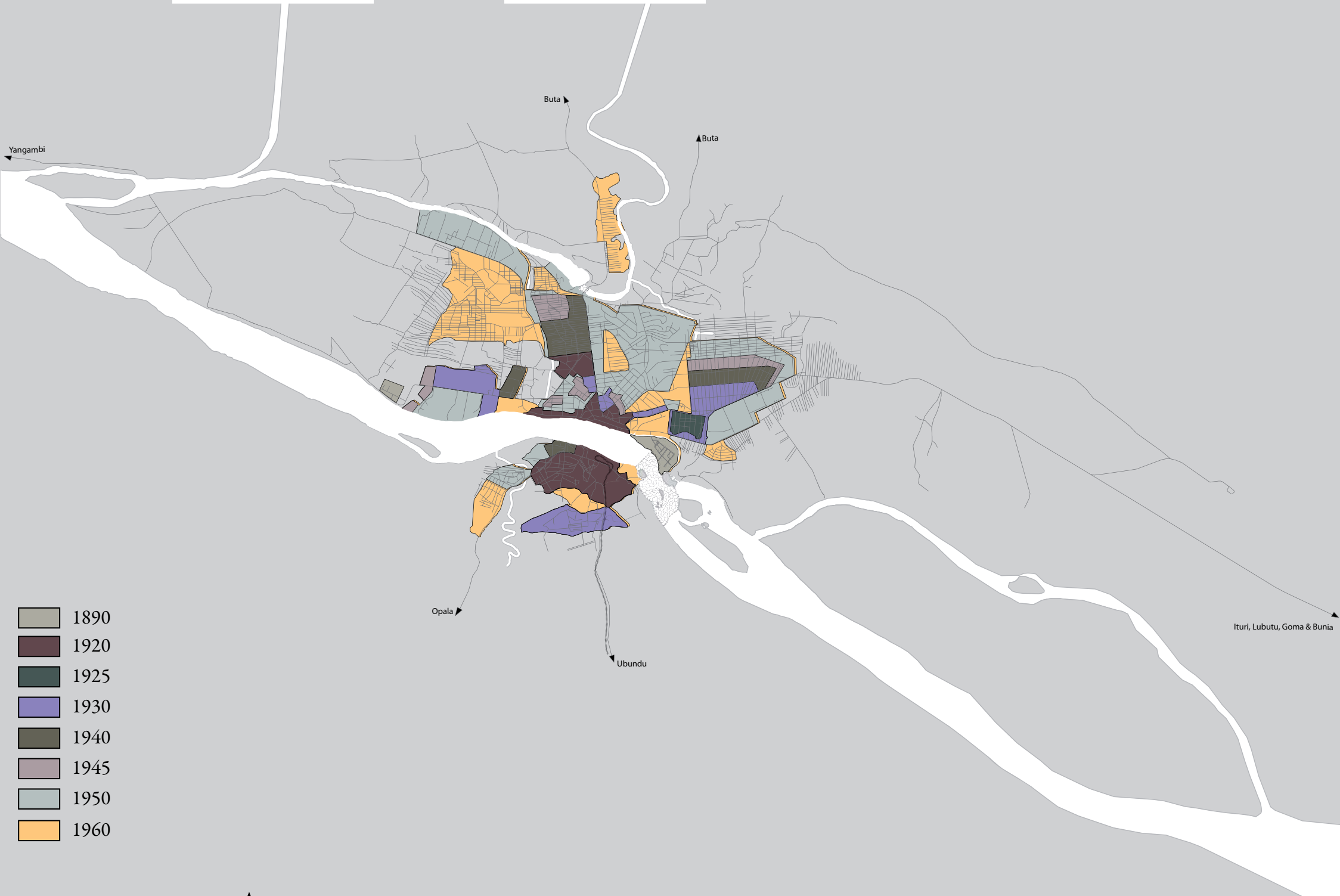
Het idee om deze CEC’s op te richten kwam er nadat de koloniale overheid geen controle meer kon bewaren op de groei en demografie van ‘stads’centra in heel Belgisch Congo. In het geval van Stanleyville heeft dit gezorgd voor de opvallende heterogene demografie van de stad. Maar daarvoor moeten we toch eerst even terug naar de ‘arabieren’ en 1875.

In het zog van de veroverende ‘gearabiseerden’ trokken vele andere bevolkingsgroepen mee naar vreemde gebieden. Bovengenoemde ‘Wagenia’ vissers behoren eigenlijk tot de stam van de ‘Enia’ die oorspronkelijk enkele honderden kilometers verder stroomopwaarts leefden langs de Congo stroom. Samen met de ‘arabieren’ hielden ook zij als één groep halt naast de watervallen die later, onder het Mobutu regime, naar hen vernoemd zouden worden. Andere bevolkingsgroepen kwamen mee als dragers, nog andere als soldaten en enkele hadden het spijtige lot om mee te komen als slaven. Samen met de verschillende bevolkingsgroepen die zich voorheen reeds gevestigd hadden in de buurt van dit handelsknooppunt, staan zij aan de basis van de opvallende heterogene demografische samenstelling van het huidige Kisangani.

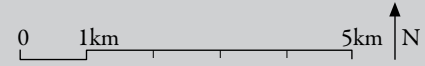
Wanneer een halve eeuw later elke Afrikaanse boer zijn geluk wil beproeven in de nieuwe steden wendt de koloniale overheid deze van het Europese centrum af naar de CEC’s¹². Daar komen ze terecht tussen mensen uit totaal andere streken om zo tot een nieuwe ‘heterogene’ groep stedelingen eengemaakt te worden.

11 Deze bevolkingsgroep was in het kielzog van de ‘arabieren’ mee stroomafwaarts gereisd en had zich dus ook totaal onafhankelijk van de kolonisten gevestigd naast de watervallen. In de koloniale periode mochten zij een zekere onafhankelijkheid behouden omdat ze met hun visvangst in de watervallen een grote economische inbreng hadden in het Europese deel van de stad.

12 Voor meer info over deze thematiek zie PONS Valdo, *Stanleyville, an african urban community under Belgian administration*. Als subject voor zijn onderzoek volgt hij enkel personen in één straat in ‘Bruxelles’.



- 1890
- 1920
- 1925
- 1930
- 1940
- 1945
- 1950
- 1960



kaart 1.3 - koloniale expansie - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.1 1920

Op 18 oktober 1908 wordt de 'Vrijstaat Kongo' door koning Leopold II overgedragen aan de Belgische staat en voortaan werd de kolonie 'Belgische Kongo' genoemd.¹³

Kijken we op onderliggende kaart dan zien we op de linkeroever het ontstaan van de spoorweginfrastructuur met opslagplaatsen van de 'Compagnie des chemins de fer des Grands Lacs Africains' en de uitbreiding van de woonwijken voor de werkers. Tegen 1910 is de spoorlijn naar Ponthierville, de levensader van alles wat stroomopwaarts ligt vanuit Stanleyville, bijna voltooid. Deze spoorlijn vertegenwoordigt ook de grootste economische activiteit van de stad, namelijk overslag en transport van goederen. Er is weinig productie voor export en dit zal heel de koloniale periode zo blijven. Er werd om budgettaire redenen geen brug over de Congostroom gepland of gebouwd en dus werden er op beide oevers haveninfrastructuren opgericht. Vanaf 1906 is de aanleg van deze haven- en industriezone langsheen de stroom de bezigheid van de ingenieurs van Openbare Werken in de kolonie.

Op de rechteroever wordt de definitieve vorm van het stadsplan vastgelegd. Grootse urbanistische ideeën komen voorlopig nog niet aan bod. Economische en functionele beslissingen overwogen voor de staatslandmeters wanneer zij de hoofdas langs de stroom aanlegden met het marktplein en de lanen die van daaruit vertrokken¹⁴. Met winkels, woningen van ambtenaren en bedrijfsleiders en meer katholieke missieposten werd deze nieuwe lanen snel volgebouwd.

We kunnen zien dat Avenue Reine Elisabeth op de rechteroever langs de Congostroom al volledig ingenomen werd door de stad. Vanaf de stroom is het stedelijk weefsel dus steeds hoger naar het noorden uitgebreid.

Tegen de jaren '20 was de basis gelegd voor de derde stad van Belgisch Kongo enkele decennia later.

13 Zie FOUTRY Vita, NECKERS Jan, *Als een wereld zogroot waar uw vlag staat geplant. Kongo 1885-1960*

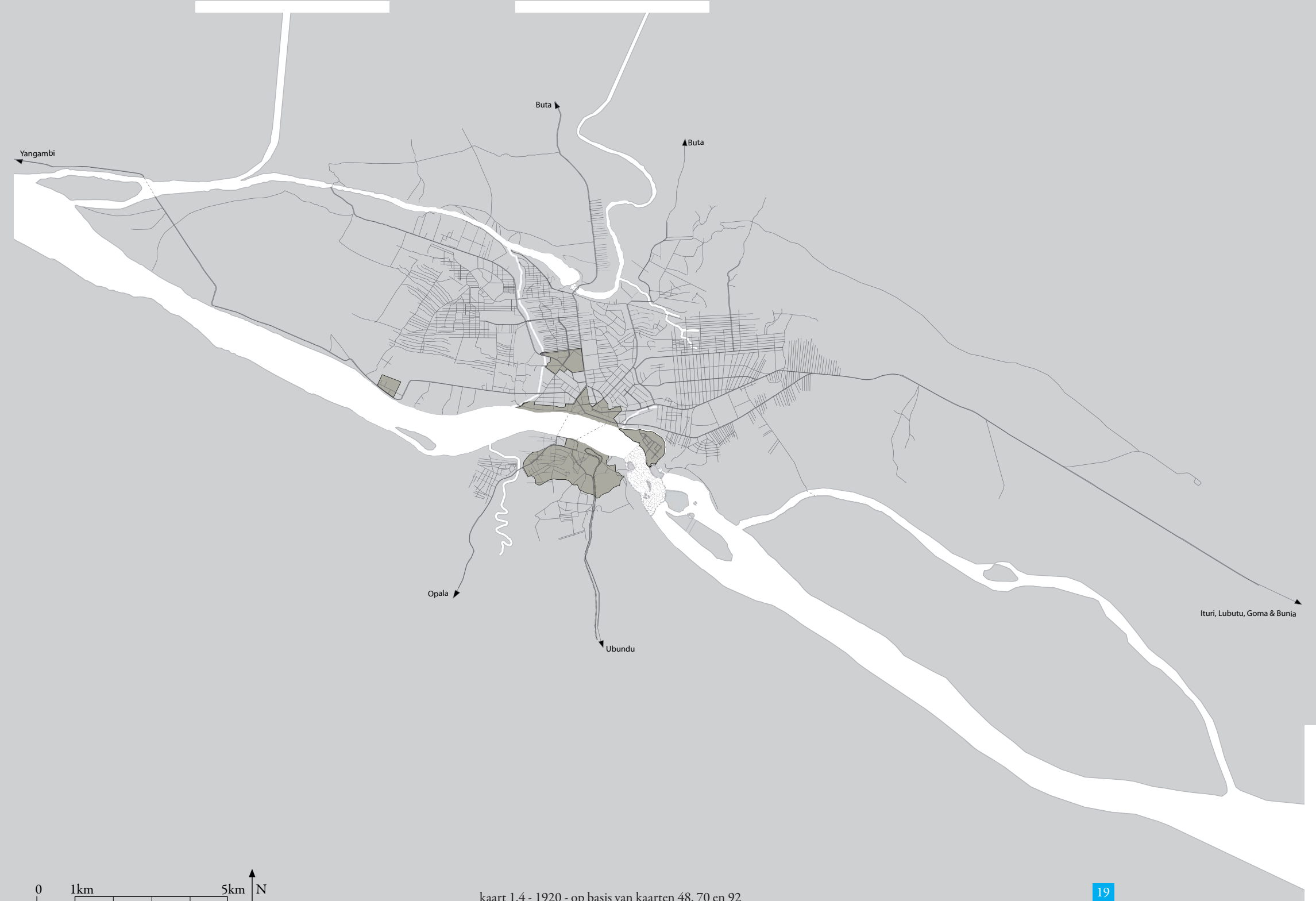
14 Zie DE MEULDER Bruno, *Kuwuanda Mbote, een eeuw koloniale architectuur en stedenbouw in Kongo*



database kaart 2 - Plan van de linkeroever in 1914



database figuur 11 - Hotel des Chutes op de rechteroever met zicht op de Congo stroom in 1923



kaart 1.4 - 1920 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.2 1925

Dankzij de efficiënte uitbouw van de koloniale staat werden er steeds meer werklustigen van het platteland naar de steden gelokt.

In Stanleyville zien we tegen 1925, iets noordelijker dan het eiland waar Stanley ooit z'n eerste station oprichtte, de eerste 'cité indigène' ontstaan die het vormt voor de oudste volkswijk 'Bruxelles'.

In het noord-westen van het Europese centrum wordt het begin aangelegd van wat de populaire volkswijk 'Belge I' zal worden.

Op de linkeroever zien we een zelfde begin voor de wijk 'Belge II'.

We kunnen hier al kijken welke planningsmechanismen aan de basis kunnen liggen van de koloniale stad.

Voorlopig nemen de volkswijken op 'ongeplande' wijze de nog ongebruikte ruimte rond het Europese centrum in. Dit Europees deel dat zonder een stedenbouwkundig masterplan aangelegd is, is dus planmatig niet gescheiden van de inheemse bevolking door een 'zone neutre'. Hiermee wordt op dat moment wel al rekening gehouden bij de planning van de nieuwe 'cité's indigènes' in Leopoldville¹⁵.

In de archieven en literatuur komen er uit deze periode alvast geen duidelijke actoren aan bod en een stedenbouwkundig masterplan voor groei van de stad is blijkbaar nog niet aan de orde.

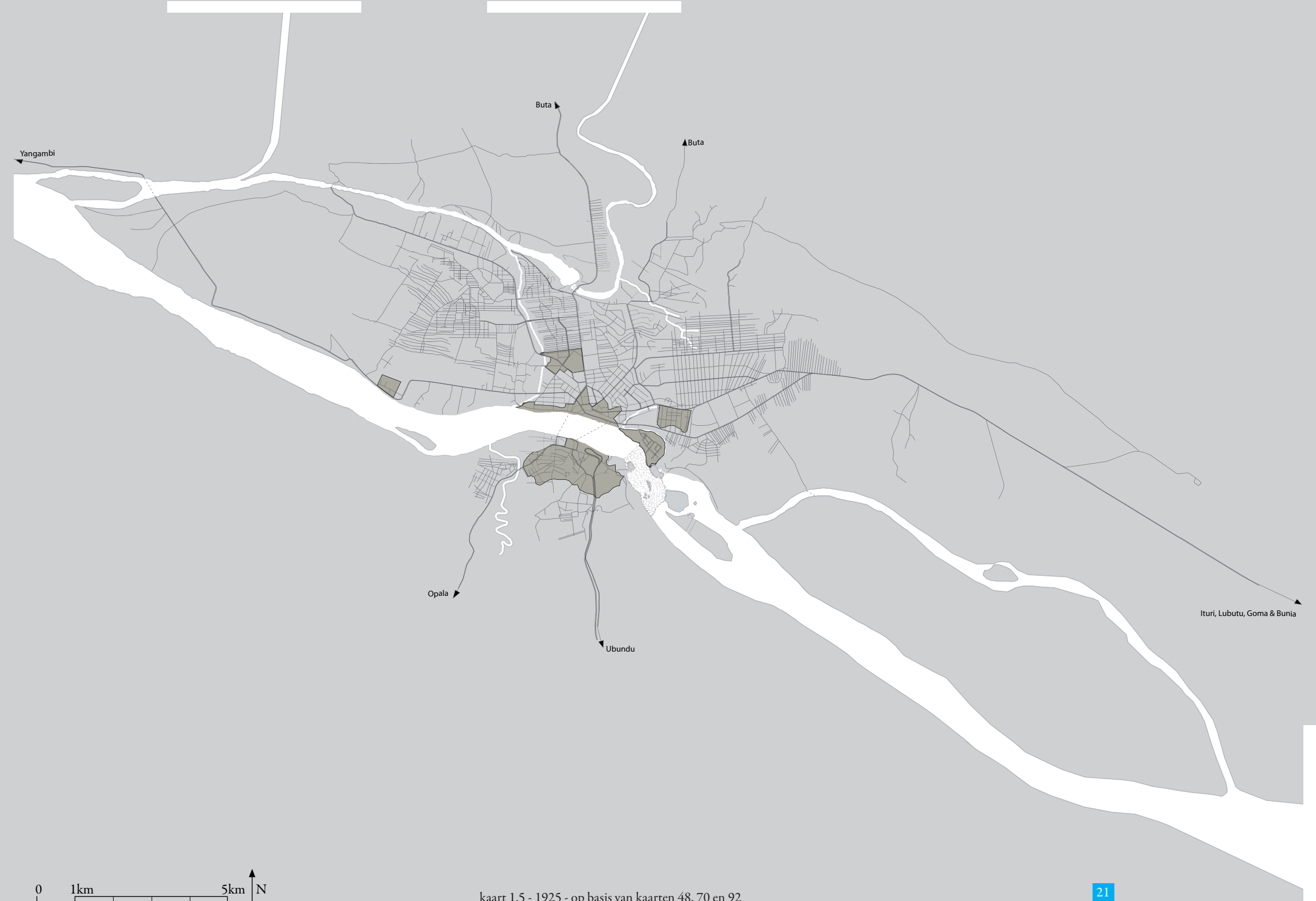
15 Ibid.



database figuur 13 - Zicht op het Europese stadscentrum en het treinstation, resp. op de rechter en de linker oever van de Congo, 1926



database kaart 7 - toeristisch stadsplan van het Europese centrum, 1927



kaart 1.5 - 1925 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.3 1930

Op de linkeroever is de grootste ontwikkeling het nieuwe militaire kamp ten zuiden van de woonwijken die gestaag verder groeien.

Op de rechteroever 'boomt' de volkswijk 'Bruxelles'. De uitbreiding van de wijk wordt volgens het principe van een kamp aangelegd. De laterale straten, voor noord naar zuid en enkele dwarse avenue's, van oost naar west, zorgen ervoor dat de wijk makkelijk gecontroleerd kan worden door de koloniale ordehandhaving. Maar zo kan de wijk ook eenvoudig uitgebreid worden zonder al te veel planningswerk. In de archieven komt de aanleg van deze wijk echter nergens expliciet aan bod. Bruno Demeulder heeft het in *Kuvuande Mbote* alleszins over het algemene vroegkoloniale principe voor de aanleg van een wijk of stad volgens een kamp-organisatie of dambordpatroon. Is 'Bruxelles' dus expliciet aangelegd volgens een masterplan of was het een lokale ambtenaar die snel dit principe toepaste om een nieuwe volkswijk min of meer te organiseren. Uit de archieven komt er alleszins geen antwoord naar boven. Maar de ontwikkeling is te plaatsen naast enkele andere planningen uit die tijd¹⁶.

Ten westen van het Europese centrum zien we de aanleg van het eerste deel van het vliegveld SimiSimi. Dit blijft gedurende de hele koloniale periode zowel het burgerlijk als militaire vliegveld voor heel Stanleyville.

Tussen het vliegveld en de stroom wordt er een medische zone aangelegd.

De eigenlijke medische centra worden aangelegd aan beide kanten van de weg, die van oost naar west doorheen de stad gaat. Zo wordt in het noorden een 'Hôpital des Noirs' afgezonderd van het hospitaal voor de Europese bevolking aan de oever van de Congostroom. Het hoeft niet te verwonderen dat het 'Hôpital des Noirs' slechts bestond uit simpele pisé¹⁷ gebouwen.

16 Ibid.

17 Gebouwd op 'traditionele' wijze, nl. lemen muren met een dak van bladeren of, in het beste geval, een dak van stalen golfplaten.



fig. 1.1 - Universitair Hospitaal/ oud Europees medisch centrum, 2010 - collectie veldwerk



kaart 1.6 - 1930 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.4 1940

Als gevolg van de sterke bevolkingstoenames in de volkswijken beslist de koloniale overheid op 30 mei 1932 de CEC's op te richten. Officieel worden deze administratieve wijziging doorgevoerd om de levensomstandigheden in de 'cités' te verbeteren omdat de lokale bevolking eindelijk een weinig inspraak gekregen heeft.

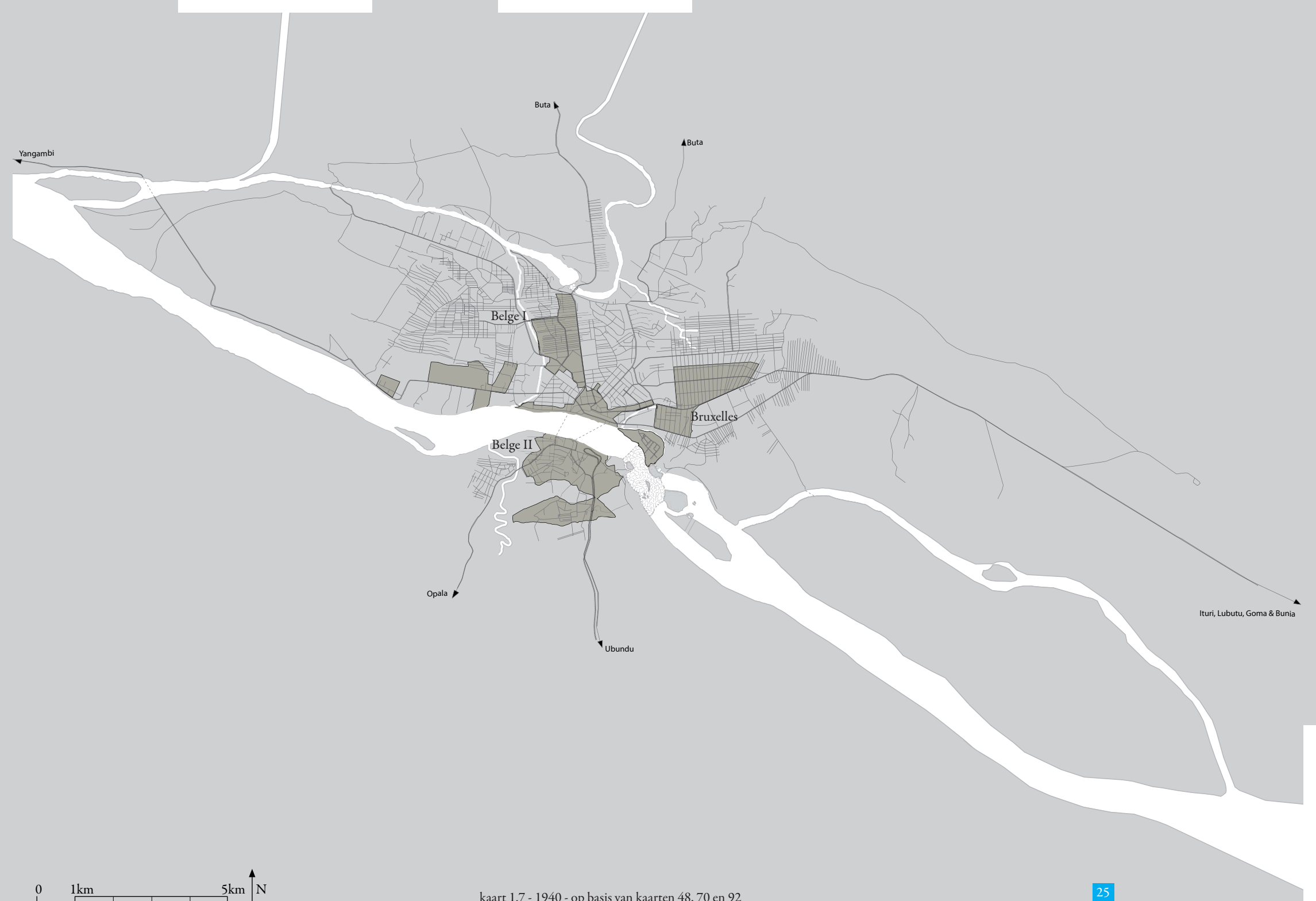
Het eigendomsrecht is echter ook in die CEC's niet toegestaan voor Afrikaanse inwoners van de steden.

De uitbreidingen en bevolkingstoenames zijn vooral te zien in de wijken 'Bruxelles' en 'Belge I'.

Er is ook een duidelijke uitbreiding te zien ten oosten van de luchthaven. Dit zijn de hotels en gastenwoningen die Sabena liet bouwen voor haar werknemers en reizigers. Vlak naast de luchthaven was dit een ideale uitvalsbasis voor toeristen en zakenlui.



fig. 1.2 - oud Sabena woning voor personeel, 2010 - collectie veldwerk



kaart 1.7 - 1940 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.5 1945

De populariteit van de CEC's 'Bruxelles' en 'Belge I' en de groei van Stanleyville als economische aantrekkingspool zorgen voor een grote expansie van beide wijken. Of de aanleg van 'Bruxelles' nu door middel van een masterplan uitgevoerd was of niet laten we in het midden, maar op de kaarten kunnen we zien dat de wijk volgens dezelfde logica uitgebreid wordt.

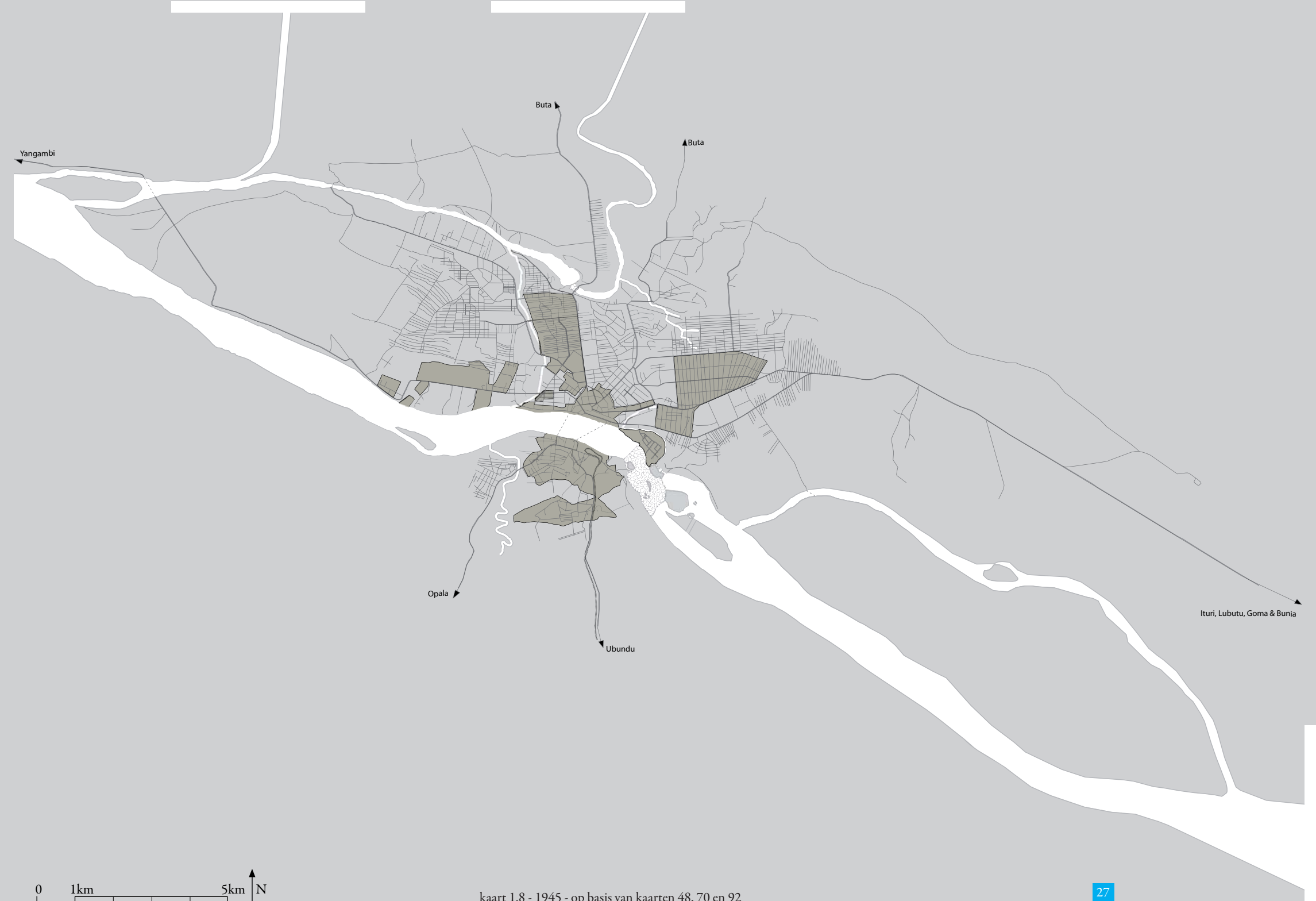
'Belge I' daarentegen groeit nog steeds verder zonder enige aanwijzing van een geplande structuur. De dichtst bevolkte wijk komt zo bijna tot aan de watervallen op de Tshopo rivier in het noorden.

Tussen de missie van St-Gabriël en de luchthaven SimiSimi ontstaat er een nieuwe volkswijk. Deze is echter niet verbonden met een CEC en heeft dus niet dezelfde rechten.

Op de luchtfoto hiernaast zien we de organisatie van het Europese stadscentrum in 1945. Centraal op de foto herkennen we het stadshuis in de open groene ruimte. Opmerkelijk is dat er vandaag nagenoeg niks veranderd is aan deze structuur. Hier en daar zijn er gebouwen bijgekomen of verdwenen, maar aan het stratenplan is niet meer gesleuteld.



database figuur 19 - Luchtfoto van het Europese stadscentrum zoals verschenen in 'Congopresse', 1945



kaart 1.8 - 1945 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.6 Planningsfase

Na het einde van WOII in Europa komt ook de rust terug op het gekoloniseerde Afrikaanse continent. In de na-oorlogse periode van economische heropleving en grote wederopbouwplannen wordt er in België een Tienjarenplan voor het economische herstel opgesteld. Ook in de toenmalige kolonie wordt het eerste *Tienjarenplan voor de economische en sociale ontwikkeling van Belgisch Congo* voorgesteld door minister Pierre Wigny. Hiermee wou hij een instant-welvaartskolonie creëren die kon voldoen aan de absolute noodzaak van de ontplooiing van de binnenlandse markt in de kolonie. De snelle stedelijke groei van de jaren '30 tot '40 resulteerde immers in een proletarisering en een onrustwekkende verpaupering van het platteland¹⁸. De toekomst van de kolonie rustte op een snelle ontwikkeling van een consumptiemarkt met bijhorende industrie, handel en middenklasse. Hierdoor nam de koloniale overheid tijdens het *Tienjarenplan* zowel het initiatief als de controle van de koloniale economie op zich.

Het opstellen van een *Nationaal Plan*, dat een kader moest voorzien voor de talrijke ontwikkelingsplannen, was slechts een van de nieuwe sturende taken die door de stedenbouwkundige dienst van de koloniale overheid opgenomen werden.

In deze context houdt de koloniale stedenbouwkundige dienst zich in de 2e helft van de jaren '40 bezig met het maken van talrijke studies en masterplannen. Ze hebben de controle over zowel de verdere ontwikkeling van de stedelijke centra als het aanleggen van totaal nieuwe steden.

Met een officieel bevolkingsaantal van 47.487 in 1945 is het stedelijk gebied van Stanleyville toe aan een degelijke visie voor de toekomst.



Database Kaart 16 - Masterplan door M.C.Heymans uit 1948

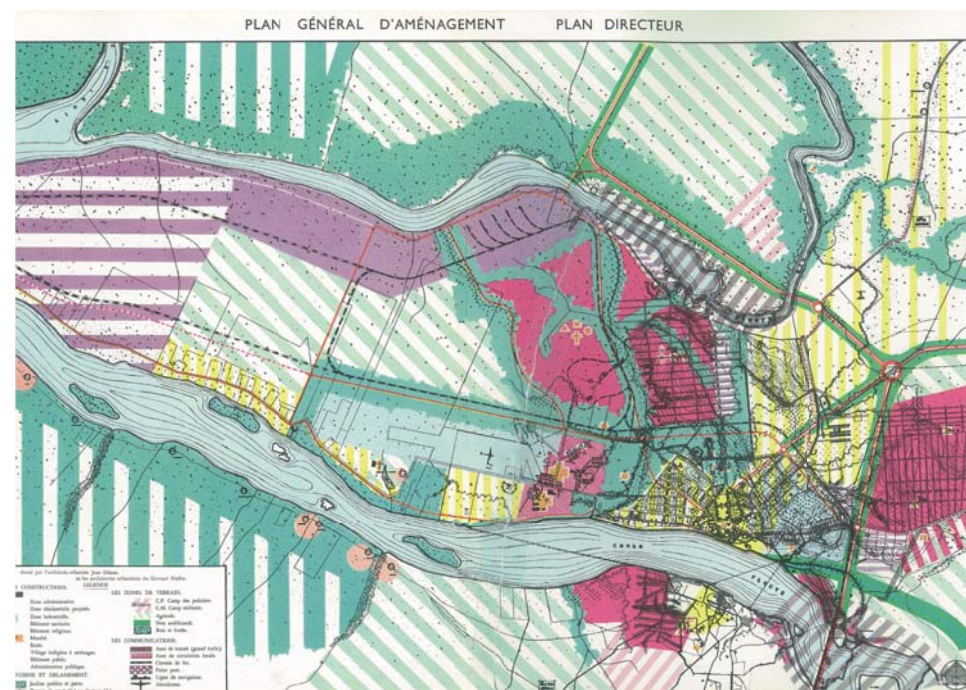
18 Doordat de jonge mannen vanuit de traditionele stammen en dorpen naar de stadscentra trokken om hun geluk daar te beproeven, bleven er op platteland maar weinig werkrachten over.

Heymans

Maurice C. Heymans wordt eind 1947¹⁹ benoemd tot hoofd van de dienst stedenbouw van het gouvernement-generaal van Belgisch Kongo. Het is in die rol dat hij dan ook een masterplan voorstelt voor Stanleyville. Nadat hij zijn theoretisch concept voor de ontwikkeling van nieuwe koloniale steden volgens 'lineair principe'²⁰ uitgewerkt had, test Heymans dit principe ook uit voor de uitbreiding van enkele bestaande centra. In het masterplan stelt Heymans voor om de uitbreiding van Stanleyville te organiseren langs een stedelijke tramlijn. Het bestaande Europese centrum blijft als artefact achter in een stad die voor de rest ontwikkeld wordt langs beide zijden van de spoorweg. Opvallend is dat Europese en Afrikaanse woonwijken, gepland in het noorden van de stad, slechts met een heel beperkte groene tussenzone gescheiden worden. De industriële zones worden hoofdzakelijk op de linkeroever van de Tshopo gepland om zo het residentiële karakter langsheen de Congo te vrijwaren. Verder vallen ook de onder-ontwikkeling van de linkeroever van de Congo en de aanwezigheid van een geplande spoorwegbrug over de Congo op.

Gilson

In 1949 wordt stedenbouwkundige Jean Gilson aangesteld door de minister van Koloniën om een plan van aanleg te tekenen voor de uitbreiding van Stanleyville. Duidelijk minder theoretisch van aard, gaat het plan vooral uit van de voorafgaande studies die lokaal in Stanleyville gevoerd werden²¹. We zien direct dat Gilson de bestaande wijken 'Bruxelles', 'Belge I' en 'Belge II' respecteert in zijn uitbreidingszones. Ook hij voorziet een stedelijke tramlijn, maar die wordt hier echter niet ingezet als organiserend element. Industriezones worden ook op de linkeroever van de Tshopo gepland. Hij legt enkele nieuwe assen aan en voorziet bruggen over zowel de Congo als de Tshopo.



Database Kaart 51 - Masterplan door J.Gilson uit 1949

- 19 Nadat Heymans stedenbouw gestudeerd had aan La Cambre had hij in België al naam gemaakt met enkele opvallende stedenbouwkundige uitbreidingsplannen.
- 20 Voor meer info over Heymans' lineaire stedenbouw zie DE MEULDER Bruno, *Kuvuanda Mbote, een eeuw koloniale architectuur en stedenbouw in Kongo*, p 171-184.
- 21 Het survey van Gilson bespreek ik uitgebreid in Deel II van deze masterproef om het nieuwe survey van het PDU in een historische context te kunnen analyseren

3.7 1950

Na het opstellen van de masterplannen eind jaren '40 was er een zekere stedenbouwkundige visie voor de groei van Stanleyville. We kunnen duidelijk zien dat men het 'Plan Directeur' van Gilson in grote lijnen beginnen volgen is.

Op de linkeroever van de Tshopo ontwikkelt zich een heuse industriezone. De textiel fabriek SOTEXKI en de brouwerij BRALIMA liggen vandaag nog steeds in de industriezone die toen aangelegd werd.

In 1956 wordt de waterkrachtcentrale samen met een brug aan de watervallen op de Tshopo, plechtig ingehuldigd door koning Boudewijn. Naast de waterkrachtcentrale wordt ook het waterzuiverings- en pompstation gebouwd. Dus in de jaren '50 wordt Stanleyville getransformeerd in een 'hypermoderne' stad die volledig in zijn eigen behoeften kan voorzien.

Electriciteit en stromend leidingwater zijn in het thuisland in de jaren'50 nog niet overal even evident. De populaire koloniale bijnaam voor Stanleyville, de 'Parel aan de stroom'²², ontstaat dan ook in deze periode.

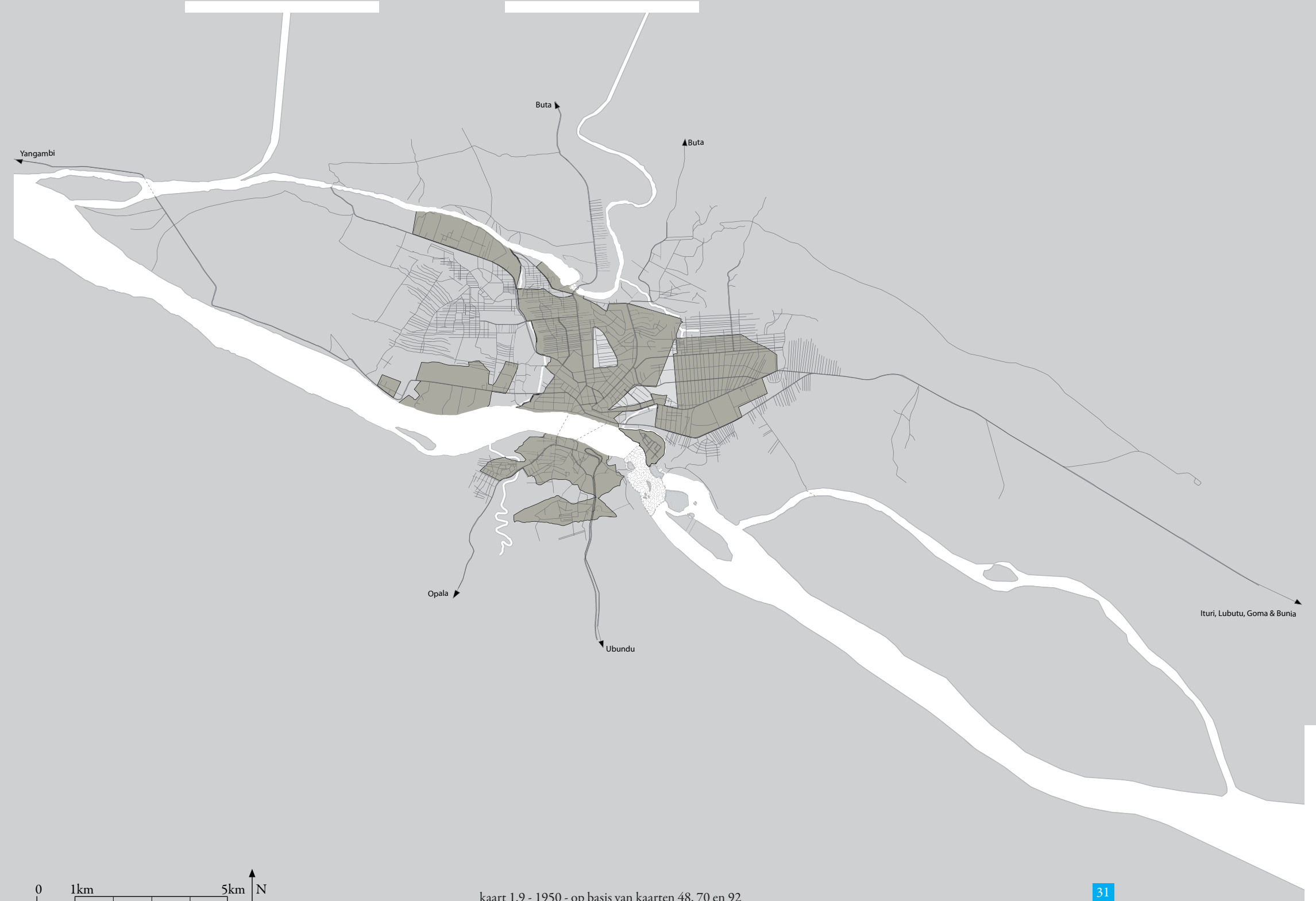
Al deze economische investeringen brengen een enorme bevolkingsgroei mee en zo zijn er tegen 1950 al 67.080 inwoners in een stad van 2.427 ha. Het masterplan van Gilson indachtig zien we dat ook de uitbreidingen van de woonzones aangelegd worden volgens zijn ideeën. Opvallend hierbij is dat de nieuwe Europese villawijken geplaatst worden tussen de twee belangrijkste Afrikaanse wijken, nl. de CEC's 'Bruxelles' in het oosten en 'Belge I' in het westen. Bij de aanleg worden geen expliciete 'zones neutres' voorzien zoals in aanleg van Leopoldville dan wel duidelijk aan de orde is. Wel wordt de wijk voor de Indiaase bevolkingsgroep geplaatst tussen de nieuwe Europese wijk en 'Bruxelles' en wordt er een groot stadion aangelegd tussen 'Belge I' en het Europese centrum. Dit zijn dan ook de niet gekleurde zones die te zien zijn in het stedelijk weefsel op onderstaand plan.

Ook de linkeroever van de Congo, de CEC 'Belge II' wordt verder uitgebreid volgens de plannen van Gilson en Heymans die op die plek niet van elkaar verschillen.

²² Deze populaire term kwam ik bij het onderzoek tegen o.a. tegen op de site Stanleyville.be waar de oorsprong van de term met die periode gelinkt wordt.



database kaart 88 - Luchtfoto van Stanleyville, 1949



kaart 1.9 - 1950 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

3.8 1960

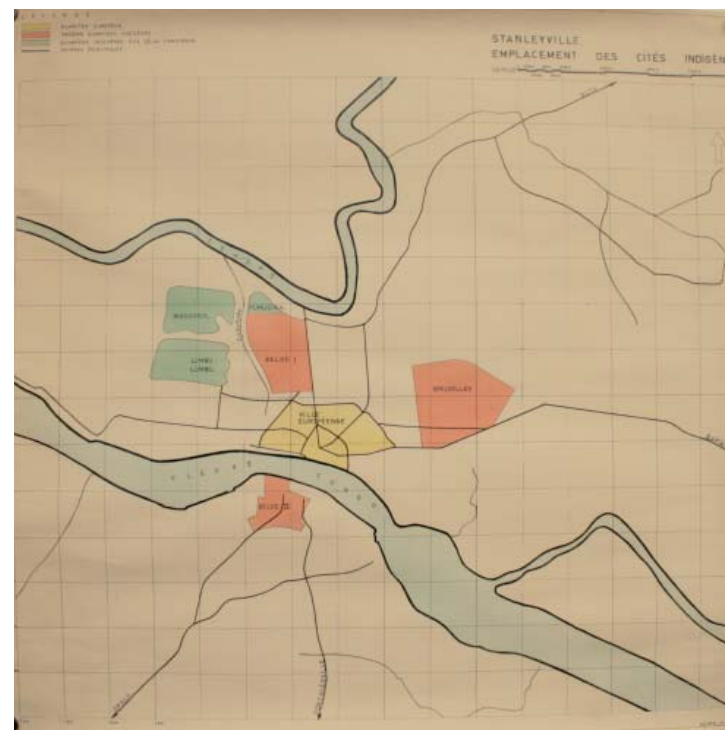
De bevolkingsexplosie in de CEC's vroeg om een duidelijker gestructureerd huisvestings beleid van de koloniale overheid. En daarom werd in 1952 het OCA of 'Office de Cités Africains' opgericht. Deze organisatie was de opvolger van het 'Office des Cités Indigènes' dat opgericht werd na een decreet op 7 juni 1949 als rechtstreeks gevolg van het *Tienjarenplan voor de economische en sociale ontwikkeling van Belgisch Congo*.

Het OCA hield zich bezig met de planning, bouw en aanleg van woonwijken en woningen voor de lokale bevolking in de CEC's. De aanleg hiervan gebeurde in verschillende stadia. Daardoor kan ook de variatie van architecturale stijlen verklaard worden. Samen met het 'Fonds d'avance'²³ dat speciaal opgericht werd voor évolués die zelf een kwalitatieve woning wilden bouwen of kopen, deed de koloniale overheid er in de jaren '50 alles aan om de koloniale steden om te bouwen tot moderne modelsteden waar er voor elke inwoner een gezonde woning, elektriciteit en stromend water voorhanden was.

De CEC 'Belge I' had tegen begin jaren '50 zijn bevolkingslimieten en uitbreidingsmogelijkheden bereikt. Daarom hield het OCA in Stanleyville zich dus bezig met de reorganisatie van de bestaande wijk en het plannen en bouwen van een volledig nieuwe wijk ten westen van 'Belge I', aan de overzijde van de Djubu Djubu rivier. De expansie van het populaire 'Belge I' is zelfs zo groot dat er dankzij de nieuwe brug woonwijken aangelegd werden op de rechtoever van de Tshopo langs de weg naar Buta. De groei van 'Bruxelles' ging volgens de bestaande kampstructuur verder en op de linkeroever van de Congo waren er tegen het eind van de jaren '50 ook enkele nieuwe volkswijken.

Op de vooravond van de onafhankelijkheid laat de koloniale overheid een bruisende stad achter die een economische draaischijf is voor heel Belgisch Congo. Een stad met gezonde wooncondities, 122.000 inwoners en een open georganiseerd plan uitgespreid tussen de Congo en de Tshopo.

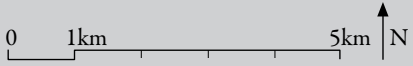
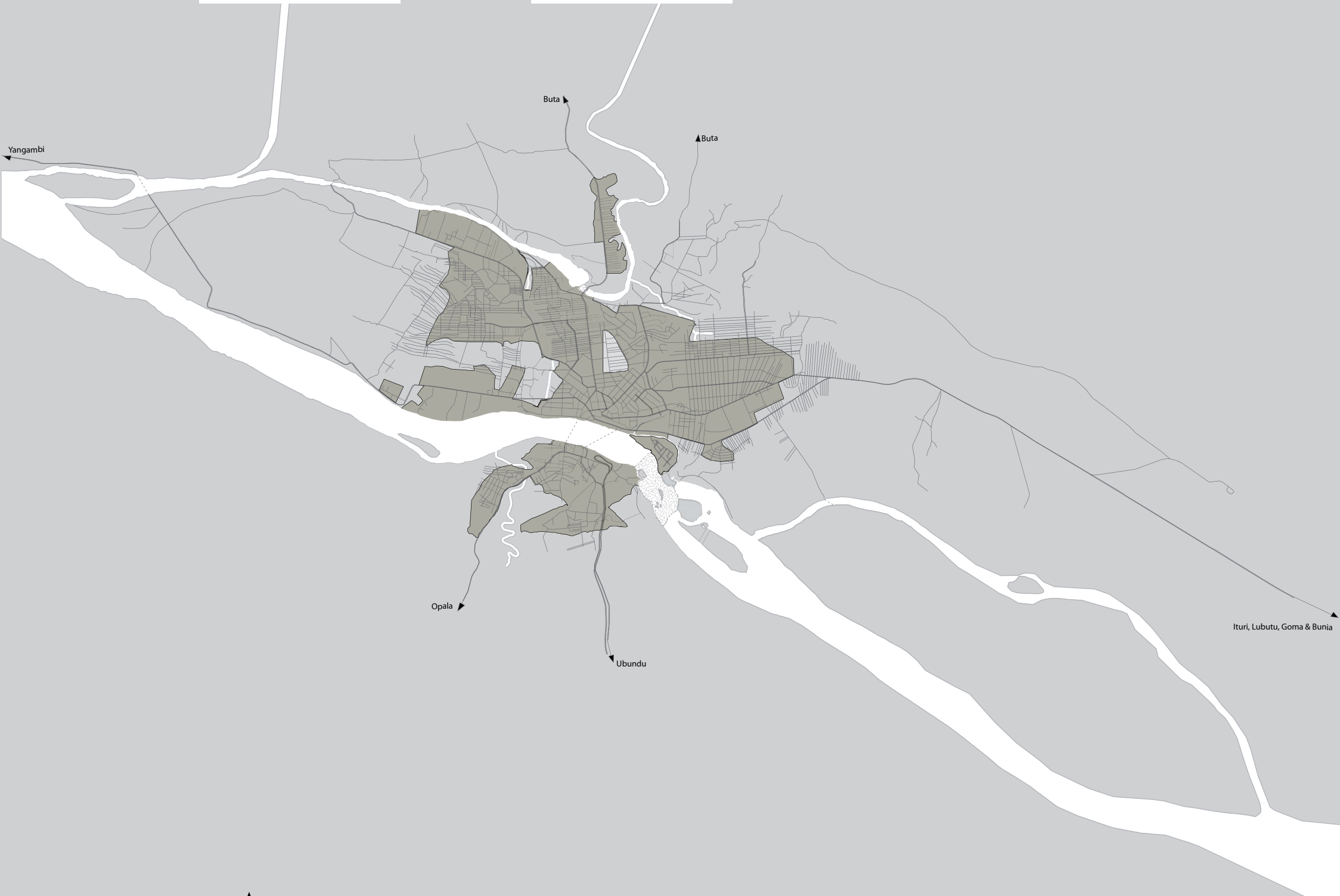
23 Dit speciaal fonds komt ongeveer overeen met het sociaal volkshuisvestingsfonds van de 'Wet De Taeye' van 1948 in België.



database kaart 31 - Zoneringskaart met de verschillende woongebieden, inclusief de nieuw aangelegde OCA-wijken, 1956



database figuur 23 - Zicht over de OCA-woonwijken in 'Belge I'



kaart 1.11 - 1960 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

4. Post-koloniale evolutie

Op 30 juni 1960 werd Belgisch Congo zonder enige beperking onafhankelijk verklaard door de Belgische overheid en koning Boudewijn. Ondanks dat de meeste commotie in de aanloop naar de onafhankelijkheid zich afspeelde in Leopoldville heeft ook Stanleyville zijn eigen aandeel in de hele onafhankelijkheidsgeschiedenis.

Patrice Lumumba, de allereerste eerste-minister van het onafhankelijke Congo en onafhankelijkheidsstrijder, was een inwoner van de nieuwe OCA-woonwijk in 'Belge I'.

Zijn rol als prominent figuur in het hele onafhankelijkheidsdebat begint als évolué in de populaire volkswijk 'Belge I' van de jaren '50. Lumuba's ideeën en visie werden gevormd in de context van de CEC's in Stanleyville en de verenigingen van 'bevoorrechte' évolués.

De grote aanhang van Lumumba in Stanleyville zorgde er dan ook voor dat de onafhankelijkheid er niet geheel vlekkeloos verliep. Zoals overal elders in Congo zijn er enkele gevallen van geweldpleging tegen Belgen en Europeanen genoteerd en al snel was een vliegtuig nemen vanaf het vliegveld SimiSimi de enige veilige oplossing voor de overgebleven Europeanen.

Na de eerste maanden van onafhankelijkheid keerde de rust terug in de stad en na de staatsgreep in 1965 werd het regime van Mobutu zonder veel opstand gevolgd. De tot 1994 durende dictatuur van Mobutu's regime werd gevolgd door jaren van opstand en rebellie, waar ook Kisangani zijn deel van te verwerken kreeg. De rust die in 1997 met het presidentschap van Laurent-Désiré Kabila terugkeerde was echter van korte duur.

Want in 1999 was Kisangani de plaats van de eerste open gevechten van de burgeroorlog tussen de Oegandese en Rwandese strijdkrachten die onder andere controle trachtten te krijgen over de lokale diamanthandel.

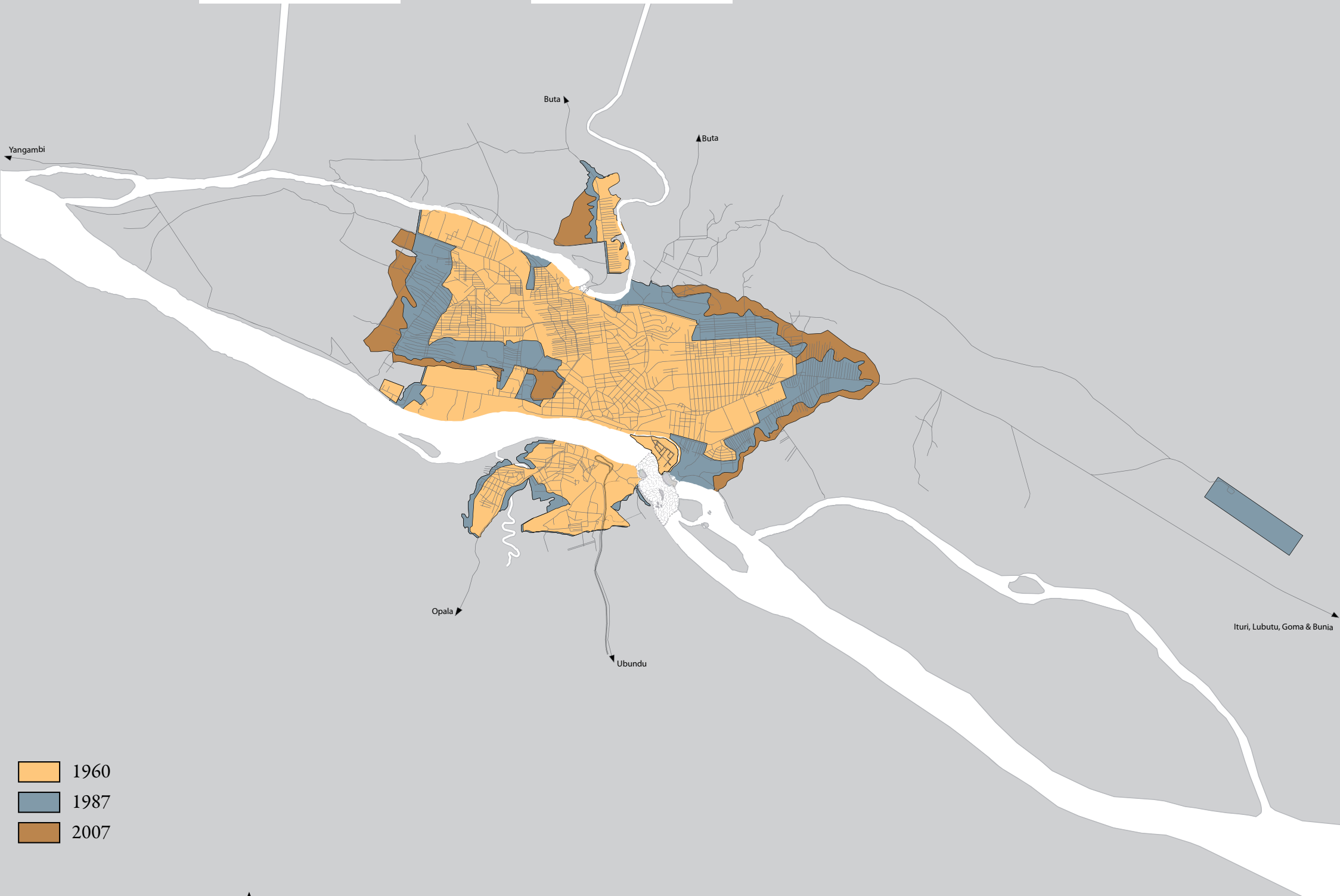
De burgeroorlogen en rebellie die grotendeels ten einde kwamen in 2002 hebben hun tol geeïst op Kisangani als stad.

Na 2002 bleef er van de 'Parel aan de stroom' bitter weinig over, zelfs de inspanningen en uitbreidingen tijdens Mobutu's regime stellen niet veel meer voor.

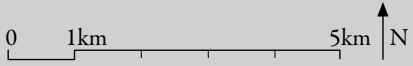
Sinds 2002 is er dan ook een geleidelijke wederopbouw bezig en is er zelfs langzaam economisch herstel. Maar de economische herontwikkeling gaat ontzettend traag omdat alle transportinfrastructuur, die de levensader van de koloniale economie was, volledig vernield of verwaarloosd is.

Binnen het stedelijke gebied van Kisangani zijn de oude CEC's in de jaren '60, volwaardige deelgemeentes van de stad geworden²⁴ :

- 'Bruxelles' = Kabondo, sinds '61
- 'Belge I' = Tshopo (oosten), sinds '68 & Mangobo, sinds '68 (westen)
- 'Belge II' = Lubunga, sinds '57
- 'CU' of Europees centrum = Makiso
- 'Arabisch dorp' & 'Wagenia dorp' = Kisangani, sinds '69



- 1960
- 1987
- 2007



kaart 1.12 - post-koloniale groei - op basis van kaarten 48, 70 en 92

4.1 'Schema Directeur'

Door de verschillende burgeroorlogen en vele jaren van rebellie zijn er van de officiële plannings na de onafhankelijkheid slechts weinig overblijfselen te vinden. Deels is dit te wijten aan de economische recessie na de onafhankelijkheid en het feit dat er dus gewoon geen plannen gemaakt zijn. Maar anderzijds is onder het regime van Mobutu toch een nieuwe internationale luchthaven aangelegd in Kisan-gani

Onderliggend 'Schema Directeur' is een stedenbouwkundig uitbreidingsplan voor Kisan-gani uit 1976. Het is opgesteld door het 'Département des travaux publics et de l'aménagement du territoire' voor de 'République du Zaïre' en de Mobutu dictatuur zoals 'Mouvement Populaire de la Revolution' of MPR laat uitschijnen.

Het masterplan stelt zelf geen nieuwe theoretische modellen voor, maar zoekt een evenwicht tussen een uitbreidingsplan met functionele zoneringen in de lijn van Gilson's plan uit '49 en een schematische reorganisatie van de stad langs een lineaire as naar Heyman's voorbeeld uit '48.

Dit nieuw masterplan moet rekening houden met de ongeveer 230.000 inwoners van Kisan-gani. Uitbreidingen voor de woonzones sluiten dan ook aan bij de bestaande wijken en met respect voor de mogelijke overstromingszones rond de rivieren zoals de DjubuDjubu.

We zien ook dat er grote industriezones gepland zijn langs de Congostroom in het westen van het schiereiland. Dit is ook in beperkte mate terug te vinden op Heyman's plan.

De grote nieuwe elementen zijn de zone voor het RTNC of 'Radio et Television National du Congo' ten westen van Mangobo en de nieuwe internationale luchthaven Bangboka op een vijftiental km van het stadscentrum langs de weg naar Bunia en Bukavu.

Het masterplan herorganiseert de stad langs een grote as die van het oosten,

richting Bunia en Bukavu, naar het westen, richting Yangambi, loopt over het hele schiereiland.

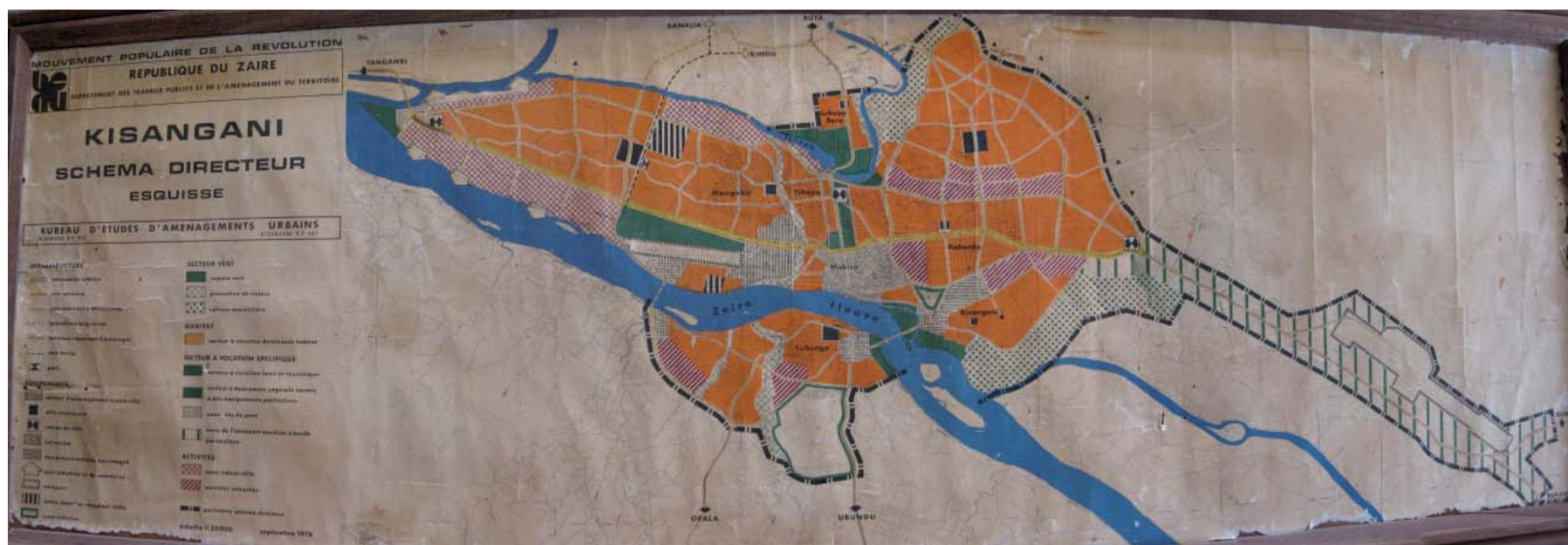
Als we het schema met deze as bekijken herkennen we enkele kenmerken van een Heyman's lineaire stad die aangelegd wordt langs één grote as waarlangs aan beide zijden kan groeien. Het duidelijkste voorbeeld hiervan is de zone in het westen van het schiereiland²⁵ waar de as²⁶ een duidelijke grens vormt tussen de industriële zone en de woonuitbreidingszones.

Een steeds terugkerend element blijft de brug over de Congo. Nadat plannen voor een brug na de onafhankelijkheid waren opgeborgen, komt de brug opnieuw ter sprake met dit masterplan. Op lange termijn wordt er hier zelfs een tweede brug over de Congo voorgesteld evenals een tweede brug over de Tshopo. Een laatste brug wordt voorgesteld aan het westelijke uiteinde van het schiereiland om zo de centrale as voldoende toegankelijk te maken.

Als we dit masterplan plaatsen tegenover de twee plannen uit de jaren '40 zien we verassend weinig verschillen. Het nieuwe masterplan gaat verder waar de vorige gestopt waren, echter zonder vernieuwend te zijn of in te gaan op enkele specifieke uitbreidingszones.

25 Dit is het onbebouwde deel op het schiereiland waar stedenbouwkundige plannen en theorieën nog vrij toegepast kunnen worden.

26 De gele as op het masterplan die van oost naar west en centraal door de stad loopt.



Database Kaart 39

4.2 1987

Na de onafhankelijkheid is de rol van het OCA nog even overgenomen door het ONL of 'Office National du Lotissement', dat de wijken in 'Belge I', nu Mangobo en Tshopo, afgewerkt heeft.

Dit is ook het laatste wat er op het vlak van huisvesting uitgevoerd is. Door de economische teloorgang kunnen veel stedelingen zich geen degelijke woning in het centrum meer veroorloven en vestigen ze zich aan de rand van de bestaande wijken in woningen uit weinig-duurzame materialen.

Tegen 1987 telt de stad dan ook 377.210 inwoners op een oppervlakte van 4.681,3 ha. of ongeveer 8.050 inwoners per km². De algemene uitbreiding van de stad gaat dan ook gepaard met een grotere densiteit²⁷.

Ten oosten van het stedelijke vliegveld SimiSimi wordt tussen de jaren '60 en '70 de UNIKIS of 'Université de Kisangani' uitgebouwd met een verzameling van Lumuba's oude partijgebouwen, nieuwe faculteiten en huisvesting voor studenten.

In het westen van de stad, tussen Mangobo en de industriezone langs de Tshopo, wordt het gebouw voor het RTNC opgetrokken. Als we terugkijken naar het masterplan uit '76 dan zou dit ooit in het midden van de stad moeten liggen. Maar na de val van het Mobutu regime en de jaren van burgeroorlogen en rebellie blijft er slecht een ruïne over en heeft de stad het gebouw nog steeds niet ingehaald. Dit blijft dan ook staan als een bevreemdende ruïne aan de grens van de stad.

Eind van de jaren '70 werd de internationale luchthaven in Bangboka afgewerkt, maar exacte data hieromtrent zijn niet terug te vinden in de bronnen. Vandaag is dit, dankzij de hulp van de MONUC, opnieuw een internationale luchthaven met een rechtsteekse verbinding naar Entebbe in Uganda en Nairobi in Kenia, via Kenya Airlines.

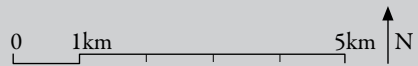
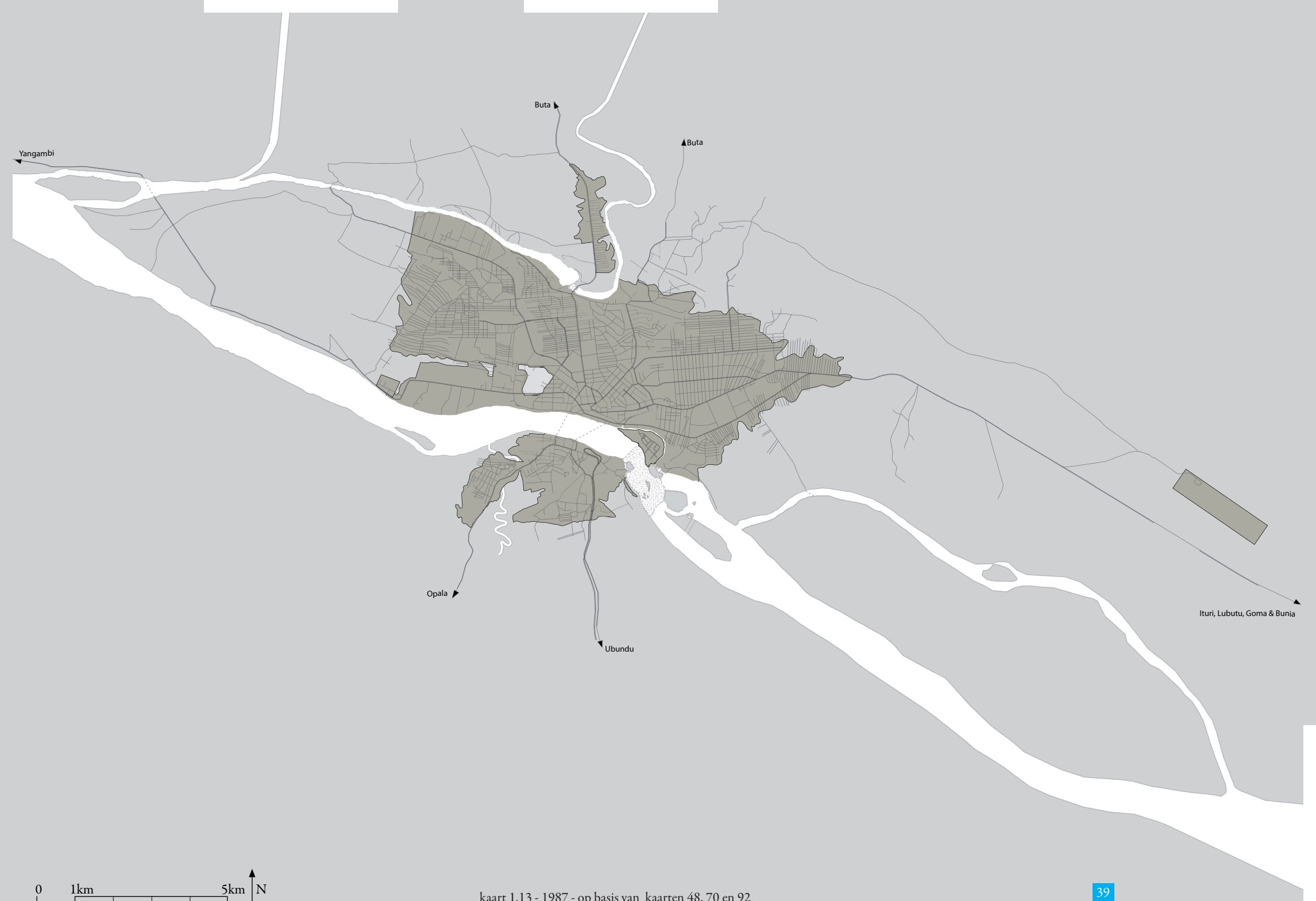
²⁷ De densiteit ligt meer dan dubbel zo hoog in vergelijking met 1960, bij het begin van de onafhankelijkheid. Toen bedroeg de bevolkingsdichtheid slechts 3.650 inw/km².



fig. 1.3 - RTNC gebouw, feb. 2010 - collectie veldwerk



fig. 1.4 - Bangboka Internationale luchthaven, 1978 - collectie Stanleyville.be



kaart 1.13 - 1987 - op basis van kaarten 48, 70 en 92

4.3 2007

Deze laatste kaart stelt het verstedelijkte gebied van Kisangani voor met zijn huidige afmetingen en vorm. Kisangani is ondertussen een stad geworden met 628.367²⁸ inwoners op 6.928,7 ha. of 9.069 inwoners per km².

Uitbreidingen sluiten aan bij de bestaande wijken en worden opgetrokken in minderwaardige materialen. De overstromingsgebieden rond de rivieren op het schiereiland worden ook volop bebouwd waardoor de woonomstandigheden steeds slechter worden. Zelfs de veiligheidszone langs het stedelijk/ militair/ humanitair vliegveld SimiSimi wordt 'verkaveld' met 'anarchistische' woningen²⁹.



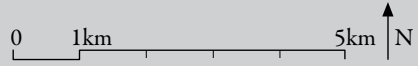
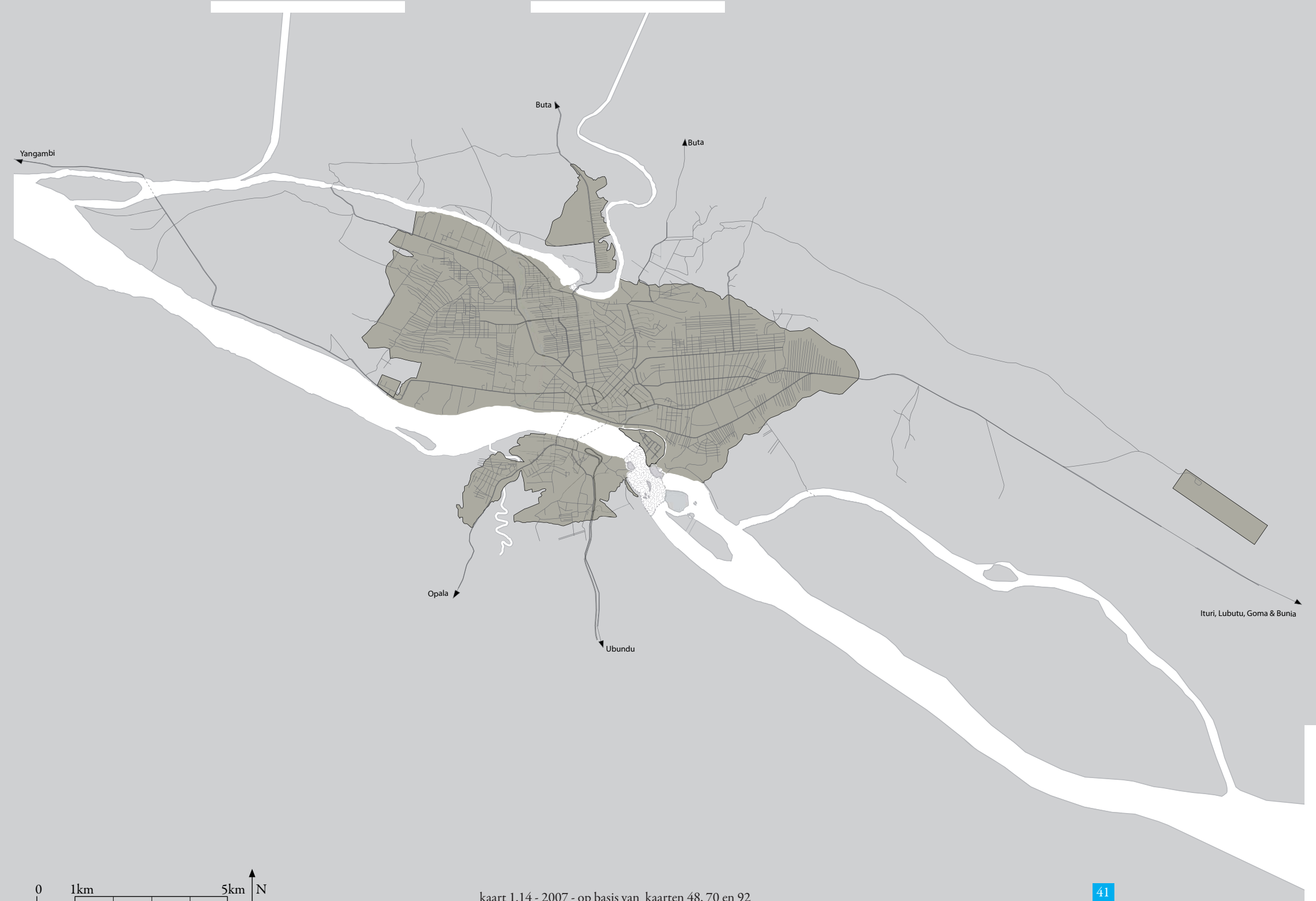
fig. 1.5 - 'niet-georganiseerde' uitbreidingen van de woonzones in Mangobo - collectie veldwerk



fig. 1.6 - 'illegaal' aangelegde woonwijk in de veiligheidszone naast de landingsbaan van SimiSimi - collectie veldwerk

28 Tijdens mijn verblijf in Kisangani, van januari tot februari 2010, waren de officiële cijfers al gestegen tot ongeveer 720.000 inwoners.

29 Om taxen te ontwijken wordt op deze 'illegale' zones gebouwd. De term 'constructions anarchiques' wordt gebruikt in een studie gevoerd door het departement Sociologie van de faculteit sociale en politiek wetenschappen van de UNIKIS, zie WALO NGANGUI Godefroid, *Mémoire: Les implications des constructions anarchiques dans la ville de Kisangani*.



kaart 1.14 - 2007 - op basis van kaarten 48, 70 en 92



kaart 1.15 - synthese kaart stedelijke groei - op basis van kaarten 48, 70 en 92



- 1890
- 1920
- 1925
- 1930
- 1940
- 1945
- 1950
- 1960
- 1987
- 2007



fig. 1.1 - zoom luchtfoto - op basis van kaart 92

5. Continuïteit en breuk

Als we de ontwikkeling, van de missiepost Stanley-Falls tot de huidige stad Kisangani, in zijn geheel bekijken zien we dat de stad een unieke positie inneemt ten opzicht van de doorsnee koloniale stedenbouw.

Het begint wanneer Stanley er voor het eerst voet aan wal zet. Kisangani is gebouwd op een eeuwenoude handelsplaats, wat op zich al een uitzonderlijke positie is voor het ontplooiën van een koloniale stad. De doorsnee koloniale stad werd immers opgericht op een leeg stuk grond dat om strategische, economische of andere redenen gekozen werd. De stad werd dan aangelegd volgens een algemeen masterplan dat volgens de nieuwste Europese stedenbouwkundige ideeën uitgewerkt was. In Kisangani was er dus van in het begin een bestaand weefsel waarmee rekening gehouden moest worden.

Wat we eigenlijk kunnen concluderen uit deze ontwikkelingsgeschiedenis is dat de planningsfasen met een duidelijke visie te laat gekomen zijn. Wanneer het Europese centrum in de jaren '20 door enkele landmeters aangelegd werd, waren deze niet bezig een nieuwe stedenbouwkundige visie uit te werken. De aanleg gebeurde volgens enkele eenvoudige regels en diende vooral economische belangen.

De lokale bevolking die daarvoor moest uitwijken werd dan maar in een snel georganiseerde wijk³⁰ ondergebracht.

Wanneer dan in de jaren '40 in het kader van het *Tienjarenplan* enkele masterplannen opgesteld worden blijken deze ofwel te radicaal³¹ of niet gedetailleerd genoeg³² om éénduidige invloed te hebben op de ontwikkeling van het stedelijk weefsel.

De koloniale ontwikkeling van de stad was dus een wisselwerking tussen geplande expansie en vrije uitbreiding.

30 Het plan van de wijk 'Bruxelles'/ Kabondo is nog steeds hieraan te danken.

31 Het masterplan van Heymans is te theoretisch van aard om uitgevoerd te worden zonder al te ingrijpende veranderingen in het reeds bestaande stedelijk weefsel.

32 Gilson's masterplan is een functioneel zoneringsplan dat met een top-down stedenbouwkundige blik aangelegd is aan de hand van de feitelijke gegevens uit de voorafgaande survey. Het plan respecteert dan wel het bestaande weefsel, maar de zoneringen zijn gedacht op macro schaal van de stad.

Het is slechts op het eind van het kolonialisme dat er door het OCA met grote impact plannen uitgevoerd werden in de stad. De huidige deelgemeente Mangobo is ooit volledig aangelegd door het OCA. Huisvesting, scholen, kerken, straten en nutsvoorzieningen, alles is er met één plan en visie vastgelegd.

De enige notie van planning die we na de onafhankelijkheid nog krijgen is het masterplan uit de jaren '70, maar dat brengt eigenlijk niks nieuws in vergelijking met de plannen van 3 decennia ervoor. Op z'n best kan het gezien worden als een combinatie van Heymans' en Gilson's masterplan.

Maar dat wil echter niet zeggen dat het daarom meer invloed had op de ontwikkeling van de stad. De enige echte bijdrage, het internationale vliegveld Bangoka, ligt op zo'n 10km van het stadcentrum en heeft dus nog maar weinig te maken met het stedelijk weefsel van Kisangani.

Van het steeds terugkomende element, de brug over de Congo stroom, is tot op vandaag nog steeds niks in huis gekomen. Het jaren'70 plan stelt zelfs vier nieuwe bruggen voor, maar daarvan is er niet één uitgevoerd.

Daar komt nog eens bij dat de stad de laatste twee decennia volledig vernield is. De stad is vandaag een ruïne van een stedenbouwkundig plan uit de jaren '20 waarover een laag '50ies architectuur gegoten is. Nieuwe constructies en renovaties volgen maar al te graag de stijl die nog uit de ruïnes doorschemert.

Continuïteit dus alvast op twee niveaus. Ten eerste tussen de masterplannen onderling en ten tweede in de ongeplande groei en bouwstijlen.

De breuk in de ontwikkeling van Kisangani ligt nu net tussen deze twee niveaus. Alsof masterplannen en uitvoeringen altijd al naast elkaar praten of dat is toch wat zou kunnen blijken uit deze stedelijke ontwikkelingsgeschiedenis van Kisangani³³.

33 Het onderzoek naar deze ontstaansgeschiedenis is gevoerd aan de hand van het gevonden archiefmateriaal en de beperkte literatuur langs de ene kant en ervaringen tijdens mijn veldwerk in Kisangani langs de andere. Ook hierin is die breuk voelbaar, maar het is net die breuk die van deze stedelijke geschiedenis een valabel onderzoeksobject maakt.

L'ARCHITECTURE



Makiso - Immeuble SNEL & LEGEMA door architect Claude Laurens - 1956-60



Makiso - Villa Lippens in de wijk Immotshopo door architect Marcel Molleman - 1957



Makiso - Groot seminarie en renovatie kathedraal door architect Paul de Queker



Makiso - Congo Palace



Makiso - Stadshuis - gebouwd rond 1920



Makiso - Provinciaal ministerie/ oud postgebouw



Makiso - Immeuble Zambek



Makiso - Villa's in de residentiële wijk Immotshopo



Mangobo - gemeentehuis/ oud centrale OCA-school



Mangobo - OCA-woonwijken



Tshopo - Gemeentehuis gebouwd als 'Cercle pour les Evolués' door architect Marcel Molleman - 1955



Tshopo - OCA-gebouwen



Kabondo - gemeentehuis



Lubunga - gemeentehuis



Lubunga - oud-koloniale villa's - gebouwd jaren '20-'30

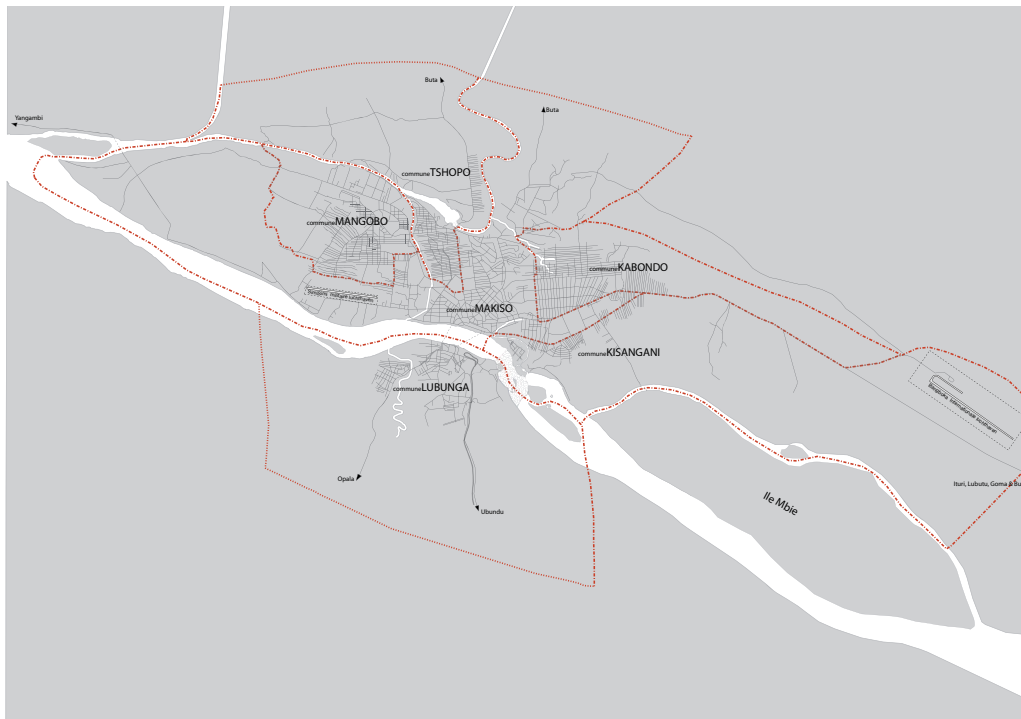


Kisangani - gemeentehuis

DEEL II - ANALYSE VAN DE HEDENDAAGSE STAD

1. Inleiding

Dit tweede deel van de masterproef is een onderzoek naar een alternatieve methodologie om beter inzicht te krijgen in de stedelijk geheel van Kisangani anno 2010. Het onderzoek is gevoerd aan de hand van studies over stedelijke morfologie, bestaande studies van Afrikaanse steden, studies uitgevoerd door lokale onderzoekers en mijn eigen ervaringen uit het veldwerk verbonden aan deze masterproef.



kaart 2.1 - Gemeentegrenzen Kisangani - op basis van kaarten 73 tem. 77 en veldwerk

Ik bespreek eerst de bestaande 'survey's' die Kisangani in z'n geheel als onderwerp genomen hebben. Ten eerste is er de studie uit 1949 van Jean Gilson, die een duidelijk beeld schetst van 'Stanleyville' in een periode van koloniale ambitie en het *Tienjarenplan voor de economische en sociale ontwikkeling van Belgisch Kongo* van minister Pierre Wigny. En ten tweede stel ik de studie van het PDU uit 2007 voor, waarin er een analyse van de hedendaagse stad voorgesteld wordt.

Het is nadien de bedoeling om deze twee naast elkaar te plaatsen en te kijken welke waarde een analyse, zoals die voorgesteld in het PDU, nog heeft voor het stedelijk weefsel van Kisangani vandaag.

Verder zal ik aan de hand van de studie *Los Angeles. The architecture of four ecologies*, Reyner Banham's analyse van het LA uit de jaren '70, op zoek gaan naar een alternatieve methodiek om de huidige stad Kisangani te bestuderen door de ogen van een architect of stedenbouwkundige.

Aan de hand van de structurerende elementen geef ik vervolgens een morfologische analyse van het stedelijk weefsel. Elk van deze stedelijke elementen zijn belangrijke dragers en organisatoren voor het dagelijks leven van de inwoners van Kisangani. Deze analyse is uitgevoerd op Google Earth's luchtfoto van Kisangani, daterend van 2007, op basis van mijn persoonlijke onderzoek tijdens mijn verblijf.

Met deze stedelijke elementen en Banham's theorie in verband met de stedelijke ecologie, definieer ik zelf een 4-tal ecologieën voor Kisangani. Deze zijn *'Ville Commercial'*, *'Cité de l'université'*, *'Ville Militaire'* en *'Stad aan de stroom'*. Hiermee tracht ik een analyse van de stad te geven die iets zegt over het effectieve leven in Kisangani. Een analyse die het wijde blikveld en de nabije focus¹ of het stedenbouwkundige masterplan en het dagelijks leven van de stedeling verenigt.

1 Het concept om een analyse van deze twee tegelijk te maken wordt ook door Rem Koolhaas getest in de film *Lagos. Wide and Close*. Bij zijn analyse van Lagos vergelijkt hij het beeld vanuit een helikopter over de stad met het beeld dat je krijgt als je zelf in de stad rondloopt. Zo ontdekt hij een aantal informele organiserende mechanismen in de stad die je nooit opgemerkt zou hebben idien je bij hetzelfde zichtsveld zou blijven.

2. PDU-Kisangani

Volgens de laatste officiële tellingen² is Kisangani uitgegroeid tot een stad met 1.114.709 inwoners op 1.913km² verspreid over de 6 deelgemeentes: Makiso, Kabondo, Tshopo, Lubunga, Mangobo en Kisangani. Op fig. 17 zijn de grenzen tussen deze deelgemeentes zo nauwkeurig mogelijk weergegeven³.

De koloniale metropool is vandaag herleid tot een 'urbano-rurale' stad⁴ waarvoor elk degelijk stedenbouwkundig plan ontbreekt en waar men zich van de internationale normen⁵ weinig aantrekt.

Daarom organiseert men in 2007 enkel seminaries die resulteren in het 'Plan de Developpement Urbain de Kisangani', of kortweg PDU-Kisangani.

De inzet is een nieuw masterplan, met een degelijke stedenbouwkundige visie tot 2030, dat de woon-, leef- en werkomstandigheden van de lokale bevolking rechtstreeks zou moeten verbeteren.

Om tot dit resultaat en masterplan te komen zijn er voorafgaande studies uitgevoerd door Afrikaanse onderzoekers, zowel lokale als internationale, uit verschillende disciplines. Geografen, economen, sociologen, architecten en stedenbouwkundigen hebben hun deelstudies uitgevoerd van 2007 tot 2008, al dan niet met hulp van lokale medewerkers. De resultaten werden gepresenteerd op een synthese-colloqium in augustus 2008 in 'Hotel Palm Beach' in Kisangani.

De gegevens in dit hoofdstuk komen dan ook allemaal uit het rapport hiervan⁶.

- 2 Dit zijn de officiële demografische cijfers uit 2008 gegeven door de provincie 'Orientale', waarvan Kisangani de hoofdstad is, in functie van het onderzoek van het PDU.
- 3 De kaart is getekend aan de hand van no's en schetsen tijdens mijn veldwerk in Kisangani. Aangezien er geen eenduidige plannen bestaan zijn deze grenzen geen precieze aanduiding, maar geeft de kaart in grote lijnen de zones van de verschillende deelgemeentes weer.
- 4 Officieel is deze term het eerst gebruikt door paus Johannes-Paulus II naar aanleiding van zijn bezoek aan de stad in 1980. In de jaren '90 heeft Kisangani de hele periode van rebellie en burgeroorlog doorstaan, maar daardoor is deze stedelijk-landelijke eigenschap van de stad alleen maar groter geworden - Jaarverslag UN-HABITAT, CONGO,DRC 08-09
- 5 UN-HABITAT heeft een lijst met regels voor minimale gezondheids- en hygiëne eisen, waarnaar hier verwezen wordt. - zie Jaarverslag UN-HABITAT, CONGO,DRC 08-09
- 6 Al de rapporten en resultaten van deze studies zijn terug te vinden op bijgevoegd digitaal

2.1 Actoren

In Congo, DRC is Kisangani vandaag de enige stad waarvoor zo'n PDU is opgesteld. Men kan zich dus afvragen waarom precies Kisangani gekozen is ondanks dat het slechts de derde economische pool van het land is⁷. In de rapporten van het PDU komt dit echter niet expliciet naar boven.

Een vlugge conclusie zou kunnen zijn dat Kisangani de meest hulpbehoevende stad is na een decennium van vernielingen door rebellenbezettingen. Maar volgens mij is het verhaal toch genuanceerder. Daarom onderzoek ik hier de verschillende actoren die hun inbreng gehad hebben in de studies en het uiteindelijke masterplan.

Het PDU-Kisangani wordt officieel ondersteund door het 'ONU-HABITAT'-programma van de 'PNUD' en de 'Republique Democratique du Congo'.

Dit project kadert dus binnen de samenwerking tussen de UN en Congo die in 2002 bevestigd werd met onder andere een officieel 'Plan d'Action National pour l'Habitat', of PANH. Dit plan wordt in Congo doorgevoerd onder het 'Programme des Nations Unies pour le Developpement', of PNUD, met de technische ondersteuning door de ONU-HABITAT, het officiële programma van de Verenigde Naties ter voorziening van 'menselijke' huisvesting.

Dit programma van de VN is dus de spil van het PDU. Hun objectief is hoofdzakelijk gericht op het bestrijden van de stedelijke armoede door de ongeorganiseerde expansie van de steden in Congo. De ingrepen zijn vooral van infrastructurele aard en hebben tot doel de algemene hygiëne en levenskwaliteit in de Congolese steden⁸ te verbeteren voor alle inwoners. In het algemeen houdt dit programma zich dus bezig met het ontwikkelen en uitvoeren van stedelijke ontwikkelingsprojecten.

archief, zie ANNEX III - INHOUD DVD'S

7 De twee grootste economische polen in Congo zijn nog steeds respectievelijk Kinshasa en Lubumbashi.

8 In 2008 zijn in het officiële programma van de ONU-HABITAT voor Congo,DRC volgende steden opgenomen: Kinshasa, Lubumbashi, Kisangani, Bunia, Matadi, Mbandaka, Mbuji, Mayi, Kananga, Kikwit, Bukavu en Goma.

Het officiële jaarverslag van de ONU-HABITAT, voor 2008-2009, geeft een gedetailleerd overzicht van al hun programma punten en vermeldt bij hun activiteiten ook expliciet het formuleren van een PDU voor de stad Kisangani.

Hier worden ook de Congolese partners vermeld, namelijk het 'Ministère National de l'Urbanisme et Habitat', het 'Gouvernorat de la Province Orientale' en de 'Ville de Kisangani'.

Als tweede partij in het PDU hebben dus ook de bevoegde Congolese overheidsinstanties een expliciete invloed.

Het nationaal ministerie heeft in 2006 een 'Document de Stratégie et de Croissance pour la Réduction de la Pauvreté' of 'DSCR' opgesteld met het doel alle ontwikkelings- en hulpprogramma's te harmoniseren. Daarom heeft het Congolese ministerie 15 thematische groepen opgericht, waarvan 'Groupe Thématique N°12' een formeel kader vormt voor zowel de verschillende instanties die zich bezig houden met de sociale bescherming in het kader van de bevolking die in stedelijke gebieden woont, als de verschillende ontwikkelingspartners zoals de 'ONU-HABITAT'.

Het hele PDU-Kisangani project is dus te plaatsen in het kader van de algemene bestrijding van de armoede en slechte en onhygiënische woonomstandigheden in de stedelijke gebieden in Congo.

Nog een mogelijke verklaring van de keuze voor Kisangani, is te vinden bij de bevoegde minister van het 'Ministère National de l'Urbanisme et Habitat', S.E.M. Sylvain Ngabu. Als secretaris van de partij 'PALU' of 'Parti Lumubiste Unifié' heeft hij een speciale band met Guy Shilton Baendo Tofuli, partijgenoot en burgemeester van Kisangani, geboortestad van Lumumba.⁹

9 Deze informatie werd me gegeven door Pascal Biaise Mongindo, hoofd van het provinciale 'Bureau de l'Urbanisme et Habitat' in Kisangani. Ik heb hem geïnterviewd over het PDU, waaraan hij als lokaal medewerker meegewerkt heeft, toe mijn veldwerk heb ik ook.

2.2 Stedelijke Atlas

De voorafgaande studies zijn in het PDU met een stedelijke atlas¹⁰ van 18 kaarten gevisualiseerd en de resultaten ervan zijn gebundeld in één finaal synthesesrapport. Dit soort eindresultaat ligt heel dicht bij het werk dat stedenbouwkundige Jean Gilson in 1949 opstelde binnen het kader van de uitgave 'L'Urbanisme au Congo Belge' van de toenmalige koloniale overheid. In het licht van het *Tienjarenplan* voor de economische ontplooiing van de kolonie tot moderne welvaartsstaat worden in dit boek de stedenbouwkundige plannen en toekomstvisies voor de 3 grootste koloniale steden gedocumenteerd. Deze steden zijn volgens grootte op dat moment respectievelijk Leopoldville, Elisabethville en Stanleyville. Gilsons studies resulteren ook in een finaal rapport voorzien van een 9-tal kaarten¹¹.

In het kader van de bespreking van het PDU is het interessant om ter vergelijking eerst even dieper in te gaan op de survey van Gilson.

Gilson

Gilson begint zijn rapport, na een korte ontstaansgeschiedenis te geven¹², met de analyse van de fysische omgeving waarin de stad gebouwd is. Nauwgezette meteorologische gegevens, waterpeilen van de Congostroom en opsommingen van de aanwezige flora geeft hij allemaal mee. Het volgende punt is een demografische analyse, waar hij verschillende resultaten geeft van de decennale evolutie van de Europese bevolking, 'gearabiseerden', de Wagenia en de autochtone bevolking, met onderscheid van de inwoners van de CEC's¹³.

10 In de database in ANNEX II zijn dit kaarten 67 t.e.m. 83

11 In de database in ANNEX II zijn dit kaarten 43 t.e.m. 51

12 Gilson geeft een geschiedenis van Stanleyville van 1877 tot 1912, zie '*L'Urbanisme au Congo Belge. Livre III - Stanleyville.*'

13 Centre Extrême Coutumier of buiten-gewoonterechtelijkcentrum, opgericht in 1934 om de volkwijken een zekere zelfstandigheid toe te kennen, eigendomsrecht was hier nooit bij. Zie DEEL I in deze masterproef voor specifiekere uitleg.

Verder heeft hij het nog over de technische uitrusting van de stad, de sociale en culturele bezienswaardigheden, de administratieve organisatie van de stad als hoofdstad van de provincie en het district en het esthetische karakter van de stad. Tot slot bespreekt hij nog de belangrijke economische rol van Stanleyville als handelscentrum van waaruit de hele Bas-Congo regio bevoorrad kan worden.

Vervolgens bespreekt hij elke kaart uit zijn ‘atlas’ aan de hand van de gemaakte studies, extra schema’s en de analyses die de kaarten tonen.¹⁴

Als laatste deel in zijn rapport bespreekt hij bondig het nieuwe masterplan dat hij voorstelt voor de verdere ontwikkeling van Stanleyville. Hier concludeert Gilson:

“évitant d’être un plan préconçu qui risquerait dans l’avenir de tuer la ville, il est heureux que ce plan demeure une indication de tendance.”

PDU

Wanneer de onderzoekers in de context van het PDU aan hun studies beginnen staan ze in een heel andere context dan Gilson een halve eeuw ervoor. Maar ze gebruiken, zo lijkt het althans, Gilsons rapport als draaiboek voor hun nieuwe analyses.

In het eindrapport wordt er slechts heel kort ingegaan op de verschillende studiedomeinen. Er worden korte samenvattingen gegeven over de historische ontwikkeling, de natuurlijke ligging, het economische profiel, de organisatie van het bestuur van de stad, de capaciteit van de technische uitrusting. En als laatste wordt er een korte analyse gegeven van financieringen in het verleden.

Bijgevoegd bij dit eindrapport is er nog een socio-economisch rapport en een specifiek studierapport. Dat laatste stelt de studies voor gemeente per gemeente, zoals verdeling van de functies en hun oppervlaktes, demografische evolutie en structuur, onderwijs en religieuze infrastructuren, analyses van de staat van de woningen, gezinssamenstellingen, etc.

¹⁴ Het beste voorbeeld hiervan is de historische ontwikkeling van de stad, zie kaart 48 in ANNEX II

Over de stedelijke atlas wordt er in de teksten echter nergens gesproken. Deze kaarten zijn qua inhoud vooral een update van Gilsons kaarten, zoals de bestaande stedelijke organisatie¹⁵, de uitrustingen en infrastructuren¹⁶ en de ruimtelijke groei¹⁷.

2.3 Masterplan 2030

Aan de bespreking van het nieuwe masterplan worden er enkel in het finale rapport enkele pagina’s gewijd. Hierin worden enkel de grote lijnen en gebiedsuitbreidingen aangeduid. Zaken zoals organisatie van de nieuwe infrastructuur worden niet besproken in de tekst en kunnen enkel afgelezen worden op het plan zelf¹⁸.

De woonuitbreidingszones nemen de nog resterende vrije ruimte rond de stad in en vullen zo het schiereiland. In het oosten worden woongebieden op eenzelfde wijze doorgetrokken tot aan het internationale vliegveld Bangboka. Alle bestaande woonzones blijven dus behouden en breiden uit in de vrije ruimte.

De ‘Trans-Afrique’, de weg die van het noorden naar het zuiden van het continent loopt en vroeger doorheen het stadscentrum liep, wordt omgeleid naar het noorden en komt zo op de rechteroever van de Tshopo te liggen.

Samen met de uitbreiding van Bangboka’s internationale luchthaven wordt er ook een nieuwe spoorlijn gepland. Zo kan het vliegveld ook economisch rendabeler ingeschakeld worden en komt er eindelijk een spoorweg op de linkeroever van de Congo-stroom.

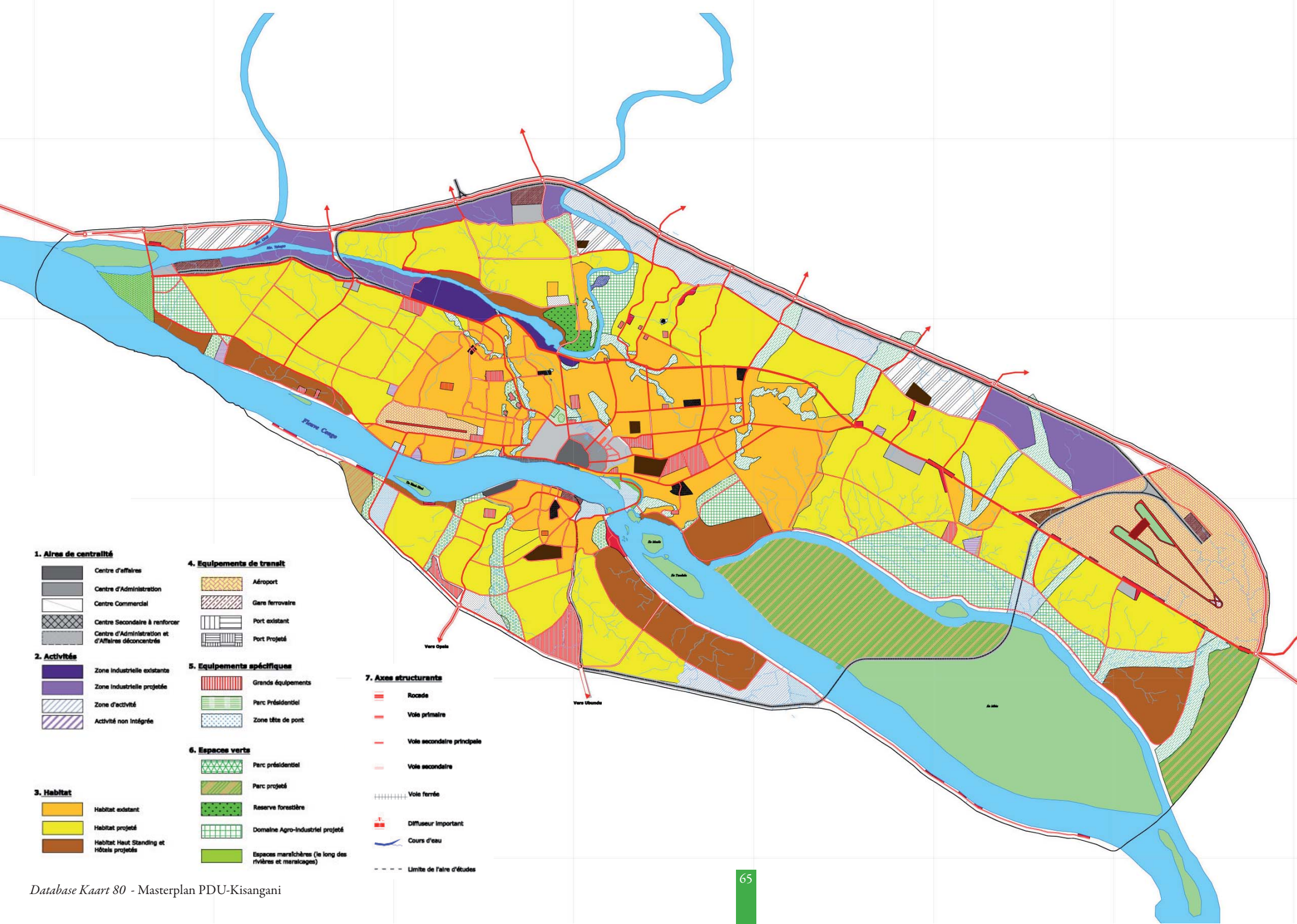
Verder zijn er nog 2 bruggen over de Congo voorzien die eindelijk de mogelijkheid moeten bieden zonder piroque van Lubunga naar Makiso, of omgekeerd, over te steken.

¹⁵ Zie kaart 71, Gilson zie kaart 49.

¹⁶ Zie kaart 72, Gilson zie kaart 43 en 46.

¹⁷ Zie kaart 70, Gilson zie kaart 48.

¹⁸ Hetgeen hierna volgt heb ik tijdens mijn veldwerk vernomen in een interview met Pascal Biaise Mongindo, hoofd van het provinciale ‘Bureau de l’Urbanisme et Habitat’ in Kisangani.



1. Aires de centralité

- Centre d'affaires
- Centre d'Administration
- Centre Commercial
- Centre Secondaire à renforcer
- Centre d'Administration et d'Affaires déconcentrés

2. Activités

- Zone Industrielle existante
- Zone Industrielle projetée
- Zone d'activité
- Activité non intégrée

3. Habitat

- Habitat existant
- Habitat projeté
- Habitat Haut Standing et Hôtels projetés

4. Equipements de transit

- Aéroport
- Gare ferrovaire
- Port existant
- Port Projeté

5. Equipements spécifiques

- Grands équipements
- Parc Présidentiel
- Zone tête de pont

6. Espaces verts

- Parc présidentiel
- Parc projeté
- Reserve forestière
- Domaine Agro-Industriel projeté
- Espaces maraichères (le long des rivières et maraisages)

7. Axes structurants

- Rocade
- Voie primaire
- Voie secondaire principale
- Voie secondaire
- Voie ferrée
- Diffuseur important
- Cours d'eau
- Limite de l'aire d'études

2.4 Conclusie

Als we de resultaten van de studies en het masterplan uitgevoerd in het kader van het PDU-Kisangani vergelijken met Gilsons werk dan kunnen we toch een opmerkelijk aantal gelijkenissen aantreffen. Ondanks het feit dat 50 jaar later het aantal inwoners vertienvoudigd is en ook het kolonialisme al lang voorbij is, wordt er blijkbaar nog steeds op dezelfde manier over de stad gedacht in functie van een stedenbouwkundige toekomstvisie.

Als we het masterplan uit de jaren '70¹⁹ erbij nemen is deze continuïteit in planning nog duidelijker.

Er wordt steeds gekeken met een 'stedenbouwers' top-down blik zonder echt om de kijken wie er nu de later gebruikers of betrokken partijen zijn. Zo vullen ze hun functionele zoneringsplannen op schaal van de stad of gaan ze zonder vragen te stellen verder waar het vorige plan geëindigd was.

Zonder de kans te benutten een masterplan te gebruiken om een alternatieve manier te zoeken om met de stad om te gaan, sluit het PDU aan bij de stedenbouwkundige projecten die ooit opgezet werden door koloniale overheden.

Het feit dat het PDU zich hoofdzakelijk toelegt op het bestrijden van de armoede en slechte leefomstandigheden in de stad, zorgt ervoor dat het een al te technocratisch masterplan geworden is dat z'n focus teveel legt op de uitbouw van infrastructuur. Het plan dat een projectie is naar 2030 legt de lat hoog voor de infrastructuurwerken.

Uit het finale rapport en het masterplan blijkt echter dat er weinig gedaan wordt op schaal van de huidige inwoners van Kisangani.

De meest gebruikte vervoersmiddelen zijn de fiets en brommer, meestal gaat men zelfs te voet en auto's zijn vandaag nagenoeg niet aanwezig in de stad.

Het masterplan, daterend van midden 2008, slaagt er op die manier niet in om te voldoen aan de 'noden' van de lokale bevolking.

Het technocratische masterplan beoogt geen directe rehabilitatie van de huidige volkswijken met al hun 'anarchistische' uitlopers²⁰. Maar het voorziet een infrastructuur op schaal van de grootstad die Kisangani ooit zou kunnen worden.

Het primordiale belang dat aan deze infrastructuur gegeven wordt zorgt er echter voor dat de stad zal ontwikkelen los van zijn huidige inwoners. Deze inwoners zijn inherent met de stad verbonden. Als heterogene bevolkingsgroep, samengesteld uit volkeren uit alle uithoeken van het land, hebben zij evenveel impact gehad op de ontwikkeling van Kisangani dan de enkele masterplannen die de expansie van de stad in banen hebben willen leiden.

In volgend hoofdstuk ga ik dan op zoek naar een alternatieve lezing van de stad om een mogelijke alternatieve methodiek te ontwikkelen van waaruit een nieuwe stedenbouwkundige visie ontwikkeld kan worden.

Een visie om een masterplan te ontwerpen dat aansluit met of gecombineerd kan worden met de schaal van de gebruikers ervan.

19 Zie kaart 39 in ANNEX II

20 Zie WALO NGANGUI Godefroid, *Mémoire: Les implications des constructions anarchiques dans la ville de Kisangani*. Hierin wordt de evolutie van het stedelijk fenomeen van 'illegaal' opgerichte woningen, onderzocht in Kisangani binnen het kader van het onderzoek naar de stedelijke sociologie gevoerd aan de vakgroep Sociologie van de UNIKIS.

Database Kaart 81 - Specifiek plan van aanleg of PPA voor de uitbreiding van Kabondo



- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Equipements Socio-communautaires | 7. Axes structurants |
| Marchés-Commerce+ Bureaux de Quartier | Rocade |
| Ecoles (Noyau Scolaire) | Voie primaire |
| Centre Culturel | Voie secondaire principale |
| Centre Santé | Voie secondaire |
| Places Publiques | Voie ferrée |
| 2. Activités | Diffuseur important |
| Zone Industrielle Projetée | Cours d'eau |
| Activité non Intégrée | Limite de l'aire d'étude |
| 3. Espaces Verts | |
| Espace Vert | |
| Marakagos | |
| 4. Habitat | |
| Habitat existant | |
| Habitat projeté | |

Database Kaart 82 - Specifiek plan van aanleg of PPA voor de uitbreiding van Mangobo



- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Equipements Socio-communautaires | 5. Axes structurants |
| Marchés-Commerce+ Bureaux de Quartier | Rocade |
| Ecoles (Noyau Scolaire) | Voie primaire |
| Centre Culturel | Voie secondaire principale |
| Centre Santé | Voie secondaire |
| Places Publiques | Voie ferrée |
| 2. Activités | Diffuseur important |
| Zone Industrielle Projetée | Cours d'eau |
| Activité non Intégrée | Limite de l'aire d'études |
| 3. Espaces Verts | |
| Espace Vert | |
| Marakagos | |
| 4. Habitat | |
| Habitat existant | |
| Habitat projeté | |
- Conception et numérisation
 Prof. Corneille KANENE
 Mr. René MPURU MAZEMBE
 Mr. Jacques DITHOY
 Mme. Carine DNYEMBA
 Mlle. Miriale DIMBUMBA

3. Alternatieve lectuur van de Afrikaanse stad

3.1 Het koloniale model voorbij

Na de bestudering van het PDU-Kisangani, een lokaal antwoord op de stedenbouwkundige noodzaak van rehabilitatie en stadsuitbreiding, lijkt het interessant een andere of alternatieve methodologie te zoeken die het mogelijk maakt om de stad ruimtelijk te analyseren en tegelijk de essenties van het dagelijks leven te vatten.

Laten we Gilson's plan beschouwen als het 'koloniale model'²¹ dat vanuit een analyse van de stad, een stedenbouwkundige toekomstvisie opstelt.

De zuiver wetenschappelijke bestudering en benadering van de stad en zijn omgeving zorgen ervoor dat deze masterplannen dan ook ver weg staan van het dagelijkse leven van de inwoners. De conclusies, waarop hun stedenbouwkundige visie gebaseerd is, resulteren uit feitelijke cijfers en feiten.

50 jaar later mist het PDU de kans om een studie te voeren die sociologische lagen van het stedelijke weefsel en zijn inwoners weet bloot te leggen om zo misschien een alternatieve visie te ontwikkelen voor de ontplooiing van Kisangani in de 21ste eeuw. In deze lancune in het PDU schuilen interessante potenties voor mogelijke alternatieve analyses van Kisangani.

Alvorens over te gaan op de eigenlijke analyse van het huidige stadsweefsel, stel ik de methode voor die Reyner Banham in *'Los Angeles. The architecture of four ecologies.'* hanteerde om in de jaren '70 een scherpe analyse te maken van LA, gebaseerd op de infrastructuur van de stad en de relatie met het dagelijks leven van de inwoners.

21 In 'L'Urbanisme au Congo Belge' worden de studies en plannen voor Leopoldville en Elisabethville, respectievelijk door Georges Ricquier en Noël Van Mallegem, voorgesteld volgens een gelijkaardige methodologie als die van Gilson.

3.2 Banham's "ECOLOGY'S"

In 1971 schrijft Reyner Banham *'Los Angeles. The architecture of four ecologies'* vol affectie en voorliefde voor de stad die amper 70 jaar voordien nog een groot dorp was, waar alles kunstmatig aangelegd was, waar de infrastructuur van het mobiele leven de nieuwe drager is van de stad.

*"...So, like earlier generations of English intellectuals who taught themselves Italian in order to read Dante in the original, I learned to drive in order to read Los Angeles in the original.
But whereas knowledge of Dante's tongue could serve in reading other Italian texts, full command of Angeleno dynamics qualifies one only to read Los Angeles, ..."*

Banham tracht met dit boek net buiten de conventies van klassieke stedenbouwkundige of architecturale studies te treden.

Hij doet dit door niet alles binnen eenzelfde 'kader' te vergelijken, maar door de zaken expliciet tegenover hun context te plaatsen. Deze context wordt in LA gevormd door de buitengewone vermenging van geografie, klimaat, economie, demografie, mechaniek en cultuur. En de interactie tussen deze factoren moet steeds in het historisch kader gezien worden of zoals Banham het beschrijft *"...the common metaphor of history as the rear-view mirror of civilization ..."*

In zijn analyse maakt hij gebruik van het concept 'Ecology' dat hij uit de biologie overneemt en toepast op het stedelijk weefsel van LA. Deze ecologie is een 'kunstmatige' leefwereld die bepaald wordt door de natuurlijke context van LA en de verschillende elementen die door de inwoners toegevoegd zijn. Hij schrikt er niet voor terug om de stad met z'n tankstations, hamburger restaurants en allerlei 'architecturale rommel' als gegeven te beschouwen om de ecologieën te definiëren.

Na een kort onderzoek naar de historische ontwikkeling van de stad gaat hij verder

met het analyseren van de hedendaagse stad, uit de jaren '70. Daarom deelt hij de stad op in 4 ecologieën die zowel betrekking hebben op de natuurlijke omgeving, als de 'man-made' infrastructuur en het gebruik ervan.

De eerste 3 ecologieën - *Surfurbia*, *Foothills* en *The Plains of Id* - worden bepaald aan de hand van hun geologische eigenschappen nl. strand, heuvels en vlaktes. De 4e ecologie, *Autopia* genaamd, neemt het 'man-made' netwerk van snelwegen als 'natuurlijke' context van een bepaalde levensstijl.

Ecology I: Surfurbia

In functie van de analyses die ik op Kisangani wil uitvoeren, ga ik nog even verder in op de ecologie *Surfurbia*. Ik neem deze ecologie vanwege de sterk geologische context die de kustlijn, net zoals de Congostroom, stelt tussen wat geanalyseerd wordt en wat natuurlijk is en buiten het bestek van het onderzoek blijft.

Banham stelt de volledige kustlijn van LA, van Malibu tot Balboa, voor als organiserend element van de ecologie. Hij stelt zelfs *"One way and another, the beach is what life is all about in Los Angeles"*.

Aan de hand van de vele foto's, maakt hij in de tekst een ruimtelijke analyse van de strook langsheen de stranden. Van de inplanting van de huizen in Malibu, die de zee en het strand ontoegankelijk maken voor het publiek dat langs de Pacific Coast Highway rijdt, tot de betonnen paden in Venice en Santa Monica, die enkel bestemd zijn voor voetgangers en fietsers, Banham beschrijft de strandzone in een lineair traject, van Malibu naar Balbao. In zijn beschrijving haalt hij de historische ontwikkeling aan, de vegetatie, de lokale surfculturen, de esthetiek en stijl van de bebouwing langs het strand.

Op die manier slaagt hij er met een coherent verhaal en een duidelijke systematiek in om een lectuur te geven van de 'easy-going' surfersmetaliteit en strandcultuur die zo eigen geworden is aan het populaire beeld van LA.

Voor de opbouw van de ecologie hangt hij dus een aantal elementen op aan een grotere infrastructuur die impact heeft op de ontwikkeling en het dagelijks leven in en van de stad. Hier gebruikt hij de kustlijn dus als 'kapstok' voor een analyse van de architectuur langs de Pacific Coast Highway, de ruimtelijke impact van de surferscultuur, de kunstmatig aangelegde flora en de stedenbouwkundige organisatie van de hele zone.

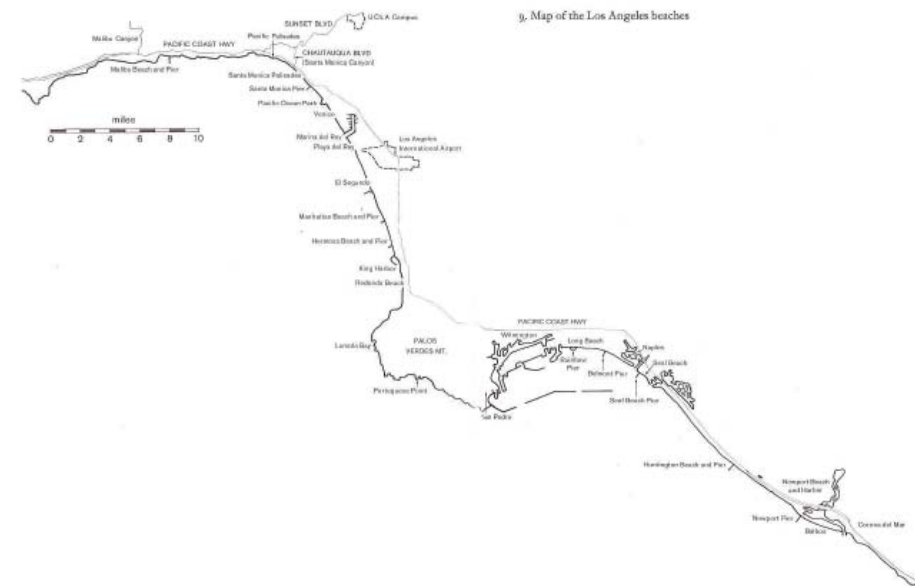


fig. 2.1 - Kaart van de stranden van Los Angeles in 'Los Angeles. The Architecture of four ecologies'

4. “The ecologies of Kisangani”

Banham's analysemethode resulteert dus in de definitie van 4 ecologieën voor LA. Samen vormen deze een beeld van de werking en samenleving van en in LA in de jaren '70. Elk afzonderlijk lichten deze ecologieën een deelaspect van de stad uit. In Banham's analyses van deze deelaspecten zijn de infrastructurale organisatie, architecturale visie en dagelijkse samenleving sterk op elkaar betrokken.

Voordat ik aan de hand van deze analysemethode ook voor Kisangani enkele ecologieën definieer, is het nodig om eerst de functionele onderdelen van het stedelijk weefsel vast te leggen. Een overzicht van de ontwikkeling van de grote zones op de stedelijk plan is reeds gegeven in Deel I van deze masterproef. In de analyse schuift de focus volledig op naar de huidige conditie van de stad, meer bepaald zoals ik de stad leren kennen heb tijdens mijn onderzoek in februari 2010.

4.1 Stedelijke elementen

Om een ecologie te kunnen definiëren moeten de structurele dragers natuurlijk eerst gekend zijn. Daarom ga ik hier in op de stedelijke elementen die de structurele pijlers vormen die de stad vandaag ondersteunen.

Het uitzuiveren van deze stedelijke elementen is tevens een alternatieve manier om, aan de hand van enkele eenvoudige parameters, een lectuur te schetsen van de stad in zijn geheel.

Ik analyseer 9 stedelijke elementen waarbinnen er nog 2 afzonderlijke groepen te onderscheiden zijn.

Een eerste deel van de elementen hebben een duidelijk infrastructurale functie in de stad. Deze elementen hebben ook invloed (gehad) op de fysieke vorm van de stad. Het is ook vooral de korrel of hun schaal in het stedelijk weefsel die zorgt dat

ze er uitspringen als structurerende stedelijke elementen.

Hieronder vallen de volgende elementen zeker te plaatsen:

Luchthavens, Hoger onderwijs, Fabrieken, Stedelijke landmarks en de grote Markten.

De andere elementen hebben een minder prominente rol in de verschijningsvorm van de stad of hebben ze die rol verloren. Daarentegen zijn het elementen die vandaag een rechtstreekse invloed hebben op het dagelijks leven zonder daarvoor impact te hebben op de fysische organisatie. De korrel in het stadsweefsel van deze elementen is kleiner, hun invloed is dan ook hoofdzakelijk bepaald door hun programma. Deze elementen zijn: de lokale Markten, Militaire kampen, OCA-wijken, Overheidsgebouwen en Hotels.

Hierna worden elk van deze elementen besproken en grafisch weergegeven aan de hand van kaarten en bijhorende foto's.



kaart 2.2 - Synthese kaart stedelijke elementen

4.1.1 Luchthavens

Op slechts 3 km ten westen van het politieke en oud-koloniale centrum van Kisangani ligt vandaag nog steeds de luchthaven SimiSimi. Zijn publieke functie heeft het wel verloren aan het internationale vliegveld Bangboka 15km ten oosten van het centrum. Het vervult wel nog steeds een humanitaire en militaire functie als stadsluchthaven.

Toen de landingsstrook in de jaren '30 aangelegd werd, lag deze nog aan de rand van de stad.

Vandaag is het vliegveld echter volledig ingesloten door woonzones. De tendens van de 'anarchistische' constructies²² heeft er zelfs voor gezorgd dat er nieuwe wijken ontstaan zijn op de veiligheidszones rond de landingsbaan.

Bangboka een echte internationale luchthaven noemen is voorlopig nog een sterk eufemisme²³. Wanneer ik er in januari 2010 toekwam met Kenya Airlines waren ze in de 4e maand van een 6 maand durende testfase of de vlucht van en naar Kisangani ooit rendabel zou zijn. Kenya Airlines is voorlopig wel de enige internationaal erkende luchtvaartmaatschappij die vliegt of FKI²⁴.

Het feit dat Bangboka vandaag een internationale luchthaven kan zijn, is allemaal te danken aan de MONUC die de luchthaven enkele jaren geleden²⁵ bevrijd hebben van een rebellenbezetting.

22 Als basis voor meer info over deze thematiek met betrekking op Kisangani zie WALO NGANGUI Godefroid, *Mémoire: Les implications des constructions anarchiques dans la ville de Kisangani*.

23 Ervaringen dateren van februari 2010, dus de situatie kan ondertussen reeds aanzienlijk veranderd zijn

24 Internationale luchthaven code van Bangboka

25 Volgens enkele lokale bronnen is het tussen de 4 en de 8 jaar geleden.



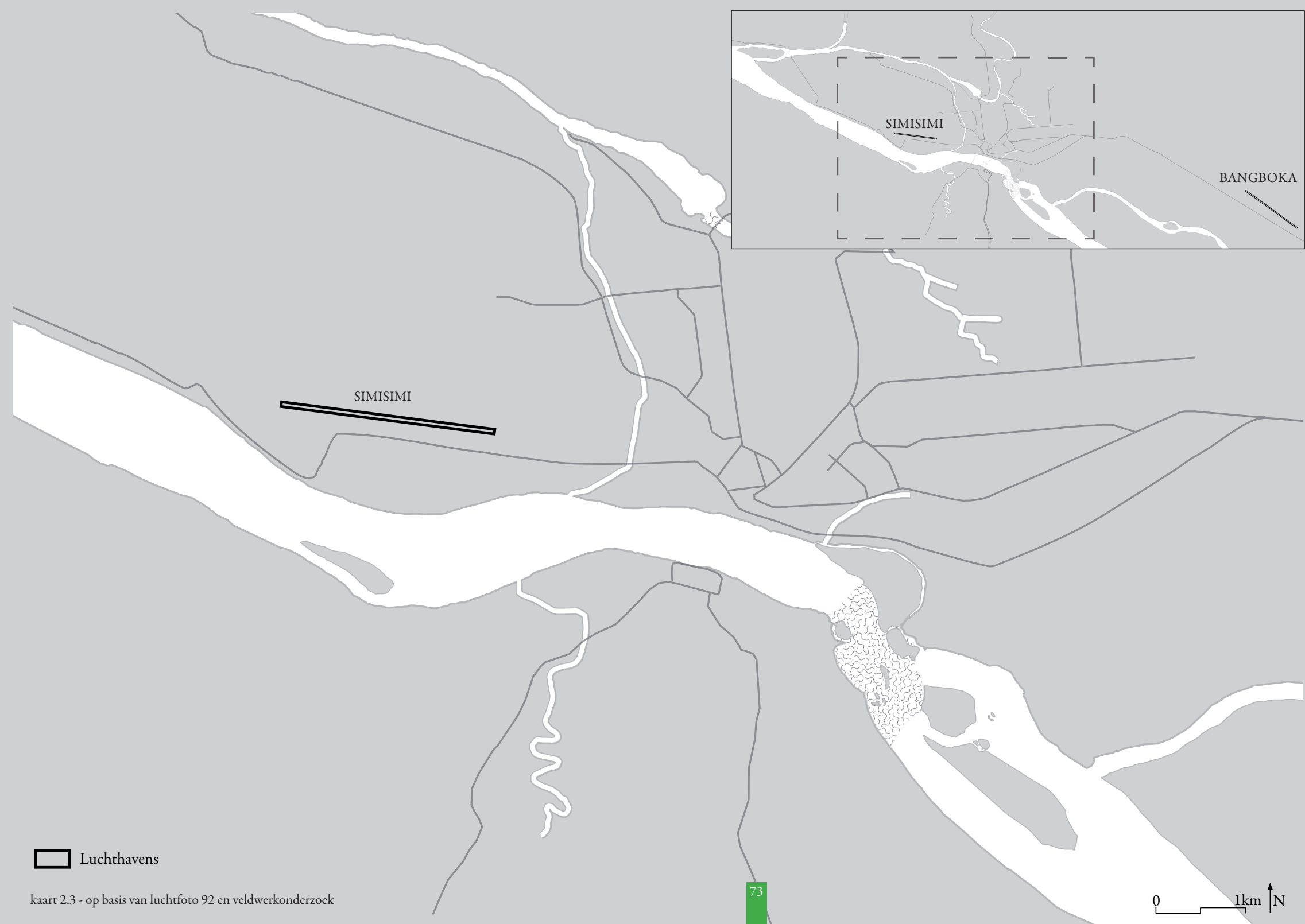
fig. 2.2 - Internationale luchthaven Bangboka - collectie veldwerk



fig. 2.3 - Militaire/ humanitaire luchthaven SimiSimi - collectie veldwerk



fig. 2.4 - 'Illegale' bebouwing rond luchthaven SimiSimi - collectie veldwerk



▭ Luchthavens

kaart 2.3 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.2 Hoger onderwijs

Als instellingen voor hoger onderwijs zijn de UNIKIS en het IBTP in de kaart opgenomen. Doorheen heel de stad zijn er echter ook enkele grote secundaire scholen te vinden, wat voor de meeste inwoners trouwens nog steeds de hoogste vorm van onderwijs is. Er zijn nog veel meer lagere onderwijsinstellingen, maar door de verscheidenheid aan soorten en het beperkte tijdsbestek tijdens mijn veldwerkonderzoek, zijn deze niet opgenomen op de kaart.

Volgende onderwijsinstellingen zijn de opvallendste en/of meest betekenisvolle in het stedelijk weefsel.

Campus UNIKIS

Op de campus van de UNIKIS zijn de verschillende faculteiten verenigd en zijn er ook enkele studentenhuisvestingsvoorzieningen. De site omvat ook het koloniale hospitaal, zowel het hospitaal voor de blanken als dat voor de inheemse bevolking worden vandaag gebruikt voor zowel educatieve als medische doeleinden. Verder vinden we op de campus nog de centrale universiteitsbibliotheek en een centraal overdekt auditorium.

'Faculté des sciences'

De enige faculteit die zich volledig losgetrokken heeft van deze campus is de 'Faculté des sciences' die zijn eigen site heeft in het oosten van de stad. De leslokalen, labo's en computerzalen zijn samen met een restaurant verdeeld over de verschillende gebouwen op de site waarop ook een aangelegde plantentuin te vinden is.

IBTP

De afdeling van het 'Institut du Batiment et des Travaux Publics' in Kisangani bevindt zich, in het noorden in dezelfde straat dan de 'Faculté des sciences', op een kruispunt met de hoofdas die van de centrale markt in Makiso door het midden van Kabondo gaat in oostelijke richting.



fig. 2.5 - Administratief gebouw UNIKIS - collectie veldwerk



fig. 2.6 - Hoofdgebouw 'Faculté des sciences' - collectie veldwerk



fig. 2.7 - IBTP-Kisangani/ oude Mercedes-Benz garage - collectie veldwerk



kaart 2.4 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.3 Fabrieken

In de lijn van Gilson's masterplan uit 1949, is de industriezone in Kisangani aangelegd op de flanken van de linkeroever van de Tshopo.

Vandaag blijven er in die zone slechts vier echte fabrieken over die samen een tewerkstelling bieden aan ongeveer 1000 lokale werknemers²⁶.

De grootste fabriek is die van de 'Société de textile de Kisangani' of Sotexki, die gemiddeld 400 lokale werkkrachten per dag tewerk kan stellen. De meeste werknemers komen uit de naastgelegen woonwijken in Mangobo. Op het noordelijke deel van hun terreinen zijn er ook nog enkele directeursvilla's uit de jaren '70 te vinden.

In het midden van de industriezone ligt de brouwerij Bralima waar lokaal drie bieren, Coca-Cola - met officiële licentie - en enkele limonades gebrouwen worden. Dagelijks zijn er enkele honderden lokale werknemers aan het werk op de hele site. Ook deze fabriek heeft zijn eigen directeursvilla's die nog steeds hun functie behouden hebben.

Vlak naast de watervallen op de Tshopo zijn er ook nog twee 'fabrieken'. De gebouwen van de 'Régie des eaux' die de waterzuivering en aansluitingen op stromend water voorziet en de waterkrachtinstallatie van de SNEL die de hoofdenergiebron is voor de hele stad.

²⁶ Deze cijfers heb ik gekregen tijdens een rondleiding en interview met de bevoegde verantwoordelijke in elk van de fabrieken.
04/02/10 - rondleiding, Bralima, Kisangani
12/02/10 - rondleiding, Sotexki, Kisangani



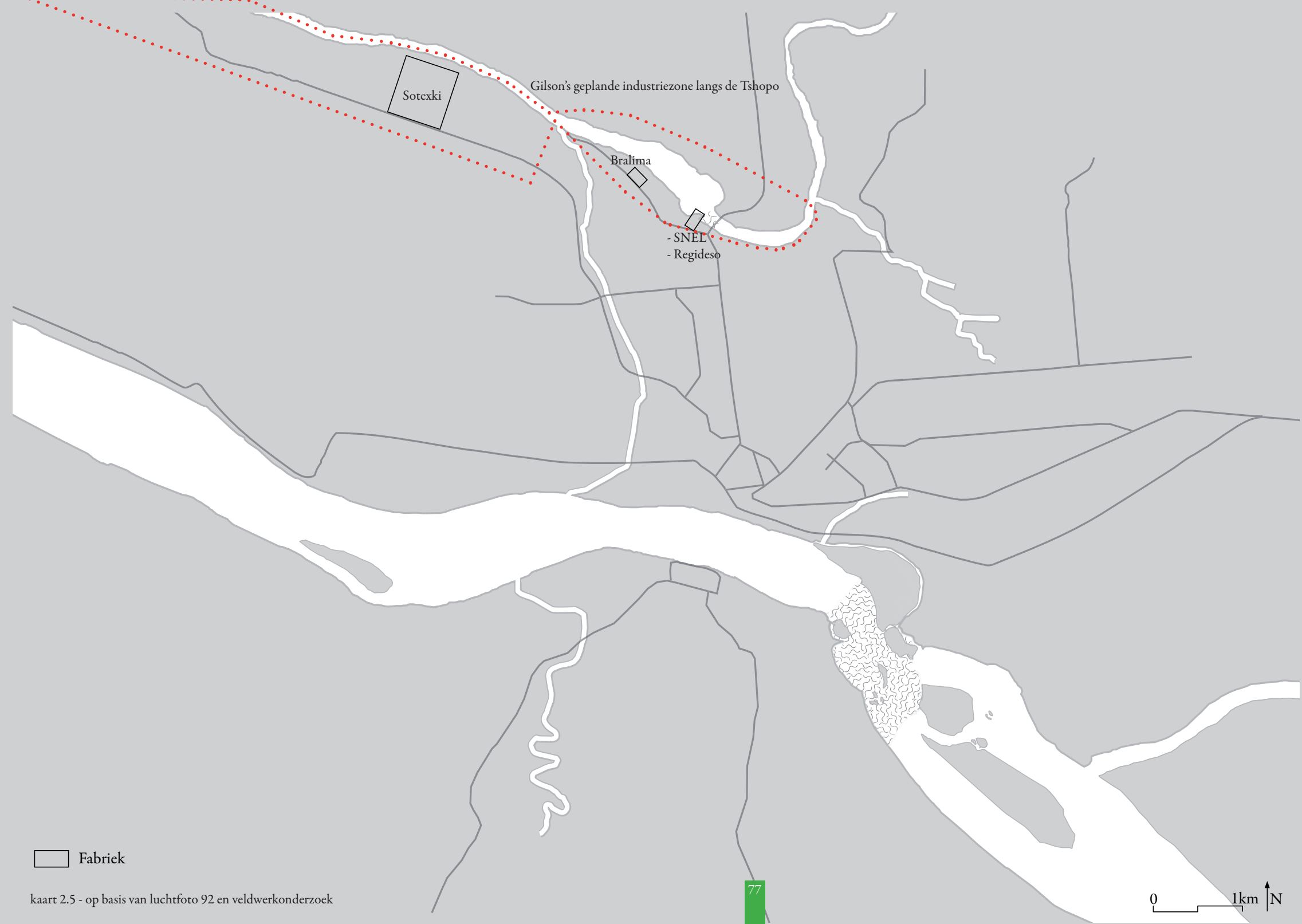
fig. 2.8 - Fabrieksgebouwen SOTEXKI - collectie veldwerk



fig. 2.9 - Brouwerij BRALIMA- collectie veldwerk



fig. 2.10 - Turbinehal SNEL - collectie veldwerk



▭ Fabriek

kaart 2.5 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.4 Stedelijke landmarks

Deze gebouwen hebben door hun hoogte een belangrijke visuele waarde binnen de stad. Het 'mappen' van deze punten is dan ook interessant in het kader van de architecturale en/of visuele impact op de fysische structuur van de stad.

In het stadcentrum zijn dit de enige gebouwen die hoger zijn dan de gemiddelde 2 verdiepingen tellende gebouwen uit de jaren '50 en '60.

Tijdens mijn lokale verkenning van de stad heb van op de top van elk van deze gebouwen die toegankelijk waren systematisch panoramafoto's genomen die een mooi visueel kader geven van de omgeving waarbinnen Kisangani zich vandaag ontwikkelt.

Slechts enkele van deze gebouwen vormen ook mee de 'skyline' van de stad vanaf de Congostroom. Aan de kant van Makiso zien we enkel de Immeubles SNEL & LE-GEMA en de kathedraal. Langs de kant van Lubunga is het zelfs enkel de kerktoren die af en toe te zien is boven de kruinen.

De watertorens komen zelfs heel plots tevoorschijnkomen in het dicht weefsel van de wijken Manogo en Kabondo.



fig. 2.11- De grote moskee in de gemeente Kisangani - collectie veldwerk



fig. 2.12 - Watertoren Kabondo- collectie veldwerk



fig. 2.13 - Mission St-Gabriel - collectie veldwerk



- Gebouwen hoger dan 2 verdiepingen
- Watertoren
- ⊕ Religieus bouwwerk

kaart 2.6 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.5 Markten

De markten zijn zowel structurende elementen in de stad als bepalende elementen in het dagelijks leven van de inwoners. Kisangani is vandaag nog steeds een stad van de handel, zonder dat er lokaal iets noemenswaardig geproduceerd wordt. De handel blijft dan ook de grootste economische activiteit in de hele stad.

Om deze handel op schaal van de hele stad te analyseren is er een zeker abstractie gemaakt in functie van de densiteit van de handelspunten. Zo zijn er immers overal in de stad en langs alle wegen rondom, personen die hun goederen buiten de vaste infrastructuur willen verkopen. Met het onderscheid tussen de 'Georganiseerde marktplaats' en de 'Wegen met commercieel karakter' probeer ik dit enigzins ook op te nemen in de analyse.

De 'georganiseerde marktplaatsen' zijn duidelijk afgelijnde zones waar er een basis- infrastructuur voorzien is. Elke deelgemeente heeft zo zijn eigen centrale markt met enkele duurzame betonnen verkooptafel met luifels en bamboe verkoopsstandjes errond verspreid. De centrale markt in Makiso is ook de grote markt voor de hele stad. Dit is de drukste (economische) zone waar ook de goederen uit de uithoeken van het 'achterland' verkocht worden.

In het oude stadscentrum zijn de 'wegen met commercieel karakter' de winkelstraten zoals wij ze ook in onze steden terug kunnen vinden²⁷. Tegenover de 'georganiseerde markten' hebben zij minder impact op de fysieke vorm van de stad omdat ze slechts de gelijkvloerse verdieping innemen van gebouwen die maximaal 2 verdiepingen hebben. De reclames zijn wel muurschilderingen die het straatbeeld bepalen, maar ze raken niet aan de fysieke vorm van de gebouwen.

Op de kaart worden ook nog de 'marktplaatsen met rechtstreekse invoer van de stroom' aangeduid. Elk van deze markten is een georganiseerde zone langsheen de Congo of de Tshopo die de bron zijn van de aangevoerde goederen.

²⁷ Een weg met langs beide kanten de ene winkel naast de andere die allerhande zaken verkopen, ter vergelijken met bv de Lange Munt in Gent



fig. 2.14 - Centrale markt Mangobo - collectie veldwerk



fig. 2.15 - Centrale marktgebouwen Lubunga - collectie veldwerk



fig. 2.16 - Lokale markt van de Wagenia - collectie veldwerk



kaart 2.7 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.6 Militaire kampen

De vele jaren van rebellie en burgeroorlog uit het vorige decennium laten zich vandaag nog steeds voelen door de aanwezigheid van zowel Congolese als buitenlandse militairen, de politiemacht en observerende MONUC-soldaten.

De impact op de fysische vorm van vandaag is vrij beperkt aangezien de koloniale militaire kampen volledig ingesloten geraakt zijn door de explosieve expansie die de stad gekend heeft.

Andere kampen worden opgericht in bestaande gebouwen of vrije open ruimtes zonder echt hun stempel te drukken op de infrastructurele organisatie van de stad. Zo heeft de MONUC een kamp opgeslaan op de site en in de gebouwen van de oude havenzone op de rechteroever van de Congo.

Deze basis is ook de uitvalsbasis voor de MONUC die van daaruit opereert voor Noord/Oost-Congo, tot de Kivu streek.

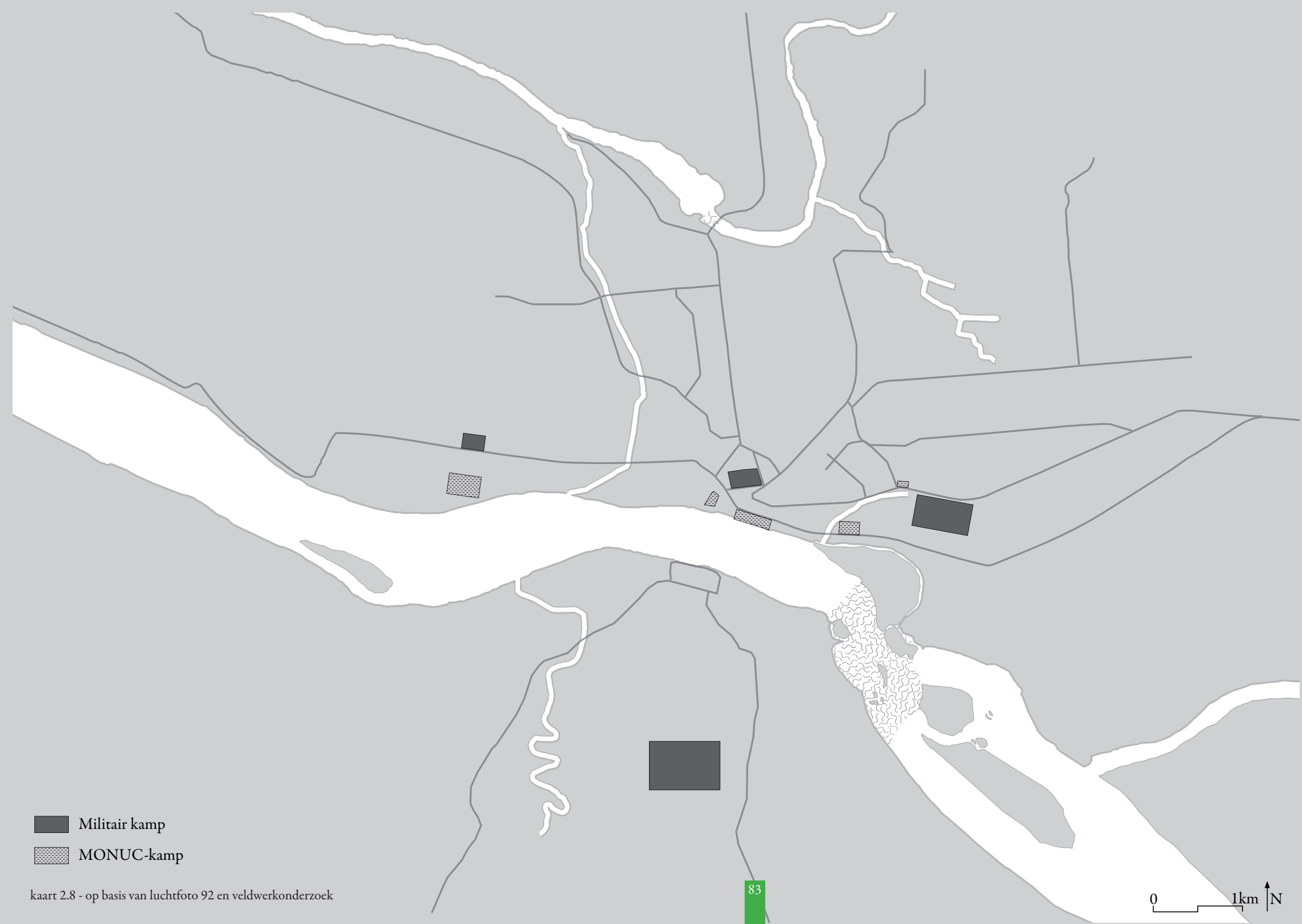
Verspreid over de stad zijn er ook vele kleinere militaire posten. Het zijn meestal gewone controleposten en dus zijn het politionele taken die het leger hier ook uitvoert. Zo is bijvoorbeeld deze jonge soldaat even 'off-duty' voor een rondleiding op zijn controlegebied ter hoogte van de brug over de Tshopo.



fig. 2.17 - Zicht op het centrale MONUC-kamp in de haven - collectie veldwerk



fig. 2.18 - Lokale militaire controlepost aan de brug over de Tshopo- collectie veldwerk



- Militair kamp
- ▨ MONUC-kamp

kaart 2.8 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.7 OCA-wijken

Het OCA²⁸ en ONL hebben ooit volledig nieuwe wijken aangelegd aan de toenmalige rand van de stad, maar deze zones zijn vandaag volledig overspoeld en opgenomen door uitbreiding van het stedelijk weefsel.

Vandaag zijn deze gebieden aanwezig in de stad als getuigen van een unifiërende architecturale stijl ter bevordering van de fysieke wooncondities van de lokale bevolking. Een stille getuige van de koloniale geschiedenis en het weerbarstige verzet dat in deze wijken ontstaan is met onder andere Lumumba²⁹.

Een uitgebreide fotocollectie van OCA gebouwen in zowel Mangobo als Tshopo is te vinden in de fotoreportage 'L'ARCHITECTURE' en eveneens op de DVD's in ANNEX 3



fig. 2.19 - OCA-modelwoningen met 2 niveau's in Tshopo - collectie veldwerk



fig. 2.20 - OCA-cinema in Mangobo - collectie veldwerk

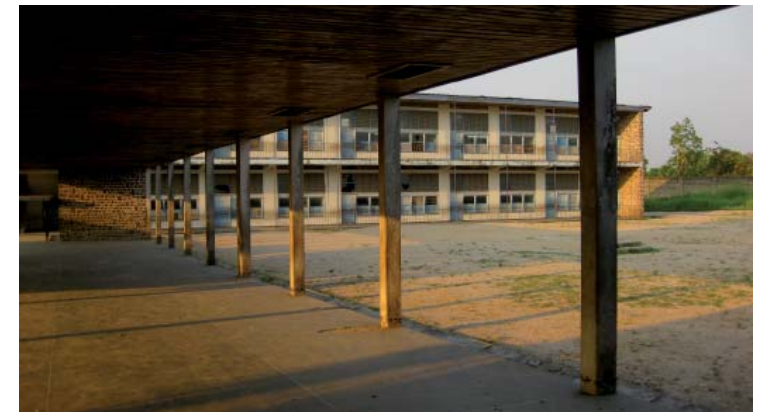
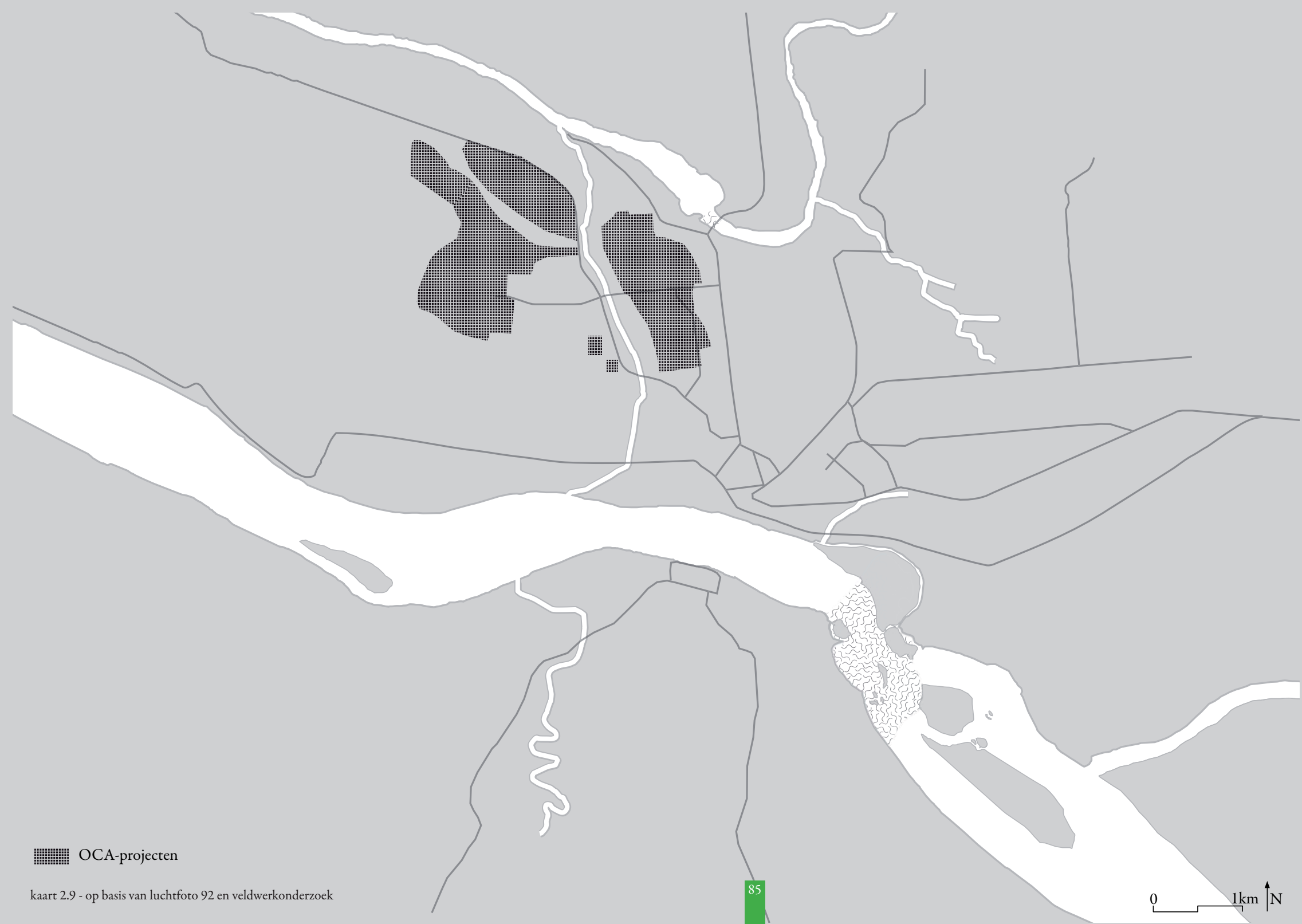


fig. 2.21 - secundaire school IFCEPS / oude OCA-school - collectie veldwerk

28 Voor een uitgebreide analyse over het Belgische OCA zie DE MEULDER Bruno, *Kuvuanda Mbote, een eeuw koloniale architectuur en stedenbouw in Kongo*, p. 185 -207

29 Volgens lokale bronnen leefde Lumumba voor zijn politieke carrière met zijn moeder in de OCA-wijk in de huidige deelgemeente Mangobo.



 OCA-projecten

kaart 2.9 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.8 Overheidsgebouwen

Elke deelgemeente heeft zijn eigen officieel ‘maison communal’ en de instellingen van de Congolese overheid zijn gelocaliseerd in het stadscentrum.

Het gemeentehuis van de deelgemeente Tshopo is van de hand van architect Marcel Molleman³⁰ en werd ontworpen als een ‘Cercle pour les évolués’³¹.

De provinciale ministeries zijn ondergebracht in het ‘nieuwe’ postgebouw dat in de jaren ‘50 door de koloniale overheid gebouwd is³².

Nadat een brand in 2006³³ het gebouw vernielde, waar de verschillende stadsdiensten in ongebracht waren, zijn de meeste diensten verhuisd naar een zijvleugel van het stadshuis. De enige dienst die officieel een nieuwe locatie gekregen heeft is het ‘Bureau de l’Urbanisme & Habitat’, dat nu dus naast het gouvernoraat van de ‘Province Orientale’ ligt.

De verschillende provinciale ministeries hebben hun intrek genomen in het oud postgebouw naast het stadshuis.

-
- 30 Marcel Molleman was als architect actief in Stanleyville in de jaren’50 en vandaag zijn er nog verscheidene andere gebouwen van zijn hand intact gebleven. Voor meer achtergrondinformatie over de Congolese periode in Molleman’s werk zie DESOPPERE Vera, *Thesis: Marcel Molleman: realisatie en projecten (1949-1988)*.
- 31 Dit gebouw diende als ‘clubgebouw’ voor de vereniging van de évolués die in de jaren’50 hoofdzakelijk in de CEC Belge I, vandaag Tshopo, woonden.
- 32 Deze gegevens komen van de site ‘Stanleyville.be’ waar dit gebouw vanaf 1955 in beeld is gebracht. Over de bouwgeschiedenis van het nieuwe postgebouw is hier niks terug te vinden. Ook lokaal, tijdens mijn veldwerk, heb ik geen bijkomende informatie kunnen vinden over dit gebouw.
- 33 Deze informatie komt uit gesprekken met de bevoegde personen in het stadshuis en het ‘Bureau de l’Urbanisme & Habitat’ tijdens mijn onderzoek in Kisangani.



fig. 2.22 - Gerechtsgebouw in Makiso/ oud ‘Hotel Kisangani’ - collectie veldwerk



fig. 2.23 - Gevangenis in stadcentrum van Makiso - collectie veldwerk



fig. 2.24 - Bureau BTI / oude Belgische Ambassade - collectie veldwerk



- Gevangenis
- Gemeentehuis
- Stadhuis
- Ministerie

kaart 2.10 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.1.9 Hotels

Het mappen van de hotels is interessant omdat deze de mogelijkheid bieden om de stad open te stellen voor een breder internationaal publiek.

Vandaag zijn er enkele historische en nieuwe hotels toegankelijk voor internationale gasten. Het zijn nog uitsluitend medewerkers van NGO's, wetenschappelijke onderzoekers, Amerikaanse militairen en Congolese prominenten die in deze hotels verblijven. En daardoor blijven deze hotels ook afgezonderde elementen in het stedelijk weefsel.

Maar ondanks dat ze financieel ontoegankelijk³⁴ zijn voor 99% van de lokale bevolking is de heropleving van deze hotels toch een hoopvol teken. De terugkerende internationale aandacht van zowel wetenschappers als investeerders zorgt ervoor dat de stad zichzelf zal kunnen herontwikkelen in functie van de steeds toenemende bevolking.

34 Ter illustratie, prijzen voor kamer en ontbijt in het hotel 'Palm Beach' starten vanaf 80\$ per nacht. Tijdens mijn verblijf in Kisangani heb ik ook geleerd dat dit een gewone prijs is in vergelijking met enkele andere hotels waar een standaard kamer soms tot 120\$ per nacht kost. Investeren in een veilige slaapplek blijft een geprivilegieerde zaak.



fig. 2.25 - Hotel Kisangani in Makiso - collectie veldwerk



fig. 2.26 - Hotel Palm Beach in Makiso - collectie veldwerk



fig. 2.27 - Nieuw hotel naast de centrale markt in Makiso - collectie veldwerk



Directeurs Villa's Sotexki

Hotel 'Pendesa'

nouw Hotel - 2011

Hotel 'Riviera'

Congo Palace

Hotel 'Le Châlet'

nouw Hotel - 2012

Hotel 'Palm Beach'

ex-'Hôtel des Chutes'

Hotel Kisangani

Immeuble Aquatique,
ex-Pourquoi pas

Immeuble SNEL

 Hotel

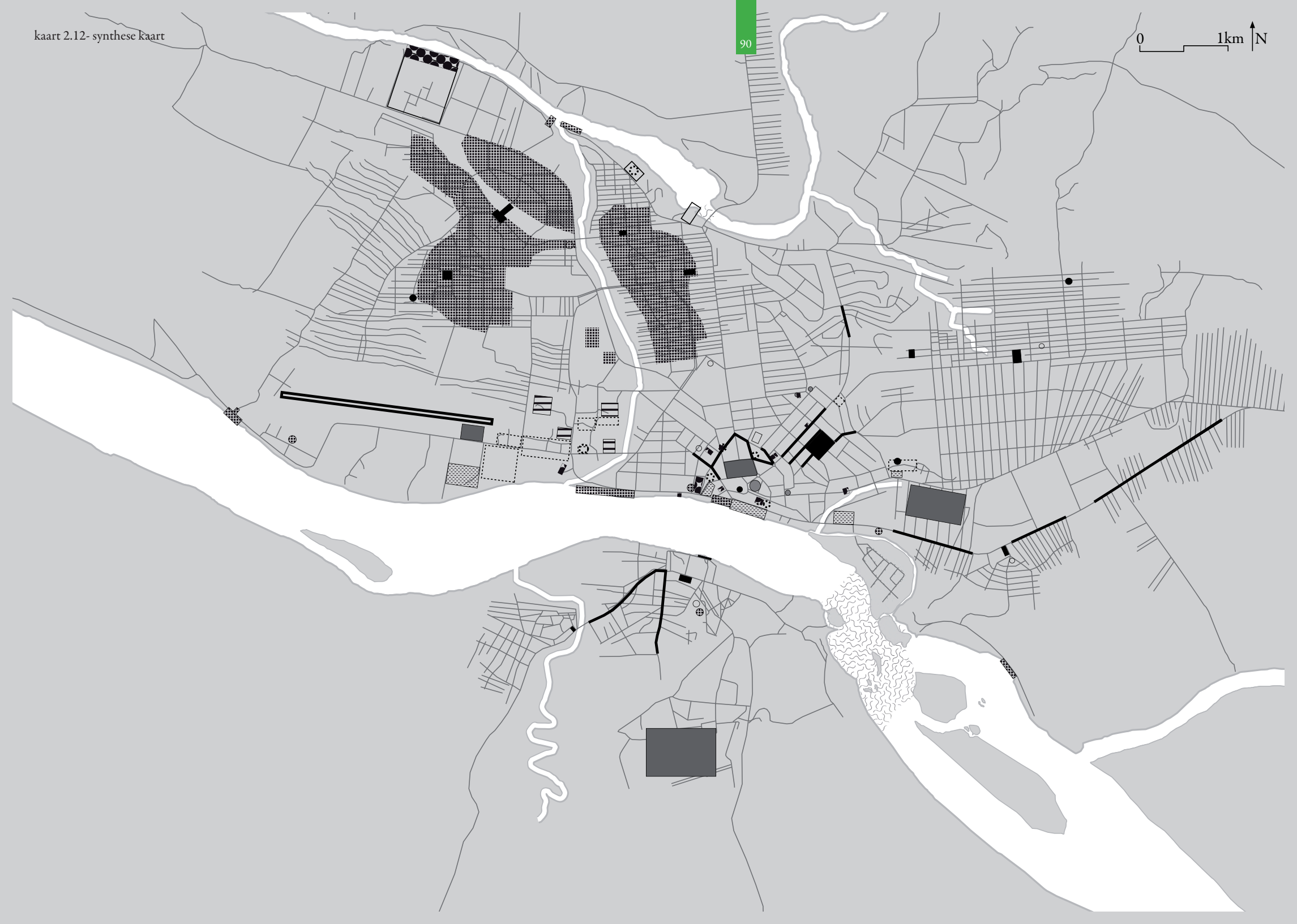




fig. 2.2 - zoom luchtfoto - op basis van kaart 92

4.2 De ecologieën

Na de analyse van deze functionele onderdelen, die de motor vormen van de stad, kunnen we overgaan tot een alternatieve lectuur van de stad in de lijn van Banham's ecologieën.

De 'ecologieën' die ik voorstel voor Kisangani - *Ville commerciale, Cité de l'université, Ville militaire* en *Stad aan de stroom* - zijn ontstaan vanuit een infrastructurale basis die gevormd wordt door enkele van de stedelijke elementen waarvan de relevantie in vorig hoofdstuk aangetoond werd. En elk van deze groep stedelijke elementen vormt het fysieke en functionele kader voor een deel van het dagelijks leven van Kisangani's inwoners.

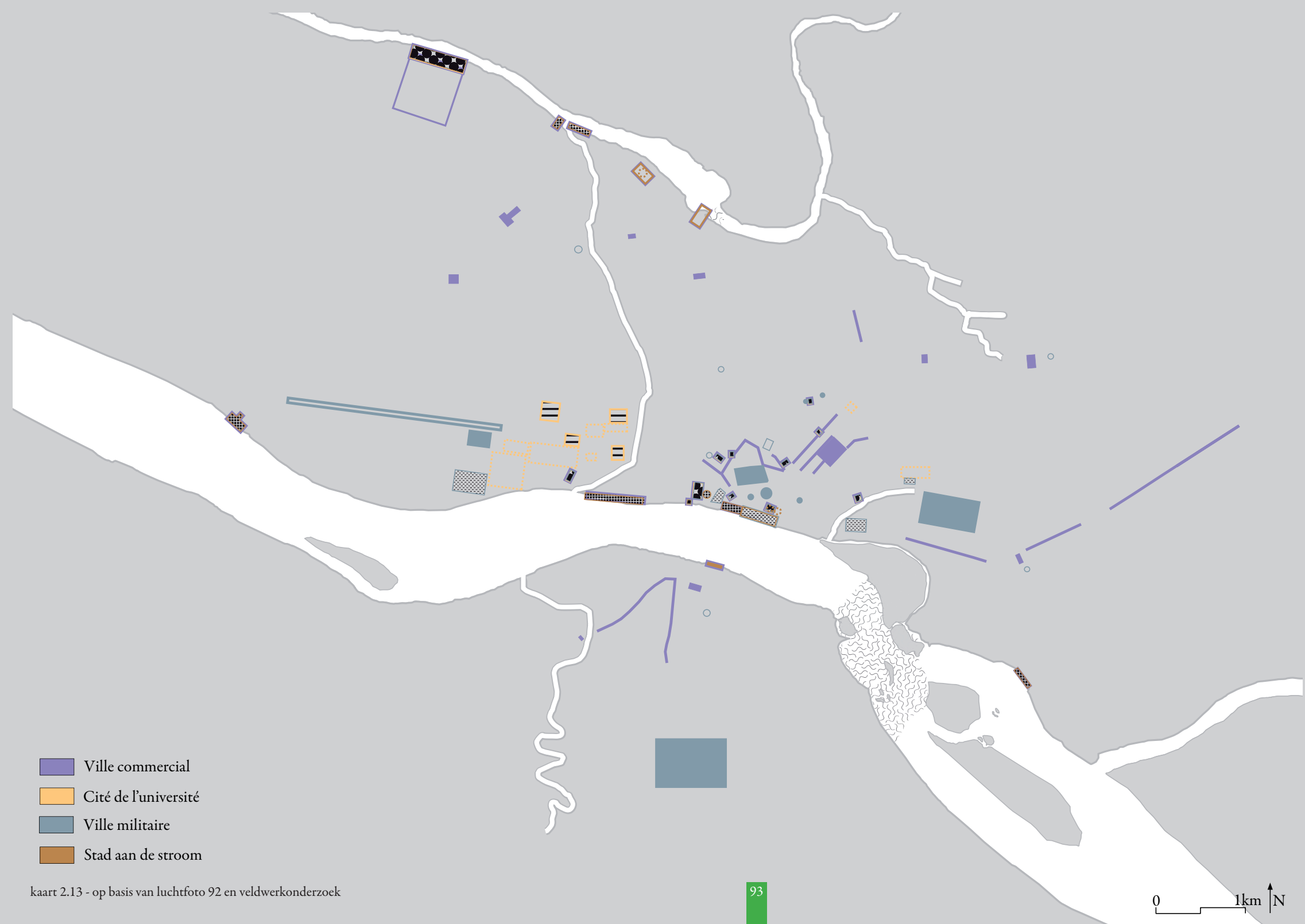
In mijn voorstel voor deze 4 ecologieën pretendeer ik echter geen absolute of complete weergave te geven van de organisatie van het dagelijks gebruik van het stedelijk weefsel. Deze ecologieën zijn alleszins degene die, na 5 weken veldwerk, naar voor kwamen als de invloedrijkste en meest bepalende voor de fysieke verschijningsvorm en organisatie van de hedendaagse stad.

Andere mogelijke studies zouden kunnen gaan over de transformatie van het stadscentrum van dag naar nacht 'modus'. Er is dan immers een heel andere centrum dat tot leven komt, bars en 'discotheken' openen de deuren, verkooppunten open en/of sluiten net voor de nachtelijke behoeften in het stadscentrum. Zonder dat er ook maar één openbare en werkende verlichtingspaal te bespeuren is in het stadscentrum, ontstaat er toch een heel eigen bruisend nachtleven in Kisangani. Deze nacht 'modus' van de stad zou dus als afzonderlijke ecologie bestudeerd kunnen worden tegenover de stad overdag. Banham gaat nochtans niet bewust in op deze transformatie door een tijdsfactor, maar in een ecologie als *AUTOPIA* wijzigt er ook niks aan de functionele infrastructuur en het gebruik ervan gaat ook geen plotse wijzigingen ondergaan. *AUTOPIA* blijft *AUTOPIA*, maar in het stadscentrum van Kisangani verandert er wel veel, de infrastructuur wordt aangetast door 'no-go' zones en andere worden dan weer net toegankelijk.

Met deze mogelijke analysemethodologie zal ik het onderzoek verder voeren om een nieuw inzicht te krijgen in het hedendaagse stedelijke weefsel van Kisangani.

De namen voor de voorgestelde ecologieën zijn in zekere zin generisch gekozen in functie van de delen van het stedelijk leven waarop ze betrekking hebben. Ze raken immers thema's aan die in elke levenskrachtige stad terug te vinden zijn. Economie, onderwijs, bescherming/veiligheid en fysieke omgeving zijn thema's die aan de basis staan voor analyses van elke stedelijk weefsel.

Maar het is nu net in het aankaarten van deze generische thema's dat de eigenheid van Kisangani zichtbaar gemaakt kan worden.



kaart 2.13 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.2.1 Ville commerciale

Deze eerste ecologie heeft betrekking op de economische belangen in de stad. De drie stedelijke elementen die deze ondersteunen zijn de lokale markten, de fabrieken en de hotels. We zullen zien dat deze ecologie op verschillende schalen verspreid is in het stedelijk weefsel.

Sinds het ontstaan van Kisangani, nog lang voor de Stanley's aankomst, heeft handel altijd de belangrijkste rol gespeeld³⁵.

En de invloed die de stad in de koloniale periode had is voornamelijk te danken aan de strategische handelslocatie tussen Kinshasa en Lubumbashi.

De haven op de linkeroever van de Congostroom was zelfs enkel aangelegd in functie van de overslag van goederen vanop de schepen naar de spoorweg naar Pothier-ville, vandaag Ubundu. Ook het achterland, dat toen het volledige noord-oosten van het land besloeg, werd van middelen voorzien vanuit Stanleyville en omgekeerd passeerden ook alle goederen en grondstoffen door het handelsknooppunt.

Vandaag heeft Kisangani zijn internationale handelspositie verloren door de jaren van economisch recessie en verval tijdens Zaïrisering onder Mobutu, de rebellie en burgeroorlogen in de jaren '90.

Toch blijft de handel de grootste economische activiteit in de stad, althans op kleinere schaal³⁶.

De grotere handel werkt slechts in functie van de boten die tot Kisangani geraken vanuit Kinshasa. Voor de overige markten is het aanbod meer verschoven naar de kleinhandel van voedingsmiddelen die door de inwoners zelf geteeld worden.

35 Zie Deel I voor de historische ontwikkelingen van Kisangani.

36 In *Kisangani and the Curve of Destiny* in *Under Siege: Four African Cities*, zoekt Jean OMASOMBO naar de actoren van en hoe deze economische zelfredzaamheid en kleinhandel vandaag in Kisangani ontstaan is. Hierin haalt hij ook de invloed van steden als Dubai aan op het creëren van een lokale vraag naar hun geïmporteerde fietsen en brommers van abominabele kwaliteit.



fig. 2.28 - Winkels in het stadcentrum op de gelijkvloerse verdieping - collectie veldwerk



fig. 2.29 - Lokale markt langs de Congo - collectie veldwerk



fig. 2.30 - Lokale verkooppunten doorheen de hele stad - collectie veldwerk

In verband met deze lokale 'kleinhandel' kunnen we een duidelijk verschil in schaal en korrel in het stedelijk weefsel zien, dat in fig. 2.28 tot 2.32 duidelijk getoond wordt. Fig. 2.30 is een overzicht van de 'organisatie' van de informele wijze waarop deze stedelijke kleinhandel nog de grootste invloed heeft op het beeld van de stad. De gecentraliseerde markten beperken zich tot een bepaald bouwblok in hun economische activiteiten³⁷. Maar buiten deze officiële infrastructuur is er een heel netwerk van informele en plaatselijke verkooppunten. In deze verkoopsstandjes worden ofwel heel specifieke zaken verkocht ofwel een klein aanbod van algemene producten. Hetgeen deze markten echter allemaal typeert is het systeem van herverdeling van de koopwaren: halve blokken zeep, beltegoed wordt per minuut aangeboden, kruiden worden verdeeld over kleinere hoeveelheden, ...³⁸.

De productie van de fabrieken is slechts voorzien op de lokale markt van Kisangani en omliggende districten. In de jaren '70 produceerde men in de Sotexki fabriek stoffen die verspreid werden over heel Congo. Nu blijft die productie beperkt tot de provincie 'Oriëntale'. Ook de productie van Bralima is bestemd voor de lokale markt, aangezien het bedrijf in bijna elke grote Congolese stad een brouwerij heeft.

De hotels zijn dan ook aan zet om de economie weer nieuw leven in te blazen. Door de internationale gasten ontstaan er nieuwe markten om aan de vraag naar producten die niet lokaal geproduceerd kunnen worden te voldoen³⁹. Het beste voorbeeld vandaag zijn de vele Aziatisch geproduceerde brommers die het stadsverkeer verzadigen. Dit in contrast met het beeld van een stad vol fietsers dat in 2003 geschetst werd door Walter Zinzen in het boek *Kisangani. Verloren stad*. Er is dus opnieuw een internationalisering voelbaar in de economische belangen die Kisangani blijven vormen⁴⁰.

37 Zie de fotoreportage LES MARCHES DE KISAGANI vanaf p 209 voor meer beeldmateriaal

38 Dit specifiek fenomeen wordt ook bestudeert voor Kinshasa en Brazzaville in *BRAKIN - Brazzaville-Kinshasa visualizing the visible*. Waarin o.a. een mapping gebeurt van alle verkooppunten van mobiel beltegoed in een woonwijk.

39 Ibid. p. 94

40 Ibid. p. 94



fig. 2.31 - Centrale marktplaats met duurzame infrastructuur - collectie veldwerk



fig. 2.32 - Lokale/ Centrale markt met beperkte voorzieningen - collectie veldwerk



kaart 2.14 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

4.2.2 Cité de l'université

De aanwezigheid van de UNIKIS, de derde grootste universiteit in Congo⁴¹, heeft een grote impact op het zelfbewustzijn en de herontwikkeling van de stad.

Ten eerste is er de invloed van de vele internationale gastprofessoren die binnen verscheidene vakgebieden lokale onderzoeken opstarten of begeleiden. De 'Faculté des sciences' is hierin de koploper dankzij o.a. prof. dr. Jean-Pierre Maté Mweru. Via deze weg slagen de faculteiten er ook in subsidies te verkrijgen zodat ze hun eigen werkmiddelen kunnen uitbreiden of up to date houden. Zo krijgen ook de lokale studenten een degelijke opleiding die internationaal erkende diploma's kan afleveren⁴².

Daarom nemen ook de hotels als stedelijk element op in de ecologie. Ze hebben hun belang bij de internationalisering en het tijdelijk onderkomen van de gastprofessoren. De 'Faculté des sciences' heeft wel een gastenwoning, maar de voorzieningen zijn daar zo minimaal dat het vooral het hotel 'Le Châlet' is dat dienst doet als verblijfplaats voor hun academische gasten.

Ten tweede ontstaat er dan dankzij deze hoger opgeleide studenten een groep kritische jong volwassenen die de huidige leefomstandigheden in de stad niet zomaar accepteren. Dankzij vele internationale beurzen en uitwisselingsprojecten zijn er jaarlijks nog enkele studenten die de kans krijgen om in Europa opleidingen te volgen.

41 Net zoals op vele andere gebieden, is Kisangani ook op vlak van onderwijs de derde stad van Congo. Deze vergelijkende gegevens komen uit een gesprek met prof. Edmond Mokuinema, hoofd van de vakgroep Sociologie aan de UNIKIS, gevoerd op 16-02-2010, in het kader van mijn lokaal onderzoek.

42 Hierbij moet vermeld worden dat in het kader van de VLIR-UOS onderzoekssamenwerkingen tussen België en Congo de UNIKIS de partner universiteit geworden is van de UGENT. Zo zullen ook in de toekomst meer onderzoeken en uitwisselingen op poten gezet worden. Vandaag zijn er o.a. enkel projecten lopende met prof. Rudi Goossens en de vakgroep Geografie.



fig. 2.33 - Faculteit Sociale Wetenschappen & Rechten van de UNIKIS - collectie veldwerk



fig. 2.34 - Lokale/ Centrale markt met beperkte voorzieningen - collectie veldwerk



fig. 2.35 - Centrale aula/ amphitheater van de UNIKIS - collectie veldwerk

Deze internationalisering van het onderwijs gaat dan ook gepaard met een professionalisering in verschillende lagen van het stedelijk leven. Studenten die niet in het academische leven blijven, komen terecht in de privésector of in het bestuur van de stad. Tijdens mijn verblijf in Kisangani ben ik zelf met een groot aantal mensen in contact gekomen die aan de UNIKIS een hogere opleiding genoten hebben en nu invloedrijke posities bekleden binnen de organisatie van de stad, o.a. de stadsburgemeester, de burgemeester van de deelgemeente Kisangani, de directeur van de Bralima fabriek, de minister van buitenlandse zaken, milieu en toerisme voor de provincie Orientale, etc.

In het stedelijk weefsel bevinden de onderwijsinstellingen van de 'Cité de l'université' zich vooral in de zone tussen de Djubu-Djubu rivier en het oud-Europese hospitaal dat nu ook onderdak biedt aan de faculteit geneeskunde. De UNIKIS, opgericht in 1963⁴³, heeft sindsdien vooral bestaande gebouwen een herbestemming gegeven. Het administratieve gebouw was voorheen een hoofdkwartier van politieke rebellen en de 'Faculté des sciences' was een sigarettenfabriek.

Op de Campus Universitaire zijn er buiten de faculteitsgebouwen ook enkel huisvestingsvoorzieningen voor studenten te vinden. De collectieve woonblokken, met gescheiden blok voor mannelijke en vrouwelijke studenten, zijn speciaal hiervoor gebouwd in de jaren '70⁴⁴. Daarnaast zijn er ook nog enkele voorzieningen voor studenten die hun gezin meebrengen naar Kisangani.

Op deze Campus is er ook nog een 'studenten'restaurant en bar waar de studente voor, tussen en na de lessen samenkomen. Aangezien de Campus toch enkele km van het stadscentrum ligt vormt het met al deze voorzieningen een duidelijk afgeïslend 'eiland' in het stedelijk weefsel.

43 Na de onafhankelijkheid zijn er vele onderwijsinstellingen opgericht in het kader van een grootschallig onderwijsprogramma van de UNESCO.

44 Deze periode haal ik uit een gesprek met prof. Edmond Mokuinema, hoofd van de vakgroep Sociologie aan de UNIKIS, gevoerd op 16-02-2010, in het kader van mijn lokaal onderzoek.




fig. 2.36 - Collectieve studentenhuisvesting UNIKIS - collectie veldwerk



fig. 2.37 - Studentenhuisvesting voor gezinnen - collectie veldwerk



 Hogeronderwijs

 Verblijven voor studenten

 Hotel

kaart 2.15 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

101

0 1km N

4.2.3 Ville militaire

Het verleden van de stad, vol gruweldaden van rebellenleiders en algemene vernielingen is vandaag nog steeds te lezen in de stad.

Niet alleen de beschadigde gebouwen, ontmantelde infrastructuren en overgebleven ruïnes geven hier blijk van. Maar vooral de prominente aanwezigheid van officiële Congolese militairen, VN-observatoren en internationale ‘vredesmissies’ blijven herinneren dat aan de recente geschiedenis van de stad⁴⁵.

De historische militaire kampen aan de rand van de stad zijn aangevuld met enkele nieuwere. Het stedelijk vliegveld SimiSimi is nu een militaire basis waar uitzonderlijk ook humanitaire vluchten toegelaten worden. In het stadscentrum is naast het stadshuis ook een volledig bouwblok, inclusief alle oude villa's, omgevormd tot militair kamp.

De blijvende aanwezigheid van de MONUC in een aantal kampen in en rond de stad geeft deze ecologie een grote invloed in het stadsbeeld. De haven op de rechteroever van de Congo wordt voor 75% ingenomen door een basiskamp van de MONUC dat ook dienst doet als centrale materiaalplaats voor al hun missies in de Kivu-streek en de grensgebieden met Rwanda en Oeganda. Ondanks dat de laatste rebellen in 2001 verdreven zijn uit de stad blijven de gewapende conflicten indirect toch aanwezig in het stadsbeeld.

Ook de verschillende provinciale ministeries zorgen voor extra militaire aanwezigheid.

Door het uitbreidende hotel aanbod krijgt ook deze ecologie een internationale bijklank⁴⁶. Amerikaanse militairen, officieel op vredesmissie, verblijven in enkele hotels en directeurs villa's van de Sotexki fabriek tijdens de aanleg en uitbouw van hun militair kamp op 7km van het stadscentrum langs de weg naar Bangboka.

⁴⁵ De MONUC heeft een observerende functie in het conflict tussen de Rwandese en Oegandese rebellen, dat vandaag nog steeds doorgaat in de Kivu-streek in Oost-Congo.

⁴⁶ Tijdens mijn verblijf in Kisangani, waren er Amerikaanse en Belgische militairen die tijdens missie in een hotel in de stad verbleven.



Database foto 8 - De Force Public omstreeks 1909

Bij gebrek aan foto's van de kampen⁴⁷, maak ik gebruik van een luchtfoto om het verschil tussen de kampen van Congolese militairen en de MONUC⁴⁸ en hun aanwezigheid in het stedelijk weefsel te analyseren.

Stadscentrum

In het oud koloniale stadscentrum en langs de linkeroever van de Congo zijn er enkel kampen te vinden.

Het kamp van de Congolese militairen bestaat uit twee bouwblokken in het oude Europese stadscentrum en de bijhorende villa's. Vanuit dit centrale kamp voren de militairen vooral controle en politionele functies uit in het stedelijk gebied van Kisangani. Dit kamp is afgesloten met een tuinmuur en enkele bewakers een elke ingang.

Zonder een visuele barrière te vormen gaat dit kamp eigenlijk volledig op in het stedelijk weefsel.

De twee kampen van de MONUC in langs de Congostroom zijn heel anders van opzet. Zij voren geen directe missies meer uit in Kisangani zelf, maar de basis die het grootste deel van de haveninfrastructuur op de linkeroever inneemt is wel de centrale uitvalsbasis en opslagplaats voor de missies die ze vandaag in Oost-Congo uitvoeren. Het andere kamp is een administratief kamp dat bestaat uit enkele koloniale gebouwen.

Beide kampen zijn zowel fysiek als visueel afgesloten van de rest van het stedelijk weefsel, en de enkele ingangen worden zwaar bewaakt en gecontroleerd.

Zo maken deze kampen van zichzelf afgesloten 'eilanden' of enclaves in de stad. Volledig afgesloten van de rest van het stedelijk weefsel lijken het alsof de MONUC zich met deze kampen zoveel mogelijk wil afkeren van de omliggende stad.

47 Uit vrees voor spionage en om misverstanden te vermijden is mij op het provinciaal ministerie voor Toerisme 'aangeraden' om geen foto's te nemen van 'strategische locaties'.
48 In *BRAKIN - Brazzaville-Kinshasa visualizing the visible* wordt ook analyse gegeven van de UN aanwezigheid in het stedelijk weefsel van Kinshasa en Brazzaville.



fig. 2.38 - Stadscentrum - Basis van MONUC tegenover 'kamp' van Congolese militairen

SIMISIMI

Een andere strategische locatie in de stad is de humanitaire en militaire luchthaven SimiSimi op 3 km van het stadscentrum.

Ook daar is er een kamp van zowel de Congolese militairen als de MONUC.

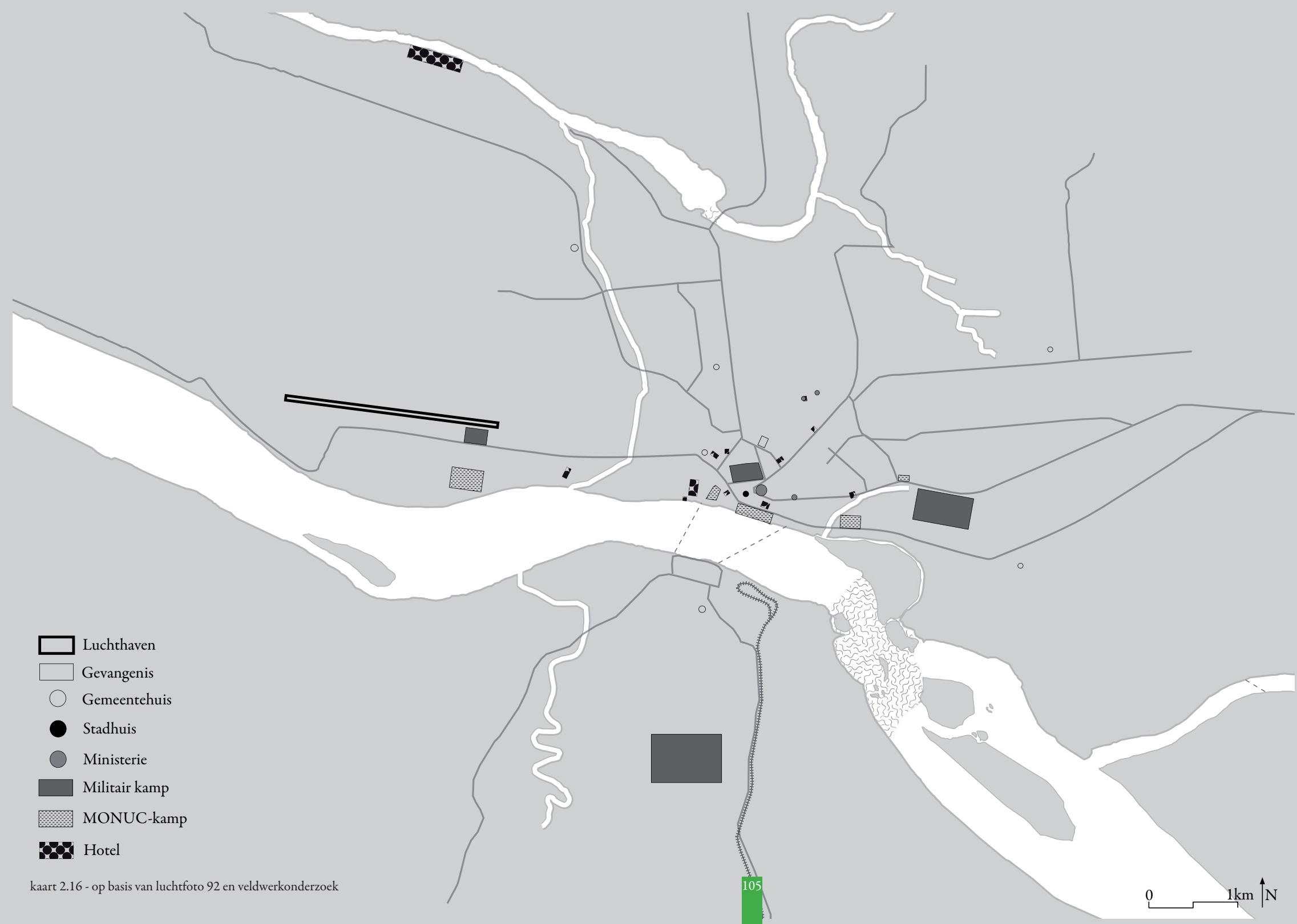
De Congolese militairen hebben hun kamp opgezet in de oude luchthaveninfrastructuur: vertrekhal, kantoren, vliegtuigloods. Zonder dat dit kamp fysiek afgesloten is, is de visuele aanwezigheid van de militairen voldoende om deze strategische locatie af te lijnen.


De MONUC kiest hier weer voor een klassieker versie en heeft het kamp volledig afgesloten van de stad. Dit kamp is opgericht rond een koloniale villa is de verblijfplaats voor de MONUC-militairen die in Kisangani gestationeerd zijn.

De kampen van de MONUC zijn dus als afgesloten 'eilanden' duidelijk afgelijnd aanwezig in het stedelijk weefsel. Daardoor lijkt het eveneens alsof de MONUC militairen zich niks van de lokale bevolking willen aantrekken, wat hun imago zeker niet te goede komt na hun enkel 'observerende' rol in de conflicten tussen Rwandese en Oegandese rebellen eind van de jaren '90 in heel de stad Kisangani.



fig. 2.39 - Vliegveld SimiSimi - Basis van MONUC tegenover 'kamp' van Congolese militairen



-  Luchthaven
-  Gevangenis
-  Gemeentehuis
-  Stadhuis
-  Ministerie
-  Militair kamp
-  MONUC-kamp
-  Hotel

kaart 2.16 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

105



4.2.4 Stad aan de stroom⁴⁹

Met de meest generische naam, is het toch deze ecologie die de specificiteit van Kisangani het best kan uitdrukken.

Deze ecologie leunt ook het dichtst aan bij Banham's ecologieën die vertrekken van de bergen, de vlaktes, de stranden en de snelwegen van LA.

De Congostroom die historisch het structurerende element in de ontwikkeling van de stad was heeft die invloed niet meer. De stroom trekt vandaag nog steeds een fysieke grens door de stad, maar is zijn functie als levensader in grote mate verloren. Door het stilvallen van het goedertransport over stroom en spoor is de economische relevantie, die de stroom ooit had, grotendeels verdwenen.

In het noorden van de stad neemt ook de Tshopo zijn eigen rol op in deze ecologie. Voorzien van een brug over de watervallen en met een breedte die slechts een vijfde is ten opzichte van de Congo vormt deze stroom veel minder een breuk in het stedelijk weefsel. De Tshopo heeft ook niet de economische invloed van de Congo aangezien zelfs de huidige actieve fabrieken hun grondstoffen niet via de stroom aanvoeren. De waterkrachtcentrale, die de hele stad van stroom moet voorzien, is dan weer wel een belangrijk element.

De Tshopo heeft echter wel een belangrijke rol als vrijetijdzone in het stedelijk weefsel. Langs beide oevers van de stroom zijn er stranden aangelegd. Het strand op de linkeroever is recent aangelegd voor openbaar gebruik op initiatief van de Bralima die eigenaar is van de grond. Het strand op de rechteroever, gelegen in de baai naast de watervallen, dateert al van de jaren '40 toen het een ideale ontspanningsplek was voor de Europeanen in de stad.

Ondanks dat de Congo stroom duidelijk veel van zijn waarde verloren heeft blijft het toch een valabel onderwerp in deze ruimtelijk afgelijnde ecologie.

⁴⁹ Zie de fotoreportage LA FLEUVE CONGO & TSHOPO vanaf p 113 voor meer beeldmateriaal



Database Foto 55 - Rechteroever van de Congo, Avenue Reine Elisabeth in de jaren '20



fig. 2.40 - Avenue Reine Elisabeth/ Colonel Tchatchi feb. 2010 - collectie veldwerk



Database Foto 30 - Haven infrastructuur op de rechteroever van de Congo



Database Foto 60 - Haven infrastructuur op de rechteroever van de Congo



fig. 2.41 - Locatie overzetboot en haveninfrastructuur, jaren '80 - collectie Stanleyville.be

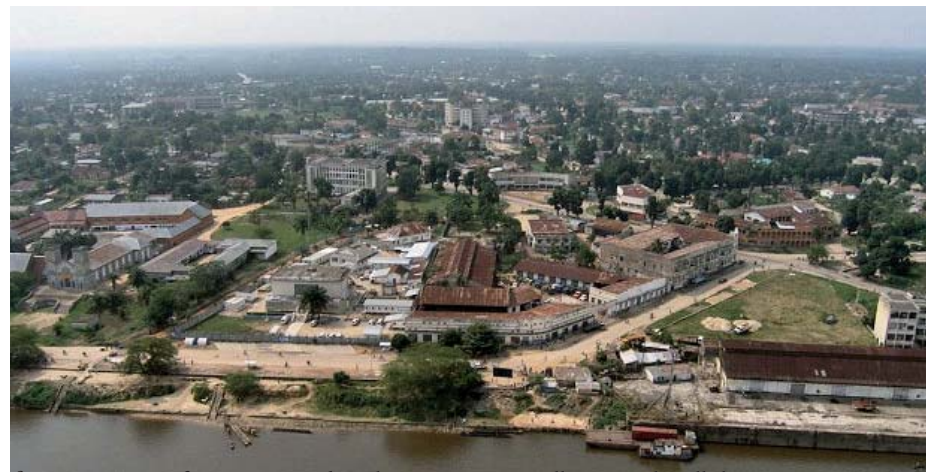


fig. 2.42 - Haveninfrastructuur op de rechteroever, 2008 - collectie Stanleyville.be

Als we de historische ontwikkeling van de stad bekijken zien we ook dat de stad zich weg van de Congo stroom uitgebreid heeft. In het stadscentrum is de stroom dan ook visueel niet aanwezig.

De rechteroever, waar ooit de meest exclusieve villa's langs de Congo stonden, is veranderd in één langgerekte markt waar er een rechtstreekse aanvoer is van verse goederen via de stroom. De linkeroever, in de deelgemeente Lubunga, heeft minder veranderingen ondergaan. De aangelegde promenade langs het water verbindt er nog steeds de twee overzetspunten.

In het oosten is er de overzetboot voor voertuigen met de 'Bac'. En in het westen is de oversteekplaats voor piroques, die vandaag meestal voorzien zijn van een buitenboordmotor.



Database Foto 10 - De rechteroever vanop de Congo, centraal zijn de torens van de kathedraal te zien

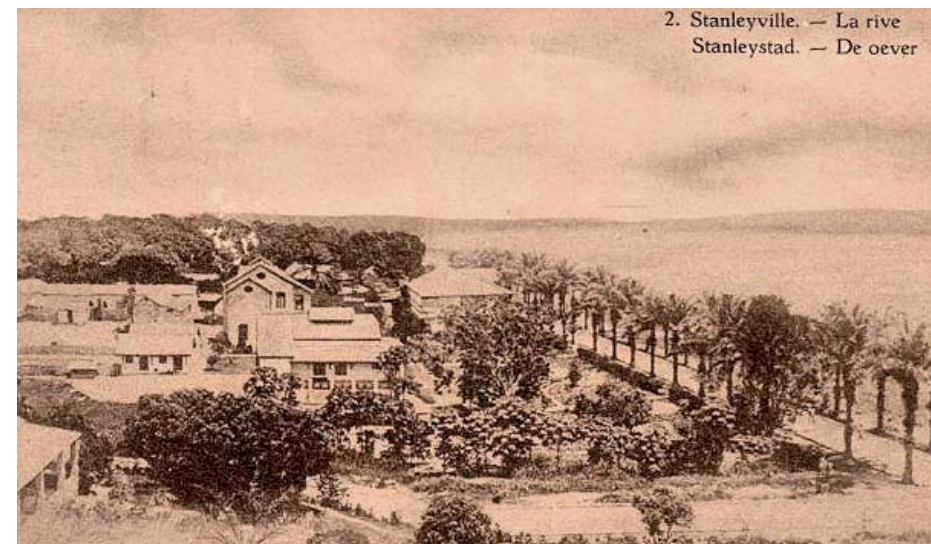
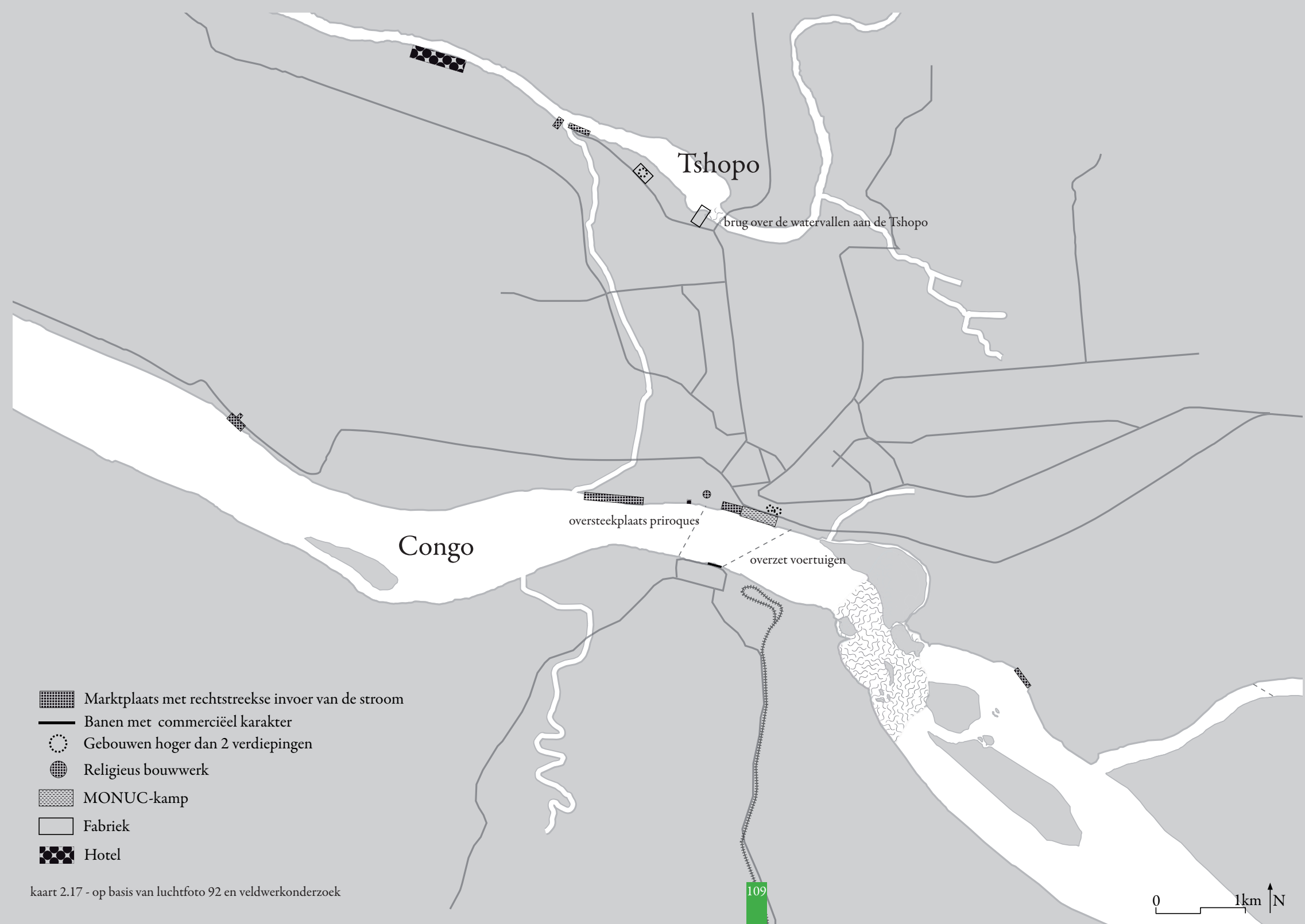


fig. 2.43 - Postkaart met afbeelding van de rechteroever en avenue Reine Elisabeth - collectie Stanleyville.be



kaart 2.17 - op basis van luchtfoto 92 en veldwerkonderzoek

- Ville commercial
- Cité de l'université
- Ville militaire
- Stad aan de stroom

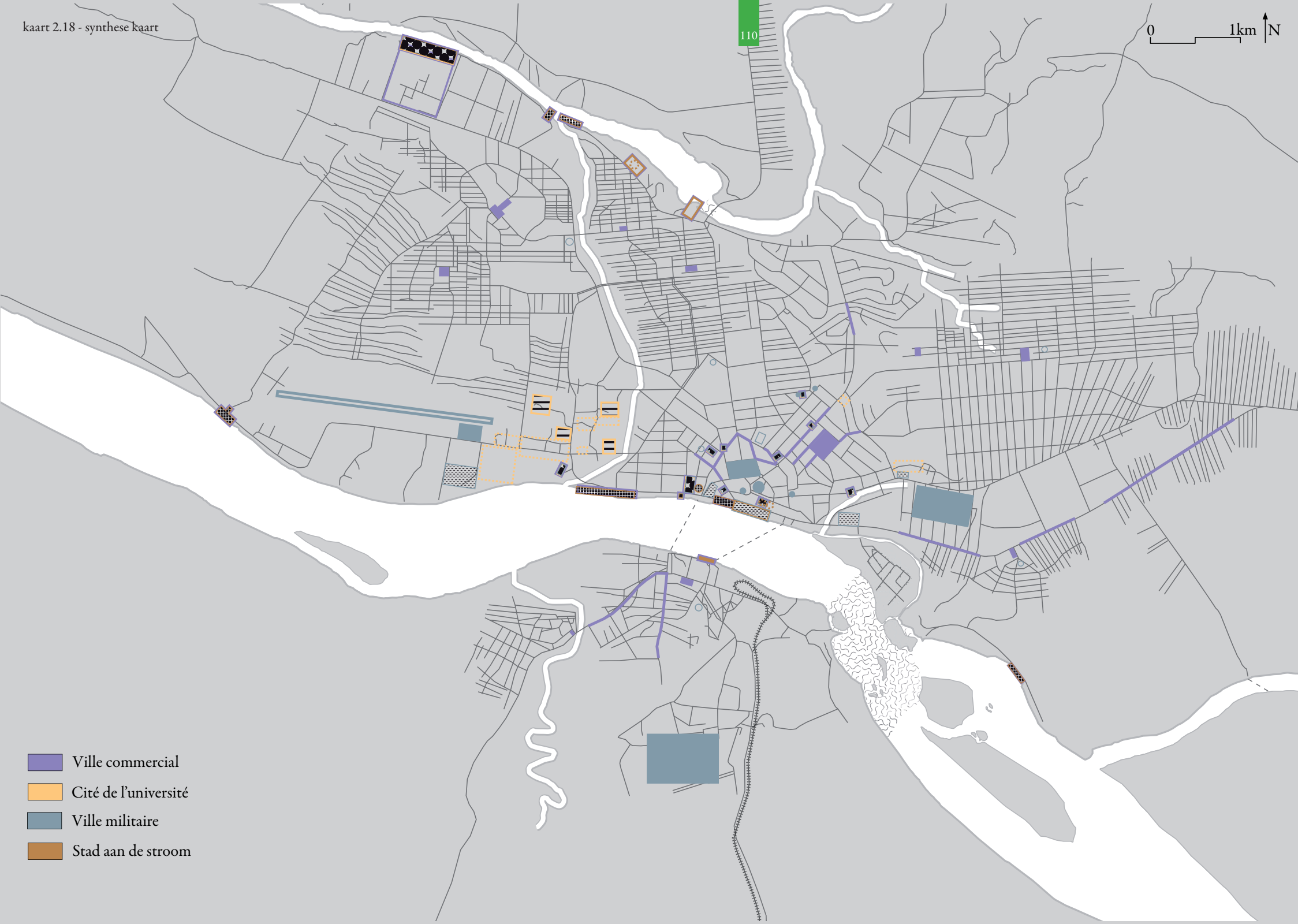




fig. 2.3 - zoom luchtfoto - op basis van kaart 92

4.3 La ville de Kisangani

Kisangani is als stedelijk geheel te beschouwen als een verzameling van verschillende ecologieën. Daarvan vormen *Ville commerciale*, *Cité de l'université*, *Ville militaire* en *Stad aan de stroom* een niet-limitatieve lijst.

En het zijn de relaties tussen deze verschillende ecologieën die de stad tot zijn huidige gedaante gevormd hebben. De stad bestaat dus uit een aantal 'deelsteden' die in hun onderlinge verbindingen het stedelijk weefsel vormgeven.

Net zoals de heterogene demografie van de stad kan er ook gedacht worden over de stad als een heterogene verzameling van ecologieën die naast en met elkaar leven in een symbiose gevormd door het overkoepelend stedelijk geheel.

Door elke ecologie afzonderlijk te bestuderen is het mogelijk een alternatieve en gedifferentieerde lectuur van de stad te verkrijgen. Het concept van de stedelijke ecologie gaat zowel over de macro- als de micro-schaal van de stad. Macro is dan te lezen als een studie van een deel in de context van het geheel en micro gaat dan over de directe relatie tussen het onderdeel en zijn gebruikers of bewoners. Elke ecologie is dus een inherent onderdeel van de stad als geheel en is opgebouwd aan de hand van enkele functionele elementen die in relatie staan met de stedelijke gebruiker en omgekeerd. Zo is bijvoorbeeld *Ville commerciale* duidelijk een inherent deel van het stedelijk weefsel van Kisangani. Opgebouwd uit de verschillende schalen van markten en verkooppunten staat deze ecologie in direct contact met de gebruiker van de stad. Maar het is eveneens de gebruiker die bewust in relatie treedt met deze markten. Zo kan hij bijvoorbeeld actief deelnemen aan het vormen van de markt en de ecologie, door zelf zaken te verkopen of passief de ecologie ondergaan die door de andere verkopers gedefinieerd wordt.

Het is dus een lectuur die de sociale condities van het stedelijk leven samenbrengt met de verschillende deelaspecten van de stedelijke structuur.

Met deze analyses is het mogelijk een andere invalshoek te vinden voor uitwerken van een alternatieve toekomstvisie en masterplan voor Kisangani.



fig. 2.43 - Lijfspreuk van Kisangani, monument op Place des Martiers - collectie veldwerk

LA FLEUVE CONGO & TSHOPO



Makiso - Wagenia watervallen in de Congo



Tshopo - Watervallen in de Tshopo met de enige brug over de stroom



Makiso - zicht op de rechteroever van de Congo vanop het ex-Pourquoi Pas hotel



Gerechtsgebouw van Kisangani en ex-hotel Pourquoi Pas



Kathedraal van Kisangani



Immeubles SNEL & LEGEMA - 1956-60
- architect Claude Laurens



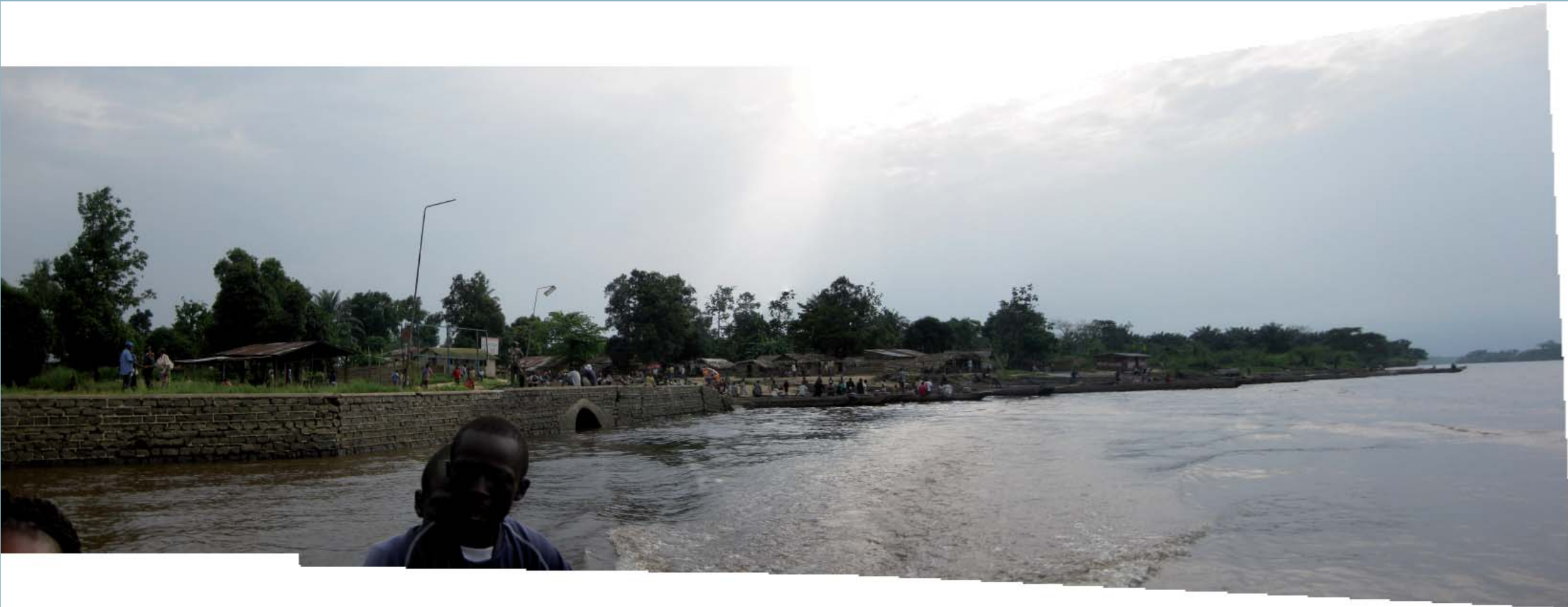
Lubunga - panorama zicht op de rechteroever en het stadscentrum langs de Congo



Makiso - zicht op de oude SNCC-site op de linkeroever



Makiso - Panorama vanop het Immeuble SNEL over de kade op de linkeroever van de Conog



Lubunga - zicht op de aanlegplaats voor piroques en de kade langs de linkeroever van de Congo



Makiso - zicht op de kade op de rechteroever van de Congo



Makiso - Overzet naar Yangambi waar de Tshopo en de Lindi zich bij de Congo stroom voegen



Makiso - Overzet naar Yangambi op het meest westelijke punt van het schiereiland



Tshopo - zicht op de 'baai' naast de watervallen van de Tshopo vanop het strand op de linkeroever



Tshopo - zicht stroomafwaarts vanaf de waterkrachtinstallatie naast de watervallen



Tshopo - zicht over de 'baai' in de Tshopo vanop het strand op de linkeroever



Mangobo - lokale oversteekplaats langsheen de Tshopo

DEEL III - ONTWERPEND ONDERZOEK

1. Intenties en kritiek

In dit derde deel van de masproef wil ik, aan de hand van de voorgaande analyses, een ontwerpend onderzoek voeren om een alternatief masterplan op te stellen voor Kisangani. Na het onderzoek in DEEL II van deze masterproef krijgen we een duidelijk beeld over de organisatie en het gebruik van de hedendaagse stad Kisangani.

Waar de studies in het survey van het PDU blijven hangen op een technisch niveau met enkel numerieke waarden over de hedendaagse stad, tracht ik via een alternatieve methodologie een toekomstvisie op te stellen voor een mogelijke herontwikkeling van de havenzone in Kisangani, wat ongeveer overeenkomt met de in vorig hoofdstuk gedefinieerde ecologie '*Stad aan de stroom*'.

Dit derde deel kan dus enerzijds gelezen worden als een kritiek op het plan van het PDU en anderzijds als een laatste fase in het onderzoek en de analyse naar de hedendaagse stad Kisangani.

De kritisch noot is bedoeld als reactie tegen het al te technocratische masterplan dat in het PDU-Kisangani voorgesteld wordt. Focussen op de infrastructuur blijkt in hun methodologie gelijk te staan met het niet oplossen of aangaan van de confrontatie met de wijze waarop er in de stad geleefd wordt. Het herstellen van de waterleidingen zoals in de planning opgenomen wordt, is dan weer een schaal van infrastructuur die er eigenlijk niet toe doet voor een masterplan op die schaal.

Misschien wil men met het PDU bewust niemand voor de voeten lopen en kiest men dus resoluut voor de veilige oplossing om alle nieuwe projecten en uitbreidingszones te tekenen in de nog resterende vrije ruimte rond het stedelijke weefsel van Kisangani.

De andere lezing van dit ontwerpend onderzoek presenteert de resultaten van de studies uit vorig hoofdstuk in de vorm van een nieuw ontwerp.

Vanuit de lectuur van de stad met zijn diverse stedelijke elementen en ecologieën stel ik een nieuw masterplan voor, voor de havenzone op beide oevers langs de Congostroom.

Voordat ik het ontwerpvoorstel uit de doeken doe is het interessant om even terug te kijken naar de historische plannen van Heymans, Gilson, het Mobutu regime en het nieuwe plan van het PDU dat het rijtje mooi afsluit.

Het naast elkaar leggen van deze masterplannen doet ons opmerken dat er steeds opnieuw uitgeweken wordt naar de braakliggende zones rondom voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke gebieden. Aan het stadscentrum wordt nooit geraakt, en op de linkeroever of de deelgemeente Lubunga worden er slechts kleine uitbreidingen van de woonzones gepland. Het enige steeds terugkerende element in de plannen is een brug over de Congo.

De Congostroom wordt blijkbaar al lang gezien als een breuk tussen Lubunga en Makiso. En toch is men er nog nooit toe gekomen om effectief een brug te bouwen¹.

De problematiek van de brug neem ik ook op in het ontwerpvoorstel om zo te anticiperen op de bestaande masterplannen.

De stroom, de brug en de bestaande masterplannen zijn de elementen die samen met de analyseresultaten het ontwerp gestuurd hebben.

1 In het 'Bureau de l'Urbanisme & Habitat' heb ik vernomen dat begin 1960 alles klaar was om de brug te beginnen bouwen, maar door de onafhankelijkheid is dat project natuurlijk stopgezet en heeft de bevoegde instantie alle staal terug laten weghalen.

2. Ontwerp

Het voorstel vertrekt in essentie vanuit de breuk of fysische barrière die de Congostroom vormt langs het centrum van de stad. Als gevolg hiervan is er in de historische groei van Kisangani een duidelijk onevenwicht ontstaan tussen de ontwikkelingen op de linker- en de rechteroever van de stroom. Reeds voor de aanwezigheid van Europese kolonistoren was er op de rechteroever van de Congo sprake van een klein dorp ter hoogte van de watervallen. En vandaag heeft het centrum van de stad die locatie nog steeds niet verlaten. Uit de studie van de historische ontwikkeling van Kisangani kunnen we ook afleiden dat de stad op de rechteroever vanuit dit centrum radiaal uitgegroeid is.

De linkeroever werd echter nooit helemaal bij deze ontwikkelingen betrokken.

De spoorweg- en bijhorende haveninfrastructuren die ooit het economische hart van de stad waren, blijven nu als verwaarloosd artefact achter in het meest 'urbano-rurale' deel van de stad².

Ook in het nieuwe masterplan van het PDU blijven de ontwikkelingen in Lubunga ondermaats ten opzichte van de aandacht die uitgaat naar het 'uitsmeren' van het stedelijk weefsel over het hele schiereiland.

In eerste instantie is het ontwerp dus een masterplan voor een parallele stad in Lubunga. Zo beoogt het de breuk door de Congo stroom op te heffen en eveneens een alternatieve methode uit te testen voor de herontwikkeling van Kisangani.

Door de in Hoofdstuk 4 van vorig Deel voorgestelde stedelijke elementen in te zetten op schaal van de ecologie '*Stad aan de Stroom*', haalt het plan de potenties van dit gebied boven die ook op schaal van de stad hun invloed hebben.

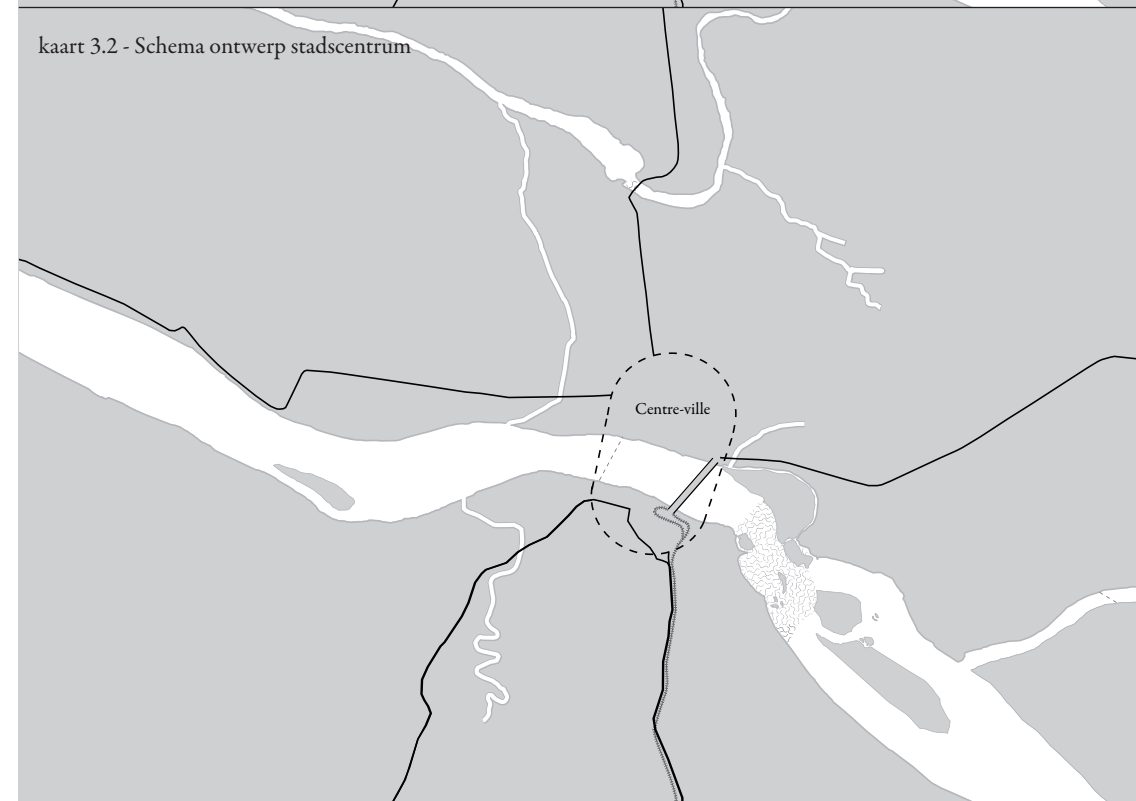
Ondanks de sterke infrastructurele impact van het ontwerp tracht ik via de geografische context en de in vorig deel gedefinieerde ecologieën een masterplan te maken dat een duidelijk kritische positie inneemt tegenover het technocratische toekomstplan van het PDU.

² In een gesprek met de burgemeester van de deelgemeente Lubunga kreeg ik tijdens het lokaal onderzoek meer achtergrond bij de historische en hedendaagse ontwikkelingsverschillen tussen Lubunga op de linkeroever en het stadscentrum in Makiso op de rechteroever.

kaart 3.1 - Schema bestaand stadscentrum



kaart 3.2 - Schema ontwerp stadscentrum





Het voorstel dat ik doe is tegelijk utopisch en realistisch. Utopisch in de zin dat de intenties van het ontwerp een herontwikkeling van de hele stad beogen. En realistisch in de zin dat het ontwerp niet vertrekt van een tabula rasa, zoals het PDU wel doet door de beschikbare open ruimte in te nemen, maar zich invoegt in de bestaande stedelijke structuur op schaal van zijn dagelijkse gebruikers.

De heractivering van de economische havenactiviteiten op de linkeroever, in combinatie met de aanleg van een brug voor voetgangers, brommers en autoverkeer, vormt de basis voor de andere stedelijke elementen die ingeplant worden in de deelgemeente Lubunga.

De voorgestelde industriezones, hotels, universitaire faculteiten, groothandelsmarkten, MONUC kampen en landmarks vormen op de linkeroever een nieuw en zo vruchtbaar mogelijk stedelijk weefsel.

Door het plannen van enkele infrastructurele elementen, namelijk een brug, een haven en een aanlegkade voor de lokale piroque's ontstaat er een 'nieuwe stad' binnen Kisangani die gebruik maakt van bestaande stedelijke elementen om zijn eigen leven te claimen. Lubunga kan dus het economische handelscentrum worden, terwijl toch Makiso zijn stadscentrum behoudt. Het administratieve stadscentrum wordt dus uitgebreid met een economisch centrum op de rechteroever.

Integenstelling tot een methodologie zoals die van het PDU, organiseren we hier het nieuwe ontwerp aan de hand van stedelijke elementen/objecten die we vooraf gefilterd hebben uit het stedelijk weefsel binnen de context van het ontwerp. In de nieuwe stedelijke ruimte wordt gecommuniceerd met objecten die rechtstreeks in relatie staan met de eindgebruiker/ bewoner. Dit in tegenstelling tot het 'zoneringsplan' van het PDU waar er enkel top-down gekeken een functionaliteiten-lappendeken over het stedelijk landschap gedrapeerd is. Natuurlijk valt dat 'deken' dan het best als er niks onder ligt, dus uitbreidingen worden direct in de vrije ruimte gepland zonder zich de vraag te stellen of er een mogelijk zou zijn om dezelfde oppervlakte

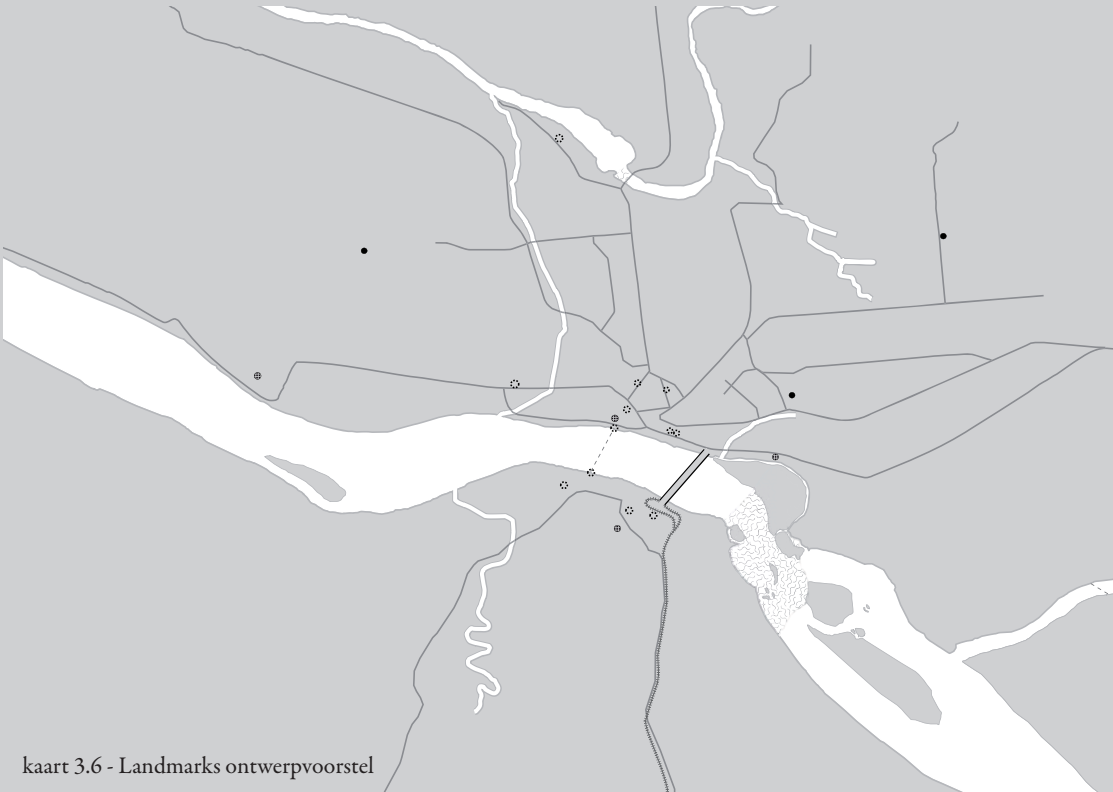
In wat volgt worden de verschillende infrastructurele elementen voorgesteld en geplaatst in hun huidige context om uiteindelijk de vorming van dit nieuw centrum in Lubunga te duiden.

kaart 3.4 - Fabrieken ontwerpvoorstel

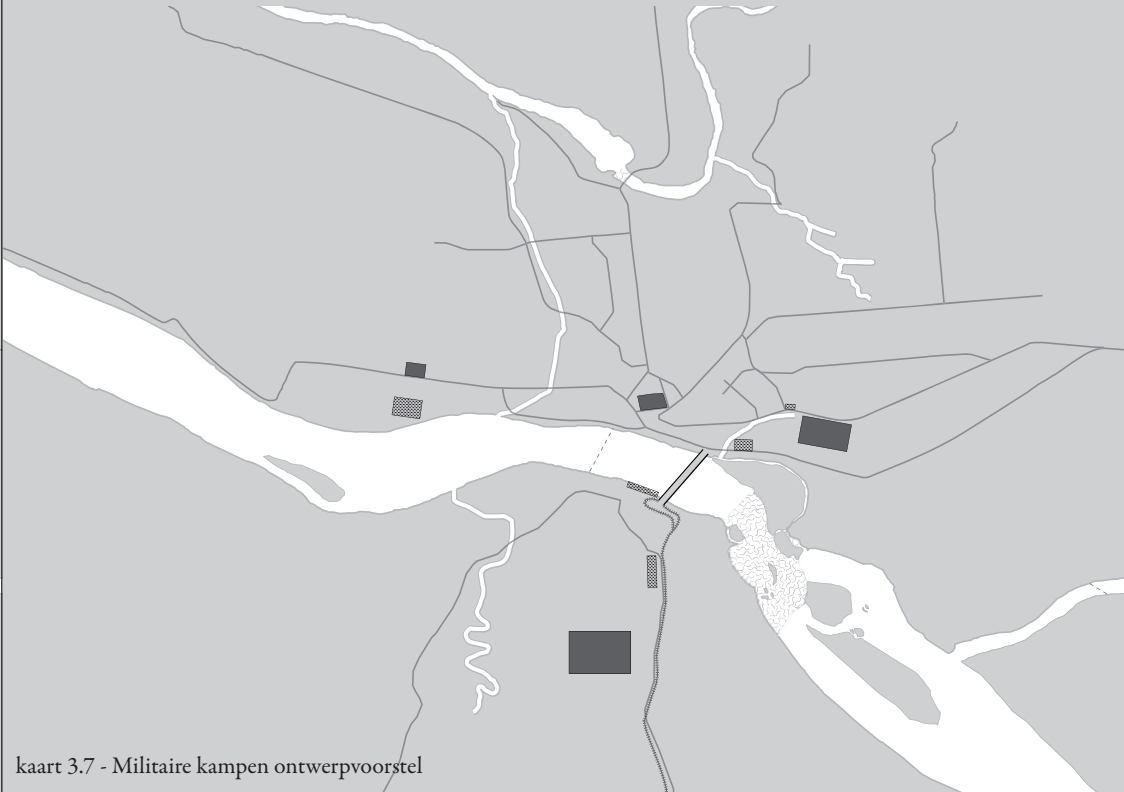


kaart 3.5 - Hotels ontwerpvoorstel





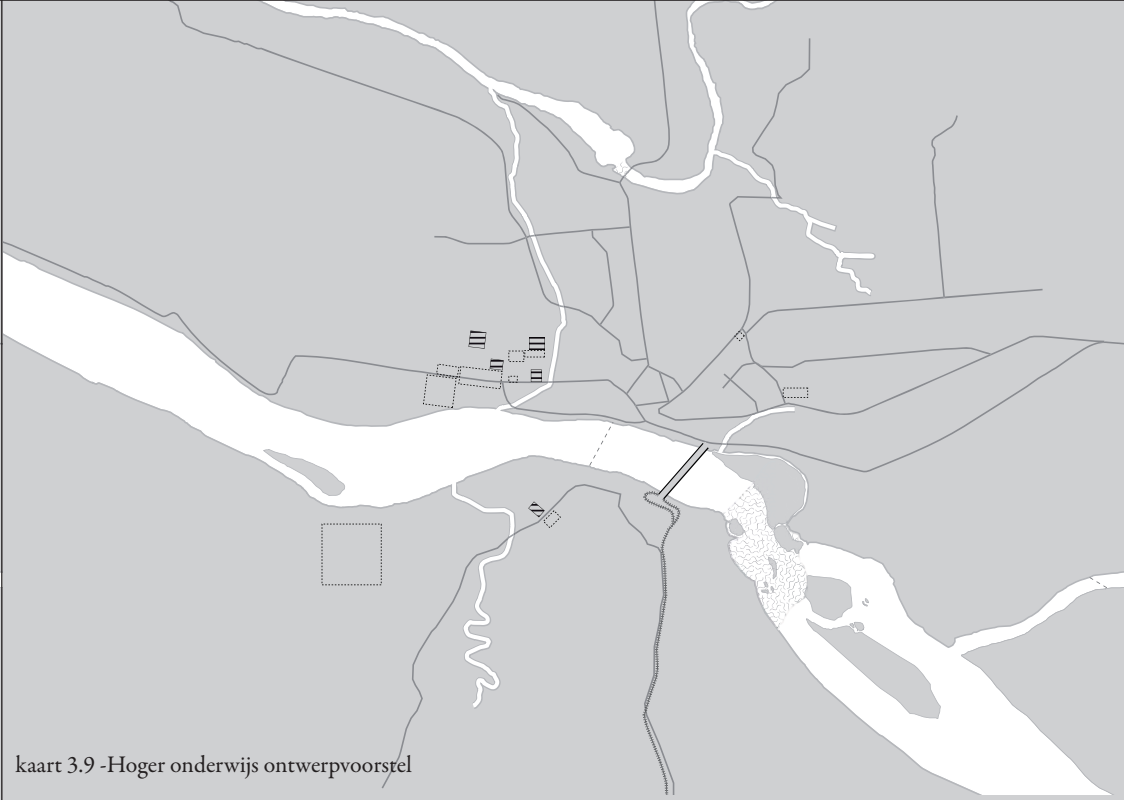
kaart 3.6 - Landmarks ontwerpvoorstel



kaart 3.7 - Militaire kampen ontwerpvoorstel



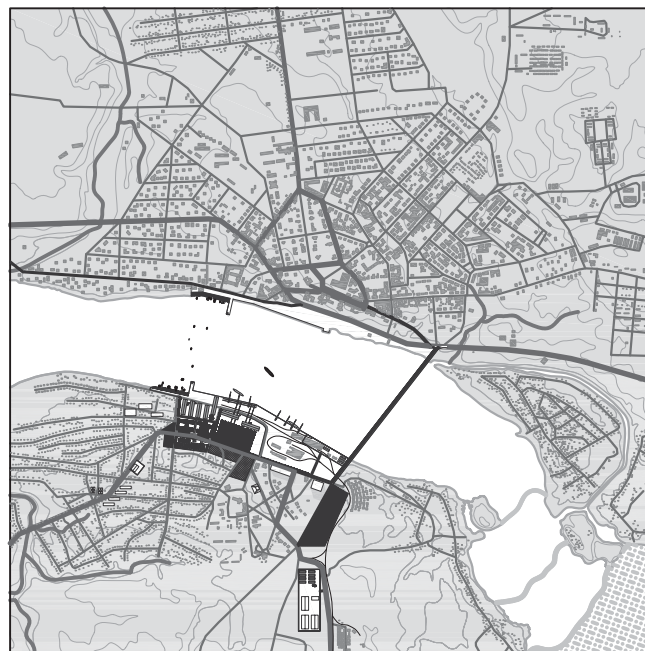
kaart 3.8 - Markten ontwerpvoorstel



kaart 3.9 - Hoger onderwijs ontwerpvoorstel









2.1 Le pont

De brug is het infrastructurele element dat het hele masterplan mogelijk maakt. Zonder deze structuur die de fysische grens tussen Lubunga en Makiso kortsluit is er geen snelle en goedkope manier om de stroom over te steken.

Op beide oevers sluit de brug aan op het bestaande wegennet. Aan de oostelijke rand van het bestaande stadscentrum, sluit de brug aan op de enige weg in de stad die een min of meer onderhouden asfaltering heeft. Het is de hoofdweg die van oost naar west, van Bunia naar Yangambi, de stad doorkruist. Dit stuk baan maakt ook deel uit van de 'Trans Afrique' die in het PDU-plan via het noorden van de stad omgeleid wordt.

Zo krijgt Lubunga een rechtsteekse verbinding met de faciliteiten in het stadscentrum en de internationale luchthaven Bangboka.

Op de linkeroever sluit de brug aan met enkele wegen die hun beste tijd gekend hebben en dus heraangelegd worden op schaal van de nieuwe stad. De aanleg van een stedelijk element zoals de brug brengt dus verschillende extra ontwikkelingen mee.

Door de plaatsing van de brug in het oosten, vormt ze een grens met de Wagonia watervallen en het bevaarbare deel van de Congo stroom. De brug is dus een visueel eindpunt voor de schepen die toekomen in de nieuwe haven en algemener voor de ecologie *'Stad aan de stroom'*.

Toch heeft de brug geen begrenzende functie, maar vooral een verbindende rol die een continuïteit van het stedelijk weefsel op de linkeroever van de Congo mogelijk maakt.





2.2 Le port

Als tweede infrastructurele ingreep stel ik voor om de huidige haven- en spoorinfrastructuur te rehabiliteren en uit te breiden in functie van de noden van de hedendaagse stad Kisangani. De haven dient dan ook als 'poort' naar de wereld, net zoals vroeger de Congo stroom ook de levensader van Stanleyville was.

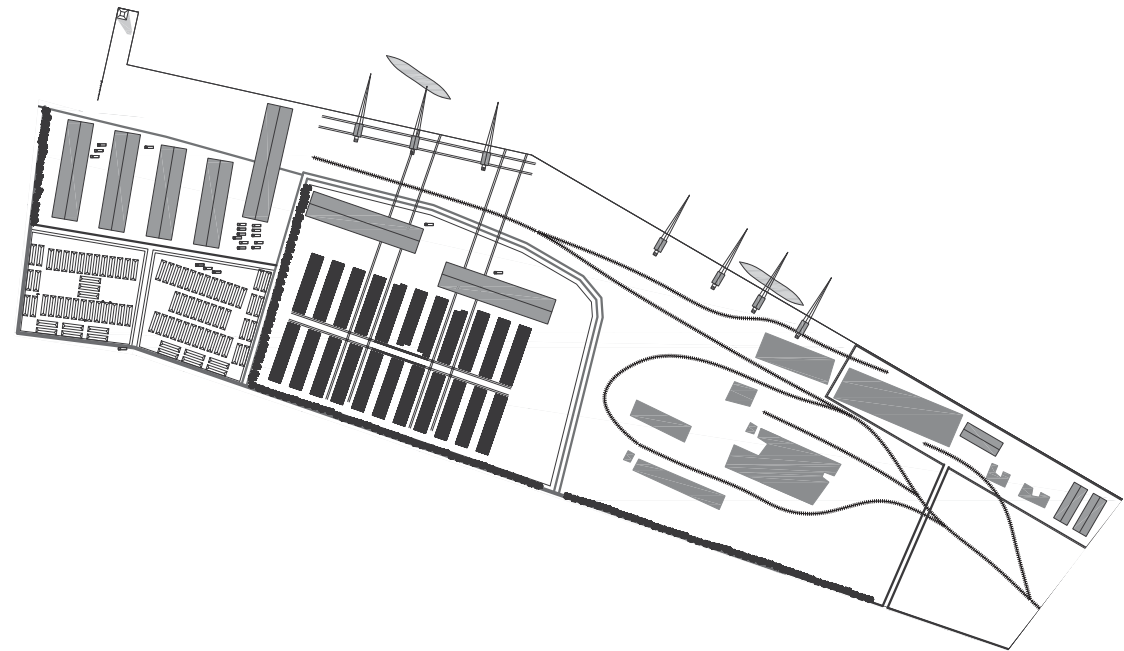
De vele kleine markten die afhangen van de aanvoer via de stroom, worden in deze haven verenigd in een grote marktplaats voor koopwaar dat Kisangani bereikt via de stroom. Dit impliceert dat de kleine markten die vandaag hoofdzakelijk op de rechteroever liggen verhuizen naar de linker. Zo is er ruimte om de oude hotels en villa's langs de Congo, die nu dienst doen als o.a. opslagplaats, te renoveren en weer in hun originele functie te herstellen. De ecologie '*Stad aan de stroom*', waarvan de havenzone een onderdeel is, wordt dan ook grondig hervormd.

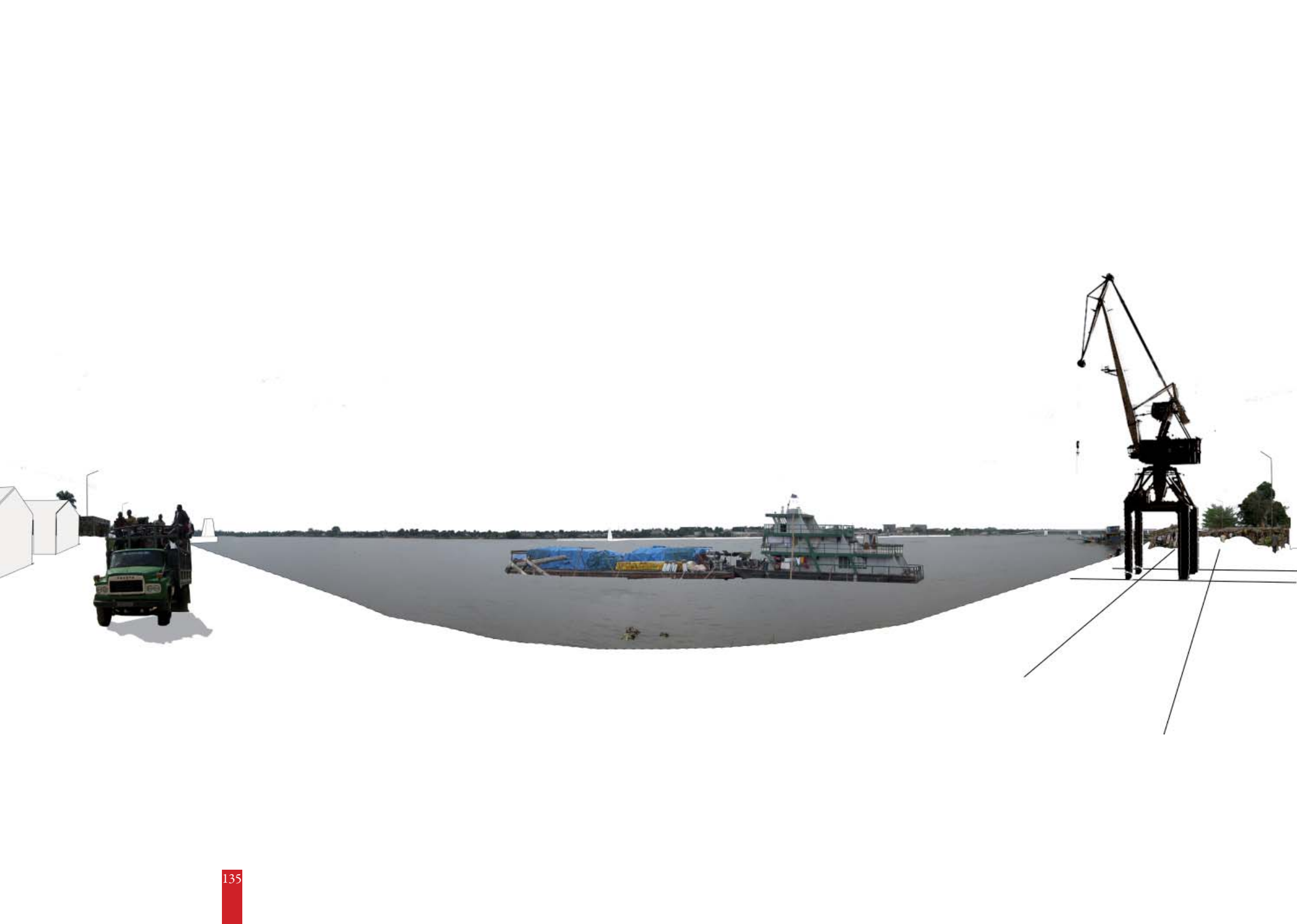
Centraal in de vernieuwde haven is er een container terminal voorzien die de haven ook de mogelijkheid geeft grotere boten aan te kunnen of gewoon meer opslagcapaciteit te hebben.

Volledig in het oosten, naast de brug, ligt het nieuwe kamp voor de MONUC. De kampen in de havenzone op de linkeroevers zijn ook verwijderd om de linkeroever zo open mogelijk te houden. De MONUC is natuurlijk wel inherent verbonden met het stedelijk weefsel en dus kunnen ze niet zonder meer weg. Ze hebben trouwens ook een eigen logistieke haven nodig om hun materiaal te transporteren. Als hoofdpoot in Noord-Oost Congo heeft het kamp van de MONUC in de haven op de rechteroever nog steeds een belangrijke functie in de vredesmissies die ze daar uitvoeren.

Verder zijn er nog enkele nieuwe kranen in de haven voorzien aangezien er op de rechteroever geen meer overblijven.

De oude spoorweggebouwen worden ook gebruikt in functie van de benodigde opslagcapaciteiten of kantoren. En door het hergebruiken van de spoorweginfrastructuur van de SNCC wordt het project ook ingeschreven in de collectieve economisch historische context van de stad Kisangani.





2.3 Le quai

Vandaag kan de Congo stroom alleen maar overgestoken worden door middel van een piroque of door samen met enkele voertuigen mee over te steken in de overzetboot of Bac.

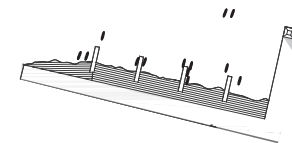
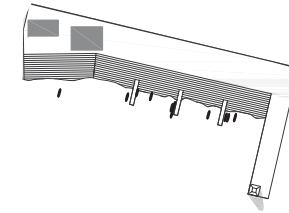
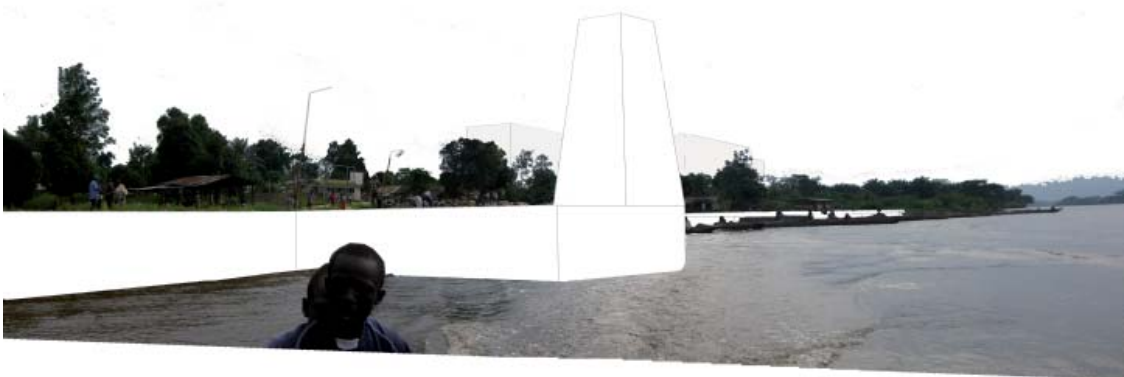
Vandaag zijn er op geen van beide oevers infrastructures voorzien voor het aanmeren of veilig transporteren van goederen via deze weg.

Ondanks de aanleg van de brug denk ik dat deze manier van oversteken steeds aanwezig zal blijven. De locatie van de 'overzet' heeft immers een aantal voordelen t.o.v. de brug die ongeveer 1km verder naar het oosten ligt. Het stadscentrum is vanop de aanlegsteigers immers op 5min wandelafstand verwijderd.

De piroques of 'watertaxi's' avant-la-lettre zijn dus niet bedreigd in hun bestaan door de brug.

Samen met de aanleg kades en trappen voor de piroques is er op elke oever ook een pier voorzien die 50m in de Congostroom uitsteekt. Op het uiteinde van elke pier wordt er een 'vuurtoren' opgericht die een dubbele functie hebben. Ten eerste is er de visuele factor 's nachts zodat het ook veelige oversteken is met de piroque, of zodat grotere boten zonder problemen de haven binnengeloodsd kunnen worden.

De tweede functie van deze torens is dat ze de toegang tot de havenzone van de nodige 'overgang' bezorgen. Elk 35m hoog zijn ze toch subtiel genoeg aanwezig om de Havenzone een duidelijke toegang te geven.





2.4 La nouvelle ville

De 3 voorgaande infrastructurele ingrepen zorgen ervoor dat de nodige elementen om een nieuwe stad op poten te zetten ook voldoende ondersteuning krijgen om te overleven.

De voorziene stedelijke elementen zijn:

- een nieuwe universiteitsfaculteit
- 2 industriezones
- een nieuw centraal MONUC-kamp
- 2 hotels
- 5 appartementblokken die ook de rechteroever van de Congo een Skyline kunnen geven
- 2 lokale markten die aanluiten op de grote markt in de haven

Binnen het ontwerp is dit zeker geen limitatieve opsomming, maar na de analyses uit Deel II heb ik geopteerd om enkele stedelijke elementen te kiezen die samen deze 'nieuwe' stad kunnen ondersteunen. Wat ik hier voorstel is dus een basis van elementen vanwaar de nieuwe parrallel stad uitgebreid kan worden.

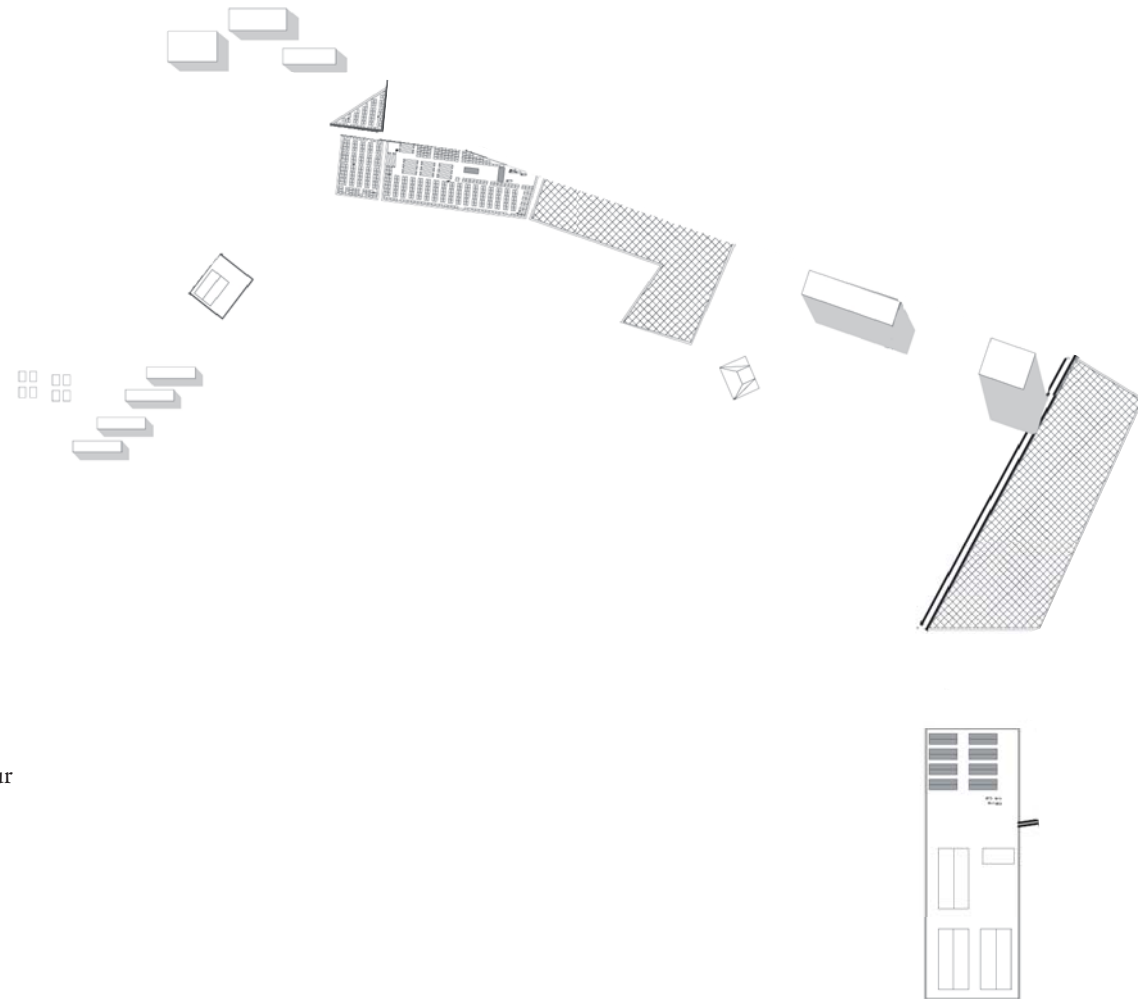
De keuze van elementen werkt vooral in op de nood aan economische ondersteuning in Lubunga.

De 5 appartements- / kantoorgebouwen geven Lubunga ook een dynamische skyline zoals nu enkel het geval in Makiso.

De universiteits facultiet kan zich o.a. toespitsen op biologie en bosbeheer, net zoals de 'Faculté des sciences' die nu al af en toe expedities organiseert in het oerwoud aan de grens met Lubunga en de weg naar Opala.

Beide markten en industriezones sluiten rechtstreeks aan op de nieuwe haveninfrastructuur om zo ook meer in verbinding te staan met mogelijke internationale handelsroutes.

Ook de 2 nieuwe hotels moeten ervoor zorgen dat er op Lubunga verbleven kan worden door gastprofessoren en onderzoekers van de nieuwe faculteit, of internationale schippers uit de haven.









ANNEX I - BEELDMATERIAAL

Met volgend werkdocument tracht ik het bestaand beeldmateriaal van 'Stanleyville'/Kisangani zo helder mogelijk ter beschikking te stellen voor toekomstig onderzoek.

1. Historisch beeldmateriaal

1.1 KMMA

Tijdens onderzoek in het archief van het 'Koninklijk Museum voor Midden Afrika' in Tervuren¹, doken verschillende collecties op met historisch relevant beeldmateriaal van het koloniale 'Stanleyville'.

De foto's waarvan de oorspronkelijke datum te achterhalen was, zijn eerst op chronologische wijze geschikt.

Vervolgens is het overig beeldmateriaal geordend volgens oplopend referentienummer uit het archief. Zo zijn alle originele exemplaren eenvoudig terug te vinden voor verder onderzoek. De in de tekst gebruikte beelden worden aangeduid met hun nummer uit deze beeldendatabase.

Op bijgevoegde DVD's² hebben de beelden de naam van hun referentienummer gekregen.

In onderstaande database worden de kaarten en bijbehorende informatie volgens onderstaand schema getoond.

nr. - Referentienummer

Classificatie

Beschrijving

Jaar



FOTO

1 De collecties ivm. Stanleyville/Kisangani bevinden zich in het 'Stanleypaviljoen' op het domein van het museum. Voor het exacte adres en de contactgegevens zie 'Contacten'.

2 Zie 'Inhoud DVD's' in 'Annex III' voor de precieze locatie van de beelden.

1.1.1 BEELDEN

1 - H.P. 1967.1.252

F.P. (Force Public)

Prise d'arvues à Stanleyville,

1898



2 - H.P. 1967.1.258

*F.P. Camp Militaire -
Stanleyville*

*Le premier camp des soldats à
Stanleyville*

1898



3 - H.P. 1967.1.623

*F.P. Camp Militaire -
Stanleyville*

Le corps de garde à Stanleyville

1898



4 - H.P. 1956.15.1609

-
-
1899



5 - H.P. 1956.15.1610

-
-
1899



6 - H.P. 1956.15.1611

-
-
1899



7 - H.P. 1956.15.1612

1900



8 - H.P. 1967.1.257

*F.P. Camp Militaire -
Stanleyville*

*Le corps de garde de la F.P. À
Stanleyville en 1909*

1909

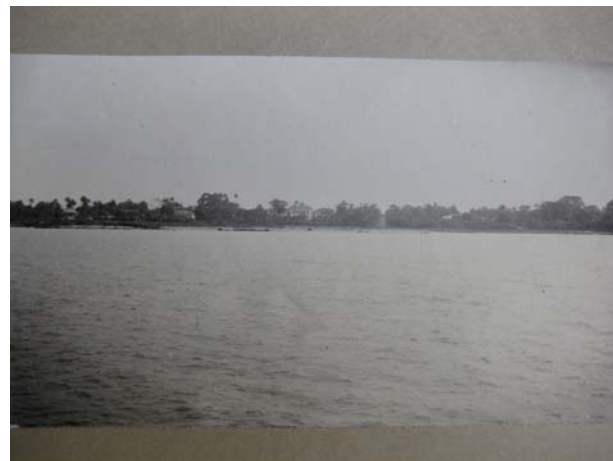


9 - H.P. 1966.1.1187

Stanleyville

*Vue générale de la rive gauche
du fleuve à Stanleyville en 1914*

1914



10 - H.P. 1966.1.1224

Stanleyville

*Vue générale de la rive droite du
fleuve à Stanleyville en 1914*

1914



11 - H.P. 1953.21.169

Hotel de Chutes

*Stanleyville, Hôtel des Chutes/
Barman/ 8-4-1923*

1923



12 - H.P. 1953.21.173

Maison pour Européens

*Stanleyville, Habitation cbs.
A.E., 9-4-1923*

1923



13 - H.P. 1966.1.1053

Stanleyville

Stanleyville en 1926

1926

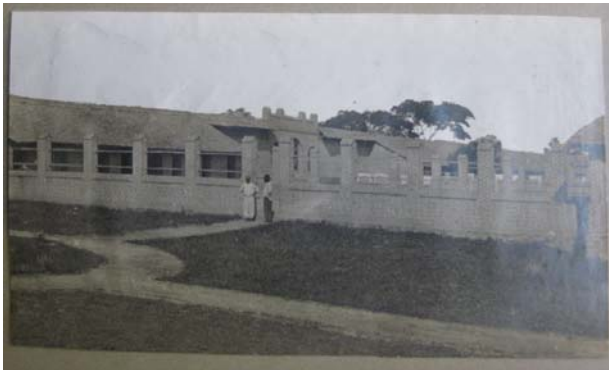


14 - H.P. 1967.1.255

Stanleyville - Camp Militaire

*La caserne de la F.P. à
Stanleyville*

1928

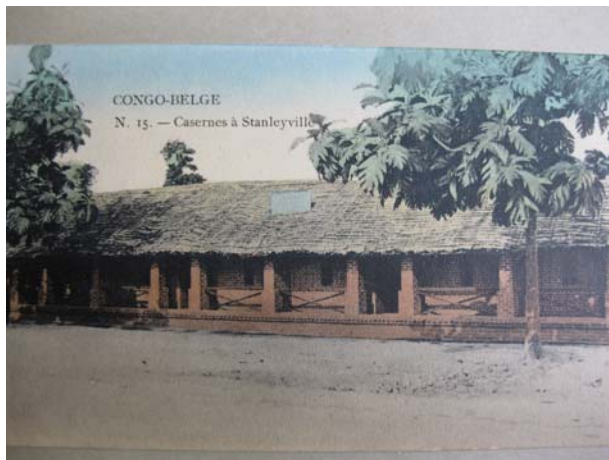


15 - H.P. 1967.1.259

*F.P. Camp Militaire -
Stanleyville*

Casernes à Stanleyville

1928



16 - H.P. 1966.1.1035

Stanleyville

Vue sur Stanleyville

1930



17 - H.P. 1966.1.1222

Stanleyville

*Vue de Stanleyville, rive droite,
avec la maison de l'inspecteur
d'état*

1930



18 - H.P. 1966.1.1076

Stanleyville

Stanleyville

1941



19 - H.P. 1956.15.1606

Stanleyville

*Vue aérienne de Stanleyville,
Congopresse 1945*

1945



20 - H.P. 1956.15.3318

-

-
1947



21 - H.P. 1953.49.276

Maison pour Européens

*Habitation d'agent de la
Banque du Congo Belge à
Stanleyville*

-



22 - H.P. 1954.85.396

Habitation indigènes

*Gouvernement model house and
occupier at Stanleyville*

-



23 - H.P. 1955.96.1322

cité indigène

OCA-wijken

-



24 - H.P. 1955.96.1323

cité indigène

OCA-wijken

-



25 - H.P. 1955.96.1342

cité indigène

OCA-wijken

-



26 - H.P. 1955.96.1359

-

-

-



27 - H.P. 1955.96.1360

-
-
-



28 - H.P. 1955.96.1361

-
-
-



29 - H.P. 1955.96.1365

-
-
-



30 - H.P. 1955.96.1366

-

-

-



31 - H.P. 1955.96.1367

-

-

-



32 - H.P. 1955.96.1368

Stanleyville

*Vue aérienne de Stanleyville, la
résidence du gouverneur de la
province Orientale*

-



33 - H.P. 1955.96.1386

-
-
-



34 - H.P. 1955.96.1389

-
-
-



35 - H.P. 1955.96.1390

-
-
-



36 - H.P. 1955.96.753

-

-

-



37 - H.P. 1956.15.13.975

-

-

-



38 - H.P. 1956.15.13.976

-

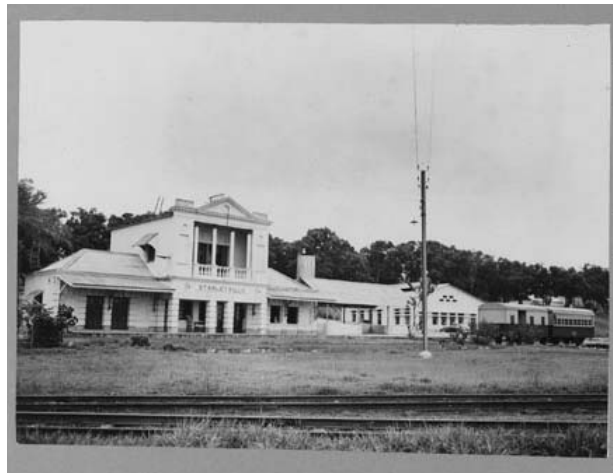
-

-



39 - H.P. 1956.15.13.988

-
-
-



40 - H.P. 1956.15.1607

Stanleyville

*Au Congo Belge, Le square
Léopold II à Stanleyville*

-



41 - H.P. 1956.15.1613

-
-
-



42 - H.P. 1956.15.1618

-

-

-



43 - H.P. 1956.15.3319

-

Rive droite

-



44 - H.P. 1956.15.3321

-

-

-



45 - H.P. 1956.15.3337

-
-
-



46 - H.P. 1956.15.3338

-
-
-



47 - H.P. 1956.15.931

-
-
-



48 - H.P. 1956.15.937

-

-

-



49 - H.P. 1956.15.946

-

-

-



50 - H.P. 1961.5.296

Habitation Européens

*Habitation de l'ingénieur de
réseau à Stanleyville; chemin de
fer C.F.L.*

-



51 - H.P. 1966.1.1051

Stanleyville

*La nouvelle place de la victoire
à Stanleyville*

-



52 - H.P. 1966.1.1058

-

-

-



53 - H.P. 1966.1.1063

-

-

-



54 - H.P. 1966.1.1174

-
*Maison Arabe à Guarchura,
près de Stanleyville*
-



55 - H.P. 1966.1.1217

-
-
-



56 - H.P. 1966.1.1219

-
-
-



57 - H.P. 1966.1.1254

-
-
-



58 - H.P. 1966.1.1255

-
-
-



59 - H.P. 1993.20

-
Cartes Postales
-



60 - H.P. 19 HG.10.26

-
-
-



61 - H.P. 19.sans n°-maison

-
Maison de Chef de service à Stanleyville



62 - H.P. 19.sans n°-école

-
Au Congo Belge, l'école des Frères Maristes, à Stanleyville



1.2 INTERNET

1.2.1 STANLEYVILLE.BE

De website, www.stanleyville.be, biedt vele historische en recente beelden van Stanleyville/Kisangani aan.

De site, beheerd door dhr. Jean Luc Ernst, is opgericht voor en door 'ex-kolonialen'. Ze is dan ook ten zeerste in dit licht te beschouwen. Zonder wetenschappelijke nauwkeurigheid en/of referentie worden de beelden naar de herinneringen van de auteurs chronologisch geordend volgens verschillende onderverdelingen.

Hier zijn toch ook enkele voordelen aan verbonden. Zo biedt de site een fotografisch overzicht van Kisangani van begin 20e eeuw tot vandaag. Zelfs van de post-koloniale periode³ zijn er vele beelden terug te vinden. En bij elke afbeelding is de auteur duidelijk vermeld zodat, indien gewenst, deze gecontacteerd kan worden voor gedetailleerder onderzoek.

1.3 Conclusie: niet-gedocumenteerde delen

Als we deze collectie van historische beelden in zijn geheel bekijken valt één feit direct op: de inlandse woonwijken en leefgewoontes worden zelden of niet gedocumenteerd. Dit historisch beeld van het koloniale Stanleyville dat zo gepresenteerd wordt is dus sterk gekleurd door het koloniale bewind en de Westerse invloed. Waarschijnlijk zijn er wel genuanceerdere beelden te vinden, maar deze zijn nooit tot in de archieven van Tervuren geraakt. In deze collectie is de invloed van de 'selectieprocedures' van de koloniale overheid dan ook sterk te voelen. Maar ook in de 'onafhankelijke' collectie op *stanleyville.be* krijgen we door de oud-kolonialen enkel beelden van het Europese centrum en hun eigen verwezenlijkingen in de inlandse wijken - westerse scholen, OCA-woonhuizen, Bij het bekijken van deze historische beelden moet er dus steeds bewust omgegaan worden met het feit dat er slechts één kant van het koloniale verhaal verteld wordt.

3 Op vlak van beeldmateriaal is de post-koloniale periode totaal afwezig in de 'officiële' Belgische archieven. De 'toeristische' foto's van de ex-kolonialen bieden dus een uitgebreide bron van informatie over de post-koloniale evolutie van de meest prominente delen van Kisangani.

2. Contemporaine beelden

2.1 BEELDMATERIAAL VELDWERK

Gedurende mijn veldwerk in Kisangani heb ik de hele stad systematisch gefotografeerd. Deze fotografische documentatie is terug te vinden op bijgevoegde DVD's⁴.

De foto's zijn eerst geografisch geordend volgens hun deelgemeente - Kabondo, Kisangani, Lubunga, Makiso, Mangobo & Tshopo. Vervolgens is er voor elke gemeente de onderverdeling gemaakt tussen foto's van 'Straten', foto's van 'Gebouwen' en de 'Panorama's'. Deze 'Panorama's' zijn geconstrueerde beelden die enkele afzonderlijke foto's samenvoegen en benoemd zijn volgens hun subject. De afzonderlijke detailfoto's zijn ook terug te vinden in de andere categorieën. In de mate van het mogelijke heb ik nog een verdere benoeming van de foto's trachten door te voeren door ze te ordenen volgens hun specifiek onderwerp. Zo is er voor de gemeente Makiso onder andere ook een onderverdeling met foto's van de 'Faculté des sciences'.

2.2 INTERNET

2.2.1 STANLEYVILLE.BE

Zoals reeds vermeld op vorige pagina is de website, www.stanleyville.be, een uitstekende bron voor beeldmateriaal van het post-koloniale Kisangani.

De foto's die genomen zijn vanaf eind jaren '60 zijn steeds 'toeristische' foto's van oud-kolonialen die hun geboortestad nog eens bezoeken of van onderzoekers die er even verbleven hebben.

2.2.2 GOOGLE EARTH

Via 'google Earth' zijn er vele foto's te vinden die de huidige conditie - vanaf 2003 - van Kisangani tonen. De meeste hiervan zijn ook juist ge-georefereerd, zodat er een nauwkeurig beeld van de stad geschetst kan worden.

Er zijn ook steeds meer foto's die gepubliceerd werden door lokale bewoners waardoor er beelden te vinden zijn die je als buitenlands bezoeker nooit te zien zou krijgen.

⁴ Zie 'Inhoud DVD's' in 'Annex III' voor de precieze locatie van de beelden.

L'INFRASTRUCTURE



Makiso - Rondpunt aan de Congo Palace



Lubunga - Open centrum met de kerk en het gemeentehuis als organiserende elementen



Makiso - rondpunt in het commercieel centrum



Makiso - rondpunt in het commercieel centrum



Makiso - Administratief centrum met het stadshuis en de provinciale ministeries / oud postgebouw



Makiso - Administratief centrum met de dubbele laan waarlangs het stadshuis en de provinciale ministeries / oud postgebouw zich bevinden



Makiso - Administratief centrum met de dubbele laan vanwaar ook de oude as door Kabondo richting het oosten vertrekt



Makiso - Panoramisch zicht op het plein voor het LEGEMA gebouw van Claude Laurens



Makiso - Panoramisch zicht van de Place des Martiers



Makiso - Panoramisch zicht van Place du Canon



Tshopo - Rondpunt aan de watervallen op de Tshopo dat ook de grens vormt tussen te gemeentes Makiso en Tshopo



Tshopo - Rondpunt bij het begin van de hoofdwas die door het OCA aangelegd werd tijdens de uitbouw de CEC Belge I



Tshopo - Panoramisch zicht op het kruispunt met de 1e avenue



Tshopo - Panoramisch zicht op het kruispunt met de 15e avenue en de centrale markt van Tshopo

ANNEX II - CARTOGRAFIE

Met volgend werkdocument tracht ik de bestaande cartografie over 'Stanleyville' / Kisangani zo helder mogelijk ter beschikking te stellen voor toekomstig onderzoek.

1. Archief kaarten

1.1 AFRIKA ARCHIEF

Tijdens onderzoek in het 'Afrika Archief' in Brussel, dook er in de verschillende collecties relevant historisch kaartmateriaal op van het koloniale 'Stanleyville'. De volledige lijst met referenties over 'Stanleyville' uit de verschillen inventarissen is terug te vinden op bijgevoegde DVD's¹.

De interessantste kaarten zijn fotografisch gedupliceerd en in onderstaande database samengebracht.

Deze kaarten zijn chronologisch geordend zodat de historische ontwikkeling zelfs uit dit document afgelezen kan worden.

Op bijgevoegde DVD's zijn de kaarten gesorteerd volgens de inventaris waarin ze te vinden zijn en vervolgens zijn ze benoemd volgens volgend principe : *portfolio nr . kaart nr . - locatie - jaar .*

Zo zijn de kaarten, indien consultatie gewent is , snel terug te vinden in de inventarissen van het 'Afrika Archief'.

In de tekst wordt er naar de gebruikte kaarten verwezen volgens hun volgnummer in deze database.

De kaarten en bijbehorende informatie worden volgens onderstaand schema getoond in het werkdocument.

nr - Inventaris
Portfolio nr . kaart nr
Locatie
Beschrijving
Jaar
Schaal
-
Info



¹ Zie 'Inhoud DVD's' in 'Annex III' voor de precieze locatie van de beelden.

1.1.1 KAARTEN

- 1 - CartesX
416.5709

Stanleyville

*Circonscription urbaine de Stanleyville
plan parcellaire (abime)*

1913

1/2.500

-

Kaart van het centrum van het vroegkoloniale Stanleyville, met aanduiding van het stedelijk gebied en de belangrijkste gebouwen

-



- 2 - Cartes A23
24.12

Stanleyville

Stanleyville Rive gauche c.f.l. 1/2.500

1914

1/2.500

-

Inplantingsstudie van de spoorweginfrastructuur op de linkeroever van de Congostroom

-



3 - Cartes A23
22.12

Stanleyville

Circonscription urbaine de Stanleyville
1/10.000

1922

1/10.000

-

Kaart van Stanleyville en de nabije omgeving met aanduiding van de officiële grenzen van het stedelijk gebied

-



4 - CartesX
314.813

Stanleyville

Circonscription urbaine de Stanleyville

1922

1/10.000

-

Kaart van Stanleyville en de nabije omgeving met aanduiding van de officiële grenzen van het stedelijk gebied

-



5 - CartesX
431.6490

Stanleyville

Circonscription urbaine de Stanleyville

1922

1/10.000

-

Kaart van Stanleyville en de nabije omgeving met aanduiding van de officiële grenzen van het stedelijk gebied

-



6 - Cartes A23
22.5

Stanleyville

Plan de Stanleyville 1/20.000

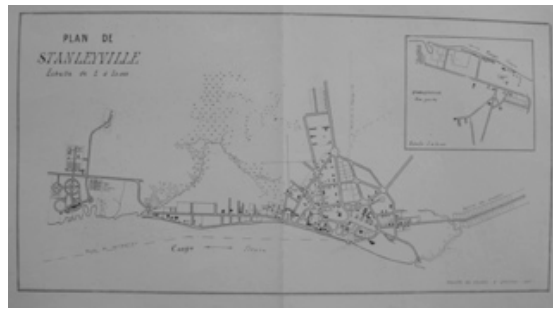
1927

1/10.000

-

Toeristische kaart van het Europese
deel van het koloniale Stanleyville

-



7 - CartesX
301.100

Stanleyville

Plan de Stanleyville

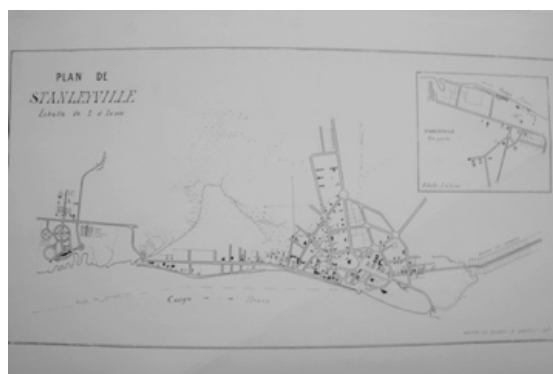
1927

1/10.000

-

Toeristische kaart van het Europese
deel van het koloniale Stanleyville

-



8 - Cartes A23
247.9

Stanleyville

Plan de Stanleyville 1/10.000

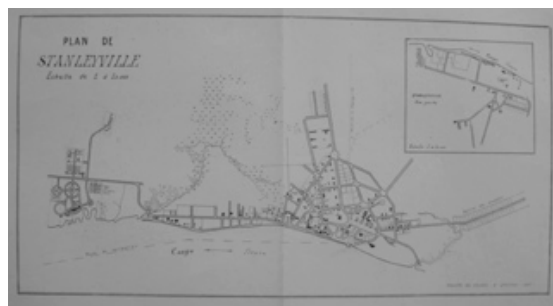
1927

1/10.000

-

Toeristische kaart van het Europese
deel van het koloniale Stanleyville

-



9 - Cartes A23
287.19

Stanleyville

Plan de Stanleyville (3 Feuilles)

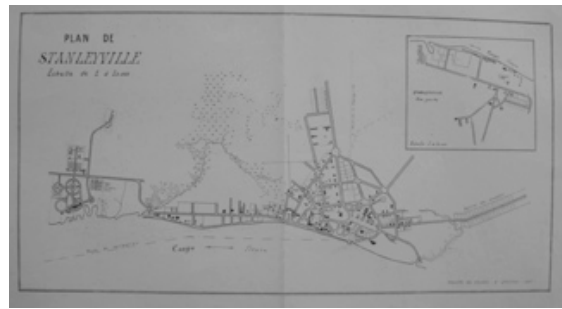
1927

-

-

Toeristische kaart van het Europese
deel van het koloniale Stanleyville

-



10 - Cartes A23
247.13

Stanleyville

*Congo Belge district de Stanleyville
1/1.000.000*

1929

1/1.000.000

-

Kaart van het District Stanleyville
met aanduiding van Stanleyville als
hoofdstad

-



11 - Cartes A23
264.26B

Congo

*voies de communication organisées en
services publics 1/5.000.000*

1933

1/5.000.000

-

Kaart van Belgisch Congo met
aanduiding van de
transportinfrastructuur

-



12- CartesX
376.3627

Stanleyville

*Plan des environs de Stanleyville
(concessions)*

1935

1/50.000

-

Kaart van de ruime omgeving rond Stanleyville met aanduiding van de grootste grondeigendommen - basis voor kadasterplan.

-



13- Cartes A23
5.27

Stanleyville

*Province de Stanleyville cartes des
territoires au 1/1.000.000*

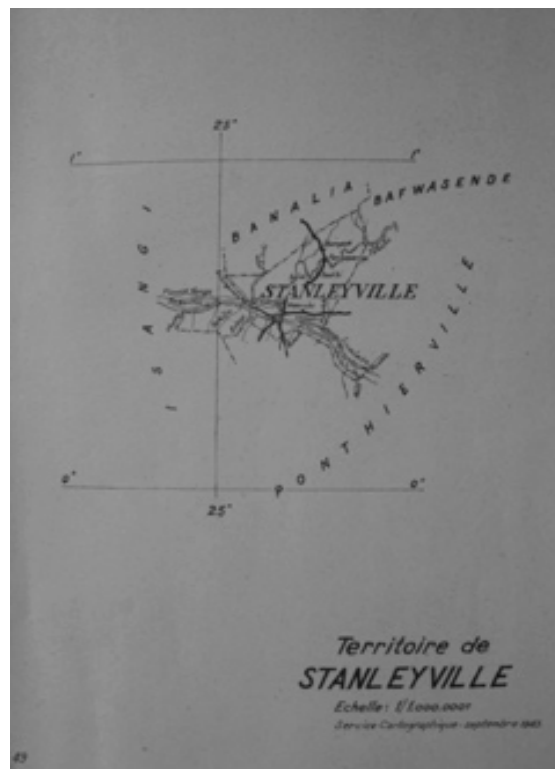
1943

1/1.000.000

-

Kaart van de provincie Stanleyville

-



14- Cartes A23
287.20

Stanleyville

Stanleyville plan de lotissement (2 Feuilles)

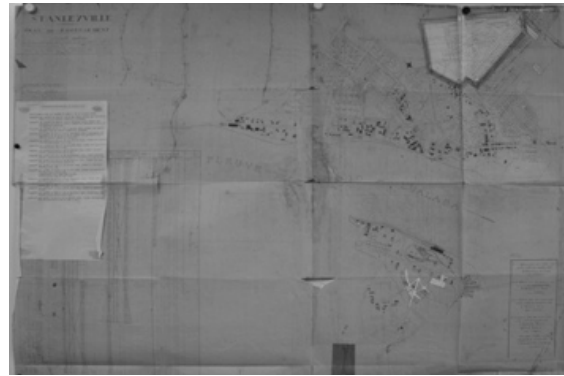
1941-1947

1/4.000

-

Kadasterplan met aanduiding bij naam van de eigenaars

-



15- Cartes A23
287.21

Stanleyville

Stanleyville

1948

1/15.000

-

Blauwdruk van Stanleyville met aanduiding van het Europese stadscentrum en de CEC's op beide oevers van de Congostroom.

-



16- CartesX
448.8174

Stanleyville

Principe lineaire son application a Stanleyville schema theorique

1948

1/50.000

-

Masterplan voor de ontwikkeling van Stanleyville door M.C.Heymans volgens het principe van de lijnstad, georganiseerd langs een nooit aangelegde tramlijn.

-



17 - Cartes A23
287.41

Stanleyville

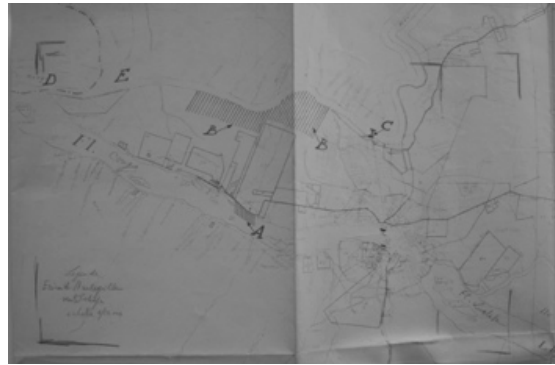
Environs de Stanleyville 1/50.000

1948

1/50.000

-
info

-



18 - Cartes X
.4859

Stanleyville

Stanleyville et environs

1949

1/50.000

-
info

-



19 - Cartes A23
287.25

Stanleyville

*Stanleyville (S.SO.IV) enkel rive
gauche*

1951

1/5.000

-
info

-



20 - CartesX
351.2289-2293

Stanleyville

*Stanleyville 4 feuilles et plan
d'ensemble blawdruk*

1951

1/10.000

-
info

-



21 - CartesX
305.340

Stanleyville

*Stanleyville carte S.SOIV et S.SE.II
avec annotations*

1951

1/5.000

-
info

-



22- Cartes A23
287.26

Stanleyville

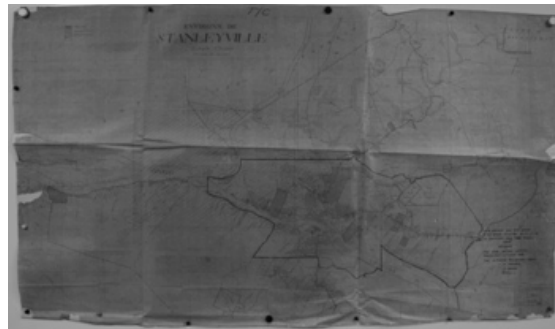
Environs de Stanleyville 1/50.000

1952

1/50.000

-
info

-



23- CartesX
.4852

Stanleyville

*Naco-Netherlands Airport Consulting
Office plan de situation de
l'allongement de la plain existant et
d'une nouvelle plaine a Stanleyville*

1952

1/10.000

-
info

-



24- OCAplans
.187

Stanleyville

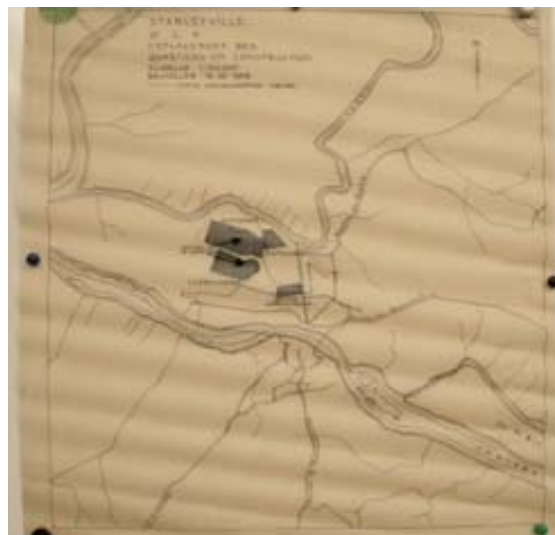
*Stanleyville O.C.A. Emplacement des
quartiers en construction*

1952

1/50.000

-
info

-



25- CartesX
305.360

Stanleyville

Stanleyville

1952

1/25.000

-
info

-



26- CartesX
392.7398

Stanleyville

Naco-Netherlands Airport
Consulting Office plan de situation
de l'allongement de la plain existant
et d'une nouvelle plaine a Stanleyville
annexe 4

1952

1/10.000

-
info

-



27 - Cartes A23
287.28

Stanleyville

*Environs de Stanleyville planche II
côté est*

1954

1/5.000

-
info

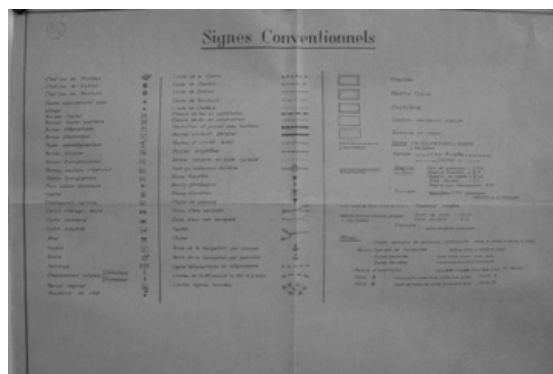


28 - Cartes A23
287.34

Signes Conventionnels

1954

-
info



29 - Cartes A23
287.22

Stanleyville

*Stanleyville C.U. & quartiers
suburbains*

1955

1/25.000

-
info



30- CartesX
444.7997-8000

Stanleyville

*Territoire de Stanleyville (1938: 2
feuilles 1956: 2 exemplaires; 1 avec
annotations)*

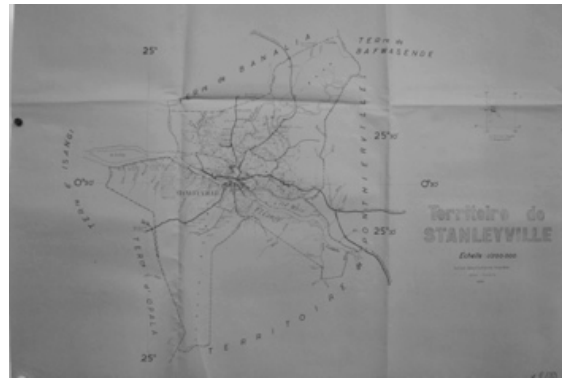
1938-1956

1/200.000

-

info

-



31- OCAplans
317

Stanleyville

*Stanleyville emplacement des cites
indigenes*

1956

1/20.000

-

info

-



32- Cartes A23
287.27

Stanleyville

*Plan de lotissement Stanleyville
planche I*

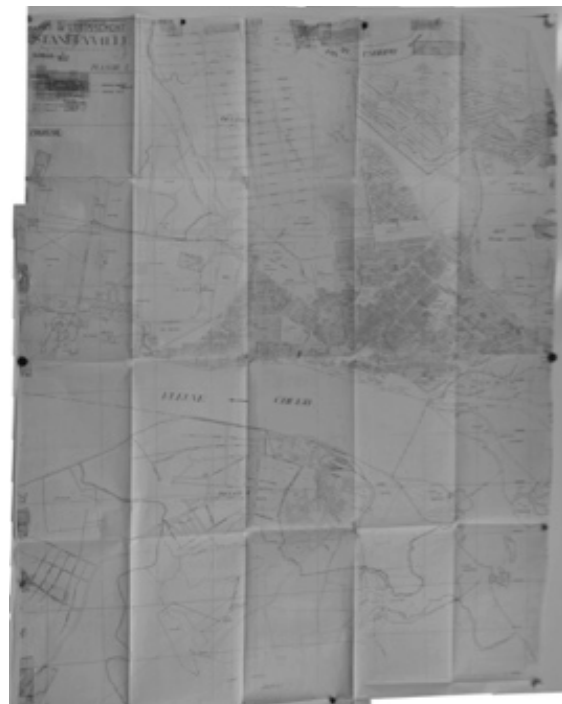
1957

1/5000

-

info

-



33- Cartes A23
287.37

Stanleyville

*Section urbaine de Stanleyville plan
d'ensemble et notes - enkel kaarten
interessant*

1957

1/5000

-
info

-



34- Cartes A23
287.32

Stanleyville

(Stanleyville)

'50

1/10.000

-
info

-



35- Cartes A23
287.30

Stanleyville

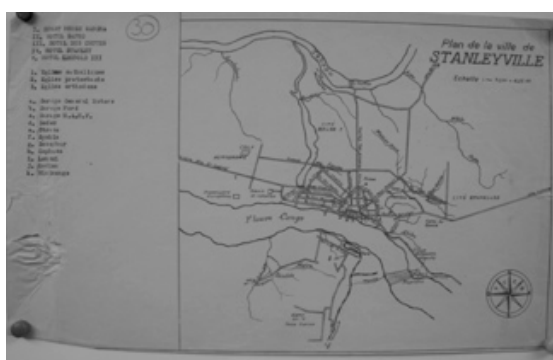
Plan de la ville de Stanleyville

??

1/42.500

-
info

-



36- Cartes A23
287.31

Stanleyville

(Stanleyville) centrum

??

1/5.000

-

info

-



37- Cartes A23
287.35

Stanleyville

Stanleyville (Fragment)

??

1/20.000

-

info

-



1.2 CONGOLESE ARCHIEVEN

De hierna volgende kaarten zijn opgedoken tijdens onderzoek in de lokale archieven tijdens mijn onderzoeksverblijf in Kisangani van jan-feb 2010.

1.2.1 L' ARCHIVE DU BUREAU DE L'URBANISME & HABITAT

38 - Urbanisme & Habitat

*massaplan met enkel duurzame
gebouwen (OCA/ONL ?)*

- kopie van de kaart in het archief van
'Titres immobilier & Cadastre' -
kaart 40 -

'50

schaal niet terug te vinden

-
info

-



39 - Urbanisme & Habitat

Schema Directeur - esquisse

- masterplan tijdens de zaïrisering -

1976

1/50.000

-
info

-



1.2.2 L' ARCHIVE DU BUREAU DES TITRES IMMEUBILIER & CADASTRE

40 - Titres Immeubiler & Cadastre

*massaplan met enkel duurzame
gebouwen (OCA/ONL ?)*

- sterk beschadigde originele kaart die
nog steeds als basis dient voor
plannen die daar vandaag nog
getekend worden -

'50

schaal niet terug te vinden

-
info

-



41 - Titres Immeubiler & Cadastre

Plan d'aménagement

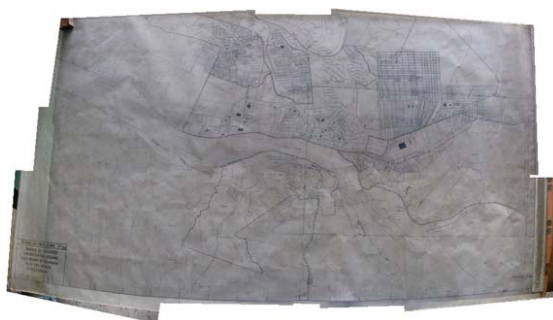
- gedetailleerd plan met aanduiding
van enkele nieuwe en op de stapel
staande projecten -

1972

1/10.000

-
info

-



1.2.3 LA MAIRIE

42 - La mairie de Kisangani

Plan touristique

- stadsplan uit een toeristische gids,
dat vandaag nog steeds gebruikt
wordt in de lokale administratie -

1958

-

-

info

-



1.3 LITERATUUR

Volgende kaarten zijn terug te vinden in boeken die de stedenbouwkundige aspecten van Stanleyville behandelen.

1.3.1 L'URBANISME AU CONGO BELGE

Dit boek, uit 1949, geeft een analyse en toekomstvisie van de stedelijke ontwikkeling van de 3 grootste Congolese steden uit de koloniale periode - Leopoldville (nu Kinshasa), Elisabethville (nu Lumumbashi) en Stanleyville (nu Kisangani). Het deel over Stanleyville werd uitgevoerd en getekend door stedenbouwkundige M. Jean Gilson.

43 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

*Commerces Industries Bâtiments
publics*

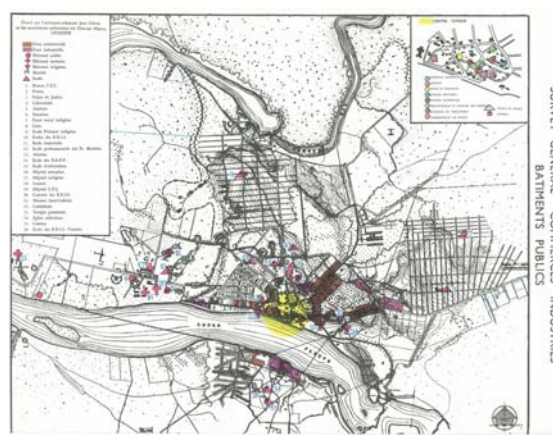
1949

-

-

info

-



44 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

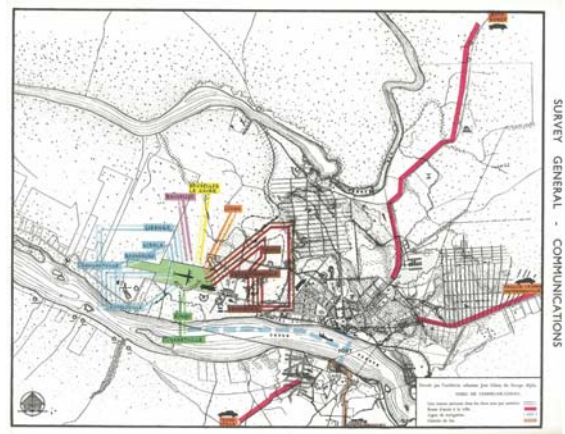
Communications

1949

-

info

-



45 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

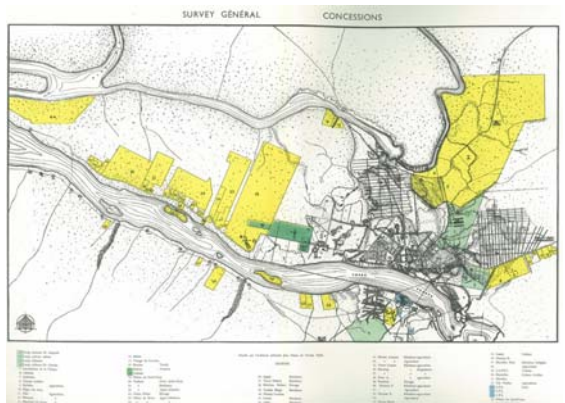
Concessions

1949

-

info

-



46 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

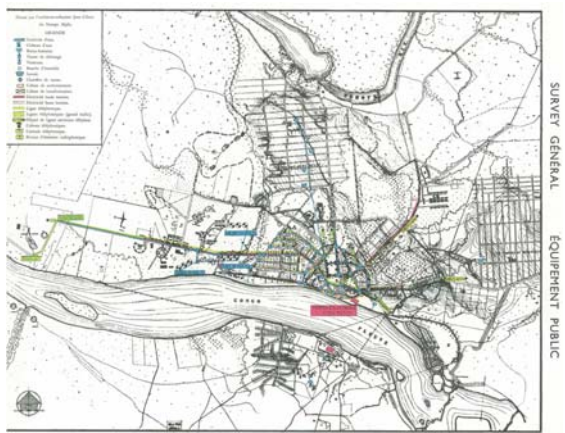
Equipement Public

1949

-

info

-



47 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

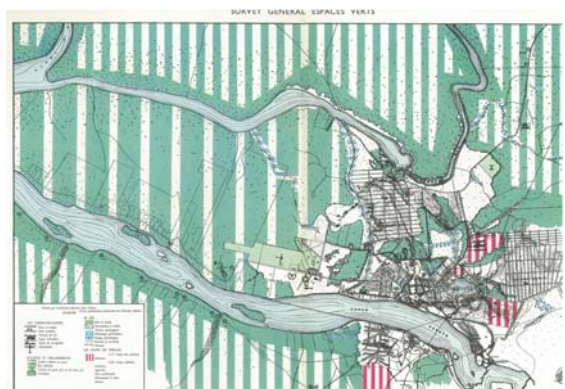
Espace Verts

1949

-

info

-



48 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

Evolution Historique

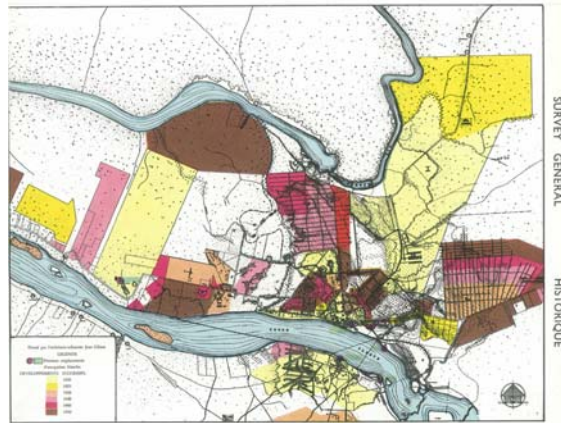
1949

-

-

synthesekaart van de historische ontwikkeling van het stedelijk gebied van Stanleyville

-



49 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

Situation Existante

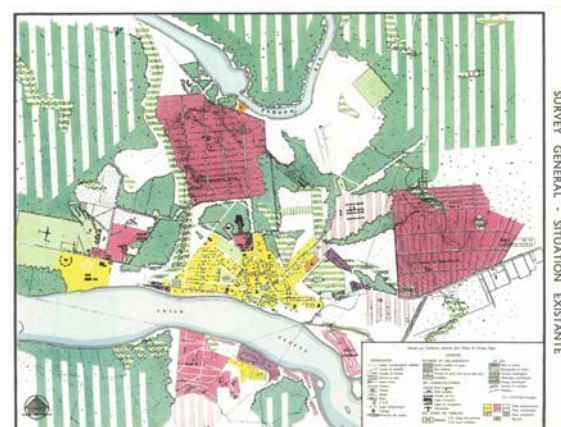
1949

-

-

info

-



50 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

Survey Général

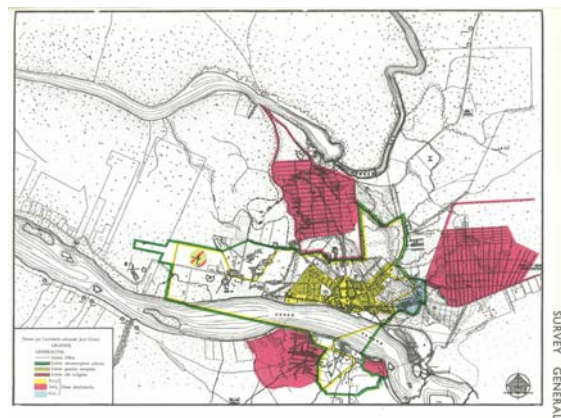
1949

-

-

synthese-kaart met verschillende stedelijke lagen

-



51 - L'Urbanisme au Congo Belge

getekend door M. Jean Gilson

Plan Directeur

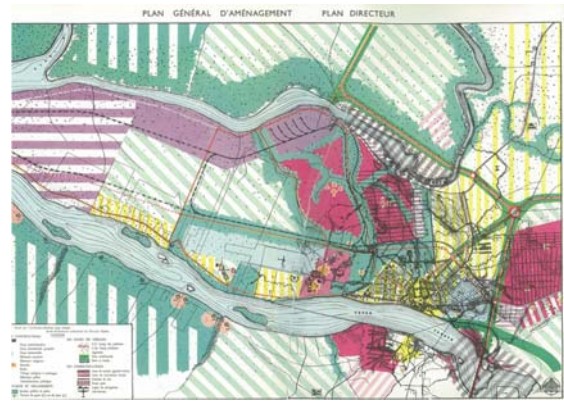
1949

-

-

masterplan voor Stanleyville, dat in de jaren '50 gevolgd deels uitgevoerd is

-



1.3.2 GUIDE DU VOYAGEUR AU CONGO BELGE

Van deze reisgids uit de jaren '50 is er ongeveer tweemaal een nieuwe versie uitgegeven. De editie uit '54 is de enige die ik echt teruggevonden heb. Andere toeristische kaarten, uit andere edities van deze gids zijn kaarten 6, 7, 8, 9, 35, 42, 58 en 61.

53 - Guide du voyageur au Congo Belge

Carte touristique

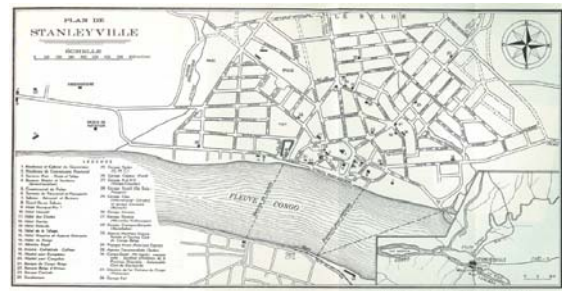
1954

-

-

info

-



1.3.3 STANLEYVILLE- an african urban community under Belgian administration

In deze sociaal-demografische studie van Stanleyville localiseert Valdo Pons ook de verschillende stammen die prominent aanwezig zijn in de stad.

Deze kaart vormt de basis voor Pons' demografische studie. Ander kaarten in dit boek tonen elk de spreiding van een andere etnische stam.

54 - Valdo Pons

Schets die de locatie van de verschillende woonzones in Stanleyville aanduidt

1953

-
-
info
-

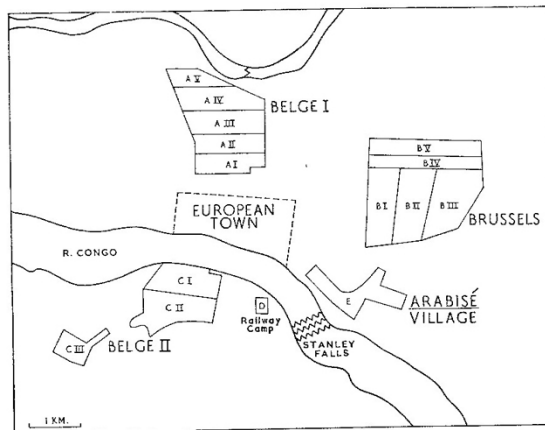


FIG. V Sketch map of Stanleyville showing the survey tracts referred to in the text

1.4 INTERNET

1.4.1 STANLEYVILLE.BE

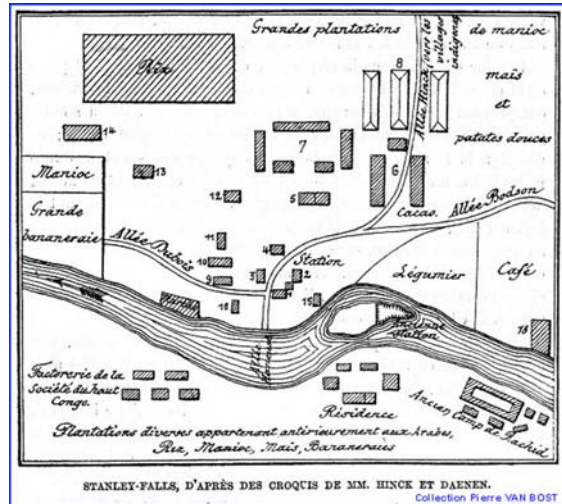
Op de website 'www.stanleyville.be' zijn er verscheidene historisch relevante kaarten te vinden uit privé-collecties van enkele oud-kolonialen. De eigenaars zijn steeds op de kaarten en /of de website terug te vinden.

55 - Stanleyville.be

Stanley Falls - chapeaux

1893

-
-
schets van de eerste koloniale post, na de stichting ervan door Stanley



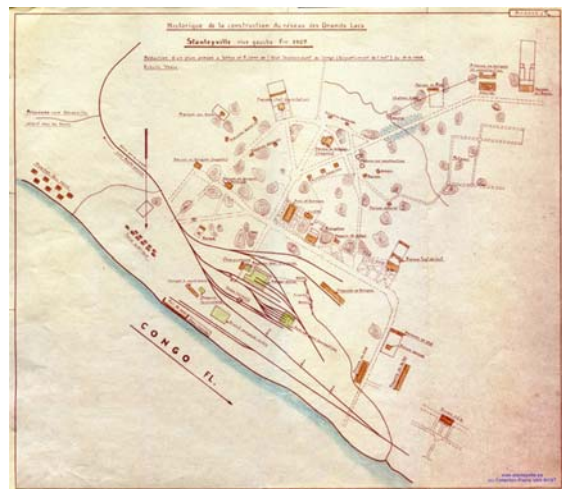
56 - Stanleyville.be

Rive gauche

1907

1/2.500

-
schetsmatig plan van het treinstation en omgeving op de linker oever/ LUBUNGA



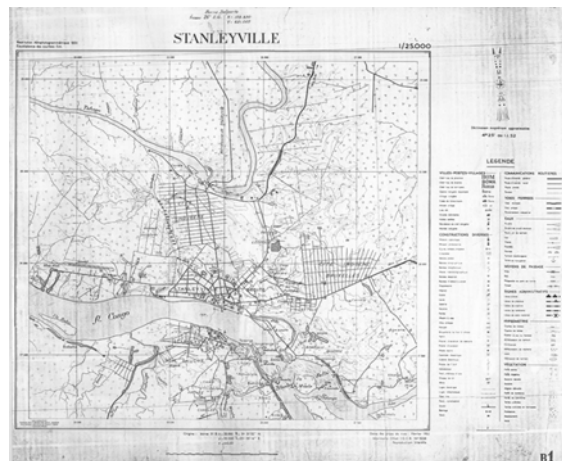
57 - Stanleyville.be

Carte de Stanleyville

1951

1/25.000

-
'populair' stadsplan uit de koloniale periode



58 - Stanleyville.be

Plan touristique

1952

-
-
plan uit een toeristische reisgids

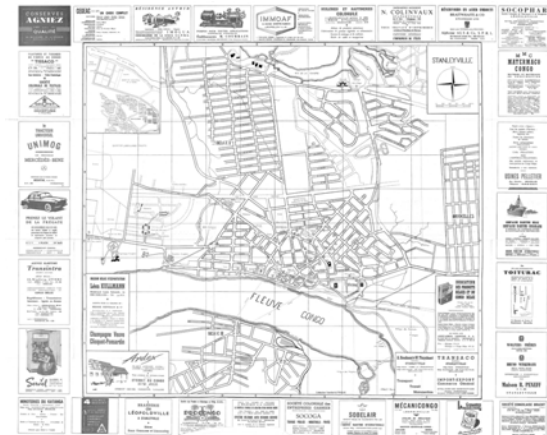


59 - Stanleyville.be

Plan Stanleyville

1955

-
-
'populair' stadsplan uit de koloniale periode

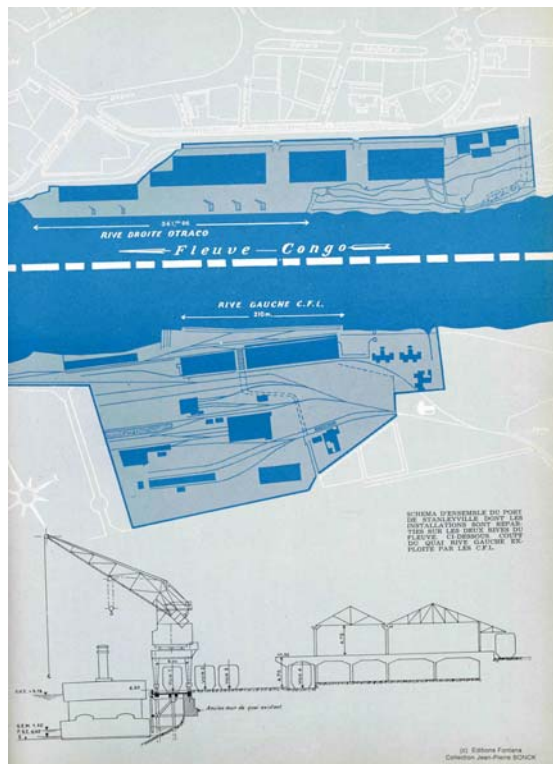


60 - Stanleyville.be

Plan du Port

1957

-
-
masterplan voor de haven
infrastructuren op beide oevers van
de Congo



61 - Stanleyville.be

Plan touristique

1958

-
-
plan uit een toeristische reisgids



62 - Stanleyville.be

Carte centre ville

1959

-
-
info

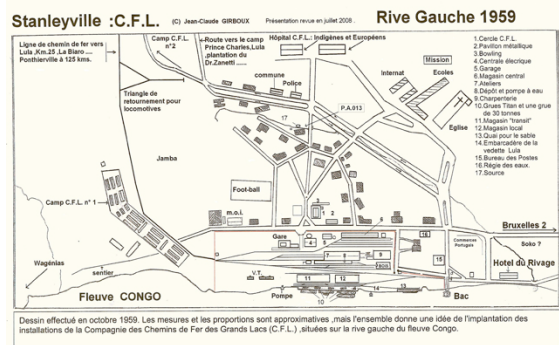


63 - Stanleyville.be

Rive gauche

1959

-
-
schetsmatig plan van de
infrastructuren van de
spoorwegmaatschappij C.F.L. op de
linker oever



64 - Stanleyville.be

Plan Stanleyville

1960

-
-
gescand deel van vroegere versie van
kaart 66



65 - Stanleyville.be

Plan parcellaire nord

1963

-

-

'massaplan' van een deel van
KABONDO en MAKISO

-



66 - Stanleyville.be

Carte militaire

1963

1/12.500

-

info

-



2. Hedendaagse kaarten

2.1 CARTOGRAFIE UIT CONGO

De volgende kaarten dateren van het laatste decennium en heb ik gevonden tijdens het veldwerk dat in Kisangani gedaan heb.

2.1.1 PLAN DE DEVELOPPEMENT URBAIN - PDU

Binnen het kader van het project PDU-Kisangani is er, in de periode 2007/2008, door Congolese stedenbouwkundigen, architecten en andere specifieke onderzoekers een atlas gemaakt over Kisangani. Deze atlas bevat analyses en een masterplan met een toekomstvisie voor 2030. Het soort kaarten en de verkregen informatie is dus te vergelijken met het onderzoek gevoerd door M.Jean Gilson eind jaren '40 in het kader van 'L'Urbanisme au Congo Belge' - kaart 43 tot 51.

67 - PDU-Kisangani

Carte 01_Kisangani dans l'armature congolaise

2007

1/2.500.000

-
info

-



68 - PDU-Kisangani

Carte 02_ CARTE TOPOGRAPHIQUE

2007

1/40.000

-
info

-



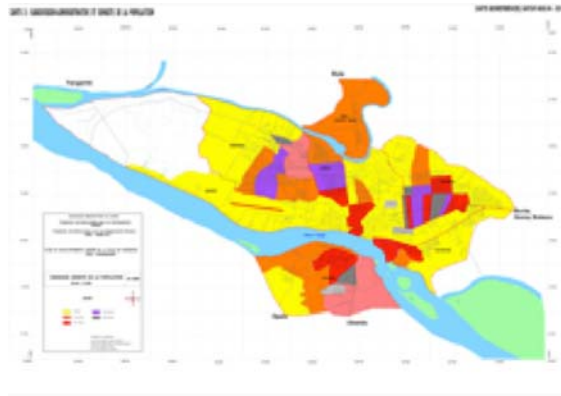
69 - PDU-Kisangani

Carte 03_Subdivision Administrative et Densité de la population

2007

1/20.000

-
info



70 - PDU-Kisangani

Carte 04_Etapes de la croissance spatiale de Kisangani

2007

1/20.000

-
info



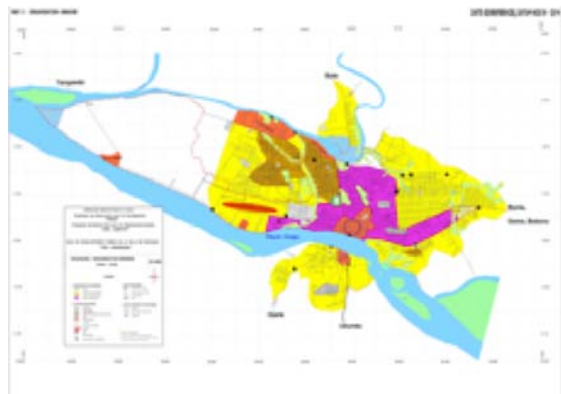
71 - PDU-Kisangani

Carte 05_Organisation urbaine

2007

1/20.000

-
info



72 - PDU Kisangani

Carte 06_Equipements et infrastructures

2007

1/20.000

-
info



73 - PDU-Kisangani

*Carte 07_Plan de la commune de
MAKISO*

2007

1/5.000

-
info

-



74 - PDU-Kisangani

*Carte 08_Plan de la commune de
TSHOPO*

2007

1/7.500

-
info

-



75 - PDU-Kisangani

*Carte 09_Plan de la commune de
MANGOBO*

2007

1/7.500

-
info

-



76 - PDU-Kisangani

*Carte 10_Plan de la commune de
KABONDO*

2007

1/7.500

-
info

-



77 - PDU-Kisangani

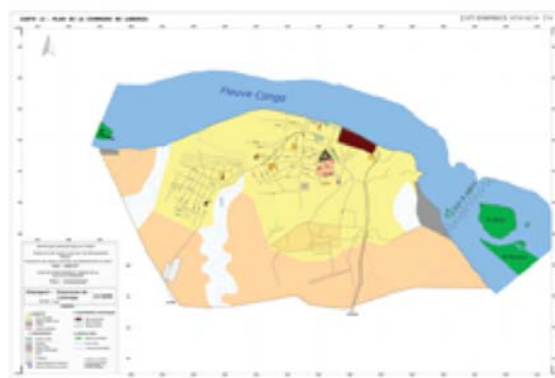
*Carte 12_Plan de la commune de
LUBUNGA*

2007

1/7.500

-
info

-



78 - PDU-Kisangani

Carte 13_Kisangani et son hinterland

2007

1/1.000.000

-
info

-



79 - PDU-Kisangani

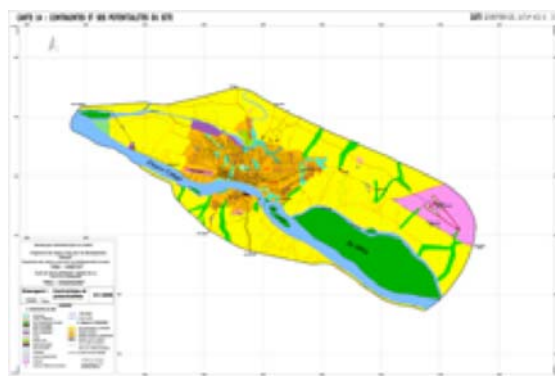
Carte 14_Contrainte et potentialité

2007

1/40.000

-
info

-



80 - PDU-Kisangani

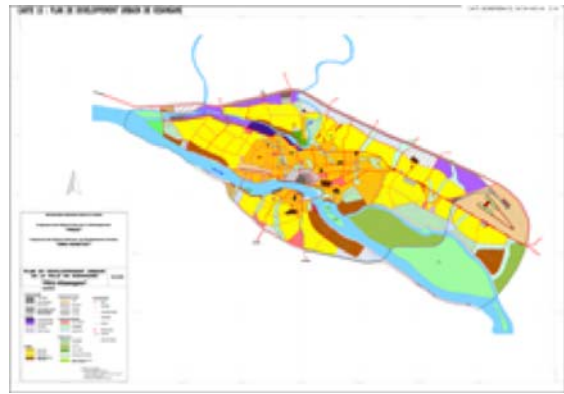
*Carte 15_Plan de Développement
Urbain de Kisangani*

2007

1/40.000

-
info

-



81 - PDU-Kisangani

*Carte 16_Plan Particulier
d'Aménagement (PPA), Commune de
KABONDO*

2007

1/20.000

-
info

-



82 - PDU-Kisangani

*Carte 17_Plan Particulier
d'Aménagement (PPA), Commune de
MANGOBO*

2007

1/5.000

-
info

-



83 - PDU-Kisangani

*Carte 18_Plan de localisation des
projets*

2007

1/40.000

-
info

-



2.1.2 DIVERS

Behalve de archieven en de atlas van het PDU-Kisangani zijn er nog enkele andere kaarten die ik lokaal in Kisangani ontdekt heb. Deze zijn wegens de beperkte lokale mogelijkheden enkel fotografisch gekopieerd.

84 - Bibliotheek UNIKIS

Stadsplan door Monuc

1997

1/12.500

-
uitbreiding van kaart 66 en met een extra laag informatie ivm. de aanwezigheid van de MONUC



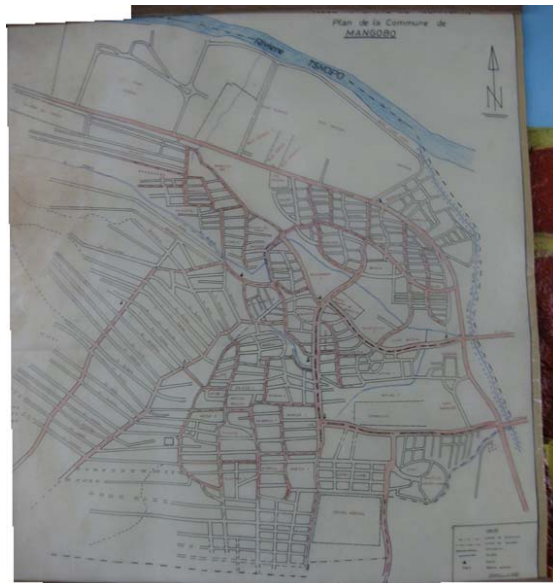
85 - Feestzaal van het lokaal gemeentehuis van MANGOBO

Stratenplan - Mangobo

2008

1/5.000

-
lokaal met de hand opgetekend door enkele oude geografen, op basis van verschillende oude kaarten



2.2 INTERNET

2.2.1 STANLEYVILLE.BE

86 - Stanleyville.be

Plan Monuc

2003

1/10.000

-

recent stadsplan opgemaakt door de
MONUC dat niet meer op hun
eigen site te vinden is

-



2.2.2 GOOGLE-MAPS

87 - Google-Maps

*Topografische kaart en stratenplan van
Kisangani*

2007

-

-

op basis van de luchtfoto's die te
vinden zijn via 'Google-Earth'

-



3. Luchtfoto's

3.1 L'URBANISME AU CONGO BELGE

De kaarten die M.Jean Gilson tekende zijn op basis van deze luchtfoto.

88 - L'Urbanisme au Congo Belge

Luchtfoto - maart 1949

1949

-

-

info

-



3.2 ARCHIEF KMMA TERVUREN

In de archieven van het KMMA in Tervuren zijn ook enkele luchtopnames terug te vinden. Deze zijn echter van een te lage kwaliteit om in groot detail de stad te kunnen weergeven. De originele en afzonderlijke luchtopnames zijn terug te vinden op bijgevoegde DVD's²

89 - KMMA Tervuren

Collage luchtfoto's

1956

-

-

op basis van reeks 5602x

-

90 - KMMA Tervuren

Collage luchtfoto's

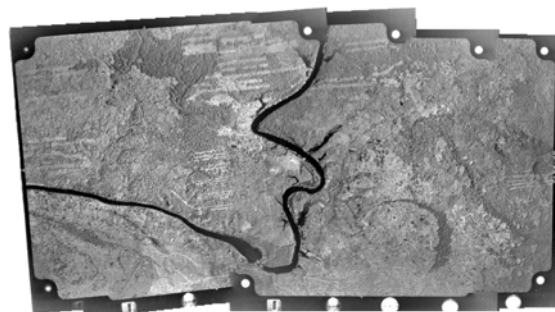
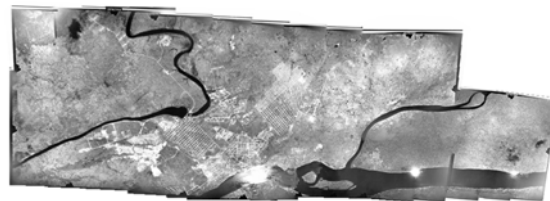
1958

-

-

op basis van reeks 5809x

-



91 - KMMA Tervuren

Collage luchtfoto's

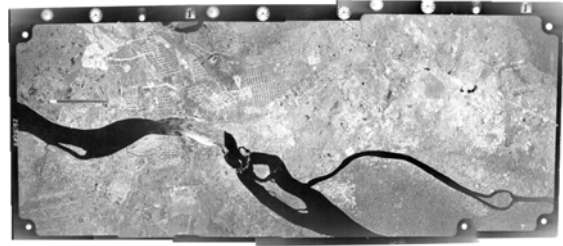
1958

-

-

op basis van reeks 5826x

-



3.3 GOOGLE EARTH

Via het moderne virtuele medium 'Google-Earth' is het grootste deel van Kisangani perfect te bestuderen in relatief hoge resolutie. Deze collage van luchtfoto's uit 'Google-Earth' is dan ook een belangrijke basis geweest voor mijn eigen cartografie.

92 - Google-Earth

Collage printscreens google earth

2007

-

-

info

-



4. Eigen cartografie

De kaarten die in Deel I, Deel II en Deel III van deze masterproef gebruikt zijn, zijn eigen werk en werden getekend op basis van bovenstaande cartografie en ervaringen en onderzoek tijdens mijn verblijf in Kisangani.

Bij de info in de tekst, bij elk van deze kaarten, wordt er dan ook steeds verwezen naar de kaarten uit bovenstaande database die er als basis voor gediend hebben.

In de tekst hebben de kaarten een eigen kaart/figuur-nummer gekregen dat overeenkomt met hun volgorde in die tekst en op de bijgevoegde DVD's zijn ze eveneens terug te vinden aan de hand van dit volgnummer.

LES MARCHÉS DE KISANGANI



Makiso - Centrale markt - voetgangers as



Makiso - Centrale markt - voetgangers as



Makiso - Centrale markt - voetgangers as



Makiso - Centrale markt - knooppunten



Makiso - Centrale markt - knooppunten



Makiso - Centrale markt - knooppunten



Makiso - Centrale markt - interne organisatie



Makiso - Centrale markt - interne organisatie



Makiso - Centrale markt langs de Congo



Makiso - Centrale markt langs de Congo



Makiso - Centrale markt langs de Congo - interne organisatie



Tshopo - Centrale markt ter hoogte van de 15e avenue - knooppunten



Tshopo - Centrale markt ter hoogte van de 15e avenue- interne organisatie



Tshopo - Lokale markt ter hoogte van de 11e avenue



Tshopo - Lokale markt gelegen waar de Djubu Djubu in de Tshopo uitmondt



Kabondo - lokale markt

ANNEX III - INHOUD DVD's

In wat volgt wordt een overzicht gegeven van de structuur van het digitale materiaal op de DVD's. Waar nodig is er een korte beschrijving toegevoegd.

1. Beeldarchief veldwerk | 01-02 2010 |

Op de hierna bijgevoegde DVD's is het foto materiaal te vinden dat het resultaat is van de vele verkenningstochten door de stad tijdens mijn veldwerk in Kisangani van 22-01 tot 20-02 2010.

Verdeeld over 3 DVD's biedt dit foto archief, per deelgemeente, een zicht op de organisatie en visuele kenmerken van Kisangani.

DVD 1

DVD 1_Masterproef 'Beeldkroniek van Kisangani'_Sander Aelvoet

- Commune Kabondo
 - Gebouwen
 - Panorama's
 - Straten
- Commune Kisangi
 - Gebouwen
 - Isle Bakwanga
 - Dit is het eilandje in de Congo stroom waar Stanley voor het eerst voet aan wal zette in 1883. Andere voorkomende namen van het eiland zijn 'Isle Kisangani' of 'Isle Wagenia'.
 - Panorama's
 - Straten
- Commune Lubunga
 - Gebouwen
 - Panorama's
 - Straten
- Commune Makiso - Part 1
 - Gebouwen - Algemeen
 - Straten - Algemeen

DVD 2

DVD 2_Masterproef 'Beeldkroniek van Kisangani'_Sander Aelvoet

- Commune Makiso - Part 2
 - Architect Claude Laurens - Immeubles SNEL & LEGEMA
De appartementsgebouwen zijn opgericht onder de naam,
Complexe 'Compagnie Immobilière de l'Equateur'.
 - Architect Marcel Molleman
 - Architect Paul de Queker - groot seminarie
- Commune Mangobo
 - Gebouwen
 - Panorama's
 - Straten
- Commune Tshopo
 - Gebouwen
 - Panorama's
 - Straten

DVD 3

DVD 3_Masterproef 'Beeldkroniek van Kisangani'_Sander Aelvoet

- └ Commune Makiso - Part 3
 - Avenue Grison - tussen centrum en overzet naar Yangambi
 - Bains de natation
 - Campus Universitaire
 - Centrale markt
 - Cercle Hellenique
 - Congo Palace
 - Faculté des sciences
 - Hotel de ville
 - Hotel Palm Beach
 - IBTP
 - Luchthaven SimiSimi
 - Mission St-Gabriël
 - Panorama's
 - Procure des missions & Kathedraal

2. Historisch beeldmateriaal & Cartografie

Op deze DVD zijn digitale kopieën van het archief materiaal uit ANNEX I en II terug te vinden.

DVD 4_Masterproef 'Beeldkroniek van Kisangani'_Sander Aelvoet

- Historisch beeldmateriaal
 - KMMA
- Cartografie
 - Archief kaarten
 - Afrika archief
 - Congolese archieven
 - Literatuur
 - Internet
 - Hedendaagse kaarten
 - Congolese archieven
 - Internet
 - Luchtfoto's
 - Eigen cartografie





BIBLIOGRAFIE

Deze bibliografie bevat de referentiewerken - in de verschillende beschikbare media - waarmee verder onderzoek naar 'Stanleyville' en Kisangani gevoerd kan worden.

1. Boeken

- Agency, CLAUSMEYER Tine, CUYVERS Wim, PAUWELS Dirk, Smaq, VAN DEN BRANDE Kristien, *BRAKIN - Brazzaville-Kinshasa visualizing the visible*, Baden/ Maastricht, Lars Müller Publishers and Jan van Eyck Academie, 2006
- BANHAM Reyner, *Los Angeles, the architecture of four ecologies*, Londen, Penguin Books, 1971
- FOUTRY Vita, NECKERS Jan, *Als een wereld zo groot waar uw vlag staat geplant. Kongo 1885-1960*, Leuven, Nauwelaerts Printing, 1986
- CHAPELIER Alice, *Elisabethville, essai de géographie urbaine*, Brussel, Koninklijke academie voor Koloniale Wetenschappen, 1957
- CONRAD Joseph, *Heart of Darkness*, Middlesex, Penguin Books, 1981 (9e druk)
- DE KEYSER Carl, *Congo (Belge)*, Lannoo, 2009
- DE MEULDER Bruno, *Kuvuanda Mbote, een eeuw koloniale architectuur en stedenbouw in Kongo*, Antwerpen, Uitgeverij Houtekiet/ deSingel, 2000, fotos: p. 223, 230, 231
- GILSON Jean, *"Livre III: L'urbanisation de Stanleyville", L'Urbanisme au Congo Belge*, Brussel, Les éditions De Visscher S.P.R.L., 1949
- JENCKS Charles, *HETEROPOLIS : Los Angeles the riots and the strange beauty of hetero-architecture*, Londen, Academy editions, 1993
- JEWSIECKI Bogumil, *"Histoire économique d'une ville coloniale. Kisangani: 1877-1960"*, *Les cahiers du cedaf* nr. 5, Brussel, CEDAF, 1978

- KULTERMANN Udo, *New Directions in African Architecture*, New York, George Braziller, 1969
- LAGAE Johan, "Complexe 'Compagnie Immobilière de l'Equateur'" in *Claude Laurens - Vlees & Beton nr. 53-54*, Gent, Vakgroep Architectuur en Stedenbouw, 2001, p. 194-201
- LANZA Hermelinde, "Stanleystad, een kosmopolitische stad. De plaats van de verschillende bevolkingsgroepen in het stadsweefsel", *Het geheugen van Congo/ de koloniale tijd*, Gent, Uitgeverij Snoeck, 2005, p. 99-103
- LYNCH Kevin, *L'image de la Cité*, Paris, Dunod, 1969
- Musée Royal de l'Afrique Centrale, *Naissance du Congo Belge*, Brussel, Didier Hatier, 1989
- OMASOMBO Tshonda Jean, *Kisangani and the Curve of Destiny* in *Under Siege: Four African Cities. Freetown, Johannesburg, Kinshasa, Lagos. Documenta 11_Platform 4*, Hatje Cantz Publishers, 2002, p. 400-415
- PONS Valdo, *Stanleyville, an african urban community under Belgian administration*, Oxford, Oxford University Press, 1969
- VERHAEGEN Benoit, "Le Centre Extra-Coutumier de Stanleyville (1940-1945)", *Le cahiers du cedaf nr. 8*, Brussel, CEDAF/ ASDOC, 1981
- VERHAEGEN Benoit (ed.), *Kisangani 1876-1976. Histoire d'une Ville - Tome 1: La population*, Kinshasa, Presses Universitaires du Zaïre, 1975
- ZINZEN Walter, *Kisangani, verloren stad*, Leuven, Uitgeverij Van Halewyck, 2004
- *Guide du voyageur au Congo Belge et au Ruanda-Urundi. Troisième édition*, Brussel, Office du tourisme du Congo Belge et du Ruanda-Urundi, 1954, p. 660-667

2. Studies

Deze onuitgegeven thesissen en studies zijn terug te vinden in de collecties van de vakgroep Architectuur&Stedenbouw aan de Universiteit Gent.

- AMBOLO MOSAKI Valentin, Mémoire: *De l'évolution de l'urbanisation de la ville de Kisangani (de 1990 à 2000)*, Kisangani, Université de Kisangani, Faculté des sciences sociales, administratives et politiques - département de sociologie, 2000-2001
- BONGONO LOFILINGA Joseph, Mémoire: *Problématique de la rehabilitation de la ville de Kisangani pendant la Transition*, Kisangani, Université de Kisangani, Faculté des sciences sociales, administratives et politiques - département de sociologie, 2005-2006
- DESOPPERE Vera, Thesis: *Marcel Molleman: realisatie en projecten (1949-1988)*, Gent, RUG, Faculteit Toegepaste Wetenschappen - Vakgroep Architectuur en stedenbouw, 1999
- KALINDA Balolage, Mémoire:., *L'agriculture urbaine à Kisangani. Situation et perspective.*, Kisangani, Université de Kisangani, Faculté des sciences sociales, administratives et politiques - département de sociologie, 1990

- MBUSA SAIDI John, Mémoire: *Problématique de l'habitat dans les milieux urbains de la République Démocratique du Congo. Cas de la ville de Kisangani*, Kisangani, Université de Kisangani, Faculté des sciences sociales, administratives et politiques - département de sociologie, 2007-2008
- PNUD/ UN-HABITAT, "PDU Kisangani", *Plan de développement urbain de la ville de Kisangani*, Kisangani, UN-HABITAT/ PNUD/ République Démocratique du Congo, 2008
- UN-HABITAT, *Document de programme-pays 2008-2009: République Démocratique du Congo*, Nairobi, Programme de Nations Unies pour les Etablissements Humains, 2008
- WALO NGANGUI Godefroid, Mémoire: *Les implications des constructions anarchiques dans la ville de Kisangani*, Kisangani, Université de Kisangani, Faculté des sciences sociales, administratives et politiques - département de sociologie, 2006-2007

3. Archieven

- Inventaris Cartes - A23, *Afrika-Archief*, Brussel
- Inventaris Cartes - X, *Afrika-Archief*, Brussel
- Inventaris Cartographie - A22, *Afrika-Archief*, Brussel
- Inventaris OCAplans, *Afrika-Archief*, Brussel
- Collection photographique, *KMMA*, Tervuren
- Cartes, Ministère des *Titres Immeubillier & Cadastre*, Kisangani
- Cartes, Ministère d'*Urbanisme & Habitat*, Kisangani

4. Internet

- www.beltrade-congo.be
- www.btcctb.org
- www.congoforum.be
- www.digitalcongo.net
- www.hoteldevillekisangani.unblog.fr
- www.kisangani.be
- www.nytimes.com/1997/02/14/world/an-outpost-whose-futures-have-come-and-gone.html?pagewanted=1
- www.stanleyville.be
- www.unhabitat.org
- www.wikimapia.org/#lat=0.5159213&lon=25.1857281&z=15&l=0&m=b&v=8

5. Films

- BANHAM Reyner, *Reyner Banham Loves Los Angeles*, BBC Documentary, 1972
- BORELLI Caterina, *Asmara, Eritrea*, Anonymous Productions, 2007
- KOOLHAAS Rem, VAN DER HAAK Bregtje, *Lagos Wide and Close, an interactive journey into an exploding city*, Amsterdam, SubmarineChannel, 2002

DANKWOORD

Deze masterproef zou nooit dezelfde geweest zijn zonder de steun en hulp - voor een lange of korte periode, met een grote of kleine impact - van verscheidene personen en organisaties. In het bijzonder wil ik volgende personen expliciet bedanken

Johan Lagae — voor de kans en het vertrouwen

Guy Châtel — voor de constructieve raad

Rudi Goossens — voor de contacten

Paul Dequeker — voor de intrigerende conversaties

Jean-Pierre Maté Mweru — pour le soutien lors de mon séjour de recherche

Jean-Marie Kahindo Muhongya — pour son engagement inconditionnel

Bruno Mondenga — pour sa connaissance de la ville de Kisangani

Trésor Kibangula — pour ses efforts à la mairie

Charlotte D'hooge — om er te zijn

Alex Aelvoet & Kathleen Meersseman — voor alles

EINDNOOT

Tijdens mijn verblijf in Kisangani - van eind januari tot eind februari 2010 - heb ik een blog bijgehouden. Aan de hand van enkele korte foto-essay's deel ik een paar van mijn ervaringen en indrukken ter plaatse.

De blog is nog steeds te vinden op volgend webadres: www.kisangani-sander.blogspot.com .

NOTITIES



