



Aanleg van een weg in primair bos, route Mombasa-Avakubi, 1930  
Bron: Devroey, 1939, p. 42. (afbeelding 16)

## WEGENINFRASTRUCTUUR ALS LENS VOOR HET KOLONIALE BOUWPROJECT

**Het wegennetwerk is een weinig onderzocht onderwerp in de Afrikaanse transportgeschiedenis, zeker in tegenstelling tot de water-, spoor-, en luchtvaartinfrastructuur. Nochtans kunnen wegen dienen als sleutels om een complex sociaal-politiek verhaal te brengen over kolonialisme als territoriaal project, in tegenstelling tot het idee van Congolese spoorwegen als katalysator voor koloniale verstedelijking.**

Ondanks het feit dat (post) koloniale wegenbouw in Afrika tot vandaag slechts weinig academische aandacht ontving, is het een krachtige lens om koloniale geschiedenis te herbekijken, in het bijzonder het opdrachtgeverschap en de economische drijfveren die gepaard gaan met de publieke koloniale bouwproductie. Volgens Jennifer Hart presenteert koloniale wegeninfrastructuur en de mobiliteit die de auto mogelijk maakt, "alternatieve visies van ruimte en macht, van autonomie en gezag, van mobiliteit en controle." De Belgische kolonisatie staat gekenmerkt door de zoektocht naar een zo efficiënt mogelijke exploitatie van Congolese territorium: rubber, ivoor, goud, diamant, palmolie, etc., werden ontgonnen in het binnenland en in de havenstad Matadi verscheept naar Europa. Vanaf het einde van de negentiende eeuw gebeurde dit voornamelijk via de Congorivier en haar zijstromen, die samen een van de grootste bevaarbare rivierennetwerken ter wereld vormen. Waar de rivier onbevaarbaar was, werden er al snel *routes de caravanes* aangelegd, karavaanroutes waarlangs Afrikaanse dragers in opdracht van Europese ontdekkingsreizigers goederen manueel vervoerden. Henry Morton Stanley, Brits

ontdekkingsreiziger die in 1880 voor de Belgische vorst Leopold II het gebied rond de Congorivier in beslag nam, wijkt in zijn dagboeken uit over de karavaanroute tussen Matadi en Léopoldville (nu Kinshasa): "de reis [...] was moeilijk, niet alleen omdat het parcours kloven en zachte hellingen doorkruist, maar vooral vanwege de moeilijkheid die we hebben met de aanwerving van dragers, omdat de inboorlingen hun dorpen zelden willen verlaten." Deze karavaanroutes waren het best te vergelijken met Belgische 'kerkwegels', en waren de eerste transportroutes die de koloniale overheid aanlegde in de regio. Het waren onverharde wegen van zo'n 30 cm breed, en vaak gelegen te midden van dicht beboste gebieden. De tocht over deze wegen verliep traag en was bijzonder arbeidsintensief, waardoor vele Afrikaanse dragers stierven van ontbering. De focus van de koloniale regering lag echter op het versnellen van de koloniale ontginning, en ze investeerde dan ook massaal in spoorwegen die deze karavaanroutes vervingen. De afgelopen vijftig jaar is de evolutie van dit spoorwegennetwerk en zijn interactie met het Congolese waterwegennetwerk grondig bestudeerd. Opmerkelijk genoeg blijft het wegennetwerk

een blinde vlek in de transportgeschiedenis van Congo, en bij uitbreiding van volledig Afrika. Gordon Pirie, een van de weinige historici die de mobiliteit in (post) koloniaal Afrika onderzoekt, quoteert het zelfs als volgt: "In vergelijking met de spoorweg, zijn de weg en zijn gebruikers een soort Assepoester in de Afrikaanse transportgeschiedenis." Niettemin kan wegeninfrastructuur gebruikt worden in de zoektocht naar een meer genuanceerde Afrikaanse transportgeschiedenis, en krijgt het stilaan meer academische aandacht.

## Wegenbouw was een onontbeerlijke 'tool of empire'

### Mapping als strategie in territoriale geschiedschrijving

De moeilijkste stap in de analyse van het koloniale wegennetwerk is het identificeren van de actoren betrokken bij de constructie ervan, en welke rol ze speelden in het besluitvormingsproces. Naast de studie van de geschreven bronnen over wegeaanleg, te vinden in verschillende archieven in België en Congo, is het essentieel om de invloed van de verschillende actoren op het territorium te analyseren via cartografisch onderzoek. Kaarten kunnen de invloed van de verschillende actoren en hun onderlinge interactie op het terrein tonen, zowel in tijd als in ruimte. Op deze manier wordt cartografie niet zuiver opgevat als een onderdeel van de geografie, en kaarten als illustratie van tekstuele bronnen; cartografie wordt een *tool* voor analyse, en brengt verscheidene dynamieken naar voor die in tekstuele bronnen afwezig blijven. De combinatie van deze mapping-oefening met bestaand archiefmateriaal leidt tot een meer genuanceerde blik op de diverse actoren in koloniale wegenbouw. In mijn onderzoek stootte ik op Victor Cooreman, een Belgische juteplanter actief in de Cataractes-Nord regio vanaf 1928, waarbij de mapping-oefening protestantse en katholieke missionarissen als actieve actoren in de wegenbouw onthult. Deze missionarissen worden helemaal niet vermeld in de correspondentie tussen de overheid en de private ondernemer, maar hadden een duidelijke invloed op de wegeaanleg van de overheid in de regio. Verder onderzoek toont aan dat Belgische overheid voortdurend op zoek was naar vruchtbare exploitatiegronden en schaarse Afrikaanse arbeiders, en de opkomende invloed van de missionarissen hierop probeerde te beperken. Daarnaast was de aanwezigheid van 'de koloniale staat' niet zo homogeen als aanvankelijk door het brede publiek aangenomen wordt. Niet alleen zorgde de dubbele overheidsstructuur van de kolonie (zowel een Ministerie van Koloniën in Brussel en een koloniale regering in Léopoldville, de hoofdstad van de kolonie) voor een vertraagd beslissingsproces – het duurde namelijk verschillende weken voor een brief beantwoord werd –, ook de interne strubbelingen beïnvloedden de *modus operandi* van de koloniale staat. Een studie van de interne briefwisseling binnen de overheid onthult verscheidene spanningen tussen het Ministerie van Koloniën in Brussel en de koloniale regering in Léopoldville, aangezien de lokale koloniale overheden ijverden voor een meer gedecentraliseerd bestuur. Daarnaast handelden lokale ambtenaren naargelang hun eigen definitie van het begrip 'modelkolonie', wat vaak volledig tegenstrijdig was met de officiële agenda van de Belgische staat. Het onderzoeken van deze 'dissonantie' binnen de koloniale overheid is dan ook een belangrijke methodologisch stap in mijn onderzoek, en bouwt verder op het onderzoek van antropologe Ann Stoler omtrent 'sociale kennis' in het besluitvormingsproces van koloniale overheden.

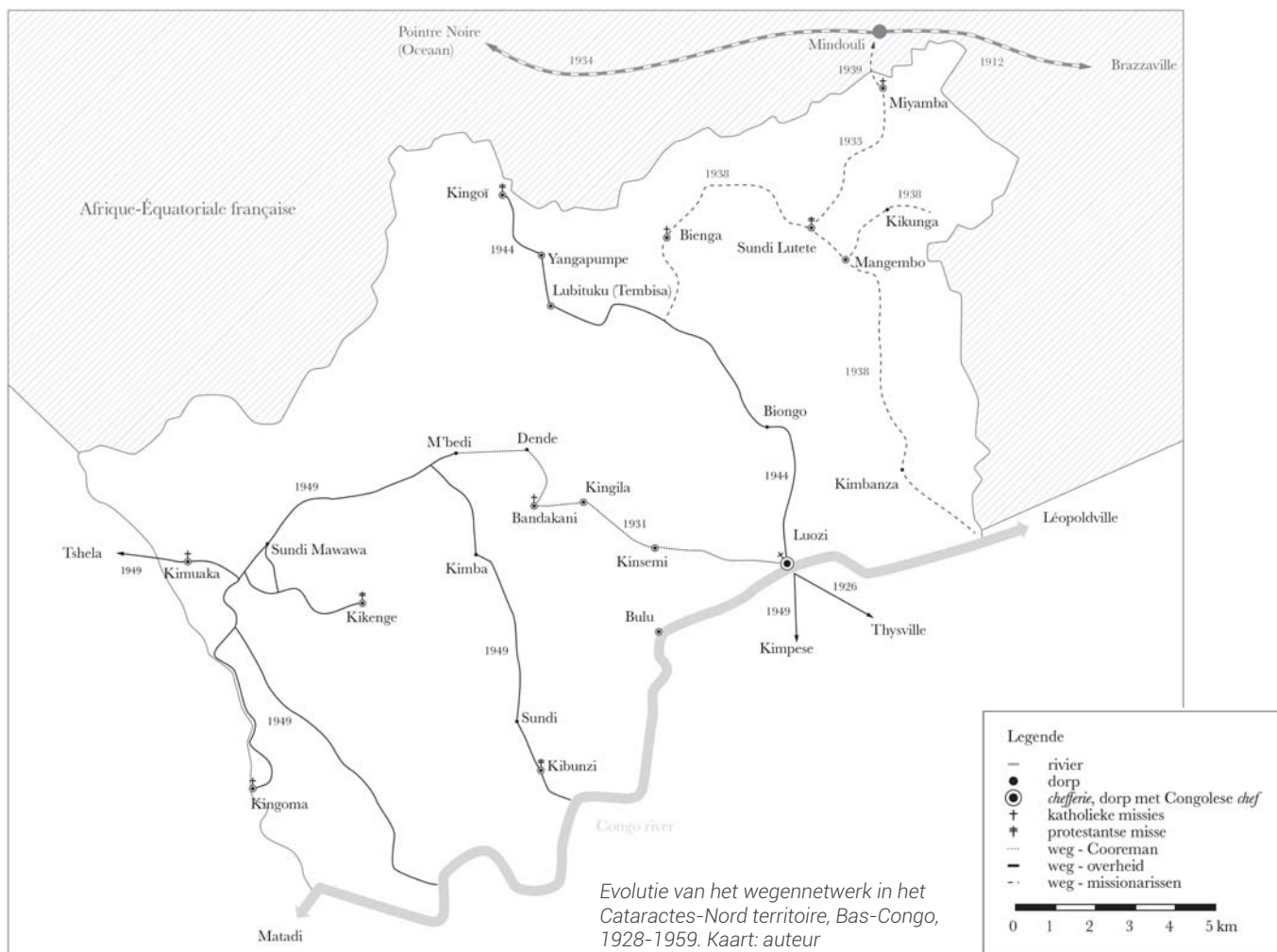
### Wegenbouw als *tool of empire*

Gezien het gebrek aan bestaande overzichtswerken over Congo's wegenbouw, koos ik ervoor mijn onderzoek op te bouwen aan de hand van casestudies waarin ik op zoek ging naar de sociale, economische, en politieke context van het wegenbouwproject. Deze case van de juteplanter Victor Cooreman in het bijzonder toont hoe een private ondernemer de Belgische staat zodanig weet te manipuleren dat ze de aanleg financiert van een nieuwe weg die cruciaal was voor de activiteiten van zijn bedrijf. Hoewel deze weg officieel als private weg zou moeten gecategoriseerd worden, en dus aangelegd en onderhouden door de ondernemer, zorgen zowel zijn welsprekende formuleringen als de dissonantie binnen het overheidsapparaat ervoor dat de weg uiteindelijk gecategoriseerd wordt als een publieke weg van *intérêt général* (algemeen belang). Wegen van de categorie *intérêt général* worden gedefinieerd als publieke wegen die een verbinding vormen tussen administratieve centra van de kolonie, en waren de enige wegen die gefinancierd mochten worden door de Belgische staat. Daarnaast houdt dit statuut in dat de weg dan ook verplicht aangelegd en onderhouden moest worden door de lokale Afrikaanse bevolking. Elke weg die geen *intérêt général* statuut toegekend kreeg door de *Gouverneur Général*, die aan het hoofd van de koloniale overheid in de Congo stond, werd automatisch een weg van *intérêt local*.

Officieel zou de besproken weg administratieve centra moeten verbinden, maar cartografisch onderzoek toont aan dat deze weg enkel Cooreman's gronden verbindt met de naburige haven, en dus ook geen ander belang behartigt dan dat van de ondernemer. Cooreman beargumenteert hoe de lokale Afrikaanse 'chef' akkoord gaat met de bouw van de weg, en de gevraagde arbeiders wil leveren, zelf tegen het advies van de lokale (Belgische) overheidsagent in. De case toont dus ook de beslissingskracht van bepaalde strategisch benoemde Congolezen ten opzichte van een grote groep 'gewone' Congolese arbeiders, en nuanceert het eenduidig machteloos beeld dat vaak aan de 'gekoloniseerde natie' wordt toegeschreven.

Verder onderzoek naar de evolutie van de wegenbouw in dit *territoire* – het kleinste administratieve opdelingsniveau van de kolonie – onthult hoe dit misbruik van het statuut van *intérêt général* een fenomeen is dat herhaaldelijk opduikt. Gedurende de jaren 1940 legt de overheid verschillende wegen aan die schijnbaar geen administratieve linken leggen, maar toch geniet van de voorwaarden die gepaard gaan met de categorie *intérêt général*. Een diepere analyse van de agenda's van de bevoegde overheidsfunctionarissen onthult opnieuw hoe ze wegenbouw gebruikten om hun positie te versterken in dit ruraal territorium, en hoe wegenbouw een onontbeerlijke *tool of empire* was gedurende de Belgische kolonisatie. De term *tools of empire* werd onder meer door Daniel Headrick onderzocht omtrent het gebruik van stoomboten in de koloniale expansie tijdens de negentiende eeuw, en kan naast materiële (stoomboten, spoorwegen, wapens, etc.) ook administratieve middelen omvatten die de macht van de koloniale overheid uitbreiden en versterken, zoals het opleggen van een bepaalde taal of het installeren van een onderwijsmethodiek. Het categoriseren en financieren van wegen was dus een van deze bureaucratische machtsmiddelen die gebruikt werden door de koloniale overheid om macht uit te rollen over het territorium, een link die in de hedendaagse literatuur weinig onderzocht is, maar duidelijk naar voor komt in de case van Victor Cooreman.

Wanneer we de koloniale wegenbouw bestuderen als administratieve *tool of empire* in de Belgische politiek van natievorming, dient het tachtig jaar-oude rapport *Le Réseau Routier au Congo Belge et au Ruandi-Urundi* als startpunt genomen te worden. Dit technisch document, geschreven door Egide-Jean Devroey, een ingenieur werkzaam in het Ministerie van Koloniën, blijft tot vandaag de meest informatieve bron over Congo's wegenbouw. Devroey maakt een onderscheid tussen private en publieke wegen, en verdeelt deze laatste categorie in



drie administratieve hoofdklassen. De primaire en secundaire publieke wegen vormden de schakel tussen rurale economie en bovenlokale spoor- en waterwegen, en dienden voor economisch transport. Hij bespreekt echter ook een derde categorie publieke wegen: de *routes pour voyageurs* (routes voor reizigers). Deze wegen hadden geen economisch belang, maar dienden voor de administratieve, politieke, en toeristische ontsluiting van het terrein. Ze waren een controlemiddel van de blanke koloniale ambtenaren, die zo om medische, militaire of administratieve redenen tot diep in het rurale territorium konden doordringen. Het netwerk verbond de officiële centra van de *territoires*, werd gebruikt

## Cartografie brengt dynamieken naar voren die in tekstuele bronnen afwezig blijven

door fietsende verpleegsters, en linkte de Afrikaanse bevolking met de lokale dorpskerk, gerund door Europese missionarissen. Binnen deze categorie, maakte Devroey het onderscheid tussen wegen van *intérêt général* en wegen van *intérêt local* (lokaal belang), de differentiatie die aan de grond ligt van het debat rond Victor Cooreman's wegenbouwproject. Bij analyse van de briefwisseling omtrent deze weg wordt duidelijk hoe het statuut van *intérêt général* wordt misbruikt door zowel private ondernemer als door verschillende lagen van koloniale ambtenaren om hun eigen agenda te motiveren. Nochtans staat dit volledig haaks op het doel dat Devroey voor ogen het bij het schrijven van zijn werk: het was een handleiding voor het koloniale overheidsapparaat, zodat elke ambtenaar, ongeacht zijn plaats in de koloniale

hiërarchie, een reeds objectieve criteria had om de bouw van een weg in goede banen te leiden. Naast de technische beschrijving van het constructieproces, bespreekt Devroey de juridische en financiële context van de wegenbouw, en geeft normen omtrent aantal werkuren, loon, en de rechten en plichten van de Afrikaanse werknemers. Naast Devroey zijn administratieve opdeling van Congo's wegennetwerk, geeft het werk ons ook een beter inzicht in de ideologie van een koloniaal wegenproject, en leent zich om in verder onderzoek behandeld te worden als koloniaal 'artefact'.

### Gecontesteerde wegenbouw in de Cataractes-Nord regio

Naast de weg van Cooreman hierboven besproken, aangelegd in 1931, toont een mapping-oefening van de regio aan hoe de missionarissen een actieve rol speelden in de wegenbouw, alsook hoe ze een grote invloed hadden op de wegeninfrastructuur aangelegd door de overheid. Zowel protestantse als katholieke missionarissen waren actief in de rurale gebieden van de Bas-Congo provincie – naast hun filantropisch werk zetten ze ook een economisch netwerk op – , en ze gebruikten wegeninfrastructuur om de grip op 'hun' ruraal territorium te versterken. De overheid beschouwde de invloed van deze missionarissen als een mogelijke bedreiging voor hun machtsmonopolie, en bouwde op strategische locaties verscheidende wegen om die invloed te verbreken. Zo zien we bij de mapping van de regio dat de protestantse missionarissen een volledig autonoom wegennet opzetten in het oosten van het *Cataractes-Nord territoire* begin de jaren 1930, parallel aan de publieke infrastructuur van de overheid en Cooreman, dat zelfs een verbinding maakte met de naburige Franse kolonie Afrique Equatoriale Française. De overheid grijpt in op wat ze ervaren als een bedreiging, en legt een weg aan die beide netwerken met elkaar verbindt in 1944. Hierdoor konden de missionarissen hun goederen via Matadi naar België transporteren, in plaats van via de Franse kolonie zoals ervoor het geval was. Nu kon de Belgische overheid de missionarissen beter controleren, en onder andere via tolheffing een graantje van hun economische exploitatie meepikken. Deze verbindingsweg wordt gefinancierd door de Belgische staat,

dit gebouwd en onderhouden door Afrikaanse werkkrachten. Dit zou enkel te verantwoorden zijn indien de weg het statuut van *intérêt général* had, en dus administratieve centra verbond, hoewel het doel van deze weg duidelijk het ondermijnen is van de (economische) exploitatiemechanismen van de missionarissen. Een derde bouw golf in het westen van het *territoire* in 1949 toont eëen meer indirecte invloed van de missionarissen op publieke wegebouw. Officieel wilde de overheid Luozi (hoofdzetel van het *territoire Cataractes-Nord*) verbinden met Tshela, de hoofdzetel van het naburige *territoire*. Op het eerste zicht zou deze verbindingsweg wel degelijk als *intérêt général* gecategoriseerd kunnen worden, maar eens we deze weg uitzetten op een kaart, komen er een aantal eigenaardigheden naar boven, zoals de verschillende zijwegen naar de missieposten Kibunzi, Kikenge en Kingoma. De vraag rijst waarom de overheid hun administratief wegennetwerk zou verbinden met deze missieposten, aangezien deze geen administratief belang voor de overheid behartigen, en de wegen er naartoe dus ook geen financiering legitimeren. Om de exacte motieven hiervan te onthullen is een diepere studie nodig in de archieven van de missionarissen, waarvan er zich velen vandaag nog in de Democratische Republiek Congo bevinden. In elk geval illustreert het tracé van dit westelijk wegennetwerk nog eens hoe de koloniale overheid wegeninfrastructuur gebruikte om zijn invloed op het terrein te versterken en dit actief inwerkte op de andere aanwezige actoren in de regio, zoals de missionarissen.

#### Literatuurselectie

- Devroey, J. (1939) *Le Réseau Routier au Congo Belge et au Ruandi-Urundi*. Brussel: Van Campenhout.
- Heindryckx, L. (2016) *Forging Congo's Road Network. Scenes of dissonance within the colonial project*. Ongepubliceerde masterthesis: Universiteit Gent.
- Mathys, G. (2014) *People on the move: frontiers, borders, mobility and history in the Lake Kivu region 19th-20 century*. Ongepubliceerde doctoraatsthesis: Universiteit Gent.
- Peleman, D. (2013) *'Les Hommes de la Route': engineering the urban society of the modern road in Belgium, 1889-1962*. Ongepubliceerde doctoraatsthesis: Universiteit Gent.
- Pirie, G. & Mom, G. & Tissot, L. (2009) *Mobility in history: the state of the art in the history of transport, traffic and mobility*. Neuchâtel: Presses universitaires suisses.

Laurence Heindryckx (laurenceheindryckx@gmail.com) is wetenschappelijk medewerker aan de Universiteit Gent, waar ze momenteel onderzoek doet naar ziekenhuisinfrastructuur in (post) koloniaal Congo. Deze case maakt deel uit van haar masterproef, die ze afwerkte in 2016 onder begeleiding van prof. dr. ir.-arch. Johan Lagae en dr. ir.-arch. David Peleman.

## Ambtenaren handelden naargelang hun eigen definitie van het begrip 'modelkolonie'

#### Conclusie

Door de invloed van alle actoren op het terrein in tijd en ruimte weer te geven en dit historisch onderzoek cartografisch op te vatten, krijgen we voor het eerst een blik op hoe de koloniale overheid wegeninfrastructuur actief ingezette als *tool of empire* in de Cataractes-Nord regio. Het gebrek aan overzichtswerken over het onderwerp leidde ertoe dat ik het administratieve statuut van *intérêt général* gebruikte als lens voor de analyse van deze bouwproductie, waardoor onderliggende logica's omtrent tracé, technieken, en opdrachtgevers van het koloniaal wegebouwproject in vraag worden gesteld. Deze studie van de sociale, economische en politieke context van het rurale wegebouwproject verplicht ons om op een andere manier naar de geschiedenis van koloniaal Congo te kijken, en zelfs naar Afrika's transport- en mobiliteitsgeschiedenis in het algemeen. Een geschiedenis die op het eerste zicht erg neutraal en technisch lijkt, maar uiteindelijk bijzonder rijk gelaagd blijkt te zijn.