



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

Sede amministrativa: Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Geografia “Giuseppe Morandini”

SCUOLA DI DOTTORATO DI RICERCA IN: Territorio, ambiente, risorse e salute

INDIRIZZO: Uomo e ambiente

CICLO XXII

## **LA TERRITORIALITÀ URBANA A KINSHASA**

**Direttore della Scuola:** Ch.mo Prof. Vasco Boatto

**Coordinatore d’indirizzo:** Ch.ma Prof.ssa Marina Bertocin

**Supervisore:** Ch.mo Prof. Luigi Gaffuri

**Dottoranda:** Fabiana D’Ascenzo



Introduzione	
PROBLEMATICA, STATO DELL'ARTE, METODOLOGIA	5
Capitolo primo	
PROCESSI DI URBANIZZAZIONE TRA GLOBALE E LOCALE	21
I.1. La città fra storia e geografia	23
I.2. L'urbanizzazione nel mondo e la città "patologica"	32
I.3. Africa urbana e rete globale	46
Capitolo secondo	
LE CITTÀ NELLA REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL CONGO	59
II.1. Una localizzazione periferica	61
II.2. Cinque e un cantiere contro la segmentazione delle reti	74
II.3. Posizione e rango dei centri urbani in Congo	86
Capitolo terzo	
KINSHASA: AMBIENTE FISICO E TERRITORIO URBANO	103
III.1. L'ambiente naturale	105
III.2. La fondazione di Kinshasa	110
III.3. L'evoluzione del tessuto urbano durante il colonialismo	122
III.4. L'espansione della città dopo l'Indipendenza	132
III.5. Caratteristiche socio-demografiche dei comuni	139
Capitolo quarto	
DAL NODO ALLE RETI: LA POLARIZZAZIONE <i>KINOISE</i>	147
IV.1. Dentro la città: viabilità e poli strutturanti	149
IV.2. Magnetismo urbano: lungo la strada per Matadi	160
IV.3. Villaggi dell'interno: i casi di Lemfu e Nselo	165
IV.4. Fino a Kikwit, tra strada e <i>brousse</i>	168
IV.5. Villaggi dell'interno: il caso di Kimbau	176
IV.6. Verso i mercati: la commercializzazione dei prodotti	179
Capitolo quinto	
TERRITORIALITÀ E RIPRODUZIONE SOCIALE	189
V.1. Una territorialità plurale	191
V.2. L'habitat urbano irregolare	201
V.3. Economia informale e attività commerciali	207
V.4. I servizi del settore <i>sous-informel</i>	216
V.5. Orti urbani e altre pratiche spontanee	221
V.6. Declinazioni della marginalità	229
Conclusione	
ESPLOSIONE SPAZIALE E IMPLOSIONE TERRITORIALE	235
Bibliografia citata	243



Introduzione

**PROBLEMATICIA, STATO DELL'ARTE, METODOLOGIA**



## “Kin la belle”

Oggi Kinshasa ha superato gli otto milioni di abitanti<sup>1</sup>. La capitale della Repubblica Democratica del Congo, nata come città in senso moderno per mano del colonialismo – «qui à inventé et créé l’image d’un Congo “primitif” et sa contre-image, le paysage urbain» (De Boeck, Plissart, 2005, p. 20) –, è un brulicante agglomerato deflagrato a macchia d’olio a partire dagli anni Sessanta e, da allora, in perpetuo divenire. Chi si trova per la prima volta dentro questo groviglio in movimento difficilmente può rendersi conto delle migliaia di dinamiche umane che l’attraversano.

La nostra percezione è per lo più colpita dalle evidenze ambientali, che si danno praticamente tutte come differenze e che riguardano principalmente il livello sensoriale: il vendere senza sosta; la quantità illimitata di giovani; lo stato di degrado delle cose; il traffico disumano; il caos generalizzato; i rumori codificati e quasi rituali degli ambulanti di passaggio, prodotti con gli oggetti del proprio lavoro; i livelli spropositati di smog, incrementati dai fumi dell’immondizia bruciata negli angoli della città; i canali di scolo a cielo aperto che delimitano il bordo di un gran numero di vie non solo nei quartieri periferici. Ma tutto ciò, per un’abitante di Kinshasa, è appena il suo contesto.

In questo paesaggio, tanto lontano dalla nostra concezione di paesaggio, i cittadini *kinois* devono, prima di tutto, vivere. Perciò, per avvicinarsi al loro quotidiano bisogna riconoscere anzitutto la propria condizione di analfabetismo, interrogarsi continuamente sul significato di ogni cosa, perché ogni cosa, a Kinshasa, è densa di

---

<sup>1</sup> In assenza di fonti statistiche aggiornate, la questione della popolazione urbana della capitale resta irrisolta. Perciò, fermo restando il fatto che in Africa i dati segnalano spesso solo ordini di grandezza, ci limiteremo a fornire l’elemento demografico più certo, quello appunto del superamento della soglia degli otto milioni. Tuttavia, vale la pena sottolineare che nella Repubblica Democratica del Congo il 42% circa dei bambini al di sotto dei cinque anni non viene registrato all’anagrafe e la stessa cosa avviene per quanto riguarda i movimenti migratori verso la città. Generalmente il numero degli abitanti della capitale cambia al mutare della fonte, ma ciò che conta in questa sede è ipotizzare un intervallo di variazione attendibile. Tale intervallo è stato individuato tra gli 8 e i 9 milioni di abitanti. Ciò non toglie che la realtà possa essere diversa: a titolo d’esempio, un recente numero della rivista *Jeune Afrique* indica per Kinshasa una popolazione di 9.400.000 abitanti (Devey, 2009a, p. 95).

significati che la nostra cultura, spesso, ci impedisce di attraversare sovrapponendosi a essi.

Questa presa d'atto, necessaria ma non sufficiente, è soltanto un inizio. La capitale, infatti, non si offre con gratuità agli interessi conoscitivi di chicchessia. In primo luogo, perché altre sono le sue esigenze e le sue priorità ma anche, più semplicemente, i suoi interessi e i suoi piaceri. In seconda istanza, perché «c'est une ville qui, de toutes manières (non seulement par sa taille mais aussi par sa nature résolument changeante, fuyante), résiste à l'objectivation, à la colonisation, à la synthèse et au résumé» (De Boeck, Plissart, 2005, p. 8).

### **La letteratura scientifica sulla capitale**

Nel corso degli anni le modalità di lettura di una città come Kinshasa sono state diversificate. La letteratura scientifica sull'argomento è principalmente di matrice europea e congolese; in ambito geografico i capisaldi restano tre lavori degli anni Ottanta, la cui genesi ha attraversato buona parte dell'intero decennio precedente. È del 1975 la realizzazione dell'*Atlas de Kinshasa*, composto di 44 tavole diffusamente commentate che affrontano gli aspetti salienti della vita della capitale, a partire da quelli più genuinamente fisico-naturali a quelli di ordine sociale e urbanistico. L'operazione, che porta al confezionamento di un prodotto scientifico di alto valore, nasce dalla *Mission française d'urbanisme* e dall'esigenza di fornire un'immagine quanto più possibile integrale della città, in modo da potere spiegare la sua organizzazione interna e dare conto del processo di urbanizzazione. Sebbene molti tratti del vissuto urbano siano cambiati – a cominciare dall'espansione dell'abitato per arrivare al funzionamento stesso dell'agglomerato – l'*Atlas de Kinshasa* resta ancora oggi uno strumento indispensabile per quanti vogliono avvicinarsi allo studio della capitale della Repubblica Democratica del Congo.

Nel decennio successivo le tesi di dottorato di due degli autori dell'*Atlas de Kinshasa* assumono veste editoriale e diventano due volumi di geografia. *Kinshasa*,



*la ville et la cité*, di Marc Pain (1984), affronta la questione della crisi urbana in relazione alla struttura della città, soffermandosi sulle modalità quasi del tutto spontanee di organizzazione della capitale. Sono gli anni dell'esplosione demografica cui corrisponde un'espansione del territorio urbano senza precedenti – argomento, questo, che non poteva non interessare lo sguardo del geografo. Nell'interrogarsi sul funzionamento di una città sovrappopolata e caratterizzata dall'insufficienza di servizi e salari, l'autore individua le differenti modalità di riproduzione sociale – rese possibili dal ricorso all'iniziativa individuale che, collettivizzata, riesce infine a concorrere alla strutturazione di interi quartieri. Il testo inoltre, come si evince dal titolo, insiste sulla bipartizione tra *ville* e *cité*: voluta dal colonialismo, essa viene continuamente ribadita da un'espansione che, non avvenendo in forma regolare, contribuisce ulteriormente ad allargare la forbice tra una città dei ricchi, dotata di infrastrutture, e una città degli ultimi, sprovvista di tutto, che va costruendosi insieme al loro arrivo.

Dello stesso anno è il secondo libro sulla metropoli congolese, *Kinshasa, ville en suspens* di René de Maximy (1984), che riflette anche sul ruolo delle autorità e degli esperti – nello specifico gli urbanisti – all'interno del processo di evoluzione dell'agglomerato. L'autore adotta un approccio socio-politico ai problemi che la crescita urbana comporta, chiamando in causa i poteri del presente e del passato, mostrando il loro ruolo nonché il contributo da essi fornito nel determinare la situazione corrente. Il volume affronta la questione dell'identità urbana di una città alla ricerca di se stessa e insiste sul difficile dialogo tra classe politica, urbanisti e cittadini, categorie portatrici di interessi troppo diversi. Nonostante i cambiamenti che la storia più recente del paese ha comportato, il lavoro resta un'opera imprescindibile per comprendere la città di Kinshasa, perché scandaglia gli aspetti di maggior rilievo della realtà urbana e fornisce cruciali chiavi di lettura consentendo un approccio adeguato al suo universo.

Più recente è *Le transport urbain à Kinshasa* di Mwanza wa Mwanza (1997), un testo che ripercorre gli aspetti salienti del territorio urbano della capitale ma anche quelli socio-economici, per affrontare poi nello specifico il problema dei trasporti. Il

libro, la cui genesi risale a una tesi di dottorato sostenuta presso l'Université Libre de Bruxelles, resta sufficientemente attuale sebbene l'anno della sua pubblicazione segni uno spartiacque importante nella storia del paese, al di là del quale molte cose sarebbero ancora cambiate e non in meglio. Basti pensare alla discesa di Laurent Désiré Kabila verso la città e alle guerre di aggressione sferrate dai paesi confinanti con le zone a nord-est del paese, che comporteranno un pesante aggravio della situazione nazionale e l'abbandono delle campagne da parte di migliaia di persone – eventi e processi che inevitabilmente si ripercuoteranno sulla vita politica, economica e sociale di Kinshasa.

Dal versante congolese due libri ancora più recenti propongono una lettura della capitale incentrata su aspetti peculiari: il primo, *Pauvreté urbaine à Kinshasa* di Francis Lelo Nzuzi e Claudine Tshimanga Mbuyi (2004), entra nel vivo della questione socio-economica e affronta tematiche come la qualità della vita e l'accesso ai servizi di base, la percezione della povertà da parte degli abitanti, le strategie di sopravvivenza, la vita all'interno dei nuclei familiari. Il volume ha il pregio di elaborare una serie di dati aggiornati, raccolti sul terreno ma limitatamente ai due comuni urbani di Ngaliema e Lingwala. Tuttavia, se questo può costituire un limite per il ricercatore sotto il profilo quantitativo, lo stesso non può dirsi per le componenti riguardanti l'analisi qualitativa: gli aspetti affrontati, infatti, oltre che essere inseriti nel più ampio quadro geografico, socio-demografico e urbanistico della capitale, sono anche rappresentativi delle dinamiche che caratterizzano la vita a Kinshasa, quale che sia la scala d'osservazione. Il secondo libro, *Kinshasa, ville & environnement* di Francis Lelo Nzuzi (2008), affronta la questione della crescita demografica e spaziale della città ma inserendola nella nuova cornice dell'impatto ambientale: disboscamento, erosioni, inondazioni, smaltimento dei rifiuti solidi, inquinamento dell'acqua e dell'aria sono i *volets* che l'autore tratta mettendoli in relazione con un'esplosione urbana caratterizzata da insufficienza di servizi e infrastrutture, anarchia fondiaria e occupazione spontanea dei suoli.

L'Istituto Geografico del Congo (IGC) – ex Istituto Geografico dello Zaïre (IGZ) – e il Bureau d'Études et d'Aménagement Urbains (BEAU) restano le due istituzioni

di riferimento per ciò che concerne la ricerca geografica. Profondamente colpite dalla crisi economica e dai saccheggi del 1991 e del 1992, come del resto tutte le strutture pubbliche e private di Kinshasa, entrambe le istituzioni sono state depredate di gran parte dei documenti a suo tempo prodotti e lì a lungo conservati. Ciò ha riguardato in particolare l'Istituto Geografico del Congo, i cui uffici e gli stabili che li ospitano versano in condizioni molto eloquenti al riguardo, mentre parte della produzione cartografica e documentale del BEAU è stata recuperata dallo stesso personale impiegato al suo interno. Il centro di documentazione di quest'ultima istituzione consente di reperire rapporti anche sufficientemente aggiornati, generalmente prodotti dallo stesso centro di ricerca – sebbene la più gran parte del materiale resti datata, soprattutto per quel che concerne la cartografia.

In tale settore il lavoro più prezioso e recente è stato realizzato nel quadro di un progetto di cooperazione tecnica tra Giappone e Repubblica Democratica del Congo per la produzione di una nuova cartografia della città di Kinshasa<sup>2</sup>. Si tratta della *Carte topographique numérique de la ville de Kinshasa*, in sedici fogli alla scala 1:10.000 e un quadro d'unione alla scala 1:30.000, basata su immagini satellitari e integrazioni informative raccolte sul terreno, i cui lavori sono stati formalmente ultimati nel novembre del 2007 e pubblicati l'anno successivo. La fine del progetto però, come spesso accade, non ha coinciso con la conclusione vera e propria dei lavori previsti e tutta una serie di correzioni, per esempio quelle relative ai confini territoriali dei quartieri più recenti, non sono ancora state eseguite.

Il prossimo progetto in questo campo vedrà coinvolto nuovamente un partner asiatico: la Corea si sarebbe infatti mostrata interessata alla mappatura dei principali centri urbani del paese. A tale proposito, vale forse la pena accennare al fatto che negli ultimi anni gli interessi asiatici nel paese hanno cominciato a prendere forma con una presenza via via più consistente in numerosi settori – edilizia, estrazione mineraria, commercio, telefonia anzitutto. In una siffatta prospettiva, l'assenza di

---

<sup>2</sup> Più precisamente la carta, suddivisa in differenti *planches* planimetriche della città, è il risultato dello "Studio sul piano di ricostruzione urbana della città di Kinshasa" realizzato dalla Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA) e dal Gouvernement Provincial de la Ville de Kinshasa (GPVK), con la collaborazione tecnica dell'Institut Géographique du Congo.

una cartografia che possa rispondere alle esigenze di importanti attori economici e politici comincia a farsi sentire seriamente – tanto più in un momento di stabilità almeno apparente come questo, nel quale l’ipotesi di investimenti più corposi comincia a profilarsi e, qualora si verificasse, potrebbe dare ossigeno a un’economia e una società portate allo stremo negli ultimi due decenni da vicende traumatiche di cui il paese porta ancora in larga parte il peso e i segni.

Riguardo alla cartografia si può del resto affermare che, dal colonialismo in poi, essa insegue la città, tenta di delimitarla, ricomprenderla, definirla per consentire agli attori di volta in volta implicati di avere un’immagine integrale della capitale e, dunque, disporre di una sintesi della sua totalità. Ma i contorni di Kinshasa debordano continuamente, la *ville* sfuma nella *province*, l’urbano si confonde con il rurale e viceversa. Inoltre, gli arretrati in termini di rappresentazione dell’agglomerato sono tali che, per compensarli, ci vorrebbe il ricorso a tappeto a inchieste di terreno che vedano coinvolto il sapere degli esperti ma anche quello degli abitanti e degli *chefs de terre* – e ciò, considerando l’estensione territoriale della capitale e l’esiguità dei mezzi e dei fondi a disposizione, nonché le innumerevoli priorità che la città reclama, non sembra realizzabile nei tempi brevi.

Se uno sforzo del genere sarebbe senza dubbio auspicabile per il futuro prossimo, già da ora rimangono riferimenti essenziali e irrinunciabili, per la conoscenza di una realtà complessa come Kinshasa, gli studi di Léon de Saint Moulin. La mole della produzione scientifica relativa alla capitale, elaborata nel corso del tempo da questo intellettuale poliedrico, resta impressionante. Presente da diversi decenni sul territorio, de Saint Moulin ha fatto un investimento di ordine scientifico che abbraccia i settori storico, demografico, geografico, cartografico, urbanistico, sociologico, producendo un’innumerevole quantità di saggi, articoli, monografie su disparati aspetti della città di Kinshasa e, più in generale, della Repubblica Democratica del Congo.

Per quanto riguarda quest’ultima, restando al versante geografico che qui più interessa, il lavoro di Roland Pourtier (2003), che inserisce il paese nel più ampio quadro dell’Africa centrale, e quello di Jean-Claude Bruneau e Thierry Simon

(1991), che tratta in maniera sintetica ma estremamente efficace l'organizzazione del territorio nazionale, costituiscono due capisaldi sia per l'inquadramento interno del Congo sia per la sua collocazione rispetto ai territori circostanti. Una significativa e documentata rassegna di studi, compilata da Henri Nicolaï, Pierre Gourou e Mashini Dhi Mbita Mulenghe (1996), ripercorre poi le principali pubblicazioni scientifiche che hanno rivolto la loro attenzione al paese dal 1949 – quando era ancora Congo belga – fino al 1992 – quando era ancora Zaïre –, raccogliendo così il frutto di oltre quarant'anni di ricerche non solo geografiche sul Congo e realizzando un fondamentale strumento di consultazione.

Da ultimo, numerose sono le pubblicazioni che, per quanto non geografiche, acquisiscono un ruolo di rilievo nell'analisi della realtà *kinoise* perché affrontano questioni di ordine sociologico, economico, culturale che hanno importanti risvolti territoriali. Sebbene sia impossibile trattare tale mole di lavoro in questa sede, è parso tuttavia opportuno soffermarsi su un testo interamente dedicato alla capitale – *Récits de la ville invisible*, di Filip de Boeck e Marie-Françoise Plissart (2005) – il cui taglio prospettico mette l'accento sul paesaggio ma anche sull'immaginario urbano, rendendo leggibile il volto visibile e nel contempo riconoscibile quello invisibile di Kinshasa. Corredato di foto estremamente eloquenti, il libro osserva la città dal di dentro, scandagliando le inquietudini e gli incubi urbani nei quali annaspa un'intera società alla ricerca di se stessa e del proprio posto nel mondo.

### **Quadro teorico e metodologico**

Da questo essenziale ma insostituibile stato dell'arte, compendiato in studi di diverso orientamento disciplinare, muove il presente lavoro che ha tra i suoi obiettivi anche quello di introdurre la Repubblica Democratica del Congo, e più nello specifico la città di Kinshasa, nell'ambito degli studi geografici italiani, dove quest'area tematica è stata trascurata in passato e oggi è pressoché assente. La ricerca nasce dal tentativo di leggere l'attuale capitale congolese in termini geografici: essa

cerca, cioè, di far emergere gli elementi fondamentali che strutturano il territorio urbano e di mettere in evidenza le relazioni che gli abitanti della città intrattengono con tali elementi, piegandoli alle proprie esigenze, aggirandoli, impregnandoli di significati ulteriori.

Come strumento teorico-metodologico, la territorialità è apparsa una chiave interpretativa capace di offrire possibilità di lettura che, nell'analizzare l'organizzazione urbana di Kinshasa, tengono precisamente conto delle relazioni che si instaurano con un determinato territorio e tra coloro che lo abitano facendone la propria dimora. Inscrivendosi nella cornice della riproduzione sociale, la territorialità rivela i meccanismi messi in moto da gruppi di attori collettivi in un territorio dato – che funziona come un campo relazionale in cui circola immancabilmente il potere – per perseguire un fine attraverso una serie di strategie e sistemi d'azione (Raffestin, 1981, p. 50 ss.).

L'obiettivo del lavoro consiste pertanto nell'individuare le logiche spaziali di cui ciascuna realtà sociale presa in considerazione si è fatta portatrice e nel riconoscere le differenti territorialità che si sono stratificate e interagiscono sul tessuto urbano di Kinshasa. Circoscrivendole analiticamente e descrivendole empiricamente, la ricerca ha infine identificato una *territorialità plurale* che caratterizza l'ambiente urbano odierno come esito implosivo delle singole territorialità operanti nella capitale.

In relazione al contesto urbano *kinois* la territorialità ha consentito di individuare, per quanto a grandi linee, degli ambiti socio-territoriali con particolari caratteristiche: a determinate porzioni di città, dunque, corrispondono sistemi di relazione sufficientemente connotati da poter essere definiti mediante certe proprietà. Inoltre, tali territorialità non sono necessariamente contemporanee al territorio sul quale si sviluppano, poiché lo spazio geografico conserva tracce costruttive ed esiti trasformativi precedenti, anche corposi, sui quali le territorialità attuali hanno potuto attecchire. D'altro canto, differenti forme di territorialità possono sussistere in uno stesso ritaglio territoriale: esso, infatti, può dar luogo a sistemi di relazione differenti in una sorta di movimento di implosione, qualificandosi per la presenza simultanea

di diverse tipologie di territorialità. È appunto ciò che abbiamo chiamato *territorialità plurale*.

La problematica è stata fortemente influenzata dalla ricerca sul campo, nel senso che essa ha cominciato ad assumere forme e contorni più definiti soltanto dopo il contatto prolungato con la città reale, avvenuto nel corso di due esperienze consecutive a Kinshasa tra il 2008 e il 2009, durate complessivamente nove mesi e precedute da altre più brevi. L'interesse era stato dapprima convogliato sugli aspetti meramente funzionali della città, un agglomerato di proporzioni tali da non consentire nemmeno di immaginare la presa in carico di un qualsivoglia contesto "esterno", tanto più che anche quelli prossimi alla capitale apparivano raggiungibili con una certa difficoltà. Tali premesse avevano portato a un'implicita identificazione dell'oggetto di studio, vale a dire il territorio urbano di Kinshasa.

Poiché, però, nessuna indagine territoriale può prescindere dalla individuazione esplicita e materialmente riconoscibile dell'areale geografico di riferimento, le operazioni preliminari sul terreno sono state precisamente finalizzate a questo obiettivo. Le tappe successive hanno portato così a una focalizzazione progressiva, coniugata a una visione più compiuta e integrata che ha collocato la capitale del Congo in quadri spaziali più ampi. Il lavoro di terreno, infatti, ha svelato l'imprescindibilità di alcuni nessi di ordine pratico e concettuale, imponendo l'allargamento del territorio di ricerca alle due province limitrofe, localizzate a est e ovest di Kinshasa, in modo da poter prendere in considerazione le importanti relazioni esistenti tra queste e la città.

Il lavoro sul campo ha anzitutto comportato una prima fase di selezione cartografica e documentale, resa possibile dalla frequenza dei diversi centri di ricerca e documentazione – in particolare l'Institut Géographique du Congo e il Bureau d'Études et d'Aménagement Urbain, ma anche il Centro Culturale Belga Wallonie e la Biblioteca Nazionale. A tali ricerche, integrate con lo spoglio bibliografico, si sono affiancate alcune escursioni geografiche sia urbane che rurali mirate principalmente a esperire realtà la cui conoscenza era in larga parte circoscritta alla letteratura scientifica a esse relativa. Ciò ha permesso sia di acquisire una

consapevolezza maggiore in ordine allo stato dei lavori della comunità scientifica locale e francofona in generale – alla scala della capitale, dello Stato e del più ampio quadro dell’Africa centrale – sia di conoscere le principali località ubicate sui due assi di accesso a Kinshasa e, dunque, di approvvigionamento della città.

L’esperienza di terreno, tra l’altro, ha evidenziato certe dinamiche sociali estremamente rilevanti per la comprensione del contesto – dinamiche che in taluni casi hanno persino messo in difficoltà il rapporto di osservazione con l’oggetto di studio, intralciando i percorsi progettati o più semplicemente negando le informazioni operativamente necessarie. Ciò ha non solo costretto a una ridefinizione pressoché continua delle strategie di indagine, ma ha anche portato a un’inevitabile rivisitazione di quelle che avrebbero voluto essere metodologie appropriate e che si sono rivelate, durante lo sviluppo del lavoro, impraticabili nel contesto dato.

Il lavoro di campo ha comunque permesso un accesso privilegiato alle informazioni, che si è però dato, frequentemente, sotto forma dell’osservazione partecipante e dell’intervista discorsiva: nel corso del tempo, infatti, queste due tecniche di ricerca qualitativa in molti casi si sono dimostrate le più efficaci, permettendo di aggirare le difficoltà accennate e di entrare, quasi naturalmente, nel vivo di questioni non facilmente affrontabili in forma diretta ed esplicita. La permanenza per l’intero periodo del lavoro di terreno in un quartiere popolare ha poi fatto sì che gli interlocutori privilegiati fossero soprattutto attori deboli. Con alcuni di loro è stato possibile instaurare un rapporto più duraturo e cercare uno sguardo di ritorno, anche conflittuale, relativo all’appropriatezza o meno delle interpretazioni che man mano andavano prendendo forma: in questo quadro, ogni smentita è stata produttrice di nuova documentazione.

Degli ostacoli incontrati, di ordine pratico e socio-culturale, si è dunque cercato di valorizzare l’apporto positivo finalizzandoli alla comprensione del contesto. In taluni casi essi hanno comportato la riorganizzazione della precedente pianificazione di parti della ricerca. Ciò ha comunque permesso in ogni momento una maggiore comprensione delle dinamiche sociali che caratterizzano l’area di studio, dinamiche



relazionali che danno la misura di quanto la città e il suo ambiente circostante, sebbene in continua ridefinizione, siano lontani da un riassetto funzionale ai loro bisogni.

Del resto, uno degli aspetti più affascinanti della ricerca di terreno sta proprio nel fatto che essa non è dissociata dalla problematica di studio: al contrario, la specificità dell'esperienza sul campo può modificare l'orientamento della riflessione e, dunque, comportare una ridefinizione della problematica che si riflette circolarmente sul tipo di sguardo assunto dal ricercatore rispetto al terreno medesimo (Gumuchian, Marois, 2000, p. 188). Così l'attitudine dell'interlocutore a contraddire, a ostacolare, a smentire e a confondere è stata considerata una potenzialità che, nel costringere a un continuo raddrizzamento dell'osservazione – e nel contempo a un continuo approfondimento dell'indagine –, ha permesso di aderire quanto più possibile al territorio. È così che il territorio si presenta all'osservatore come punto d'arrivo e non di partenza, cioè come qualcosa da leggere, conoscere, indagare, ricostruire attraverso il processo conoscitivo. In questo senso si è accordato ampio spazio alla descrizione degli ambienti trattati, in quanto essa è qui ritenuta indispensabile strumento di comprensione dell'oggetto di studio. Inserita in un adeguato quadro d'insieme, la descrizione può offrire quel «primo censimento di significati, linguaggi e conoscenze» (Bertoncin, Pase, 2005, p. 8) al di qua del quale non si dà analisi di qualsivoglia territorio<sup>3</sup>.

Per l'ambiente della capitale le problematiche inerenti alla delimitazione territoriale si sono poste in termini di selezione rispetto agli assetti urbanistici – che, per quanto mai consolidati, mostrano un disegno sufficientemente riconoscibile. La centralità del lavoro sulla capitale si spiega in quanto nessun altro tipo di analisi è ipotizzabile senza tenere nel dovuto conto l'influsso che la realtà sociale e culturale urbana esercita su un intorno più vasto. È infatti evidente che Kinshasa costituisce un forte centro di polarizzazione che attrae flussi di ogni fattispecie, ridefinisce gli assetti relazionali tra luoghi e genera riconfigurazioni culturali. D'altro canto,

---

<sup>3</sup> «Infatti, se la geografia può essere forse qualcosa di più di una descrizione della superficie terrestre, una cosa è certa: che senza una tale descrizione non può esserci geografia» (Dematteis, 1985, p. 89).

parallelamente ai dinamismi evolutivi, sono stati osservati anche quei meccanismi involutivi che ogni realtà urbana complessa ingloba.

### **Struttura del lavoro**

L'analisi della conformazione e dell'evoluzione del territorio urbano per tappe progressive ha consentito di inserire la città all'interno di quadri spaziali più vasti e di cornici temporali che si susseguono ma che pure si intersecano. Si è reso perciò necessario allargare lo sguardo al contesto nazionale e a quello interafricano, sia sul piano storico sia sotto il profilo dell'attualità, tenendo presenti le relazioni di Kinshasa, esistenti o mancate, con tali contesti. A questo proposito la presentazione storico-geografica della capitale, relativa ai suoi posizionamenti attraverso successive collocazioni e ricollocazioni a una scala di sempre maggior dettaglio, ha lo scopo di delineare il quadro di riferimento della città dal generale al particolare. Questa scelta transcalare è volta a favorire una modalità critica di interpretazione che si interroghi sulla logica coloniale di produzione, gestione e sfruttamento del territorio, riconducendo la storia di Kinshasa e la sua geografia a quel progetto collettivo che ha riguardato l'Europa intera e che è stato realizzato, appunto, con il colonialismo. Nel caso specifico, tuttavia, tale progetto verrà osservato da un punto di vista definito a-priori, che rinvia ai processi di urbanizzazione.

Il primo capitolo ripercorre dapprima alcune riflessioni teoriche sulla città inserendole all'interno di un *excursus* storico che arriva ai nostri giorni, fino a illustrare le mutazioni e gli slittamenti di scala che l'imporsi del modello globale comporta. In un secondo momento lo sguardo viene allargato allo stato dell'urbanizzazione nel mondo e in particolare al fenomeno urbano nei paesi in via di sviluppo, tratteggiando alcune caratteristiche ricorrenti nelle grandi città di queste aree. Da ultimo il capitolo entra nel vivo del processo di urbanizzazione nel continente africano, passando attraverso le rispettive fasi pre-coloniale, coloniale e post-indipendenze, per arrivare infine al periodo attuale – un percorso che consente

di richiamare, tra l'altro, le questioni cardine del gigantismo delle città, delle migrazioni dalle campagne, della crisi urbana, della deindustrializzazione.

L'intento di inscrivere la capitale in una più ampia rete alla scala nazionale consacra il secondo capitolo allo studio dei centri urbani nella Repubblica Democratica del Congo in termini di localizzazione e di funzione economica, con riferimento sia alla loro organizzazione territoriale coloniale sia alle eventuali ri-funzionalizzazioni o de-funzionalizzazioni dalle quali sono oggi investiti. L'accento viene posto sul carattere periferico dell'urbanizzazione in Congo, ribadito a sua volta dall'impianto delle diverse reti di comunicazione – fluviale, ferroviaria, stradale – che, basato su un innesto reciproco tra queste strutture, pone gravi problemi di manutenzione e non riesce a mettere in collegamento nemmeno i centri principali. Un siffatto sistema comporta una grave carenza nell'integrazione territoriale interna e un'organizzazione dello spazio nazionale rivolta all'esterno, dunque al di fuori dei propri confini e orientata verso i paesi limitrofi.

La città di Kinshasa è affrontata introduttivamente nell'ambito del terzo capitolo. Esso si focalizza dapprima sull'ambiente naturale che ospita la capitale, trattando la geomorfologia del sito; in seconda battuta sposta l'attenzione agli insediamenti pre-coloniali, dunque all'universo umano e territoriale del Pool Malebo prima dell'arrivo dei belgi; in terzo luogo descrive lo stravolgimento dell'organizzazione territoriale che gli insediamenti coloniali comportano. Tali insediamenti costituiscono il nucleo originario della futura Kinshasa, il cui sviluppo è illustrato nelle sue fasi salienti fino all'attualità. L'organizzazione territoriale della capitale viene dunque affrontata a partire dalle prime *cités*, create durante il colonialismo per ospitare la manodopera locale, fino alle estensioni successive all'Indipendenza.

A sua volta, il quarto capitolo si addentra dapprima nella viabilità urbana considerando le condizioni della mobilità interna, i suoi effetti sull'organizzazione del territorio cittadino e sulla configurazione odierna della capitale, nonché le conseguenze sociali che ne derivano. Successivamente esso prende in esame gli assi stradali che permettono di uscire dalla città e la collegano, a ovest, con il porto fluviale di Matadi e, a est, con la cittadina di Kikwit. Ciò consente di mettere in

risalto le filiere dei prodotti alimentari che dai luoghi di produzione si spostano verso i mercati urbani, permette di seguire la loro organizzazione e gli attori protagonisti del processo, contribuisce a far meglio comprendere l'impatto che il magnetismo di Kinshasa esercita sui centri localizzati lungo le due principali arterie di collegamento con la città.

Da ultimo, il quinto capitolo identifica le diverse territorialità che entrano in gioco nell'ambito urbano della capitale sia tentando una loro spazializzazione che, per quanto sommaria, è parsa tuttavia rinvenibile, sia definendole attraverso il riscontro dei rispettivi elementi o fattori caratterizzanti. Tra esse si è imposta una *territorialità spontanea diffusa* che caratterizza maggiormente l'ambiente urbano considerato e della quale il capitolo si occupa in dettaglio. Dall'implosione di tali differenti forme di territorialità, tutte più o meno presenti all'interno della città, scaturisce la territorialità urbana di Kinshasa, esito della commistione delle precedenti. Raccordandosi al quinto, la conclusione del lavoro descrive le modalità con cui si manifesta questa implosione territoriale.

## Capitolo primo

### **PROCESSI DI URBANIZZAZIONE TRA GLOBALE E LOCALE**



## I.1. La città fra storia e geografia

Definire analiticamente la città come costruzione sociale e territoriale, tracciare un percorso, per quanto sommario, del suo sviluppo, delle sue trasformazioni e riarticolazioni nel corso della storia, va oltre gli obiettivi specifici di questa ricerca. Tuttavia, si è ritenuto opportuno fissare qualche punto, soffermarsi su taluni snodi che sono apparsi fondamentali per avviare una riflessione su ciò che riguarda, più direttamente, il lavoro qui presentato e, sotto certi aspetti, l'attualità.

Ancor prima di diventare residenza permanente, la città deve essere stata luogo di riunione, di incontro, nel quale gli uomini confluivano periodicamente per questioni legate certamente al commercio ma anche alla ricerca di stimoli spirituali: fatto, questo, che consente a Lewis Mumford di affermare la precedenza del «magnete rispetto all'involucro», ossia della capacità di attrazione, rispetto all'insediamento in quanto tale. Questa fase presuppone i passaggi, del resto correlati, dello stanziamento e della rivoluzione agricola, in virtù dei quali l'essere umano, non più soggetto ai capricci della natura cui lo esponeva la precedente economia di raccolta, poteva fare affidamento sulla sicurezza alimentare – a sua volta garante di un miglior decorso della riproduzione fisica a partire dalla questione centrale della fertilità (Mumford, 1981, vol. I, pp. 16-27).

La possibilità di attrazione del sito è data soltanto nel momento in cui una società contadina stanziale si predispone all'accoglienza riconfigurandosi insieme a tale sito, vale a dire quando la collettività è in grado di produrre un surplus alimentare e ha già organizzato in riti e santuari le proprie paure originarie della morte, delle calamità, della sterilità: quelle che, insomma, riguardano direttamente la sopravvivenza della specie. Solo allora il luogo si ingrandisce, il potere si accumula, la chiarezza di intenti spinge a pianificare e la città nasce come «nuovo mondo e nuova oppressione» (Lynch, 1990, p. 9). Con il passaggio dal villaggio alla città molte componenti del primo vengono incorporate nella seconda riarticolandosi in un sistema più complesso e aperto. Che poi, di fatto, la città cominci a fagocitare le persone all'interno delle sue mura è dovuto, secondo Mumford, alla monarchia. In particolare, la figura del re

catalizzerebbe questa concentrazione di energie grazie anche all'ausilio della casta sacerdotale, capace di favorire l'ampliamento del potere sacro e temporale collocando il sovrano al centro di questo processo implosivo. Mediatore tra cielo e terra, il re manterrebbe così il controllo del palazzo e del tempio.

La città, inoltre, riunisce in un'unica area funzioni prima disseminate e disorganizzate: ciò comporta una differenziazione spaziale e strutturale degli elementi che la compongono come esito e insieme condizione di una differenziazione delle attività umane in professioni specializzate. In un siffatto contesto, l'intraprendenza conta più della solidarietà di villaggio e l'abilità professionale, coniugata alla capacità di guadagnarsi il favore del sovrano, conta più dei legami familiari. A loro volta, ulteriori concentrazioni di popolazione vengono richiamate da questa nuova organizzazione: essa si configura attraverso l'interazione di una serie di componenti dinamiche che riguardano, specificamente, la produttività ma anche la distribuzione delle merci e il rifornimento dei mercati, garantiti dal sistema dei trasporti.

L'agglomerato urbano mantiene del resto un doppio ordine: come garante di protezione e nel contempo impositore di costrizioni, esso rispecchia l'ambivalente vincolo di libertà e obbligo insito nella legge. Quest'ultima, nel corso della storia, procede orientando il potere e laicizzando la funzione della città che assurge a centro della giustizia e contribuirà a soppiantare, gradualmente, la visione religiosa del cosmo (Mumford, 1981, vol. I, pp. 48-72). Innovazioni istituzionali rilevanti, a tal proposito, vengono introdotte già con l'evoluzione della città greca: la partecipazione dei cittadini alla vita collettiva soppianta il potere assoluto e la *polis* incarna l'ideale della democrazia configurandosi come modello di città a misura d'uomo. Ordinata, compatta, di dimensioni modeste e non interessata all'espansione la polis sarà l'anima della metropoli ellenistica e della megalopoli alessandrina che, tuttavia, ne devitalizzerà lo spirito. L'incremento demografico, infatti, metterà a nudo i limiti della democrazia e lo iato tra finalità razionale e utilità sociale si allargherà a tal punto da fomentare l'inizio della decadenza urbana, crisi d'altra parte coincidente con l'affermarsi della megalopoli in epoche e luoghi diversi. (Perulli, 2007, p. 51).



L'intervento di Roma inciderà notevolmente sull'universo sociale greco. Dall'espansione di questo unico centro di potere, l'Urbe, nascerà un Impero le cui maglie raggiungeranno l'Europa, l'Africa settentrionale, l'Asia minore. Tuttavia, sebbene la politica imperiale abbia fondato centinaia di centri urbani nuovi, nessuna nuova città doveva evidentemente competere con Roma, considerando il fatto che non una di queste superava la soglia dei 50.000 abitanti. Anzi, era attraverso la loro divisione che ne veniva garantito il controllo, secondo il noto principio del *divide et impera* che, non a caso, ci è stato tramandato proprio dalla romanità.

I caratteri della rigida organizzazione territoriale dell'antica Roma hanno lasciato segni tuttora evidenti sia in termini di idraulica che di viabilità<sup>1</sup>: nondimeno, ciò che sembra davvero rilevante per quanto concerne le realizzazioni romane è il fatto che esse vengono messe al servizio delle masse urbane configurandosi come grandi opere pubbliche. Eppure, nel corso del tempo anche l'Urbe scoprirà i suoi limiti: acquedotti, fogne, strade diverranno insufficienti a soddisfare i bisogni e la voracità di una città tanto vasta e popolata.

Alla crisi del controllo spaziale risponde, ovviamente, una crisi economica, politica e sociale che si estrinseca nell'imposizione fiscale esasperata e nella fuga dalle città. Henri Lefebvre (1976, pp. 44 ss.) attribuisce la decomposizione dell'Impero romano a un ristagno socio-economico dovuto, principalmente, alla preponderanza della schiavitù per cui, essendo quella tra schiavi e padroni l'unica lotta di classe possibile – ed essendo, per giunta, inutile –, non si innescava alcun dinamismo sociale né, dunque, alcuna possibilità di sviluppo. Seguendo questa linea interpretativa, la decadenza dell'Impero e le invasioni barbariche costituiscono il presupposto per il feudalesimo.

Nel Medioevo europeo la città, dapprima subordinata al potere feudale, in un secondo tempo si impone politicamente e incorpora la struttura del feudo trasformandola. Lo sforzo di ricostruzione compiuto da Max Weber (2003, pp. 5 ss.),

---

<sup>1</sup> Si pensi alla caratteristica combinazione dei due assi stradali principali, il cardo e il decumano, che garantivano rispettivamente il collegamento nord-sud ed est-ovest e si incontravano, incrociandosi ad angolo retto, nel centro della città; o alle opere di bonifica attraverso reticoli di canalizzazione delle acque; o ancora agli acquedotti e alle fognature – tra le quali la Cloaca Massima, ancora oggi in uso pur essendo stata costruita nel VI secolo.

riferito principalmente all'epoca medievale, appare ancora oggi illuminante per interrogare quel fatto sociale, spaziale, economico, politico e culturale che è stata e continua a essere, appunto, la città – nel cui dominio rientrano anche le dinamiche giuridiche, oltre alle richiamate e cruciali componenti economiche e geografiche. Perché si dia città, infatti, è necessario un grande centro abitato dotato di un mercato locale nel quale la popolazione assolve a una parte importante del proprio fabbisogno giornaliero – dunque detenga un certo potere d'acquisto. Generalmente ciò è reso possibile per concessione di un signore fondiario o di un principe che guadagnano dalla presenza degli esercenti sul posto, sia attraverso l'imposizione fiscale sia attraverso la rendita fondiaria. D'altro canto, all'esistenza della città è necessaria la corrispondenza di un territorio definito, circoscritto e difeso militarmente, incarnato in genere nella città-fortezza. Da ultimo, è fondamentale la presenza di un tribunale e di una qualche forma di diritto. Tali norme giuridiche facevano riferimento sia al carattere associativo dell'insediamento – i cittadini erano membri di associazioni professionali, corporazioni, gilde, confraternite – che all'autogoverno, concretizzato attraverso la nomina di autorità da parte dei cittadini stessi.

Lo sviluppo del comune cittadino sarebbe, sempre secondo Weber, una prerogativa dell'Occidente: altrove, nella storia, si assiste solo ad accenni in tale direzione sia a causa di fattori religiosi e culturali (per esempio la divisione sociale in caste, il condizionamento del culto degli antenati che manteneva i cittadini vincolati alle terre del villaggio di origine) sia per la presenza, in città, del potere imperiale – fatto questo che impedisce l'auto-amministrazione. Numerosi insediamenti urbani in Europa settentrionale, invece, si fondano sull'equiparazione politica degli abitanti e sulla libera elezione dei funzionari: sebbene al loro interno si sviluppi uno strato di notabili che monopolizza le cariche, resterà effettiva la comunanza dei cittadini in quanto tali rispetto a tutto ciò che è esterno alla città. L'insediamento urbano medievale andrà dunque organizzandosi in forma istituzionale come aggregazione associata di cittadini che, in quanto tali, sottostanno a un diritto comune. In questo senso, esso eredita l'antico senso di comunità politica racchiuso nella *polis* greca che, del resto, si ritrova anche nella romanità come *civitas* – l'organizzazione della

comunità cittadina – distinta dall'*urbs* – l'organizzazione dello spazio fisico della città (Sebastiani, 2007, cap. II).

Questa dimensione politica diviene punto nevralgico nell'impostazione teorica, storica e metodologica di Henri Lefebvre che, nel mentre la esamina decostruendo i meccanismi che la rivoluzione industriale inevitabilmente proietta sulla città, la auspica in forma di diritto d'uso da parte degli abitanti: appunto, il diritto alla città. Il discorso di Lefebvre si incardina sul rapporto città-campagna e sul ruolo dell'industrializzazione. Il primo era già stato affrontato da Weber che vi aveva identificato una differente modalità di regolamentazione della proprietà fondiaria: la terra, che in campagna era vincolata alla signoria fondiaria o alla comunità di villaggio, in città diventa un bene alienabile ed ereditabile. Questo assunto, del resto, si lega con la questione relativa alla mercificazione della terra realizzata dalla proprietà privata attraverso l'intermediazione del denaro – questione all'interno della quale sarà indiscutibile il concorso della città poiché, con la nascita di questa, la rendita fondiaria acquisisce un'importanza prima impensabile e la sopraffazione del valore d'uso della terra a opera del valore di scambio da essa acquisito, viene sancita definitivamente (Lefebvre, 1976, pp. 37-38).

La città concentra tutto ciò che rende tale una società – popolazione, strumenti di produzione, capitali, bisogni, piaceri – laddove la campagna lo disperde: proprio in virtù di questa capacità di accumulo – di denaro ma anche di tecniche e di conoscenze – la città ridurrà l'importanza della proprietà fondiaria sottraendo la terra ai feudatari per riconsegnarla nelle mani dei capitalisti. Si tratta, in un primo momento, di un capitalismo a base commerciale che preesiste all'industrializzazione: nondimeno, la città si pone al suo servizio (Lefebvre, 1970, pp. 21-23). Nel potenziamento del mercato all'ingrosso, nella nascita di operazioni a lunga distanza, nell'emergere di una specifica burocrazia gestita da impiegati della contabilità capitalistica stipendiati, è infatti possibile ravvisare «la sostituzione, alla concreta piazza del mercato della città medievale, di un astratto mercato supernazionale» (Mumford, 1981, vol. III, pp. 513-516). D'altro canto, la città assolve a una funzione importante anche in relazione al processo di industrializzazione, poiché offre la

possibilità di concentrare spazialmente mezzi di produzione, materie prime, manodopera, servizi. Verrà dunque a innescarsi un doppio processo di industrializzazione–urbanizzazione, perché lo sviluppo industriale comporterà, tra le altre cose, la crescita economica e l’espansione urbana<sup>2</sup>.

La divisione sociale del lavoro e la divisione della società in classi – fatti tipicamente urbani o, quantomeno, che la città istituzionalizza e proietta al suolo – aumentano con la crescita produttiva, dato che essa richiede maggiore specializzazione e frammentazione dei settori. Queste ultime portano con sé la separazione tra lavoro materiale e lavoro intellettuale che, a sua volta, risponde a quella tra città-campagna (Quaini, 1974, p. 93 e pp. 61 ss.). La trasformazione progressiva del capitale mercantile in capitale industriale, la concentrazione e la circolazione del denaro, la subordinazione della natura e della scienza al servizio dell’industria, la gerarchizzazione del modo di produzione, l’economia separata, sono tutti fattori che hanno a che vedere, in vario grado, con lo sviluppo delle grandi città industriali moderne e, dunque, con l’urbanizzazione.

Dall’Ottocento in poi la città, da fatto pubblico qual era stata fino ad allora, comincia a essere vista come una sorta di «impresa commerciale privata»: il suo ampliamento muove da una necessità di sfruttamento intensivo dello spazio che mira a dividere rapidamente il terreno dando luogo a una pianta inorganica e reticolare che trascura la topografia e livella l’ambiente. Lo sviluppo urbano, guidato dall’economia capitalistica, porta a una metropoli che cresce inorganicamente in un doppio movimento di congestione ed espansione. La prima riguarda diverse componenti dell’urbanità: traffico, mezzi di trasporto pubblici, ascensori, uffici, palazzi, scuole, locali notturni, cimiteri; la seconda ha a che vedere con la forma della città, con la sua dilatazione spaziale che ingloba aree peri-urbane e rurali configurando inedite conurbazioni (Mumford, 1981, vol. III, pp. 525-531 e 678-684).

---

<sup>2</sup> Gambi (1973, pp. 373-377) che, del resto, fa notare come pure in Italia l’urbanesimo coincida con una fase evolutiva delle condizioni economiche del paese capace di generare sia l’aumento del numero sia la crescita delle città. Fattori decisivi in questo processo rimangono la formazione e lo sviluppo di impianti industriali, una maggiore articolazione dei servizi, l’abbassamento del tasso di mortalità – dovuto alle migliori condizioni di vita – e l’immigrazione di forza lavoro.

D'altro canto, il doppio processo di industrializzazione-urbanizzazione ricomprende la «dimensione urbana», cioè quel campo di rapporti che definiscono la vita e la società urbane pur legandosi, inevitabilmente, a una morfologia materiale. Questa nuova dimensione non è altro che la restituzione della città, da parte dell'industrializzazione, a una scala più ampia, simbolica e concreta: quella, appunto, della società intera. Così, insieme alla crescita della produzione e all'urbanizzazione in sé, la società industriale avrebbe prodotto quel fatto qualitativo che è la «problemativa urbana» (Lefebvre, 1972, pp. 69-73). Questione ancora oggi attuale, forse proprio in virtù dei suoi molteplici volti, la problematica urbana si ripresenta a diverse scale e su differenti piani concettuali offrendo livelli di analisi plurimi. Uno di questi, cruciale nel mondo contemporaneo, riguarda il ruolo della città nel contesto del pianeta globalizzato: considerando il fatto che il livello di autonomia politica e di affermazione identitaria raggiunto dalle città è inverso alla rapidità e alla potenza del processo di formazione degli stati nazionali europei, resta da vedere, nel quadro di una globalizzazione che comporta l'opacizzazione dello stato nazionale e complessi dinamismi di integrazione europea, quale ruolo le città saranno in grado di riscattare per se stesse (Sebastiani, 2007). E, soprattutto, quali città riusciranno a ritagliarsi un ruolo.

Nella prefazione al suo lavoro su *La città nella storia*, Lewis Mumford poteva già scrivere nel 1961: «questo libro si apre con una città che era, simbolicamente, un mondo, e si conclude con un mondo che è diventato, per molti aspetti, una città» (1981, vol. III, p. 696). E già allora poteva parlare di griglia funzionale, città invisibile, rete di centralità collegate, nuova costellazione urbana (1981, vol. III, p. 696). Oggi, una rete di città globali fonda uno spazio di potere che concentra le capacità necessarie alle operazioni economiche di imprese e mercati, costituendo una geografia della centralità – nella quale emergono rapporti centro-centro che vanno sostituendosi a quelli centro-periferia – capace di attraversare la divisione Nord-Sud del mondo instaurando nuove e più complesse gerarchie. Per il tramite di queste città, i processi economici nazionali si articolano con i circuiti globali del capitale, mentre la simultaneità della specializzazione e della globalità dei servizi, dando luogo a «reti

transnazionali di città», prefigura la possibilità della formazione di «sistemi urbani transnazionali»<sup>3</sup>.

La città globale è in un certo senso icona della globalizzazione: ci permette di intenderla, infatti, non solo in termini di interdipendenza e, appunto, di globalità, ma anche come qualcosa che risiede nel nazionale costringendo a una lettura transcalare del fenomeno e a una successiva ridefinizione di scala che ne permetta una più adeguata ricollocazione concettuale. La città dunque, in quanto momento territoriale di una dinamica transurbana, è uno spazio globale che spesso scavalca quello nazionale per raggiungere in via più diretta gli altri poli della rete globale. Così facendo, essa apre la possibilità di una geografia specifica della globalizzazione che, nel collegare le realtà nazionali al di là dei loro confini, rintraccia gli spazi costruiti in termini di discontinuità e li ricostituisce in nuovi territori che non coincidono con la somma delle loro parti.

La forma di un insediamento è sempre espressione di una volontà che ha a che fare con la ricerca di stabilità, l'ordine, il controllo sugli altri, l'esibizione del potere, la possibilità di accesso o di esclusione, la funzionalità del sistema economico, il controllo delle risorse (Lynch, 1990, p. 37). Per questo, oggi, anche la riflessione di carattere morfologico, non può non inserirsi in un contesto speculativo multilivello. L'approccio transcalare e reticolare, inevitabilmente, individua nuovi ordini e nuove gerarchie, dunque inedite riconfigurazioni delle relazioni di potere che ridefiniscono la centralità e la marginalità, l'inclusione e l'esclusione. Le differenti focalizzazioni e i cambi di

---

<sup>3</sup> Sassen (2008, pp. 23-26), che così continua: «Un sistema urbano transnazionale è, in parte, una struttura organizzativa per transazioni transfrontaliere. I processi economici transfrontalieri sono di lunga data e riguardano flussi di capitale, di forza lavoro, di beni, di materie prime, di viaggiatori, sicché, sotto questo aspetto, non c'è nulla di nuovo nell'odierno costituirsi di reti interurbane. Nei secoli, però, si sono registrate enormi oscillazioni nel grado di apertura, o di chiusura, delle forme organizzative nel cui ambito questi flussi avvenivano. Negli ultimi cento anni, il sistema interstatale è stata la forma organizzativa dominante dei flussi transfrontalieri in gran parte del mondo, con gli stati nazionali nel ruolo di protagonisti. Una situazione che ha cominciato a mutare drasticamente negli anni ottanta, e poi, sempre più rapidamente, negli anni novanta, come conseguenza della privatizzazione, della deregolamentazione, delle nuove tecnologie dell'informazione, dell'apertura delle economie nazionali alle imprese straniere, della crescente partecipazione di attori economici nazionali ai mercati globali. L'architettura organizzativa dei flussi transfrontalieri emergente da queste ri-scalarità e articolazioni, trova solo in parte sistemazione nel sistema interstatale, e talvolta ne diverge in maniera crescente (...); così crescono le reti che uniscono particolari configurazioni di città. Il che contribuisce, a sua volta, alla formazione di geografie transfrontaliere specifiche che connettono particolari insiemi di città» (pp. 27-29).

posizionamento e punto di osservazione, permettono di scorgere nessi neonati che l'uso di categorie inadeguate celerebbe, non potendo queste, in alcun modo, ricomprenderli entro i propri confini. In tale senso, anche il concetto di periferia – questo non-centro e fuori-rete – si carica di possibilità di risignificazione e ricollocazione.

Le città globali, siti strategici per la transnazionalità del capitale e del lavoro – al cui interno va ricompreso il processo di emigrazione-immigrazione –, lo sono anche in relazione alla formazione di identità transnazionali: spazi del postcolonialismo, esse offrono le condizioni per il discorso postcoloniale. D'altro canto, il mutato legame della popolazione con il territorio, meno mediato dalla cultura nazionale, può comportare un indebolimento identitario rispetto alla tradizione ma, nello stesso tempo, può generare nuove concezioni di appartenenza che tracciano «la possibilità di una politica transnazionale imperniata su località concrete» (Sassen, 2008, pp. 120-125).

L'urbanizzazione permette dunque di interpretare in un certo modo la storia contemporanea e di ricostruire un processo il cui esito attuale è questa rete globale di città differenziate per morfologia, funzioni, livelli e intensità di relazioni<sup>4</sup>. Il fenomeno può essere affrontato secondo approcci differenti: locale, attraverso l'individuazione di elementi e leggi che regolano l'organizzazione dello spazio; regionale, rivolto al contesto e alla sua specificità; storico, attento alle continuità/discontinuità e ai processi; comparato, cioè interessato alle differenze tra luoghi e culture (Conzen, 1989, pp. 15-16). D'altro canto, Kevin Lynch (1990, p. 39) ha identificato almeno tre filoni teorici che tentano di fornire una spiegazione della città come fenomeno spaziale: quello funzionale – orientato dal rapporto tra forma della città e funzionamento –, quello normativo – interessato al rapporto tra morfologia urbana e valori umani – e quello destinato alla pianificazione, dunque proiettato su un versante decisionale. Ovviamente, non esiste un modello urbano unico e le città, nella contemporaneità, differenziano più che mai le loro modalità organizzative dello spazio. Si pensi alla città

---

<sup>4</sup> Richiami alla letteratura scientifica internazionale sulle città globali e alle diverse posizioni interpretative assunte dagli esperti di differenti discipline riguardo a tale fenomeno si trovano in Perulli (2007, pp. 83-93). Altri aspetti del dibattito su dimensione urbana e globalizzazione si possono recuperare in Soja (2007, pp. 221 ss.)

diffusa del nord-est italiano oppure a certe città-contenitore, poco vissute e molto utilizzate in termini di lavoro o di turismo.

In ogni caso, la città genera uno stile di vita diverso perché il vivere al suo interno lo comporta e permette la «fioritura sociale» dei cittadini, ma per sopravvivere ha bisogno di uno spazio più grande di sé (de Maximy, 1988, pp. 17-18). Una affermazione di questo genere, che fa riferimento agli spazi interstiziali tra città e al loro funzionamento in termini di scambio tra settori primario, secondario e terziario, è tanto più vera alla luce del contesto appena delineato. Ma lo spazio “fuori città”, di cui la città necessiterebbe, non sembra più essere tanto il periurbano o la campagna limitrofa, quanto quello ricompreso nella propria rete fatta di rapporti con aree di interesse che possono essere ovunque. Alla relazione locale tra centro e periferia, si sostituisce perciò quella globale dei centri tra loro – cui non corrisponde, o perlomeno non con le stesse potenzialità relazionali, una relazione tra periferie – o ancora una relazione con periferie considerate funzionali ai propri bisogni (è il caso delle delocalizzazioni) e che le periferie stesse considerano la chiave d’accesso alla possibilità di divenire centro o, per lo meno, di entrare nella rete.

Sembrerebbe allora che, per quanto riguarda le categorie di centro e centralità, periferia e marginalità non sia cambiato nulla, se non la scala. Esse sono semplicemente uscite dalla città – senza per altro essere state risolte – proiettandosi sul mondo in termini di ulteriore evidenza rispetto al passato. E questo vale anche per la divisione sociale del lavoro che fuoriesce dalle mura cittadine per riabitare nuovi spazi. Spazi dilatati, fluidi, sempre meno circoscrivibili, soggetti a sostituzione, quindi cangianti – ciò nondimeno, concreti, fisici, abitati, locali.

## **I.2. L’urbanizzazione nel mondo e la città “patologica”**

Il 2008 ha rappresentato uno spartiacque epocale nella storia dell’umanità: da allora, infatti, il 50% della popolazione mondiale (3,3 miliardi di persone) vive in aree urbane. Secondo le previsioni questo numero raggiungerà i 5 miliardi entro il 2030,



momento in cui nelle città dei paesi in via di sviluppo si concentrerà l'81% della popolazione urbana mondiale. A questo si accompagnerà il declino demografico delle campagne: la futura crescita, quindi, sarà urbana e riguarderà, nel 95% dei casi, i paesi in via di sviluppo. Gran parte di essi appartengono alle aree caratterizzate da tassi di crescita delle città ancora significativi essendo, in parte, anche quelle meno urbanizzate – come è il caso dell'Asia e dell'Africa (UNFPA, 2007, pp. 1-8)<sup>5</sup>.

Lo *State of the World's Cities* dell'Human Settlements Programme dell'ONU definisce il XXI secolo come «secolo delle città», la cui peculiarità sembrerebbe risiedere nel fatto che l'espansione urbana sarà costituita da poveri (UN-HABITAT, 2008/2009, pp. x-xi). Se la prima urbanizzazione – quella che ha coinvolto l'America del Nord e l'Europa – si è svolta in circa due secoli (tra il 1750 e il 1950) ed è stata caratterizzata da una transizione demografica e dall'industrializzazione, le regioni meno industrializzate stanno attraversando una situazione solo parzialmente analoga. Intanto il processo di urbanizzazione è stato, in queste zone, estremamente rapido, dispiegandosi nel corso di una cinquantina d'anni; in secondo luogo esso è stato caratterizzato da un crollo della mortalità senza pari rispetto al passato – anche a quello dei paesi a sviluppo avanzato –, quindi da un peso demografico pressoché immediato; da ultimo questo processo, noto come “seconda urbanizzazione”, è stato in larga parte sganciato dall'industrializzazione.

Almeno due aspetti, del resto, vanno considerati, uno storico e uno più recente. Il primo riguarda il fatto che i colonialismi erano relativamente interessati allo sviluppo industriale delle rispettive colonie e solo in taluni casi e a certe condizioni hanno promosso l'industria, peraltro finalizzandola esclusivamente ai propri interessi di mercato – e in questo può rientrare anche la questione del mancato passaggio di consegne al momento delle Indipendenze per cui non c'è mai stata, da parte delle popolazioni locali, un'effettiva appropriazione degli apparati industriali esistenti. Il

---

<sup>5</sup> Continenti, questi, in cui a sorprendere non è più tanto la rapidità della crescita, e quindi il tasso, ma la dimensione assoluta dell'incremento.

secondo aspetto, invece, ha a che vedere con i processi di deindustrializzazione cui sono andati incontro molti paesi in via di sviluppo negli ultimi decenni<sup>6</sup>.

Oggi il continente più urbanizzato è quello americano – con il Nord America al primo posto e America Latina e Caraibi al secondo –, seguito da Europa, Oceania, Asia e Africa. Tuttavia un prospetto, per quanto sommario, della situazione urbana nel mondo, richiede un'ulteriore distinzione per areali atte a mettere in evidenza le forti differenze che la sola classificazione continentale, inevitabilmente, occulta. In questo senso l'America Latina si è distinta per una transizione urbana veloce: dagli anni Novanta è la seconda area più urbanizzata al mondo e, nel 2005, già il 77% della sua popolazione viveva nelle città. Il tasso di urbanizzazione è però più forte nel cono sud (intorno al 90%) e meno nel resto del territorio (intorno al 78%), mentre non raggiunge il 50% in America centrale (Balbo, 1999, pp. 46-47).

A sua volta, l'Asia dall'anno 2000 sembrerebbe aver superato l'Africa con una percentuale di popolazione urbana del 42,5% rispetto a quella africana del 40%. Buona parte dell'urbanizzazione asiatica riguarda Cina e Giappone, i cui tassi si attestano, rispettivamente, al 45% e al 67%. Coinvolte nel medesimo processo sono anche Indonesia, Malaysia, Thailandia e, più in generale, la fascia che si affaccia al Pacifico – le grandi regioni metropolitane legate tra loro da “corridoi di urbanizzazione”<sup>7</sup>. Resta invece ancora in larga parte agricola la zona centro-meridionale del continente, con un tasso di urbanizzazione del 32,5%, nonostante non manchi, anch'essa, di grandi centri urbani<sup>8</sup>.

Il continente africano, dal suo canto, pone non poche difficoltà alla lettura del fenomeno dell'urbanizzazione. Esse sono dovute, in primis, all'effettiva mancanza di dati che, quand'anche presenti, fanno riferimento in larga parte a censimenti troppo lontani nel tempo e, in secondo luogo, restano legate agli esodi forzati degli ultimi anni che hanno riguardato più regioni del continente invalidando qualsiasi statistica,

---

<sup>6</sup> Il riferimento va alle chiusure di impianti che hanno colpito le grandi città industriali del Sud del mondo a partire dalla metà degli anni Ottanta del Novecento.

<sup>7</sup> È il caso di Pechino-Tianjin, Jakarta-Bandung, Hong-Kong-Shenzen-Guangzhou (ex-Canton): estese agglomerazioni scaturite da una rapida industrializzazione e al cui interno convivono alta finanza, agricoltura, stabilimenti industriali.

<sup>8</sup> Nel subcontinente indiano vale la pena segnalare almeno Delhi, Bombay, Calcutta, Bangalore, Dacca.

per quanto ufficiale. La parte settentrionale dell’Africa, con un tasso del 52%, è quella maggiormente urbanizzata mentre in Africa subsahariana il 37% della popolazione vive in città e la percentuale si abbassa notevolmente in relazione all’areale orientale del continente<sup>9</sup>.

Secondo le previsioni l’Africa subsahariana dovrà affrontare il più alto tasso di urbanizzazione del mondo e ciò sarà dovuto principalmente alla crescita naturale: a questo fattore l’UNFPA (2007, p. 13) attribuisce il 60% della futura crescita urbana<sup>10</sup>. D’altro canto anche gli esodi rurali, destinati comunque a non cessare, sarebbero dovuti agli alti tassi di fertilità che, pur cominciando oggi ad abbassarsi anche nei paesi in via di sviluppo, non incidono ancora in termini risolutivi sull’aumento demografico.

In ogni caso, più fattori concorrono alla crescita urbana: l’ubicazione geografica, la crescita naturale, il saldo migratorio positivo, ma anche le politiche nazionali, lo stato dei servizi e delle infrastrutture, nonché fattori economici di vario ordine. Istituire delle ricorrenze circa la loro combinazione è tutt’altro che semplice essendo il panorama, oltre che vario, estremamente mobile. Esso va, solo per fare qualche esempio, dal caso della città diffusa del nostro nord-est – caratterizzata da una crescita spaziale ed economica scollegata da quella demografica –, alla megacittà Africana – la cui espansione, sganciata dall’industrializzazione e dalla crescita economica, è invece connessa a quella demografica – o ancora alle megacittà o alle conurbazioni asiatiche – nate in buona parte dal decentramento delle imprese locali e dalla delocalizzazione di quelle estere, quindi da un rinnovato apporto industriale e degli investimenti.

Le modalità insediative cambiano da luogo a luogo o si ripropongono, simili, a latitudini diverse. Conurbazioni, regioni metropolitane estese, agglomerazioni ancora incardinate su una città centrale, megacittà: nessuno di questi fenomeni urbani è

---

<sup>9</sup> I dati, riferiti al 2010, sono reperibili sul sito del *World Urbanization Prospects* (<http://esa.un.org/unup>). Si è fatto uso di essi tanto per il continente asiatico che per quello africano.

<sup>10</sup> Sempre secondo i dati del *World Urbanization Prospect*, l’attuale tasso di crescita urbano del mondo (quinquennio 2005-2010) è dell’1,98% e, nel 2050, dovrebbe scendere all’1,08%. Di contro, l’attuale tasso di crescita urbano dell’Africa, riferito al medesimo quinquennio, è del 3,31% (Africa subsahariana 3,67%) e, fino al 2050, non scenderà al di sotto del 2,15% (Africa subsahariana 2,32%).

tipico di una particolare area geografica ma lì si può trovare ovunque, in un mondo apparentemente sempre più uguale a se stesso ma che conserva rimanenze di località, specificità, al cui interno vanno ricomprese le differenze in termini di possibilità di scelta, di capacità decisionale e, quindi, di potere. In questo senso, possono apparire particolari alcuni tratti distintivi delle città appartenenti a quel mondo che un tempo veniva chiamato “terzo” e che oggi, al di là delle eredità del passato e dei nuovi equilibri geopolitici, si qualifica anzitutto per la sua povertà economica.

Fattori demografici (abbassamento della mortalità senza un corrispettivo abbassamento della fertilità), fattori economici, (impoverimento progressivo delle campagne), fattori ambientali (carestie, siccità), fattori politici (guerre e conseguenti esodi forzati): tutto ciò ha fatto e ancora oggi fa sì che la sete di città, nei paesi in via di sviluppo, continui a essere insoddisfatta. E per quanto le condizioni di vita nelle metropoli dei paesi “meno avanzati” dei nostri non siano semplici, esse sono di gran lunga migliori, nella più gran parte dei casi, rispetto alle condizioni dei villaggi e delle aree rurali di quegli stessi paesi. La città resta un crogiuolo di possibilità: in essa si intravedono incontri, nuovi inizi, saperi altri, occasioni che potrebbero essere risolutive.

La terminologia utilizzata nella letteratura, scientifica e no, relativa alle città del cosiddetto Terzo Mondo<sup>11</sup>, fa largo uso di aggettivi che le qualificano come qualcosa di anormale, deforme, fuori dal comune. Coma, collasso, agonia, bulimia, macrocefalia sono solo alcuni dei termini che è possibile incontrare sul cammino. Essi fanno riferimento, nella più gran parte dei casi, alla dimensione della malattia – innestandosi, evidentemente, sull’idea della città come organismo, soggetto a crescita, a sviluppo ma anche a patologia. In altri casi, questa stessa città viene definita attraverso metafore che hanno a che fare con la dimensione della marginalità, della deriva. Si tratta pur sempre di una sorta di perifericità concettuale dell’oggetto città, che si sforza di designare qualcosa di prossimo ma di non centrato, di non esatto, qualcosa che sta al di là e di cui si attende la morte, l’esplosione, la deflagrazione, il naufragio.

---

<sup>11</sup> E che per comodità chiamiamo ancora così pur essendo venute meno le condizioni geopolitiche che avevano portato a coniare questo termine di riferimento.

L'antropomorfizzazione della città, dunque, sembrerebbe aver raggiunto il suo limite perché quando taluni apparati urbani non rispondono più alle nostre dinamiche, per descriverli non si può fare altro che ricorrere al gergo della malattia e della morte. L'anormalità della città del Terzo Mondo spaventa proprio in quanto anormale, cioè fuori norma, al di là di una prassi comune, riconosciuta dunque come regola da una maggioranza. Ma a ben guardare, numeri alla mano, tale maggioranza va sempre più configurandosi come minoranza – per lo meno in termini quantitativi, mentre resta maggioritaria in termini qualitativi, quanto cioè a capacità di dominio e di potere. L'*élite* globale di oggi, potremmo dire, corrisponde sotto certi aspetti al signore ai tempi delle signorie. Il fuori norma, inoltre, ha a che vedere con le categorie del dentro-fuori, quindi dell'inclusione e dell'esclusione. E, questa volta, i conti tornano: le città "irregolari" sono anche le nuove cenerentole urbane degli attuali assetti globali, punti disseminati, fuori rete, più o meno soggetti ai capricci di uno scenario che si vuole sempre più interconnesso, ma nel quale intere città non hanno diritto di parola.

Una delle caratteristiche dei paesi in via di sviluppo è lo "squilibrio" nella distribuzione della popolazione urbana, che si concentra in poche città lasciando il resto del territorio sprovvisto di un sistema articolato di centri. Sul ruolo trainante delle grandi città, invece, ricade tutto il peso sociale, economico, politico, culturale del paese e, sebbene la situazione possa essere controbilanciata dalla crescita del tasso di urbanizzazione delle cittadine secondarie, è difficile che si verifichino le condizioni ottimali affinché questo avvenga: generalmente, infatti, in queste aree le città secondarie dispongono di risorse di gran lunga inferiori a quelle delle grandi città, sia in termini di fondi che in termini di servizi e infrastrutture. La questione relativa alle città secondarie è poi profondamente legata ai rispettivi contesti geografici: la loro crescita dipende dalla specifica situazione economica e demografica del paese, dall'impatto dei centri maggiori, dalla presenza o meno delle vie di comunicazione e, quindi, degli scambi. Inoltre, i parametri che portano alla definizione di città secondaria andrebbero tarati in relazione al contesto di riferimento, in modo tale da relativizzare la categoria allo specifico contesto urbano nazionale.

Comunque sia, è possibile affermare che nel mondo la maggior parte della popolazione urbana non vive nelle grandi città ma nei centri intermedi, soggetti statisticamente a un tasso di crescita maggiore rispetto a quello delle prime. Questo fatto tuttavia, per quanto sia eloquente circa il ruolo che l'urbanizzazione acquisisce progressivamente sui territori nazionali, non comporta necessariamente un riequilibrio nella distribuzione della popolazione urbana (Balbo, 1999, pp. 63-65). Nelle grandi città, infatti, un modesto tasso di crescita può significare comunque un notevole aumento di popolazione in termini assoluti e, pur considerando la dinamica dell'aumento o della diminuzione dei rispettivi tassi, la situazione distributiva in un paese può restare, potenzialmente, la stessa nel corso degli anni.

Guardando dall'interno le grandi città di queste nazioni, emerge una seconda caratteristica: la frammentazione dello spazio urbano che ne fa una «città di città» (Cattedra, 1995, pp. 39-40). Si tratta, generalmente, di un'eredità della zonizzazione coloniale che, in molti casi, le *élites* post-coloniali hanno sfruttato e ricalcato, riproponendone lo schema segregante nell'edificazione di nuove aree residenziali destinate alle classi superiori. In alcuni paesi, l'exasperazione di questa prassi porta, da un lato, agli slum e, dall'altro, ai quartieri dorati, ai sobborghi esclusivi, agli «extramondi» (Davis, 2006, p. 107). Questa frammentazione spaziale non è altro che la proiezione al suolo di fratture sociali più o meno profonde: quelle di una società complessa, moderna ma giovane, povera, urbana e rurale, nella quale le componenti locali e tradizionali sono non solo presenti, ma rinforzate dalla modernità stessa, allorquando essa si dà come carenza e non nella completezza e nell'efficienza ostentate dalle città dei paesi avanzati. Ciò fa sì che queste città siano in eterna costruzione, “non finite”, in cerca, oltre che di una stabilità, di una forma: di qui la densificazione dell'abitato insieme alla dilatazione periferica; la presenza di attività artigianali disseminate all'interno del tessuto urbano contemporaneamente a una netta divisione funzionale e sociale dello spazio; i paradossi, i controsensi, la difficoltà di categorizzare e definire tratti comuni.

Nei paesi in via di sviluppo progettualità troppo spesso inadeguate, racchiuse in cornici economiche sconfortanti e condizionate dal quadro della politica e della

finanza internazionale, hanno alimentato l'ormai nota "crisi urbana". Il deterioramento di servizi pubblici e infrastrutture – dovuto a economie nazionali stagnanti e al peso, ulteriore, del binomio debito-piani di aggiustamento strutturale; i risvolti sulla popolazione attiva – tagli occupazionali, smantellamento del settore pubblico, rifugio nell'informale; la liberalizzazione del mercato – che ha contribuito al calo del prezzo dei prodotti agricoli destinati all'esportazione e al degrado dell'organizzazione produttiva agricola; la deindustrializzazione progressiva; una politica urbana non preventiva ma orientata al recupero, alla regolarizzazione successiva: ebbene, sono questi alcuni dei fattori – nel contempo postcoloniali e neocoloniali – che, nel corso degli anni, hanno inciso sull'organizzazione urbana delle città dei paesi in via di sviluppo, producendo una serie di effetti la cui matrice comune può essere riscontrata nell'irregolarità. Essa riguarda, principalmente, due aspetti chiave dell'esistenza umana: la casa e il lavoro.

L'irregolarità dell'abitato assume diverse forme: può trattarsi di un'occupazione illegale dei terreni – i noti *squatter settlements* –, di lottizzazioni illegali, compiute cioè senza rispettare le norme urbanistiche, o ancora di edilizia abusiva, quindi di costruzioni prive di licenza<sup>12</sup>. Generalmente, alla condizione di irregolarità corrisponde l'assenza di servizi e infrastrutture – spesso insufficienti anche nei quartieri a norma della città – e ciò comporta immobilismo e invisibilità sociali. La regolarizzazione, del resto, soffre in primo luogo di difficoltà intrinseche, che hanno a che vedere con l'identificazione dei lotti e con la mancanza di collaborazione da parte degli abitanti, abituati a vedere nello Stato un'istituzione che fa gli interessi di pochi, dunque qualcosa da evitare o, nella peggiore delle ipotesi, subire. A questo si aggiungono le condizioni di lavoro delle amministrazioni locali, caratterizzate dalla mancanza di strumenti e risorse umane qualificate, dalla burocrazia e dalla lentezza nel trasferimento delle informazioni, di contro alla rapidità dei ritmi di espansione

---

<sup>12</sup> Mike Davis (2006, p. 42) definisce l'urbanizzazione pirata una «privatizzazione dell'occupazione abusiva»: la gestisce un invisibile mercato immobiliare, fatto di imprenditori che, una volta acquistato un tratto di terra, lo lottizzano senza conformarsi ai regolamenti e vendono i lotti concedendo all'acquirente una titolarità giuridica o di fatto.

urbana che non hanno permesso di seguire i passaggi di proprietà né le suddivisioni o i cambiamenti d'uso dei terreni.

Ciò nondimeno, il titolo di proprietà e la registrazione sono condizioni necessarie, sebbene non sufficienti, per appartenere alla città ed essere riconosciuti in quanto cittadini e per garantire, nello stesso tempo, la sicurezza del possesso al proprietario e l'imposizione fiscale allo Stato<sup>13</sup>. Tuttavia, proprio quest'ultimo punto appare particolarmente delicato: le imposte sulla proprietà sono infatti, da sempre e maggiormente in taluni contesti sociali, una questione politicamente scomoda perché lede gli interessi degli attori più forti.

Durante il colonialismo e negli anni successivi alle indipendenze, l'edilizia popolare – laddove c'è stata – è finita nelle mani dei ceti impiegatizi e delle classi medie e la stessa cosa è accaduta per i terreni regolarizzati ed edificabili. In molti casi quella stessa classe media, mettendo in piedi un vero e proprio disegno speculativo, ha investito nelle lottizzazioni illegali periferiche in attesa della valorizzazione successiva, che sarebbe sopraggiunta con l'arrivo delle infrastrutture e dei servizi di base o con la regolarizzazione. Certo è che, di fronte all'incapacità degli Stati di gestire il problema del sovrappopolamento, la pratica dell'insediamento precario non è stata solo una soluzione da parte della popolazione ma anche da parte dello Stato stesso che l'ha generalmente tollerata – risparmiandosi, così, di affrontare un problema al di sopra delle proprie capacità (Cattedra, 1995, pp. 64 e 49; Memoli, 1995, pp. 224 e 219; Moschetti, 1998, p. 20).

Da quando la Banca Mondiale ha iniziato a occuparsi di insediamenti irregolari, nella decade 1970-1980, l'approccio è stato quello del *site and service*, mirato a ricomprendere nelle forme del diritto ufficiale gli insediamenti abusivi nella speranza di indurre miglioramenti endogeni con un solo tratto di penna. Secondo tale approccio, infatti, il possesso di un titolo di proprietà avrebbe cancellato il fantasma

---

<sup>13</sup> Essendo la terra un bene limitato, chi la possiede è in una posizione forte e di molto superiore a chi la chiede; essa, inoltre, è soggetta ad acquisire valore attraverso gli investimenti pubblici e privati. Questi due fattori, rendita assoluta e rendita di posizione, vanno dunque a beneficio dei proprietari fondiari. Perciò la questione delle imposte è fondamentale: esse vanno definite in base alla posizione e alla dimensione del lotto nonché, eventualmente, al reddito. Ma sapere chi sono i proprietari dei suoli e quanto possiede ognuno di essi è indispensabile per una gestione corretta e democratica della questione del suolo (Balbo, 1999, pp. 81 ss.).



degli sgomberi e spinto i proprietari a realizzare le infrastrutture di base e organizzare i primi servizi<sup>14</sup>. Lungi però dal risolvere il problema alle radici, che affondano in questioni a ben più largo spettro, la riqualificazione avrebbe consolidato il submercato immobiliare elevando vorticosamente il prezzo di suoli e abitazioni e ripercuotendosi drasticamente sugli affittuari con l'esito, per i proprietari, di aumentare il patrimonio e, per gli affittuari, di ritrovarsi di nuovo esclusi dalla fascia dell'edilizia abitativa. Inoltre, una tale filosofia, scaturirebbe da un intento malcelato: quello, cioè, di sancire una situazione di fatto aggirando le questioni centrali della disuguaglianza e del debito estero (Davis, 2006, pp. 77-78).

Se prima della fine degli anni Settanta al valore dei terreni avevano corrisposto gli investimenti industriali e la crescita economica, negli anni successivi questa relazione si è interrotta, mentre i piani di aggiustamento strutturale inferivano sui governi dilapidando *welfare* e settore pubblico. In contesti caratterizzati da disoccupazione e alta densità abitativa, la proprietà immobiliare urbana sostituisce progressivamente gli altri settori di sviluppo e costituisce, oggi, uno dei primi investimenti delle rimesse degli immigrati. In essa, la mercificazione della terra raggiunge il suo apice.

Nel mondo, l'habitat abusivo assume forme e principi organizzativi differenti da contesto a contesto: in alcune città, l'espansione irregolare è la norma e quella abusiva è la forma di abitazione più diffusa; in altre il termine slum è sinonimo di periferia mentre altrove esso si cronicizza in forma di baraccopoli nei pressi del centro o quanto più possibile vicino a esso; in certi casi si costruisce con materiali di recupero mentre in altri con materiale durevole, edificando abitazioni abusive in mattoni di cemento. Inoltre, «non è detto che il margine spaziale coincida con il margine sociale» (Memoli, 1995, p. 211).

Anche le carenze possono variare e, con esse, le scale di priorità delle comunità insediate – fatto, questo, che comporta ulteriori difficoltà in termini di intervento. La questione delle priorità, infatti, è un fattore socio-culturale significativo che andrebbe

---

<sup>14</sup> L'approccio *site and service* è stato promosso ufficialmente nel primo congresso UN-HABITAT, tenutosi a Vancouver nel 1976, nell'ambito del quale si è auspicato il distacco dall'edilizia pubblica in nome di politiche di miglioramento degli slum.

esplorato preventivamente e tenuto presente nei propositi indirizzati alle buone pratiche. In ogni caso, resta il fatto che nei paesi in via di sviluppo le speculazioni fondiaria ed edilizia sono principalmente l'esito di politiche economiche internazionali e non solo di politiche locali inadeguate: nessun intervento alla scala locale, dunque, potrà risolvere, da solo, un problema che è alimentato dalla cronica crisi di un mercato del lavoro incapace di creare occupazione e, più a monte, dalla continua crescita della situazione debitoria nei riguardi dei paesi ricchi.

Nelle grandi città del Terzo Mondo resta irrisolta anche la questione delle strutture e dei servizi: scuole, ospedali, elettricità pubblica, fognature hanno una maggiore rilevanza, sotto il profilo sociale, della sola regolarità formale che, nella maggior parte dei casi, è rimasta fine a se stessa. Inoltre, data la velocità di espansione delle città irregolari, la dimensione del problema cresce di pari passo con quello dell'estensione urbana. I servizi informali, cercano di ovviare a questo dato di fatto, coniugando l'esigenza lavorativa con i bisogni sociali. Come è noto, il settore informale ricopre diverse sfere della vita degli abitanti del Terzo Mondo, al punto da poter essere considerato come una dimensione della loro esistenza. Ma, poiché quel che qui interessa è l'aspetto lavorativo, verranno trattati appena il commercio e i servizi informali.

Le attività informali invadono lo spazio urbano innestandosi principalmente sulle carenze: per esempio in fatto di trasporti, di distribuzione d'acqua, di vendita di elettricità, di telefonia ma anche di ristorazione e di commercio di prodotti di ogni sorta. Esse si caratterizzano per il basso capitale d'investimento, le piccole dimensioni dell'impresa – spesso familiare – il lavoro a bassa tecnologia, l'uso di manodopera non qualificata. Pur non essendo necessariamente illegale – cioè privo di riconoscimento o autorizzazione –, l'informale non rispetta la regolamentazione sul lavoro, favorito in questo da un contesto che non potrebbe in alcun modo fare a meno del suo apporto.

«Mercato del qui e subito», l'informale conosce dettagliatamente le condizioni e le esigenze della domanda e, sebbene attesti l'incapacità dello Stato di realizzare politiche economiche e sociali adeguate, rimane l'unica strada, nel breve periodo, per

offrire occupazione e permettere il funzionamento della città (Balbo, 1999, pp. 98-103). Tuttavia, i suoi limiti sono evidenti: esso risponde appena alla dimensione della sussistenza e sono molto rari i casi in cui permette una qualche forma, seppure micro, di accumulazione; in assenza di diritti regolamentati, si struttura in una rete invisibile di sfruttamento; non genera posti di lavoro ma contribuisce alla frammentazione del lavoro esistente frazionando i guadagni. Da ultimo, la forza lavoro del sottoproletariato informale viene spesso sfruttata dall'economia formale, tramite oscure reti di subappalto (Davis, 2006, pp. 160-166).

Dalla metà degli anni '70, avere prestiti dalla Banca Mondiale ha comportato, come nuova condizione, il progressivo abbandono delle forme più improduttive e parassitarie di statalismo, da cui sono però derivati anche immotivati tagli alle già di per sé ridotte spese sociali. Il ridimensionamento del settore pubblico e l'abbattimento dei salari, sono stati, e sono tuttora, una delle conseguenze più feroci di questa politica, tutt'altro che aliena al destino del settore informale. Il sottoproletariato che vi appartiene, infatti, è rappresentato anche da ex-dipendenti pubblici licenziati, da lavoratori in esubero del formale nonché da impiegati pubblici non pagati da mesi che, in orario d'ufficio o al di fuori di esso, non esitano a inventarsi un'attività che consenta loro, semplicemente, la sopravvivenza quotidiana.

Alla catena di carenze che blocca le caviglie alla città dei paesi in via di sviluppo – carenza di alloggi, di servizi, di occupazione, di salari, di potere d'acquisto – vanno aggiunti almeno altri due anelli: la carenza di igiene e quella di sicurezza. Entrambe sono legate tra loro e alle precedenti essendo in larga parte dovute all'assenza di politiche adeguate, di informazione, di rappresentanza.

Nelle metropoli dei paesi in via di sviluppo, troppo spesso, il trattamento dei rifiuti viene effettuato a titolo individuale o affidato all'informale. Ciò comporta inevitabilmente, in mancanza di un sistema articolato, che il peso del bisogno sia maggiore della capacità di smaltimento garantita dal servizio. Per questo, le discariche a cielo aperto si aprono nel mezzo del tessuto urbano, fiumi e canali sono invasi da dossi di rifiuti e i fumi degli incendi delle immondizie si diffondono per la città. Ma l'igiene è legata soprattutto allo stato della rete fognaria che, laddove

esistente, presenta grossi limiti di manutenzione, mentre negli altri casi viene sostituita da un sistema di canalizzazione superficiale delle acque reflue o da pozzi neri più o meno artigianali. L'impatto di tali pratiche sulla falda acquifera, già di per sé nocivo, va ad incrementare la cattiva qualità dell'acqua potabile derivante dallo stato degli impianti di depurazione e distribuzione. Per questi motivi, in ambiente urbano, le malattie legate alla fornitura idrica sono all'ordine del giorno.

Il rischio idrogeologico è molto diffuso: l'espansione dell'abitato, in gran parte irregolare, non ha tenuto in conto le condizioni climatiche e del suolo. Fenomeni di erosione, frane, alluvioni, inondazioni dei fiumi vengono generalmente subite senza l'innescò di pratiche virtuose che, d'altro canto, non costituiscono una priorità in contesti con problemi da risolvere più immediati, che riguardano le certezze piuttosto che l'eventualità.

Gli incendi domestici e no – causati nella più gran parte dei casi da corto-circuiti dovuti all'instabilità della rete elettrica ma anche agli allacci irregolari realizzati artigianalmente – sono molto frequenti nelle aree abusive delle città, dove la questione della sicurezza è appena un fatto di attenzione personale. Da ultimo, la congestione del traffico e lo stato di diffusa fatiscenza dei mezzi di trasporto – aggravato a sua volta dalle condizioni precarie della rete stradale – comportano un forte inquinamento atmosferico e incrementano il tasso di incidenti stradali.

La bassa qualità della vita, del resto, innesca un circolo vizioso che costringe alla sopravvivenza e all'arte di arrangiarsi piuttosto che alla progettazione di vie d'uscita e condanna a un'esistenza ristagnante e all'assenza di possibilità. Un ambiente insicuro e malsano, inoltre, è poco appetibile anche agli investitori internazionali che difficilmente scelgono di installarvi le proprie attività o, più in generale, di trasferirvi i propri finanziamenti. Se è vero che il vivere in città comporta un particolare *modus vivendi*, è altrettanto vero che nelle grandi città dei paesi in via di sviluppo questo stile di vita urbano assume caratteristiche del tutto particolari, proprio in virtù delle condizioni di carenza generalizzata, spesso estreme, cui gli abitanti sono costretti. Al punto che da tempo, ormai, ci si chiede come milioni di persone possano sopravvivere e riuscire a organizzare la loro esistenza nei gironi infernali di queste grandi città.

Gli atteggiamenti, al riguardo, sono generalmente di due tipi: uno, quello catastrofista, mette l'accento sulle privazioni, sui problemi, sulla drammaticità della situazione urbana nel sud del mondo e sulla pressoché assoluta impossibilità di intervento per modificare un fenomeno che avrebbe ormai raggiunto dimensioni troppo grandi per essere in qualche misura gestito; l'altro, ottimistico, considera soprattutto le risorse annidate in un sistema che, pur presentandosi come problematico, consente l'individuazione e l'osservazione di autonome ed efficaci risposte all'interno del sistema stesso – risposte capaci in qualche modo di farlo comunque funzionare anche in condizioni di precarietà e scarsità. Tutte e due le linee hanno naturalmente diritto di cittadinanza nella lettura delle città dei paesi in via di sviluppo: in entrambe, nondimeno, possono celarsi trappole interpretative che, semplificando una questione estremamente complessa – perché varia da contesto a contesto impregnandosi di elementi culturali, sociali ed economici di volta in volta diversi – minimizzano o le possibilità di miglioramento del problema o il problema stesso.

Analizzare le dinamiche che animano il quotidiano di queste città, comporta inevitabilmente un approccio di secondo tipo, attento cioè agli attori deboli, alle strategie messe in gioco, alle pratiche che, per quanto marginali le si voglia considerare, diventano la norma se riescono a rispondere, almeno parzialmente, alle esigenze del cittadino. Tuttavia, se davvero l'osservazione vuole essere indirizzata alla comprensione di una specifica realtà, mantenere vigile la capacità d'indignazione è necessario per non cedere al rischio dell'incantamento, dell'affabulazione, dell'innamoramento ingenuo per realtà sotto diversi punti di vista affascinanti ma non per questo meno drammatiche. In questo senso, basti pensare ai limiti del fai da te e dell'informale: essi concernono l'impossibilità di gestire la manutenzione di una rete ferroviaria, di asfaltare le strade, di fermare l'erosione o ancora di realizzare una rete fognaria.

Perciò, pur mantenendosi in ascolto nei confronti delle categorie deboli o marginali – che in molti casi costituiscono la fetta più ampia della popolazione urbana – è bene non scivolare nella fascinazione per pratiche informali certamente suggestive ma che relegano un'ampia fetta di umanità nella gabbia dell'ingiustizia

sociale, impedendogli un avanzamento sano e una crescita degna delle possibilità che la nostra epoca offre. Condizioni, queste, che solo risolvendo questioni di base come quella della sussistenza è possibile conseguire.

### **I.3. Africa urbana e rete globale**

Sull'esistenza o meno di città in Africa prima del colonialismo si è molto dibattuto. Tuttavia, per decidere se il colonialismo sia stato o meno un elemento decisivo per l'urbanizzazione in Africa – e se sì in quale misura –, è necessario fare chiarezza sui termini della questione.

Il fatto che alcuni “abusi di linguaggio” abbiano contribuito a confondere i tentativi di periodizzazione relativi alla storia delle città in Africa è già stato sottolineato (D'Almeida-Topor, 1988, p. 25). Uno dei termini più soggetti a fraintendimento è la parola “pre-coloniale”: spesso la si usa per indicare il periodo che precede il colonialismo in senso stretto, cioè antecedente alla spartizione dell'Africa sancita politicamente dal Congresso di Berlino (1884-1885); in altri casi, il termine si riferisce a tutto ciò che precede l'arrivo, nel continente, sia degli arabi che degli europei. Ciò comporta il fatto che la medesima espressione alluda a realtà geografiche, sociali e culturali, completamente diverse nonché lontane nel tempo. Se si considera il primo caso, infatti, pensare alle città africane pre-coloniali vuol dire fare riferimento ai centri urbani di matrice araba, a quelli europei preesistenti al Congresso di Berlino, nonché agli agglomerati indigeni riconducibili all'idea – inevitabilmente nostra – di città. Nel secondo caso, invece, la città africana pre-coloniale coincide con una città autoctona, esente da qualsiasi forma di contatto culturale non africano.

Se si segue il filo della penetrazione europea nel continente, le prime installazioni in Africa subsahariana risalgono alla fine del XV secolo e sono posteriori agli insediamenti arabi – sebbene questi ultimi, come è noto, riguardassero principalmente l'areale settentrionale del continente africano. La presenza europea,

in questa fase, non ha ancora nulla a che fare con il colonialismo vero e proprio, quello, cioè, successivo al Congresso di Berlino. Le città nascono con lo sviluppo del mercantilismo legato al commercio a lunga distanza – ivi compreso quello transoceanico delle persone – e possono venire fondate ex-novo o innestarsi su un centro indigeno già esistente. Questo modello di città mercantile, che segue un modello urbano europeo pre-industriale, convive dunque con altri due modelli di città: quelle autoctone, appunto, e quelle islamiche create dai mercanti arabi. Di queste, le prime sono le più difficili da definire, essendo tutt'altro che semplice l'identificazione di una qualche forma urbana autoctona, immune cioè dal contatto arabo ed europeo e, pertanto, presumibilmente aliena al nostro concetto di città<sup>15</sup>.

Francesco Remotti (2005, p. 9) ha messo in evidenza il rapporto problematico insito nel binomio città-Africa: per poter parlare di città pre-europea e pre-islamica è opportuno interrogarsi sulla propria concezione di città perché ci si scontra, inevitabilmente, con la «difficoltà di inserire la città africana in un modello precostituito elaborato su basi teoriche e condizioni empiriche estranee al continente africano»; per questo è necessario dilatare la dimensione etnografica della categoria, accettarne lo slittamento semantico, incrementarne l'articolazione. All'individuazione di criteri adeguati per avanzare una definizione di città africana autoctona – quali per esempio la dimensione, il livello culturale raggiunto, la prevalenza di determinate attività su altre – Catherine Coquery-Vidrovitch (1988, pp. 30 ss.) preferisce l'identificazione delle condizioni necessarie all'urbanizzazione, avanzando un approccio più ancorato al dispiegarsi concreto dei fatti e che sembrerebbe soggiacere in forma minore a un modello precostituito di città occidentale. Tra le condizioni *sine qua non* figurano la possibilità di un surplus di produzione agricola che possa alimentare quanti non vivono di agricoltura, una classe di dirigenti – che assicuri la stabilità necessaria alla produzione e permetta la circolazione dei beni alimentari – e una di mercanti che realizzi tale commercio.

---

<sup>15</sup> «Les descriptions que nous faisons des villes ne seraient-elles que des projections inconscientes de notre imaginaire mythique, conditionné par une culture surdéterminée?» (de Maximy, 1988, pp. 23-24).

Partendo quindi dal presupposto che la città si sviluppa dopo l'affermazione e la diffusione dell'agricoltura, la studiosa attribuisce alla rivoluzione neolitica africana – meno netta e più lenta che altrove – la mancata proliferazione di città endogene nel continente<sup>16</sup>. La sua proposta di periodizzazione colloca queste ultime a un primo livello cronologico e le fa appunto coincidere con l'espansione delle pratiche agricole, mentre la comparsa della metallurgia avrebbe contribuito ad accelerare il processo. Successivamente subentrano le città nate dal contatto con il mondo arabo del commercio e dell'Islam, la cui funzione era prevalentemente economica e culturale; inoltre, la compresenza di queste due tipologie comporterà il contatto, più o meno diretto, in diversi gradi e momenti. Nella seconda metà del XV secolo il modello di città portoghese approda nel continente, anticipando di gran lunga il periodo coloniale e articolando ulteriormente le commistioni senza peraltro inficiare la nascita di ulteriori città autoctone. Da ultimo, il colonialismo, che ha dato luogo alla fondazione di nuovi centri urbani ma anche al rilancio o alla scomparsa di antiche città operando, in ogni caso, una selezione determinante.

Nel processo di urbanizzazione in Africa, il colonialismo si impone come spartiacque economico e politico, importando un modello di città post-Rivoluzione industriale entro un quadro geopolitico definito che fa riferimento all'ormai avvenuta spartizione del continente. Per quanto, dunque, circoscrivere l'urbanizzazione del continente africano al periodo coloniale significherebbe delimitare drasticamente la portata della questione – nonché alterare la storia e semplificare i significati assunti di volta in volta dalla città in Africa – e per quanto il colonialismo non sia che una fase della storia urbana del continente, resta il fatto che tale fase risulta decisiva per ciò che concerne l'urbanizzazione contemporanea in Africa subsahariana. A partire da questo periodo, l'appropriazione del suolo necessaria alla costituzione dello spazio urbano determinerà la transizione dal diritto consuetudinario a quello romano – creando i presupposti per la questione fondiaria, ancora oggi, in taluni casi, irrisolta<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> Sul ruolo della rivoluzione neolitica nel processo di formazione delle città anche negli altri continenti si può vedere Lynch (1990, pp. 8-9).

<sup>17</sup> Elementi del dibattito sulla questione fondiaria in Durand-Lasserve (2002, pp. 98-119) e in Piermay (1993, pp. 125-142 e 181-213).



Inoltre la città, da luogo economico e sociale, diventa luogo del potere coloniale e delle decisioni politiche e amministrative: ciò comporta l'introduzione di una serie di pratiche – fondiari ma anche normative o urbanistiche – che sarebbero poi divenute strutturali. Più in generale, è possibile affermare che il colonialismo darà luogo alla “rivoluzione urbana” nel continente africano (Coquery-Vidrovitch, 1988, pp. 9-10).

Durante questa fase l'allineamento urbano intorno al continente – determinato già dall'epoca delle esplorazioni mercantili e dettato da motivi commerciali e militari – viene articolato con la fondazione di nuove città all'interno delle rispettive colonie e con l'organizzazione di una rete di comunicazioni stradali, ferroviarie, fluviali, marittime. La scelta delle zone urbanizzabili è legata a interessi economici e incentrata sulle capacità produttive o commerciali dei siti in questione: le aree attrattive sono quelle adatte alle piantagioni o all'estrazione mineraria, così come quelle che costituiscono uno snodo tra differenti sistemi di comunicazione.

Ma la politica territoriale coloniale opera partendo da un duplice interesse: da un lato economico – volto allo sfruttamento di materie prime e forza lavoro – e dall'altro sanitario – orientato a proteggere la presenza europea dalle avverse condizioni climatiche e igieniche. L'organizzazione spaziale che ne consegue fa riferimento alla lottizzazione e a una divisione funzionale dello spazio basata sul principio dello *zonage* (zonizzazione), che separa la città in quartieri ben definiti: *cit  européenne*, *cit  industrielle*, *cit  indig ne*, *zone neutre* – un'area tampone, quest'ultima, collocata tra l'insediamento europeo (*ville*) e quello indigeno (*cit *) per assolvere al principio igienico-sanitario.

Il dualismo di fondo di matrice coloniale non pervade solo lo spazio ma diviene una modalit  intrinseca dello stare in citt : alla bipartizione tra quartieri europei e indigeni corrisponde quella tra un centro in primo luogo politico-amministrativo – ma anche commerciale e residenziale di classe, dunque dotato di servizi e comfort – e aree di habitat anarchico. Le coppie oppostive che una siffatta organizzazione spaziale genera si moltiplicano: centrale e marginale, legale e illegale, potere decisionale e dipendenza, efficienza e disagio, inclusione ed esclusione.

La città è identificata dalla “circostrizione urbana” o “perimetro urbano” che delimita uno spazio caratterizzato dall’eliminazione del diritto consuetudinario sottomettendolo a condizioni di acquisizione particolari, quali i costi molto elevati e l’obbligo della valorizzazione. All’interno del perimetro urbano convivono due differenti regimi fondiari: il primo, relativo alla zona europea, immatricula i quartieri in vista della loro registrazione e concede ai residenti un titolo di proprietà; il secondo concerne le aree africane ed è un regime fondiario sommario, di natura amministrativa, che riconosce appena dei diritti di occupazione precaria – revocabili in caso di mancato rispetto delle prescrizioni e che non costituiscono in alcun modo titolo di proprietà (Piermay, 1993, pp. 125 e 130). L’efficacia di quest’urbanistica della segregazione sarà tale che essa non si limiterà a caratterizzare l’intero periodo dal quale è scaturita ma continuerà a produrre i suoi effetti anche sugli spazi e sulle società postcoloniali.

Tra le due guerre mondiali la città assurge a simbolo del potere coloniale e le costruzioni di prestigio realizzate in questo periodo incarnano i desideri di grandezza delle madrepatrie; ma è dopo la seconda guerra mondiale che la forte crescita, dovuta all’arrivo degli europei, costituirà una costante: ciò comporterà la necessità dei primi piani urbanistici che, se da un lato nascono come risposta all’incremento demografico, dall’altro incentiveranno arrivi ulteriori. I terreni urbani divengono allora oggetto di una speculazione al cui interno intervengono investitori europei, imprese commerciali, banche e stranieri portatori di un forte potere economico: siriani libanesi in Africa francofona e indiani in Africa orientale (Jimenez, 1988, pp. 60-61). A ciò si aggiungono gli esodi rurali degli africani, sebbene essi restino ancora sotto il controllo delle politiche coloniali.

In quest’ottica, dunque, le indipendenze non costituiscono tanto una frattura quanto il seguito di un processo demografico iniziato anteriormente (D’Almeida-Topor, 1988, p. 26). Il processo della crescita urbana, che dà luogo a un’espansione spaziale senza precedenti delle città, va in effetti ricompreso nel trentennio 1950-1980, relativo al tardo colonialismo, alle indipendenze e alla fase successiva a queste: un arco di tempo caratterizzato dalla congiunzione tra l’incremento demografico naturale e il saldo migratorio positivo. Tuttavia, nel periodo delle post-

indipendenze è possibile individuare un apice. Con l'uscita di scena del potere coloniale, il tentativo di trasformare la struttura spaziale segregativa ereditata si è tradotto nell'apertura fondiaria, nella riduzione dei costi delle parcelle, nella costruzione di alloggi sociali e, più in generale, nell'edilizia popolare. Ma la crescita demografica incalzante – che, negli anni successivi alle indipendenze, è dovuta principalmente all'afflusso dalle campagne scatenato dall'assenza di vincoli da parte dei governi –, unita e spesso alimentata da episodi di clientelismo, ha determinato l'impossibilità di agire in maniera regolamentata. Dopo gli anni '70 gli insediamenti irregolari sono divenuti parte consistente del processo di urbanizzazione in Africa e, in taluni casi, ne hanno costituito la quota di maggior rilievo. Le permanenze strutturali tra città coloniale e contemporanea, d'altro canto, sono tutt'altro che inattive e la stessa impronta segregazionista, profondamente contestata dopo le indipendenze, non è stata cancellata bensì risignificata da altre segregazioni, che fanno capo a fratture sociali in luogo di quelle razziali.

Un tentativo finalizzato a individuare alcuni tratti comuni dell'urbanizzazione in Africa subsahariana – siano essi di matrice spaziale, demografica, socio-economica – può portarci a riscontrare certi fattori ricorrenti, ma che non per questo costituiscono necessariamente delle specificità del continente africano. Tra questi, il basso tasso di urbanizzazione che contrappone, alla dilatazione di pochi centri, l'immensità di aree rurali intatte alimentando il gigantismo urbano; un inurbamento rapido e massiccio che ha comportato un processo di ruralizzazione urbana e la conseguente commistione di stili di vita, paesaggi e abitudini urbane e rurali; le eredità coloniali di un modello che ha fatto del deficit e della carenza la sua prerogativa, essendo stato plasmato sulle esigenze di un gruppo ristretto di coloni in una società a maggioranza autoctona<sup>18</sup>; una crescita urbana esplosiva e la sua traduzione spaziale in termini di orizzontalità; il basso livello di sviluppo delle città secondarie – legato inevitabilmente alla carenza di infrastrutture e servizi – cui consegue l'impossibilità

---

<sup>18</sup> «En Afrique, le pouvoir colonial a promu le fait urbain comme élément moteur d'une société économique et politique majoritairement autochtone»: cioè, secondo Catherine Coquery-Vidrovitch (1988, p. 7), sembrerebbe essere un tratto distintivo dell'urbanizzazione africana.

di un contrappeso al carico destinato alle città principali<sup>19</sup>; un paesaggio ermafrodita, caratterizzato dalla commistione di modernità e tradizione, semi-rurale, incompleto, in continuo ricominciamento.

Intorno agli anni '80 si impone il dibattito sulla “crisi urbana” che, da questo momento, diviene il tratto comune più marcato delle città in Africa. Tale crisi, in effetti, è totalizzante poiché al suo interno s'intrecciano una serie di fattori che caratterizzano, in forma più o meno pronunciata, i centri urbani del continente. Sebbene, dunque, il concetto si presti a veicolare una serie di problemi e difficoltà riconducibili all'Africa urbana, è bene tener presente che essi non hanno origine nella città africana in quanto tale, ma scaturiscono dall'innescò di dinamiche più generali, appartenenti a un livello di gran lunga superiore a quello urbano. In questo senso, è possibile affermare che la “crisi urbana”, in Africa, è la versione cittadina di una crisi ben più radicale e radicata e che il tentativo di delinearne i tratti salienti senza confondere le cause con gli effetti, comporta quello di identificare un substrato comune a tutti i problemi.

All'alba delle indipendenze, la classe politica africana non eredita solo un'organizzazione territoriale prodotta dalla logica esterna dei paesi colonizzatori ma anche un sistema economico basato su principi e dinamiche originati dalle economie forti di quei paesi. Un sistema, pertanto, adatto a rispondere alle loro esigenze ma estraneo e poco pertinente alle economie locali che partivano da una base estremamente fragile, quella della dipendenza pressoché assoluta. Favorendo l'esportazione rispetto alla trasformazione e alla produzione – salvo nei casi in cui queste ultime fossero finalizzate alla prima – il colonialismo, generalmente, non ha dato luogo a un'urbanizzazione legata allo sviluppo industriale delle sue colonie. Gli apparati industriali realizzati sono andati progressivamente deteriorandosi nel tempo e la loro manutenzione, quando c'è stata, ha richiesto inevitabilmente l'aiuto dall'esterno.

Il debito estero, insieme all'insufficiente capacità produttiva – della quale esso è frutto e dalla quale, in parte, è a sua volta alimentato –, ha generato l'inflazione

---

<sup>19</sup> Sulle città intermedie in Africa nera e, in particolare, sulla riscoperta del ruolo della città secondaria a partire dagli anni '70, si può vedere Giraut (1997, pp. 17-37).

abbassando drasticamente il potere d'acquisto dei cittadini. Le misure economiche ereditate, che i governi africani hanno di volta in volta applicato per fronteggiare il tracollo, si sono generalmente rivelate efficaci solo nel breve periodo e per una categoria ristretta di persone, oppure hanno dato luogo a miscele micidiali difficilmente ipotizzabili nelle economie dei paesi avanzati, dotate di quei margini di recupero che la diversificazione produttiva comporta.

Le politiche economiche basate sul controllo dei prezzi, atte per esempio a proteggere il consumatore urbano dall'inflazione, hanno abbassato a tal punto i costi delle derrate alimentari che il guadagno degli agricoltori è risultato troppo basso per incoraggiare l'investimento – tanto più se si prendono in considerazione i costi di distribuzione, incrementati ulteriormente dalla carenza di infrastrutture<sup>20</sup>. Lungi dall'essere risolutiva, dunque, una politica economica di questo tipo, in un contesto come quello africano, si è limitata a trasferire il problema dalla città alla campagna senza essere in grado di ragionare sull'impatto che la decisione avrebbe avuto nei confronti dell'economia rurale (White, 1993, p. 26). In maniera analoga, le rivalutazioni in termini di apprezzamento della propria moneta effettuate da alcuni governi in particolari congiunture economiche, tendenti ad aumentare il tasso di cambio rispetto a quello di mercato con lo scopo di incassare più valuta straniera, hanno comportato un innalzamento dei prezzi all'interno del paese che ha gravato drasticamente sulle categorie più deboli.

Se le dinamiche economiche contemplate dal sistema capitalista ereditato dagli stati africani non sembrano funzionare molto come ammortizzatori in questi paesi – al contrario di quanto avviene in quelli industrialmente e tecnologicamente avanzati – esse funzionano, tuttavia, per ciò che concerne le criticità, con immancabili ripercussioni sulle economie africane in caso di crisi sui mercati internazionali. L'aumento del dollaro in risposta alla crisi petrolifera degli anni '70, per esempio, ha comportato l'inevitabile aumento dei costi del carburante per i paesi africani importatori e, per l'Africa in generale, la crescita ulteriore del debito. In breve la

---

<sup>20</sup> Non bisogna inoltre dimenticare i prezzi concorrenziali dei prodotti agricoli di importazione, che beneficiano di sistemi di produzione meccanizzati nonché di sovvenzioni da parte dei propri governi.

dipendenza, sotto la cui cappa è andata organizzandosi l'intera dimensione territoriale del continente – non solo, dunque, quella urbana – fa sì che i paesi africani, pur non beneficiando dei vantaggi delle economie dei paesi avanzati, ne condividano comunque gli svantaggi.

Sulla crisi finanziaria degli stati africani verranno a innestarsi i piani di aggiustamento strutturale, comportando il deterioramento ulteriore dei servizi pubblici e delle infrastrutture nazionali con risvolti drastici sulla popolazione attiva: i tagli occupazionali e la diffusione dell'informale ne sono un esito. Dati, per quanto sommariamente, questi presupposti, è possibile individuare alcuni fattori di rilievo comuni alla “crisi urbana” in Africa.

La crescita urbana non ha stimolato in maniera adeguata l'economia rurale – fatto, questo, che avrebbe dovuto portare a un equilibrio fra territori complementari. In molti casi, come si è visto, le variabili esogene contenute nei modelli macroeconomici sono state deleterie per tali economie e hanno causato il calo dei prezzi dei prodotti agricoli, l'impoverimento delle campagne, l'esodo rurale e la crisi alimentare – dilagata, nelle situazioni più estreme, sia in città che nei villaggi. L'afflusso di persone dalle campagne, particolarmente pesante negli anni post-indipendenze, ha amplificato la portata dei problemi dei centri urbani. Intanto, esso ha dato luogo a una forte crisi degli alloggi cui l'edilizia popolare, promossa talvolta dai governi locali, non ha saputo rispondere – limitandosi a rivolgersi al ceto impiegatizio o comunque alle classi medie. Quindi ha contribuito allo straripamento urbano operando, generalmente, per giustapposizione di quartieri e stravolgendo l'originario rapporto centro-periferia: con le indipendenze, infatti, gli abitanti periurbani si precipitano sulla *ville* mentre la popolazione rurale si riversa nelle periferie investendo la città con un duplice movimento di densificazione e dilatazione.

L'espansione periferica avviene attraverso un processo di giustapposizione progressiva di quartieri cui non risponde, generalmente, uno sviluppo parallelo delle infrastrutture e dei servizi. Si tratta, in gran parte dei casi, di quartieri che si auto-organizzano nelle diverse forme dell'irregolarità e che le politiche urbane rivolte alla gestione dell'habitat non riescono a raggiungere. La legalizzazione successiva dei

terreni e la ristrutturazione delle reti – idrica, fognaria, elettrica – tentano di inseguire queste città divoratrici di spazio ma, con il passare degli anni, la regolarizzazione dell'illeale sarà sempre meno efficace.

A un'industrializzazione già di per sé carente, va aggiungendosi un processo di deindustrializzazione diffuso in quasi tutta l'Africa subsahariana in forma più o meno accentuata, dovuto generalmente all'insostenibilità dei costi sia in termini di carburante che di manutenzione. Nello stesso tempo, il settore pubblico, notoriamente ipertrofico, viene drasticamente ridotto in seguito alle misure imposte dall'aggiustamento strutturale, mentre il settore informale amplifica il suo raggio d'azione raccogliendo, al suo interno, una variegata tipologia di attori economici. Qui confluiscono gli immigrati disoccupati sopraggiunti dalle campagne, i licenziati del pubblico impiego, le donne e i bambini costretti a contribuire a un budget familiare sempre più ridotto; il settore, inoltre, si organizza innestandosi sull'articolata serie di carenze che caratterizza l'ambiente urbano specializzandosi, di volta in volta, nella distribuzione di acqua o merci in genere, nella raccolta dei rifiuti, nel trasporto di prodotti e persone, nella produzione artigianale, nell'intermediazione, fino al punto da divenire costitutivo del processo di urbanizzazione così come oggi va configurandosi – processo che, senza l'apporto dell'informale, non potrebbe probabilmente sopravvivere a se stesso<sup>21</sup>.

Le grandi città in Africa subsahariana gestiscono oggi la questione alimentare con le importazioni e con tentativi di autosussistenza, beneficiando solo in minima parte della produzione nazionale, sia essa agricola o industriale. Ciò nonostante, la città esercita un forte potere attrattivo sulle popolazioni africane e questo non è dovuto unicamente al fatto che le condizioni dei villaggi sono notevolmente più difficili e il livello di qualità della vita inferiore.

La precedenza del «magnete rispetto all'involucro», della capacità di attrazione rispetto all'insediamento individuata da Mumford per la città nell'antichità, sembrerebbe valere anche in questo caso. Luogo di scambio e di negoziazioni, la

---

<sup>21</sup> Sui servizi urbani in Africa subsahariana si può vedere Stren (1993, pp. 50-81); sull'accesso all'acqua potabile nelle città africane insiste invece Mwanza wa Mwanza (2001, pp. 105-109).

grande città rende possibili l'allargamento dell'orizzonte sociale, inedite progettualità, la diffusione di notizie e di cultura, nuove modalità organizzative: in breve, il cambiamento. Per i più giovani e per le donne, rappresenta la libertà dalle costrizioni della tradizione e dalle leggi del villaggio (Moschetti, 1998, p. 17). Per i villaggi stessi, la presenza di un abitante in città significa la speranza, più o meno recondita, di beneficiarne. Oggi, infatti, chi parte verso la metropoli in cerca di fortuna viene considerato coraggioso e non più come un traditore dei valori della comunità, perché si crede che la città possa comunque aiutare il villaggio – riproponendo, ad altra scala, la stessa dinamica che si innesca nei confronti del migrante che parte verso l'Europa e da cui ci si attende, sotto qualsiasi forma, un ritorno.

Nondimeno, per una gran parte dei cittadini di questi agglomerati urbani, siano essi nati nella metropoli o provenienti dalle zone rurali, lo stile di vita sembrerebbe restare improntato alla pura sopravvivenza. E ciò avviene malgrado il desiderio di riuscita sociale, in mancanza del quale, generalmente, ci si rifugia in una serie di forme di conservatorismo socio-culturale (il sistema di valori familiari, le religioni). Secondo Catherine Coquery-Vidrovitch (1990, pp. 358-362) questo ristagno avrebbe rallentato il processo di formazione di una coscienza di classe. Tale consapevolezza è ostacolata anche dalla persistenza di elementi della cultura tradizionale che, nel mentre impediscono ai cittadini più poveri di riconoscersi come appartenenti a uno medesimo ceto sociale, favoriscono percorsi più consoni agli usi e ai costumi ancestrali (per esempio il clientelismo) e testimoniano una duplice appartenenza – metropolitana da un lato, ma ancora legata a valori pre-urbani dall'altro. Difficile credere che il settore informale possa incidere su questo sistema, considerando il fatto che proprio da lì esso scaturisce: sembrerebbe, piuttosto, essere votato al suo mantenimento. Tuttavia, non è possibile escludere alcune pratiche urbane sincretiche inedite: l'alleanza tra lavoratori e poveri, per esempio, è possibile nella misura in cui essi condividono luoghi di residenza, mezzi di sussistenza, modi di vivere e, soprattutto, la quasi assoluta impossibilità di accumulare capitale.

Luogo della potenzialità, porta aperta sul mondo e sulla mondializzazione, la grande città in Africa costituisce comunque una frontiera, quale che sia la sua



posizione nel paese. In questo senso, limitarsi a collocarla nello spazio della marginalità è un'operazione concettualmente superficiale e analiticamente improduttiva che richiederebbe, per lo meno, ulteriori specificazioni. Definire marginali queste città, infatti, significa semplificarne la portata culturale, sociale, politica, nonché invischiarsi nella presunta esclusività di un punto di osservazione – eurocentrico e neocapitalista – che considera l'avanzamento economico e tecnologico come unico documento d'identità valido<sup>22</sup>.

Questo non vuol dire, naturalmente, mettere in secondo piano le disuguaglianze che la globalizzazione economica ha drasticamente accentuato – disuguaglianze che, lungi dall'essere considerate sfondo o cornice della questione relativa alle grandi città d'Africa, vengono qui considerate come condizionalità, dunque come fattore che concorre imprescindibilmente a far sì che le metropoli africane siano, oggi, quello che sono –, ma considerare l'esistenza di territori e di sfere d'analisi che hanno diritto d'essere anche in assenza di una posizione economica forte e di una tradizione di studi che segua questa particolare linea interpretativa.

Ricondurre a un unico calderone – quello della marginalità – città di enormi dimensioni, ad altissima densità abitativa, che occupano i desideri di milioni di persone e che rivestono comunque un ruolo importante nel contesto nazionale (e in taluni casi anche internazionale), significa rinunciare più o meno inconsapevolmente a conoscerne la specificità, tendere a una loro omologazione per giunta discriminante, considerando che il principio che la orienta sarebbe meramente economicistico. Pur non trattandosi delle capitali della finanza mondiali, alcune città africane sono infatti «prototipi di una forma di urbanismo globale in gestazione alla scala del mondo», centri in contatto con il pianeta intero, «città flussi» – di persone e

---

<sup>22</sup> «Il ne sert à rien non plus de dire que ces villes ne son “pas encore” mondialisées ou qu'elles passent par un processus qui les mènera à la globalisation. Ces ronds de jambe sont par trop eurocentriques et, pour cette raison (et d'autre encore), vains. Les problèmes ne manquent pas non plus du côté des analyses altermondialistes. À l'évidence, sous sa forme actuelle, la globalisation économique est source de profondes inégalités et ce sont les populations des villes du Sud qui en portent le plus lourd fardeau. Les débats centrés sur ces seuls aspects, et que sous-tend une vision selon laquelle ces villes ne pourraient rien tirer de ce que la globalisation serait susceptible de leur apporter, simplifient à l'extrême une situation complexe. Et, ce qui pose plus encore problème, c'est qu'ils vouent à l'impuissance les citoyens du Sud dont ils se disent pourtant les défenseurs» (Malaquais, 2005-2006, pp. 20-21).

informazioni – in continuo movimento (Malaquais, 2005-2006, p. 18). Si pensi a città con diversi milioni d'abitanti come Lagos e Kinshasa, oppure a Nairobi che oggi va assumendo sempre più un ruolo politico di rilievo alla scala continentale, configurandosi come nodo in una rete di relazioni internazionali non solo africane.

## Capitolo secondo

# **LE CITTÀ NELLA REPUBBLICA DEMOCRATICA DEL CONGO**



## II.1. Una localizzazione periferica

Prima di affrontare l'urbanizzazione nella Repubblica Democratica del Congo e inquadrare il ruolo che la capitale riveste al suo interno, è opportuno rivolgere l'attenzione alla posizione che il paese occupa nel contesto dell'Africa centrale e al quadro fisico-naturale che lo caratterizza, in modo da poter individuare la logica esterna e dissimmetrica – o la razionalità territorializzante eterocentrata<sup>23</sup> – dalla quale il processo di urbanizzazione muove.

Circondata da nove Stati – Repubblica del Congo, Repubblica Centrafricana, Sudan, Uganda, Ruanda, Burundi, Tanzania, Zambia e Angola – la Repubblica Democratica del Congo deve gestire un'estensione territoriale di 2.345.000 kmq e 9.000 km di frontiere. Terza nazione nel continente per dimensioni, il paese forma quasi un'*enclave*, considerando l'effimero sbocco al mare costituito da appena 40 km di costa alla sua estremità sud-occidentale – esito geopolitico del Congresso di Berlino (1884-1885) nel quale si tracciarono i confini e si disegnarono le maglie territoriali che ancora oggi, in larghissima parte, reggono gli assetti e le relazioni tra Stati in Africa.

A grandi linee, la struttura dello spazio fisico è riconducibile ad alcuni elementi caratterizzanti: l'Equatore, il fiume Congo e il suo bacino centrale, gli altipiani periferici e le montagne dell'est. Il clima, caldo umido a due stagioni – quella secca, più breve, e quella lunga, portatrice delle piogge –, diventa a stagione unica risalendo gradualmente verso l'Equatore che attraversa il paese da est a ovest, mentre la stagione secca si riduce sempre più fino a scomparire. Le precipitazioni annuali raggiungono il massimo (più di 2.000 mm) nella zona equatoriale che coincide, all'incirca, con il bacino centrale e con le sezioni più a nord corrispondenti alla provincia dell'Équateur e alla provincia Orientale che si trovano sotto l'ansa disegnata dal corso del fiume Congo. Esse sono invece comprese tra i 1.500 e i 2.000 mm nella maggior parte del territorio nazionale, escludendo però l'Ituri, le montagne

---

<sup>23</sup> I termini, come è noto, fanno riferimento alla teoria della territorialità di Claude Raffestin (1981) e, rispettivamente, alla teoria geografica della complessità di Angelo Turco (1988).

dell'est e le province di Katanga, Bandundu (nella sua parte sud), Bas-Congo e Kinshasa, aree nelle quali il regime pluviometrico rientra tra i 1.000-1.500 mm.

Il bacino centrale occupa un'ampia depressione i cui bordi sono leggermente rialzati. A sud, il paesaggio è caratterizzato dagli altopiani tagliati dai fiumi provenienti dall'Angola: l'altitudine è compresa tra i 1.000 e i 2.000 m nella provincia del Katanga e nella sezione sud della provincia di Bandundu (*Plateau Kwango*), al confine con l'Angola; non superano i 1.000 m di altitudine, invece, gli altopiani settentrionali (quello a nord di Gemena e quello dello Uele). Le zone di vera e propria montagna sono concentrate all'est, nell'area dei Grandi Laghi, e offrono altitudini di ben altro calibro con la presenza di catene vulcaniche come quella dei Virunga o di massicci elevati come quello del Ruwenzori.

Il manto forestale forma un blocco compatto che copre circa una metà, debolmente popolata, del paese<sup>24</sup>: al suo interno è possibile distinguere la foresta densa equatoriale, la foresta densa subequatoriale e la foresta densa secondaria mista a savana, che si dispongono perifericamente rispetto alla prima contornandola. A sud di questa formazione vegetale si estende la savana, erbosa o arborata, caratterizzata da spazi aperti più adatti alla circolazione e da una maggiore densità di popolazione. A est il sistema della Rift Valley, costituito dalle terre alte e dalle depressioni lacustri, offre ambienti di montagna tropicale caratterizzati da una foresta densa di alta quota che supera i 4.000 m.

Queste terre orientali, favorevoli al popolamento sia per le condizioni sanitarie legate al clima sia per la fertilità dei suoli di origine vulcanica, hanno dato luogo a una densità demografica superiore a quella del restante territorio nazionale. La contrapposizione tra un'Africa dei Grandi laghi demograficamente satura e un'Africa centrale poco popolata risponde, alla scala del paese, a quella tra le terre dell'est e l'interno, soprattutto quello dominato dalla foresta.

---

<sup>24</sup> «La survivance des vastes forêts n'est pas due à la résistance des arbres; la forêt ne repousse pas aussi vite qu'on l'abat; elle cède devant l'attaque des agriculteurs. La survivance de la forêt, due au faible nombre des agresseurs, est une conséquence et non une cause de la faible densité de la population» (Gourou, 1970, p. 42).

Il bacino idrografico del Congo, primo in Africa e secondo al mondo per ampiezza, occupa gran parte del territorio statale<sup>25</sup>. Il fiume Congo (circa 4.200 km), superato in lunghezza solo dal Nilo nel continente africano, nasce a sud-est del paese nella regione mineraria del Katanga, a 1.435 m di altitudine, con il nome di Lualaba. All'altezza della città di Kisangani prende il nome di Congo e continua il suo percorso verso ovest, per poi ridiscendere a sud, seguendo il confine occidentale del paese. La posizione del fiume, in gran parte all'Equatore, insieme al contributo dei numerosi corsi d'acqua tributari su entrambi i lati, molti dei quali caratterizzati a loro volta da bacini consistenti, gli vale il debito idrico più importante del continente. Con la sua nervatura e le ramificazioni dei suoi affluenti, il Congo costituisce non solo uno dei potenziali energetici più elevati della terra, ma anche una rete di comunicazione fluviale che può raggiungere i 15.000 km di navigabilità<sup>26</sup>.

In questo quadro naturale, fin dai tempi del colonialismo la logica dell'urbanizzazione ha cercato di rispondere ai bisogni di un'economia di rapina completamente proiettata verso lo sfruttamento e l'esportazione delle materie prime. Questo ha comportato l'organizzazione di centri urbani legati o alle attività estrattive, dunque situati in zone minerarie importanti, o a quelle commerciali e pertanto ubicati in punti strategici per la comunicazione e i trasporti. La stessa capitale, Kinshasa, deve la propria fortuna alla sua posizione privilegiata sul fiume, dato che dal Pool Malebo – una formazione geologica concava che, occupata dalle acque fluviali, dà luogo a un'ampia distesa d'acqua – si aprono migliaia di chilometri di vie navigabili all'interno del paese, costituite dal fiume Congo e dagli innesti di questo con alcuni importanti affluenti.

Una simile dinamica ha riguardato, nella provincia Orientale, la città di Kisangani che, situata anch'essa in prossimità dello stesso fiume, delimita un ulteriore punto di fine – o di inizio, a seconda della direzione considerata – della navigabilità. In

---

<sup>25</sup> Dei 3.690.000 kmq complessivi, circa 2.300.000 appartengono al territorio della Repubblica Democratica del Congo.

<sup>26</sup> Si tratta dei 15.000 km esplorati e classificati; la rete fluviale navigabile, nella Repubblica Democratica del Congo, potrebbe infatti superare i 25.000 km. Su questo fiume mitico che ha alimentato l'immaginario europeo a partire almeno dalla metà dell'Ottocento e sulle pratiche di utilizzazione legate al corso d'acqua e ai suoi affluenti, si può vedere Michel, Lye Mudaba Yoka, Ndaywel è Nziem (2006).

prossimità di vie fluviali sorgono centri urbani importanti come quello di Bandundu nell'omonima provincia, di Mbandaka in Équateur e di Kindu nella provincia di Maniema, rispettivamente bagnati dalle acque del Kasai, del Congo e del Lualaba. Sempre sul Congo, sorgono poi le cittadine portuali di Matadi e Boma e alla foce, affacciata sull'Atlantico, Banana – la prima delle quali costituisce, oggi, il porto fluviale più importante del paese e l'unico che possa permettere gli scambi marittimi con l'interno.

Città come Lubumbashi e Mbuji-Mayi, rispettivamente nelle province minerarie del Katanga e del Kasai orientale, devono il loro sviluppo alla presenza di risorse minerarie nelle aree di appartenenza: principalmente rame nel Katanga (ma anche zinco, manganese, cobalto, uranio) e diamanti – industriali e in minor percentuale da gioielleria – nel Kasai orientale. Anche talune cittadine secondarie devono la loro esistenza alle attività minerarie: è il caso, per esempio, di Likasi e Kolwezi, ubicate nella sezione sud della provincia del Katanga.

Il colonialismo ha comportato ingenti spostamenti umani – da quelli forzati delle prime fasi, a quelli più o meno orientati degli anni successivi – che procedevano sempre verso la medesima direttrice, e cioè verso assi fluviali, ferrovie, strade, piantagioni. In ogni caso, nel mentre si prospettava come fattore propulsivo dell'urbanizzazione, la presenza coloniale andava configurando una rete urbana che, ancora oggi, contrappone a una periferia attiva del paese regioni centrali pressoché vuote. Ciò comporta che ampie zone disabitate, prive di infrastrutture e in stato di quasi completo abbandono, si contrappongano ad aree sovraffollate, quelle appunto urbane, che non sono comunque sufficientemente equipaggiate per garantire uno standard di vita accettabile ai propri abitanti. Il paese subisce così, tra l'altro, gli esiti di un popolamento non uniforme che, anche a causa della propria distribuzione, non può rappresentare un potenziale umano adeguato a un buon funzionamento territoriale dello Stato (Kakese, 2006, pp. 85-91).

Uno sguardo ai dati disponibili può contribuire a precisare meglio la situazione. Oggi la popolazione urbana nella Repubblica Democratica del Congo rappresenta il 33% sul totale degli abitanti; la più gran parte della popolazione, quindi, non si trova nelle città, nonostante queste presentino una condizione di sovraffollamento, bensì nel



resto del paese – sebbene esso sia caratterizzato da ampie zone disabitate. Questa apparente contraddizione, una volta contestualizzata, si rivela non esserlo affatto. Osservando una carta del Congo, infatti, non è difficile rendersi conto di quanto una manciata di centri urbani sia ben poca cosa in rapporto alla vastità del territorio congolese e, al contrario, di quanto ampie siano le zone non urbanizzate (Fig. 1). Il sovraffollamento, allora, ha la sua vera ragion d'essere nell'inadeguatezza della struttura urbana a sostenere l'attuale carico demografico mentre, sebbene quasi il 70% della popolazione viva in contesti rurali, questa presenza numericamente importante non è immediatamente percettibile perché essa viene praticamente occultata dalla sua dispersione su una superficie di ben oltre due milioni di chilometri quadrati.

La rete urbana è costituita dalle grandi città del paese – Kinshasa, Mbuji-Mayi, Lubumbashi, Kisangani –, dai centri regionali – rappresentati da città come Matadi, Kananga, Bukavu, Mbandaka, Bandundu, Goma, Kindu che, sebbene abbiano un minor peso demografico rispetto alle prime, rivestono comunque una posizione di rilievo se non altro per il loro ruolo amministrativo di capoluogo di provincia – e da centri a rilevanza locale, di entità minore, spesso caratterizzati dalla ruralità<sup>27</sup>. Tuttavia essa non si configura tanto come rete quanto piuttosto come una serie di punti d'appoggio urbani, a causa delle carenze relative a tutto ciò che concerne i trasporti e le comunicazioni, carenze dovute, a loro volta, alla mancanza di un sistema stradale in grado di strutturare i differenti territori di questo vastissimo paese.

Un caso a sé è costituito, nella zona dei Grandi laghi, dalle regioni del Nord Kivu e del Sud Kivu delle quali sono capoluoghi, rispettivamente, le ormai tristemente note cittadine di Goma e Bukavu. La forte pressione demografica di tutta l'area – e in particolar modo quella del vicino Ruanda – si ripercuote in maniera significativa sulle province limitrofe della Repubblica Democratica del Congo e costituisce uno

---

<sup>27</sup> È opportuno citare i centri di Boma, Mbanza-Ngungu (Bas-Congo), Kikwit, Kenge (Bandundu), Gemena, Lisala (Équateur), Isiro, Bunia (provincia Orientale), Butembu (Kivu), Kamina, Kalemie, Likasi, Kolwezi, Dilodo (Katanga), Mwene-Ditu (Kasai orientale), Tchikapa, Ilebo (Kasai occidentale). Pur trattandosi di cittadine sotto-regionali, tuttavia, queste località sono marcate da differenze demografiche, di ruolo, di dimensioni e sono più o meno ruralizzate a seconda dei casi. Nella provincia di Bandundu, per esempio, Kikwit risponde sufficientemente ai nostri parametri urbani mentre Kenge appare più come un vasto centro rurale; una differenza di questo tipo, sebbene con un margine di scarto minore, si può fare tra Boma e Mbanza-Ngungu nella provincia del Bas-Congo.

dei fattori di maggior rilievo nel mancato assestamento politico di questo ambito regionale che rende ancor più fragile il ruolo dello Stato. Essa ha dato luogo, in passato, alle migrazioni sia hutu che tutsi, innescando una serie di tensioni all'interno dell'allora Zaïre sfociate nella negazione della cittadinanza congolese alle popolazioni del Kivu di dubbia nazionalità<sup>28</sup>.

Il colonialismo aveva destinato queste aree alle piantagioni – per via dei suoli di origine vulcanica estremamente fertili – e all'allevamento – perché le colline che ne caratterizzano il paesaggio sono adatte al pascolo. Tuttavia la zona, in quanto frontiera e mineraria<sup>29</sup>, è da quasi un ventennio protagonista delle gravi vicende legate sia agli esodi di massa che si sono susseguiti al genocidio ruandese del 1994 sia alle incursioni e ai saccheggi di gruppi ribelli, appartenenti ai diversi Stati nazionali dell'area ed esecutori dei loro malcelati interessi politici<sup>30</sup>. Più in particolare tali interessi – rivolti a territori ricchi di ogni sorta di risorse e che non si

---

<sup>28</sup> La presenza di hutu e tutsi in Kivu si spiega, in primo luogo, con il fatto che certe aree oggi congolese, prima del colonialismo appartenevano al regno di Ruanda. Alcune migrazioni risalgono a questo periodo, e miravano a sfuggire alle persecuzioni: è il caso dei Banyamulenge, insediatisi sugli altopiani del sud Kivu dal XVIII secolo. Altre risalgono agli anni del colonialismo, quando i belgi organizzarono degli spostamenti di popolazione – a più riprese e in particolare negli anni '20, '30 e '50 – sfruttando il differenziale demografico, per fornire manodopera alle piantagioni. L'Indipendenza dal Belgio rese congolese tutti gli abitanti del territorio ormai diventato nazionale, mentre le migrazioni continuavano, in particolare quelle tutsi: nel vicino Ruanda infatti, anch'esso giunto all'Indipendenza, con la salita al potere degli hutu le discriminazioni e le restrizioni nei riguardi dei tutsi cominciarono a divenire prassi. Dal 1964 diversi provvedimenti congolese, nati dal peso demografico assunto da queste due popolazioni – che cominciava a gravare sulla questione fondiaria – si occupano della cittadinanza. Il primo, considera congolese tutti coloro che discendono da gruppi installatisi nel territorio nazionale dal 1885, data nella quale vennero stabiliti i confini del Congo belga. In tal modo, però, vengono esclusi molti ruandofoni nati in Kivu che non erano arrivati con le migrazioni. Successivamente, nel 1972, una rettifica considera aventi diritto tutti coloro i cui ascendenti si sono stabiliti nel paese prima del 1950. Nel 1981 si torna alle disposizioni del 1964 e, nei primi anni '90, scoppia una guerra civile in nord-Kivu che si concluderà con un accordo tra gli *chefs* tradizionali. È in questo quadro che verranno a inserirsi gli episodi legati alla guerra civile ruandese e al genocidio del 1994. Al riguardo si possono vedere: Cros, Misser (2006, pp. 73-74); Bischoff (2008, pp. 28-38).

<sup>29</sup> Vi si trovano oro, stagno, colombo-tantalite (più comunemente noto con il nome di coltan, il minerale radioattivo che permette di ottimizzare il consumo di energia elettrica nei *chip* e che è molto richiesto dai mercati occidentali).

<sup>30</sup> Dopo l'arrivo dei rifugiati hutu nel 1994, l'organizzazione di truppe armate ribelli (Interahamwe) nascoste nelle foreste congolese ha complicato ulteriormente la situazione demografica e politica. Le incursioni ruandesi in Congo, infatti, sono state giustificate con la necessità di eliminare questi gruppi che costituiscono una minaccia al governo tutsi installato a Kigali. In quindici anni le fazioni ribelli si sono moltiplicate, scisse, ricomposte in un complesso mosaico di guerra caratterizzato da forme estreme di violenza. L'intrico è stato attribuito tanto a questioni etniche quanto alla contesa per le risorse minerarie presenti nei territori in questione; in maniera semplice ma estremamente efficace, Roland Pourtier (2003, p. 53) va diritto al punto definendo questi conflitti «guerre della miseria» e sottolineando la necessità di una soluzione alla questione demografica ruandese.

limitano solo alla regione del Kivu ma si estendono più a Nord, alla zona dell'Ituri – sono dettati da veri e propri desideri espansionistici da parte di Ruanda, Uganda e Burundi, a loro volta orientati dalle strategie geopolitiche occidentali<sup>31</sup>.

Così, negli ultimi anni, queste aree sono state caratterizzate da violenze di ogni sorta e incursioni, saccheggi, stupri, massacri hanno finito per diventare parte del quotidiano di ampi strati della popolazione. Ciò generato, oltre a veri e propri esodi nei momenti critici, migrazioni più o meno continue verso l'interno del paese, con approdi nelle altre province o, nei casi più fortunati, nella stessa capitale<sup>32</sup>.

Prendendo in considerazione in primo luogo le città di maggior rilievo – non solo per il peso demografico ormai acquisito ma soprattutto per il ruolo che esse rivestono all'interno del territorio nazionale – è possibile individuare dei poli strutturanti significativi. Il livello gerarchico superiore, non comparabile con nessun altro caso urbano alla scala del paese, è rappresentato dalla coppia Kinshasa-Matadi, a ovest, che costituisce l'asse di polarizzazione e d'articolazione per eccellenza in virtù del binomio capitale-porto fluviale internazionale. Dalla simbiosi tra i due centri deriva un'importante quota dell'import-export del Congo, soprattutto da e verso l'Europa. A sud-est, nella regione dell'Alto Katanga, un ulteriore polo è rappresentato dai tre centri di Lubumbashi, Likasi e Kolwezi, legati all'estrazione mineraria del rame. Tra le due aree si trovano le zone diamantifere dei Kasai occidentale e orientale con i rispettivi centri di riferimento di Mbuji-Mayi e Kananga. Restano ancora, a est, le città di Uvira, Bukavu, Goma, Bunia e le cittadine di Masisi, Rutshuru, Butembo che, insieme ad altri centri di minore portata, si strutturano lungo un asse che risale dal Kivu meridionale fino alla regione aurifera dell'Ituri, nella provincia Orientale.

Ci sono poi i centri urbani disposti lungo il percorso del fiume, tra i quali segnaliamo, da ovest verso est, Mbandaka, Lisala, Bumba, Kisangani, Kindu. Da

---

<sup>31</sup> Quanto alla pressione umana sul territorio di quell'ambito regionale, può essere utile uno sguardo alla banca dati demografici delle Nazioni Unite (2007): il Ruanda, con una popolazione di 9.725.000 persone, occupa appena 26.335 kmq, il che si traduce in una densità di 369,2 ab/kmq; di contro la Repubblica Democratica del Congo, con una popolazione di 62.636.000 persone, si estende su una superficie di 2.345.000 e la sua densità è di circa 26,7 ab/kmq. La questione demografica riguarda anche gli stati vicini del Burundi (305,7 ab/kmq) e, in misura minore, dell'Uganda (128,1 ab/kmq).

<sup>32</sup> Sulle conseguenze catastrofiche sia economiche sia sociali di queste vicende si può vedere Mutamba Lukusa (2003, cap. 2, specialm. pp. 87 ss).

ultimo, le città delle province agricole del Bas-Congo, di Bandundu e degli altopiani del nord, che il colonialismo aveva destinato a un'economia di piantagione al fine di controbilanciare quella di estrazione degli altri poli: tra queste ultime Gemena in Équateur; Kikwit, Bandundu, Kenge nella provincia di Bandundu; Kasangulu, Inkisi, Mbanza-Ngungu, Matadi, Boma, Muanda lungo l'asse che collega la capitale con il porto fluviale e, dunque, con l'Atlantico.

Il resto del paese è costellato da cittadine o grandi villaggi che seguono, generalmente, le direttrici fluviali o si interpongono tra i centri più grandi tracciando delle linee direzionali immaginarie al di là delle quali si impongono ampi spazi non urbanizzati e caratterizzati dall'assenza di centri importanti<sup>33</sup>. Dall'ipotetica unione di queste linee deriva quello che è stato definito “anello utile” (Bruneau, Simon, 1991, pp. 7 ss.), un modello di organizzazione spaziale periferico e rivolto verso l'esterno che scaturisce in larga parte dalla “valorizzazione” del Congo messa in opera dal colonialismo belga<sup>34</sup>. Esso si disegna a partire dall'Oceano Atlantico procedendo in direzione Kinshasa, attraversando la provincia di Bandundu e i due Kasai fino a Lubumbashi, poi risalendo verso est la regione dei Grandi Laghi, infine spostandosi a ovest e ridiscendendo, a partire da Kisangani, il corso del fiume fino alla capitale.

Questo carattere dell'organizzazione territoriale del Congo – rinforzato dai legami, attraverso gli Stati limitrofi, con il mondo esterno – ne influenza notevolmente il funzionamento tanto all'interno dello spazio nazionale – comportando una serie di conseguenze che si ripercuotono su molteplici aspetti della vita del paese – quanto in relazione a quello internazionale, africano e no. L'impronta centrifuga prevale sui

---

<sup>33</sup> Ciò non significa, naturalmente, che tali spazi non siano abitati. Una disamina a essi relativa dovrebbe individuare i diversi ambienti naturali, la tipologia insediativa e le rispettive pratiche antropiche anche ricollocando quei medesimi spazi all'interno delle possibili sfere di influenza delle suddette direttrici urbanizzabili. Non è possibile affrontare una tale analisi in questa sede, sebbene la complementarità rispetto all'argomento qui trattato sarebbe di grande interesse per gli sviluppi futuri del presente lavoro.

<sup>34</sup> Ma non solo: l'opposizione tra un centro depresso e una periferia attiva era già presente ai tempi degli antichi regni. Contrariamente alle regioni forestali, che sembrerebbero aver conosciuto dei sistemi politici di tipo acefalo, le aree della savana furono organizzate in regni la cui dislocazione, in linea di massima, era transfrontaliera (Pourtier, 2003, p. 21; Vansina, 1965, pp. 24-26 e 31-95). L'assenza di nuclei urbani al centro della Repubblica Democratica del Congo (se si esclude la cittadina di Kisangani), inoltre, risponde al vuoto urbano del nord della Repubblica del Congo (escludendo la località di Owando): viene così a configurarsi una lunga fascia est-ovest quasi completamente sprovvista di città di rilievo, interrotta dalla rete urbana del Gabon, a maglie più larghe, a ovest e dall'allineamento delle cittadine dei due Kivu, più fitto, a est (Piermay, 1993, p. 23).

fattori di integrazione e si caratterizza per tre sfere d'influenza: quella occidentale polarizzata su Kinshasa, lingalofona e rivolta verso l'Atlantico via Matadi; quella orientale swahilofona, quasi completamente priva di legami con la capitale e orientata verso l'Oceano indiano; infine quella meridionale, anch'essa swahilofona, che fa capo al bacino estrattivo del rame ed è proiettata verso l'Africa australe.

In assenza di dati ufficiali aggiornati è difficile valutare le oscillazioni demografiche e i cambiamenti di posizione dei centri urbani in un'ipotetica graduatoria, così come è arduo fornire cifre popolazionistiche attendibili per ciascuno<sup>35</sup>. Tuttavia ciò che conta, in questa sede, non è tanto stabilire un ordine di grandezza definitivo delle città presenti sul territorio nazionale, ma avere un'idea del loro peso demografico e della loro crescita.

Isolando a un primo livello Kinshasa – città con diversi milioni di persone che attestano un ampio scarto rispetto a tutti gli altri centri urbani, anche importanti, del paese –, le città con un peso demografico di rilievo, tanto da collocarsi a un secondo livello della scala gerarchica, sono rispettivamente Mbuji-Mayi (Kasai orientale), Lubumbashi (Katanga) e Kisangani (Orientale). Al terzo livello si trovano centri delle dimensioni di Kikwit, Matadi, Mbandaka, Kananga, Tshikapa, Kolwezi, Likasi, Bukavu, mentre al quarto si collocano città come Bandundu, Boma, Kalemie, Uvira, Butembo, Goma, Gemena, Isiro (Wolff, Dhi Mbita Mulenghe, Ipalaka Yobwa, Massart, 2001, p. 10).

Il quadro della crescita urbana appare piuttosto articolato e differenziato al suo interno. Secondo Bruneau (1995, pp. 103-113), a partire dagli anni '80 le grandi città avrebbero assistito a un rallentamento della crescita urbana mentre quelle medie e piccole nonché alcuni centri rurali si sarebbero rinforzati. Il fenomeno viene presentato come tutt'altro che uniforme: resta infatti forte il potere di attrazione della

---

<sup>35</sup> L'ultimo censimento ufficiale realizzato dall'*Institut National de la Statistique* (INS) risale al 1984, mentre sono del 1993 le proiezioni che coprono un arco di tempo che va dal 1984 al 2000. Da allora, naturalmente, molte cose sono cambiate. I diversi studi demografici effettuati sulle basi di questi dati comportano inevitabilmente margini di errore molto ampi perché fanno riferimento a tassi di crescita urbana obsoleti, soprattutto se si prendono in considerazione le crisi politiche, le guerre e i movimenti di popolazione che hanno costellato la storia del paese in questi ultimi vent'anni. Tuttavia, con un decreto del mese di settembre 2009, il primo ministro Adolphe Muzito ha prescritto un nuovo censimento della popolazione che, inserendosi nel quadro del programma di cooperazione quinquennale (2002-2007) tra la Repubblica Democratica del Congo e l'UNFPA, sarà realizzato nel 2011.

capitale e lo stesso vale per la città di Mbuji-Mayi, che mostra un dinamismo fuori dal comune e vede nascere, intorno a sé, una corona di centri satelliti legati sia alla liberalizzazione, nel 1982, della ricerca e del commercio del diamante sia ai rientri forzati della popolazione baluba cacciata dal Katanga.

Questi due casi costituiscono un'eccezione rispetto alla maggior parte delle città di rilievo: Kananga e Kisangani cadono in una fase di ristagno; Kikwit, Matadi, Likasi, Kolwezi, Bukavu, Mbandaka, Butembo e Tshikapa crescono poco. La stessa Lubumbashi risente di un calo del tasso di crescita probabilmente legato anche al rimpatrio dei baluba nei Kasai. Al contrario, le piccole cittadine si moltiplicano: nuove località emergono in Ituri e nella zona nord dell'Équateur, altri centri si assestano. Il crollo dei salari e le difficili condizioni di approvvigionamento portano inoltre al fenomeno dell'*exurbanisation*, che consiste in una sorta di movimento migratorio al contrario che, proveniente dalle grandi città, si rivolge ai livelli inferiori del sistema urbano, cioè alle città medie, a quelle piccole e ai centri semi-urbani legati a particolari commerci come quelli dell'oro, dei diamanti, del caffè<sup>36</sup>.

In base a questi fattori, Bruneau ipotizza per il decennio successivo un movimento di cristallizzazione urbana che puntellerebbe l'«anello utile» e, al suo interno, le aree rurali che si trovano nel raggio di influenza delle grandi città toccate dall'*exurbanisation* – dunque più popolate, più attive e meno isolate. Si assisterebbe, pertanto, non solo a un rallentamento della crescita urbana nei centri maggiori, ma anche a un riorientamento più generale dell'urbanizzazione<sup>37</sup>.

---

<sup>36</sup> Nei paesi cosiddetti avanzati a economia di mercato sono da tempo in atto processi di deconcentrazione della popolazione e delle attività economiche che hanno invertito una tendenza secolare alla concentrazione nelle città cambiando, rispetto al passato, le modalità di crescita urbana: una serie di termini, quali «contro-urbanizzazione, peri-urbanizzazione, de-urbanizzazione, disurbanizzazione, rurbanizzazione, ri-urbanizzazione, viene adoperato da parte degli studiosi delle scienze territoriali per designare le tendenze della deconcentrazione urbana, termini che a volte si sovrappongono, più spesso si confondono al punto di far pensare che la loro molteplicità sia dovuta alla diversità con la quale si manifestano i fenomeni di deconcentrazione urbana nei vari contesti regionali» (Petsimeris, 1994, pp. 12-13).

<sup>37</sup> «On ne va pas pour autant vers la mort de la ville, mais plutôt, semble-t-il, vers sa diffusion: l'armature urbaine héritée du temps colonial s'ajuste à la crise en recherchant des nouveaux équilibres, en renforçant ses niveaux inférieurs, en généralisant des genres de vie mixtes, ni tout à fait ruraux, ni tout à fait citadins, qui sont peut-être ceux de la majorité des zaïrois de demain» (Bruneau, 1995, p. 113).

Un articolo di Léon de Saint Moulin, pubblicato nel medesimo anno di quello di Bruneau, propone una lettura della situazione demografica anche in ambito rurale sostenendo la tesi che la popolazione tende a concentrarsi laddove è già maggiore il livello demografico raggiunto e sono più sviluppati gli scambi culturali e i circuiti commerciali. Le persone si orientano dunque nella direzione dei punti di polarizzazione già costituiti, per cui gli spostamenti avvengono principalmente verso le zone di agricoltura alimentare commercializzabile o sono rivolti alle aree di estrazione di materiali preziosi (de Saint Moulin, 1995, pp. 95-100).

Ciò contribuisce, da un lato, a suffragare l'ipotesi di Bruneau secondo la quale si potrebbe assistere a una moltiplicazione di piccoli e medi centri e all'assestamento di altri; d'altro canto, nell'affermare che la logica della concentrazione della popolazione, come quella della concentrazione della ricchezza, risulta da ciò che esiste già, de Saint Moulin considera la città come l'esempio più evidente di questo principio: sebbene, da un certo punto in poi, la sua crescita abbia cominciato a dipendere da quella naturale più che dal saldo migratorio e anche se la città non offre più impiego, essa resta comunque il luogo in cui la maggior parte delle entrate economiche vengono distribuite e dove maggiori sono gli scambi.

Dopo appena un quinquennio, una rassegna sull'organizzazione dello spazio e delle infrastrutture urbane nella Repubblica Democratica del Congo riferita alla stessa matrice di dati dei lavori precedenti, nel mentre colloca a un livello di crescita lenta alcuni centri urbani segnalati, per questa stessa caratteristica, anche da Bruneau (Kikwit, Matadi, Mbandaka, Bukavu, Kisangani, Kananga), ne inserisce altri a un livello di crescita rapido (Kolwezi, Likasi, Lubumbashi), città che il geografo francese considera invece testimoni di un accrescimento poco sostenuto o comunque di un calo del tasso di crescita (Wolff, Dhi Mbita Mulenghe, Ipalaka Yobwa, Massart, 2001, p. 14).

In relazione all'evoluzione della popolazione urbana, il lavoro in questione afferma chiaramente che l'apporto migratorio segue il dinamismo delle attività economiche e l'importanza delle infrastrutture, rivolgendosi pertanto alle principali città del paese. In questo modo, gli autori concordano sia con de Saint Moulin nell'affermare il ruolo comunque attrattivo delle città sia, in parte, con Bruneau

almeno per ciò che concerne il potere di polarizzazione dei due grandi centri di Kinshasa e Mbuji-Mayi. Gli studiosi richiamati sono del resto concordi sul fatto che il peso demografico della capitale si distacca nettamente dai centri di rango secondario come Mbuji-Mayi, Lubumbashi, Kisangani, e che questi, a loro volta, superano di molto il gruppo successivo. Con un articolo pubblicato qualche anno dopo, Léon de Saint Moulin (2007, pp. 46 ss.) propone nuove stime relative alla popolazione nel 2004, usufruendo anche dei dati forniti dai Ministeri dell'Interno e della Sanità pubblica che prendono in considerazione l'afflusso dei profughi di guerra in alcune località (Tab. 1).

Tab. 1 – Congo: popolazione delle città e dei centri urbani più importanti

Città e centri	1984	2004	Città e centri	1984	2004
<b>BAS-CONGO</b>			<b>NORD-KIVU</b>		
Matadi	138.798	245.862	Goma	77.908	249.862
Boma	94.984	171.552	Butembu	73.312	165.333
Moanda	40.400	74.397	Rutshuru	25.933	47.756
Inga	6.002	8.919	Masisi	3.066	5.538
Lukula	16.403	26.878	<b>SUD-KIVU</b>		
Mbanza-Ngungu	44.782	82.476	Bukavu	167.950	471.789
Kimpese	24.948	45.942	Uvira	74.432	235.136
Inkisi-Kisantu	37.034	66.887	<b>KATANGA</b>		
Kasangulu	14.519	26.223	Lubumbashi	564.830	1.283.380
<b>BANDUNDU</b>			Likasi	213.862	367.219
Bandundu	63.642	117.197	Kolwezi	220.706	456.446
Kikwit	149.296	294.210	Kalemie	73.528	92.971
Masi-Manimba	14.639	26.440	<b>MANIEMA</b>		
Kenge	19.860	36.572	Kindu	66.812	135.534
<b>ÉQUATEUR</b>			Punia	10.707	15.910
Mbandaka	13.291	262.814	<b>KASAI ORIENTALE</b>		
Gbadolite	27.063	28.105	Mbuji-Mayi	486.235	1.213.726
Gemena	63.052	113.879	Mwene-Ditu	94.560	170.786
<b>PROVINCIA ORIENTALE</b>			<b>KASAI OCCIDENTALE</b>		
Kisangani	317.581	682.599	Kananga	298.693	720.362
Isiro	78.268	147.524	Tshikapa	116.016	366.503
Bunia	59.598	230.625	Ilebo	53.877	67.721

Fonte: de Saint Moulin (2007, pp. 49-57).



L'assenza di dati ufficiali recenti e affidabili si traduce dunque nella difficoltà a comprendere nella sua completezza una realtà complessa e in continuo mutamento, costringendo a interpretazioni tutt'altro che semplici ma che si rendono necessarie di fronte alla constatazione che l'unica alternativa sarebbe quella della rinuncia. Per questo, quel che resta da fare è cercare delle conferme nei punti comuni a ciascuna analisi interpretativa, in modo tale da tracciare delle direttrici, delle tendenze generali in grado di aiutare a delineare un quadro "congetturale" che, beninteso, non può in alcun modo essere considerato esaustivo né del tutto rispondente alla realtà effettiva.

Nella prospettiva appena descritta va inoltre tenuto presente che i fenomeni o le caratteristiche cui abbiamo accennato non si escludono reciprocamente, al contrario gli uni e le altre si presentano in forma più o meno accentuata in questa o quell'area: per tale motivo, in assenza di valori numerici, è difficile affermare quale fatto prevale e quale, invece, si verifica in forma marginale.

Certo la crescita naturale, in città già di per sé popolate, costituisce con buona probabilità un aumento importante in termini assoluti e maggiore in relazione a quello dei piccoli centri – per quanto pure questi possano essere stati investiti da un incremento della medesima fattispecie. Inoltre, nelle grandi città il tasso di mortalità tende a essere più basso che altrove perché la concentrazione di servizi, per carente che sia, è comunque presente in forma presumibilmente maggiore che nelle località minori. Se a questo si aggiunge il fatto che l'apporto migratorio – considerando, la presenza di attività, servizi e infrastrutture – non è comunque pari a zero, è possibile affermare che le grandi città sono in un certo senso condannate a espandersi, anche quando non registrano un forte tasso di crescita.

D'altro canto, è bene considerare il ruolo di un altro fattore determinante in queste dinamiche: l'assenza o la carenza di collegamenti tra gli insediamenti urbani, infatti, impedisce lo sviluppo – per lo meno al di sopra di una certa soglia – dei centri intermedi e non offre alcun vantaggio alle città di grandi dimensioni, costringendole, al contrario, a sopportare pesi sempre maggiori di ordine non solo demografico. Per quanto, dunque, possa essersi innescato un processo di riflusso dai grandi centri verso

quelli minori, è il caso di chiedersi fino a che punto questi siano in grado di alimentare una crescita che possa, in qualche misura, controbilanciare quella delle grandi città.

La difficoltà negli spostamenti costringe all'immobilismo, condanna all'isolamento e, nella migliore delle ipotesi, rallenta notevolmente la realizzazione degli scambi – non solo di quelli materiali ma anche di quelli delle informazioni e dei saperi. Per quanto auspicabile, non è facile riuscire a immaginare un'effettiva costellazione di località disseminate in maniera più equilibrata – sia in termini spaziali che demografici – in assenza delle condizioni necessarie a garantire un livello di vita che si avvicini a quello della grande città. Ciò è forse ipotizzabile per le località poste sulle direttrici stradali importanti o che rientrano nel raggio d'azione dei centri urbani di rilievo ma molto meno per quelle che, pur non essendo necessariamente lontane da questi in termini di distanza geometrica, lo sono in termini di possibilità di raggiungimento. Il ruolo delle infrastrutture, allora, diventa un fattore non secondario anche rispetto a quello della crescita demografica: se le oscillazioni di questa possono sfuggire all'occhio in assenza di statistiche ufficiali, lo stato delle prime si impone infatti allo sguardo insieme alle drammatiche condizioni cui costringe gli abitanti del luogo.

## **II.2. Cinque e un cantiere contro la segmentazione delle reti**

La scelta di trattare i sistemi di comunicazione prima di occuparsi del ruolo che i principali centri urbani rivestono nel contesto nazionale – intervallando una sezione che fa riferimento a un argomento unitario, quello cioè dell'urbanizzazione in Congo – è motivata dal fatto che la questione del collegamento si inserisce nel mezzo, cioè tra la posizione di una città e la sua funzione: quest'ultima, infatti, può essere esercitata date certe condizioni non solo di localizzazione ma anche di relazione.

Al carattere periferico dell'urbanizzazione nella Repubblica Democratica del Congo si coniuga quello segmentario delle vie di comunicazione: una condizione decretata, ancora una volta, dall'impostazione dell'originario progetto coloniale (Fig. 2). Affrontare separatamente i differenti sistemi di comunicazione via terra in Congo non

è possibile in virtù della loro natura suppletiva, che ne costituisce l'anima nonché il senso primo e ultimo: per questo è parso opportuno iniziare il discorso partendo dalla simbiosi fiume-ferrovie per arrivare alla rete stradale, mettendo in rilievo gli innesti dei differenti sistemi tra loro.

I 15.000 km di vie navigabili del Congo e dei principali affluenti costituiscono il sistema di trasporto più economico, considerando il fatto che permettono lo scambio massiccio di prodotti coprendo distanze i cui costi sarebbero altrimenti molto più elevati. In ogni caso, la via fluviale presenta limiti di ordine geografico, economico, amministrativo, politico nonché, inevitabilmente, socio-culturale.

In primo luogo il fiume percorre il territorio nazionale solo in parte e non raggiunge alcune aree economicamente dinamiche – per esempio i due Kivu<sup>38</sup>, il Katanga, i due Kasai. Per quanto riguarda il suo asse maggiore, la presenza di rapide non rende percorribili gli oltre 400 km che separano Kinshasa da Matadi, mentre il tratto a monte è interrotto dalle cascate Wagenia (ex Stanley Falls) nei pressi di Kisangani. Sono poche le linee tuttora significative per ciò che concerne il traffico fluviale: quella che collega la capitale con Kisangani, quella tra Ubundu e Kindu e il tratto che mette in comunicazione Kinshasa con Ilebo attraverso il fiume Kasai.

La capillarità degli affluenti, d'altro canto, non attraversa che in parte la periferia attiva dello spazio congolese: se il Kasai e le sue ramificazioni permettono la penetrazione all'interno della provincia agricola di Bandundu, gli affluenti navigabili del Congo, dall'altezza di Mbandaka in poi, attraversano soprattutto le aree interne, forestali e non urbanizzate e non sono di ausilio ai collegamenti tra i centri urbani trattati in questa sede<sup>39</sup>. Ciò significa, pertanto, che non viene servito dalle acque del fiume il grosso dell'«anello utile» identificato da Bruneau e Simon (1991, p. 10). Solo cinque capoluoghi di provincia su undici sono bagnati dalle sue acque: tra questi, appena Matadi e Kinshasa possono essere considerati economicamente dinamici,

---

<sup>38</sup> Alle vie navigabili della Repubblica Democratica del Congo, vanno aggiunti 1.300 km di navigabilità lacustre: i laghi Kivu e Tanganika, tuttavia, sono entrambi laghi di frontiera che, sebbene permettano il collegamento tra i centri ubicati sulla sponda appartenente al paese, non hanno alcun rilievo per ciò che concerne le relazioni con le aree interne.

<sup>39</sup> Ciò nondimeno essi costituiscono una via di comunicazione significativa per le popolazioni locali, che ne conoscono tratti, limiti e potenzialità e li hanno sfruttati per trasportare i loro prodotti fino alle confluenze con gli assi percorsi dai battelli, in modo tale da poter praticare i loro commerci.

mentre gli altri – Mbandaka, Kisangani e Kindu – hanno quasi abdicato alla propria funzione di città portuali a causa del declino generalizzato delle attività fluviali – le sole che potevano contrastarne l’isolamento dal resto del paese, dovuto alla loro localizzazione in mezzo alla foresta (Lelo Nzuzi, Tanto Nginamau, 2009, pp. 408 ss.).

La successione di sezioni navigabili e rapide o cascate è all’origine del modello di trasporto ibrido organizzato dai belgi. Non essendo in grado di dotare un paese vasto come il Congo di un vero e proprio reticolato stradale, il colonialismo si è limitato a doppiare i tratti di fiume non navigabili e a collegare via terra solo i centri vicini tra loro. Ancor prima della rete stradale, quella ferroviaria aveva seguito una strategia volta ad aggirare gli ostacoli fluviali: è il caso dei collegamenti Matadi-Kinshasa e Kisangani-Ubundu, entrambi creati per sopperire alle interruzioni delle vie navigabili dovute, rispettivamente, alla presenza delle rapide di Kinsuka e delle cascate Wagenia. Lo scopo, evidentemente, non era tanto quello di creare relazioni interne quanto piuttosto di permettere i trasporti dalle zone interessate verso il mare.

Le guerre, di liberazione prima e di aggressione poi<sup>40</sup>, hanno inciso molto sulle condizioni della navigabilità sia in termini di riduzione della flotta dell’*Office National du Transport* (ONATRA) – requisita in larga parte dall’esercito governativo – sia rendendo insicuri lunghi tratti di fiume che sono finiti al di fuori

---

<sup>40</sup> Con il termine “guerra di liberazione” si intende la marcia di Laurent-Desiré Kabila su Kinshasa e la cacciata di Mobutu; la “guerra di aggressione”, invece, nota anche come “seconda guerra del Congo” o “guerra mondiale africana”, è quella che segue l’insediamento al potere di Kabila e coinvolge Ruanda, Uganda e Burundi ai danni del Congo. Complessivamente si fa dunque riferimento agli anni che vanno dal 1997 al 2002. La guerra di Laurent-Desiré Kabila contro Mobutu è stata realizzata anche con il sostegno finanziario delle banche ruandesi, attraverso la formula del prestito rimborsabile in materie prime. Ma quando Kabila si installa a Kinshasa e, a sorpresa, rinvia i militari ruandesi e ugandesi nei propri paesi, il Ruanda decide di sbarazzarsi del successore di Mobutu. Per questo, il termine di “guerra di liberazione” appare per lo meno un po’ ambiguo, considerando il fatto che essa è strettamente legata alla guerra successiva, quella, cioè, “di aggressione”. Naturalmente, queste operazioni “locali” si inseriscono in un quadro geopolitico mondiale di ben altra portata e potere decisionale che ha inevitabilmente a che fare con il ruolo degli Stati Uniti nel rinnovato scenario post-Guerra fredda. Le complesse vicende che implodono nelle guerre del Congo hanno a che fare almeno con tre livelli politici: quello globale, appunto, riferibile alle nuove sfere di influenza che vanno riconfigurando il pianeta; quello africano, per certi aspetti speculare al primo, se si considera il fatto che i tentativi di riorganizzazione interna del continente vengono orientati, come del resto in passato, dagli interessi degli attori forti del primo livello; da ultimo, quello nazionale, che, in quanto ultimo, deve soggiacere ai due livelli precedenti cercando di ricavare qualcosa per sé dall’innesto con strategie altre e poteri decisamente più forti sia in termini economici che in termini politici. Su questi argomenti, per quanto la letteratura sia sconfinata, si segnalano comunque Kabanda Kana (2005, pp. 136-252); Bischoff (2008, pp. 52-125); Braeckman (2008, pp. 187-229).

del controllo del governo e sotto quello di bande militari, organizzate o allo sbaraglio. Ancora oggi questa condizione permane in numerosi segmenti fluviali, dove sono frequenti gli assalti da parte dei militari alle imbarcazioni – soprattutto quelle piccole, come le piroghe dei villaggi limitrofi – finalizzati alla requisizione della mercanzia. Sebbene sommariamente, è possibile affermare che il controllo effettivo del governo centrale sulla navigabilità non va oltre Mbandaka.

A ciò va aggiunto lo stato del fiume, che comporta ulteriori problemi di percorrenza legati alla mancanza di manutenzione. La *Régie des voies fluviales*, deputata all'organizzazione delle rotte, non è più in grado di assolvere al suo compito e molti tratti, in assenza delle necessarie operazioni di dragaggio e in mancanza di sistemi di segnalazione efficaci, sono causa di continui naufragi.

Dopo l'anno 2002, solo alcuni armatori privati si azzardano a percorrere certe rotte: i commercianti locali usufruiscono di queste imbarcazioni pagando per il trasporto della merce che dovrà essere venduta una volta arrivati a destinazione. Ciò ha dato luogo a una leggera ripresa del traffico fluviale ma anche a una serie di vessazioni da parte dello Stato che, in mancanza di entrate, ha creato un sistema di tassazione capillare scoraggiando un'impresa già di per sé eroica.

Inoltre, la quantità dei prodotti in discesa verso Kinshasa – principalmente alimentari – è superiore a quella dei prodotti in risalita – pezzi di ricambio, idrocarburi, automobili, materiali da costruzione, biciclette – e ciò perché la capitale dipende molto più dalle province dell'interno di quanto queste non dipendano da Kinshasa. Ne consegue che i termini dello scambio non sono convenienti per province che, oltretutto, sono fortemente rivolte verso l'esterno (Lelo Nzuzi, Tanto Nginamau, 2009, p. 414).

Dal suo canto, la rete ferroviaria congolese è costituita da tre linee che coprono, complessivamente, circa 5.000 km. Il tratto che collega la capitale al porto fluviale di Matadi (366 km) è gestito dall'ONATRA ed è l'unico che funziona più o meno regolarmente. Realizzata principalmente per il trasporto dell'olio di palma e del legname da destinare all'esportazione verso la “madrepatria”, è da questa infrastruttura,

prima in ordine cronologico, che hanno avuto inizio le avventure e le sventure coloniali belghe in Congo<sup>41</sup>.

La linea più complessa e articolata è costituita dai 3.640 km gestiti dalla *Société Nationale des Chemins de fer du Congo*, in gran parte fuori uso a causa dei saccheggi e della mancanza di manutenzione. Un troncone secondario di questa si innesta sul collegamento fluviale, via Kasai, che dalla capitale raggiunge Ilebo: da qui parte un tratto che attraversa i due Kasai passando per Kananga e Mwene-Ditu, raggiunge Kamina e, poco prima di arrivare a Likasi, si biforca con una deviazione verso ovest che passa per Kolwezi e raggiunge Dilolo, alla frontiera con l'Angola; dal punto della biforcazione la direzione originaria prosegue – stavolta sotto forma di troncone principale – verso Lubumbashi e raggiunge Sakania, al confine con lo Zambia. Entrambe le frontiere costituiscono il punto di innesto delle ferrovie nazionali su quelle internazionali: quella angolana, diretta al porto di Lobito via Benguela – ma fuori uso dal 1975 a causa della lunga guerra civile che ha coinvolto il paese – e quella zambiana che, passando per Lusaka, attraversa lo Zimbabwe via Harare fino a raggiungere la capitale del Sudafrica – ma anche i porti di Durban, East London e Port Elisabeth – oppure può permettere di arrivare al porto di Dar-es-Salaam in Tanzania<sup>42</sup>.

Sebbene questa linea sia chiaramente destinata ai collegamenti nella regione mineraria del Katanga, essa non manca, almeno nelle intenzioni, di raccordarsi all'est e al nord del paese: da Kamina parte un troncone diretto a Kalemie, sul lago Tanganika e, all'altezza di Kabalo, una deviazione conduce a Kindu. Qui la ferrovia si interrompe perché, come si è visto, il tratto di fiume Kindu-Ubundu è navigabile, mentre riprende la linea proprio da quest'ultima località collegandola alla città di Kisangani.

---

<sup>41</sup> Sulle prime fasi di costruzione della rete ferroviaria in Congo nel periodo compreso tra il 1890 e il 1920, fondamentale rimane: AA.VV. (1993).

<sup>42</sup> L'approvvigionamento del sud della Repubblica Democratica del Congo, in particolare per ciò che concerne la manutenzione dei macchinari nelle aree di sfruttamento minerario, dipende dall'Africa australe: la mancanza di mezzi tecnici e finanziari, nonché di un sistema di trasporto efficace, fanno sì che il paese non possa assolvere da solo a questo onere. Ma il Congo è un cliente d'eccellenza delle ferrovie dei paesi limitrofi anche per raggiungere i porti ed evacuare le materie prime: una condizione d'obbligo, questa, considerando tanto la sua situazione di paese-*enclave*, determinata dalla presenza di un unico sbocco al mare – peraltro di dimensioni molto più che modeste – quanto la distanza delle aree produttive dall'Atlantico e l'assenza di vie di comunicazione stabili ed efficaci. A questo proposito, è bene ricordare un ulteriore tratto ferroviario estero utilizzato dal paese: quello che collega il centro di Kasese in Uganda – raggiungibile via strada da Goma – al porto keniota di Mombasa passando per Kampala e Nairobi.

Il terzo asse ferroviario del paese, costruito durante il periodo coloniale per assicurare il trasporto del cotone verso il fiume, corrisponde allo *Chemin de Fer des Ueles* e copre un migliaio di chilometri a nord-est collegando la cittadina di Bumba, sul fiume Congo, con Isiro, nell'alto Uele (Pourtier, 2003, pp.45-46; Malu-Malu, 2002, pp.270-271). Di tutto questo sistema ferroviario, oggi gli unici tratti relativamente utilizzabili sono quello Kinshasa-Matadi e, in parte, quello relativo all'area del Katanga: ciò che resta, in breve, di un antico sistema di evacuazione delle materie prime che, nonostante attualmente cada a pezzi, continua ad assolvere alla sua funzione originaria<sup>43</sup>.

A sua volta la rete stradale copre circa 145.000 km di collegamenti interurbani e rurali, tra i quali 58.000 km sono classificati come rete nazionale o regionale e 87.000 km come strade locali o di servizio agricolo; a questi vanno aggiunti altri 7.000 km di strade urbane (BEAU, 1991, p. 13). Tuttavia è bene considerare che, tra le strade interurbane, solo poco più di 2.000 km sono asfaltati – e fanno riferimento a una cinquantina di centri in tutto –, mentre le vie urbane non riescono a raggiungere nemmeno un tale chilometraggio d'asfalto. Le piste di terra costituiscono la più gran parte del sistema stradale congolese, fatto, questo, che comporta mutamenti repentini delle condizioni di praticabilità – dovuti per esempio alle piogge – e costi economici elevati per ciò che concerne la manutenzione dei veicoli.

Una prima rete stradale è quella destinata a unire, quantomeno potenzialmente, le città dell'ovest a quelle del sud-est passando per i due Kasai. Nella sua sezione ovest, l'unico tratto efficiente, riabilitato negli ultimi anni, è quello che collega il porto fluviale di Matadi alla capitale mentre è attualmente in rifacimento l'asse Kinshasa – Kikwit<sup>44</sup>. Lubumbashi, Likasi e Kolwezi, a sud-est, sono collegate via strada tra loro, nonché alla Zambia e all'Angola, ma non al resto del paese. A est una rete segue la successione di città del Kivu riallacciandosi, in direzione ovest, a Kisangani, Bumba

---

<sup>43</sup> Sull'evoluzione della rete ferroviaria progettata e realizzata dai belgi tra il 1920 e il 1945, dunque nella fase del colonialismo maturo, si può vedere: AA.VV. (1999).

<sup>44</sup> La strada che collega Kinshasa a Matadi prosegue fino alla cittadina di Boma, così come quella per Kikwit raggiunge la località di Idiofa. I tronconi, tuttavia, che fanno parte di un'unica strada nazionale, la numero 1, sono comunemente noti con il nome delle località più importanti del percorso, quelle che costituiscono, in un certo senso, i capolinea del tragitto.

e Lisala: tuttavia, le condizioni di isolamento dovute alla presenza di foresta e montagne, coniugate alla condizione di profonda instabilità politica, rendono questi tratti estremamente insicuri.

Alla mancanza di relazioni tra molti nuclei urbani del paese, cui si è in precedenza accennato, va aggiunta quella tra città e campagne, molto grave sia in relazione al rifornimento di prodotti agricoli di cui necessitano le realtà cittadine sia in rapporto alla fornitura dei prodotti di importazione nelle aree rurali. Fintantoché queste ultime si trovano su uno degli assi stradali che conduce a un centro urbano, al di là delle sue condizioni di percorribilità, c'è speranza di commercio; in tutti gli altri casi, le relazioni dei villaggi con le città sono di gran lunga peggiori. Ostacolando l'approvvigionamento e le relazioni città-campagna, lo stato delle strade relega all'isolamento le aree rurali e non innesca quello sviluppo regionale che la presenza di un centro urbano, generalmente, comporta.

In definitiva si può sostenere che il sistema stradale, nella Repubblica Democratica del Congo, è un elemento con scarsa capacità di strutturare uno spazio così vasto. E ciò vale, in termini comparativi, sia rispetto al fiume – entità fisica organizzativa per eccellenza – sia rispetto alle ferrovie che costituiscono un'infrastruttura pesante, generalmente destinata a durare nel tempo. La rete stradale è costituita appena da segmenti scollegati, residui del periodo coloniale, in taluni casi ristrutturati negli anni successivi.

Le carenze delle relazioni via terra vengono parzialmente supplite dalle linee aeree interne che, in molti casi, costituiscono l'unica possibilità offerta alle persone per raggiungere zone di difficile accesso. Questi voli svolgono un ruolo di rilievo soprattutto per quanto riguarda l'approvvigionamento della capitale in viveri freschi, perché ogni centro urbano è collegato per via aerea con Kinshasa<sup>45</sup>.

Ciononostante, lo stato dei velivoli, la carenza di personale tecnico specializzato, la difficoltà nel reperimento dei pezzi di ricambio, sono alla base della insicurezza

---

<sup>45</sup> Senza voli, per esempio, non potrebbero arrivare né il pesce fresco dalla provincia dell'Équateur né i prodotti caseari provenienti dal Kivu. Da uno studio relativamente recente risulta che il paese è dotato di 173 aerodromi con piste asfaltate e no, tra i quali quattro aeroporti internazionali e una quindicina nazionali (Malu-Malu, 2002, p. 273).



diffusa nei cieli del paese. D'altro canto, sono ben pochi i commercianti locali che possono permettersi di usufruire di questo mezzo di trasporto, per cui la maggior parte svende i propri prodotti a operatori economici che andranno poi a rivenderli a un prezzo di gran lunga maggiore nella capitale. Anche in questo caso, come spesso accade nella Repubblica Democratica del Congo, il mantenimento di una situazione per quanto problematica è comunque d'obbligo, perché molto peggio sarebbe per tutti se non ci fosse nemmeno quella.

Un sistema di comunicazione di questo tipo, fatto di innesti e sottoarticolazioni – fluviali, stradali, ferroviari – richiede un elevato livello di manutenzione che, dall'Indipendenza a oggi, non c'è stato. Esso costituisce parte integrante del modello di organizzazione di uno spazio orientato verso l'esterno – struttura unicamente finalizzata alla riuscita di un progetto coloniale efficace a tal punto da funzionare ancora oggi, costringendo il paese all'atrofia interna e alla continua fuoriuscita da sé.

Le diverse aree di influenza esterna che dominano l'una o l'altra zona dello spazio nazionale agiscono come una serie di forze, ognuna delle quali tira nella propria direzione dando luogo a una tendenza dilaniante che, nel contrapporsi a qualsiasi sforzo di integrazione, condanna l'intero paese a misconoscere le proprie risorse e potenzialità. Ma ciò significa soprattutto che mentre i centri urbani o gli aggregati polarizzati a livello periferico hanno possibilità di scambio e di crescita, i villaggi appartenenti alle aree più vicine al centro sono condannati all'abbandono o all'immobilismo contrassegnato dalla sussistenza.

Cambiare il significato e il ruolo della rete infrastrutturale, dunque delle possibilità di comunicazione e scambio, potrebbe equivalere a mutare il segno e il senso di un progetto nonché, nel tempo, la fisionomia e l'organizzazione interna di un paese. Considerando però le condizioni economiche e tecniche dello Stato, la scarsa attenzione politica finora riservata al problema, l'immensità del territorio nazionale, gli interessi internazionali dei paesi limitrofi al tacito mantenimento dello *status quo*, una tale prospettiva sembrerebbe impossibile.

In un quadro siffatto, l'entrata in gioco della Cina potrebbe dare un indirizzo nuovo sia al recupero, al ripristino e al rifacimento delle reti di comunicazione

infrastrutturali sia alla gestione delle risorse minerarie del paese. Con la pubblicazione dei codici minerario e forestale realizzata dal governo di transizione dopo gli accordi di Sun City e Pretoria del 2002<sup>46</sup>, le questioni sul tappeto sono state caratterizzate dai cosiddetti “contratti leonini” aventi come scopo principale quello di attirare gli investitori internazionali attraverso una serie di benefici – primo tra tutti, l’esenzione delle tasse.

La Repubblica Democratica del Congo, in effetti, uscita dalla guerra di aggressione con uno Stato debole e un governo più che altro formale, ha assistito, negli anni immediatamente successivi, a una sfilata di investitori stranieri che hanno operato nell’anarchia – una condizione resa possibile dall’assenza di controllo dovuta sia alle difficoltà effettive che alla mancanza di interesse all’esercizio del controllo. Quando a due anni di distanza dalle elezioni del 2006 – che mettono fine al quadriennio di transizione con la vittoria del Presidente Joseph Kabila – una commissione intergovernativa procederà alla rivisitazione dei contratti minerari passando in rassegna gran parte di quelli realizzati durante i quattro anni precedenti, l’esito sarà il riscontro di una sottovalutazione del patrimonio minerario congolese che avrebbe dato luogo a un rapporto sbilanciato a favore delle società straniere.

Il «contratto del secolo» viene annunciato a Kinshasa nel settembre del 2007. Nell’ambito di un partenariato trentennale tra Cina e Repubblica Democratica del Congo, due imprese cinesi, la *Sinohydro Corporation* e la *China Railway Engineering*

---

<sup>46</sup> Con tali accordi viene sancita ufficialmente la fine della “guerra mondiale africana” e organizzato un governo provvisorio che avrebbe dovuto condurre il paese verso le elezioni, previste nel 2005 e realizzate, effettivamente, nel 2006. Dopo l’assassinio di Laurent-Desiré Kabila, avvenuto il 16 gennaio del 2001, le stesse autorità congolese hanno conferito l’incarico a suo figlio Joseph Kabila il quale ha adottato, da subito, una politica morbida nei confronti della comunità internazionale tentando di riconquistarne il favore. In particolare l’«accordo globale e inclusivo», raggiunto a Pretoria nel dicembre 2002, prevedeva che Joseph Kabila restasse a capo del paese insieme a quattro vice-presidenti. Questo governo, formato ufficialmente il 30 giugno del 2003 – anniversario dell’Indipendenza congolese dal Belgio – aveva due compiti prioritari: ricostituire l’esercito nazionale, smembrato in gruppi ribelli e fazioni rivali da anni di guerra e organizzare le elezioni. Per una sorta di *par condicio*, tra le figure dei vice-presidenti rientravano, insieme a un membro della componente governativa e a uno dell’opposizione non armata, anche due rappresentanti dei movimenti armati ribelli che avevano avuto un ruolo attivo nella guerra appena conclusasi. Uno di questi è Jean-Pierre Bemba, il maggior avversario di Joseph Kabila nel corso delle elezioni del 2006, terminate con il ballottaggio e caratterizzate da episodi ripetuti di guerriglia urbana e fronteggiamenti tra due eserciti: quello governativo di Joseph Kabila e quello privato del suo contendente. Attualmente Jean-Pierre Bemba è condannato per crimini di guerra.

*Company* (CREC), insieme alla *Compagnie nationale chinoise des travaux publics ponts et chaussées* (CNCTPC), si impegnano a riabilitare le infrastrutture ed effettuare lavori per un valore di 6,5 miliardi di dollari. Tra gli impegni presi vi è quello di costruire 3.000 km di strade e ferrovie, 31 ospedali, 145 centri sanitari, 50.000 alloggi sociali (DIFCOM, 2009, pp. 111-114). La contropartita si gioca in minerali: la Sicominex, una società mista nata dal partenariato tra cinesi e Gécamines, avrà l'accesso allo sfruttamento di 10 milioni di tonnellate di rame (equivalenti a circa 6,5 milioni di tonnellate di prodotto raffinato), 200.000 tonnellate di cobalto e 372 tonnellate di oro (Braeckman, 2008, pp. 174-175).

L'ambizioso programma dei «Cinque cantieri», che rientra nell'ambito del progetto di ricostruzione e modernizzazione della Repubblica Democratica del Congo, riguarda cinque macro-aree: infrastrutture, sanità ed educazione, acqua ed elettricità, habitat e impiego. La questione delle infrastrutture è stata messa sul proscenio sin dai primi mesi di governo e accuratamente mediatizzata, sottolineando la consapevolezza del ruolo di *conditio sine qua non* che esse rivestono. In effetti, uno sguardo d'insieme ai lavori in cantiere consente non solo di farsi un'idea di quale sia la portata del progetto, ma anche di considerare i possibili esiti strutturanti e riorganizzativi in relazione al territorio nazionale.

I lavori in corso mirano all'essenziale e si rivolgono all'«anello utile», se non nella totalità, almeno nei suoi punti nevralgici. La Sinohydro si sta occupando del tratto di strada Kisangani–Beni che, ridotto a sentiero impraticabile da quasi due decenni, dovrebbe ritornare a garantire il collegamento stradale tra la provincia Orientale e quella del Nord-Kivu; questa operazione, congiunta alla riabilitazione del tratto Lumumbashi-Kasenga (Strada nazionale n. 5) a opera della CREC e alla realizzazione del previsto prolungamento di Pweto-Kalemie-Uvira-Beni (circa 3.000 km), collegherebbe quasi interamente da nord a sud le regioni orientali del paese.

La rimessa in funzione del tratto Kinshasa-Kenge (Strada nazionale n. 1), dal suo canto, comporta anche la ricostruzione dei ponti per via dei fiumi che tagliano il tragitto: del tratto che va da Lufimi a Pont-Kwango, con la realizzazione dei due ponti sui fiumi Mayi Ndombe e Lufimi, si occupano, in concerto, il partner francese

SOGEA SATOM e quello congolese AFRITEC, finanziati dall'Unione europea, mentre la sezione Pont Kwango-Kenge e la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Konzi – a circa 30 km da Kenge – spetta al partner cinese Sinohydro.

Il recupero del tratto Boma-Muanda è a sua volta nelle mani della CNCTPC, così come la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Mpozo che taglia la strada nei pressi di Matadi e sul quale passa tutto il traffico diretto dai porti di Boma e Matadi verso la capitale. Concludendo, dunque, la ristrutturazione completa dell'intero percorso nazionale consentirebbe il collegamento di Sakania, nel sud estremo della provincia del Katanga, con Banana e Moanda, situate nel Bas-Congo.

Nell'ambito del cantiere relativo alle infrastrutture è prevista anche la realizzazione di porti e aeroporti di dimensioni più o meno grandi. È il caso del nuovo porto fluviale di Mbandaka, che dovrebbe rivitalizzare il commercio sul fiume e la vita economica della cittadina sull'equatore, e del porto in acque profonde di Banana. Ma è anche il caso dell'aerodromo di Moanda e della ricostruzione dell'aeroporto di Goma, parzialmente distrutto, nel 2002, dall'eruzione del vulcano Nyirangogo.

Per ciò che concerne Kinshasa si può quasi parlare di un cantiere a sé. I grandi lavori infrastrutturali riguardano l'allargamento del Boulevard 30 de juin, che attraversa il *centre-ville*; la modernizzazione del Boulevard Lumumba, che garantisce l'accesso da est alla capitale; l'Avenue Sendwe, importante arteria di raccordo tra quest'ultimo e le vie d'ingresso al centro; il territorio che borda le acque del Congo fino alle rapide di Kinsuka, area industriale da un lato, per la presenza di diverse cave di materiale da costruzione, e turistica dall'altro, per lo scenario offerto dal fiume in questo punto. Anche l'aeroporto internazionale di Ndjili è soggetto a importanti lavori di modernizzazione che riguardano, tra le altre cose, la lunghezza e l'ampiezza della pista.

Considerando, per quanto possibile, il quadro d'insieme, e dando per certo l'esito positivo nella realizzazione delle infrastrutture in questione, tutta la sezione orientale del paese da nord a sud e tutta la sezione meridionale da est a ovest sarebbero collegate da reti stradali. Quindi, anche tenendo presente il rinforzo di alcuni punti nevralgici fluviali e le nuove condizioni certamente migliori qualitativamente e

quantitativamente – che verranno a verificarsi con l’apporto di ulteriori migliaia di chilometri di strade asfaltate –, l’impianto dei collegamenti nazionali resterebbe pressappoco il medesimo e lascerebbe comunque scoperte, e dunque isolate, le vaste zone interne di ogni provincia.

Tuttavia, stando così le cose, non si può auspicare di meglio che la realizzazione dei cantieri aperti e, indirettamente, la stabilizzazione del quadro politico, quali che siano i retroscena. La salvaguardia di queste relazioni infatti, per quanto “periferiche”, potrebbe comportare già di per sé una rivitalizzazione dell’economia interna del paese, fosse anche principalmente rivolta alla sussistenza. Inoltre, se migliorano le condizioni dei centri, urbani e no, strutturati sugli assi di collegamento, nulla impedisce di pensare all’innescò di circoli virtuosi locali legati all’attrazione che questi poli potrebbero esercitare sulle aree rurali interne – in termini, per esempio, di immigrazione e conseguente ingrandimento – oppure sulle possibilità di investimento provenienti dalle città più grandi – le stesse che costituiscono i nodi di riferimento degli assi in questione.

Al di fuori del quadro dei cinque cantieri, ma sempre entro lo schema dei grandi lavori infrastrutturali, si inserisce un progetto di portata interstatale, finanziato in gran parte dalla Banca africana per lo sviluppo nel quadro del processo di integrazione regionale iniziato dal NEPAD, che vede coinvolti i governi della Repubblica Democratica del Congo e della Repubblica del Congo, proiettando sulla ribalta le due capitali più vicine del mondo. L’accordo stipulato tra i due paesi – il cui protocollo è stato firmato dai rispettivi ministri per la pianificazione nel giugno 2009 – prevede la costruzione di un ponte autostradale sul Pool Malebo che colleghi Kinshasa a Brazzaville nonché la realizzazione di un tratto ferroviario da Kinshasa a Ilebo – cittadina sul fiume Kasai dalla quale parte la ferrovia che arriva in Katanga attraversando entrambi i Kasai.

La notizia ha suscitato una serie di inquietudini, più o meno plausibili: da quelle del personale che lavora intorno ai trasporti fluviali del Pool Malebo, a quelle che sottolineano il beneficio che trarrebbe dall’operazione il porto di Pointe Noire, nella Repubblica del Congo, contrapponendolo al danno che ne deriverebbe per quelli di

Boma e Matadi in Repubblica Democratica del Congo. Ma al di là delle reazioni dei vari attori, coinvolti in maniera più o meno diretta, che sembrerebbero focalizzare l'attenzione soprattutto sull'elemento di maggiore evidenza del progetto, cioè l'autostrada sul ponte, vale probabilmente la pena soffermarsi su un altro fattore: quello dell'integrazione con il tratto ferroviario.

Le due operazioni, infatti, potrebbero rientrare in un quadro di riappropriazione delle risorse minerarie nazionali, se si prende in considerazione il fatto che mettendo in funzione l'intera ferrovia, quella esistente e quella futura, i prodotti delle miniere katanghesi e di buona parte dei due Kasai sarebbero collegati con la capitale – dunque con i porti nazionali e con quello del Congo-Brazzaville – piuttosto che prendere le strade del Sudafrica, dell'Angola e della Tanzania. In buona sostanza, si preferisce che guadagni il porto del vicino piuttosto che quelli, più distanti, dei paesi che finora hanno tratto beneficio dalle risorse del sottosuolo congolese – tanto più se ciò comporta la realizzazione di un percorso che non può che rivelarsi vantaggioso anche per la Repubblica Democratica del Congo.

All'interno di una cornice progettuale così densa, dunque, ferme restando le condizioni di stabilità politica, non resta che vedere cosa accadrà. Ciò anche in relazione al contesto fagocitante della globalizzazione e, al suo interno, al ruolo di nuovi e vecchi attori, sempre più rivolti, con un occhio, al miglioramento delle proprie condizioni di vita e, con l'altro, alle condizioni di vita migliori del mondo.

### **II.3. Posizione e rango dei centri urbani in Congo**

Il territorio nazionale che si dovrà confrontare con le progettualità appena richiamate è organizzato in 11 province (Fig. 3), suddivise in *villes* e distretti<sup>47</sup>. Le

---

<sup>47</sup> Il riferimento normativo è l'Ord. n. 02-006 del 1982. Da allora, tuttavia, diverse modifiche sono state apportate, a partire da quella relativa al nome del paese (da Zaïre a Repubblica Democratica del Congo) e alla trasformazione delle regioni in province. Pur non essendo questa la sede per ricostruire il percorso della legislazione che concerne l'organizzazione amministrativa del territorio, è parso opportuno fare un cenno alle prospettive del futuro prossimo. Con un referendum, nel febbraio 2006, è stata adottata la nuova costituzione e consacrato il decentramento come nuovo modello di organizzazione territoriale. La vastità del paese e i problemi di gestione che essa comporta hanno

*villes* sono 21 e comprendono tutti i capoluoghi di provincia più altre 10 città<sup>48</sup>: tutti i centri con una popolazione superiore ai 100.000 abitanti dovrebbero acquisire questo statuto ma sono numerose le località che, pur raggiungendo il numero indicato, continuano a essere amministrate come semplici *cités*<sup>49</sup>.

La distinzione tra *ville* e *cit *   fondamentale per comprendere l'organizzazione amministrativa del territorio nella Repubblica Democratica del Congo. Infatti, sebbene nel caso di alcune citt  – e Kinshasa   una di queste – i due termini siano ancora comunemente utilizzati per distinguere l'area europea da quella indigena, essi racchiudono uno specifico significato politico. A differenza della *cit *, che   unicamente una circoscrizione amministrativa, la *ville*   un'entit  decentrata, dotata di una personalit  giuridica: pertanto essa dispone di un esecutivo locale e di un budget proprio, laddove quello delle *cités*   determinato dal potere centrale (Wolff, Dhi Mbita Mulenghe, Ipalaka Yobwa, Massart, 2001, p. 8).

Quanto poi ai distretti, essi sono 25 e risultano suddivisi in territori, il cui numero totale   pari a 145<sup>50</sup>. Questi ultimi, a loro volta, sono organizzati in settori o *chefferies*<sup>51</sup> – che costituiscono, entrambi, delle collettivit , cio  unit  decentrate dotate di personalit  giuridica e di un consiglio eletto – e *cités*. Al di sotto dei settori e delle *chefferies* si trovano i *groupements*, che hanno diritto di rappresentanza nei consigli delle collettivit .

Sono considerati di diritto *cités* tutti gli agglomerati con una popolazione di almeno 15.000 abitanti nonch  i capoluoghi di distretto e di territorio. Le *villes* sono

---

spinto a un riavvicinamento del potere amministrativo nei confronti dell'utenza. Oltre al trasferimento di parte del budget nazionale dal potere centrale alle amministrazioni provinciali, nel 2010 il paese dovrebbe dunque avere 15 province in pi , per un totale di 26. Il decentramento, di fatto, non   ancora stato realizzato e se la causa di ci  sembrerebbe da imputare a questioni finanziarie e organizzative, non mancano scetticismi al riguardo: essi fanno riferimento alla mancanza di un'educazione civica al decentramento ma anche al timore che questa scelta possa riaccendere regionalismi e conflitti identitari. Al riguardo, si pu  vedere Tshitenge Lubabu (2009, pp. 94-95).

<sup>48</sup> Si tratta delle citt  di Boma, Kikwit, Gbadolite, Zongo, Beni, Butembo, Likasi, Kolwezi, Mwene-Ditu, Tshikapa.

<sup>49</sup> Per esempio le cittadine di Gemena, Isiro, Bunia, Uvira, Kamina, Kabinda, Ngandajika. I centri urbani che raggiungono una certa taglia sviluppano bisogni che non possono essere ricompresi in quelli delle aree rurali e necessitano di risorse particolari, per cui avere un budget autonomo diventa indispensabile (BEAU, 1991, p. 20).

<sup>50</sup> Le province di Maniema, del Nord-Kivu e del Sud-Kivu costituiscono un'eccezione, non essendo divise in distretti ma direttamente in territori.

<sup>51</sup> Attualmente le collettivit  sono 737, di cui 476 settori e 261 *chefferies*.

suddivise in comuni e questi a loro volta in quartieri, mentre le *cités* sono organizzate direttamente in quartieri. Kinshasa rappresenta un caso particolare e possiede lo status di *ville-province* (de Saint-Moulin, 2005, p. 9).

Qualche cenno ad alcune *villes*, siano esse capoluogo di provincia o città di rilievo nel contesto nazionale, può essere utile per focalizzare meglio l'organizzazione territoriale della Repubblica Democratica del Congo all'interno del suo vasto e articolato quadro fisico-naturale. La capitale non verrà trattata appositamente in questa sede: lo spazio adeguato al ruolo che si vuole occupi nel presente lavoro, infatti, le sarà riservato nei capitoli successivi.

La città di Lubumbashi, nota fino al 1966 con il nome di *Élisabethville*<sup>52</sup>, è situata nell'estremo sud-est del paese, a 1.220 m di altitudine, nella provincia mineraria del Katanga di cui è capoluogo. A lungo seconda città del paese per peso demografico, la "capitale del rame" deve la sua importanza all'*Union Minière du Haut Katanga*, una società creata nel 1906 e denominata, dal 1972, *Gécamines*. La fondazione della città viene decretata ufficialmente nel 1910: prodotto dell'industrializzazione, la costruzione della futura Lubumbashi avviene in un luogo quasi disabitato, intorno alle prime installazioni minerarie. Dall'anno precedente la ferrovia collegava il sito a Beira, in Mozambico, passando per la Rhodesia e, nel 1931, al rame del Katanga viene aperta la via di Lobito, il porto angolano raggiungibile grazie al raccordo con la linea di Benguela. Collocata a circa 30 km dalla frontiera con lo Zambia e a 2.000 km da Kinshasa, Lubumbashi è rivolta più all'esterno che all'interno del paese e questo anche in virtù dell'articolazione delle vie di comunicazione, più efficaci in direzione Mozambico, Africa del Sud e Tanzania che verso la capitale.

Strutturata sulla tipica bipartizione di matrice coloniale atta a tenere distinte le aree residenziali europee da quelle indigene, Lubumbashi prende forma da un nucleo europeo, l'antica *ville européenne* oggi nota come comune di Lubumbashi.

---

<sup>52</sup> Con il processo di "zairizzazione", voluto dal presidente Mobutu Sese Seko, si perseguiva il ritorno alle origini non solo con la cacciata degli europei dal territorio nazionale, ma anche attraverso la de-europeizzazione dei nomi: quelli di luogo come quelli di persona. Così, i designatori attribuiti ai luoghi dal colonialismo, vennero rimpiazzati da designatori precedenti o comunque recuperati dalla tradizione. In relazione alle persone, invece, venne eliminato l'uso del nome cristiano.



Successivamente, con l'arrivo della manodopera africana, viene organizzato il quartiere indigeno di Kamalondo. A partire dal 1929, la popolazione in crescita obbliga le autorità amministrative a creare nuove aree e la città inizia a prendere la forma attuale. Nel 1941 Lubumbashi acquisisce lo statuto di *ville* (Nkuku Khonde, 2006, pp. 9-11).

Agli esordi dell'avventura mineraria il Katanga, area demograficamente debole, non era in grado di soddisfare la domanda di manodopera. Per tale motivo il destino della regione sarà legato al reclutamento forzato di migliaia di persone provenienti dalle regioni limitrofe dei Kasai e di Maniema. Questi movimenti di popolazione iniziano negli anni immediatamente successivi alla fondazione della città, molto prima dell'apertura, avvenuta nel corso degli anni '20, del tratto ferroviario che avrebbe collegato la regione ramifera ai Kasai – il cui scopo, del resto, non era tanto quello di facilitare l'arrivo di mano d'opera forzata quanto quello di rifornire la provincia promuovendo gli scambi interni<sup>53</sup>.

La presenza di svariati giacimenti comporta lo sviluppo di un vero e proprio polo minerario – destinato principalmente all'estrazione e al trattamento del rame e dei metalli associati – che promuove la nascita di officine metallurgiche e centri urbani specializzati. La Gécamines dispone di circa 18.800 kmq di concessione, con miniere a cielo aperto e sotterranee. Le sue installazioni si raggruppano a ovest, intorno a Kolwezi, dove è concentrato l'80% delle riserve di rame, al centro, dove si trova Likasi e a sud, dove, oltre a Lubumbashi, sorgono le miniere sotterranee di Kipushi (Malu-Malu, 2002, p. 288).

Dall'Indipendenza fino agli anni '90, rame, cobalto, zinco, manganese, uranio hanno alimentato le casse dello Stato mentre la Gécamines contribuiva anche allo sviluppo urbano costruendo scuole e centri sanitari. Successivamente, però, il deterioramento delle attrezzature e dei sistemi di trasporto, insieme alla cattiva

---

<sup>53</sup> La ferrovia Katanga-Kasai aveva all'origine una funzione centripeta chiaramente espressa nei documenti dell'epoca coloniale: lo scopo era quello di far sì che gli approvvigionamenti alimentari per le zone minerarie potessero partire dai due Kasai piuttosto che dipendere dai paesi frontalieri (Lacroix, 1967, pp. 102-103).

gestione e al quadro economico e politico del paese, hanno portato a un forte calo delle attività e alla chiusura di alcune miniere.

Regione savanicola e in parte stepposa, caratterizzata da altipiani che raggiungono i 1.600 m di altitudine, il Katanga possiede un relativo potenziale agricolo, concentrato principalmente a nord. Nella zona mineraria la stagione secca raggiunge i sei mesi e la presenza di zone rurali che possono approvvigionare le cittadine nate per lo sfruttamento del sottosuolo non è sufficiente a soddisfare il fabbisogno (BEAU, 1990, pp. 12-13). La stessa linea ferroviaria, sebbene consenta qualche commercio con i Kasai, non è in grado di apportare un contributo risolutivo: le relazioni con l’Africa australe sono molto forti e svariati prodotti sudafricani si impongono sul mercato locale.

A partire dagli anni ’80, al sogno dell’Europa coltivato dagli abitanti della capitale, i cittadini di Lubumbashi contrappongono quello delle grandi città del sud continentale – come Harare, Johannesburg, Lusaka – e nel corso degli anni molti hanno deciso di tentare l’avventura verso quei luoghi, anche in seguito alla crisi delle attività minerarie.

Come Lubumbashi, Mbuji-Mayi, capoluogo della provincia del Kasai orientale, deve la sua fortuna al sottosuolo. Secondo agglomerato del paese dalla fine degli anni ’90, con più di 1.500.000 abitanti, Mbuji-Mayi è il centro diamantifero della Repubblica Democratica del Congo. La città, anche in questo caso, è nata da un’area di sfruttamento intorno alla quale sono stati allestiti alcuni uffici, qualche servizio sociale e i quartieri operai per il personale della società mineraria MIBEKA, che diverrà, più tardi, l’attuale MIBA<sup>54</sup>.

L’organizzazione dell’impero diamantifero ebbe origine dal ritrovamento della prima pietra preziosa, intorno al 1917, e costò l’evacuazione forzata dei discendenti del Regno luba del nord dalle proprie terre, dando luogo alla loro diaspora. Alla fine del periodo coloniale il paese era il primo produttore al mondo di diamanti industriali

---

<sup>54</sup> Acronimo di *Minière de Bakwanga*, dal nome della località mineraria derivato, a sua volta, da quello delle popolazioni che vi si erano stabilite. Nella Repubblica Democratica del Congo, le concentrazioni di diamanti si trovano anche a Tshikapa, nel Kasai occidentale, vicino Kisangani, nella provincia Orientale e nelle province di Bas-Congo, Maniema, Équateur e Bandundu. Al riguardo, si può vedere Malu-Malu (2002, pp. 372 e 290 ss.).

(Cros, Misser, 2006, p. 69). Come nel caso della Gécamines a Lumumbashi, la MIBA è stata a lungo promotrice di sviluppo nella regione del Kasai orientale, investendo nelle infrastrutture, nella sanità e nell'educazione ma, come in quel caso, il periodo d'oro sembra essere terminato<sup>55</sup>.

Le province del Kasai occidentale e di quello orientale, diversamente dal Katanga, sono caratterizzate da una popolazione importante rispetto alla media nazionale e la produzione alimentare interna non è sufficiente. Le piantagioni di riso e caffè del nord della provincia costituiscono un potenziale agricolo tributario delle vie di comunicazione e che, pertanto, non può apportare benefici aggiuntivi se non attraverso il loro miglioramento. Alle condizioni poco fertili del suolo – fatta eccezione per una striscia di territorio a sud, limitrofa al nord-Katanga – va aggiunto l'abbandono delle attività agricole di gran parte della popolazione che ha deciso di dedicarsi al commercio dei diamanti, in seguito alla liberalizzazione della ricerca e della commercializzazione della pietra preziosa nel 1982 (BEAU, 1990, pp.8-9).

La liberalizzazione ha comportato anche un'emorragia, dalla pubblica amministrazione e dalle scuole, di funzionari e studenti decisi a tentare la sorte nonché la nascita di numerose società aeree private che, invece di rinforzare le relazioni della capitale del diamante con Kinshasa, hanno strutturato il traffico con Johannesburg favorendo l'uscita delle pietre e l'entrata di prodotti d'importazione sudafricani (Malu-Malu, 2002, p. 374).

Diversa è la situazione nella provincia di Bandundu, estesa in larga parte su altopiani costituiti da formazioni sabbiose del Kalahari che si prolungano in direzione di Kinsasa con il nome di Plateau des Bateke. Qui la pedogenesi non è del tutto favorevole alla coltivazione e i suoli sono più adatti all'allevamento. Ciò nonostante, la vocazione agricola di questa regione è garantita dall'importante rete idrografica dominata dal fiume Kasai e da altri corsi d'acqua navigabili come il Kwilu, il Kwango, il Fimi. Il capoluogo omonimo è andato ingrandendosi con la crescita della capitale, complice la sua posizione prossima alla confluenza dei fiumi

---

<sup>55</sup> Le cause della caduta della produzione diamantifera vanno imputate a più fattori: l'esaurimento di alcuni giacimenti, il ruolo di monopolio della De Beers, che ha l'esclusività nella commercializzazione della produzione della MIBA, lo sfruttamento illegale.

Kasai, Kwango e Kwilu. Tuttavia, nonostante il suo ruolo amministrativo, la città di Bandundu non è la più grande della provincia né la più influente. Nel corso degli anni, infatti, il centro di Kikwit, pur non avendo lo status di capoluogo regionale, ha acquisito maggiore importanza in virtù della sua posizione privilegiata sull'asse stradale per Kinshasa.

La città di Kikwit è ubicata nell'area del Kwango-Kwilu i cui suoli, argillosi e fertili, hanno prodotto a lungo caucciù. Successivamente si è imposta la coltura della palma da olio che, con la creazione delle *Huileries du Congo belge*, è divenuta il motore economico dell'intera regione, alimentato anche da una rilevante diaspora di commercianti portoghesi attivi nel settore fino alla zairizzazione voluta dal presidente Mobutu nel 1973. Oggi che anche questa coltura è decaduta – per una congiuntura di fattori tra i quali la debole richiesta del prodotto sul mercato internazionale, la fatiscenza degli impianti industriali destinati alla trasformazione, il mancato rinnovo delle piantagioni – l'area di Kikwit e la provincia in generale producono principalmente colture alimentari (manioca, arachide, patata dolce, banana *plantain*), che in larga parte vengono esportate nella capitale.

La città è strutturata intorno a un asse principale che, correndo nella zona urbana più bassa, conduce alla parte alta nota come *Plateau*. Quest'ultimo, insieme alla *cit *, corrisponde all'area residenziale e amministrativa europea dei tempi coloniali, ci  che altrove viene indicato come *centre-ville*. La parte bassa della citt , attraversata dal fiume Kwilu, corrisponde alla zona commerciale, organizzata sui due lati dell'asse stradale, mentre le aree limitrofe, in particolare quelle che coincidono con il bacino fluviale, sono pi  specificamente produttive.

La provincia di Bandundu vive quasi completamente della propria attivit  agricola e il suo ruolo   fondamentale per la capitale, che da essa dipende in termini di approvvigionamento. Tuttavia, solo in minima parte il territorio beneficia della prossimit  relativa del polo urbano di Kinshasa: ampi settori della provincia soffrono la poca fertilit  dei suoli sabbiosi e molti altri, al suo interno, restano isolati dagli assi di comunicazione. Se si escludono il nord – area privilegiata perch  ricompresa nel bacino del Congo e caratterizzata dalla presenza del vasto lago di Mayi-Ndombe – e

la zona del Kwango-Kwilu, ciò che resta di una delle quattro province più grandi del paese, sono sterminate aree di *brousse*, tanto lontane dall'universo urbano da non poter beneficiare nemmeno delle sue briciole.

Spostando l'attenzione verso l'estremità sud-occidentale del paese, emerge la città di Matadi, capoluogo della provincia del Bas-Congo ma, soprattutto, primo porto fluviale dell'intero territorio nazionale. La sua posizione strategica – che coincide con il punto in cui le acque del fiume Congo, dopo la lunga interruzione all'altezza delle rapide di Kinsuka, tornano ad essere navigabili fino all'Oceano Atlantico – ha fatto sì che il centro rivestisse un ruolo di prim'ordine nell'armatura nazionale dei trasporti.

Il porto, le cui prime installazioni risalgono al 1886, ha ricevuto un forte impulso dalla costruzione della ferrovia che lo lega alla capitale. Oggi, con una superficie di 64.000 mq e un molo di 1.600 m, convoglia la maggior parte del traffico commerciale, soprattutto per ciò che concerne le importazioni, la cui distribuzione è assicurata dalla strada nazionale Matadi-Kinshasa.

La provincia del Bas-Congo è la più piccola del paese e, per la sua forma stretta, si configura come una sorta di corridoio, breve ma indispensabile alla nazione in quanto unica possibilità di accesso al mare. Essa costituisce una sorta di “collo d'imbuto” rispetto all'intero territorio della Repubblica Democratica del Congo perché assolve al ruolo di porta d'entrata e d'uscita di gran parte delle merci d'importazione o d'esportazione.

La presenza di rapide che impediscono la risalita del fiume dopo Matadi e la conseguente necessità di costruire una ferrovia – cui viene ad aggiungersi, in seguito, l'asse stradale – determinano l'organizzazione territoriale di questa area, comportando un'urbanizzazione che segue l'antica traiettoria di penetrazione. Dall'Atlantico verso l'interno, le prime cittadine congolese di rilievo sono quelle di Moanda e Banana, rispettivamente sulla costa oceanica e sulla foce del fiume: la prima, prossima alla località angolana di Cabinda, è nota per una modesta presenza di petrolio al largo delle sue acque; la seconda, ubicata a circa 148 km di distanza da Matadi, è un porto marittimo scarsamente attrezzato e in attesa di ammodernamento. Proseguendo verso est si incontra la città di Boma, ex-capitale dello Stato fino al

1923 e anch'essa porto fluviale sebbene di importanza non comparabile con quella di Matadi. Tra i diversi centri di rilievo vale la pena ricordare Mbanza-Ngungu, a circa 154 km da Kinshasa, importante area commerciale e Kisantu-Inkisi, nucleo urbano cresciuto intorno a un'antica missione religiosa belga.

Regione piccola ed eterogenea, il Bas-Congo comprende suoli non migliorabili – come quelli sabbiosi del Plateau des Bateke – e suoli più fertili ampiamente sfruttati che, alla rendita garantita dalla presenza del porto di Matadi, aggiungono un importante contributo in prodotti agricoli trasportati via strada verso la vicina capitale. Le località, più o meno piccole, che a partire da Matadi si susseguono lungo l'asse stradale in direzione Kinshasa, costituiscono tutte delle tappe importanti in quello che, in fin dei conti, resta forse il percorso di maggior rilievo nel contesto nazionale perché garantisce il collegamento della capitale, quindi del cuore politico e amministrativo del paese, con l'esterno.

Questa provincia detiene anche il capitale idroelettrico della Repubblica Democratica del Congo: il complesso di Inga, composto di due stazioni – Inga I (351 MW di potenza) e Inga II (1.424 MW di potenza) – funzionanti, rispettivamente, dal 1972 e dal 1982 e da una terza stazione (3.500 MW di potenza) in cantiere da più di due decenni. Figlia dell'epoca dei grandi progetti e del mobutismo, la centrale di Inga rappresenta un potenziale energetico senza pari nel continente africano. Essa costituisce, però, anche l'ennesima beffa per il paese che beneficia in maniera aleatoria e in minima quantità dell'elettricità, nonostante il complesso abbia una capacità tale da alimentare non solo l'intero territorio nazionale ma anche l'intera regione australe del continente.

La centrale idroelettrica era destinata principalmente alle attività industriali: Inga I, in particolare, all'area siderurgica di Maluku – ubicata a meno di un centinaio di chilometri da Kinshasa e oggi non più funzionante – e Inga II alle industrie minerarie del Katanga, raggiunte dalla linea ad alta tensione più lunga del mondo (1.800 km). Nonostante oggi il complesso funzioni appena al 20% delle proprie capacità, soprattutto a causa dei costi di manutenzione, riesce comunque a esportare energia in Angola, Repubblica del Congo e Zimbabwe. Del resto, sono state previste ulteriori

linee ad alta tensione per permettere di raggiungere altri paesi del sud del continente ed è tornata l'attenzione su Inga III da parte delle compagnie di elettricità internazionali.

Restando nella parte ovest del paese, ma passando dall'estremo meridionale all'estremo settentrionale, si incontra la città di Mbandaka, capoluogo della provincia dell'Équateur. Il nucleo urbano nasce da un'antica stazione, l'Équateur-Station, fondata da Stanley nel 1883 nei pressi del villaggio di Wangata, sulla sponda del fiume. Tre anni dopo, i belgi spostano questo piccolo centro a qualche chilometro più a sud, occupando il sito di un altro villaggio: Bandaka.

La località dista circa 700 km dalla capitale e la sua economia è basata principalmente sulle attività portuarie. Costruito nel 1930, il porto fluviale pubblico di Mbandaka, gestito dall'ONATRA, costituisce uno scalo importante per i battelli che percorrono il tratto Kinshasa-Kisangani. Al di là delle attività commerciali legate alla presenza del porto, nella città sono molto praticate quelle legate alla pesca artigianale.

Circa due terzi della provincia dell'Équateur fanno parte del bacino centrale del Congo: il clima equatoriale, caratterizzato da caldo e piogge continue, ha alimentato l'ambiente vegetativo delle foreste e ne ha fatto, tra le altre cose, il regno del caucciù. Al di fuori di questa area naturale, due centri meritano di essere segnalati: quello di Gemena, sull'altipiano, le cui attività ruotano intorno alla coltura e alla trasformazione del caffè, e la città presidenziale e frontaliera di Gbadolite. Qualche accenno a quest'ultima appare doveroso perché la sua origine riveste un ruolo *sui generis* nel contesto urbano della Repubblica Democratica del Congo.

Gbadolite, alla frontiera con il Centrafrica, è una città recente realizzata a partire dal 1967 dall'unione di vari villaggi esistenti. La costruzione di una chiesa, di una scuola, di un centro sanitario e, successivamente, di strade, abitazioni, fattorie, industrie, banche e un aeroporto internazionale ne fanno progressivamente una *cit *, fondata ufficialmente nel 1982 finch , nel 1987, il livello raggiunto la porta a conseguire lo statuto di *ville*. Gbadolite, tuttavia, vive solo per volont  del presidente Mobutu e le attivit  economiche controllate dalla sua famiglia sono svariate. Aziende industriali, cooperative, societ  private, produzioni di manioca, mais, canna da zucchero, arachidi, palma da olio, caff , cacao, soia: dopo il regime mobutista non

resterà più niente di tutto questo e oggi i prodotti di consumo provengono dalla Repubblica Centrafricana con l'aereo o, attraverso il fiume Ubangui, con il battello. Altri centri si sviluppano poi lungo la traiettoria del fiume: è il caso delle cittadine di Lisala e di Bumba, quest'ultima punto di giunzione della rotta fluviale con la ferrovia dell'alto Uele, diretta a Isiro.

Sulle due sponde del Congo, all'incrocio tra la via terrestre del nord-est del paese e la via fluviale verso Kinshasa, nel 1883 Stanley fonda la futura città di Kisangani, dopo una serie di trattative con alcuni *chef* arabi che si erano installati in zona nel corso dell'anno precedente. Nata come nodo fluviale, in prossimità delle cascate Wagenia che l'esploratore inglese ribattezzerà con il suo nome, la *Station des Stanley Falls* diverrà presto Stanleyville e, nel 1898, capoluogo della provincia Orientale. Tra il 1903 e il 1909 viene realizzato il tratto ferroviario per Ubundu (allora Ponthierville), località a partire dalla quale il fiume – che da Kisangani, andando in risalita, prende il nome di Lualaba – torna a essere navigabile fino alla località di Kindu, dopo l'Indipendenza diventata capoluogo della provincia di Maniema.

L'area di Kisangani è stata da sempre una zona di scambi e di contatti: vi si incrociano i mondi musulmano, cristiano, sudanese, bantu, nilotico; inoltre, nel corso degli anni, la città ha attirato commercianti stranieri indiani, europei, libanesi (Malu-Malu, 2002, p. 368). Lo spazio urbano si organizza sulle due sponde del Congo ma, negli anni, la riva sinistra è andata perdendo importanza mentre si è sviluppato soprattutto il nucleo cittadino a destra del fiume. Il quartiere di Makiso costituisce quello che all'epoca coloniale era il *centre-ville* europeo, che concentrava i settori amministrativo e commerciale; formano il resto della città i comuni di Mangobo, Tshopo, Kabondo, Kisangani e, sulla riva sinistra, quello di Lubunga.

Località storica nel contesto nazionale, la sua notorietà è drasticamente legata anche a episodi di violenza quali il massacro perpetrato ai danni dei seguaci di Patrice Lumumba negli anni '60 e quelli relativi alla guerra di aggressione del 1998, che ha distrutto case ed edifici stravolgendo l'aspetto della città. Della rete stradale urbana, dopo la guerra, non rimane che qualche residuo e lo stesso fiume è andato



incontro a una notevole riduzione dei traffici. Il miglior collegamento con l'esterno, oggi, resta l'aeroporto internazionale.

Nella zona industriale, situata a nord del comune di Mangobo, sono concentrate le installazioni della BRALIMA – società produttrice di birra e bevande zuccherate – e gli stabilimenti adibiti alla produzione tessile, del sapone e dell'olio di palma, nonché alla trasformazione del legno da esportare. Anche questa zona, però, è stata duramente colpita dalla guerra e diverse industrie, da allora, sono rimaste ferme.

La vastità del territorio ricompreso nella provincia Orientale fa sì che in essa si ritrovino ambienti fisici molto diversi, che vanno dagli altopiani del nord-est, tagliati dai fiumi del bacino del Nilo, alla regione aurifera dell'Ituri e alla foresta equatoriale appartenente alla sezione orientale del bacino del fiume Congo, rispettivamente localizzate a sud e a ovest di questa circoscrizione amministrativa. Le produzioni alimentari sono concentrate in due zone attive ma isolate, una lungo il fiume Uele e l'altra verso la frontiera ugandese, entrambe caratterizzate dall'assenza di centri urbani di rilievo. L'arteria fluviale del Congo-Lualaba non è sufficiente a servire il territorio della provincia perché molti centri ne sono distanti e il tratto ferroviario Isiro-Bumba è pressoché inagibile. Questo fatto, insieme all'assenza di grandi centri di consumo, ostacola la crescita della produzione alimentare riducendola all'autoconsumo e comporta l'esportazione delle colture di rendita al di fuori del territorio nazionale (BEAU, 1990, pp. 14-15).

Incastonata tra Kasai, Katanga, Équateur e provincia Orientale, l'area che corrisponde all'attuale comprensorio amministrativo di Maniema era conosciuta dagli arabi già dalla metà del XIX secolo. Attraverso il commercio di avorio, oro e schiavi, questi avevano dato luogo a una serie di località e islamizzato la cultura locale. Il villaggio di Kindu, attuale capoluogo della provincia, nasce da queste prime installazioni. Durante il periodo coloniale, con la costruzione di una ferrovia e di un porto sul fiume Lualaba, Kindu diviene il sito di interconnessione del percorso terrestre e di quello fluviale che conducono dal Katanga alla provincia Orientale.

Nel passato, la città ha beneficiato della propria localizzazione, sull'asse stradale Bukavu-Kananga-Mbuji-Mayi (direttrice est-ovest), sul tratto di fiume navigabile fino

a Kisangani e su quello ferroviario fino a Lumumbashi (direttrice nord-sud), mentre oggi soffre l'isolamento che il degrado generalizzato delle infrastrutture comporta.

Da ultimo, nella regione dei Grandi Laghi, le due province del Kivu-nord e del Kivu-sud, con i rispettivi capoluoghi di Goma e di Bukavu, sono caratterizzate da suoli fertili di origine vulcanica che, insieme al clima variegato per la presenza di altitudini differenti e a una buona pluviometria, hanno reso queste aree estremamente produttive e, conseguentemente, molto popolate. La bellezza del paesaggio, inoltre, è valsa al Kivu appellativi come quello di “Costa Azzurra congolese” o di “Svizzera d’Africa” e ne ha fatto a lungo un’area turistica di rilievo, dotata di strutture alberghiere di alto livello. A nord domina il massiccio del Ruwenzori, la cui altitudine massima è raggiunta dai 5.109 m del Picco Margherita: la vegetazione equatoriale di alta montagna copre i rilievi fino ai 4.600 m e genera effetti paesaggistici dalle caratteristiche estetiche del tutto particolari<sup>56</sup>. Da nord a sud i laghi Edoardo, Kivu e Tanganika separano la regione dai territori di Uganda, Ruanda, Burundi e Tanzania: tra questi, il lago Kivu è il più alto del continente (1.460 m).

Ciò nondimeno, con il susseguirsi di conflitti che hanno coinvolto a più riprese la regione e i paesi frontalieri, il turismo può ormai dirsi morto. Le antiche questioni etniche irrisolte, l’ingerenza dei paesi vicini, la presenza di movimenti ribelli difficilmente reinseribili nelle truppe dell’esercito regolare costituiscono da decenni le caratteristiche principali della regione a danno di quelle, di ben altro valore, naturali e culturali<sup>57</sup>.

Trattandosi di una delle zone più fertili del paese, la produzione è molto differenziata: banane, sorgo, patate, fagioli, manioca, mais, riso, cui si aggiungono colture di piantagione e industriali come caffè, tè, tabacco, chinino. Le zone di pascolo e l’assenza della mosca tse-tse, poi, permettono l’allevamento bovino e la

---

<sup>56</sup> Con un corredo fotografico d’eccezione in bianco e nero, al riguardo si può vedere Schutyser (2007).

<sup>57</sup> In questo quadro rientra il ruolo del coltan che è servito a lungo per finanziare le azioni di guerra da parte delle fazioni in gioco, esattamente come è stato fatto altrove con l’oro (nella regione dell’Ituri, da anni sotto le mire dell’Uganda) e con i diamanti (nelle aree dello sfruttamento artigianale intorno a Kisangani, città per il cui controllo, durante la guerra di aggressione, gli alleati ruandesi e ugandesi si sono fronteggiati tra di loro). Come queste due risorse, infatti, anche il coltan è adatto all’economia di saccheggio, non avendo bisogno di infrastrutture significative per essere trasportato (Pourtier, 2003, pp. 38-39).

produzione di carne e casearia; i laghi consentono la pesca. Nel lago Kivu, inoltre, è presente una buona riserva non ancora sfruttata di metano. Anche questa area era conosciuta dagli arabi che vi praticavano il commercio di schiavi e avorio. A lungo contesa con la Germania, solo alla fine della prima Guerra mondiale, con il ritiro tedesco dalle colonie, il Belgio riuscirà ad averne pienamente possesso – insieme al mandato che gli consegnerà anche il Ruanda e l'allora Urundi.

La città di Goma, frontiera del Ruanda, sorge sulla sponda nord del lago Kivu, al centro dell'anfiteatro disegnato dalla catena vulcanica dei Virunga ed è collegata via lago a Bukavu, città a sua volta situata sulla sponda sud di fronte a Ruanda e Burundi. Pur non essendoci grandi centri urbani del calibro di quelli presenti in altre province della Repubblica Democratica del Congo, nei due Kivu si assiste a una sorta di allineamento di cittadine ben distribuite: da sud verso nord, escludendo i già citati capoluoghi, si incontrano le località di Uvira, Ruzizi, Rutshuru, Butembo, Beni, Bunia.

Concludendo, è possibile riscontrare alcune linee portanti, nonché caratterizzanti, nel processo di urbanizzazione relativo alla Repubblica Democratica del Congo. In virtù della possibilità di penetrazione del continente concessa dalla rete idrografica del fiume Congo, tale processo si configura come novità rispetto al carattere prevalentemente litoraneo dell'occupazione europea del suolo nel continente africano. Inoltre, l'insediamento interno comporta una complessa articolazione di collegamenti nella cui realizzazione si cerca di sfruttare al massimo l'esistente.

Nascono così città che hanno la funzione di rottura del carico (Boma, Matadi, Kisangani), dunque di controllo delle attività commerciali, il cui ruolo viene completato da quelle località che costituiscono punti di raccordo dapprima nel sistema di comunicazione fluviale (Mbandaka, Lisala, Bumbu, Bandundu), poi nell'articolazione dei diversi sistemi di comunicazione (Kindu, Ubundu, Ilebo, la stessa Kinshasa). A queste vanno aggiunti i centri che nascono dalle attività economiche moderne, come quelle all'insegna dello sfruttamento minerario (Lumumbashi, Kolwezi, Likasi, Mbuji-Mayi), o quelle legate alle piantagioni – come Yangambi, nella provincia Orientale, dove aveva sede l'*Institut pour l'Étude Agronomique du Congo*.

Una categorizzazione così rigida deve naturalmente tener presente i molti casi di doppia funzione: un centro urbano che occupa una posizione strategica dal punto di vista commerciale, infatti, diverrà presumibilmente anche il punto di incontro tra differenti tipologie di sistemi di comunicazione che possano meglio garantire la distribuzione dei prodotti (si pensi al caso di Matadi e all'interconnessione tra via fluviale e ferrovia, successivamente rinforzata dalla strada); in un secondo tempo o parallelamente, altre città nascono dalla crescita di alcuni villaggi dovuta proprio al rinforzo apportato dai collegamenti stessi – e in questo senso, come si vedrà in seguito, la strada riveste ancora oggi una parte attiva.

Quanto poi al ruolo giocato dal colonialismo, sebbene esso assuma un peso diverso a seconda delle specifiche situazioni, è possibile affermare che, mentre nel caso delle città nate da una funzione commerciale o da quella di raccordo tra diversi sistemi di comunicazione il suo apporto si è potuto più volte innestare sulla presenza di centri già esistenti, per ciò che concerne le località nate da attività economiche moderne quali le piantagioni o l'estrazione mineraria, il colonialismo ha agito da demiurgo creando molti centri *ex-novo* – persino, come si è visto, in aree di per sé debolmente popolate.

Dopo la fase della fondazione, tuttavia, è l'amministrazione coloniale che «simbolizza la città», per il ruolo che detiene sia nell'organizzazione del tessuto urbano che in quella del lavoro (Piermay, 1993, pp. 28-29). Spesso il livello amministrativo attribuisce formalmente al centro urbano un ruolo che la località aveva già acquisito di fatto; altre volte risponde a precise esigenze politiche o economiche.

Le località fin qui trattate sono, in taluni casi, grandi città e nella più gran parte cittadine intermedie o piccole. In assenza di una graduatoria affidabile, basata su dati aggiornati e tassi di crescita plausibili, è difficile considerare quale sia il posto occupato dalle città appartenenti a queste ultime due categorie<sup>58</sup>. L'evoluzione di molti centri non è stata oggetto di monitoraggio per anni e, dalla data dell'ultimo censimento ufficiale, non è escluso che il peso demografico e la crescita dei diversi

---

<sup>58</sup> Una graduatoria delle città correlata con i rispettivi tassi di crescita è stata a suo tempo realizzata dal *Bureau d'Études et d'Aménagement Urbaine* di Kinshasa (BEAU, 1991, p. 21). Si tratta, però, di un lavoro che fa riferimento al periodo 1975-86 e che utilizza i dati dell'ultimo censimento ufficiale del paese, risalenti al 1984.

centri urbani siano cambiati in maniera significativa<sup>59</sup>. Ciò nonostante, pur non essendo quello della dimensione un criterio irrilevante nell'analisi delle città, non è il solo che permette di leggere il fenomeno dell'urbanizzazione (Piermay, 1997, p. 308).

In questo senso, il ruolo che le città rivestono nel contesto nazionale sembrerebbe il fattore più significativo, sebbene almeno un'altra questione intervenga a complicare la situazione. Anche i ruoli, infatti, cambiano, soprattutto in seguito alla degradazione dei circuiti di scambio e dei sistemi di comunicazione che impedisce, tra l'altro, la conoscenza integrata dei fatti. Molte località sono conosciute più per ciò che sono state che per ciò che sono e più per quello che sono nate per essere che per quello che sono diventate; altre, presumibilmente, nel sopperire a carenze di diverso ordine o approfittando di specifici fattori, da poli di attrazione nel rispettivo contesto rurale sono divenute centri di rilievo regionale.

Un'osservazione di ordine analitico, tuttavia, si può sinteticamente anticipare. Essa riguarda l'orientamento e le relazioni di alcuni centri urbani di rilievo nazionale con Kinshasa ed è strettamente connessa a fattori quali la distanza dalla capitale, lo stato della viabilità e dei trasporti ma anche la localizzazione e la specifica natura delle città. In questo senso, volendo schematizzare a grandi linee, le uniche relazioni forti che Kinshasa sembrerebbe mantenere sono quelle con il capoluogo della provincia del Bas-Congo, Matadi, e con la città di Kikwit, nella provincia di Bandundu.

In tutti e due i casi le località urbane sono rappresentative dei centri rurali disseminati sul raggio di azione dell'asse stradale che li collega alla capitale permettendone l'approvvigionamento alimentare – e, viceversa, consentendo a tali centri di rifornirsi in beni di consumo provenienti da Kinshasa. Alla relazione con Matadi, naturalmente, va aggiunto il ruolo di prim'ordine giocato dalle attività portuali, soprattutto per ciò che concerne le importazioni. Si tratta dunque di relazioni forti in entrambi i casi e in entrambe le direzioni: tuttavia, sia per ciò che concerne l'approvvigionamento alimentare che per quanto riguarda le attività portuali, l'intensità dei flussi Matadi-Kinshasa è maggiore di quella della direzione

---

<sup>59</sup> Sulle trasformazioni della rete urbana nella Repubblica Democratica del Congo si può vedere de Saint Moulin (2007, pp. 41-65). Nonostante la carenza di dati, l'autore fornisce comunque un quadro della situazione, non solo demografica, di diverse località dal 1958 al 2004.

contraria, mentre uno scarto minore sembrerebbe caratterizzare i due sensi della relazione tra la capitale e Kikwit.

Di gran lunga più deboli, e in entrambi i sensi, sono le relazioni di Kinshasa con gli altri capoluoghi provinciali, tra le quali vale la pena ricordare quelle con Mbandaka, per ciò che concerne l'approvvigionamento alimentare dei prodotti provenienti dall'Équateur ma anche, in contropartita, il rifornimento di carburante che viene imbarcato a Kinshasa e trasportato via fiume. Le altre città sono troppo distanti o mal collegate per consentire un sistema di scambi efficace con la capitale (si pensi alle aree del Kivu o della provincia Orientale), oppure poco interessate allo scambio perché imbrigliate in più convenienti relazioni internazionali (è il caso delle due province minerarie del Katanga e dei Kasai). In questi ultimi casi, l'unico rapporto che ancora resta saldo con Kinshasa è quello politico e in diverse situazioni nemmeno questo, tanto più se si considerano le ripetute occasioni di attrito – a più riprese sfociate in tentativi di secessione – con la capitale<sup>60</sup>.

Per quanto riguarda appunto Kinshasa, si potrebbe affermare che il rapporto più forte è quello che intrattiene con se stessa. E ciò nonostante la dipendenza, di ordine principalmente alimentare, da alcune province. In effetti, la capitale sembra sempre più ripiegata su di sé e sui suoi traffici o rivolta verso un esterno che non è congolese e neppure africano. Appare dunque evidente come, a cinquant'anni dall'Indipendenza, il concetto di nazione – peraltro ereditato – non riesca ancora a incarnarsi in un'adeguata organizzazione territoriale.

---

<sup>60</sup> Il riferimento va alle secessioni del Katanga e del Kasai del sud all'alba dell'Indipendenza, ma anche al movimento dell'*Association des ressortissant du Bas-Kongo* (ABAKO) in Bas-Congo che, ancor prima, rivendicava l'autonomia della provincia pur non concretizzando mai il suo punto di vista in secessione. A differenza dell'ABAKO, che muoveva da una coesione sociale resa esplicita dalla partecipazione popolare, le secessioni del Katanga e del Kasai furono gestite dalle rispettive società minerarie belghe pronte a qualsiasi cosa pur di salvaguardare i loro interessi sul territorio. Così, in entrambi i casi, esse si servirono di profili insoddisfatti – come nel caso di Moïse Tshombe – o di situazioni particolari – come quella della persecuzione dei Luba – per minare il processo di Indipendenza alla base. Le conseguenze di queste secessioni saranno particolarmente pesanti per il paese neonato perché, con l'intervento dell'ONU, apriranno la strada all'internazionalizzazione della crisi congolese. In proposito si possono vedere: Kabanda Kana (2005, pp. 100-105); Ndaywel è Nziem (1998, pp. 573-580).

## Capitolo terzo

### **KINSHASA: AMBIENTE FISICO E TERRITORIO URBANO**





### III.1. L'ambiente naturale

Prima di affrontare l'evoluzione e la conformazione dell'agglomerato urbano di Kinshasa, è parso opportuno soffermarsi sull'ambiente fisico dell'area relativa alla capitale: le caratteristiche geomorfologiche, climatiche e idrografiche del sito di riferimento infatti, costituendo nel contempo potenzialità e limiti allo sfruttamento del suolo, hanno orientato e in taluni casi determinato l'espansione della città. L'argomento è stato a suo tempo trattato dagli autori dell'*Atlas de Kinshasa* che, attraverso l'individuazione di alcuni elementi fisici caratterizzanti, hanno permesso di fornire una descrizione articolata dello spazio naturale alla quale ancora oggi si è soliti fare riferimento nel descrivere il sito occupato dalla capitale<sup>61</sup>.

Il Pool Malebo (ex Stanley Pool) è senz'altro l'elemento caratterizzante di maggior rilievo<sup>62</sup>. A questo livello le acque del Congo occupano una depressione, dando luogo a un allargamento del letto fluviale, grossomodo circolare, la cui larghezza massima raggiunge i 25 km. Punto di rottura del volume delle acque provenienti da nord, il *pool* è caratterizzato da un complesso di isole solcate da canali e contornate da basse pianure, i cui bordi si modificano continuamente. Questa formazione geografico-naturale connota la regione circostante, un'area incavata e delimitata da colline – la cui altezza varia tra i 350 e i 700 metri – che sotto il profilo geografico-politico si estende tra i territori appartenenti all'attuale Repubblica Democratica del Congo (Congo-Kinshasa) e alla Repubblica del Congo (Congo-Brazzaville).

La pianura, sulla quale l'odierna capitale potrà negli anni espandersi, sarebbe in realtà l'originario fondo di un *pool* più ampio e geologicamente anteriore, a sua volta residuo di un mare precedente (Fig. 4). Tale assetto morfologico lievemente concavo

---

<sup>61</sup> L'*Atlas de Kinshasa* (1975) è il prodotto di un gruppo di studio organizzato all'interno della *Mission Française d'Urbanisme* (MFU), successivamente divenuta *Bureau d'Études et d'Aménagements Urbains* (BEAU). Il lavoro nasce con lo scopo di leggere la città a differenti livelli per arrivare all'elaborazione di un programma d'azione finalizzato al governo e alla gestione del fenomeno dell'urbanizzazione.

<sup>62</sup> *Malebo* è il plurale di *lilebo* e sta a indicare la *borassus flabellifer*, una specie enorme di palma con foglie a ventaglio molto diffusa sulle isole del *pool* (Lumenga-Neso Kiobe, 1995, pp. 113-115). Lo Stanley Pool, che nella tradizione geografica francofona corrisponderebbe, sotto il profilo toponomastico, a un *hydronyme*, ma che qui consideriamo come un designatore simbolico che rinvia a significati connessi a credenze e valori europei, viene sostituito con quello di Pool Malebo durante il processo di "zairizzazione" voluto dal presidente Mobutu.

potrebbe essere apparso dopo l'affioramento di una roccia gigante millenaria, della quale sono testimonianza le masse litiche e le rapide di Kinsuka a ovest, dove il fiume cessa di essere navigabile. Da questo punto il Pool Malebo si estende verso est fino alla località di Maluku, per circa 50 km, delimitando l'estensione nord della città. Da Maluku in poi, il Congo riprende il suo corso e le sue sembianze (de Maximy, Van Caillie, 1975, *Géomorphologie*).

Un altro elemento naturale caratterizzante l'area in questione è costituito dai fiumi che l'attraversano e che è possibile dividere in due categorie: allogeni e locali. I primi sono anche i due segmenti idrografici più importanti, lo Ndjili e lo Nsele, provenienti dalla provincia limitrofa del Bas-Congo e rispettivamente dotati di un bacino di 2.000 kmq e 6000 kmq. Le vallate di entrambi i corsi d'acqua costituiscono una risorsa per ciò che concerne le colture alimentari e l'orticoltura: tuttavia solo il primo è sfruttato e in forma relativamente adeguata, se si considerano il problema del collegamento e quello dei trasporti che non consentono un'efficace commercializzazione dei prodotti nonché l'uso di tecniche di agricoltura tradizionale.

Questi fiumi, inoltre, marcano profondamente il sito poiché, nel dirigersi verso il corso del Congo, tagliano da nord a sud la pianura definendo due unità ben distinte: una, va dal fiume Ndjili verso ovest, ed è nota come "pianura di Kinshasa" o "pianura di Lemba"; l'altra, delimitata precisamente dai due fiumi, è appunto conosciuta come "pianura tra lo Ndjili e lo Nsele". Entrambe costeggiano, nella loro sezione nord, la riva del Congo sfumando, sul bordo dell'acqua, in zone paludose e inondabili nei periodi di piena. Lo Ndjili e lo Nsele sono anche gli unici due fiumi urbani navigabili in piroga. Lo spazio delle pianure è attraversato da numerosi altri corsi d'acqua che assumono la direzione sud-nord, prolungando gli assi delle valli in provenienza dalle colline, oppure tagliano la pianura trasversalmente seguendo le depressioni incontrate (de Maximy, 1975, *Site général*). Nella pianura più a est, quella tra lo Ndjili e lo Nsele, i principali sono lo Tshangu, il Mangu, il Mokali e lo Tshuenge; in quella a ovest, il Matete, lo Yolo, il Kalamu, il Funa, il Bumbu, il Lubudi, il Makelele, il Mampesa, il Gombe, il Basoko, il Bitshaku-tshaku, il Lukunga, lo Mbinza. La

maggior parte di questi fiumi nasce ai piedi delle colline, altri prendono il loro nome da un certo punto in poi o alla confluenza con un ulteriore corso d'acqua.

A sud delle pianure, appena sotto le colline e in posizione intermedia, si struttura un'estesa terrazza il cui orlo morfologico si stacca in modo più marcato dalle pianure stesse nel caso dell'unità ovest; la superficie della pianura est, al contrario, quasi si confonde con quella superiore della medesima terrazza<sup>63</sup>. Anche pianure e terrazze costituiscono elementi caratterizzanti dell'area in questione.

Da ultimo, i rilievi collinari contornano la configurazione precedente a sud, facendo sì che lo spazio fisico assuma la forma di una sorta di anfiteatro naturale (Lelo Nzusi, 2008, p. 33). A est, tali rilievi possono essere considerati colline-testimoni del Plateau des Bateke, l'altopiano che prosegue al di là dell'area amministrativa di Kinshasa entrando nella provincia di Bandundu. Proprio il fiume Nsele, con il suo lavoro di erosione, ha separato le alture di Kindundu o delle Mangengenge da tale altopiano. Da questa parte, il punto più alto raggiunge i 710 m di altitudine (Pic Mense), mentre a ovest l'altitudine massima è quella dei 630 m di Mont Ngafula<sup>64</sup>.

Dalla relazione tra le componenti geomorfologiche, idrografiche e il clima scaturiscono quelle caratteristiche naturali che hanno influenzato localmente l'organizzazione dell'habitat e che, ancora oggi, sono eloquenti circa la conformazione dell'agglomerato. Il clima di Kinshasa è di tipo tropicale caldo-umido (AW4 secondo la classificazione di Koppen), con stagione secca di tre/quattro mesi (generalmente compresi tra la fine di maggio e quella di settembre) e stagione delle piogge di otto/nove mesi<sup>65</sup>. Il regime di quest'ultima, tuttavia, è inferiore alle medie delle regioni tropicali umide della stessa latitudine, perché l'area risente ancora della corrente fredda e asciutta di Benguela. La media annua delle temperature è di 26 gradi e le variazioni termiche annuali non superano in genere i 5 gradi, mentre la media delle piogge è di 1.400 mm<sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup> Le altitudini della pianura e delle terrazze sono comprese, rispettivamente, tra i 280-350 m e tra i 350-500 m.

<sup>64</sup> Per quanto riguarda i rilievi a ovest e sud-ovest, vale la pena ricordare le colline di Djelo-Mbinza (550 m) e Mont Amba (525 m).

<sup>65</sup> La stagione asciutta è fresca, con poco sole e il cielo generalmente coperto. I mesi di gennaio e febbraio sono caratterizzati dalla "piccola stagione secca", un periodo caldo durante il quale le piogge diminuiscono notevolmente mentre il sole continua a essere molto forte (Pain, 1975, *Ambiance climatique*).

<sup>66</sup> I mesi più caldi sono quelli di marzo e aprile (circa 27-28 gradi di media), quelli meno caldi giugno e luglio (in media circa 23,5 gradi); il mese più piovoso è novembre (con una media di 250 mm).

Le forti temperature e l'umidità sono avvertite differentemente da zona a zona: le colline, ben orientate e ben ventilate, attirano le costruzioni residenziali dei benestanti, così come la zona nord, influenzata dalle brezze locali del Pool Malebo; al contrario la pianura, più bassa e più calda, è anche più insalubre. Coniugando i dati microclimatici con l'organizzazione dello spazio urbano, si spiegano quindi le aree attrattive o della segregazione. Un'organizzazione che, da un certo momento in poi, non ha tenuto conto di fattori geomorfologici estremamente significativi aggravando, con le trasformazioni territoriali generate dalla pressione antropica, le precarietà determinate dall'ambiente fisico.

In ambiente collinare, per esempio, l'erosione da dilavamento è molto diffusa. Il suolo, costituito da sabbie argillose, offre una debole resistenza allo scorrimento delle acque piovane, tanto più nelle zone a forte pendenza: in presenza di piogge abbondanti, infatti, le sabbie vengono trasportate a valle provocando uno spostamento continuo di masse di terra che, progressivamente, crea dei solchi dando origine al fenomeno erosivo. D'altro canto, l'erosione può essere determinata dalle acque sotterranee, dalla deviazione del letto del fiume, dalla rottura di lavori di drenaggio o, ancora, dall'unione di fattori diversi (Lelo Nzuzi, 2008, pp. 102 e 104). È il caso dei circhi d'erosione, esito della combinazione tra i processi erosivi superficiali e l'azione delle acque sotterranee. Un fenomeno, questo, particolarmente minaccioso e potenzialmente disastroso, tanto più laddove la spinta demografica – che, come si vedrà più avanti, ha portato all'urbanizzazione dei versanti collinari più settentrionali – ha aggravato ulteriormente la situazione in virtù delle pratiche di disboscamento.

Le diverse cause delle erosioni fanno sì che queste siano un fenomeno tutt'altro che circoscritto all'ambiente collinare. Esse, infatti, riguardano anche i comuni ubicati in pianura, tutti più o meno attraversati dai numerosi corsi d'acqua cui si è accennato. Queste stesse aree sono altresì interessate dal fenomeno delle inondazioni, nel quale, come per le erosioni, i fattori fisici si coniugano con quelli antropici. Così, sebbene le inondazioni siano esito di cause naturali diverse dalle precedenti – quali la piena dei fiumi, la risalita della falda freatica, la presenza di torrenti melmosi, la risalita di alcuni

corsi d'acqua collegata alla piena del Congo –, anche su di esse vengono a innestarsi pratiche controproducenti che accelerano o amplificano il processo medesimo.

Il comun denominatore va ricercato nel clima, che comporta piogge torrenziali in un periodo concentrato e quindi, in contesti male urbanizzati incapaci di canalizzare adeguatamente le acque, lo straripamento dei corsi d'acqua. A questo va aggiunto il comportamento dei fiumi, che può essere diverso a seconda dei casi e della tipologia: il livello delle acque, infatti, può salire lentamente – come nel caso dello Ndjili, che si gonfia in Bas-Congo a causa delle piogge frequenti – o montare rapidamente – per esempio quando il letto dei fiumi viene invaso dai sedimenti, a loro volta provenienti dalle erosioni o ancora dalle immondizie che ostruiscono il deflusso delle acque.

Ma, al di là delle cause e delle tipologie diversificate, quel che in questa sede riveste maggior interesse è il fatto che le inondazioni, come le erosioni, in quanto frutto di un ambiente naturale non ancora sufficientemente governato, costituiscono una presenza costante nell'ambiente fisico e umano della capitale, caratterizzandone gli aspetti e le pratiche quotidiani. La vita dei singoli comuni, infatti, è a tal punto scandita da fatti legati a questi fenomeni che gran parte della popolazione li considera una sorta di regola naturale o, ancora, una questione soprannaturale (Lelo Nzuzi, 2008, pp. 26-27). Una risposta che dimostra, in entrambi i casi, la mancanza di consapevolezza circa le cause che sono all'origine di eventi drammatici o, da un punto di vista non meno realistico, l'effettiva difficoltà a porvi rimedio in un contesto in cui, nonostante la minaccia continua e pesante che la presenza di tali fenomeni costituisce, le priorità continuano a essere altre. D'altro canto, non si può non prendere in considerazione l'altra fetta di popolazione, quella che sceglie di avere un ruolo attivo nel governo della natura che la ospita e risponde attraverso pratiche che, per quanto insufficienti rispetto alle dimensioni del problema, rendono conto non solo di una presa di coscienza della sua gravità ma anche dei meccanismi che lo muovono, dunque delle componenti costitutive dello spazio fisico di riferimento e del ruolo da esse giocato al suo interno.

### III.2. La fondazione di Kinshasa

Sofferinarsi sulla questione delle origini della capitale significa, qui, allargare lo sguardo alla pre-esistente organizzazione territoriale delle società tradizionali africane ivi insediate, partendo però dall'arrivo degli europei perché è con la loro presenza che si può iniziare a pensare la città nel suo senso attuale. La lettura proposta, dunque, può configurarsi come un approccio geografico che si intreccia indissolubilmente con la storia delle esplorazioni e delle forme di insediamento cui esse hanno dato luogo. Il tentativo di ricostruire un contesto del passato, che in questa strategica area regionale preannuncia il colonialismo, si coniuga con l'intento di identificare poteri, attori e territorialità di un universo sociale africano che, con l'arrivo degli europei, ha subito sconvolgimenti, innesti, metamorfosi sullo sfondo di una geopolitica del tutto altra – pensata, elaborata, progettata, realizzata e governata dall'Europa.

Henry Morton Stanley, il cui nome resterà legato a quello dell'attuale Repubblica Democratica del Congo, raggiunge per la prima volta il sito dell'odierna Kinshasa nel 1877, nel corso, cioè, del suo secondo viaggio di esplorazione in Africa. È durante tale viaggio, effettuato via terra partendo da Zanzibar e discendendo il fiume Congo, che Stanley si imbatte nel Pool Malebo, allora comunemente conosciuto come *Mpumbu*<sup>67</sup>. L'esploratore si ferma sulla riva settentrionale del *pool*, cioè la sponda che più tardi verrà consegnata alla Francia dando origine alla formazione politica e territoriale di un altro Congo. E qui già si può notare, per ora solo richiamandola, una dinamica divenuta poi prassi abituale durante tutto il colonialismo in Africa, da qualsiasi parte d'Europa provenisse: cioè la prassi, inevitabilmente politica, di separare quanto si presentava come territorialmente congiunto, dividendo,

---

<sup>67</sup> Il termine *Mpumbu* designa un territorio-frontiera, un'area limite, nel senso del *limes* latino. Si tratta di un nome comune, vale a dire che esistono anche altri *mpumbu*: il nome specifico di questo è *Zanga dya mpumbu* (lago di frontiera) e, per l'antico Regno del Congo, esso costituiva una protezione contro le intrusioni straniere. Un nome di luogo, dunque, la cui comprensione è strategica per rivelare geograficamente i nessi con la storia che ha contrassegnato questa regione centro-africana. Lo stesso termine, tuttavia, designa anche, per estensione, l'insieme dei villaggi della riva meridionale dell'attuale Pool Malebo, nonché il grande mercato che vi si teneva (Lumenga-Neso Kiobe, 1982, p. 19, nota 3; Id., 1995, pp. 15-16).

così, ciò che sul piano sociale e simbolico era unito, perché collettivamente percepito come tale dalle popolazioni del posto<sup>68</sup>.

Queste popolazioni accolgono Stanley quando giunge sulla sponda nord del *pool*. Ricevuto infatti da un capo tradizionale teke – uno degli *chefs* locali cui era stato delegato questo compito –, l'esploratore viene raggiunto successivamente da altri due *chefs* venuti appositamente dalla riva meridionale per fargli visita. terminate le formalità dell'incontro, Stanley continua la sua discesa e, pur constatando che dopo l'estremità occidentale del *pool* ha inizio una zona non navigabile per la presenza di rapide e cateratte, si spinge oltre e riesce a raggiungere Boma, centro non distante dalla foce del Congo e, dunque, dall'Atlantico.

Fino ad allora, del fiume Congo era conosciuta solo la foce, raggiunta nel 1493 da Diogo Cão durante i tentativi portoghesi di circumnavigazione del continente. Era stato esplorato, inoltre, un tratto del Lualaba: sarà Stanley, però, a intuire che i due fiumi sono in realtà un unico corso d'acqua, il quale, pertanto, costituisce una lunghissima arteria di penetrazione nell'Africa centrale<sup>69</sup>. Quando l'esploratore torna in Europa ha una visione completa del fiume e del suo potenziale, conoscendone peraltro sia i tratti navigabili che quelli interdetti alla navigazione.

Il progetto di Stanley, che si inserisce in quella *exploring mania* nella quale sono coinvolte tutte le nascenti o già consolidate società geografiche dei diversi paesi d'Europa, si incastra bene con quello contestualmente intrapreso dal re belga Leopoldo II. Il futuro artefice della costruzione di una vastissima colonia nel cuore dell'Africa, la cui superficie era pari a oltre ottanta volte quella della "madrepatria", aveva dapprima fondato l'*Association Internationale Africaine* (A.I.A.) con lo scopo di creare stazioni a carattere scientifico e sanitario nel continente – intento non disgiunto dall'obiettivo di organizzare un sistema commerciale che collegasse

---

<sup>68</sup> A tale prassi ne corrisponde un'altra, uguale e contraria, incarnata nel forzare all'unione collettività tradizionali che erano separate almeno sotto il profilo geografico dell'insediamento, anche se in genere la divisione tra esse era presente su più piani, poiché la dimensione del conflitto politico, sociale o anche semplicemente culturale era prevalente rispetto alle dinamiche cooperative che pure non mancavano. Esempi coloniali di questo tipo nel continente sono frequenti: qui tuttavia, come vedremo più avanti, si presentano contestualmente entrambe le fattispecie, a conferma di intenzioni e processi diffusi in modo ramificato e capillare.

<sup>69</sup> David Livingstone aveva esplorato un tratto del Lualaba, ma senza sospettare che si trattasse del fiume Congo.

stabilmente l'Europa all'Africa. In un secondo momento, convogliando gli interessi di banchieri e uomini d'affari provenienti da vari paesi europei e interessati a investire nel bacino del Congo, Leopoldo II aveva istituito il *Comité d'Études du Haut Congo* (C.É.H.C.), dichiarando come suo fine lo sviluppo del commercio e dell'industria, tuttavia escludendo qualsiasi interesse di natura politica. Tra i due uomini l'intesa è immediata e si concretizza in un programma molto ambizioso.

Nel 1879 Stanley compie il suo terzo viaggio in Africa, questa volta al servizio del re belga e nel quadro delle attività del C.É.C.H., con una missione finalizzata al controllo del *pool* attraverso la realizzazione di una ferrovia che corresse parallela al tratto di fiume non navigabile, in modo da collegare l'oceano a quest'area. La congiunzione della costa ai villaggi dell'entroterra sarebbe avvenuta tramite la messa in funzione di battelli a vapore scomponibili portati a pezzi dall'Europa, necessari alla risalita del fiume e mediante la creazione di stazioni permanenti. Il Pool Malebo, infatti, è ormai considerato la porta dell'Africa centrale: il controllo del collegamento Atlantico-Pool Malebo avrebbe quindi inevitabilmente significato il controllo del collegamento Atlantico-Africa interna.

In questa occasione la foce viene raggiunta via mare e il viaggio procede al contrario rispetto al precedente, risalendo, cioè, il corso del fiume. Dalla stazione allestita a Vivi – punto estremo di navigabilità dall'oceano verso l'interno, collocato sulla riva settentrionale del fiume – è necessario aprire una strada che fiancheggi il corso del Congo e costruire una serie di postazioni lungo il cammino: diviene infatti urgente trasportare i battelli fino al *pool* e prendere possesso delle due rive prima che altri europei possano farlo. Sulla sponda nord, alla stazione di Vivi, terminata nel 1880, seguono quelle di Isangila e di Manyanga nel 1881. Ma è a oltre 150 km da quest'ultima postazione, sulla riva meridionale del Pool Malebo, che nello stesso anno Stanley dà origine al più importante nucleo di insediamento europeo: la *Stanley Pool station*, denominata Léopoldville nel 1882.

L'episodio della fondazione di Léopoldville non è scevro di difficoltà diplomatiche a matrice europea. Esso è infatti legato alla figura di un altro noto esploratore, Pietro Savorgnan di Brazzà, che lavora sullo stesso territorio per conto della Francia e ha nel



frattempo stipulato, con i capi villaggio tradizionali teke della riva settentrionale, una serie di trattati funzionali a ottenere il riconoscimento per l'occupazione del villaggio di Mfwa e dei suoi dintorni – l'area, cioè, dove più tardi fonderà Brazzaville, la futura capitale del Congo francese (oggi Repubblica del Congo). Informato delle preoccupanti manovre francesi, Stanley si reca sulla sponda meridionale del *pool* e inizia il suo pellegrinaggio di *chef in chef* nella speranza di poter dimostrare che la "legittimità" dei trattati stipulati da Brazzà non estendeva l'autorità della metropoli parigina fino alla riva sud – fatto, questo, che avrebbe comportato il totale controllo del fiume da parte dei francesi<sup>70</sup>. Appariva allora più che mai urgente fondare, su questo lato del *pool*, una stazione per acquisire un diritto di proprietà sulla terra. Ma di chi era la terra?

L'intersezione delle peculiari condizioni fisiche del *pool* aveva determinato le condizioni per un insediamento umano stabile che sfruttava la navigabilità del fiume nel suo tratto più lungo, la vasta pianura solcata da corsi d'acqua numerosi e pescosi, la ricchezza di pietre lavorabili e utili per la creazione di strumenti, la presenza di isole colonizzabili ma, soprattutto, la possibilità di circolazione di merci e persone. Tale insediamento aveva però subito continue evoluzioni in concomitanza con le differenti pratiche collettive di trasformazione territoriale succedutesi nel tempo, corrispondenti alle logiche di cui ciascun progetto sociale è stato portatore nelle diverse epoche storiche<sup>71</sup>.

Le prime fonti scritte relative a questa area sono costituite da resoconti di viaggio, elaborati da missionari, che risalgono al XVI e XVII secolo<sup>72</sup>. Tali documenti attestano la presenza di agglomerati che vivevano principalmente di commercio,

---

<sup>70</sup> Complicando ulteriormente un già sufficientemente articolato scenario del potere, la Francia diventa, dunque, un attore pericolosamente importante per lo stesso Belgio e l'Africa si trasforma in un terreno di gioco per le partite condotte nel Vecchio continente.

<sup>71</sup> Il riferimento va alla connessione inestricabile tra società e territorio che, a partire da particolari caratteristiche naturali, genera culture e geografie specifiche secondo modalità proprie di ciascun processo mediante il quale l'uomo si mette in rapporto con l'ambiente in cui vive e di cui vive. A proposito dei cambiamenti di razionalità sociale che si susseguono in un determinato luogo e dei conseguenti mutamenti nelle correlative logiche territoriali, si può qui richiamare il contributo offerto da Turco (1988, pp. 135-168).

<sup>72</sup> Nel 1552 e nel 1554 Geronimo da Montesarchio effettua due viaggi al *pool* mentre, nel XVII secolo, il sito viene raggiunto da Luca da Caltanissetta e Marcellino d'Atri. Sull'azione missionaria dei cappuccini in Congo si può vedere Surdich (1997, paragrafi terzo e quarto, specialm. pp. 38 ss.).

molti dei quali avrebbero raggiunto anche i 5.000 abitanti<sup>73</sup>. Già in epoca precoloniale, dunque, e molto prima dell'arrivo di Stanley, il *pool* era un'area geograficamente strategica e socialmente rilevante. Punto fisicamente ampio di rottura dei volumi d'acqua fluviale provenienti da nord e impostosi antropicamente proprio a causa dell'interruzione che precludeva la navigazione all'altezza di Kinsuka, lo *Mpumbu* diventa un importante centro di commercio nel quale l'articolazione dei traffici susciterà lo sviluppo di agglomerati considerevoli.

Tra il XVIII e il XIX secolo le “merci” scambiate sono ancora e soprattutto gli schiavi, ma anche olio di palma, tabacco, arachidi, mais, selvaggina, rafia, pelli conciate; in cambio di questi beni d'origine africana, si ottengono vestiti, armi, polvere da sparo, candele, alcol, vetri e altri prodotti provenienti dalla costa. A fine Ottocento la zona di estensione raggiunta dal commercio controllato dal *pool* arriva, verso nord, a Bangui (nell'attuale Repubblica Centrafricana) e, verso nord-est, a Kisangani. I traffici sono gestiti da una costellazione di gruppi umani locali, a connotazione “etnica” secondo le coeve ricostruzioni europee, ma in ogni caso configurabili come veri e propri operatori economici organizzati in specifiche aree e settori.

Quando Stanley arriva sulle rive del *pool*, due sono le popolazioni maggiori che occupano gli spazi circostanti: sulla riva nord i Bateke, strutturati politicamente in entità territoriali più o meno indipendenti le une dalle altre, benché tutte sotto l'autorità del Makoko di Mbe<sup>74</sup>; sulla riva sud, invece, sono presenti due forme di potere, rappresentate dal gruppo dei Bawumbu e da quella parte numericamente rilevante di Bateke che è emigrata sulla riva meridionale sotto la guida dello Ngobila o “Signore delle acque”<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> Prima dell'arrivo di Stanley, i villaggi sulla riva meridionale del *pool* erano almeno 66 con una popolazione di circa 30.000 abitanti (de Maximy, 1984, p. 44). Sugli antichi insediamenti che occupavano l'attuale territorio della capitale si può vedere de Saint Moulin (1971, pp. 83-119); in particolare, per l'evoluzione del villaggio di Nshasa si rinvia a Bontinck (1982, pp. 609-623).

<sup>74</sup> Il Makoko di Mbe è, ancora oggi, il re dell'intera popolazione teke, attualmente diffusa in Gabon, Repubblica del Congo e Repubblica Democratica del Congo. Al riguardo si può vedere Obenga, (1969, pp. 29-43). Sui regni pre-coloniali della savana nel bacino del Congo, tra i quali rientra anche quello teke, fondamentale rimane Vansina (1965, specialm. pp. 79-85).

<sup>75</sup> Pur non essendo ben determinato il periodo di tale emigrazione, la loro presenza è attestata da fonti che risalgono al XVII secolo (Lumenga-Neso Kiobe, 1995, p. 112).

A sud del *pool*, i Bawumbu sono i veri proprietari della terra; il loro potere, però, circoscritto nel quadro di un'economia agricola di sussistenza, viene in qualche misura corroso dall'abilità commerciale dei Bateke. Questi ultimi, attraverso il proprio ruolo di intermediari tra l'alto e il basso corso del fiume, nel tempo sono divenuti complementari sia ai Bayansi e ai Bobangi – commercianti d'avorio provenienti dall'alto Congo – che ai Bazombo e ai Bakongo dell'ovest – i quali, in accordo con i commercianti portoghesi e olandesi, trasportano fino al *pool* i prodotti europei giunti dall'Atlantico.

Quasi tutti i più grandi centri della riva sud del *pool* sono in mano ai Bateke (Fig. 5): tra gli altri Kintambo, Kinshasa, Kimbangu, Kimpoko. Sebbene sia cronologicamente più antico il villaggio di Kinshasa, il più importante di essi è Kintambo, governato dallo *chef* teke Ngaliema. Per questo motivo, quando Stanley raggiunge la riva meridionale del Pool Malebo, nella speranza di poter fondare lì la sua stazione, è a Ngaliema che si rivolge, ignaro del fatto che questi non è uno *chef* proprietario della terra bensì un teke a cui la terra è stata concessa perché potesse stabilirvisi e usarla per i propri commerci, ma con il vincolo di non poterla trasferire ad altri<sup>76</sup>. Il villaggio di Kintambo dunque, pur riconoscendo Ngaliema come *chef*, è una colonia di commercianti bateke che rimane dipendenza di un'altra comunità: quella, appunto, dei Bawumbu.

Il luogo scelto da Stanley per costruire la prima stazione sul *pool* corrisponde alla baia di Kintambo e, più precisamente, all'altura oggi nota con il nome di Mont Ngaliema<sup>77</sup>. La decisione è guidata da ragioni topografiche, climatiche, strategiche, commerciali: localizzato a circa 30 metri al di sopra del fiume, il sito è ben ventilato, facile da difendere ed è già un importante centro di scambi. Dopo varie peripezie e solo con l'appoggio degli *chef* bawumbu, nel 1881 Stanley riesce a installarsi nell'area geografica prescelta, organizzando rapidamente la *Stanley Pool station*, ribattezzata Léopoldville nel 1882<sup>78</sup>: è la prima maglia di quella che diventerà, non troppi anni dopo, la capitale del Congo belga. Nata sul territorio del villaggio di

---

<sup>76</sup> Discorso, questo, che vale anche per gli altri villaggi teke della sponda sud.

<sup>77</sup> È inevitabile notare, qui, la radice simbolica di questo nome di luogo, il cui significato rievoca la storia e la geografia della popolazione teke.

<sup>78</sup> Rivelando, ancora una volta, come nessuna denominazione territoriale sia mai innocente, e non rinvii mai a una supposta neutralità dell'atto peculiarmente geografico con cui si conferiscono nomi ai luoghi.

Kintambo, la stazione avrà un rapido sviluppo e, in breve, l'intero spazio insediativo tradizionale verrà occupato dalle installazioni europee. Questo processo comporterà l'esilio dello *chef* Ngaliema verso la riva settentrionale del *pool*, in piena area teke.

Léopoldville si innesta dunque sull'insieme delle colonie teke e sul complesso dei villaggi wumbu – le prime dislocate principalmente sulla riva meridionale del *pool* e i secondi più frequenti nell'entroterra – stravolgendone in poco tempo l'assetto sociale, politico e territoriale. Basti pensare alla messa in moto dei battelli a vapore sul *pool*, che risalendo il corso del fiume in tempi decisamente più brevi di quelli delle piroghe, danno uno slancio del tutto nuovo al commercio. Esito geografico e storico interamente europeo, la stazione viene rapidamente organizzata con l'edificazione di abitazioni e magazzini, collegati dai tracciati delle prime strade. Ma il vero sviluppo esplose nei decenni a cavallo tra Ottocento e Novecento, con la costruzione dei 388 km della ferrovia Léopoldville-Matadi e con le installazioni portuali sul *pool*.

In questa fase, i centri di Léopoldville e Kinshasa sono due entità separate e tali resteranno a lungo<sup>79</sup>. Kinshasa, infatti, è ancora un villaggio situato a circa 8 km più a est di Kintambo, fondato probabilmente da pescatori teke precedentemente stanziati sull'isola di Mbamu che, in seguito, si sarebbero spostati dividendosi tra le due sponde del *pool*<sup>80</sup>.

La Francia intanto, attraverso il ruolo svolto da Brazzà, apre una nuova partita con il tentativo di imporre una negoziazione a Leopoldo II. Infatti, tutte le stazioni che gli agenti del re belga avevano fondato procedendo dall'Atlantico verso il *pool* si trovavano sulla riva settentrionale del fiume e tagliavano, quindi, la comunicazione

---

<sup>79</sup> L'origine del designatore territoriale Kinshasa potrebbe essere il verbo *tsaya* della lingua teke, il cui significato è connesso all'attività di «scambiare», «commerciare». Dal verbo deriverebbe il sostantivo *insaya*, «luogo di scambio», «mercato». Così, Kinshasa sarebbe stato il primo luogo di scambio della riva meridionale del *pool*, dove si può ritenere che avorio e schiavi venissero condotti in piroga, dalle regioni interne, dalle popolazioni bobangi per essere scambiati con gli articoli europei portati fino al *pool* dai Bakongo. Proprio questi ultimi avrebbero “conghizzato” il designatore originario Nshasa in Kinshasa, dando luogo a una forma kongo del nome teke. Lo stesso fenomeno linguistico sarebbe avvenuto, tra gli altri, per il villaggio di Ntambo, destinato a diventare Kintambo (Lumenga-Neso Kiobe, 1995, pp. 34-37).

<sup>80</sup> Emergente come la più grande del *pool*, l'isola di Mbamu ne occupa il centro e la sua superficie è in gran parte inondabile. Ritenuta a lungo terra di nessuno, nel corso del XIX secolo è stata considerata una riserva di selvaggina (in particolare di ippopotami ed elefanti) e legname da costruzione, sia dalle missioni cattoliche e protestanti sia dalle stazioni francesi e belghe che si stabilirono sulle due rive del *pool*. Nel 1908 verrà assegnata definitivamente alla Francia e rientrerà, dunque, nei confini del Congo-Brazzaville.

tra le installazioni francesi del *pool* settentrionale e l'Atlantico. L'occupazione belga, inoltre, non si limitava a costeggiare il basso corso del Congo ma coinvolgeva un'area ben più ampia che includeva, a nord, il bacino del Kwilu-Niadi. Insediarsi nella zona di Kinshasa avrebbe allora permesso alla Francia di imporre una trattativa diplomatica, secondo la quale l'evacuazione dei francesi dalla riva meridionale del *pool* avrebbe richiesto, come moneta di scambio, il ritiro dei belgi dalle stazioni della riva nord nella regione del Basso Congo. In quella che è stata definita una «piccola guerra fredda» tra Francia e Belgio non mancano di ritagliarsi un loro ruolo alcuni *chefs* locali, con inattese collocazioni a favore ora dell'una ora dell'altra parte in causa e repentini voltabandiera. Comportamenti, questi, non del tutto ingiustificati alla luce del fatto che cominciava a essere loro evidente come la situazione, qualunque piega potesse prendere, avrebbe inevitabilmente comportato la loro progressiva e inesorabile fuoriuscita dal gioco, lasciando in mano europea le terre di cui fino ad allora avevano potuto disporre.

Non è un caso, infatti, se la soluzione arriva ancora una volta dall'Europa. Durante la più nota tra le adunanze plenarie coloniali sull'Africa, la Conferenza di Berlino voluta da Bismarck (1884-1885), approfittando della presenza dei rappresentanti delle principali potenze europee, Leopoldo II propone il riconoscimento dell'*État Indépendant du Congo* (E.I.C.)<sup>81</sup>. La Francia rinuncia a tutte le rivendicazioni sulla riva meridionale del *pool* e il Belgio accorda a Brazzaville uno sbocco verso il mare, abbandonando anche tutte le stazioni fondate lungo il Kwilu e il Niadi – territori che saranno anch'essi ceduti alla Francia proprio nel corso di tali trattative.

Lo spazio che si estende sulla riva meridionale del *pool*, intanto, viene progressivamente conquistato e questo comporterà inevitabilmente malcontenti da parte delle popolazioni locali. In particolare contro il villaggio di Lemba, agglomerato wumbu politicamente rilevante per la presenza dello *chef* dei Bawumbu – proprietari originari delle terre della riva meridionale del *pool* –, viene fomentato un conflitto che

---

<sup>81</sup> Caso unico nella storia del colonialismo, il Congo belga diventerà un vero e proprio possedimento personale di Leopoldo II e non della monarchia nazionale. Lo "Stato del re" avrà per capitale Boma, porto fluviale prossimo all'Atlantico e porta d'ingresso al gioiello tropicale del sovrano.

sfocerà nell'incendio del villaggio stesso per mano europea<sup>82</sup>. Ma lo sviluppo delle due postazioni europee di Léopoldville e Kinshasa comporta, altresì, l'esodo delle popolazioni teke. Le tensioni con gli antichi villaggi sono dovute principalmente alla penuria di viveri, mentre le diatribe sulla proprietà della selvaggina cacciata sono all'ordine del giorno<sup>83</sup>. Inoltre, i Bateke non sono coltivatori ma pescatori, intermediari, vasai, e la loro vicinanza non è gradita alle stazioni; a ciò si aggiunga la loro abilità nel commercio dell'avorio, che li rende concorrenti scomodi ed è questa, probabilmente, la causa prima delle incomprensioni.

Nel 1887 una vera e propria misura di espulsione di matrice belga viene emessa nei loro confronti, costringendoli ad attraversare il fiume per spingerli a raggiungere i luoghi d'origine<sup>84</sup>. Sebbene l'ordinanza fosse stata respinta dallo *chef de poste* successivo, dal 1889 la maggior parte dei Bateke della riva meridionale del *pool* inizia il proprio esodo: cominciano gli abitanti dei villaggi di Kintambo, Kinshasa, Kindolo, i cui rispettivi *chef* si erano già rifugiati in Africa Francese. Dal 1887, inoltre, si era reso necessario un cantiere navale per la manutenzione della flotta: il sito, nella sezione occidentale di Ngaliema, è ancora oggi occupato dalla Chanimétal. Un esodo massiccio di Bateke era dunque già avvenuto tra il 1891 e il 1892 permettendo la realizzazione dei piani belgi e, quindi, la trasformazione dell'area. Vengono quindi tracciati i primi assi stradali, allestiti alcuni campi di lavoro,

---

<sup>82</sup> Le ricostruzioni circa le cause di questo scontro mostrano versioni differenti, quali quella del massacro di due agenti belgi o quella del blocco di un trasporto da parte di alcuni gruppi locali: in ogni caso, all'incendio segue un breve esodo dei Bawumbu verso nord, nella zona di Lumete (toponimo successivamente trasformato nell'attuale Limete, secondo l'idioma lingala), dove viene costruito un nuovo agglomerato.

<sup>83</sup> Per i Bateke tutto ciò che galleggia nel fiume, cioè nel *pool*, spetta a chi per primo vi si è stanziato. La questione degli ippopotami cacciati dagli europei porterà quindi a scontri diretti.

<sup>84</sup> Si può ora cogliere più agevolmente un altro aspetto della pratica coloniale, solo apparentemente paradossale, già precedentemente richiamato: quello, cioè, dell'unire ciò che era diviso, se non altro geograficamente. Nello specifico, il gruppo dei Bateke della riva sud – che qui si era stanziato seguendo un'esigenza collettiva, nata dunque sul piano sociale e a cui rispondono una strategia e un progetto territoriale –, viene costretto da un regolamento a tornare verso nord per riunirsi alla popolazione originaria. In altri termini, la nuova forma di potere si organizza normativamente per "legittimare" un'esclusione evidentemente considerata necessaria ai fini della propria riproduzione sociale. Se in un primo momento, quindi, questa sorta di "esodo al contrario" viene intrapreso in termini di autoesclusione – con l'autoesilio di Ngaliema e di alcuni Bateke in seguito allo smacco subito dal loro *chef*, cui il potere wumbu si sostituisce nel ruolo di interlocutore con gli europei – esso diviene, in breve, organizzato sotto il profilo territoriale da un potere "altro" e trasformato in eteroesclusione.

organizzate piantagioni di caffè, cacao e tabacco nei luoghi prima occupati da villaggi che, così, scompaiono definitivamente<sup>85</sup>.

I due centri di Kinshasa e Léopoldville restano ancora separati, ma la costruzione della ferrovia Matadi-Kinshasa – che sostituirà la funzione svolta fino a quel momento dalla strada aperta da Stanley collegando Boma a Léopoldville – ridurrà notevolmente i tempi di percorrenza dall'uno all'altro<sup>86</sup>. Sono questi, in ogni caso, i due nodi dello sviluppo urbano della futura capitale: nuclei esclusivamente europei che trasformeranno le aree dei villaggi preesistenti in riserve di manodopera in simbiosi con la colonizzazione. La costruzione delle infrastrutture ferroviarie, inoltre, comporterà lo slittamento verso sud del villaggio di Kinshasa, nel quale, seguendo il modello di Kintambo, verranno successivamente a stabilirsi i lavoratori indigeni. D'ora in avanti alle nuove installazioni europee e al loro ingrandimento corrisponderanno ulteriori aree abitate da lavoratori africani: le future *cités* non sono che villaggi bantu, elementi di una «proto-urbanizzazione» funzionale al meccanismo urbano coloniale (de Maximy, 1984, p. 59).

A partire da questo periodo, la struttura urbana comincia ad articolarsi su un modello dualista – quartieri europei/quartieri africani – che connoterà tutto l'impianto organizzativo della città. Il potere commerciale e amministrativo si arroccerà sul mont Ngaliema e sulla Pointe de la Gombe, sovrastando a nord il *pool* e a sud la pianura – caratterizzata da zone basse e inondabili, progressivamente occupate dalle *cités* nascenti. In questa contrapposizione, gli europei avranno una visione d'insieme della *ville* e del suo sito, necessaria al controllo dello spazio urbano e al mantenimento della sua occupazione. I congolesi, al contrario, dovranno accontentarsi di una

---

<sup>85</sup> I Bateke sono attori involontari di un gioco che, a evidenza, non è il loro e si configurano come meri destinatari dei differenti progetti sociali e territoriali europei proiettati in Africa per dar luogo a relazioni di potere asimmetriche in questa specifica area regionale. E non potrebbe essere altrimenti: infatti, mentre il gruppo dei Bawumbu possiede la terra, cioè la posta su cui fare leva, quello teke non solo non ha alcuna contropartita da mettere sul piatto ma è, oltretutto, beneficiario delle terre wumbu, cioè le occupa. La popolazione teke della riva meridionale, dunque, si trasformerà presto in un concorrente doppiamente scomodo: per gli europei e per gli stessi Bawumbu. E ciò nonostante l'equilibrio di spazi e ruoli che, fino ad allora, i Bateke erano riusciti a preservare con questi ultimi, un equilibrio nel quale, a loro volta, altri gruppi sociali, altri attori e altre relazioni riuscivano a incastonarsi.

<sup>86</sup> Per la costruzione del tratto Matadi-Kinshasa, realizzato tra il 1890 e il 1898, arrivarono in Congo ingegneri provenienti da diverse parti d'Europa nonché lavoratori reclutati dall'Africa occidentale, cinesi di Macao, abitanti delle Antille e delle Barbados: la realizzazione di circa 400 km di ferrovia costò la vita a 1.932 persone, delle quali 132 europee (Fumunzanza Muketa, 2008, p. 37).

percezione limitata alla loro *cit *, con un orizzonte chiuso, a nord, dalle grandi costruzioni europee e, a sud, dalla vegetazione che ricopre le colline<sup>87</sup>.

Dal 1908 lo Stato Indipendente del Congo non   pi  un possedimento personale del sovrano, ma passa al Belgio e diventa una colonia ufficiale. Sul sito dove precedentemente sorgeva l'antico villaggio di Kinshasa, nel 1913 ha inizio la costruzione di un nuovo porto. Pi  sicuro di quello di Léopoldville, troppo vicino alla zona delle rapide, lo scalo accelera lo sviluppo del centro che, rapidamente, si espande diversificando le proprie attivit  e favorendo l'installazione di nuove imprese commerciali sulla fascia litoranea che borda il *pool*. La prima guerra mondiale priva Léopoldville dei manufatti provenienti dall'Europa costringendola a produrre localmente e contribuendo dunque alla sua industrializzazione. La nascita di imprese, industriali ma anche commerciali e agricole, d'altro canto, richiede una manodopera pi  numerosa e comporta la crescita dell'agglomerato.

Nel corso degli anni '20 il nome di Léopoldville, precedentemente riservato alla parte occidentale della riva sud del *pool*, viene esteso anche a quella orientale. Le localit  di Kintambo, Kinshasa, Léopoldville si confonderanno allora in un corpo urbano unitario che assumer  un'unica denominazione geografica e, tra il 1923 e il 1929, Léopoldville diventer  la capitale del Congo Belga<sup>88</sup>.

La futura Kinshasa   nata, ma il sistema sociale   scardinato da un'amministrazione completamente "altra" che comporta l'inevitabile rovina delle autorit  *coutumi res*; la relazione dell'africano con la terra – trasformatasi da fonte di sostentamento a fonte di guadagno e privilegi –   stravolta; l'abitato urbano   sconvolto sia nel suo aspetto che nella sua organizzazione territoriale. Il principio dello *zonage* orienter  tutta la fisionomia del paesaggio urbano secondo aree ben differenziate: quartieri di residenza europea, quartieri di residenza africana, aree destinate al lavoro e, tra i primi due, una zona tampone ben definita<sup>89</sup>. Ci  dar  origine a una vera e propria

---

<sup>87</sup> D'altro canto, ancora oggi, alcuni abitanti di "Kin la belle" confessano, nei momenti di convivialit  quotidiana, di non aver mai visto il fiume o di non averlo visto che poche volte nel corso della loro vita, pur risiedendo stabilmente nella capitale.

<sup>88</sup> Nel 1923 solo formalmente e nel 1929 effettivamente, ci  dopo le costruzioni necessarie per accogliere i servizi amministrativi della colonia e il trasferimento del Governatore generale.

<sup>89</sup> La zona neutra nasce come protezione igienico-sanitaria per gli europei: la distanza minima da coprire era quella di 500 m che, nella concezione degli ideatori, avrebbe corrisposto al volo di una



urbanistica della segregazione, sezionando la città in *ville européenne*, *cit  industrielle*, *zone neutre*, *cit  indig ne*<sup>90</sup>. Progressivamente, le aree sorte in luogo degli antichi villaggi si configureranno come *cités africaines*, molte delle quali si sono in seguito trasformate nei comuni dell'odierna Kinshasa. Di tali villaggi resterà, in alcuni casi, appena un ricordo conservato nel toponimo di qualche quartiere dell'odierna capitale; in altri, nemmeno quello. Certo è che da questa parte del *pool* ha inizio la “vera missione” di Leopoldo II: cioè quella di predisporre tutto ciò che potrà essere necessario, sotto il profilo politico e dal punto di vista territoriale, per trasformare l’Africa centrale in un grande mercato coloniale.

Negli anni tra il 1928 e il 1930 il cantiere navale Chanic e la fabbrica tessile Utex-Leo – le future Chanim tal e Utexafrica situate nella zona industriale di Ngaliema – costringono il quartiere di lavoratori indigeni di Kintambo a spostarsi a sud della ferrovia, mentre la costruzione di alloggi per la manodopera da parte delle due industrie determina l’espansione di quel centro. A partire dagli stessi anni, inoltre, comincia a organizzarsi un’altra *cit  indig ne*: si tratta di Lingwala, nata dai campi di lavoratori delle Huileries du Congo Belge (HCB)<sup>91</sup>. Il rapido sviluppo delle attivit , che aveva comportato un continuo aumento della popolazione, viene tuttavia interrotto dalla crisi economica mondiale degli anni ‘30: se nel 1910 Léopoldville conta circa 10.000 abitanti, nel 1922 ne ospita pi  di 17.000 (Flouriot, 1975, *Typologie de l’habitat*) e nel 1929 raggiunge i 46.000, la sua popolazione comincer  a scendere a partire dal 1930 fino ad arrivare, nel 1934, a 27.500 abitanti. Solo dopo il 1936 ci sar  una risalita (Fumunzanza Muketa, 2008, p. 43).

Durante la seconda guerra mondiale le produzioni aumentano per pagare le spese della madrepatria coinvolta nel conflitto; inoltre, con l’entrata in guerra degli Stati Uniti, il Congo diviene uno dei fornitori degli alleati in minerali strategici<sup>92</sup>. Per il paese sono gli anni della crescita economica che attira nella capitale una manodopera sempre pi 

---

zanzara portatrice di malaria. A Léopoldville, i belgi realizzano la zona tampone con il giardino zoologico, le missioni religiose e un’area verde.

<sup>90</sup> Le *cités indigènes* o *africaines* sono, come   noto, ben distinte dalla *ville*, la cui area   di impianto europeo quanto a struttura, organizzazione e forme assunte dall’abitato.

<sup>91</sup> Divenute *Plantations Lever au Congo* (PLC) dopo l’Indipendenza.

<sup>92</sup> Su questo forzo produttivo che porter  allo sfruttamento prolungato e intensivo di una parte importante della popolazione congolese, si pu  vedere: Vanthemsche (2005, pp. 104-107).

numerosa: dai circa 50.000 abitanti del 1940 si passa ai 100.000 del 1945 e agli oltre 200.000 del 1950. Lo sviluppo dei quartieri indigeni si moltiplica e l'espansione urbana procede, mentre *la ville*, il quartiere europeo a nord dell'agglomerato, acquista le sembianze di una città moderna nella quale l'amministrazione si trasferisce lasciando il suo antico sito di Léopoldville, localizzato più a ovest.

### III.3. L'evoluzione del tessuto urbano durante il colonialismo

Il territorio della *ville-province* di Kinshasa è formato da 24 comuni a loro volta divisi in quartieri<sup>93</sup>. Tali comuni sono eredità delle *cités*, nate *ex-novo* come estensioni di aree precedentemente urbanizzate o sorte su antichi villaggi preesistenti – dei quali a volte ereditano il sito e il nome, altre solo quest'ultimo. Nel ripercorrere l'evoluzione storica della struttura urbana della capitale si è soliti fare riferimento alla categorizzazione dei comuni proposta da Jean Flouriot nel suo contributo all'*Atlas de Kinshasa* del 1975, tassonomia successivamente implementata a seguito delle espansioni dell'abitato posteriori a quella data. La classificazione fa riferimento allo sviluppo cronologico e alla tipologia dei comuni che, a loro volta, rispondono a un criterio di organizzazione spaziale (Fig. 6). Una prima suddivisione, di ordine storico, distingue le *cités* nate prima dell'Indipendenza da quelle venute dopo. All'interno di questi due periodi, sono poi state individuate una serie di “generazioni” di *cités* dalle quali prende forma il tessuto urbano così come si configura ancora oggi.

Naturalmente, lo sviluppo successivo di alcuni quartieri all'interno dei singoli comuni, nonché il differente livello edilizio, infrastrutturale o dei servizi rispetto al contesto amministrativo di riferimento, pone dei limiti a tale categorizzazione che non va in alcun modo considerata totalizzante. Essa vuole, più che altro, proporre un

---

<sup>93</sup> I distretti si collocano al di sopra dei comuni e sono quattro: Lukunga, Mont Amba, Tshangu e Funa. L'attuale organizzazione in 24 comuni risale al 1968, quando la capitale ha incorporato il settore dei Bateke e la *chefferie* di Mbankana che prima appartenevano al territorio di Kasangulu (de Saint Moulin, 2007, p. 43).

criterio per orientarsi nel tempo storico e nello spazio urbano della capitale, in modo tale da fornire un'idea della conformazione assunta dal territorio anche in relazione ai moventi che hanno portato alla sua organizzazione.

Le *cités européennes* o ad alto *standing* sono nate dall'organizzazione spaziale dei primi insediamenti e si trovano ubicate nella fascia più settentrionale dell'area presa in considerazione: si tratta degli attuali comuni di Ngaliema, Gombe, Limete, aree che, nel tempo, andranno caratterizzandosi in quanto amministrative, commerciali, industriali e residenziali di alto livello<sup>94</sup>. Naturalmente, in un primo tempo, l'urbanizzazione non ha riguardato interamente dette zone, che oggi rispondono ai rispettivi comuni: ciò vale soprattutto per l'area che corrisponde a Ngaliema – occupata, come si è visto, nella sua sezione più a nord dall'amministrazione, da qualche complesso industriale e dalle prime residenze europee – e per quella relativa a Limete, nata solo successivamente. Oggi il comune di Ngaliema si estende tra il Pool Malebo e la zona collinare a sud, comprendendo una serie di quartieri considerati di prestigio (Mont Fleuri, Joli Parc, Mbinza-Méteo, Ma Campagne, Djelo-Mbinza e altri) perché situati in posizione panoramica tra il verde di un ambiente ben areato e perché dotati di ampie residenze notevolmente al di sopra degli standard. Per questo, essi sono destinati agli europei, ai quadri dirigenziali o, più in generale, al ceto benestante. Tali quartieri hanno preso forma a partire dagli anni '50 – periodo che, come si vedrà, coincide con l'avvio della “pianificazione” urbana nel senso specifico del termine.

D'altro canto, fanno parte dello stesso comune anche quartieri più modesti, non distanti da quelli appena citati: sono tra questi Mbinza-Ozone, Mbinza-Delvaux, Camp Luka, Lepa, Mbinza-Pompage che hanno accolto, negli anni, molta manodopera proveniente dalla provincia limitrofa del Bas-Congo (Fumunzanza Muketa, 2008, p. 74). Ngaliema costituisce certamente il luogo storico di maggiore interesse della capitale, in quanto sito della prima stazione europea da cui avrà origine l'intera città. Considerando, inoltre, l'elevato livello paesaggistico della sua parte

---

<sup>94</sup> Per una localizzazione dei comuni di Kinshasa si rinvia all'immagine planimetrica della città inserita nel capitolo quarto (Fig. 9).

settentrionale, il comune conserva anche un potenziale turistico non indifferente: dal promontorio che sovrasta la baia, e che ospita il Museo Nazionale, è possibile vedere, su una riva e l'altra del fiume, le due capitali Kinshasa e Brazzaville mentre a ovest, le rapide di Kinsuka, costituiscono un'attrazione naturale di particolare rilievo.

A sua volta, Gombe acquisisce la denominazione attuale durante la zairizzazione, nel 1966, insieme al cambio di nome della capitale nel suo complesso che, da Léopoldville, passa a chiamarsi Kinshasa. Strutturato nei due poli amministrativo e commerciale cui corrispondono, rispettivamente, due spazi precisi – quello della Pointe de la Gombe più a ovest e il *centre-ville* più a est –, Gombe è il cuore della capitale: centro economico, direzionale e degli affari, sede di banche, società, uffici, attività portuali, diplomatiche, politiche, zona residenziale di altissimo livello e area nella quale si concentrano la maggior parte delle istituzioni educative e culturali nonché le principali strutture ricettive<sup>95</sup>.

Il comune è attraversato da est a ovest dal Boulevard 30 de juin, ed è l'unico, in tutta la città, ad avere una presenza massiccia di palazzi e attività moderni. Parte della sezione costiera di nord-est è caratterizzata dalla presenza di porti fluviali privati che garantiscono il commercio con qualche località dell'interno attraverso i fiumi Congo e Kasai. Vi si trova anche il porto di Kinshasa, denominato Beach Ngobila, da cui partono i battelli dell'ONATRA diretti a Brazzaville. La stazione centrale, che collega la capitale con Matadi, è ubicata appena a sud del porto. Nel corso degli anni, la zona commerciale si è organizzata a meridione di quest'area: in prossimità dei trasporti fluviali e ferroviari. Qui ha sede anche il mercato centrale, noto con il nome di Grand Marché che, insieme alle due vie du Marché e du Commerce in stretta prossimità, costituisce un denso polo commerciale.

Il comune di Gombe è mosso da ritmi del tutto diversi dal resto della città, dalla quale si distacca per il suo carattere di modernità e frenesia. Tuttavia, si tratta pur sempre di una modernità fatiscente che gli dona un aspetto, anche esteriore, di

---

<sup>95</sup> Vale la pena ricordare l'Hotel de Ville, il Palazzo di giustizia, la Banca centrale, le Poste centrali, l'Ufficio dell'immigrazione, il giardino botanico e quello zoologico, il Centro culturale belga Wallonie, la Biblioteca nazionale, l'Institut Géographique du Congo, i numerosi istituti superiori (del commercio, pedagogico, delle arti e dei mestieri eccetera), i due noti hotel di prestigio: il Grand Hotel e il Memling.

paradosso. Insieme a impiegati, alti quadri dirigenziali, commercianti locali e stranieri – tra i quali spicca la presenza di libanesi, indiani e cinesi –, membri del corpo diplomatico, missionari, agenti della cooperazione e uomini d'affari, attraversano la realtà del *centre-ville* mendicanti, bambini di strada, senz'altro, disoccupati in cerca di fortuna. Oltre alle agenzie di viaggio, alle banche, alle società, alle sedi delle principali compagnie telefoniche o aeree, ai ristoranti e alle *boutiques* di alto livello, alle agenzie di cambio e a quelle specializzate nella compravendita di diamanti che lo caratterizzano, lo spazio urbano del comune di Gombe è anche costellato da innumerevoli attività informali, stanziali o ambulanti – come quelle presenti nel resto della città ma qui maggiormente concentrate e caratterizzate da prezzi più elevati, a misura del contesto sociale che ne usufruisce. Tutte le strade portano a Gombe: il comune infatti è collegato con le principali arterie d'accesso agli altri comuni della città. Ogni mattina, le vie di comunicazione in direzione Gombe sono intasate, mentre la sera la stessa cosa accade nella direzione contraria.

Dall'espansione dell'area industriale di Gombe lungo il corso del Congo nascerà il comune di Limete, oggi distinto in due aree: quella di Limete industriale, con insediamento litoraneo sulla riva sinistra del fiume, e quella di Limete residenziale, posta verso l'interno di fronte alla prima. Antico villaggio fondato dal Makoko di Lemba in seguito all'incendio del suo insediamento, Limete viene trasformato nel sito attuale con la lottizzazione effettuata negli anni '50, dopo il *boom* economico innescato in Congo dalla seconda guerra mondiale<sup>96</sup>. Il comune è attraversato dal Boulevard Lumumba, che si connette, più a est, con la strada nazionale per Kikwit e che separa la zona industriale da quella residenziale – rispettivamente a nord e a sud dell'asse stradale. La prima di queste due aree, molto caratteristica, è tagliata longitudinalmente da una serie di vie denominate progressivamente con i numeri ordinali. Le attività industriali che vi erano concentrate, e che rappresentavano circa il 25% di quelle dell'intera capitale, hanno subito un forte colpo dapprima, negli anni '70, con la zairizzazione – che intima l'abbandono del paese a tutti gli stranieri quale che fosse il loro ruolo sul territorio nazionale – e successivamente con i saccheggi

---

<sup>96</sup> Il piano urbano del 1950 prevede un primo sviluppo della città verso est.

del 1991 e del 1993. Effettuati per mano militare e dalle classi povere, tali saccheggi hanno depredato uffici, istituzioni pubbliche, centri di ricerca e industrie distruggendo il tessuto produttivo della capitale<sup>97</sup>.

Oggi, il quartiere industriale è in parte occupato dalle sedi di alcune organizzazioni religiose e da magazzini, garage o depositi. Il quartiere residenziale, invece, è costituito da abitazioni di alto livello, sebbene non tutte godano di un'adeguata manutenzione – com'è il caso, del resto, delle abitazioni ad alto *standing* di Gombe o delle aree residenziali di Mbinza o Ma Campagne, nel comune di Ngaliema<sup>98</sup>. Inoltre, dopo l'Indipendenza, anche Limete è stata invasa dai quartieri spontanei (è il caso di Kingabwa, Mombele, Mososo) mentre ai bordi del fiume sorgono le tre *bidonville* di Grand-Monde, Paka-Djuma e Bribano<sup>99</sup>. Pressoché parallela al Boulevard Lumumba, la Route des Poids lourds costituisce la seconda arteria di penetrazione del comune e permette di raggiungere il *centre-ville*: non troppo distante dall'Échangeur, all'altezza del monumento dedicato a Lumumba, essa interseca il *boulevard* che, a sua volta, prosegue in direzione est verso l'aeroporto internazionale di Ndjili e il Plateau des Bateke.

Per avere un'idea del movimento seguito dall'urbanizzazione bisogna immaginare un'occupazione del suolo e una trasformazione territoriale che seguono il corso del fiume in direzione ovest-est, cui corrisponde un'espansione dell'habitat dapprima verso sud e, in un secondo momento, verso est. Nella categorizzazione di Flouriot, le *anciennes cités indigènes*, nate tra gli anni 1910 e 1930, rispondono proprio a una prima implementazione dello spazio urbano verso sud: Kintambo, Lingwala, Kinshasa, Barumbu costituiscono, infatti, il prototipo della crescita dell'abitato. La loro prima

---

<sup>97</sup> I danni subiti dalle imprese con il solo saccheggio del 1991 sono stati valutati in 853 milioni di dollari. I settori più colpiti sarebbero stati, in ordine decrescente, quelli del commercio (importazione e distribuzione), dell'agro-industria e dell'industria alimentare in genere, quello manifatturiero, quello minerario e quello dei servizi. Le imprese colpite dal saccheggio sono state derubate dei fondi giacenti nelle casse, delle merci stoccate, delle strumentazioni e hanno anche accusato distruzioni alle infrastrutture necessarie (Ministère du Plan, 2005, pp. 28-29).

<sup>98</sup> A titolo di esempio, oggi, una residenza di circa 1.000 mq a Limete si affitta a 1.000-1.500 dollari al mese e si acquista a 150.000-200.000 dollari, mentre a Gombe si affitta a 2.000-4.000 dollari e si acquista a 250.000-500.000 dollari (Lelo Nzuzi, 2008, p. 41)

<sup>99</sup> Differentemente da quello che è avvenuto in altre città d'Africa, a Kinshasa le *bidonville* sono episodi rari. René de Maximy (1984, pp. 103-104) attribuisce questo fatto alla politica spaziale delle *cités satellites* a vocazione rurale, che avrebbero garantito una riserva di popolazione mantenendola a distanza e sotto controllo.

conformazione è quella del campo di lavoro: piano ortogonale e costruzioni in materiale leggero, identiche l'una all'altra, ne riassumono l'essenza funzionale e segregante. Kinshasa, insieme a Barumbu e Kintambo, è una delle *cités* più antiche, nata come quartiere-dormitorio destinato alla manodopera africana all'inizio del colonialismo. Oggi, vi risiedono soprattutto coloro che non hanno avuto l'opportunità di spostarsi in cerca di zone migliori, più areate, meno inquinate e meno densamente popolate (Fumunzanza Muketa, 2008, pp. 104 ss.). All'interno del comune vi è un mercato di rilievo: il Somba-Zikita, ampia area commerciale di beni alimentari, attrezzistica e *atelier* all'aperto per la lavorazione del legno. In progressione parallela da ovest a est, l'Avenue des Huileries, l'Avenue Kasa-Vubu e l'Avenue Luambo Makiadi costituiscono, seguendo una direzione nord-sud, le tre arterie di collegamento del comune con il *centre-ville* e con la generazione successiva di *cités*.

Dei quattro comuni quello di Barumbu, situato a est del precedente, è il più esteso. Anche questa antica *cit * è caratterizzata da costruzioni vecchie e di bassa qualità, nonché da *parcelles* piccole e da un tessuto urbano molto denso. Lo stato della viabilità, inoltre, non è dei migliori, essendo costituito in larga parte da strade non asfaltate che creano problemi di percorrenza soprattutto durante la stagione delle piogge. Ciò nonostante, dopo gli anni '70 Barumbu ha assistito alla nascita di un quartiere residenziale di livello come Bon Marché, vicino al porto e alla stazione centrale che, fino agli anni '90, ha ospitato una componente rilevante di commercianti libanesi. In questo comune, inoltre, nel 1933 è stato messo in funzione il primo aeroporto della città, quello di Ndolo, riservato ai voli nazionali e ancora oggi attivo sia per gli spostamenti che per i commerci all'interno del paese. Nonostante la povertà dell'habitat dei comuni di Kinshasa e Barumbu, la loro prossimità al *centre-ville* costituisce comunque un fattore di attrazione e comporta un costo degli alloggi che non rende conto della qualità ma, unicamente, della posizione.

A ovest del comune di Kinshasa, quello di Lingwala si distingue dai precedenti per una lottizzazione e una viabilità meno asfittiche. Al suo interno il campo di polizia Lufungula, le cui origini risalgono agli anni '30, il campo di lavoratori della Compagnie des Huileries du Congo Belge (HCB), il palazzo a 19 piani della Radio et

Télévision Nationales Congolaises (RTNC), la prestigiosa Université Protestante, il Palais du Peuple – nato dalla cooperazione con la Cina comunista e sede del Parlamento dal 2003.

Da ultimo il comune di Kintambo, ubicato a sud della baia di Ngaliema e spazialmente distaccato dai comuni precedenti, limitrofi l'uno all'altro, ospita l'antico campo costruito per i lavoratori dell'Utexco, oggi Congo Texile e, più a sud, alcuni quartieri spontanei ma anche zone pianificate come quella di Camp Babilon, caratterizzata da costruzioni a più di un piano.

Dal loro canto, le *nouvelles cités indigènes* nascono dopo la seconda guerra mondiale per far fronte alla crescita della popolazione e si distinguono dalla generazione precedente di *cités* per la prevalenza di costruzioni in muratura. Gli attuali comuni di Kasa-Vubu e Ngiri-Ngiri rompono completamente gli schemi delle prime *cités* africane configurandosi come aree moderne, dotate di ampie *parcelles* e diverse vie d'accesso. Inoltre, questa lottizzazione serve a decongestionare le *cités* precedenti e ad accogliere le popolazioni Bateke costrette a lasciare i loro villaggi nell'area di Kingabwa (Limete) per fare posto alla nuova zona industriale (Lelo Nzuzi, 2008, p. 46).

Kasa-Vubu, localizzato a sud dei comuni di Kinshasa e Lingwala, è il cuore delle *cités indigènes*. Questo comune assurge a luogo di residenza per insegnanti, artigiani e commercianti emigrati dai quartieri delle *anciennes cités* costruiti negli anni '20 e '30, così come diventa nucleo abitativo di tutti coloro che hanno raggiunto lo status di "evoluto" (Fumunzanza Muketa, 2008, p. 139)<sup>100</sup>. Attraversato longitudinalmente dalle *avenues* Saio, Assossa e Gambela che si intersecano a nord con l'Avenue Victoire, mentre l'Avenue Mulele lo borda a ovest e l'Avenue Kasa-Vubu lo delimita a est e a sud, il comune si caratterizza anche per la presenza di diverse attività commerciali. Per lo più costituite da negozi di abbigliamento, a esse si affianca il mercato di Gambela che si impone come secondo, per dimensioni e

---

<sup>100</sup> L'evoluto è, nell'ascesa sociale, il passo che precede il civilizzato. Di questo status si comincia a parlare dopo la seconda guerra mondiale: per conquistarlo, sarà necessario aver raggiunto un certo grado di separazione dal costume ancestrale e di vicinanza a quello europeo in un percorso contrario a quello dell'autenticità. L'ideazione della figura dell'evoluto, in effetti, rinforza sotto tutti gli aspetti il modello coloniale (de Maximy, 1984, pp.77-79; Cros, Misser, 2006, p. 41)



importanza, dopo il Grand Marché del *centre-ville*. A sud di Kasa-Vubu, il comune di Ngiri-Ngiri si sviluppa come una sorta di prolungamento di questo e, pur essendo attraversato longitudinalmente dalle stesse vie, è privo delle ampie rotonde e delle attività che caratterizzano il primo. Tra i due comuni, sull'Avenue Kasa-Vubu che li separa e all'incrocio con l'Avenue Saio, è situata l'*Usine de Panification de Kinshasa* (UPAK) che, insieme a *Pain Victoire*, nel comune di Kinshasa, costituisce una delle più grandi industrie di pane della capitale.

Nel 1950 viene creato l'*Office des cités africaines* (OCA) – che nel 1965 si trasformerà in *Office National du Logement* – un ente incaricato di realizzare costruzioni da vendere o affittare alla popolazione. Fino ad allora la questione degli alloggi era stata gestita da un sistema di prestiti resi possibili da un “Fonds d'Avance” istituito negli anni '30: attraverso le erogazioni di cui beneficiavano, gli africani potevano costruire autonomamente le loro abitazioni in materiale durevole e, di conseguenza, diventarne proprietari. Naturalmente, l'accesso al prestito comportava un impiego stabile e un salario regolare che garantisse il rimborso. Molte abitazioni dei comuni di Kasa-Vubu e Ngiri-Ngiri sono state costruite con questa modalità che continua a funzionare anche negli anni '50. L'istituzione dell'OCA, però, segna un passo avanti nella concezione dell'habitat sociale perché, per la prima volta, un'istituzione statale si assume l'incarico di praticare una politica abitativa volta sia alla costruzione di nuovi alloggi che alla riconversione o alla sostituzione dei vecchi in materiale leggero e precario. In effetti, ha inizio un'attività di urbanizzazione intensiva: dal 1949 al 1960 vengono edificati 20.000 alloggi e, insieme alla costruzione di nuovi quartieri, nascono *cités satellites* come quella di Ndjili (de Maximy, 1984, pp. 108-113). Inoltre, la neonata istituzione non si occupa soltanto della costruzione di abitazioni: le nuove aree vengono dotate anche di servizi, quali zone commerciali o scuole, e la stessa viabilità è pianificata.

Le *cités planifiées indigènes*, costruite tra il 1950 e il 1960, sono l'esito di questa istituzione: si tratta dei comuni di Bandalungwa, Kalamu, Ndjili (dal quartiere numero 1 al quartiere numero 7), Matete, Lemba. Il loro sviluppo, oltre a continuare l'estensione verso sud – già cominciata con la costruzione dei comuni precedenti –

inaugura l'espansione verso est. Il Plan de Développement Urbain del 1949, infatti, suggeriva un'urbanizzazione rivolta alla pianura e orientata a est: le colline, delle quali si conosceva la natura del suolo e l'alto rischio di erosione, erano state destinate unicamente alle grandi strutture – quali l'Università di Kinshasa, l'Institut Pédagogique National, il Centre météo, il sanatorio di Makala – e a un numero contenuto di abitazioni di lusso degli europei (Delbart, 1999-2000, p. 24).

I comuni di Bandalungwa e Kalamu, rispettivamente a ovest e a est delle *nouvelles cités*, vengono realizzati nel 1957, quelli di Matete e Ndjili nel 1958 mentre il comune di Lemba nascerà successivamente. L'OCA svolgerà un'azione di rilievo soprattutto nell'edificazione di Bandalungwa e Lemba – caratterizzate in gran parte da costruzioni a due piani o da abitazioni singole costruite in serie –, mentre nel comune di Ndjili i quartieri saranno frutto di un'autocostruzione regolamentata dal piano tracciato al suolo e da norme edilizie.

Con Bandalungwa l'edilizia moderna a più piani entra nelle *cités* e abitare certi quartieri costituisce a lungo, per i cittadini della capitale, una sorta di status. Tuttavia, la saturazione dei suoi spazi ha portato alla costruzione di abitazioni supplementari, le cosiddette *maisons modifiées*, e alla edificazione anarchica su spazi verdi destinati all'uso collettivo (Fumunzanza Muketa, 2008, pp. 169 ss.). L'intera sezione nord del comune è costituita dal dominio militare di Camp Kokolo ed è oggi “messa in uso” dai cittadini che l'hanno trasformata in una vasta area di orti urbani.

Il comune di Kalamu è il più centrale delle *cités* ed è anche uno dei più raggiungibili. Delimitato longitudinalmente dall'Avenue Kasa-Vubu a ovest e dall'Avenue de l'Université a est, è attraversato in senso latitudinale da tre assi stradali asfaltati: il Boulevard Sendwe, l'Avenue de la Victoire e l'Avenue Bongolo. L'essere uno spazio in cui convergono vie di comunicazione rilevanti, soprattutto per ciò che concerne la sezione nord del comune – quella cioè occupata dai quartieri di Matonge, 20 Mai e Kauka – ne fa un comune appetibile, la cui vicinanza con il centro degli affari si misura, più che altro, in termini di percorribilità. Ma sono senza dubbio il quartiere popolare di Matonge, luogo di incontro e di svago, e il *rond point*

Victoire, crocevia di collegamenti dal quale ogni punto di Kinshasa è raggiungibile, a costituire la forza d'attrazione del comune.

A sua volta, Ndjili inizia a svilupparsi sulla riva destra del fiume omonimo nel 1954. La lottizzazione prevede sette quartieri e *parcelles* più ampie e areate dei casi precedenti. A differenza dei tracciati viari esistenti negli altri comuni, caratterizzati dall'ortogonalità, le vie di Ndjili si articolano in un disegno quasi circolare che testimonia la volontà di fare di questa *cit  satellite* un attraente quartiere africano. I presupposti, d'altro canto, non mancavano: oltre alla presenza di una vegetazione rigogliosa, la vicinanza al corso del fiume Ndjili, offre ancora oggi siti naturali di grande fascino. Dopo il 1959 il comune, sotto la spinta della pressione demografica, comincia a ingrandirsi e sfiora il numero dei quartieri pianificati aggiungendone altri sei.

Il comune di Matete, incassato tra il fiume Ndjili e Limete,   caratterizzato da lunghi e uniformi blocchi di costruzioni "a schiera" a un solo piano, note come *maisons basses*, oppure da edifici a due piani. Matete   una *cités* operaia, costruita intorno al 1955 per accogliere i lavoratori dell'area industriale di Limete. Una buona parte di questo comune   inondabile: si tratta della zona paludosa di De Bonhomme, un tempo destinata all'orticoltura e successivamente invasa dall'occupazione abusiva dei suoli. L'insediamento urbano di Lemba viene invece costruito dopo il 1958 ma assume le dimensioni attuali nel 1969, quando acquisisce anche lo statuto di comune. In questa data, il suo territorio integra il sito riservato dal 1954 all'Universit  verso Mont Amba. Come nel caso di Matete, anche Lemba si caratterizza per la presenza di *maisons basses* o edifici a due piani, generalmente acquisiti dal ceto impiegatizio. Il comune   noto anche per una forte componente "intellettuale", composta da scrittori, professori universitari, artisti e religiosi di un certo rango, alle cui esigenze abitative rispondono quartieri considerati ad alto livello come la Cit  Salongo o il quartiere Righini.

A conclusione di questa rassegna che ha ripercorso sommariamente la nascita delle *cités* vecchie, nuove e pianificate, dunque di quelle realizzate prima dell'Indipendenza, qualche riflessione pu  essere avanzata sulle modalit  di produzione, uso e gestione del territorio urbano in periodo coloniale. Esse, pur nelle diverse forme, fanno riferimento a un progetto esterno che   prima di tutto economico e muove

dall'intenzione di rendere altamente utile e funzionalmente efficace uno spazio determinato – ciò che de Maximy (1984, pp. 73-76) ha definito «spirito oggettivo». L'organizzazione territoriale che scaturisce da tale progetto lavora attraverso il principio della zonizzazione configurando lo spazio tramite meccanismi di separazione. Il potere politico che si sovrappone alla società africana, reinventa il sistema di valori di questa, attribuendole desideri, bisogni, persino diritti che lo stesso potere coloniale si riserva di decretare.

Questa “valorizzazione” della terra è dunque l'unico vero obiettivo della nascita di Kinshasa, uno scopo che non verrà messo in discussione nemmeno dall'istituzione dell'OCA e dai propositi democratici di pianificazione, in quanto garanzia di migliori condizioni di vita urbana per tutti gli indigeni salariati. Dietro la parvenza filantropica, infatti, non c'è altro che la necessità di controllare la crescita demografica e continuare a garantire il funzionamento della “macchina” urbana.

#### **III.4. L'espansione della città dopo l'Indipendenza**

«Le 30 juin 1960, Léopoldville, expression exclusive du pouvoir belge, n'a plus de raison d'être. Mais elle continue d'exister... Cette ambiguïté révèle tout le problème de cette capitale» (de Maximy, 1984, p. 125). Dopo l'Indipendenza, la volontà collettiva di cancellare ogni traccia della logica precedente si manifesta attraverso lo scardinamento delle barriere segregazioniste – dunque con l'occupazione del *centre-ville* – e l'apertura della città alle popolazioni rurali – fatto che comporta l'esplosione del tessuto urbano sull'intera pianura, seguita dall'assalto alle colline (Fig. 7).

Il ventennio 1960-1980 è caratterizzato da un tasso di crescita della popolazione urbana molto forte, dovuto certamente alla crescita naturale – a sua volta resa possibile dalle migliori condizioni di vita che la città offre rispetto al villaggio – ma soprattutto all'esodo rurale – un destino iscritto nel rapido accrescimento delle città africane e nel mancato sviluppo del mondo contadino – che ha condotto intere fasce di popolazione all'abbandono dei propri villaggi in cerca di un impiego salariato e,

più in generale, di migliori condizioni di vita. Gli attori forti del periodo post-Indipendenza si improvvisano più o meno tutti lottizzatori e il frazionamento fondiario irregolare diventa una prassi. I politici, trascinati dalla bramosia di voti, non esitano a reclutare elettori dalle campagne garantendo loro un alloggio in città: generalmente questa forma di clientelismo passa attraverso reti etniche, cioè si preferisce chiamare in sostegno gli appartenenti alla propria popolazione.

Nei comuni centrali la lottizzazione viene effettuata dalle stesse autorità municipali e riguarda, principalmente, gli spazi interstiziali della vecchia zona tampone – dunque anche i più vicini al *centre-ville* – oppure quelli verdi. In periferia, invece, il controllo della terra sembra essere tornato in mano agli antichi proprietari: qui, infatti, sono gli *chefs de terre* a parcellizzare lo spazio prolungando il piano messo in moto dall'amministrazione coloniale. Tuttavia, se la situazione è gestibile in pianura – dove l'assenza di infrastrutture non è sentita duramente – si rivelerà più drammatica a sud, dove la distruzione della vegetazione collinare accelera il fenomeno delle erosioni che, a volte, arrivano a ingoiare interi quartieri (Flouriot, 1975, *Typologie de l'habitat*).

Le *cités* dell'espansione urbana post-Indipendenza sono state classificate in *cités de l'extension sud-ouest*, *cités de l'extension est* e *cités de l'extension extrême est*. Alla prima categoria appartengono sia le *cités* di Bumbu, Makala e Ngaba, rispettivamente ubicate a sud dei comuni di Ngiri-Ngiri, Kalamu e Limete, sia quelle di Selembao e di Mont-Ngafula, a loro volta a meridione delle prime. Aree d'occupazione spontanea, sprovviste di arterie stradali di rilievo, le *cités de l'extension sud-ouest* sono in gran parte abitate dalle popolazioni rurali povere provenienti dalla provincia di Bandundu oppure – e ciò vale soprattutto per il comune di Mont Ngafula – del Bas-Congo. A Bumbu, Makala e Ngaba le costruzioni sono di bassa qualità e generalmente realizzate in maniera rudimentale. Selembao non differisce molto da questa situazione: il suo isolamento, inoltre, si è aggravato a causa delle cattive condizioni del tratto sud dell'Avenue Mulele, reso pressoché impercorribile dalle erosioni. Tuttavia, al suo interno si trova la Cité Vert, un quartiere pianificato, nato negli anni '80, occupato dai quadri dirigenziali dell'imprenditoria di quegli anni. Con Selembao e Mont Ngafula, ha inizio l'assalto

popolare alle colline – fino ad allora protagoniste di un habitat rado e di livello elevato. Posizionato sull’asse stradale per Matadi, Mont Ngafula è un comune urbano-rurale che, poco popolato fino agli anni ‘70 a causa della sua distanza dal centro degli affari, ha successivamente assistito a una densificazione soprattutto in prossimità dell’asse stradale. Comune «bicefalo», esso possiede, da un lato, quartieri ben urbanizzati – come per esempio quello di Mama Mobutu – e, dall’altro, aree povere e prive delle infrastrutture di base<sup>101</sup>.

Se si sposta l’attenzione sulle *cités de l’extension est* – vale a dire Kisenso, Masina e Kimbanseke, localizzate rispettivamente a ovest, a nord e a est del comune di Ndjili – ci si rende conto che sono anch’esse frutto dell’espansione selvaggia della capitale. La prima conserva caratteri rurali molto pronunciati ed è priva di una viabilità affidabile così come di particolari attività commerciali. Dal suo canto Kimbanseke ha accolto, soprattutto in certi quartieri, le popolazioni provenienti dalle province di Bandundu e dei due Kasai, espandendosi al punto da divenire il terzo comune della capitale per dimensione, pur rimanendo sprovvisto di una viabilità adeguata. Sviluppatosi in lunghezza, seguendo il corso dell’asse stradale per Kikwit, ha poi cominciato a crescere anche in profondità. La maggior parte dei quartieri dell’interno è percorribile solo a piedi e bisogna attraversare lunghe distanze prima di arrivare a un sito raggiungibile dai trasporti: sono appena tre, infatti, le vie d’accesso e garantiscono la penetrazione fino a un certo punto.

Di fronte a Kisangani, dall’altro lato del Boulevard Lumumba, si estende il comune di Masina. Pur acquisendo questo rango solo nel 1968, Masina comincia a svilupparsi negli anni ‘60, allorquando l’organizzazione spaziale di Léopoldville non sarà più sufficiente, nonostante la costruzione di nuove *cités*, a contenere la crescita della popolazione. Anche Masina è un quartiere autocostruito: esso è abitato in larga parte da immigrati della provincia di Bandundu, pronti a fare qualsiasi mestiere pur di vivere in città. Privo di una buona viabilità, fatta eccezione per qualche accesso, il comune è

---

<sup>101</sup> I quartieri di Cité Verte e Mama Mobutu, come quello di Salongo a Lemba, sono quartieri pianificati nati con la pretesa di offrire condizioni di vita di un certo livello ai propri abitanti. Tuttavia, si è trattato di operazioni immobiliari circoscritte, pensate unicamente per la classe media – negli anni in cui di classe media si poteva ancora parlare – e frutto di iniziative private più che di una vera e propria politica dello Stato (Lelo Nzuzi, 2008, pp. 59 ss.).

in gran parte attraversato da strade di sabbia. La sezione più a nord, che costeggia il fiume Congo, è inondabile e viene sfruttata per la coltura del riso. Altre aree di rilievo sono la Pétro-Congo, destinata già dagli anni '50 alle installazioni per lo stoccaggio dei prodotti petroliferi e tuttora attiva; l'*abattoir*, il primo mattatoio della capitale, ancora funzionante sebbene in precarie condizioni igienico-sanitarie; infine, il Marché de la Liberté, realizzato da Laurent Desiré Kabila sull'area occupata dall'antica sede della General Motors. Situato sull'asse stradale per Kikwit e in prossimità dell'uscita dalla città, questo grande mercato è un importante luogo di scambio nonché lo strategico capolinea dei diversi trasporti extra-urbani provenienti dalla provincia di Bandundu.

Da ultimo, le *cités de l'extension extrême est* sono costituite dai comuni urbano-rurali di Maluku e Nsele che, insieme, coprono la più gran parte della superficie della *ville-province* di Kinshasa. Il comune di Nsele è il secondo in assoluto per estensione, pari a circa un decimo del territorio della capitale, e costituisce una sorta di estrema periferia a circa 60 km dalla città. Negli anni '70 si guarda a quest'area come potenziale zona di sviluppo e di espansione. Nel 1982 il comune ingloba l'aeroporto internazionale di Ndjili, realizzato nel 1958, quando il piano urbano non contemplava ancora le estensioni di Nsele. Il dominio agro-industriale presidenziale (DAIPN), una vasta unità produttiva realizzata da Mobutu nel 1966 e non più in funzione dagli anni '80, insieme alla pagoda cinese dello stesso presidente, oggi semi-fatiscente, rendono in ogni caso l'idea dell'investimento che è stato fatto sull'area<sup>102</sup>.

Il comune si sviluppa da una parte e dall'altra della strada nazionale e, grazie alla presenza dei due fiumi Congo e Nsele, possiede un interessante potenziale turistico<sup>103</sup>. Inoltre, esso è dotato di ampi spazi adatti all'agricoltura e all'allevamento. Al suo interno, si trovano quartieri semi rurali, caratterizzati in larga parte da *maison d'attente*, abitazioni in costruzione non terminate, spesso realizzate solo per garantire l'occupazione effettiva del suolo. Rientra nel territorio comunale di Nsele anche la catena di colline Mangengenge. Sebbene all'interno il comune sia ampiamente rurale,

---

<sup>102</sup> Il DAIPN si estendeva su 8.000 ettari e al suo interno venivano prodotti, tra le altre cose, latte, pomodoro concentrato, succhi di frutta, uova.

<sup>103</sup> È il caso, per esempio, del villaggio di pescatori di Kinkole, oggi unico centro semi-urbanizzato della zona, o delle aree turistiche lungo l'asse stradale, ubicate sulla sponda dello Nsele.

e dunque costituito da diversi villaggi, lungo l'asse stradale esso rende bene l'idea di come l'estensione verso est della capitale sia ancora attiva. In effetti, Nsele può essere considerata una zona di passaggio e il suo ruolo di transizione, in prossimità della viabilità primaria, assume contorni quasi didascalici: vaste distese di sabbia invase da costruzioni non terminate, in ordine più o meno sparso, prive di un'articolazione viaria interna, per quanto basica, alle quali l'unico servizio concesso sembrerebbe essere, appunto, quello totalizzante dell'asse stradale. Queste estensioni costituiscono uno spazio ibrido: qualcosa che non è ancora città ma non è più villaggio, anche se sotto alcuni punti di vista è senz'altro molto meno rispetto al villaggio.

Annesso al territorio della capitale alla fine degli anni '60, a sua volta il comune di Maluku è, tra tutti, il più esteso – circa tre quarti della superficie occupata dalla *ville-province* di Kinshasa (Fig. 8). Esso comprende gran parte del Plateau des Bateke, il vasto altopiano dell'est costellato di villaggi abitati, principalmente, dalle popolazioni omonime. Anche in questo caso, come in quello del comune di Nsele, l'area non è caratterizzata dalle alte densità abitative che contraddistinguono, in forma più o meno marcata, gli altri comuni. Al suo interno si trovano, piuttosto, agglomerati rurali di differenti dimensioni, dei quali i più conosciuti sono quelli meno distanti dall'asse stradale che conduce a Kikwit. Il centro maggiore è Maluku, noto per l'impianto siderurgico realizzato tra il 1972 e il 1974: oggi non più attivo, a suo tempo aveva agglomerato attorno a sé il quartiere Mangengenge per i quadri societari e il quartiere Monaco per gli operai. In prossimità del complesso siderurgico è invece ancora attiva la *Société Industrielle et Forestière du Congo* (SIFORCO) che si occupa della prima lavorazione del legno da esportazione: una volta trattato, il legname raggiunge via fiume la capitale e, successivamente, Matadi.

Anche il comune di Maluku, proprio in virtù della ruralità e della vastità del suo territorio, possiede un rilevante potenziale agricolo e turistico, rispetto al quale questo *coté* industriale è ben poca cosa. Un potenziale riconosciuto, almeno in parte, da alcuni sporadici tentativi di investimento privato, mirati alla realizzazione di fattorie o piccoli allevamenti per ciò che concerne il primo aspetto e con l'istituzione



della riserva Bombo-Lumene, che prende nome dai due corsi d'acqua che la caratterizzano, per quanto riguarda il secondo<sup>104</sup>.

Più in generale, le *cités* delle estensioni si caratterizzano per le loro dimensioni, per l'irregolarità dell'abitato – che si esplica nelle diverse forme delle lottizzazione pirata, delle occupazioni abusive, delle autocostruzioni illegali –, per la scarsa organizzazione territoriale dovuta principalmente alla carenza di infrastrutture, per l'occupazione di suoli sabbiosi ed erosivi, per le regolarizzazioni successive che tentano di inseguire la città, per la forte presenza di popolazioni rurali povere sopraggiunte dalle province limitrofe e no, per il debole livello socio-economico delle persone che vi si insediano. La borghesia e la classe dirigente dell'epoca avevano già occupato le zone migliori, abbracciando appieno – pur nel diffuso clima di ripudio nei confronti dei principi costitutivi del colonialismo – la bipartizione spaziale della città e sostituendo alla segregazione razziale quella socio-economica. Le aree ad alto *standing* vengono dunque occupate dai ceti benestanti, rappresentati dalla classe politica e dagli uomini d'affari vicini al presidente, mentre nelle estensioni, non strutturate, sono assenti persino le categorie degli artigiani e dei commercianti e l'unico commercio attivo è quello informale. Tra questi due poli, le *cités* costruite prima dell'Indipendenza – nelle quali ai vecchi abitanti si aggiungono nuovi arrivati, spesso legati ai primi da reti di parentela – sono sottoposte, nel corso degli anni, a un processo di densificazione.

All'indomani dell'Indipendenza, dunque, il nuovo potere politico si ritrova tra le mani questo complesso meccanismo urbano che è Léopoldville, questa «carcasse d'un pouvoir évanoui» (de Maximy, 1984, p. 131) che pure continua a riempirsi e a crescere seguendo, come può, lo schema originario di produzione del territorio. Così, accanto a una città voluta e gestita a lungo da un potere esterno, comincia a organizzarsene un'altra, della quale i congolesi sono gli unici attori. La nuova razionalità sociale che si esprime in forme territoriali sembra essere mossa, almeno apparentemente, da una logica opposta a quella precedente: il diritto alla città spetta a

---

<sup>104</sup> Anche il presidente Joseph Kabila, come tradizione comanda, ha creato la sua fattoria presidenziale scegliendo proprio il comune di Maluku, in un'area non distante dal centro di Menkao.

tutti gli africani senza restrizioni di sorta e il principio di separazione spaziale non ha più ragion d'essere<sup>105</sup>. Tuttavia, la produzione di territorio continua a essere la stessa e procede per lottizzazioni successive che seguono la matrice coloniale, sebbene essa sia stata svuotata dell'originario senso. Probabilmente, l'unica vera logica sociale di questa fase è quella dell'assalto alla città, dell'accesso incondizionato a un universo urbano ideato unicamente in funzione di un progetto esterno, dell'appropriazione di esiti territoriali i cui vantaggi non sono mai stati condivisi con le popolazioni locali.

La nuova fase di produzione del territorio urbano, animata da altri intenti, non è interessata alla messa in funzione ma all'occupazione *tout court*. Da questo momento, infatti, Léopoldville diviene la città-rifugio per antonomasia e continuerà a esserlo. Tuttavia, se il meccanismo di divisione dello spazio per frazionamenti successivi, ereditato dalla madrepatria, è funzionale alle esigenze locali, non lo sono altrettanto i saperi scientifici accumulati sui luoghi durante il colonialismo. Se i belgi avevano potuto tenere conto delle caratteristiche geomorfologiche del sito – sfruttandole o aggirandole, a seconda dei casi – nel periodo post-Indipendenza non ci si può invece concedere questo lusso. In breve: mentre resta identico il meccanismo di produzione del territorio, che si limita a procedere per ritagli, non si può dire altrettanto delle cautele che, venute a mancare, lasciano spazio a una voracità senza condizioni.

Durante la Prima Repubblica (1960-1965) il potere pubblico non è preparato in materia di urbanismo. In questo periodo gli spazi vuoti vengono semplicemente riempiti: ciò avviene allargando le *cités* esistenti, laddove possibile, oppure creandone *ex-novo* seguendo gli assi viari. La politica mobutista del *chacun pour soi*, non farà che ufficializzare una prassi ormai diffusa<sup>106</sup>. Tuttavia, riconoscendo i propri limiti e la precarietà della situazione, il governo della Prima Repubblica aveva chiesto l'appoggio tecnico francese e, nel 1964, era stata creata la *Mission Française d'Urbanisme* (MFU) – che dieci anni dopo si sarebbe trasformata nel *Bureau*

---

<sup>105</sup> Tale principio non fa riferimento unicamente alle forme di segregazione razziale, ma anche al tentativo belga di non creare concentrazioni di popolazione troppo forti. Le *cités satellites* rendono bene questa concezione di organizzazione dello spazio per unità ben definite, circoscritte, separate, una concezione che risponde egregiamente alle esigenze di controllo.

<sup>106</sup> Enunciata nel 1967 dal presidente Mobutu nel "Manifesto della Nsele" (il programma teorico e pratico del nuovo partito), tale politica autorizzava ogni famiglia a provvedere autonomamente e liberamente al proprio alloggio.

*d'Études et d'Aménagement Urbains* (BEAU) e sarebbe stata integrata nell'amministrazione congolese. Con il concorso di questa istituzione, nel corso degli anni '70 vengono intrapresi una serie di studi di settore aventi lo scopo di conoscere e gestire meglio l'urbanizzazione della capitale<sup>107</sup>. Ma tra la teoria e la prassi si frappongono tutta una serie di aspetti di matrice economica, politica, sociale, culturale che impediscono la valorizzazione delle conoscenze acquisite. Il sapere degli esperti, infatti, non coincide con la logica sociale, mossa da esigenze di ben altra natura.

Così, se il progetto coloniale si rivela attraverso il fenomeno dell'urbanizzazione, quello congolese si rivela soprattutto attraverso l'uso dello spazio urbano (de Maximy, 1984, p. 168). La città, così come viene consegnata dagli europei al mondo bantu, resta un'eredità esterna: qualcosa che si può utilizzare ma difficilmente riproducibile in quanto tale, proprio perché scaturita da una logica altra. Ciò nondimeno, questo pachiderma ibrido continuerà a funzionare. Male, sotto molteplici punti di vista – soprattutto secondo coloro che, occidentali o no, hanno incorporato una precisa idea di città. Ma per molti altri, che non cesseranno di affluirvi, di nascervi o comunque di abitarla, la città continuerà semplicemente a funzionare.

### III.5. Caratteristiche socio-demografiche dei comuni

Da un'analisi incrociata di diverse fonti, cartografiche e ministeriali, è stato possibile valutare in termini percentuali le superfici edificate nei diversi comuni della capitale<sup>108</sup>. Ciò ha permesso di distinguere, all'interno delle differenti tipologie di *cités*,

---

<sup>107</sup> A questo proposito è opportuno rievocare, almeno a grandi linee, alcuni piani urbani: quello del 1950 considerava ancora una crescita demografica controllata e aveva previsto delle *cités satellites* a est; nel 1967, il Piano regionale ribadisce questi due punti aggiungendo, tra le altre cose, la creazione di un *centre-ville* adeguato alla scala della capitale e la realizzazione di una rete stradale primaria in direzione est-ovest (Kintambo-Limete); infine, nel 1975, lo *Schéma Directeur d'Aménagement Urbain* (SDAU) ideato dal BEAU propone di limitare l'estensione urbana collinare, dotare la città delle necessarie infrastrutture, sviluppare una nuova entità urbana tra l'aeroporto internazionale di Ndjili e il dominio della Nsele, integrare il complesso industriale di Maluku. Il lavoro sosteneva la necessità di rinforzare la strutturazione della città esistente e implementare quella della sezione est. Le vicissitudini politiche del paese, tuttavia, hanno fatto sì che questi suggerimenti restassero auspici.

<sup>108</sup> Ad eccezione dei comuni di Nsele e Maluku, che non vengono visualizzati nell'immagine satellitare utilizzata. Lo studio, ricostruisce le superfici dei comuni anche usufruendo dei decreti ministeriali che

quali sono allo stato attuale quelle più o meno caratterizzate da densità abitativa. Ma lo studio è tanto più interessante in quanto, pur entro i limiti concessi dal materiale utilizzato, consente di riflettere su entrambe le conseguenze della crescita demografica: l'espansione spaziale della città e la densificazione dei quartieri esistenti.

Considerando la dimensione raggiunta dalla superficie urbana nel 1995, proiettando su tale area la densità della popolazione urbana relativa ai confini della città del 1969 e incrociando il risultato con le proiezioni demografiche che fanno riferimento al 1995 è stato possibile prendere atto di un avvenuto fenomeno di densificazione parallelo a quello dell'espansione spaziale di Kinshasa. Detta densificazione avrebbe assorbito una quota demografica più rilevante, corrispondente circa ai 2/3 della crescita che fa riferimento al periodo preso in considerazione.

Secondo l'analisi in questione, le *cités* vecchie, nuove e pianificate – quindi precedenti all'Indipendenza –, insieme alle estensioni sud-ovest, sono le più densamente popolate (oltre 20.000 ab/kmq) nonché le più edificate (le costruzioni occupano più dell'80% della superficie)<sup>109</sup>. I comuni ad alto *standing* e le estensioni a est, sono al di sotto di questo standard. Anche in questo caso, classificare è tutt'altro che semplice: all'interno delle categorie, infatti, si riscontrano delle specificità che vale la pena puntualizzare poiché offrono ulteriori spunti di riflessione sulla natura di taluni comuni.

Le alte densità di popolazione e di superfici costruite a Ngaba, Bumbu, Makala e Selembao (*cités de l'extension sud-ouest*), così come il verificarsi dei medesimi fenomeni a nord di Mont Ngafula, si spiegano con la vicinanza, per quanto relativa, al centro degli affari; le densità intermedie delle aree ad alto *standing*, comprese quelle del *centre-ville*, hanno la loro ragion d'essere, per ciò che concerne Ngaliema, nelle aree collinari meno edificate, mentre nel caso di Gombe sono dovute alla presenza del centro degli affari e, in relazione a Limete, dipendono dall'esistenza di una zona industriale e una paludosa lungo il fiume: in tutti e tre i casi, inoltre, la tipologia dell'habitat di alto livello, dunque più distanziato, contribuisce ad abbassare le densità

---

fissano i limiti ufficiali della città e un'immagine SPOT 1995 che consente di identificare le aree costruite evitando, per esempio, le superfici rurali e fluviali dei comuni (Delbart, Wolff, 2002, pp. 45-59).

<sup>109</sup> Con l'eccezione dei comuni di Ndjili (circa 70%), che è attraversato dal fiume, Bandalungwa (circa 70%) che è in gran parte occupato da un campo militare e Mont Ngafula (12%), collinare e attaccato dalle erosioni, che è più popolato nella sezione settentrionale, più vicina al *centre-ville*, e lungo l'asse stradale.

delle superfici edificate. Le basse densità nelle *cités* delle estensioni est, se si esclude il caso di Masina, paludosa per circa 2/3 della sua superficie, sono dovute alla mancanza di infrastrutture che porta le persone a concentrarsi in prossimità dell'asse stradale, preferendo spostarsi ulteriormente a est piuttosto che spingersi verso l'interno.

La concentrazione di funzioni e infrastrutture, la relativa facilità a usufruire di trasporti, acqua ed elettricità, dunque, hanno fatto dei comuni centrali le aree più attrattive comportando un processo di densificazione. Tuttavia, tale processo sembrerebbe aver raggiunto i suoi limiti dalla metà degli anni '80 circa, anche in virtù dei prezzi molto alti cui non corrisponde comunque un proporzionale livello di qualità della vita. Questo si traduce in migrazioni interurbane verso i comuni periferici, a sud-ovest o a est, dove i terreni hanno ancora un prezzo accessibile, ma la mancanza di infrastrutture spinge a localizzarsi in prossimità degli assi di comunicazione comportando, inevitabilmente, un'espansione dell'abitato (Delbart, Wolff, 2002, pp. 56-58). L'insieme dei processi appena descritti, unitamente alle nuove stime sulla popolazione fornite dal Ministère du Plan, permette di fornire un quadro sintetico più aggiornato delle densità demografiche nei singoli comuni della capitale (Tab. 2).

In effetti i comuni centrali, per quanto più serviti, sono ormai saturi e pullulano di fabbricati vetusti, insalubri e cari. In una *parcelle* di 20 m x 30 m possono vivere anche 3-4 famiglie, quindi tra le 15 e le 20 persone, e sono tutt'altro che rari i casi in cui questo numero viene di gran lunga superato. L'affitto di una *parcelle* cambia a seconda della zona, dello stato della stessa ma, soprattutto, della vicinanza al *centre-ville* o alla strada: nelle *cités anciennes, nouvelles* e nelle *planifiées* più centrali può oscillare tra i 300 e i 500 dollari al mese, prezzi con i quali si possono affittare *parcelles* più grandi in aree meno servite. Tuttavia, la questione dei prezzi può servire a mala pena a fornire un'idea. Essa, infatti, è estremamente complessa perché segue numerosi criteri, spesso inconcepibili a chi proviene da un contesto esterno. Così, può accadere che nello stesso quartiere due *parcelles* della medesima dimensione vengano vendute l'una a un prezzo triplo o quadruplo rispetto all'altra: questo, "semplicemente", perché si trovano oppure no nella zona meglio servita da acqua ed elettricità, perché affacciano oppure no su una strada asfaltata o, ancora, perché possiedono o meno una cisterna. Nel quadro di una

precarietà diffusa, quindi, ogni fattore acquisisce un valore economico e un peso che non coincidono con un qualche valore intrinseco ma con quello contestuale.

Tab. 2 – *La densità abitativa nei comuni della capitale*

Comuni	Popolazione al 1984	Popolazione al 2004	Superficie comunale (kmq)	Superficie edificata (kmq)	Superficie edificata (%)	Densità (ab./kmq edificato)
Ngaliema	252.151	683.135	62,6	41,4	66	16.500
Kintambo	49.297	106.772	4,0	3,4	87	31.404
Gombe	17.360	32.373	12,3	9,4	77	3.444
Barumbu	69.147	150.319	4,3	4,0	93	37.580
Kinshasa	74.708	164.857	3,2	3,1	95	53.180
Lingwala	49.173	94.635	2,8	2,4	87	39.431
Mont Ngafula	52.820	261.004	424,4	49,2	12	5.305
Selembao	126.589	335.581	19,5	15,5	79	21.650
Bandalungwa	97.214	202.341	7,0	5,1	72	39.675
Kasa-Vubu	74.888	157.320	4,0	3,6	90	43.700
Kalamu	160.719	315.342	6,0	5,6	95	56.311
Ngiri-Ngiri	82.303	174.843	3,0	2,9	97	60.291
Bumbu	113.968	329.234	4,6	4,2	91	78.389
Makala	108.939	253.844	5,1	4,3	84	59.034
Lemba	159.775	349.838	14,1	11,9	85	29.398
Ngaba	74.447	180.650	2,9	2,8	95	64.518
Limete	128.197	375.726	28,3	18,3	65	20.531
Matete	104.902	268.781	4,8	3,9	83	68.918
Kisenso	117.774	386.151	16,1	9,1	57	42.434
Ndjili	157.010	442.138	9,4	6,9	74	70.314
Masina	158.080	485.167	47,4	12,2	26	39.768
Kimbanseke	353.209	946.372	181,7	46	25	20.573
Nsele	28.963	140.929	–	–	–	–
Maluku	52.676	179.648	–	–	–	–
TOTALE	2.664.309	7.017.000	–	–	–	–

Fonti: popolazione al 1984 (Institut National de la Statistique, 1984, pp. 17-18); popolazione al 2004 (Ministère du Plan, 2005, p. 44); superfici comunali e superfici edificate (Delbart-Wolff, 2002, p. 51).

Altre volte sono sufficienti una modifica o una riparazione, anche minime, alla propria *parcelle* per chiedere all'affittuario una cifra maggiore. Inoltre, è estremamente comune chiedere aumenti, peraltro corposi – che possono rappresentare il doppio o il triplo della quota pagata fino a quel momento –, per le

migliorie apportate dall'affittuario stesso, dunque a sue spese. Questa prassi, che può sembrare addirittura folle, è nient'altro che puramente logica se si considera il contesto: quella stessa abitazione, infatti, nelle nuove condizioni raggiunte, potrebbe essere affittata a qualcuno pronto a pagare il valore aggiuntivo incorporato dall'immobile. Il proprietario dunque, se riesce nel suo intento, guadagna molto di più con un investimento pari a zero.

In molti casi, chi lascia le aree centrali per le estensioni periferiche è un nuovo arrivato, un migrante rurale o proveniente da un centro urbano intermedio, che resta in centro appoggiandosi a un parente, a un amico o a una chiesa e, quando riesce a trovare i soldi necessari e mette su famiglia, decide di acquistare una *parcelle* in una zona meno centrale valutando accuratamente costi e benefici, prendendo dunque in considerazione tutti gli svantaggi che ciò comporta nonché le possibilità di soluzione ai disagi. Altre volte sono i proprietari delle *parcelles* più centrali che scelgono di vendere e trasferirsi in comuni dove i costi sono più bassi: in mancanza di un reddito fisso, infatti, si può sfruttare lo scarto tra il guadagno ottenuto dalla *parcelle* venduta e la spesa necessaria per l'acquisto della nuova. La differenza, può servire come tampone in attesa di un lavoro oppure come investimento, per esempio in una piccola attività commerciale (Delbart, 1999-2000, pp. 70 ss.).

I vecchi quartieri delle estensioni sud-ovest soffrono, come quelli centrali, il sovraffollamento e l'insalubrità. A essi si aggiunge, inoltre, il problema delle erosioni che, pur essendo presente anche altrove, raggiunge proporzioni drammatiche nei comuni collinari a causa, come si è visto, delle pendenze. Molte migrazioni interurbane partono anche da qui e sono dirette verso est o verso le aree meno urbanizzate, quindi più lontane, di Mont Ngafula.

I criteri di valutazione delle zone, generalmente adottati prima di effettuare una migrazione interurbana, ci consentono di acquisire qualche elemento in più nella conoscenza dei comuni e permettono di delineare almeno sommariamente il quadro della situazione. Essi fanno riferimento, *in primis*, alla vicinanza agli assi stradali e all'erogazione di acqua ed elettricità. La priorità all'interno di questi poli deriva, poi, dai singoli casi e può essere di volta in volta diversa.

A grandi linee, la situazione della capitale in fatto di distribuzione di acqua ed elettricità è migliore per quanto riguarda le *cités* realizzate prima dell'Indipendenza e tutte le aree ad alto *standing* mentre è carente, quando non del tutto assente, nei comuni del periodo successivo<sup>110</sup>. Naturalmente le eccezioni a questa norma sono molte, sia in positivo che in negativo. Per ciò che concerne l'elettricità, per esempio, ne sono generalmente provviste tutte le aree che non si discostano troppo dall'asse stradale, tanto in direzione Kikwit quanto in direzione Matadi, perché poste in prossimità del passaggio della linea elettrica – e questo, dunque, a prescindere dall'essere state realizzate dopo il 1960. Tuttavia, anche nei comuni in cui l'elettricità è considerata un servizio presente, si assiste a interruzioni continue, dovute, a seconda dei casi e delle zone, alla scelta di un'erogazione alternata tra quartieri – in modo da poter sopportare il minor carico distribuendolo – o a guasti al sistema di distribuzione che, nelle ipotesi peggiori, possono lasciare interi quartieri – per centrali che siano – al buio per settimane. La mancanza di manutenzione e il cattivo stato degli impianti sono la causa di questi deficit, così come di quelli che riguardano l'erogazione dell'acqua.

La situazione dei comuni periferici, in questo senso, è diversificata. A est, Masina e Kimbanseke nord, in prossimità della strada, si avvicinano alle condizioni dei comuni centrali, mentre all'interno, dove le vie di sabbia non sono percorribili senza l'uso di un veicolo a trazione integrale (4x4), per l'approvvigionamento dell'acqua è necessario fare ricorso ai fiumi o ai pozzi realizzati dalla cooperazione internazionale e per l'elettricità, laddove è possibile, si eseguono allacci pirata. Ancora più difficili le condizioni a Nsele e Maluku, serviti in parte ma che restano comuni, come si è visto, principalmente rurali. Una situazione simile riguarda il vasto comune di Mont

---

<sup>110</sup> Le centrali idroelettriche di Inga, che sfruttano le acque del Congo, quelle di Zongo e Sanga, che utilizzano le acque del fiume Inkisi, e quella di Djoulé (Brazzaville) sono gli stabilimenti che producono l'energia elettrica erogata a Kinshasa e gestita dalla *Société Nationale d'Electricité* (SNEL). La distribuzione d'acqua della *Régie des Eaux* (REGIDESO) viene realizzata attraverso le stazioni di Lukunga (che prende le acque dei fiumi Lukunga, Mbinza e Congo-Kinsuka ed è la più antica), Ngaliema (che sfrutta le acque del Congo ed è la più grande) e Ndjili (che utilizza le acque dello Ndjili ed è la più produttiva). Meno importante è la distribuzione d'acqua derivata dai pozzi, che è tuttavia necessaria soprattutto per coprire i fabbisogni delle aree periferiche. Sulle questioni relative all'acqua e all'elettricità a Kinshasa si può vedere Pain (1984, pp. 77-80). Un *Rapporto* aggiornato all'anno 2003, relativo alla situazione dei due servizi, segnala che solo il 31% della popolazione beneficia dell'accesso all'elettricità e meno del 50% di quello all'acqua corrente (BEAU, 2003, pp. 2 e 20-25).



Ngafula. Ma gli svantaggi dei comuni periferici non si limitano alla mancanza di erogazione di acqua ed elettricità. Essi fanno riferimento soprattutto alla lontananza dal centro, quindi ai costi della distanza – quelli, cioè, che si devono affrontare per l'uso dei trasporti oppure per acquistare prodotti più cari, il cui prezzo include già il costo del viaggio che lo ha portato fin lì. Inoltre, e ciò riguarda soprattutto i comuni periferici a sud-ovest – dunque, in riferimento alle migrazioni interurbane, quello di Mont Ngafula – va considerato il problema delle erosioni.

Oltre alle tendenze delle migrazioni interurbane, vale la pena soffermarsi sulla componente sociale che abita i singoli comuni, sebbene, anche in questo caso, non possa trattarsi che di una semplificazione volta appena a comprendere le linee generali della questione. In proposito, le categorie socio-professionali individuate da René de Maximy nel suo contributo all'*Atlas de Kinshasa* possono essere ancora utili per la lettura dell'attualità, purché si tengano presenti i dovuti accorgimenti. Esse fanno riferimento alla categoria dei quadri espatriati, africani e no, per quanto riguarda i comuni ad alto *standing* – Gombè, Limete, Ngaliema –, al ceto impiegatizio e più in generale ai lavoratori non manuali ma anche ad artigiani e commercianti nelle ex *cités* vecchie, nuove e pianificate, e infine alle fasce a reddito debole – rappresentate da lavoratori del commercio informale, ambulanti, operai – nelle zone d'estensione post-indipendenza (de Maximy, 1975, *Catégories socio-professionnelles*).

Oggi, a circa 35 anni e ad almeno due guerre dall'*Atlas*, la situazione è più confusa. Se non altro, la capitale ha raggiunto, e probabilmente anche superato, gli otto milioni di abitanti – avendo fatto registrare una crescita esponenziale nel corso del tempo (Tab. 3)<sup>111</sup>. Le periferie allora appena embrionali, si sono densificate e, se non proprio strutturate, quantomeno appaiono meglio organizzate – per la presenza di una missione, per la costruzione di una scuola o di un mercato, per la realizzazione di qualche pozzo. Soprattutto, la classe media è quasi scomparsa e gran parte del ceto

---

<sup>111</sup> Secondo gli studi di Léon de Saint Moulin (2007, p. 42), dal 1920 al 2004 la popolazione della capitale è raddoppiata otto volte. Uno degli ultimi massicci incrementi, che risale al periodo compreso tra il 1991 e il 2000, trova le sue ragioni non solo nella crescita demografica naturale di Kinshasa – senz'altro di gran lunga superiore alla media nazionale – ma anche nella fuga dalle campagne, rese insicure dalle guerre che hanno caratterizzato il decennio. Questa recrudescenza dell'esodo rurale ha spinto di nuovo verso l'alto il tasso di crescita urbana (7,5% nel periodo di riferimento).

impiegatizio, troppo spesso non salariato, ha ripiegato sul commercio informale o sull'agricoltura urbana. Tuttavia, alcuni tratti forti nella caratterizzazione sociale dei comuni sono rimasti, soprattutto per ciò che concerne la demarcazione netta tra zone ad alto *standing* – che, per quanto discutibile sia in senso stretto l'effettiva consistenza del livello, assumono i contorni di isole privilegiate rispetto al contesto – e periferie distanti e poco servite, dove a mala pena si può trovare una bibita ed è necessario percorrere chilometri di strade di sabbia prima di poter prendere un mezzo di trasporto. Nel resto della città, le differenze sociali sembrerebbero essere meno spazializzate. A volte si creano delle sacche all'interno di contesti alieni: è il caso delle *bidonvilles* di Limete. Altre volte, a fianco della *parcelle* saturo di famiglie e con l'intonaco logoro, ne sorge una nuova, elegante, che prende il posto di una vecchia costruzione acquistata e poi abbattuta da una famiglia benestante.

Tab. 3 – *La crescita demografica a Kinshasa (1920-2004)*

Anno	Popolazione	Anno	Popolazione
1920	25.000	1966	800.000
1940	50.000	1975	1.600.000
1945	100.000	1987	3.200.000
1950	200.000	2001	6.400.000
1960	400.000	2004	7.273.947

Fonte: de Saint Moulin (2007, p. 42).

Certo è che tra gli intenti dell'originaria organizzazione dello spazio e gli attuali esiti lo scarto è rilevante – e ciò che di questo scarto colpisce non è tanto riferibile al funzionamento dell'ingranaggio urbano in quanto tale, ma all'uso dello spazio urbano che viene fatto dalla società. Una società che, trovandosi tra le mani un oggetto poco conosciuto e difficilmente governabile, ne ha risignificato incessantemente l'esistenza cercando, nel contempo, nuovi significati anche per la propria.

## Capitolo quarto

### **DAL NODO ALLE RETI: LA POLARIZZAZIONE *KINOISE***



#### IV.1. Dentro la città: viabilità e poli strutturanti

Osservare la viabilità interna della capitale permette di individuare le relazioni, più o meno forti e connettive, che compongono il tessuto della città, ma consente anche di decodificare e far emergere una gerarchizzazione tra le sue differenti aree in virtù delle possibilità di movimento, quindi di scambio e comunicazione, che ciascuna di queste offre ai cittadini. Si prenderanno pertanto in considerazione le strade e gli snodi più importanti, cioè gli assi e i punti che contribuiscono alla definizione del corpo urbano attraverso la linfa sociale che quotidianamente li attraversa.

Gli accessi principali a Kinshasa sono due: quello a ovest, basato sull'asse stradale nazionale che proviene da Matadi, e quello a est, collegato al tratto della medesima *route nationale* che però si dirige verso la provincia di Bandundu (nel gergo corrente, la strada per Kenge o per Kikwit). In entrambi i casi, dunque, la città è agganciata alla Nazionale n. 1 – un'arteria vitale che copre l'intero percorso da Matadi a Kikwit, pari a una distanza di circa 900 km. Arrivando da ovest, prima di incontrare la capitale, questo asse si biforca: un ramo prosegue fino all'area industriale di Limete, riallacciandosi al settore orientale della città in direzione di Kikwit; l'altro ramo risale il comune di Ngaliema, segue la curvatura della baia e si immette nella parte occidentale del comune di Gombe. Da questa altezza la strada si trasforma nel Boulevard 30 de juin (Fig. 9), il tratto viario urbano più importante del paese che attraversa l'intero comune da ovest a est terminando all'altezza della ferrovia centrale e, più precisamente, su Place de la Gare. Lungo il *boulevard* si organizza larga parte del terziario della capitale, in una serie di attività di alto livello: qui sono ubicate le sedi delle compagnie telefoniche, delle banche, delle compagnie aeree, delle agenzie di viaggio, i palazzi delle poste centrali, della REGIDESO e la *Direction Générale des Migrations* (DGM). La strada, che il nuovo governo si è immediatamente premunito di allargare e rinnovare con corposi lavori attualmente in corso, costituisce un biglietto da visita per il paese perché, attraversando il cuore politico e commerciale della capitale, simbolizza le dinamiche del potere e nel contempo attesta la condizione economica di una nazione.

Come accade per altre città dei paesi africani, si può restare a lungo a Kinshasa senza vederla, si può persino viverci senza conoscerla. Basta fermarsi a Gombe. Qui, sebbene il fatto di trovarsi in Congo sia evidente sotto tutti gli aspetti, si respira più che altrove un'aria di mondialità e modernità. La presenza di istituzioni politiche e quadri amministrativi, ambasciate e corpi diplomatici, sedi e personale delle ONG internazionali, centri commerciali e uomini d'affari comporta uno standard di funzionalità più elevato che in altre parti della città, nonché la possibilità di trovare beni e servizi di un certo tipo. Le catene Pelustore o simili, concentrate nel comune di Gombe, permettono la distribuzione di prodotti, alimentari e no, di ogni sorta, con una larga diffusione dei marchi occidentali: dalla Nutella all'Emmenthal svizzero, dalle cartine Ritzla a *Le Monde diplomatique*, dalle caramelle Mentos alla crema antirughe di ultima generazione, naturalmente a prezzi anche triplicati rispetto all'Europa. La presenza di questi prodotti – sconosciuti alla più gran parte dei *kinois* residenti nelle *cités* – è la dimostrazione del fatto che esiste un esercito di acquirenti benestanti, non solo africani. Il Boulevard 30 de juin è la porta d'ingresso verso questo regno della mondialità a 360 gradi. Fare un giro all'interno dell'Hotel Memling o del Grand Hotel, intercettare la pubblicità di un viaggio organizzato sui Virunga – con atterraggio a Kinshasa, pernottamento e colazione nel comune della Gombe e partenza immediata in aereo verso le montagne dell'est –, osservare i *cocktail* che vengono serviti al bar e, soprattutto, gli arroganti SUV parcheggiati all'esterno<sup>112</sup>, produce un effetto straniante se si arriva non necessariamente da una periferia ma da una qualsiasi *citée*, dunque da un qualsiasi altro comune della capitale.

Gombe è attraversato da altre strade, sebbene di minor rilievo rispetto al *boulevard*. Nella sua parte occidentale corrono, quasi parallelamente a quest'ultimo, l'Avenue de la Justice, prossima all'omonimo palazzo, e l'Avenue des Ambassadeurs – dove, immerse nel verde di rigogliosi giardini tropicali, sorgono le maestose abitazioni dei diplomatici di ogni parte del mondo –, mentre l'Avenue Baudouin I circonda la

---

<sup>112</sup> Gli *Sport Utility Vehicle*, cioè quel tipo di veicolo utilitario sportivo che da un decennio ha invaso il mercato europeo e statunitense, hanno avuto a Kinshasa una diffusione diventata molto visibile negli ultimi tre anni. A essi si affiancano le costosissime Hummer che, nel muoversi per strade piene di buche, di sabbia e di miseria, costituiscono una presenza a dir poco surreale.

Point de la Gombe delimitando, con le altre, un'area altamente istituzionale. Vi si trovano, infatti, anche la Banca centrale, il Ministero degli Esteri, la Corte suprema, la Presidenza della Repubblica. Il *rond point* di Place Nelson Mandela, che separa il segmento occidentale del Boulevard 30 de juin da quello orientale, permette l'immissione sull'asse longitudinale dell'Avenue Mulele (ancora oggi nota con la denominazione mobutista di Avenue XXIV Novembre o anche, ma assai meno, come Avenue de la Libération). È questa una delle direttrici che collega il comune di Gombe alle *cités*, costeggiando i comuni di Lingwala, Kasa-Vubu, Bandalungwa, Ngiri-Ngiri, Bumbu, Selembao – dunque tagliando in direzione nord-sud la capitale fino a riunirsi, all'altezza dell'Université Pédagogique Nationale (UPN) nel quartiere di Djelo Mbinza, all'asse stradale per Matadi. Tuttavia, nella zona di Selembao la strada è pressoché impercorribile per i danni causati dall'erosione. L'Avenue Mulele è certamente uno dei pilastri della viabilità interna: come un meridiano, essa separa da nord a sud la sezione occidentale della città da quella centrale.

Parallele, almeno fino a un certo punto, all'andamento longitudinale dell'Avenue Mulele, altre arterie garantiscono il collegamento del centro degli affari con il resto della capitale. La prima verso ovest, di minor rilievo rispetto alla precedente, è l'Avenue des Huileries che separa i comuni di Lingwala e Kinshasa e, con il nome di Avenue Assossa, prosegue verso sud attraversando Kasa-Vubu, Ngiri-Ngiri e, in parte, Bumbu. La seconda, di importanza maggiore, è l'Avenue Kasa-Vubu che taglia da nord a sud il comune di Kinshasa e costeggia in parte il comune di Kalamu separandolo da quello di Kasa-Vubu, del quale delimita con il suo tracciato i lati orientale e meridionale. Infine, l'Avenue de l'Université, altro asse rilevante che inizia a sud del comune di Barumbu e scende, appunto, in direzione dell'Università di Kinshasa (UNIKIN), separando Kalamu da Limete, da Makala, da Ngaba e attraversando il comune di Lemba.

Gombe è collegato all'Avenue de l'Université dall'Avenue Luambo Makiadi, parallela al tratto nord dell'Avenue Kasa-Vubu. Proprio al loro interno è situata l'area del mercato centrale, o Grand Marché di Kinshasa, che costituisce un polo d'attrazione molto forte il cui impatto si irradia sull'intero territorio urbano. Oltre agli acquirenti in

quanto tali, infatti, al Grand Marché si riforniscono quasi tutti i commercianti e i proprietari di botteghe, ma anche gli operatori informali e gli ambulanti nonché coloro che andranno a rivendere i prodotti in altri mercati della città. Al mercato centrale, tra le altre cose, è possibile trovare le merci di seconda mano di provenienza europea quali scarpe, jeans, zaini o borse: in genere questi prodotti arrivano nei *container* al porto fluviale di Matadi – e da qui, con i tir o con il treno, a Kinshasa – compressi nei cosiddetti *balloon*, grossi sacchi di plastica che costituiscono una sorta di unità di misura. Il commerciante, infatti, scelta la categoria di prodotti, li acquista a scatola chiusa, senza conoscerne il contenuto in termini, per esempio, di taglie o misure e di qualità<sup>113</sup>. Le *mamans* possono acquistare in società uno o più *balloon*, magari di prodotti diversi e, una volta spartito il contenuto, organizzare i propri commerci nei quartieri della capitale. D'altra parte vengono a rifornirsi qui anche i commercianti provenienti dalle aree rurali che, all'andata, trasportano prodotti agricoli e, con una parte del ricavato ottenuto dalla vendita, acquistano vestiario o materiale scolastico da smerciare una volta rientrati nel villaggio. Tutta l'area limitrofa al Gran Marché vero e proprio, inoltre, si configura come polo commerciale per il fitto susseguirsi di empori, magazzini, negozi: l'Avenue du Marché e l'Avenue du Commerce sono assai rappresentative in questo senso.

La sezione centrale della capitale viene dunque delimitata a ovest dall'Avenue Mulele e a est dall'Avenue de l'Université. All'interno di questo ampio spazio urbano, alcune direttrici secondarie collegano orizzontalmente gli assi longitudinali di cui si è finora parlato, mentre altre s'intersecano ortogonalmente a queste, ribadendo l'andamento sud-nord delle vie più importanti al loro interno. Nel primo caso, il collegamento est-ovest è garantito dai *boulevards* Triomphal e Sendwe, dall'Avenue de la Victoire e dall'Avenue Bongolo: tutte queste strade intersecano l'Avenue de l'Université, mettendola in comunicazione con l'Avenue des Huileries,

---

<sup>113</sup> Le merci occidentali dell'usato, principalmente europee, sono sempre preferibili a quelle nuove di produzione cinese – e per questo motivo risultano più care. Tra l'altro, un prodotto europeo di seconda mano costa molto di più di quanto non costerebbe nuovo in Europa. Il prezzo finale, infatti, include non solo il trasporto ma tutta la filiera di compravendite che ne consegue. In molti casi, inoltre, il prodotto viene trattato fino a sembrare nuovo: il mercato delle calzature usate, in questo senso, è stupefacente e un paio di scarpe “rinnovate” può arrivare a costare dagli 80 ai 100 dollari.



con l’Avenue Mulele e con l’Avenue Kasa-Vubu<sup>114</sup>. Nel secondo caso, quello delle vie secondarie sud-nord, si tratta delle *avenues* Saio, Asossa, Gambela: esse riguardano soprattutto i comuni di Kasa-Vubu e Ngiri-Ngiri – dunque le *nouvelles cités indigènes* – che vengono così strutturati da una maglia ortogonale che non si trova nelle *cités* sorte in tempi successivi.

Come nel caso del centro degli affari e in maggior misura rispetto ai comuni di Lingwala, Kinshasa e Barumbu (*anciennes cités*), i comuni eredi delle *nouvelles cités* e Kalamu nord usufruiscono di una rete viaria strutturante che non li condanna all’isolamento. Non si può dire altrettanto per ciò che concerne le maglie amministrative adiacenti, in particolare quelle dei comuni di Makala e Selembao localizzati più a sud e privi sia di vie di penetrazione interne longitudinali sia di collegamenti est-ovest. Le strade fin qui descritte, per quanto le loro condizioni possano talvolta lasciare a desiderare, soprattutto durante la stagione delle piogge, sono in ogni caso asfaltate. Esse costituiscono una sorta di scheletro portante della città, mentre all’interno delle *cités* – strutturate o meno che siano sotto il profilo dei collegamenti con l’esterno – si sviluppa una fitta serie di vie sabbiose parallele, ai lati delle quali si susseguono le *parcelles* abitate.

Questa ampia e centrale fascia territoriale urbana è caratterizzata dalla longitudinalità: l’orientamento della viabilità permette alle *cités* coinvolte di sfruttare i due poli del comune di Gombe, quello degli affari e quello commerciale, più di quanto non sia permesso alle *cités* localizzate nella parte occidentale della capitale che, a eccezione dei comuni più a nord di Kintambo, Bandalungwa e di qualche quartiere ad alto *standing* più vicino al *centre-ville* (Mont Fleury, Joli Parc), costringono gli abitanti a fare i conti con le distanze e con la difficoltà nel trovare i trasporti pubblici al di fuori di determinati orari. Una serie di mercati si dispone lungo questa direttrice nord-sud: vale la pena ricordare il Somba-Zikita (Kinshasa), il Mariano (Kalamu), il grande mercato di Gambela (Kasa-Vubu), quello di Bayaka (Ngiri-Ngiri), così come quelle zone commerciali meno strutturate dei mercati veri e propri ma che assurgono comunque a poli attrattivi in virtù della loro specializzazione

---

<sup>114</sup> L’Avenue Bongolo consente di raggiungere il comune di Limete direttamente da quello di Kasa-Vubu.

funzionale – per esempio l’area designata come Kuwait, sull’Avenue Kasa-Vubu, nella quale è possibile trovare tutto ciò che concerne l’elettronica e la telefonia<sup>115</sup>. Questi nodi, resi possibili dalla presenza di una viabilità sufficientemente articolata, rinsaldano a loro volta il tessuto interno dei comuni coinvolti. Lungo l’Avenue Kasa-Vubu fino al *rond point* Victorie e alla contigua Place des artistes, le *boutiques* e le piccole attività commerciali informali si susseguono fungendo da collante e dando luogo a un’area particolarmente dinamica. I trasporti pubblici che la servono, naturalmente, sono numerosi, in particolare il *rond point* Victoire costituisce uno snodo dal quale è possibile raggiungere qualsiasi punto della città.

All’incrocio tra l’Avenue Sendwe e l’Avenue de l’Université comincia il Boulevard Lumumba, che attraversa il comune di Limete e si dirige verso est per divenire, alle porte della capitale e all’altezza dell’aeroporto internazionale di Ndjili, la strada nazionale diretta verso Kikwit. Tra Matete e Limete, l’Echangeur di Kinshasa connette il *boulevard* con il By Pass che scende a sud prendendo la direzione di Mont Ngafula. La Route des Poids Lourds, invece, risale verso la zona portuale e commerciale di Gombe dopo aver attraversato interamente il quartiere industriale di Limete: destinata, come dice il nome stesso, al trasporto dei mezzi pesanti, non è completamente percorribile durante gran parte dell’anno a causa delle inondazioni. Da questo tratto in poi può essere individuata una sezione orientale della città, la meno servita dal punto di vista viario e organizzata in modo embrionale, per lo più in direzione N/O-S/E, dalla strada nazionale.

L’entrata di Ndjili 1, che prende il nome dall’omonimo quartiere e permette di accedere al territorio comunale, è divenuta un importante crocevia di trasporti collettivi: da qui partono quelli diretti più a est, quelli che si inoltrano all’interno del quartiere o quelli che percorrono il Boulevard Lumumba in senso opposto, cioè verso il *centre-ville*. Più avanti, nel quartiere di Masina e lungo il *boulevard*, il Marché de la Liberté polarizza una serie di attività commerciali rivolte principalmente

---

<sup>115</sup> Il designatore Kuwait si sarebbe diffuso popolarmente perché la sua area di smercio è nata appena dopo i *pillages* che nella capitale hanno caratterizzato il periodo in cui, nel paese omonimo, si combatteva invece la guerra con l’Iraq. Il materiale saccheggiato, costituito dalle merci più varie, veniva rivenduto principalmente in questa zona: ancora oggi vi si possono trovare, tra le altre cose, mobili, frigoriferi, impianti stereo usati.

all'approvvigionamento dei comuni limitrofi, ma legate anche al rifornimento di quanti si accingono ad affrontare un viaggio verso la provincia di Bandundu – essendo, in questa direzione, l'ultimo grande mercato di Kinshasa. Proprio per la sua ubicazione, nel Marché della Liberté si trovano molti prodotti alimentari provenienti da questa provincia. Da qui, inoltre, partono i trasporti diretti a Kikwit: grandi camion, di vecchio tipo per i commercianti, Land Cruiser o Land Rover per i passeggeri semplici. L'Avenue Mokali a Kimbanseke o l'Avenue dell'Abattoir a Masina costituiscono due ingressi nei rispettivi comuni e consentono ai mezzi di trasporto l'accesso all'interno dei quartieri. Un accesso che si limita solo ad alcune aree, essendo, le altre, impraticabili alle automobili. La viabilità terziaria, infatti, asfaltata nella zona del centro degli affari, nei quartieri ad alto *standing* e nelle *cités planifiées* è in cattivo stato in molti punti, mentre nella più gran parte delle *cités* è costituita da vie di terra battuta delimitate, ai lati, dai canali di scolo delle acque reflue.

Per tirare le fila del discorso, alcune caratteristiche possono essere tracciate. La viabilità interna di Kinshasa converge tutta verso il comune di Gombe; la rete secondaria è sufficientemente articolata anche nelle *cités* più a nord nate prima del 1960, mentre le estensioni a sud, potenzialmente vicine in linea d'aria al centro degli affari, sono in realtà isolate perché prive di assi secondari strutturanti; i collegamenti est-ovest sono carenti; l'interno dei vasti comuni a est è nella maggior parte dei casi inaccessibile alle vetture (Pain, 1984, pp. 75-77). A ciò vanno aggiunte le condizioni di degrado che riguardano gran parte della rete viaria urbana asfaltata, le cui cause sono da ricercarsi nella congiunzione tra la mancata manutenzione e il ruolo delle erosioni, da un lato, e delle inondazioni dall'altro<sup>116</sup>. All'interno di questo scheletro, alcuni nodi rinforzano le relazioni esistenti, altri danno luogo ad assi e acquisiscono un ruolo strutturante creando nuove relazioni. Alcuni poli, alla scala dell'agglomerato come a quella del quartiere, sono a suo tempo stati individuati da Marc Pain (1975, *Typologie de l'habitat*). Nel primo livello riguardante la città nel suo complesso rientra, insieme al centro degli affari – culmine della gerarchia urbana, polo per

---

<sup>116</sup> Con imponenti lavori che non trascurano nemmeno l'arredo urbano in altre zone della città, a partire dai lampioni per l'illuminazione pubblica notturna, attualmente il governo è impegnato nell'allargamento e nella risistemazione del Boulevard 30 de juin nel *centre-ville* e del Boulevard Lumumba a est.

eccellenza verso il quale tutto converge e dal quale, sebbene in minor misura, tutto s'irradia –, anche l'area centrale di Kasa-Vubu, Matonge (Kalamu), Ngiri-Ngiri, le cui funzioni commerciali e di svago ne fanno una zona socialmente dinamica ed economicamente attiva. A livello di quartiere, invece, si collocano, insieme alle *cités planifiées*, luoghi incentrati su un incrocio tra assi importanti che costituiscono un solido nodo di servizi e commercio, oppure poli centrati su un punto di rottura periferico che marcano in maniera forte le articolazioni urbane.

Nella maglia delle *cités* non va dimenticato il ruolo dei mercati, quelli più grandi e quelli satelliti, che costellano le aree circostanti attirando tutta una serie di piccole attività commerciali e artigianali. Queste, articolandosi su assi, danno luogo a polarizzazioni il cui potere centripeto fagocita le linee dei trasporti cristallizzandosi, se la collocazione lo consente, in snodi. Svolgono una funzione simile, sotto il profilo dell'organizzazione territoriale, determinati *rond point* o incroci. Tra questi ultimi, situato nel comune di Ngaliema, Kintambo-Magasin è persino storico perché è nato in seguito allo sviluppo industriale della baia. Oggi il *carrefour* è una sorta di centro commerciale all'aria aperta nonché, pure in questo caso, uno snodo di rilievo nelle linee dei trasporti. Meno strutturante appare invece il ruolo delle industrie, duramente colpite dalle vicissitudini politiche della nazione e la cui odierna condizione appare, almeno per ora, congelata entro un quadro di ripresa ancora scarsamente rivolto all'attività produttiva. L'originaria direttrice industriale, orientata verso est, seguiva inevitabilmente il corso del fiume: Ngaliema, la zona portuale, Limete, Masina e, da ultimo, Maluku. Ma, allo stato attuale, in nessuno di questi casi si può individuare una polarizzazione dovuta al ruolo dell'industria.

Questo assetto viario condiziona inevitabilmente l'organizzazione del sistema di trasporti urbano, polarizzando la struttura dei flussi sul *centre-ville* dove si concentrano le attività e i servizi. Inoltre, poiché la rete viaria non ha seguito l'evoluzione territoriale della città post-Indipendenza, le estensioni periferiche a sud e, in misura ancora maggiore, quelle a est, soffrono per una marcata carenza nel servizio dei trasporti. In queste aree è particolarmente difficile trovare un mezzo al di fuori di certe fasce orarie, soprattutto per ciò che concerne i rientri serali – e ciò

comporta un rinforzo della dipendenza patita dalle periferie (Mwanza wa Mwanza, 1997, p. 14). L'assenza di un sistema di evacuazione delle acque piovane, presente solo in pochi quartieri centrali o ad alto *standing*; le condizioni generalmente precarie dei mezzi di trasporto – spesso veicoli di recupero importati –, ulteriormente aggravate dalle condizioni di viabilità e di sovraccarico a cui vengono sottoposti; l'insufficienza del parco auto; l'oggettiva difficoltà nel coprire le lunghe distanze che l'estensione urbana comporta: ebbene, tutti questi fattori contribuiscono a rendere prioritaria la questione dei trasporti a Kinshasa, per evitare il possibile collasso della capitale. L'aspetto più grave, tuttavia, resta di ordine strutturale e riguarda l'opposizione tra un'evoluzione dell'habitat urbano centrifuga e l'azione centripeta esercitata dalla concentrazione delle attività in pochi punti che vanno sempre più incrementando il proprio potere di attrazione. Sopra tutti, tra questi, il *centre-ville* – alla cui centralità funzionale non ne risponde una spaziale che permetterebbe, quantomeno, una distribuzione più equa delle distanze verso il resto della città.

Attualmente la circolazione dei cittadini è garantita dal sistema dei trasporti informale, senza il quale il servizio dei mezzi collettivi sarebbe pressoché inesistente. Per mettere in piedi un'attività di trasporto informale sono necessari un veicolo, un conducente e un aiuto autista. I furgoni di seconda mano importati sono preferibili alle automobili perché consentono di caricare decine di passeggeri. All'arrivo nella capitale gli interni dei furgoni vengono immediatamente trasformati, in genere attraverso la saldatura di strutture in ferro che possano sostenere una serie di panche disposte su tre o quattro file parallele dietro al sedile del guidatore; se le fiancate sono chiuse, si provvede ad aprire artigianalmente dei finestrini, simili a oblò circolari, ricavati forando la lamiera con la fiamma ossidrica per poi asportarla. Il proprietario dei mezzi si occupa soltanto della loro manutenzione mentre il conducente, che a fine giornata dovrà consegnargli una cifra pattuita compresa generalmente tra i 30 e i 50 dollari, è tenuto ad affrontare i costi del carburante. Lo scarto tra le spese giornaliere – relative sia all'uso del furgone che al consumo di carburante – e il guadagno accumulato con i pagamenti dei passeggeri, costituisce la

fonte di reddito del conducente e dell'aiuto autista<sup>117</sup>. Quest'ultimo è addetto alla relazione con i clienti nei suoi vari aspetti, dalle informazioni circa le fermate e il tratto di percorrenza alla riscossione del denaro necessario per beneficiare della corsa, ma provvede anche all'aiuto in senso stretto per tutto ciò che concerne eventuali guasti o manovre complicate.

Lo Stato, non essendo attualmente in grado di assicurare un servizio pubblico capace di soddisfare la domanda, cerca, nell'attesa, di gestire l'informale almeno arginandone gli aspetti più esasperati. Come accade in altri settori, anche in questo caso, in assenza di alternative, la transizione si appoggia all'informale attraverso una regolamentazione funzionale al controllo e alla gestione finanziaria del fenomeno: vengono così emanati provvedimenti "leggeri" per non rischiare di causare la potenziale scomparsa di questo essenziale sistema organizzatosi spontaneamente. Il servizio pubblico è dotato di pochi mezzi e costituisce un onere ulteriore per lo Stato, impegnato a fronteggiare una crisi multisetoriale e pluridimensionale che traina problemi su tutti i fronti. Considerando l'impatto dei costi di gestione, una siffatta realtà favorisce, tra le altre cose, anche l'impossibilità che il servizio pubblico attecchisca<sup>118</sup>. Al contrario l'informale – risparmiando sui costi di manutenzione, mettendo in moto veicoli che in Occidente nemmeno con un grande sforzo di fantasia si potrebbero concepire, sottoponendo a uno stress fisico quotidiano i passeggeri e lasciandoli a piedi in occasione dei frequenti guasti – riesce incredibilmente a funzionare nel contesto sociale e territoriale *kinois*. Certo a fatica, è doveroso aggiungere, perché le distanze dai luoghi di studio o di lavoro sono tali che il costo incide pesantemente sulla vita delle persone. A titolo di esempio, si possono spendere quotidianamente anche 1.400 franchi congolese (FC) di trasporto, cioè l'equivalente di

---

<sup>117</sup> Ciò comporta, inevitabilmente, la massimizzazione dell'uso del mezzo di trasporto che verrà sfruttato senza alcuna preoccupazione relativa alle sue condizioni. Non essendo proprietari e non dovendosi occupare della manutenzione, infatti, i conducenti hanno come unico obiettivo quello di riempire continuamente il veicolo ed effettuare quanti più viaggi possibili, in modo da recuperare il denaro speso per il carburante e, nel contempo, avere guadagnato qualcosa a fine giornata per il lavoro svolto.

<sup>118</sup> Su questi temi sono a suo tempo intervenuti, tra gli altri, Godard (1985, pp. 41-57) e Tshimanga Nsata, Baehrel, 1985, pp. 30-31. Una rassegna, non solo storica, sulle tipologie di trasporto pubbliche e informali nella capitale, in: Mwanza wa Mwanza (1995, pp. 123-134); la condizione relativa al sistema dei trasporti, tuttavia, è peggiorata molto dopo gli anni della guerra di aggressione – soprattutto per ciò che concerne quelli pubblici. Per una panoramica della situazione più aggiornata, un riferimento sintetico rimane: BEAU (2003, pp. 4-13).

un pasto completo – e questo, in un contesto in cui la sicurezza alimentare è tutt'altro che scontata e ancora in molti vivono di un solo pasto al giorno, è assai significativo. Molti lavoratori, statali e no, guadagnano meno di quanto spendono per i trasporti; per risparmiare qualcosa sul viaggio, o prendere un solo mezzo piuttosto che più di uno, alcuni impiegati percorrono lunghe distanze a piedi per raggiungere il posto di lavoro e così fanno centinaia di migliaia di studenti, alzandosi all'alba per raggiungere le loro istituzioni scolastiche o universitarie.

Nel tentativo di regolamentare la selva informale dei trasporti il Governo ha compiuto piccoli passi alla portata del paese che già mostrano, almeno all'apparenza, qualche cambiamento. Per esempio pretendendo la riconoscibilità dei mezzi che effettuano un servizio di trasporto collettivo, imponendo loro una carrozzeria con i colori della bandiera (giallo e blu) e un numero di matricola; controllando che la quantità di passeggeri nelle automobili di normali dimensioni non superi le cinque persone, autista compreso; esigendo il pagamento delle tasse; obbligando i conducenti a realizzare dei veri e propri finestrini in vetro nei furgoni adibiti al trasporto collettivo – eliminando, a poco a poco, la richiamata e orribile pratica di ricavare con la fiamma ossidrica nella lamiera degli oblò, concepiti semplicemente per permettere alle decine di persone pressate all'interno di respirare.

Ma una soluzione effettiva, non potendo passare per l'utopica creazione di sistemi viari ultramoderni né per l'altrettanto utopico impiego di mezzi superveloci di trasporto – tanto più alla luce della mancanza di infrastrutture di base anche alla scala dell'intero paese –, dovrà inevitabilmente prendere in considerazione il decentramento dei poli e la delocalizzazione dei servizi. Verrebbe però da chiedersi dove, considerando che è proprio la mancanza di infrastrutture e servizi di base una delle cause dell'accentramento e della polarizzazione delle attività. Perciò, in questa sorta di circolo vizioso, quella delle infrastrutture e dei servizi essenziali sembrerebbe continuare a restare la priorità assoluta per ciò che concerne un sano funzionamento dell'organismo urbano, vittima della dittatura territoriale imposta dal *centre-ville*.

## IV.2. Magnetismo urbano: lungo la strada per Matadi

Il tratto della strada Nazionale n. 1 che collega Kinshasa a Matadi è un asse asfaltato e in buono stato. Lungo circa 400 km, esso consente la percorribilità ai mezzi pesanti assicurando il trasporto dei prodotti destinati all'esportazione e, soprattutto, la distribuzione di quelli importati. La strada abbandona la capitale a sud-ovest e si inoltra in un percorso di saliscendi – ora rettilinei, ora disseminati di curve – caratterizzato dal via vai sia dei tir che trasportano *container* sia dei camion carichi di prodotti alimentari, in particolare frutta. Per quanto le condizioni della sede stradale siano buone, tanto più in rapporto a quelle degli altri assi viari del paese, ciò nondimeno il tratto è pericoloso per la frequenza di mezzi pesanti e per l'alta velocità dei veicoli che la percorrono. La *route* di Matadi costituisce, insieme a quella per Kikwit, uno dei due tronconi viari attraverso i quali passano i rifornimenti diretti alla capitale, ma laddove quest'ultima contribuisce esclusivamente all'apporto di prodotti alimentari di base, la prima permette l'ingresso a Kinshasa di tutto ciò che arriva dall'Europa<sup>119</sup>.

Lungo il tragitto che conduce a Matadi si incontrano numerosi villaggi di medie e grandi dimensioni. Molti di essi danno il nome al *territoire* di cui sono capoluoghi, altri lo danno al *secteur* al quale appartengono, altri ancora lo danno a entrambi, mentre qualcuno ha acquisito il rango di *cit  *. Provenendo da Kinshasa, Kasangulu   la prima localit  di rilievo della provincia del Bas-Congo, dotata di una stazione ferroviaria e di un mercato di proporzioni importanti<sup>120</sup>. A essa seguono villaggi-cittadine come Mandimba, Inkisi-Kisantu, Mbanza-Ngungu, Lukala, Kimpese, solo per citare i pi  grandi. L'influenza dell'asse stradale sullo sviluppo di questi centri   innegabile; per quanto ubicati in zone prevalentemente rurali, al loro interno fioriscono tutta una serie di attivit  che ruotano intorno al commercio, alle riparazioni automobilistiche, alla ristorazione. In particolare, ci  riguarda il lato esterno dei centri abitati, quello, ci , rivolto verso l'asse stradale: venditori di carburante, gommisti,

---

<sup>119</sup> Altre due vie d'accesso alla capitale sono costituite dalla ferrovia che la collega alla provincia del Bas-Congo e dal fiume che la mette in comunicazione con le province dell'Équateur e di Bandundu.

<sup>120</sup> Kasangulu   anche il territorio omonimo, appartenente, con quelli di Madimba e Kimvula, al distretto di Lukaya, ci  il primo dei tre distretti della provincia del Bas-Congo provenendo da Kinshasa.



meccanici si alternano alle innumerevoli aree di ristoro costituite sia da piccole locande che da zone all'aperto, spesso ubicate in prossimità dei mercati. Inoltre, gli abitanti di questi centri vivono anche di un piccolo commercio del tutto peculiare, reso possibile dal passaggio dei mezzi di trasporto: un servizio di vendita ambulante attraverso il quale viene reso possibile l'acquisto di prodotti alimentari – in particolare frutta, verdura ma anche *chikwanga* – direttamente “al finestrino”<sup>121</sup>. Alla sera il commercio su strada cambia ulteriormente e – in luogo di frutta, verdura e prodotti d'uso quotidiano – fanno la loro comparsa piatti pronti per il consumo: pezzi di pollo o pesce arrosto, baccalà, *chikwanga*, vino di palma, birre o bevande zuccherate sono a disposizione per i camionisti di passaggio.

Rientra nel territorio di Madimba la *cit * d'Inkisi, al cui interno si trova la localit  di Kisantu. Il fiume Inkisi attraversa la strada nazionale e la vegetazione, ricca di *cocotiers*, palme da olio, banani,   densa e rigogliosa. Kisantu   nata da un'antica missione gesuita a lungo rinomata per il suo collegio di studi; oggi, pur subendo anch'essa gli effetti della crisi economica e vivendo in uno stato di degrado, l'immensa struttura ospita ancora alcuni istituti scolastici nei pressi della suggestiva cattedrale. Non lontano da questa zona si trova l'ospedale di Saint Luc, costruito dai belgi negli anni '50 e ancora in funzione. L'intera area   caratterizzata da case coloniali in mattoni rossi, ulteriore testimonianza della trasformazione materiale del territorio operata dall'amministrazione belga, che fanno di Kisantu una sorta di cittadella coloniale. Intorno all'ospedale e fuori dal perimetro della missione   andato organizzandosi un mercato spontaneo, costituito da piazzole di *mamans* che vendono prodotti di consumo vari, gli stessi reperibili di passaggio sull'asse stradale: ortaggi, maracuja, *mangusta* (frutto della passione), arachidi, sapone sono soltanto alcuni di questi.

Anche il centro di Mbanza-Ngungu, da cui prende nome il territorio successivo,   una dinamica localit  d'impronta coloniale che si affaccia sull'asse stradale ma si estende all'interno configurandosi come un agglomerato urbano-rurale – a seconda della zona presa in considerazione. Nel pieno rispetto delle norme coloniali di

---

<sup>121</sup> La *chikwanga*   una pasta a base di farina di manioca fermentata, utilizzata per accompagnare carne o pesce. Insieme al *fufu*, farina di manioca che pu  essere pura o mescolata a quella di mais, costituisce la base dell'alimentazione in Congo.

organizzazione dello spazio, l'insediamento è costituito da una *haute-ville* e da una *basse-ville*. La prima, ubicata nella parte alta dell'area e raggiungibile in automobile, è caratterizzata da costruzioni risalenti al periodo belga, rialzate dal suolo per mezzo di pilastri; alcune, in buono stato e circondate da giardini verdeggianti, lasciano intravedere un passato di dimore di prestigio. La *basse-ville* o *cit *, invece,   densamente abitata e si percorre principalmente a piedi attraverso sentieri stretti e sterrati. Qui non ci sono costruzioni coloniali, le case ricalcano il modello tradizionale a pianta rettangolare e sono solitamente realizzate con una tecnica mista di mattoni di terra cotta e cemento. I forni per la fabbricazione dei mattoni sono molto diffusi e la vicinanza con i cementifici delle localit  di Lukala e di Kimpese   percettibile dal fatto che le costruzioni sono pi  solide nonch , molto spesso, rivestite con l'intonaco<sup>122</sup>. Questa pratica   meno diffusa nei villaggi intorno alla capitale ed   pressoch  assente in quelli oltre verso est perch , dovendo percorrere quasi interamente la strada per Matadi, il cemento accumula costi di trasporto elevati e diviene un bene che in pochi possono concedersi<sup>123</sup>.

La zona commerciale del centro di Mbanza-Ngungu, come accade anche nel caso di molti altri villaggi sul tragitto per Matadi, si sviluppa lungo l'asse stradale ed   costituita da innumerevoli punti di vendita: piccoli mercati di frutta di stagione, angoli destinati alla ristorazione, bar, botteghe di generi alimentari e prodotti di uso comune. Il passaggio di mezzi pesanti   frequente, sia in direzione Matadi che in direzione Kinshasa: quelli diretti verso la capitale sono in genere tir che trasportano *container* o camion carichi di frutta e ortaggi quali ananas, banane, pomodori, mais. Questi ultimi trasporti avvengono nella maggior parte dei casi con camion di minor cubatura ma caricati comunque allo stremo, mentre gli uomini trovano posto solo in

---

<sup>122</sup> A Lukala ha sede lo stabilimento della CILU (*Cimenterie de Lukala*) e a Kimpese quello della CINAT (*Cimenterie Nationale*). Per avere un'idea del ruolo che essi giocano nel mercato del cemento basti pensare che nel corso del 2008, durante la stagione delle piogge, un fulmine ha colpito il primo stabilimento causando danni che ne hanno impedito il corretto funzionamento per diversi mesi: in tale periodo il costo del cemento   salito a tal punto che la pi  gran parte dei privati in procinto di costruire, nella capitale e fuori,   stata costretta a interrompere i lavori.

<sup>123</sup> Il paesaggio *kinois*, soprattutto quello delle estensioni,   costellato di abitazioni in cemento che restano in eterno cominciamento, portate avanti a fatica e, spesso, mai terminate. Non pu  dirsi lo stesso per le case tradizionali in mattoni d'argilla, che comportano spese generalmente affrontabili ma che sono ormai un'esclusiva delle aree rurali e di qualche estensione periferica.

alto, accovacciati su montagne di frutta, o appesi al retro. In tali condizioni i rischi del viaggio sono enormi e vengono resi ancor più gravosi dallo stato di manutenzione dei mezzi. Spesso questi commercianti si incontrano sul ciglio della strada, fermi per ore o giorni in attesa di qualcuno che possa garantire loro una riparazione al veicolo in tempo utile per non perdere la merce e il lavoro. Sull'asse stradale diretto a Kikwit, come si vedrà, la situazione è di gran lunga peggiore.

Dai 700 m di altitudine di Mbanza-Ngungu, procedendo in direzione Matadi, la strada si trasforma in un saliscendi di curve che costeggia o varca le forme del rilievo. Il tragitto si infossa fino a raggiungere i 200 m, al di sopra dei quali si scorge un suggestivo sistema collinare: arrivando, Matadi appare come un insediamento fitto, che nasce su una collina e va dilagando sulle colline circostanti mano a mano che ci si avvicina e ci si rende conto della sua reale estensione. All'ingresso della cittadina si aprono strade fiancheggiate da banchetti, punti vendita e *boutiques*: le merci importate a Matadi hanno, naturalmente, un prezzo inferiore rispetto a quello con il quale verranno rivendute a Kinshasa – e ciò vale anche per i prodotti ortofrutticoli o per le colture alimentari in genere, a testimonianza del fatto che ci si trova nella sezione iniziale della strada che conduce ogni genere di mercanzia alla capitale. A titolo d'esempio, sulla strada per Matadi o nella stessa cittadina un ananas o un mango possono costare dalle tre alle cinque volte meno che nei mercati di Kinshasa.

Ciò che proviene dalla capitale e si dirige verso questi luoghi è invece costituito da un insieme di beni riconoscibili: bevande (birre e bibite zuccherate) prodotte dalle due ditte Bralima e Bracongo, materiale in plastica per gli usi quotidiani (secchi, catini, sedie, tavolini, vettovaglie), saponi e margarina della Marsavco, biscotti prodotti negli stabilimenti di Limete. Solo nel caso delle bevande e degli oggetti in plastica i prezzi salgono in rapporto a quelli di Kinshasa. Verso Matadi viaggiano anche numerosi tir che trasportano tronchi di legno interi e decorticati: generalmente, essi provengono dalla provincia dell'Équateur e raggiungono la capitale via fiume; da qui prendono il cammino su strada verso il porto internazionale per essere poi esportati in Europa. La vasta area portuale sulle acque del Congo è un formicolare di attività: le navi cargo, i *container* ammassati l'uno sull'altro, le cisterne di petrolio –

un prodotto essenziale che parte da Moanda e viene convogliato nell'oleodotto della SEP-Congo, fino a raggiungere il quartiere di Masina Petro-Congo a Kinshasa<sup>124</sup>.

A sua volta, il tratto che collega Matadi a Boma è costituito da circa 120 km di strada difficile, perché degradata dal tempo e dalle piogge. Numerosi insediamenti costellano la via, caratteristici per le costruzioni in mattoni argillosi di colore rosso acceso. Questi villaggi sono disseminati su tutto l'asse stradale benché a volte, quando si tratta di agglomerati più corposi, si estendano soprattutto all'interno concentrando nella zona limitrofa alla strada le attività di piccolo commercio, redditizie principalmente per le soste dei veicoli. Il paesaggio collinare cambia strada facendo e alla vegetazione di *brousse*, costellata da chiazze di foresta, va sostituendosi una foresta chiara che si infittisce progressivamente fino a divenire densa: è la foresta del Mayombe, che contrassegna il paesaggio tra Matadi e Boma con enormi esemplari di *fromager*, *baobab*, ombrellifere che si stagliano sulla strada o spiccano dal basso nelle depressioni morfologiche. Il tragitto attraversa tratti di foresta a galleria ma la vegetazione si perde a vista d'occhio sviluppandosi, fitta, in entrambi i lati di collina in collina. Il verde è inframmezzato da piccoli ritrovi essenziali costituiti da arbusti: sono aree di vendita, nelle quali è possibile intercettare qualche giovane con la selvaggina appena cacciata, in attesa del passaggio di un veicolo al quale proporre la propria preda e il relativo prezzo. In questo tratto di strada, molto diverso da quello che arriva a Matadi, non si incrociano *container*, tuttavia esso è percorso da qualche camion carico di frutta diretto verso la capitale. Quando la foresta del Mayombe comincia a degradare, appare Boma, una cittadina simile a Matadi ma più piccola, strutturata anch'essa in collina.

I villaggi di questo tratto di strada, secondario rispetto all'asse Kinshasa-Matadi, generalmente non raggiungono le proporzioni né manifestano le condizioni delle località del segmento precedente, pur trattandosi, a volte, di grandi villaggi. Le

---

<sup>124</sup> La Société d'Entreposage de Pétrole (SEP) è un'impresa a economia mista. Tra Moanda e Banana sono dislocate diverse compagnie di estrazione del petrolio off-shore e no, mentre a Moanda, la Société Congolaise des industries du raffinage (SOCIR) è destinata alla raffinazione. Tuttavia, dal 1999 la raffineria non può svolgere il suo compito per questioni legate alla manutenzione e al rinnovo delle installazioni. Oggi la SOCIR assicura la ricezione e lo stoccaggio del petrolio raffinato importato e lo convoglia da Moanda a Matadi. Da qui gli oleodotti della SEP provvedono alla distribuzione verso la capitale.

cittadine o i grossi centri situati tra i due poli urbani della capitale e del porto fluviale, infatti, beneficiano di un dinamismo del tutto particolare che innesca una serie di pratiche produttive e commerciali anche in virtù della continuità dei traffici<sup>125</sup>. Tale continuità è garantita da una duplice necessità: quella di un paese scarsamente produttivo, che vive una condizione di forte dipendenza dalle importazioni, e quella di una capitale che non produce tanto quanto consuma. La prima, dunque, comporta il ruolo cardine assunto dal porto di Matadi e la seconda quello assunto da una provincia fertile, prossima e ben collegata come quella del Bas-Congo.

### **IV.3. Villaggi dell'interno: i casi di Lemfu e Nselo**

Abbandonando l'asse stradale e inoltrandosi verso l'interno, la situazione è ulteriormente differente: a questo proposito, il caso degli insediamenti di Lemfu e di Nselo può essere utile per farsi un'idea. La prima località si trova a circa 30 km dall'arteria principale: nei pressi di Kisantu-Inkisi, una biforcazione consente l'ingresso alla bretella secondaria che conduce al villaggio. Si tratta di una strada di sabbia rossa, erosa dalle piogge e battuta dal passaggio dei pochi camion che vengono a caricare i prodotti da rivendere nei mercati distribuiti sull'asse Matadi-Kinshasa: anche i villaggi dell'interno, infatti, partecipano – o per lo meno tentano di partecipare – al circuito commerciale che fa capo al rifornimento alimentare della capitale. Gli insediamenti che precedono Lemfu, per quanto ubicati su una pista secondaria, sono centri abbastanza estesi: tuttavia, alcuni di questi sono stati abbandonati e sono riconoscibili dalle abitazioni di mattoni in argilla logorate dal tempo e dai tetti di foglie essiccate non rinnovati.

---

<sup>125</sup> I villaggi in questione, inoltre, beneficiano della vicinanza della centrale idroelettrica di Inga, ubicata tra Boma e Matadi, e sono dunque serviti dalla SNEL almeno nella sezione che affaccia sull'asse stradale.

Lemfu si struttura da una parte e dall'altra della strada che, nel permettere di raggiungerlo, prosegue poi il suo percorso fino a entrare in territorio angolano. Il centro è costituito, nella parte antica, da case di matrice evidentemente coloniale: lo rivelano i mattoni rossi di terra cotta, il modello architettonico che si ripete identico a se stesso, l'allineamento quasi militare delle vecchie abitazioni, una dietro l'altra su più file. Si tratta di costruzioni a un piano, composte da una stanza centrale più ampia, due protuberanze laterali simmetriche più piccole, il tetto in eternit, le finestre in legno a quadri multipli. Procedendo sulla strada maestra è possibile valutare l'estensione del villaggio sia in lunghezza, seguendo il suo andamento ai bordi della carreggiata, sia in profondità inoltrandosi negli accessi che si aprono sui due lati. Andando ancora oltre le abitazioni cambiano e cominciano a comparire case in mattoni d'argilla con tetti di foglie, costruite successivamente dalle popolazioni locali.

Oggi questo antico insediamento coloniale, sede di una missione gesuita del cui rilievo resta una struttura maestosa e fatiscente, ha acquisito il ruolo di *groupement* e comprende altri 11 villaggi, insieme ai quali raggiunge gli 8.650 abitanti<sup>126</sup>. Sebbene privo di elettricità e di acqua corrente, Lemfu ha svolto un ruolo attrattivo nei confronti dei villaggi circostanti in virtù della presenza della missione, della scuola, dell'ospedale gestito dalle suore di Notre Dame, del mercato settimanale. Quest'ultimo è l'unica possibilità concessa ai residenti di Lemfu e degli insediamenti vicini per rifornirsi di prodotti senza dover raggiungere la località di Kisantu. Al commercio partecipano i villaggi ubicati su questa pista, quelli situati sulla pista che collega il centro in questione a quello di Nselo, nonché le popolazioni Bandibu che vivono al di là del fiume Inkisi: tutti vi confluiscono per vendere i loro prodotti e acquistare quelli che arrivano dall'asse stradale principale. Ma la trasformazione di Lemfu da semplice villaggio a *groupement* è dovuta, *in primis*, alle ripetute immigrazioni che hanno portato alla crescita dell'insediamento a scapito dei centri limitrofi. Gli stessi agricoltori di Nselo, villaggio a circa 20 km di distanza la cui precarietà in termini di viabilità lo costringe a un semi-isolamento, di fronte alle difficoltà incontrate per vendere i loro prodotti, decidono spesso di trasferirsi.

---

<sup>126</sup> Informazione fornita dallo chef di *groupement* di Lemfu (agosto 2009).

A Lemfu il mercato è articolato spazialmente per tipi di prodotto: la zona centrale è organizzata in banchetti fissi fatti di legno e arbusti nei quali si vendono, principalmente, vestiario, zaini per la scuola, scarpe; anche le poche botteghe sono concentrate in questa zona nota come *centre commercial*. Il tratto lungo la strada, invece, è destinato ai beni alimentari e di uso quotidiano: tranci di baccalà, pesce affumicato, arachidi, biscotti, banane, saponi, spazzolini da denti. Solo in lunghezza, ai lati della pista, il villaggio si sviluppa per diversi chilometri: le attività principali sono legate all'agricoltura e all'orticoltura, mentre gli animali – maiali, capre, galline – costituiscono più che altro una sorta di fondo assicurativo per la famiglia. Qualche attività di nuova generazione, tuttavia, emerge: è il caso, per esempio, delle *boutiques* che ricaricano le batterie degli apparecchi elettronici, telefoni cellulari in primo luogo, ma anche macchine fotografiche o *notebook*; con l'acquisto del carburante a Kisantu e la messa in funzione di un generatore, il proprietario dell'attività garantisce al cliente, per una manciata di franchi congolese, la possibilità di ricaricare la sua attrezzatura. Inoltre le compagnie telefoniche, per raggiungere la clientela di queste aree, inviano dei rivenditori di ricariche prepagate da Kisantu nei villaggi dell'interno in modo che, anche in questi ambienti rurali, si possa garantire la vendita e usufruire del servizio di telefonia cellulare<sup>127</sup>. Generalmente per questi agenti tutte le spese di trasporto, cibo ed eventuale pernottamento sono coperte dalla compagnia telefonica di riferimento.

La pista che collega l'insediamento di Lemfu al villaggio di Nselo, pressoché impraticabile già in stagione secca, è una striscia di terra sabbioso-argillosa che le acque hanno scavato abbassandone progressivamente il livello fino a circa due metri di profondità rispetto alla foresta ai lati. I villaggi ubicati lungo il tragitto sono piccoli insediamenti che risentono relativamente del beneficio di un collegamento quasi inesistente. Il tratto di strada viene percorso a piedi dai contadini che cercano di

---

<sup>127</sup>Le principali compagnie telefoniche nella Repubblica Democratica del Congo sono la Vodacom, la Celtel/ Zaïn e la Tigo, sebbene ultimamente stiano prendendo piede numerose nuove società, soprattutto orientali: è il caso della Congo-Chine Telecom (CCT) o della Standard (ex Corea-Congo Telecom), molto attiva nel campo di Internet. Per un accenno alle principali compagnie telefoniche in Africa, si rimanda a Macke (2009, pp. 127-128).

raggiungere il centro di Lemfu per vendere tuberi di manioca, fascine di *pondù*<sup>128</sup>, *chikwanga* già pronta, ma anche ortaggi o legname. Ciò comporta, inevitabilmente, l'impossibilità di trasportare quantità importanti di prodotto e, come conseguenza, la scarsa possibilità di acquisto di altri beni o anche la difficoltà nella fruizione di servizi<sup>129</sup>.

La condizione di questi villaggi, pertanto, sembrerebbe essere legata alla loro posizione geografica e alle possibilità che vengono offerte a essi, in minore o maggiore proporzione, d'innestarsi sulla strada nazionale – dunque di mettersi in relazione, più o meno direttamente, con il circuito di scambio diretto verso la capitale. Per Nselo tale opportunità si dà raramente, come momento occasionale e non come prassi regolare; al contrario, Lemfu ha potuto sfruttare una duplice condizione, sfavorevole e favorevole nello stesso tempo. Il primo fattore riguarda la circostanza che questo centro, non trovandosi sull'asse Matadi-Kinshasa, non può beneficiare della situazione di privilegio dei villaggi ubicati sulla traiettoria in questione; il secondo fattore è connesso al primo in termini spaziali mediante la presenza di una pista che si innesta sulla strada principale: proprio in virtù della non indifferente distanza da quest'ultima, infatti, un centro delle proporzioni di Lemfu ha potuto acquisire una funzione di snodo e raccolta dei prodotti dei villaggi circostanti, in vista di una commercializzazione che solo la possibilità di collegamento all'asse stradale principale avrebbe potuto garantire.

#### **IV.4. Fino a Kikwit, tra strada e *brousse***

I centri di cui abbiamo parlato differiscono notevolmente, per dimensioni e dinamismo, dai villaggi che si incontrano lungo l'asse viario diretto a Kikwit. La strada nazionale che collega Kinshasa a questa città è costituita da un tratto di circa

---

<sup>128</sup> Nell'alimentazione *kinoise* il *pondù* è il contorno più consumato; esso è costituito dalle foglie di manioca accuratamente pestate prima di venir cucinate con olio di palma.

<sup>129</sup>Le informazioni raccolte in relazione alla frequenza delle scuole primarie possono servire come indicatore al riguardo: alla scuola di Nselo gli iscritti nel 2008 erano circa 200 contro i 550 iscritti in quella di Lemfu; inoltre, di questi 200, circa 120 hanno abbandonato la scuola prima della fine dell'anno scolastico per cause economiche legate al pagamento della retta.



450 km, se si prende in considerazione come punto di partenza l'aeroporto internazionale di Ndjili. Si tratta di un'importante arteria in rifacimento, per lungo tempo abbandonata a se stessa e pressoché impercorribile, che costituisce ancora la causa di drammatici incidenti dovuti, principalmente, al ribaltamento dei mezzi pesanti che arrischiano il pericoloso tragitto verso Kinshasa – nella speranza di piazzare prodotti agricoli e orticoli sui mercati della capitale. Superata la zona delle estensioni a est, in particolare le aree semi-urbanizzate del comune di Nsele che si affacciano sull'asse stradale – Mpsa, Kinkole, Nsele – la strada sale verso il Plateau des Bateke attraversandone buona parte prima di entrare nella provincia di Bandundu. L'altopiano che prende il nome dalla popolazione dei Bateke è una vasta entità fisica di altitudine compresa tra i 700 e i 750 m che si estende tra le province di Kinshasa, Bandundu e, in minor misura, Bas-Congo. Il suolo è prevalentemente sabbioso, costituito da sabbie sottili più o meno argillose della stessa natura di quelle che formano le colline che bordano Kinshasa; dal punto di vista fitogeografico all'ambiente dominante di una savana talora anche densamente arborata si alterna, in concentrazioni localizzate, la foresta subequatoriale boscosa. Il clima, anche qui tropicale caldo-umido a due stagioni, è tuttavia caratterizzato da temperature più basse, da un minor tasso idrometrico, da escursioni termiche giornaliere più forti rispetto alla capitale, soprattutto durante la stagione secca.

La sezione del *plateau* appartenente alla provincia di Kinshasa è la più ampia e rientra nel ritaglio amministrativo del comune di Maluku. La savana arborata, qui interrotta solo a tratti dalla foresta subequatoriale – per lo più nei pressi dei corsi d'acqua –, contraddistingue l'ambiente naturale insieme a un suolo molle costituito da sabbie più o meno argillose. L'area è costellata di villaggi, generalmente di piccole dimensioni, abitati principalmente dai Bateke. L'agricoltura praticata è di tipo tradizionale, destinata all'autoconsumo e basata principalmente sulla produzione di manioca, patata dolce, mais.

A qualche chilometro dalla *cit * di Nsele, si affacciano sull'asse stradale gli insediamenti di Bolingo, Langa-Langa, Longola ekoti, che introducono al Plateau des Bateke. Ma il vero ingresso al *plateau*, a pochi chilometri di distanza dai villaggi di

Menkao IV, Menkao III e Menkao centre, è costituito dal grande villaggio di Menkao Tala-ngayi (Fig. 4) che, in un siffatto contesto, assume un rilievo particolare proprio in quanto ubicato all'estremità dell'altopiano e su un'arteria che si proietta verso la capitale. Il centro è importante non solo in senso spaziale e demografico, ma anche perché ospita un consistente mercato la cui piazza è ormai divenuta punto di riferimento sia per i contadini dei villaggi circostanti – che vi portano principalmente fascine di *pondù*, *chikwanga* e prodotti orticoli destinati alla vendita – sia per i commercianti di Kinshasa che raggiungono il villaggio per acquistare i prodotti agricoli da rivendere, successivamente, nei mercati della capitale. Inoltre, proprio in virtù della sua localizzazione, Menkao è un passaggio obbligato per chi intraprende i lunghi e complicati viaggi da o verso Kikwit. Così, oggi, esso costituisce anche una zona di transito e di sosta prima dell'arrivo alla capitale o della partenza per la provincia di Bandundu.

Nonostante l'importanza demografica acquisita nel corso degli anni, Menkao è privo dei servizi di acqua ed elettricità. Quest'ultima viene erogata attraverso un generatore centrale per qualche ora la sera, mentre al restante fabbisogno di illuminazione si sopperisce con lampade a petrolio oppure con l'acquisto, individuale o in società, di piccoli generatori; quanto alla prima, invece, per gli usi quotidiani si sfrutta l'acqua delle cisterne raccolta durante la stagione delle piogge, per l'orticoltura ci si avvale delle "riserve naturali" costituite dai *marigots* e come acqua potabile si consuma quella dei pozzi, localizzati nell'area di Kinsweka a pochi chilometri dall'abitato. I pozzi vengono scavati manualmente: un operaio si cala poco a poco all'interno del cunicolo riempiendo ripetutamente un secchio di terra che viene svuotato da un'altra persona all'esterno, finché non si raggiunge la falda freatica più superficiale. Chi lo realizza ne diventa proprietario: il pozzo viene chiuso con un lucchetto e qualche volta protetto da un feticcio, mentre l'acqua è venduta in bidoni da 25 litri che possono costare dai 100 FC durante la stagione delle piogge ai 400 FC durante quella secca. Oggi la cooperazione internazionale sta provvedendo a realizzare uno *château d'eau*, collegato a un sistema di canalizzazione e di distribuzione delle acque tramite fontane installate in diversi punti del villaggio.

Perciò, oltre a essere erogata in modo più regolare, nel futuro l'acqua sarà gestita da una cooperativa locale e dovrebbe avere prezzi molto più contenuti.

Procedendo verso est sull'asse stradale si incontrano i villaggi di Munene, Bita, Kitshini, Kingangeno, Kiguna, Kiseke e si attraversa una suggestiva zona di gole nota con il nome di Grand Libulu (grande buco). Appena superata al località di Pema, la strada è tagliata perpendicolarmente dall'asta fluviale del Mayi-Ndombe, al di là del quale si trova il villaggio di Mutiene; dopo circa una trentina di chilometri e poco prima del fiume Lufimi si incontra il centro di Mbankana, l'insediamento maggiore del Plateau des Bateke. Si è soliti delimitare l'estensione fisico-naturale dell'altopiano proprio con il corso del Lufimi sebbene, a livello amministrativo, la provincia di Kinshasa termini più oltre – cioè, dopo la località di Mongata e quasi in coincidenza con il passaggio del fiume Kwango. Da Mbankana in poi la strada nazionale per Kikwit è in rifacimento: le deviazioni si susseguono, le piste di sabbia sono praticabili solo con mezzi di trasporto adeguati e il tragitto comporta, in ogni caso, soste impreviste dovute agli interramenti, al surriscaldamento del motore o all'ostruzione del percorso dovuta alle rotture o ai ribaltamenti di altri veicoli. Fino a qualche tempo fa, per percorrere i 450 chilometri che separano la capitale dalla città di Kikwit erano necessari 4-5 giorni. Nelle condizioni attuali, nonostante i lavori in corso, possono essere sufficienti dalle 12 alle 15 ore se si usufruisce di un buon mezzo di trasporto. Chi è costretto a fare la spola tra le due località, e ne ha la possibilità, preferisce muoversi in aereo: con un volo nazionale Kikwit è raggiungibile da Kinshasa in circa un'ora.

Ben diversa, naturalmente, è la situazione dei vecchi camion della provincia di Bandundu che lasciano il posto di partenza solo dopo essere stati sovraccaricati fino al limite delle loro possibilità. Il costo del viaggio viene infatti ammortizzato aumentando al massimo il numero di passeggeri e la quantità di prodotti caricati, senza prendere in considerazione il rischio che si corre adottando tali soluzioni. Generalmente, i trasportatori e i commercianti che intraprendono il viaggio via strada attraverso la provincia di Bandundu si affidano letteralmente alla fortuna, pur conoscendo bene gli esiti drammatici di gran parte di queste traversate. Da Kikwit

fino ai tornanti che da Menkao ridiscendono verso Kinshasa la strada è costellata di carcasse di camion arrugginite, lasciate lì nell'impossibilità di trasportarle altrove, o di camion ribaltati – presidiati, insieme alle merci, dagli stessi passeggeri in attesa di una riparazione. Questi incidenti, frequentemente, sono anche causa della perdita di vite umane. A esse concorrono le condizioni delle strade, quelle dei mezzi di trasporto e la mancanza di comportamenti improntati alla sicurezza: ciò che più conta, per tutti e non solo per i trasportatori, è riempire i camion con le maggiori quantità possibili di prodotti e partire.

A differenza dei mezzi di trasporto che si incontrano sulla strada diretta a Matadi, di varie dimensioni e tipologie – tra i quali spiccano numerosi i tir ma anche le automobili private di commercianti o affaristi –, sulla strada per Kikwit è possibile incontrare poche tipologie di veicoli: Land Cruiser o Land Rover per i passeggeri – sia privati sia dei servizi di taxi a lunga distanza che collegano la città con la capitale – e vecchi camion sverniciati, recuperati, con lamiere rattoppate e cadenti, utilizzati fino all'ultimo chilometro di resistenza. Oggi, tir e automobili di altro tipo non potrebbero in alcun modo percorrere il tragitto tra Mbankana e Kenge. Ma alla fine dei lavori tuttora in via di realizzazione, che vedono coinvolta per un tratto più breve la cooperazione francese (da dopo Mbankana al fiume Kwango) e per uno più lungo quella cinese (dal fiume Kwango fino a Kenge) – nel quadro del contratto trentennale tra il governo della Repubblica Democratica del Congo e quello della Cina –, l'intero percorso da Kinshasa a Kikwit dovrebbe essere coperto da strada asfaltata.

Tutta una serie di pratiche si sviluppano intorno ai lavori in corso. I numerosi cantieri temporanei installati in zone comunque isolate a causa delle difficili condizioni della viabilità – tanto più di notte, quando le persone preferiscono non viaggiare ma fermarsi nei pressi di qualche villaggio – si trasformano, dopo il tramonto, in posti di blocco improvvisati: è sufficiente un tronco d'albero o un mezzo da lavoro per ostruire il passaggio al viaggiatore e chiedergli in cambio una piccola somma. Questa pratica può ripetersi anche decine di volte nel raggio di pochi chilometri e la si incontra persino presso certi villaggi prossimi alle deviazioni: sono gli stessi abitanti, cioè, a chiudere la deviazione pretendendo una cifra in cambio

della possibilità di accedere al passaggio approfittando della situazione, per loro vantaggiosa, generatasi con i lavori di riabilitazione e rifacimento stradale.

Nella provincia di Bandundu le abitazioni tradizionali cominciano a mutare aspetto: come avviene in alcuni villaggi all'interno del Plateau des Bateke, l'uso del mattone scompare e le case vengono realizzate utilizzando arbusti impastati con la terra; le costruzioni sono più basse, i tetti ampi, con falde impagliate che fuoriescono anche molto dal perimetro murario. Qui, sulla tratta per Kikwit, i centri di grandi dimensioni sono meno frequenti: nella provincia di Bandundu – a parte Kenge, Masi-Manimba e Mosango, localizzati a circa 120 km l'uno dall'altro – i villaggi che si susseguono lungo la strada sono insediamenti piccoli o medi e in nessun caso offrono servizi del calibro di quelli proposti dagli insediamenti disposti lungo il tragitto per Matadi. Le tre località appena richiamate, invece, costituiscono centri di rilievo: esse danno il nome ai rispettivi territori, nei primi due casi, e al settore di appartenenza nel secondo e sono anche le località più grandi sul percorso da Mbankana a Kikwit. Tuttavia, la stessa Kenge è ben lontana dal poter essere considerata una cittadina alla stregua di certi centri localizzati sulla strada diretta a Matadi: per quanto notevoli siano le sue dimensioni, soprattutto in relazione a quelle degli altri villaggi lungo il tragitto e per quanto dotata di *boutiques* essenziali di generi vari, di farmacia, scuola, ospedale, centro di formazione per infermieri, Kenge manca del dinamismo e della vivacità che caratterizzano i villaggi sul tratto della Nazionale n. 1 che attraversa il Bas-Congo. Inoltre, da questa parte i centri di rilievo sono pochi e distanti laddove, sulla strada per Matadi, la distanza media tra l'uno e l'altro è di circa 40 km; nessuno di essi, naturalmente, può d'altro canto beneficiare dell'energia elettrica.

Le attività commerciali, a eccezione di quanto avviene in questi pochi centri più estesi, si limitano alla vendita per strada o “al finestrino” di *chikwanga*, *pondù* o frutta – principalmente banane e ananas: per molti villaggi, infatti, il passaggio di un'automobile costituisce l'unica possibilità di vendita. Chi attraversa il tratto in direzione Kinshasa, generalmente, acquista: una fascina di *pondù*, in stagione secca, può essere rivenduta nella capitale fino a dieci volte tanto. Difficilmente, dunque, se

qualcuno ha l'opportunità di fare un viaggio in automobile non approfitterà per imbastire qualche commercio estemporaneo, sovraccaricando il mezzo a sua disposizione.

Da Kenge la strada torna a essere asfaltata e il percorso svalica una lunga serie di colline fino a Kikwit. Soffermarsi su questa località può essere utile per capire meglio il contesto di riferimento, anche alla luce delle differenze con l'altra provincia limitrofa alla capitale, quella, cioè, del Bas-Congo. Kikwit, infatti, sebbene non sia il capoluogo della provincia di Bandundu – il cui ruolo è esercitato dall'omonima cittadina più a nord –, costituisce tuttavia la città più importante, non solo demograficamente, di questo ambito territoriale. Essa rappresenta, dunque, una sorta di indicatore che può aiutare nella lettura di ciò che le ruota intorno.

La città è strutturata in sei suddivisioni interne: *ville-basse*, *cit *, *Plateau*, Kikwit II, Kikwit III e Kikwit IV. Questi ultimi due quartieri urbano-rurali, meno densamente abitati, si sviluppano come espansione della città sull'asse stradale verso Kenge-Kinshasa. La *ville-bas* li segue spazialmente, ma nella direzione opposta: arrivando da Kenge, dunque, si avrà la successione Kikwit III, Kikwit IV, *ville-basse*. A sua volta ubicata in posizione elevata rispetto alla *ville-basse* – cioè la zona commerciale costeggiata dal fiume Kwilu –, quella del *Plateau* è un'area residenziale di origine coloniale. Vi si accede subito dopo Kikwit III, da una biforcazione della strada nazionale che, salendo, circostrive gran parte del quartiere e aggira la *ville-basse* per ricongiungersi con la strada che conduce alla *cit * e prosegue per Kikwit II fino a raggiungere l'aeroporto.

A livello amministrativo la città è divisa in 4 comuni: Lukokela, Lukemi, Kazomba e Nzinda. Il primo, situato sull'asse che scende nella *ville-basse* e vicino al Gran March ,   il pi  ambito. Proseguendo sulla strada che conduce alla *cit * e a Kikwit II si incontrano diverse strutture: l'UNIKIN<sup>130</sup>, il carcere, alcune scuole, ospedali e svariate *boutiques*. Ridiscendendo sulla strada nazionale e procedendo verso est, si attraversano i due ponti sui fiumi Lukemi e Kwilu. Dalla *ville-basse* fino a oltre questi due ponti si sviluppa un mercato di strada costituito da botteghe che vanno da quelle in muratura della *ville-basse* fino a quelle costruite in legno o bamb 

---

<sup>130</sup> Si tratta di una sezione distaccata dell'Universit  di Kinshasa.

e terra, ricoperte con tetti di *tôle* o paglia. Di fronte alla *ville-basse*, sull'altra sponda del fiume Kwilu, il versante è occupato dalle suore del Sacro Cuore, mentre sulle colline intorno – proprietà dei Gesuiti che in seguito le hanno cedute – e in città sono presenti diversi ordini religiosi e missionari (Passionisti, Trappiste, Focolarini, Sacramentini). In generale, la presenza cattolica è molto forte.

A Kikwit i prezzi sono più bassi rispetto a Kinshasa per tutto ciò che concerne l'alimentazione di base in termini di prodotti locali: frutta, verdura, mais, manioca. Al contrario sono più cari i prodotti che devono arrivare dalla capitale o passare per la capitale perché provenienti dall'Europa, via Matadi. Il meccanismo dell'aumento, però, segue regole del tutto peculiari in questo contesto e sembra tenere presente il potere d'acquisto. Alcuni prodotti, infatti, pur provenendo da Kinshasa, non costano di più: ciò fa dedurre che i commercianti della capitale, in rapporto a quelli di Kikwit, guadagnino maggiormente da un articolo acquistato allo stesso prezzo e per il quale questi ultimi, inoltre, si sono dovuti far carico dei costi – in termini di tempo, rischi e denaro – che un trasporto lungo e accidentato comporta. In questo senso il caro vita della capitale sembrerebbe avere un effetto determinante: al contrario, il minore potere d'acquisto della cittadina di Kikwit preme perché i prezzi non superino una certa soglia limite, al di sopra della quale l'acquisto in sé si renderebbe evidentemente impossibile. Qui i 20 e i 30 FC hanno ancora un valore, laddove nella capitale spesso vengono considerati cifre di arrotondamento. A Kikwit è inoltre possibile imbattersi in prodotti “in miniatura”: piccole *mikate* o piccole *gauffres* da 10 FC<sup>131</sup>; micro-confezioni da 50 FC, contenenti appena tre biscotti, che provengono dagli stessi stabilimenti dolciari di Limete ma che non si vendono nella capitale. Per contro, come accade anche altrove sull'asse di Matadi, i prezzi delle bevande alcoliche o zuccherate sono più alti che a Kinshasa, dovendo affrontare i costi e i rischi del viaggio. Lo stesso discorso vale per il carburante: l'intera cittadina di Kikwit ha una sola stazione di rifornimento e il prezzo al litro è di 1.100 FC contro gli 850 FC della capitale.

---

<sup>131</sup> Le *mikate*, chiamate anche *beignets*, sono dolci locali di pastella fritta, senza ripieno, grossolanamente sferici; le *gauffres*, invece, sono delle cialde rettangolari “a grata” originarie della pasticceria belga introdotta con il colonialismo.

La città non è raggiunta né dalla Regideso né dalla SNEL. Per gli approvvigionamenti idrici è necessario ricorrere al fiume o alle sorgenti ed è molto diffusa la vendita d'acqua in sacchetti di plastica confezionati artigianalmente o, più semplicemente, contenuta in una tanica di plastica e travasata con un imbuto: questo tipo di commercio è quasi interamente affidato ai bambini<sup>132</sup>. Per ciò che concerne l'elettricità, invece, gli abitanti si organizzano, in forma privata o collettiva, con l'acquisto di un generatore e del relativo carburante necessario a farlo funzionare. Tutto ciò che è luce, refrigerazione, musica, a Kikwit, va a benzina.

Nella città non ci sono taxi-bus: per motivi di impraticabilità della strada fino a Kenge, gli automezzi che vengono trasportati via fiume o caricati su camion sono pochi e, generalmente, si tratta di vecchie vetture. Per questa stessa ragione è abbastanza diffuso l'uso di motociclette, più facilmente trasferibili dalla capitale. Le agenzie di taxi urbano sono appena tre e si muovono esclusivamente dentro la città, mentre i trasporti più corposi, quelli che riguardano l'asse per Kinshasa, vengono effettuati dai camion per i commercianti o da Land Cruiser o Land Rover per i passeggeri. Il trasporto fluviale, oggi, è poco sfruttato per la mancanza di strutture adeguate ed è ridotto solo alle merci particolarmente pesanti quali, per esempio, il carburante o i veicoli.

#### **IV.5. Villaggi dell'interno: il caso di Kimbau**

Il potere attrattivo della capitale, molto meno sentito sulla traiettoria per Kikwit rispetto a quanto non lo sia sull'asse stradale di Matadi, è appena un'eco lontana per i villaggi in piena *brousse* della provincia di Bandundu. Considerando lo stato di conservazione e manutenzione della strada principale appena descritto, è facile immaginare quali possano essere le condizioni delle piste di terra e sabbia che attraversano le colline e la savana per centinaia di chilometri raggiungendo alcuni villaggi dell'interno. Questi tracciati viari molto sommari, inadatti alla circolazione

---

<sup>132</sup> A Kinshasa, fino a qualche anno fa era ancora possibile vedere la stessa pratica: oggi, invece, l'acqua in busta viene venduta esclusivamente confezionata in modo industriale.



pesante e perciò poco battuti dai mezzi di trasporto, penetrano interminabili tratti di *brousse* privi di insediamenti e richiedono tempi di percorrenza estremamente lunghi nonostante l'uso di veicoli adeguati – che costituisce, del resto, l'unico modo possibile per affrontare il percorso.

L'entrata della pista che conduce al villaggio di Kimbau si trova sull'asse principale, a circa 43 km da Kenge procedendo in direzione di Kikwit, mentre da questa biforcazione l'insediamento dista altri 122 km. Per percorrere quest'ultimo tratto, con un buon mezzo di trasporto e in assenza di imprevisti, sono necessarie comunque almeno sei ore. D'altro canto, i veicoli sono molto rari e si limitano, generalmente, a qualche isolato camion di mercanzie o prodotti alimentari da vendere. Le persone che devono raggiungere Kenge o rientrare da questa località a Kimbau, si inoltrano a piedi sulla pista sperando in un passaggio di fortuna: considerando le soste notturne nei villaggi, sono necessari dai 3 ai 5 giorni per raggiungere la meta. Dall'asse stradale a Kimbau il sentiero sale passando dai 600 agli 800 metri di altitudine. L'area è caratterizzata principalmente da savana erbosa, che diventa arborata solo a tratti, e da suoli molto poveri che consentono a fatica di praticare un'agricoltura di sussistenza capace appena di garantire, e non sempre, l'autoconsumo. Gli insediamenti umani che si incontrano lungo il percorso, del resto territorialmente sparsi e molto distanti tra loro, appaiono di dimensioni assai ridotte; le abitazioni sono costruite in legno e paglia, fatto che denota la presenza di terreni sabbiosi poveri d'argilla.

Regno delle farfalle, l'area circostante a Kimbau e lo stesso insediamento sono noti per la presenza di una specie commestibile di bruchi (*mbinzo*) che, prima della metamorfosi, vengono raccolti e trattati attraverso affumicamento in vista della conservazione e della commercializzazione. Questi insetti, dono prezioso della *brousse* erborata, sono l'unica fonte certa di proteine: difficilmente infatti i pochi animali domestici, quali capre o galline, vengono consumati in modo regolare, poiché costituiscono piuttosto una garanzia per la famiglia in caso di imprevisti. Il periodo di raccolta dei bruchi dura un mese, tra metà agosto e metà settembre: in questo arco di tempo la *brousse* viene setacciata arbusto per arbusto alla ricerca di

*mbinzo* da affumicare e vendere. Dopo aver riempito grandi sacchi, gli abitanti dei villaggi li trasportano a spalla o su una bicicletta, incamminandosi in direzione dell'asse asfaltato verso il primo posto nel quale è possibile venderli.

Kimbau costituisce un *groupement* e appartiene, a sua volta, al settore di Musamba che, con altri quattro settori, forma il territorio di Kenge<sup>133</sup>. L'insediamento si trova a un'altitudine di circa 790 m, nei pressi del fiume Inzia e, con i suoi 2.500 abitanti, costituisce il villaggio più grande della zona<sup>134</sup>. Antica installazione coloniale, Kimbau è oggi una *aire de santé* e cerca di rispondere alle esigenze di un bacino d'utenza e a un territorio di riferimento certamente superiori alla sua portata – cui fanno capo circa 7.000 persone. Oltre al mercato e al centro ospedaliero, sono presenti una missione cattolica e una scuola primaria e secondaria, realizzate nell'ex-centro agricolo belga. La presenza di una centrale idroelettrica e di pompaggio dell'acqua – costruita qualche anno fa dall'Associazione italiana amici di Raoul Follereau (AIFO) sullo Nzazi, un corso d'acqua che scorre nei paraggi del villaggio e la cui corrente è sufficiente per garantire il funzionamento delle apparecchiature – permette, nonostante i problemi legati al trasferimento di competenze e alla manutenzione in generale, di avere energia elettrica e acqua corrente all'interno dell'ospedale.

Gli abitanti si riforniscono d'acqua dal fiume Inzia e un bidone di 20 litri viene venduto a 300 FC. I prodotti essenziali che raggiungono questi posti – per esempio il sale, lo zucchero, il sapone – hanno prezzi di gran lunga superiori rispetto a quelli di Kenge perché accumulano i costi aggiuntivi del viaggio verso l'interno. Le migrazioni verso la capitale non sono diffuse poiché il livello degli abitanti di queste zone di *brousse* non consentirebbe un adattamento alle dinamiche urbane attuali, rese particolarmente complesse dalla crisi economica e del lavoro. In genere, i pochi giovani che si avventurano nella capitale pianificano permanenze brevi, finalizzate a comprare qualche prodotto di base da rivendere nel loro villaggio. Qui il potere d'acquisto è talmente basso che le quantità di tali prodotti devono necessariamente

---

<sup>133</sup> Gli altri settori sono Pelende Nord, Kolokoso, Bukanga-Lonzo e Inga.

<sup>134</sup> L'intero *groupement*, invece, ha circa 5.000 abitanti.

adeguarsi alle possibilità degli acquirenti, ragion per cui, a meno che non si comperino capre o interi sacchi di *mbinzo* o manioca, gli unici tagli di banconote che si utilizzano sono quelli che a Kinshasa non vengono quasi più presi in considerazione.

#### **IV.6. Verso i mercati: la commercializzazione dei prodotti**

Come è noto, il sistema di produzione agricola tradizionale è governato da strategie che comportano frequentemente l'impoverimento dei suoli, come è il caso della riduzione dei tempi di maggese volta a intensificare i raccolti<sup>135</sup>. Così, sebbene la ricostituzione della fertilità di un terreno richieda un periodo di riposo dai 10 ai 20 anni, generalmente i contadini si limitano ad aspettare tra i cinque e i sette anni e nei casi estremi del Bas-Congo, dove la pressione demografica è particolarmente forte, anche soltanto due. La sterilità del terreno comporta lo spostamento delle coltivazioni e, dunque, un "consumo" di terra in termini estensivi. Tuttavia, per quanto riguarda la sicurezza alimentare, diversamente da altri paesi africani nella Repubblica Democratica del Congo gli ostacoli relativi alla commercializzazione sembrerebbero essere più gravi di quelli relativi alla produzione – tanto più considerando la disponibilità di terreni, la pluviometria favorevole, la densità di popolazione poco elevata (Goossens, Minten, Toollens, 1994, p. 20). Nella triangolazione costituita da pressione demografica, insufficienza dell'agricoltura tradizionale e degrado o assenza di infrastrutture e di politiche adeguate al controllo e alla regolamentazione del commercio, il peso ricade su questi ultimi due aspetti che riguardano, più o meno direttamente, la questione della filiera delle compravendite.

Osservare in dettaglio l'organizzazione del commercio dei prodotti alimentari che sono diretti a Kinshasa e passano sui due assi di approvvigionamento viario – cioè provenienti dalle province del Bas-Congo e di Bandundu – permette di individuare, all'interno delle fasi salienti del processo, tutta una serie di attori, logiche e codici

---

<sup>135</sup> Sull'agricoltura tropicale si può vedere Gourou (1966, pp. 43-85; 1991, pp. 38-54) che, per decenni, ha affrontato temi e problemi purtroppo restati ancora sul tappeto, nella loro bruciante attualità, in tutta l'Africa compresa fra i due tropici.

comportamentali codificati, nonché di mettere a fuoco gli anelli più deboli della catena e le problematiche generali. Nella triade presa in considerazione, la capitale rappresenta la domanda e i villaggi sulle due arterie stradali a ovest e a est di Kinshasa rappresentano l'offerta. In termini di merci quest'ultima è costituita, per quanto riguarda i centri della provincia del Bas-Congo, da riso, banane *plantain*, fagioli, *pondù*, manioca in tuberi o *chikwanga* e, più in generale, da frutta (ananas, banane, agrumi); per ciò che concerne invece i villaggi sull'asse stradale che attraversa la provincia di Bandundu, l'offerta è composta da manioca in tuberi o *chikwanga*, mais, arachidi, *pondù* e, in minor misura, frutta. Insieme a queste merci, vale la pena segnalare il carbone di legna che acquisisce la stessa valenza dei prodotti alimentari in quanto, come combustibile, è indispensabile in ambiente urbano per la preparazione dei cibi. I due poli produttori di carbone sono Kasangulu, nel Bas-Congo, e diversi villaggi del comune rurale di Maluku nella provincia di Kinshasa: ricavato attraverso la combustione della legna in piccoli forni di terra artigianali, il carbone viene poi confezionato in grosse fascine realizzate dall'intreccio di rami e acquistato in quantità consistenti dai commercianti. Alla fine in città si mettono in vendita porzioni più piccole, generalmente utilizzabili da un nucleo familiare nell'arco di due o tre giornate.

Nel suo complesso, il processo di commercializzazione prevede fasi di produzione, raccolta, trasporto, stoccaggio, trattamento, trasformazione, distribuzione e consumo delle merci; naturalmente, tali fasi non sono tutte indispensabili e la loro presenza dipende dalla tipologia dei prodotti trattati, delle filiere messe in atto o degli attori che entrano in gioco. Questi ultimi possono essere diversi ma, al di là delle loro possibili combinazioni, si organizzano in ogni caso in una struttura piramidale costituendo un sistema gerarchizzato al cui vertice si collocano gli attori più forti – che sono anche quelli dotati di maggiore potere economico. Grossisti, semi-grossisti, proprietari di camion, autisti, aiuto-autisti, meccanici, *lutteurs* e *par-colis*<sup>136</sup>, dettaglianti e produttori sotto tutti attori che entrano a pieno titolo nel processo di commercializzazione dei

---

<sup>136</sup> Sulle figure dei *lutteurs* e dei *par-colis* si veda, poco più avanti nel testo, qual è il ruolo da loro svolto nella commercializzazione dei prodotti.

generi alimentari, ritagliandosi uno spazio d'azione all'interno della filiera e contribuendo all'approvvigionamento della capitale.

Il proprietario del camion, nella maggior parte dei casi, è l'attore che entra meno direttamente in gioco: e ciò avviene nonostante la sua presenza sia indispensabile all'intero svolgimento del processo poiché, senza mezzo, il trasporto non sarebbe possibile a-priori. Chi possiede un bene tanto raro, infatti, generalmente guadagna solo in virtù del suo essere proprietario, ricevendo una quota per il noleggio del mezzo e occupandosi, prima e dopo il viaggio, della manutenzione del camion mentre l'autista dovrà pagare il carburante. A volte, compare la figura del *lutteur*, una sorta di *factotum* le cui capacità, soprattutto in materia di gestione delle articolate dinamiche relazionali che compongono il quadro del processo, gli valgono questo appellativo. Il *lutteur* deve disporre del capitale totale necessario all'impresa, o per lo meno del 50%, per garantirsi la possibilità di prendere in mano l'intera faccenda e, nel gestirne tutte le fasi, coordinare anche gli attori della filiera che verranno a mettersi alle sue dipendenze. Questo intermediario per eccellenza, infatti, assicurerà il carburante, i pedaggi, le riparazioni, i salari dell'autista, dell'aiuto-autista e dei meccanici, mentre il suo guadagno sarà assicurato dal pagamento dei passeggeri che deciderà di caricare per strada (Rapoport, 1993, p. 704).

Un'altra figura peculiare è quella del *par-colis*, anch'esso un intermediario ma di rango decisamente inferiore rispetto al precedente, che può essere considerato un attore di livello medio su un'ipotetica scala di poteri. Si tratta di un commerciante che affitta un posto su un mezzo di trasporto per raggiungere i villaggi, acquistare i prodotti e rivenderli al ritorno in città. Generalmente i *par-colis* sono cittadini di provenienza rurale e non agiscono in maniera estemporanea: al contrario, essi acquistano nel proprio villaggio di origine e, spesso, all'interno della stessa famiglia allargata. Altre volte questi intermediari raggiungono i villaggi sfruttando qualsiasi mezzo di trasporto e, dopo aver trascinato i loro prodotti fino all'area di raggruppamento delle merci più vicina, attendono un camion di passaggio.

Ci sono poi i commercianti regionali, che posseggono magazzini *in loco* per lo stoccaggio e rappresentano un vantaggio non indifferente per i produttori locali, perché

garantiscono loro una certa regolarità nelle vendite. Di questi depositi usufruisce un'altra categoria di attori forti, quella dei grossi commercianti della capitale che, disponendo di mezzi per il trasporto e la distribuzione, si servono direttamente nei magazzini regionali. All'ultimo gradino di questo sistema vengono relegati i produttori, cioè i contadini dei villaggi, il cui potere di contrattazione è pressoché nullo. I *par-colis* che arrivano con i camion dalla capitale, infatti, sono soliti concordare tra di loro anticipatamente le soglie dei prezzi al di sopra dei quali i prodotti non devono essere acquistati, in modo tale che ognuno è certo dell'impossibilità di aumento dei costi. Una strategia simile viene adottata allorché il prezzo viene concordato con lo *chef* di zona o di villaggio. In entrambi i casi il commerciante non subisce un danno economico, perché in un villaggio vicino troverebbe comunque le condizioni di scambio che cerca, mentre per i contadini lo stoccaggio e la svendita dei prodotti rimasti invenduti comporterebbe una grava perdita.

Le vendite possono pure essere effettuate villaggio per villaggio o presso punti di raccolta che vengono raggiunti sia con mezzi di fortuna sia a piedi, oppure con l'aiuto di una bicicletta o di un *pousse-pousse* – un carretto a due ruote e a doppio manico che, spinto e insieme tirato da più persone, consente carichi anche molto pesanti. Per migliorare le condizioni di lavoro dei produttori rurali difficilmente si investe in infrastrutture: i privati, infatti, le considerano un bene pubblico e preferiscono impegnare il loro denaro nell'acquisto di magazzini o nell'affitto di depositi, in modo da ottenere un riscontro diretto e immediato, mentre la cooperazione internazionale è poco adatta e spesso impreparata a intervenire su questo settore.

Il tempo medio necessario per un ciclo di acquisto, trasporto e vendita dei prodotti alimentari varia a seconda della provincia e del tratto preso in considerazione. In generale è possibile affermare che in Bas-Congo sono sufficienti cinque giorni laddove nella provincia di Bandundu è necessario disporre di una durata di almeno due volte tanto. I giorni di viaggio – due nel primo caso, quattro nel secondo – sono doppi rispetto a quelli destinati alla compravendita dei prodotti; va poi considerato il tempo di permanenza a Kinshasa, una sosta direttamente proporzionale alla lunghezza del tragitto percorso (Goossens, Minten, Toollens, 1994, p. 181 ss.).

All'interno della città l'organizzazione dei mercati rispecchia un principio geografico ed economico. Sotto il primo aspetto si distinguono mercati centrali o periferici, sotto il secondo è possibile individuare mercati principali o secondari. Da un punto di vista economico la classificazione può cambiare a seconda dei prodotti presi in considerazione: il Gran Marché nel comune di Gombe, per esempio, centrale per definizione, è un mercato principale per ciò che concerne il settore manifatturiero ma secondario per quanto riguarda l'alimentazione. In questo caso, a determinare la situazione di fatto, entra in gioco la proporzione dei grossisti: infatti, è soprattutto la loro quota di prodotti a caratterizzare l'area commerciale e a far sì che un certo settore prevalga sugli altri (Rapoport, 1993, p. 706). I grossisti e semi-grossisti beneficiano poi dei propri depositi, concentrati nei comuni a nord della capitale – Gombe, Kinshasa, Limete –, nei quali vengono stoccati principalmente i prodotti del circuito a vasto raggio, cioè quelli che arrivano via fiume dall'Équateur, dalla provincia Orientale o dal Kivu, come è il caso del riso, dei fagioli e del pesce affumicato. Il mercato centrale costituisce anche uno snodo per gli altri mercati, i cui commercianti possono venire qui a rifornirsi dei prodotti che non arrivano nei propri.

Differentemente dai grossisti e dai semi-grossisti, i *par-colis* si occupano esclusivamente del circuito a corto raggio comprando dai contadini e rivendendo o al dettagliante o direttamente al consumatore. Il primo caso è certamente il più diffuso ed è generalmente rappresentato dalle donne, che costituiscono la principale clientela di questi intermediari. Le *mamans*, infatti, in prossimità dei mercati o nelle *parcelles*, si riforniscono dei prodotti che contano di vendere prima di organizzare il loro commercio. La distribuzione in città della merce, trasportata dai villaggi attraverso il ruolo degli intermediari, non segue un unico criterio ma è condizionata da fattori di diversa natura. Indicativamente, quello geografico gioca un ruolo di prim'ordine: in questo senso, i camion di ritorno dalla provincia di Bandundu riforniscono i mercati dell'est della capitale e quelli provenienti dal tragitto del Bas-Congo riforniscono i mercati dell'ovest. Vanno però presi in considerazione anche aspetti che non riguardano, come in questo caso, un condizionamento a monte, bensì questioni relative ai legami esistenti tra grossisti o intermediari e venditori o, ancora,

all'andamento di taluni mercati di quartiere che possono richiedere in maggior misura determinati prodotti piuttosto che altri, anche in virtù di abitudini alimentari connesse, per esempio, alla prevalenza di cittadini originari di una stessa regione.

I grandi mercati urbani si sviluppano su aree ampie, più o meno organizzate ma generalmente caratterizzate dalla carenza di solide e stabili strutture o dalla diffusa precarietà di quelle esistenti; sebbene nel corso degli anni siano state realizzate sezioni in muratura nei mercati principali, esse sono comunque largamente insufficienti rispetto all'utenza, per cui, solitamente, i venditori si accontentano di rudimentali banchi in legno o, più semplicemente, di un ritaglio di suolo su cui distendere i prodotti. Pressoché tutti questi grandi mercati sono connotati da un movimento centrifugo, ben riconoscibile nella dilatazione che procede da un centro più denso e più compatto a una periferia più sfilacciata, nella quale le attività sono evidentemente meno organizzate e più estemporanee. Lo straripamento dei mercati porta all'invasione di spazi destinati ad altri usi: le attività travolgono le vie, sfiorano le *parcelles* abitate, spesso creando peculiari commistioni con i residenti che approfittano della presenza dei venditori e delle loro necessità per ottenere una piccola entrata. Nonostante l'esistenza di un sistema di tassazione, la maggior parte dei mercati è caratterizzata dall'alta densità delle persone che li frequentano, dalle scarse condizioni di igiene dei prodotti – soprattutto quelli freschi, appoggiati direttamente sui banchi di legno senza alcuna protezione dagli insetti, dalla polvere o dallo smog –, da una conformazione interna che li rende difficilmente praticabili. A fine giornata i prezzi delle merci deperibili scendono e sono molte le persone che aspettano questo momento per fare i loro acquisti.

La crisi degli impieghi ha portato, nel corso degli anni, a un drastico aumento delle donne venditrici, al punto che ai bordi dei mercati, così come negli angoli delle vie e all'interno delle *parcelles*, le *mamans* dettaglianti si sono moltiplicate e i piccoli mercati di quartiere o di via hanno cominciato a proliferare nella capitale. Oggi, non c'è punto della capitale in cui non si riesca ad acquistare prodotti di base anche se, naturalmente, i prezzi possono variare molto. Pure in città sono gli attori più deboli a pagare il prezzo più alto nel quadro di questo sistema di commercializzazione: infatti,



un prodotto acquistato in un mercato di periferia o di strada, all'interno di un quartiere più isolato, lontano da altri mercati o dalla presenza di *boutiques*, sarà inevitabilmente più caro di quello acquistato in una zona più fornita della città. L'abitante in questione, dunque, non ha che poche opzioni a sua disposizione: può scegliere di spostarsi, incamminandosi a piedi o spendendo una cifra per il trasporto, per raggiungere un'area più concorrenziale; oppure può decidere di acquistare un prodotto più costoso dalla *maman* che, a partire da questo svantaggio spaziale in termini localizzativi, lo ha trasformato nel suo mestiere e nella propria, benché modesta, fonte di reddito. Sono i più poveri, dunque, che soffrono maggiormente delle carenze distributive, perché costretti a rifornirsi al dettaglio presso i nodi terminali di un circuito talmente vasto nel quale le merci, una volta giunte in quei punti, includono ormai tutti i costi dell'intera filiera.

L'anarchia dei prezzi e la marcata incidenza delle spese sostenute sono imputabili a cause differenti, del resto riscontrabili a ogni livello del processo. Talvolta si tratta delle scarse quantità di prodotti che possono essere trasportate, cui consegue il gran numero di viaggi necessari per portare a destinazione uno stock adeguato; talora riguardano le perdite numerose dovute agli incidenti o ai guasti dei veicoli; talaltra attengono all'elevato numero di intermediari che intervengono in questa forma di atomizzazione del commercio. Non sono poi indifferenti, nel determinare l'arbitrarietà e l'innalzamento dei costi, le numerose mazzette (*matabiche*) che è necessario distribuire per strada ai posti di blocco, secondo un sistema ormai diffuso al punto da essersi codificato in norma comportamentale<sup>137</sup>. D'altra parte incide anche la mancanza di un sistema di pesi, misure e imballaggi standardizzato che, obbligando a controlli esaustivi ogni volta da parte di tutti, costringe ad allungare notevolmente i tempi delle operazioni commerciali.

A ben vedere, tuttavia, queste cause non sono che effetti di soggiacenti macrocause identificabili, a monte del processo, attraverso diversi piani contestuali. Intanto,

---

<sup>137</sup> Ciò avviene soprattutto sul tratto di strada Kinshasa-Kikwit, meno soggetto a controllo rispetto a quello diretto a Matadi. L'asse stradale che attraversa la provincia del Bas-Congo, infatti, è sottoposto a un sistema di pedaggio ufficiale che costituisce comunque un deterrente, sebbene relativo, rispetto a tali pratiche.

cruciali risultano l'assenza di infrastrutture di base e le cattive condizioni di quelle esistenti, unite alla carenza dei mezzi di trasporto e dei pezzi di ricambio. In secondo luogo, va sottolineata la mancanza di trasparenza, di pubblica informazione, di controllo da parte dello Stato sia per ciò che concerne i prezzi e le condizioni di compravendita sia per quanto riguarda le norme relative ai trasporti – tra le quali l'indifferenza al sovraccarico è certamente la meno giustificabile e la maggior produttrice di conseguenze nefaste. Non si può poi sottacere il ruolo dei prodotti alimentari di importazione, che giocano una concorrenza spietata nei confronti di quelli locali perché beneficiano di circuiti di distribuzione generalmente più efficienti – facendo capo soprattutto alle società di grossisti o semi-grossisti<sup>138</sup>. Sopra ogni altra cosa però, come generatrice di effetti concreti e di comportamenti diffusi, va collocata su un piano d'analisi senz'altro preliminare la questione relativa alla crisi finanziaria dello Stato e al deterioramento dei redditi dei cittadini congolese: la combinazione di questi due fattori a ogni livello di scala comporta, in una maniera o nell'altra, tutta la lunga catena di conseguenze che abbiamo cercato di individuare e descrivere.

A questo punto, una conclusione provvisoria può infine essere tracciata riguardo alla filiera della commercializzazione. Anzitutto, essa si configura come un insieme di strategie d'attori più o meno forti che agiscono secondo un progetto definito e per mezzo di comportamenti codificati, aggirando tutta una serie di problemi e di ostacoli dovuti, *in primis*, all'assenza pressoché assoluta di quello che dovrebbe essere l'attore sociale e territoriale per antonomasia: lo Stato. Estrapolare dal processo generale delle transazioni economiche alcune di queste situazioni problematiche attinenti al commercio ha consentito, da un lato, di comprendere attraverso quali prassi esse vengano fronteggiate dagli attori affinché non ostacolino lo svolgimento delle varie fasi della commercializzazione; dall'altro lato, è servito anche a far emergere qual è l'impatto che tali pratiche hanno sul prezzo finale del prodotto. Eppure il risultato più prezioso di questa operazione pare collocarsi altrove. Focalizzare l'attenzione sul circuito commerciale ha permesso infatti di evidenziare come, nella catena degli attori

---

<sup>138</sup> Si tratta, principalmente, di cereali, carne e pesce. I primi vengono convogliati verso l'industria molitoria del Bas-Congo, la *Minoterie de Matadi* (MIDEMA), mentre i secondi sono trasportati a Kinshasa per mezzo di camion frigoriferi.

che entrano in gioco nei differenti luoghi e tempi della compravendita, i più deboli si trovano all'inizio e alla fine del processo: si tratta, rispettivamente, dei piccoli produttori rurali e del consumatore urbano, entrambi privi di potere di contrattazione e costretti, nello stesso tempo, l'uno a vendere e l'altro ad acquistare.



## Capitolo quinto

### **TERRITORIALITÀ E RIPRODUZIONE SOCIALE**



## V.1. Una territorialità plurale

Una possibile rilettura del territorio urbano di Kinshasa – nonché di quello esterno alla capitale ma che mantiene con essa un rapporto di continuità spaziale e, soprattutto, relazionale – volta all'individuazione di una territorialità specifica, può, almeno in una prima fase, servirsi dell'evoluzione della città nei termini spazio-temporali fin qui trattati. La configurazione assunta dal corpo urbano, infatti, rispecchia, entro certi limiti, la localizzazione di territorialità prevalenti nell'uno o nell'altro settore della capitale.

La territorialità è qui considerata come esito dei processi di costruzione sociale che, nel mentre organizzano e riorganizzano continuamente il territorio, sono nel contempo espressione dei progetti, delle intenzioni, delle volontà, degli interessi, delle relazioni di potere, dei fattori contingenti e dei mutamenti che caratterizzano un determinato contesto storico e geografico. Tali processi consentono di identificare materialmente diverse forme di territorialità in un unico spazio e in un medesimo tempo: in effetti ciò può accadere – e di fatto accade – perché il territorio non è mai completamente sincronico alla territorialità che si sviluppa su di esso. Infatti nel suo insieme il territorio è un prodotto, un risultato di territorialità anteriori su cui si innestano nuove territorialità che lo reinterpretano, lo rimodellano, lo investono di azioni differenziate, in una parola lo ristrutturano secondo progettualità intersecate alle precedenti, dando luogo a nuove sintesi geografiche che rinviano a un consorzio sociale a sua volta soggetto a continui cambiamenti<sup>139</sup>.

Per questo motivo, affrontare l'organizzazione urbana della capitale nei suoi diversi aspetti storico, spaziale, funzionale, sociale – tenendo presente le matrici territoriali e le relative razionalità collettive soggiacenti – è un'operazione

---

<sup>139</sup> «Ogni nuovo territorio implica l'esistenza di una territorialità e di possibili trasgressioni, perché l'esistenza di un territorio e di una territorialità è legata a una cultura e a un atteggiamento e dunque a un insieme di relazioni che costituiscono una territorialità. Ciò significa che un territorio è di solito imperfetto: è una concretizzazione non compiuta per l'effetto delle scale di spazio e di tempo che fanno sì che la territorialità si sviluppi a un ritmo differente da quello del territorio. Dunque c'è una discordanza tra il territorio che conserva delle rimanenze e la territorialità la cui evoluzione è più rapida. Una cosa importante da dire è che il territorio non è mai contemporaneo della territorialità che ivi si svolge. In modo continuo, il territorio è ristrutturato per permettere lo sviluppo delle nuove forme di territorialità» (Raffestin, 2007, p. 22).

imprescindibile per tracciare un quadro degli attuali assetti territoriali di Kinshasa. Nella rilettura qui proposta si è perciò proceduto all'individuazione delle diverse territorialità riscontrate nel tessuto urbano: può trattarsi, di volta in volta, di territorialità residuali – eredità resistenti del passato – oppure emergenti; di territorialità “in positivo” o “in negativo”, dunque attive o passive<sup>140</sup>. Inoltre esse sono sempre frutto di una commistione, che può essere più o meno manifesta, mentre al loro interno possono prevalere, a seconda dei casi, elementi appartenenti alla sfera locale o alla dimensione globale.

Una prima territorialità, che è anche la più evidente, fa riferimento alla distinzione tra *ville* e *cités*, cioè tra la città del lavoro – nella quale si concentrano i servizi amministrativi, le società, le industrie, il commercio ufficiale dei grandi negozi, le catene di distribuzione, i depositi – e la città vissuta che rappresenta tutto ciò che non è *ville*, la città degli abitanti e dei quartieri. Questa *territorialità bipolare*, che permea l'intero impianto urbano, è eredità ancora attiva di una territorialità coloniale, esito di una “territorializzazione eterocentrata”<sup>141</sup>. Fondata sul controllo e sull'esclusione, tale territorialità si configura come territorialità “in negativo” o passiva: aspetti, questi, che sono rimasti al suo interno fino all'attualità sebbene a sancire le forme di esclusione, non siano fattori normativi, come in passato, quanto contingenze di ordine socio-economico. Tale propensione a escludere è stata ereditata come un dato di fatto, perciò la territorialità fondata sulla bipartizione tra *ville* e *city* non viene minimamente messa in discussione dagli attori urbani che sono nati, in quanto tali, al suo interno sperimentandone direttamente, fin dall'inizio, le dinamiche.

Tuttavia, sebbene nell'interpretazione della città la bipolarità sia un criterio analitico ancora necessario – considerando il fatto che l'impianto urbano conserva questo *imprinting* bifronte in termini non solo spaziali ma anche funzionali – esso, sotto alcuni aspetti, non è più sufficiente come chiave di lettura della capitale

---

<sup>140</sup> La territorialità passiva o “in negativo” è quella che, attraverso specifiche strategie di controllo e un apparato normativo a esse correlato, tende a escludere i soggetti. La territorialità attiva o “in positivo”, per contro, deriva dall'agire collettivo ed è inclusiva. Su questo tema si rinvia a Governa (2005, pp. 55-59).

<sup>141</sup> Cioè come risultato di una produzione e di un'utilizzazione del territorio originate e orientate dall'esterno, dunque come intrusione di una forma aliena all'interno di un territorio dato – intrusione praticata attraverso una relazione di potere asimmetrica (Turco, 1988, pp. 145-149).



moderna. Per capire in che senso la realtà territoriale urbana si sia ulteriormente articolata rispetto a tale bipartizione, è necessario cambiare la focalizzazione. Se questa prima territorialità si impone alla scala urbana, a un livello di scala inferiore è possibile individuarne altre: tali territorialità possono agire indipendentemente dalla prima o innestarsi su di essa e possono, in un certo senso, assecondarne la tendenza a separare o contrastarla.

Il comune di Gombe, *centre-ville* e centro degli affari, caratterizzato dalla specializzazione spaziale delle funzioni, si riempie di mattina per svuotarsi la sera catalizzando il traffico della capitale. La presenza e la concentrazione di uffici, servizi, compagnie telefoniche e aeree, banche, ambasciate e altre attività legate al settore internazionale fanno di Gombe il nodo delle relazioni esterne: in questa area prevale una *territorialità a matrice globale*. A mano a mano che ci si allontana da qui verso le *cités*, infrastrutture e servizi vanno scemando e i costi delle *parcelles* scendono. Tale territorialità coinvolge attori forti sia locali che internazionali – basti pensare alle istituzioni politiche, al corpo diplomatico, alle ONG internazionali, alle società commerciali, alla Missione ONU in Congo (MONUC), agli uomini d'affari, ai commercianti indiani, libanesi, cinesi, arabi – assecondando ancora oggi, e sotto certi aspetti sviluppando, il ruolo attribuito a questa parte di città dalla logica coloniale e dalla produzione di territorio su base segregazionista che incarnava quella logica alimentandola a sua volta. Tuttavia, il *centre-ville* ha risucchiato anche una serie di attori marginali che lo scelgono proprio in quanto tale, aprendo dall'interno e mettendo così in contraddizione il dualismo originario – senza risolverlo né cancellarlo ma sfruttandolo, dunque piegando alle proprie esigenze una situazione *de facto*.

I prodotti, a Gombe, hanno un altro prezzo perché il denaro ha un altro valore: per questo, le categorie appartenenti ai gradini più bassi della scala sociale vi affluiscono coi loro prodotti e “servizi”, cercando d'approfittare di un luogo in cui il potere d'acquisto degli abitanti è più elevato che in ogni altro angolo della città. *Mamans* che vendono arance, manghi, ananas o banane; giovani venditori di acqua in busta; ragazzini che smerciano fazzolettini, sigarette o caramelle; dettaglianti che trasportano per la città gelati e bibite fresche in un carretto refrigerante; altri che

distribuiscono panini preparati all'istante; venditori di riviste o dvd masterizzati; lustrascarpe ambulanti; portatori di handicap, a volte guidati da piccoli accompagnatori; militari invalidi di guerra; ragazzi e bambini di strada, spesso di seconda e persino di terza generazione<sup>142</sup>: tutti questi attori attraversano quotidianamente il comune di Gombe nella speranza di raccogliere le briciole di una Kinshasa che, più che altrove, profuma di mondo.

La caratura globale di Gombe viene oggi accentuata dai massicci lavori di edilizia che lo stanno trasformando: palazzi a più piani, future sedi di uffici o appartamenti di lusso, nuovi hotel, centri commerciali vengono eretti a un ritmo stupefacente da ditte libanesi, arabe o cinesi. Questa ondata di rinnovamento, non diversamente da ciò che è accaduto in molte altre città africane, riguarda esclusivamente il *centre-ville* ed è destinata alle persone con un reddito molto elevato, considerando il fatto che il costo di un affitto mensile può superare i 3.500 dollari. Inoltre, a beneficiarne nell'immediato non sono le ditte locali ma i grossi investitori e imprenditori stranieri<sup>143</sup>.

Un'ulteriore forma di territorialità può essere individuata nelle *cités* vecchie, nuove e pianificate, che costituiscono, in termini puramente spaziali, l'area centrale dell'attuale agglomerato urbano inteso nella sua totalità. Qui, sull'antica maglia ortogonale della lottizzazione in *parcelles*, antico frutto della produzione coloniale di territorio, si sono organizzati nodi funzionali all'articolazione dello spazio così come è andata strutturandosi nel tempo. Questi poli, generalmente centrati sugli incroci tra assi viari importanti (*ronds points* Kasa-Vubu, Ngaba, Victoire), su punti di rottura periferici (Bumbu e Makala, ai piedi delle colline, punto estremo dei camion provenienti dal Bas-Congo o Masina-est, punto di partenza dei camion diretti a Bandundu), sui grandi mercati urbani (Gambela, Somba-Zikita, Marché de la Liberté) danno luogo a un fermento di attività e servizi. Si tratta di una *territorialità funzionale ibrida* che si innesta su un residuo territoriale coloniale – la maglia ortogonale appunto – ma lo risignifica ulteriormente sviluppando una funzionalità

---

<sup>142</sup> Cioè figli e nipoti, a loro volta, di ragazzi di strada.

<sup>143</sup> Al riguardo, si può vedere Devey (2009b, pp. 104-105).

propria che sfrutta, nello stesso tempo, la localizzazione e la conformazione delle rimanenze territoriali ereditate dalle logiche precedenti.

Come negli altri casi – e probabilmente in misura maggiore, considerando la varietà contenuta all'interno di questa categoria di *cités* – definire una territorialità che abbracci l'universo sociale contenuto nei territori urbani appena richiamati comporta inevitabilmente una semplificazione; tuttavia, nello stesso tempo, ciò permette di isolare un aspetto di rilievo che, insieme alle emergenze individuate altrove, contribuisce a fornire un quadro d'insieme certamente riduttivo ma al cui interno è possibile ravvisare una qualche valenza schematica orientativa. Le *cités* vecchie, nuove e pianificate, infatti, raggruppano tre generazioni di *cités* e costituiscono una strutturazione territoriale che abbraccia mezzo secolo (1910-1960). Al loro interno le differenze di composizione, in primo luogo dell'habitat, sono notevoli. Tuttavia la comune matrice originaria le distingue per esempio da quelle successive, dando loro un'impronta che resta, sebbene rivivificata da relazioni nuove – aliene ai propositi coloniali – che sono andate organizzandosi nel corso degli anni al punto da costituire una territorialità riconoscibile.

Nelle *cités* delle estensioni est, sud-ovest ed estremo est è possibile riscontrare, in forme ora più ora meno evidenti, il fenomeno noto come ruralizzazione. Esso è tanto più forte quanto più le estensioni sono recenti e vicine, rispettivamente, al Bas-Congo per quanto riguarda quelle a sud-ovest e a Bandundu per ciò che concerne quelle a est. La carenza di servizi e infrastrutture in certi casi e la loro assenza pressoché totale in certi altri, comporta il riemergere di territorialità tradizionali autoctone incrementate da bisogni sociali irrisolti sul piano organizzativo urbano. Addentrarsi nel quartiere di Kingasani, all'interno del comune di Kimbanseke, lasciando l'asse di penetrazione che consente ancora la circolazione in automobile e incamminandosi a piedi dopo aver varcato il piccolo ponte sul Mangu, un corso d'acqua al di là del quale gli autoveicoli non passano, vuol dire introdursi in una realtà lontanissima da quella urbana: il quartiere si sviluppa infatti per chilometri verso l'interno e, progressivamente, si mescola all'ambiente rurale.

Manghi, palme e banani, case in costruzione, in mattoni di cemento, che ripetono il modulo rettangolare delle abitazioni tradizionali. L'assenza di acqua corrente comporta la condivisione dei pozzi o della sorgente, dando luogo a un via vai di donne e bambini che trasportano taniche piene o vuote. La vendita di bevande, in assenza di bar, si effettua nelle *parcelles* dove l'attività può essere intrapresa da coloro che sono in possesso di un frigorifero e di un allaccio alla rete elettrica. Il mercato coperto, realizzato in banchetti di rami e tettoie di foglie, propone solo prodotti essenziali e in quantità minime: farina di manioca, zucchero, sapone, latte in polvere, conserva di pomodoro, olio di palma, biscotti, pane, sigarette. La maggior parte del piccolo commercio, del resto, non si effettua qui ma sulle vie, appena fuori dalle abitazioni: scatole, barattoli, bottiglie di plastica vuote, tutto, una volta riciclato, può essere monetarizzato e messo in vendita perché l'isolamento comporta la difficoltà di reperire anche oggetti d'uso che possono apparire elementari e scontati.

In queste aree, interne e difficilmente raggiungibili, è difficile credere di essere in città, tanto più in quella che è la seconda città dell'Africa subsahariana. E lo stesso avviene in certi quartieri di Masina, di Nsele, di Kinkole. Una localizzazione puntuale di tali particolari ambienti urbani costringerebbe a una individuazione accurata, caso per caso, perché all'interno di uno stesso comune i quartieri possono sviluppare dinamiche molto differenti in virtù, principalmente, della loro ubicazione sia in relazione a un'arteria stradale importante sia al *centre-ville*. Fintantoché ci si trova a Masina o a Kimbanseke, per esempio, affacciarsi sull'asse stradale o restare in prossimità di questo assume un valore significativo sul piano della qualità di vita – in termini di possibilità di scambio, standard delle abitazioni, presenza di botteghe, bar, mercati, snodi vitali per il trasporto. Man mano che ci si allontana spostandosi verso est, però, il fatto di trovarsi sul segmento viario principale diviene meno influente e le condizioni sono più o meno le stesse di quelle delle zone interne dei comuni precedenti perché, a dispetto della vicinanza all'asse stradale, gioca il fattore della distanza dal *centre-ville* o dalla sezione dell'agglomerato che gli gravita intorno. In ogni caso la persistenza dell'elemento rurale, che sotto diversi profili torna continuamente a essere protagonista nell'organizzazione sociale, fa di questa

relazione uomo-spazio-tempo una *territorialità urbana ibrida*, a matrice locale, nella quale la componente tradizionale si innesta sull'urbano.

Al contrario ma non in modo meccanico, nei villaggi sugli assi stradali est e ovest appena fuori Kinshasa, è la città che migra verso la campagna. Il fenomeno riguarda più o meno tutte le località ubicate sulle due traiettorie, tuttavia si manifesta in maniera più evidente sulla strada per Matadi e, in forma minore, lungo il cammino per Kikwit. I centri coinvolti sono quelli che hanno assunto una funzione di snodo e di rifornimento per i camion di passaggio, spesso per la presenza di un mercato o di una concentrazione di servizi funzionali ai commercianti in viaggio. In questo caso si assiste dunque a un mutamento *in situ* della funzione dei villaggi che, per una serie di dinamiche legate alle relazioni più o meno dirette con il mondo urbano, crescono in termini di ampiezza ma anche di specializzazioni, di ventaglio delle attività proposte, di apertura al cambiamento. Si tratta di alcune località descritte nel capitolo precedente e, più precisamente, di quelle che possono essere ricomprese nel raggio urbano non tanto sul piano amministrativo quanto per l'impatto esercitato su di esse dalla capitale. Un impatto che dà luogo a una *territorialità rurale ibrida*, nella quale è l'elemento urbano che si innesta sulla componente tradizionale.

In questo senso il villaggio di Menkao, sul Plateau des Bateke, è esemplare. Località a tutti gli effetti rurale, nella quale l'habitat, l'organizzazione della quotidianità e del territorio rimandano allo stile e ai ritmi della vita di villaggio, negli ultimi anni essa è cresciuta notevolmente accogliendo molti migranti – della limitrofa provincia di Bandundu nonché di province più distanti – che, nell'impossibilità di stanziarsi a Kinshasa, si sono stabiliti alle porte della capitale. Una scelta, del resto, resa possibile anche dalla spinta endogena di Menkao che ha iniziato a sfruttare la sua collocazione di interfaccia tra la città e il Plateau, quindi tra mondo urbano e rurale, sviluppando una serie di attività, soprattutto commerciali, che non si trovano negli altri villaggi dell'interno sull'altopiano. D'altro canto, le poche decine di chilometri che separano questo centro da Kinshasa, rendono relativamente facile reperire un trasporto per recarsi in città e rifornirsi del necessario. Alle *boutiques* di prodotti essenziali che si susseguono lungo la strada, alla presenza di un mercato coperto realizzato in

muratura, a tutta la serie di attività legate al commercio delle colture alimentari di base che catalizzano anche i prodotti dei villaggi circostanti, si aggiungono elementi di modernità rilevanti come, per esempio, la costruzione recente di un piccolo albergo, punto di riferimento per le associazioni locali e no, o per quanti, anche dalla stessa capitale, decidono di passare un fine settimana fuori del caos urbano.

La *territorialità rurale ibrida* si caratterizza dunque per la commistione manifesta di una componente urbana che si innesta, in termini progressivi, su una base fondamentalmente rurale ed è in qualche modo speculare alla fattispecie precedente, appunto identificabile con la *territorialità urbana ibrida*. Nelle relazioni che intercorrono tra gli attori rurali e fra questi e il loro territorio, l'intrusione di elementi, fattori, aspetti specificamente urbani si presenta in maniera continuativa, come nel caso appena richiamato di Menkao, al punto da divenire caratterizzante.

Se la *territorialità bipolare* ha a che vedere con l'impostazione stessa del territorio urbano nella sua globalità – al punto da diventare strutturale e pertanto capace di condizionare, inevitabilmente, tutte le pratiche sociali che si svolgono all'interno della capitale – le altre territorialità sono dunque localizzate in determinati settori della città. Più specificamente, tre macro-aree ci permettono di individuarle, poiché è al loro interno che le differenze tra una territorialità e l'altra sono meglio coglibili: si tratta della zona del *centre-ville*, delle *cités* pre-indipendenza, delle *cités* delle estensioni periferiche e, da ultimo, delle aree peri-urbane e rurali ubicate sulle due direttrici viarie che connettono le province del Bas-Congo e di Bandundu alla capitale.

Naturalmente, ciò non significa che il cambio di una maglia amministrativa o di una determinata fase cronologica coincida con il passaggio dall'una all'altra territorialità: la categorizzazione in una pluralità di territorialità, tuttavia ricomponibile in un'unica territorialità che si offre indivisa all'occhio dell'osservatore, resta appena un arbitrio controllato del nostro intelletto che ci permette, nondimeno, di spiegare ciò che può sfuggire alla percezione immediata e talvolta anche alla comprensione successiva. Per suo tramite, infatti, è possibile rintracciare differenze o tratti comuni e cercare di mettere in relazione con

determinati ambiti territoriali le caratteristiche ricorrenti individuate sia all'interno della struttura urbana che nelle aree sottoposte al raggio d'azione della città.

Se si getta uno sguardo alla Tab. 4, che offre un quadro riassuntivo in cui si trovano schematizzate le diverse territorialità fin qui descritte, è infine possibile individuare un'ultima forma di territorialità che appare, fra tutte, come la più rilevante. Intrecciata alla trama urbana in modo generalizzato, essa incorpora e testimonia molteplici forme di riappropriazione territoriale e strategie d'uso degli spazi che, in un contesto caratterizzato da una crisi economica profonda e duratura, acquisiscono un ruolo di prim'ordine nell'organizzazione della capitale partecipando in modo determinante alla riproduzione della sua società. La *territorialità spontanea diffusa* permea ogni area di Kinshasa ed è contemporanea a tutte le altre, sulle quali si innesta con modalità specifiche a seconda dei casi. La caratterizzano alcune pratiche sociali la cui dimensione e il cui peso, più o meno accentuati, dipendono dalle zone prese in considerazione. Tra queste prassi correnti vale la pena ricordare l'habitat irregolare – identificabile nelle varie forme di occupazione abusiva del suolo, nella lottizzazione pirata, nell'edilizia non autorizzata – e le sue modalità di costruzione, dunque le filiere e le tecniche usualmente messe in atto per realizzare un certo tipo di abitato. Non meno socialmente diffusi risultano poi il commercio e i servizi informali, generali e alla persona; gli allacci irregolari alla rete elettrica; il subaffitto delle *parcelles* e degli stessi locali pubblici; gli orti urbani, spesso realizzati su terre demaniali o militari; i mercati spontanei di strada; le attività artigianali non strutturate all'interno del tessuto urbano.

La territorialità spontanea diffusa, diversamente da quella bipolare e da quella globale è, come le rimanenti, una territorialità attiva o “in positivo” perché inclusiva. Essa getta luce sulle modalità autoctone di gestione dello spazio da parte di attori che, per quanto collocabili a livelli differenti di un'ipotetica scala gerarchica, possono comunque essere considerati, nella maggior parte dei casi, attori deboli in quanto inseriti in un articolato sistema di dipendenze che riduce la loro autonomia<sup>144</sup>.

---

<sup>144</sup> Per la distinzione tra attori forti e deboli si può far riferimento alle relazioni che essi intrattengono: in particolare quelle cosiddette dissimmetriche segnalano poli relazionali che stanno tra loro in reciproco rapporto di dominio o subordinazione – dunque riguardano situazioni di esercizio non bi-direzionale ed

Come accade poi per la territorialità bipolare, ma non nel caso delle altre restanti, quella spontanea diffusa è sua volta non localizzata e pervasiva. Nondimeno, anche all'interno dei tratti comuni a entrambe le territorialità è possibile leggere delle differenze. Infatti, laddove la prima è pervasiva per il suo carattere originario di passività o negatività – vale a dire, perché il suo *imprinting* territoriale rivela ovunque una tendenza all'esclusione –, la seconda è pervasiva in quanto spontanea e diffusa, non dunque per un tratto impositivo bensì per una capacità di capillarizzazione intrinseca resa possibile dalla sua piena adeguatezza al contesto.

Tab. 4 – *Le forme assunte dalla territorialità a Kinshasa*

<b>Territorialità</b>	<b>Caratteristiche</b>	<b>Area di pertinenza</b>
Territorialità bipolare	Passiva, non localizzata, pervasiva	Intero agglomerato urbano
Territorialità a matrice globale	Passiva, localizzata	Gombe
Territorialità funzionale ibrida	Attiva, localizzata	<i>Cités</i> vecchie, nuove e pianificate
Territorialità urbana ibrida	Attiva, localizzata	<i>Cités</i> delle estensioni (sud-ovest, est ed estremo est)
Territorialità rurale ibrida	Attiva, localizzata	Località sugli assi stradali
Territorialità spontanea diffusa	Attiva, non localizzata, pervasiva	Intero agglomerato urbano

La territorialità spontanea diffusa, infatti, è l'espressione privilegiata di una logica locale, cioè la risposta peculiare di una razionalità autocentrata alle eredità geografiche ancora attive di cui si fa portatrice la territorialità bipolare come prodotto di una logica esterna, di una razionalità eterocentrata che rinvia al colonialismo<sup>145</sup>. La differenza messa in luce tra le due territorialità in questione rende ciascuna di esse appartenente a

---

equilibrato del potere (Raffestin, 1981, pp. 48 ss.). È pur vero tuttavia che le relazioni di potere, siano esse squilibrate o equilibrate, non sono stabili poiché subiscono mutamenti nel corso del tempo e sono influenzati dalle strategie che gli attori in presenza di volta in volta adottano (Bertoncin, 2004, pp. 64 ss.).

<sup>145</sup> Del resto, una razionalità in larga parte esterna è anche quella che orienta la *territorialità a matrice globale*, sebbene siano diversi tanto gli apparati normativi che intervengono quanto le scale geografiche e gli attori coinvolti. Essa fa riferimento agli assetti internazionali e agli orizzonti geopolitici attuali, sia mondiali sia soprattutto africani, mutevoli e di volta in volta ristabiliti su un nuovo piano di equilibrio pur sempre provvisorio, all'interno dei quali il ruolo economico e politico del paese viene definito e collocato.



universi di riferimento contrapposti – pur all’interno di una classificazione che le colloca su una tela di fondo apparentemente comune in quanto, appunto, entrambe non localizzate e pervasive. Il sovrapporsi alla territorialità bipolare di una nuova e più recente territorialità spontanea diffusa genera, infatti, un campo di tensione oppositiva nel quale la seconda tende ad annullare gli effetti della prima.

## V.2. L’habitat urbano irregolare

Per leggere dall’interno la territorialità spontanea diffusa è necessario analizzare almeno alcune delle pratiche sociali e territoriali appena richiamate. In primo luogo è parso utile trattare la questione dell’edilizia irregolare e, insieme, quella delle modalità di costruzione delle abitazioni che, come si vedrà, rientrano per diversi aspetti nella galassia dell’informale.

L’acquisizione di *parcelles* destinate alla costruzione *ex-novo* riguarda soprattutto le estensioni urbane: quelle a est hanno ormai coperto decine di chilometri di distanza dall’agglomerato vero e proprio attraverso un’espansione lineare che, nella impossibilità di beneficiare di altri servizi, gode almeno dell’asse stradale e si struttura, pertanto, inseguendone il corso; quelle a sud, procedendo con la stessa modalità lungo la strada – anche per evitare le erosioni dei versanti collinari – sono ormai straripate nella provincia del Bas-Congo e non è raro vedere *parcelles* occupate e piccole case in costruzione nel tratto Kinshasa-Kasangulu, sulla *route* per Matadi.

Nei comuni realizzati prima del 1960 – cioè nelle *cités* vecchie, nuove e pianificate – non c’è più spazio disponibile e persino gli interstizi inadatti alla costruzione, com’è per esempio il caso degli argini inondabili dei fiumi urbani, sono stati occupati da abitazioni generalmente precarie e solitamente soggette a sgomberi<sup>146</sup>. In questi comuni si assiste piuttosto all’acquisto di vecchie *parcelles* edificate in cui gli alloggi esistenti vengono distrutti per essere sostituiti da nuove abitazioni costruite entro le

---

<sup>146</sup> Si tratta delle *bidonvilles* di Kinshasa, caratterizzate da sporadicità, piccole dimensioni e vicinanza a quello che è considerato il centro-città.

stesse mura perimetrali. Tale prassi, tuttavia, può essere avviata soltanto da persone con un certo livello di reddito o riguarda soggetti che hanno avuto l'opportunità di concludere un affare e si sono trovati in possesso di una cifra consistente da investire: molto spesso si tratta di migranti di ritorno, temporaneo o permanente, o di una famiglia che ha qualche parente prossimo con un buon lavoro in Europa. In ogni caso la possibilità di acquistare una vecchia *parcelle* nei comuni realizzati prima del 1960, per demolire e poi ricostruire, non coinvolge che una minoranza mentre gli altri sono costretti a guardare alle aree più lontane e meno servite.

La questione dell'habitat è intimamente connessa all'accesso e all'acquisizione della terra che, nella Repubblica Democratica del Congo, è proprietà eminente e riservata dello Stato. Tra gli strumenti giuridici che lo affermano, vale la pena ricordare la legge Bakajika del 1966 – che conferisce al paese i diritti fondiari, forestali e minerari concessi o ceduti prima dell'Indipendenza – e la legge fondiaria del 1973 che rende lo Stato proprietario esclusivo del suolo e del sottosuolo. Quest'ultima ha soppresso il diritto di occupazione sancito, durante il colonialismo, dal possesso di un *livret de logeur*: lo Stato, da allora, può accordare una concessione perpetua o temporanea o, ancora, stipulare dei contratti d'uso della terra prolungabili. Sebbene l'unico documento adibito ad attestare il titolo di concessione sia il *certificat d'enregistrement* – che comporta una tassa sul prezzo della *parcelle* – il *livret de logeur* ha continuato per lungo tempo a essere rilasciato dalle *Maisons de zone* ed è stato considerato come titolo di proprietà dagli abitanti.

Ciò è dipeso in larga parte dal fatto che, dopo l'Indipendenza, i servizi destinati all'emissione di questo titolo non sono stati riassorbiti in altri settori e hanno quindi continuato a esercitare il loro ruolo, complice l'ignoranza della legge. Ma c'è anche una concausa di duplice matrice culturale ed economica: nel *livret de logeur*, oltre al proprietario, vengono segnalati i nomi dei suoi figli insieme a quelli di tutti coloro che vivono nella stessa *parcelle*; in genere, questo fa sì che i proprietari si sentano più protetti nel caso emergessero conflitti legati a questioni di eredità dovuti alla contraddizione esistente tra la successione *coutumière* delle società matrilineari e

quella del diritto moderno<sup>147</sup>. Inoltre, la presenza del nome dei propri figli viene spacciata in molti casi per comproprietà – e tale circostanza può per esempio impedire al padre di vendere e, nel contempo, favorire l’indivisibilità del bene. E questa è appena una delle modalità con le quali vengono innescati i conflitti fondiari all’interno delle famiglie.

D’altro canto, all’effettiva mancanza di conoscenza della legge bisogna aggiungere le innumerevoli pratiche che fanno largo uso dell’astuzia e approfittano ora dell’uno ora dell’altro aspetto della normativa vigente o passata a seconda delle necessità contingenti, nonché il ruolo cruciale svolto dalla stregoneria di fronte alla quale, spesso, le diatribe relative ai diritti di proprietà passano in secondo piano. Le cause giudiziarie, infatti, possono venire abbandonate e talvolta non vengono nemmeno intraprese per timore di una minaccia, effettiva o anche solo ipotizzata, che comporta l’entrata in campo di un *sorcier*. Oppure la lotta può precisamente spostarsi sul piano sovranaturale, implicando diversi stregoni e facendo intervenire il prestigio di alcuni membri influenti all’interno della famiglia: determinati gradi di parentela, infatti, comportano un potere e un’assunzione di responsabilità che, nelle dinamiche dettate dalla tradizione, contano più di quanto non valgano i migliori avvocati di Kinshasa. La *sorcellerie*, nel contesto urbano, è tutt’altro che scomparsa e, per quanto abbia assunto forme nuove, essa sembrerebbe configurarsi non tanto come regolatore dei meccanismi sociali, quanto piuttosto come arma da utilizzare per ottenere ciò che si ritiene proprio di diritto<sup>148</sup>.

Il marasma fondiario la dice lunga circa il debole impatto della legge sulla popolazione, nonché sull’assenza di un potere esecutivo capace, efficace e, soprattutto,

---

<sup>147</sup> Infatti, nel 1923, con un’ordinanza del Governatore generale veniva sancito che, in città, il diritto di eredità spettasse ai figli del proprietario e non, per esempio, a sua moglie che avrebbe potuto soltanto fruire del bene fintantoché era in vita. In un certo senso, dunque, continua a essere applicata la stessa ordinanza. Su questi temi, indicazioni specifiche in Canel, Delis, Girard (1990, pp. 37 ss.).

<sup>148</sup> Spesso tale diritto fa riferimento a un sistema redistributivo tradizionale che, in città, non ha alcuna possibilità di sopravvivere. Già di per sé inadatto ai contesti monetarizzati, esso non è infatti oggettivamente sostenibile in un contesto di radicata crisi economica come quello di Kinshasa. La redistribuzione, dunque, come la stregoneria, perdura in quanto fatto culturale non perché è funzionale al sistema ma perché, in mancanza d’altro, poter fare appello ai residui della tradizione costituisce almeno una potenzialità in più sulla quale fare leva per non soccombere senza esercitare qualche forma di resistenza. Ciò naturalmente comporta un peso insostenibile per colui che deve elargire: il cittadino comune porta così, tra gli altri, anche il giogo della famiglia allargata e sa che, qualora riuscisse a ottenerli, dovrà comunque condividere con essa i propri risultati, per quanto magri possano essere.

interessato ai propri compiti istituzionali. A sua volta, però, il caos interpretativo che impera è reso possibile soprattutto dalla più generale latitanza di un attore sociale e territoriale forte per antonomasia quale lo Stato, ma anche dalla perdurante crisi economica all'interno della quale gli attuali cittadini della capitale sono nati e cresciuti. In una siffatta situazione, pertanto, mantenere certe condizioni di confusione è auspicabile per tutti perché esse consentono, per lo meno, la possibilità di ricavarci un margine di guadagno. Possibilità che, inevitabilmente, si dà ai più forti tra i deboli e non contiene principi democratici né redistributivi, mentre contempla quelle peculiari modalità di accaparramento dei beni materiali, per quanto scarsi, che la legge della sopravvivenza comporta.

Analogamente ad altri aspetti della vita urbana, l'aspetto fondiario mette in luce in modo chiaro come la tradizione, nucleo centrale del «serbatoio metafisico» al quale si alimenta la società *kinoise*, orienti la prassi aggirando le forme legittime di comportamento statuite dal diritto – che, d'altra parte, è esso stesso un'espressione di quel medesimo «serbatoio metafisico», ma in termini di modernità e, pertanto, coloniali<sup>149</sup>. Nello specifico, certe componenti della tradizione sociale funzionano come una codificazione normativa alternativa a quella della legge ufficiale, dando luogo a comportamenti sanzionatori che acquisiscono, spesso, una cogenza maggiore di quella legale. In questo senso tali prassi, per quanto illegali, si configurano come comportamenti legittimi e consolidati capaci di generare trasformazioni territoriali e assetti urbani, come momenti fondamentali della riproduzione sociale.

Le aree delle estensioni a sud sono state lottizzate dall'azione combinata, o comunque dalla commistione, tra gli *chefs de terre* e i tecnici dell'ufficio catastale che, di volta in volta, hanno prolungato la maglia ortogonale sui suoli sabbiosi e collinari, senza tener conto né dell'alienazione definitiva del diritto di proprietà da parte dei primi né, tantomeno, delle condizioni geomorfologiche dei siti – sottoposti, come si è visto, all'azione distruttiva dell'erosione. La stessa cosa è avvenuta in

---

<sup>149</sup> L'espressione «serbatoio metafisico» rinvia all'universo di valori, miti e credenze – diverso ma sempre presente in ogni gruppo umano collettivamente organizzato – messo in evidenza nell'analisi geografica della società elaborata da Turco (1988, pp. 15 ss).

molti quartieri delle periferie nelle estensioni a est<sup>150</sup>. Poiché uno degli obblighi della legge del 1973 comportava la valorizzazione della terra ma senza particolari specificazioni al riguardo, se non si procedeva a costruire subito dopo l'acquisto – ad esempio per mancanza del denaro necessario o perché si intendeva rivendere – in genere ci si limitava a collocare sul posto una persona di guardia o a cingere lo spazio con alte mura.

D'altro canto, la questione della messa in valore del suolo urbano combina un elemento legislativo con uno tradizionale: nella cultura del villaggio, infatti, il momento in cui un giovane è in grado di costruire la propria abitazione segna uno spartiacque importante che sancisce, nel contempo, la sua autonomia e il suo ingresso in società. Quello di avere una casa è dunque un condizionamento che incide sui giovani e si trasferisce in città dove, però, le regole del gioco sono ben diverse. Perciò il nuovo arrivato, dopo aver trascorso in casa di qualche parente un primo periodo di apprendistato alla città, che del resto può durare diversi anni, si mette alla ricerca di una *parcelle* non appena le sue disponibilità economiche sono tali da permetterglielo. Generalmente la compravendita viene affidata a un intermediario, una figura che, a partire dagli anni Settanta, ha cominciato a imporsi nel panorama degli acquisti immobiliari e degli affitti. Si tratta di una persona che gestisce una fitta rete di relazioni e ha buoni contatti politici e amministrativi, in particolare con il personale del catasto e che, dunque, è in grado di accelerare le necessarie procedure burocratiche<sup>151</sup>.

Poiché tra l'acquisto e la costruzione sono molto frequenti i conflitti che hanno a che vedere con la questione dei confini, si è sviluppato tutto un codice comportamentale che mira a evitare le eventuali pratiche di aggressione dei vicini. In linea di massima, infatti, si può affermare che questo atteggiamento è considerato

---

<sup>150</sup> Marc Pain (1985, pp. 189-211) propone un'interessante ricostruzione della nascita di un quartiere periferico a Kinshasa, anche considerando il ruolo esercitato dalle attività informali sull'urbanizzazione.

<sup>151</sup> D'altro canto, intermediari o commissionari sono figure che si incontrano anche nelle compravendite in campo automobilistico oppure quando il loro operato si aggancia al settore pubblico: per ottenere determinati documenti, quali il passaporto o un visto di espatrio, è infatti conveniente rivolgersi a un intermediario di fiducia piuttosto che inoltrarsi da soli nella selva burocratica degli uffici preposti. Pagare il servizio a un'unica persona in grado di sbrogliare i lacci interni è in ogni caso più economico che affrontare gli ostacoli che potrebbero sorgere, di porta in porta, a causa della corruzione capillarmente diffusa.

come una sorta di difesa preventiva nella cultura urbana a Kinshasa, per cui chi prima lo applica ha meno probabilità di restarne vittima. E ciò, naturalmente, non ha solo a che fare con l'ambito dell'edilizia, ma con la più gran parte degli aspetti della vita cittadina<sup>152</sup>. Onde evitare problemi di qualsiasi ordine si comincia, in primo luogo, a dipingere su un cartello di metallo una scritta che annuncia l'occupazione imminente della *parcelle*. Infatti, non sono nemmeno rari i casi in cui una stessa *parcelle* viene venduta due volte da intermediari senza scrupoli. Una dinamica pressappoco identica riguarda la vendita di *parcelles* già edificate o di costruzioni in genere: muovendosi all'interno della città è molto frequente trovare imprese a caratteri molto grandi, sulle mura perimetrali o su quelle delle stesse abitazioni, frasi che annunciano il fatto che la *parcelle*, o la casa in questione, non è in vendita.

In secondo luogo, quando si tratta di lotti edificabili, si provvede a costruire qualcosa di temporaneo o parziale per attestare la concreta messa in valore: può essere una piccola baracca realizzata in materiale di recupero e rivolta a giustificare la residenza di un guardiano, oppure è il caso di un primo perimetro della recinzione in cemento che contorna e racchiude la *parcelle* o, ancora, è il caso degli stessi muri portanti del fabbricato che si è previsto di costruire. Chi non riesce per il momento a permettersi l'intera struttura esterna della casa, costruisce almeno gli angoli e comincia a innalzare muretti che più tardi diventeranno le mura perimetrali della nuova abitazione. Certo le regole sono più sociali che edilizie, se si considera il fatto che le modalità costruttive sono per lo più orientate a tenere testa ai possibili ostacoli che potrebbero interporsi alla riuscita del progetto (Canel, Delis, Girard, 1990, pp. 56-57). Del resto questo aspetto, volto al controllo delle potenziali dinamiche negative esterne, permea interamente l'*iter* di costruzione e si riversa tanto sui materiali acquistati quanto sul lavoro della manodopera implicata. In un certo senso le norme comportamentali che sono andate codificandosi nel corso degli anni hanno a che vedere più con il tentativo di arginare i problemi del sistema sociale che con

---

<sup>152</sup> È sufficiente osservare il comportamento dei folti gruppi di persone che attendono un mezzo di trasporto: spesso, per un posto libero all'interno di un'automobile, adocchiato da lontano, scoppiano vere e proprie risse che non mancano di coinvolgere anche qualche passante non direttamente implicato.

quello di migliorarlo – e tale tentativo comporta costi il cui impatto, tutt'altro che irrilevante, costringe in molti casi all'abbandono del progetto.

D'altro canto, è bene aver chiara la condizione economica degli attori coinvolti, cioè dei cittadini. Per quanto privilegiati rispetto ad altri, nel senso che sono pur sempre riusciti a ottenere una *parcelle*, le loro possibilità finanziarie sono in genere limitate e talvolta si rivelano insufficienti a coprire l'intera spesa dell'operazione. Al costo del trasporto del materiale, della manodopera e di una sorveglianza permanente garantita sul posto bisogna aggiungere sia i vari incentivi che, inevitabilmente, si rendono necessari nell'ambito di qualsiasi azione venga intrapresa insieme ad altre persone, sia l'oscillazione dei prezzi continua che costringe ad acquistare piccole o medie quantità di materiale in attesa di tempi migliori. Fattori, questi, che incidono notevolmente sulle possibilità iniziali del proprietario, per quanto preventivate con largo anticipo. Molto spesso si ricorre al sistema della *tontine*, comunemente nota a Kinshasa come *likelemba* – una pratica che permette ai partecipanti, previo versamento di una somma fissa uguale per tutti, di usufruire una volta ciascuno di una cifra da utilizzare a seconda delle esigenze in virtù di un sistema di prestito a rotazione<sup>153</sup>.

### V.3. Economia informale e attività commerciali

La strategia della *tontine*, peraltro molto diffusa nel continente africano, viene utilizzata da gruppi di persone anche per scopi diversi dalla costruzione di un'abitazione – come per esempio preparare il rientro scolastico dei propri figli, sostenere una spesa sanitaria importante oppure permettersi un acquisto particolare<sup>154</sup>. Un settore nel quale si fa largo uso della *tontine* è quello del

---

<sup>153</sup> Per le dinamiche che intervengono durante la costruzione delle abitazioni a Kinshasa si rimanda a Matondo, Lebigot (1985, pp. 32-33). Per quanto riguarda invece il sistema del *likelemba* si possono vedere Guillerrou (1995, pp. 335-345) e Bouchard (2002, pp. 48-52).

<sup>154</sup> L'educazione e la sanità, per quanto pilastri della vita sociale, sono state gravemente danneggiate dalla crisi economica. Su questi temi è possibile farsi un'idea in termini statistici, preziosa sebbene ancora grossolana, consultando i seguenti rapporti Unicef: AA.VV. (2002, pp. 65 ss. e pp. 87 ss.); Gibbons, Stewart (2005, pp. 98 ss.). A Kinshasa, e più in generale nella Repubblica Democratica del Congo, oltre al fatto che le istituzioni scolastiche pubbliche sono costituite da vecchie costruzioni in stato di degrado spesso prive anche del necessario, gli insegnanti sono retribuiti con mesi di ritardo e, in ogni

commercio, che continua a costituire una delle modalità più sicure con le quali far fronte alla crisi: a seconda dell'entità del prestito, infatti, si può effettuare un rifornimento di merci in quantità maggiori oppure provvedere all'avvio di un'attività.

I documenti necessari per essere autorizzati alla vendita sono la *patente*<sup>155</sup> e il *registre de commerce*: la prima riguarda le attività svolte all'aperto, nei mercati e nelle aree commerciali che, nel corso degli anni, sono andate organizzandosi in forma più o meno spontanea all'interno della città, mentre il secondo riguarda il commercio fisso di negozi, botteghe, depositi. A Kinshasa i negozi di vestiario, di elettrodomestici, quelli per i materiali e i servizi fotografici, le librerie, i supermercati della catena Pelustore, le cartolerie sono in maggior parte concentrati nel comune di Gombe, mentre sull'Avenue Kasa-Vubu prevalgono i negozi di musica, di oggettistica e ancora quelli d'abbigliamento. Più o meno dappertutto invece – ma in particolare vicino ai mercati, nelle *cités* vecchie, nuove e pianificate e nei quartieri meno recenti delle zone d'estensione prossime all'asse stradale – è possibile trovare botteghe alimentari o di prodotti d'uso quotidiano (sapone, anzitutto, ma anche cosmetica in generale), barbieri, *internet point*, agenzie di cambio, bar o piccoli ristoranti. Generalmente, il luogo che ospita queste attività – fisse e formali – è costituito da un locale in muratura che dà sulla strada o sulla via, organizzato in maniera essenziale. Le botteghe dispongono i loro prodotti su scaffali di legno appoggiati ai muri e su un bancone, posto di solito di fronte all'entrata, protetto sul davanti da una rete metallica che supera l'altezza d'uomo. Un ritaglio effettuato nella rete o un piccolo sportello permettono al commerciante di scambiare denaro e prodotti con il cliente<sup>156</sup>. In molti casi l'abitazione dei proprietari è ubicata nella sezione retrostante della *parcelle*.

---

caso, mal pagati. Ciò ha dato luogo, nel corso degli anni, a un sistema di retribuzione alternativa che obbliga i genitori a elargire qualcosa per gli insegnanti, rendendo di fatto privato un servizio pubblico. Naturalmente, come in tutti i codici comportamentali non regolamentati, questa situazione ha innescato pratiche a catena: dall'inserimento di soldi nel quaderno per ottenere una correzione, al pagamento del docente per vedersi registrare il voto e altro ancora. Negli ospedali la situazione è simile: non solo il paziente deve provvedere a tutto ciò che riguarda il suo posto letto (deve quindi portare lenzuola, coperte, cuscino) e il suo pasto nonché pagare del resto ogni singola fase del suo percorso sanitario, ma deve anche far fronte a tutta una serie di brogli ai quali non può in alcun modo opporsi o sottrarsi, se non conoscendo una persona influente all'interno del contesto in questione – dunque qualcuno di cui, chi pretende il pagamento di una cifra non prevista, potrebbe avere bisogno in un'altra occasione.

<sup>155</sup> Documento che attesta l'avvenuto pagamento di una tassa annuale per l'esercizio della propria attività.

<sup>156</sup> Le botteghe alimentari propongono prodotti di base quali detersivi in bustine, sapone per il bucato a mano, latte in polvere, margarina, biscotti, sale e zucchero sfusi, carta igienica ma anche caramelle,



Un tipo particolare di *boutique* alimentare molto diffusa all'interno delle *cités* è costituita da una sorta di cabina costruita in legno e collocata agli angoli delle vie. La parte superiore è aperta sul davanti, ma anche in questo caso è dotata di una rete metallica che preclude al cliente l'accesso diretto ai prodotti di cui il commerciante dispone, consentendogli però di osservarli per farne richiesta. Meno fornita di una vera *boutique* essa consente comunque l'acquisto di prodotti di base e si colloca tra la bottega vera e propria e il *ligablo* – cioè il banco di legno mobile che, a fine giornata, viene svuotato delle merci affinché possano essere conservate in un posto sicuro per la notte. Questa bottega-cabina, infatti, si distingue dalla *boutique* standard per la quantità più ridotta di merci, nonché per la tipologia di alcuni prodotti in vendita<sup>157</sup>. Tuttavia, qualsiasi differenziazione non va considerata come un automatismo: voler ridurre a una classificazione le micro-strategie di vendita a Kinshasa è un'operazione destinata a priori all'insuccesso; ognuno, infatti, orienta il proprio mercato a seconda della zona, della presenza di altre botteghe, della possibilità o meno d'approvvigionamento di certi prodotti.

Le altre attività commerciali, quelle che non dispongono di un vero e proprio negozio e, soprattutto, che non sono caratterizzate da elementi di fissità e stabilità – nel senso che, pur mantenendo uno stesso sito, ogni sera il piccolo banco in legno o il pezzo di cartone o di stoffa, sui quali vengono adagiati i prodotti, vengono portati via – hanno comunque bisogno di un permesso per essere esercitate. Tuttavia, una gran parte dei commercianti vende in maniera irregolare, soprattutto nelle zone meno soggette a controllo, lontano dai mercati, nelle vie più interne e in prossimità della propria *parcelle*.

L'universo informale è variegato e non sempre facilmente distinguibile. Spesso i contorni dell'informalità sfumano nel formale o si collegano a esso. Certo è che il progressivo arretramento dello Stato di fronte a una serie di responsabilità sociali ha

---

*chips*, sangria. Si tratta di prodotti molto diffusi che vengono riproposti da ogni *boutique*, sebbene siano situate a distanza di pochi metri l'una dall'altra.

<sup>157</sup> A titolo di esempio: laddove nella *boutique* un pezzo di sapone viene venduto generalmente intero, nella bottega-cabina è possibile acquistarne un pezzo più piccolo. Inoltre, qui è possibile trovare arachidi tostate vendute in minuscoli sacchetti oppure sigarette sfuse, esattamente come nei banchetti destinati appositamente alla vendita di sigarette.

spinto la popolazione a organizzarsi autonomamente e, in assenza di un settore produttivo industriale, gli ambiti ai quali gli operatori si sono rivolti sono stati quelli del commercio, dei servizi, dell'agricoltura e dell'artigianato. Per un numero consistente di queste persone, però, la formalizzazione o la regolarizzazione della propria attività è un passo troppo grande, che può arrivare in un secondo momento o non arrivare affatto.

Nel commercio informale rientrano una serie di categorie di venditori che possono essere stanziali o ambulanti. In primo luogo vale la pena ricordare le *mamans* che si collocano per le vie delle *cités* con banchetti rudimentali in legno o, più semplicemente, appoggiando i prodotti per terra su un cartone. Queste donne vendono piccolissime quantità di prodotto – due o tre scatole di sardine, qualche pezzo di sapone, qualche bustina di latte in polvere, un pacchetto di sigarette da vendere sfuso. La strategia economica delle *mamans* è basata sulla localizzazione di quartiere – per cui chi sceglie di acquistare da loro può evitare di dislocarsi – e sulla varietà dei prodotti – pochi pezzi ma di differenti tipologie. Generalmente, questo tipo di commercio viene realizzato nei pressi della *parcelle* nella quale si vive: ciò consente di potersi dedicare anche alla propria famiglia, di avere un posto sicuro nel quale conservare i prodotti e dove, in caso di controlli, ci si può rifugiare rapidamente con l'intero banco. Una figura molto amata è quella della *maman* delle *mikate*, piccoli dolci rotondi di pastella fritta consumati in particolare dai bambini: spesso, queste donne, organizzano la loro attività di mattina, nei pressi delle scuole, mentre la sera si posizionano nelle zone frequentate dai giovani per la presenza di bar o posti di ritrovo.

La necessità di integrare il reddito familiare – o in taluni casi di crearlo – con un piccolo commercio è andata acutizzandosi nel corso degli ultimi vent'anni ed ha costretto molte donne, che una volta potevano contare sulla stabilità salariale del marito, a inventarsi un'attività commerciale. Difficilmente tali attività, scaturite dalla crisi, possono regolarizzarsi, considerando il fatto che tante riescono a nascere solo grazie a un prestito. Tuttavia è possibile intravedere un esito socialmente positivo in questa dinamica: la donna, che il codice tradizionale della famiglia

congolese condanna all'ubbidienza nei confronti del marito, è riuscita a conquistarsi un margine non solo di autonomia – relativa, se si tiene conto del fatto che gran parte della giornata viene destinata al lavoro – ma anche di autorevolezza<sup>158</sup>. Da contributo per la famiglia, infatti, le sue attività si trasformano in un sostegno primario e il più delle volte unico.

Molto spesso le donne venditrici, che costellano le vie interne della capitale, propongono appena uno o due prodotti: è il caso delle *mamans* che vendono farina di manioca, riso, farina di mais, carbone. Questa scelta, al contrario di quella precedentemente richiamata, non offre una varietà di articoli ma prodotti la cui vendita è certa perché sono utilizzati quotidianamente da tutti. In genere essi vengono lasciati davanti alle parcelle, magari sotto lo sguardo dei bambini o di una commerciante vicina. La proprietaria può così assolvere ai suoi doveri domestici e mostrarsi solo in caso di bisogno.

Le venditrici di pane, che pure rientrano in questa categoria, si collocano solitamente agli angoli tra due vie e non abitano necessariamente nei paraggi. Il loro posto è tuttavia garantito da un codice informale ma efficace. La vendita del pane è uno dei casi in cui il commercio ufficiale si innesta su quello informale e gli attori forti, nell'impossibilità di un sistema di distribuzione adeguato, usufruiscono del lavoro dei più deboli. Il rifornimento si effettua nei panifici della città: nelle prime ore del mattino e del pomeriggio, file di donne si recano presso i depositi con enormi bagnarole di plastica, all'interno delle quali infilzano le *baguettes* appena sfornate<sup>159</sup>. Queste commercianti non guadagnano alla giornata ma vengono retribuite dal panificio alla fine del mese e gran parte della loro entrata serve per l'approvvigionamento del mese successivo. Nella maggior parte dei casi, quindi, le donne preparano all'istante panini con burro di arachidi (*muamba*) e margarina per un prezzo un po' più alto garantendosi, in questo modo, sia qualche piccolo introito

---

<sup>158</sup> Per intraprendere un'attività è necessario il consenso del proprio marito. Tuttavia, nelle attuali condizioni, difficilmente tale consenso viene negato alla donna; anzi, spesso i coniugi si aiutano nell'affrontare gli oneri di questo nuovo commercio. Una trattazione più ampia di tali temi si trova in Bouchard (2002, pp. 118 ss.).

<sup>159</sup> L'uso del pane è limitato alla colazione, accompagnato da una tazza di tè, o alla merenda, da solo o con un po' di burro, nel tardo pomeriggio: per questo, è sempre possibile trovare il pane fresco la sera. Per molti, inoltre, una *baguette* costituisce spesso l'unico pasto della giornata.

quotidiano che un margine di sicurezza nel caso una parte del pane acquistato resti invenduto<sup>160</sup>. Naturalmente, per quanto la presenza femminile sia preponderante nelle attività appena trattate, anche gli uomini si dedicano al commercio informale.

La precarietà economica della maggior parte delle famiglie ha portato, nel corso del tempo, a codificare una serie di strategie di vendita quanto più possibile indicate al contesto di riferimento. Si tratta di strategie tipiche delle società attraversate da diversi livelli di povertà, che fanno largo ricorso al credito – sia in fase di approvvigionamento che in fase di vendita dei prodotti – o, come si è già accennato, al prestito. Nell'uno come nell'altro caso, tali pratiche sono a loro volta informali e si basano sulla fiducia: chi vi ricorre appartiene infatti a una categoria esclusa a-priori dai sistemi di credito o di prestito ufficiali.

Un'ulteriore strategia molto diffusa è quella di affiancare alla vendita dei soliti prodotti anche merci difficilmente reperibili nella propria area: ciò comporta innanzi tutto una conoscenza del mercato locale e, in secondo luogo, un investimento extra sia in termini di trasporto che di acquisto delle merci, ma garantisce un rientro nel momento in cui la presenza di tali prodotti viene notata dagli abitanti della zona. Molte *boutiques* fisse così come alcuni *ligablo*, inoltre, adottano una strategia multi-servizio mettendo in vendita prodotti di una tale varietà da coprire un ampio spettro di bisogni: carte telefoniche, sigarette, cambio di denaro si alternano alla vendita dei prodotti di base.

Da ultimo, tra le strategie più ricorrenti va messa in evidenza quella che sfrutta l'oscillazione cui la moneta locale è sottoposta: il commerciante, cioè, cambia in moneta forte la cifra di cui dispone per conservarla al riparo dal rialzo del dollaro<sup>161</sup>. Questa pratica non è altro che la risposta al fenomeno noto come *dollarisation*, alle cui regole l'economia della Repubblica Democratica del Congo sembrerebbe ormai condannata: tale fenomeno ha infatti permeato ogni settore facendo delle fluttuazioni dei prezzi la propria forza. Cambiare i propri introiti in dollari americani significa,

---

<sup>160</sup> Ipotesi che si verifica molto raramente: ovviamente una delle prime cose che queste commercianti imparano è acquistare la giusta quantità per la loro fetta di mercato.

<sup>161</sup> Per una rassegna delle strategie comunemente adottate nel commercio *kinois* si può vedere Ngungu Kasai (2004, pp. 29-48).

nella peggiore delle ipotesi, garantire ai cittadini una certa stabilità e, nella migliore, guadagnare qualcosa – nel caso in cui la stessa cifra in dollari dovesse corrispondere, a seguito di un rialzo, a una cifra in franchi congolese maggiore di quella iniziale. Questo comporta un aggiornamento quotidiano dei prezzi da parte del venditore e un conseguente adeguamento da parte del cliente. I prezzi dei prodotti di un certo valore economico, per esempio, vengono definiti direttamente in dollari e i gestori del negozio, impossibilitati o disinteressati ad aggiornare il tasso, ne definiscono uno forfettario – che, naturalmente, sarà sempre più alto di quello effettivo giornaliero. In tal modo, il cliente è costretto a pagare in dollari. Una banconota in valuta estera è dunque sempre preferibile perché garantisce, in sé, una sorta di micro-investimento e chi ne entra in possesso aspetterà con cura il momento opportuno per cambiarla.

Nell'ambito dell'informale si collocano tutte le attività di ristorazione di strada, a partire dai pasti di base più economici come riso, farina di manioca, fagioli, baccalà, pollo o pesce arrosto – la cui gestione è tipicamente femminile – per arrivare fino a quelli più cari come la carne. Quest'ultima, indifferentemente venduta da uomini e donne, di solito è arrostita in piccoli *barbecues* o in tipici fusti di lamiera metallica alla cui estremità superiore viene posta una rete che funge da griglia sulla quale è adagiata la carne, mentre il fuoco interno è alimentato tramite una bocca aperta alla base del fusto nella quale si introduce carbone o legna da ardere. Si tratta di carne di maiale, manzo, pollo tagliata in porzioni: queste, a loro volta, possono poi essere vendute anche in pezzi più piccoli. Questo genere di prodotto non costituisce l'alimentazione quotidiana per la popolazione: si tratta più che altro di una golosità, di un piacere che ci si concede quando si dispone di un piccolo surplus, durante una passeggiata o mentre si beve una birra tra amici. Molto spesso, infatti, questi posti sono situati in prossimità di un bar, esattamente come i numerosi *nganda ntaba*, ristoranti all'aperto nei quali si può consumare unicamente carne di capra e *chikwanga*<sup>162</sup>.

---

<sup>162</sup> Lo *nganda ntaba* (*nganda* = luogo di ritrovo, bar; *ntaba* = capra) è un esercizio molto diffuso nella capitale, all'interno del quale spesso lavorano immigrati provenienti dall'Africa occidentale. Esso è costituito da una zona "mattatoio" adiacente, da un'area destinata alla ristorazione nella quale sono disposti tavolini e sedie di plastica e, infine, da un banco di legno sul quale le capre appena sgozzate vengono tagliate in pezzi più o meno uguali. Il cliente può scegliere i bocconi che reputa migliori e controllare che gli stessi vengano poi effettivamente arrostiti. La tecnica di cottura è la medesima che abbiamo descritto per altri tipi di carne, cioè quella del fusto di metallo. Lo *nganda ntaba* è frequentato

Al contrario, la cucina di base è molto richiesta dai lavoratori, soprattutto uomini – meccanici, autisti di taxi-bus, facchini. Ci sono poi due tipologie di macchine mobili, distribuite in molti punti dei vari quartieri della città: quella per fare i gelati artigianali e quella che produce pop-corn – costituita da una piccola vetrina atta a proteggerle dalla polvere della via. Entrambe dotate di piccole ruote, vengono riposte in un magazzino o all'interno di un'abitazione ogni sera, per tornare nello stesso angolo il giorno successivo. Il consumo di questi prodotti, relativamente economici, è molto diffuso tra la popolazione.

A fianco di queste categorie, che potremmo definire informali-stanziali, ruotano una serie di attività informali-ambulantanti che vale la pena richiamare, quantomeno per avere un'idea della loro varietà. Le ambulanti donna sono comunemente impegnate nella vendita di frutta di stagione: ananas a pezzi, manghi, avocado, arance, maracuja, banane. Ciascuna donna vende prodotti di un solo tipo e il prezzo cambia a seconda delle dimensioni del frutto. Nella più gran parte dei casi restanti il commercio ambulante è affare di uomini, non solo perché richiede una forte resistenza fisica ma anche perché comporta la copertura di grandi distanze, quindi l'allontanamento dalla propria abitazione. Il commercio ambulante si pone a un gradino inferiore rispetto alle forme stanziali informali e spesso costituisce un trampolino di lancio verso il mondo del commercio più stabile, proprio perché consente di racimolare la somma necessaria per investire in un'altra attività. In molti casi i giovani ambulanti che attraversano le vie della città, in cerca dei luoghi più frequentati e nei quali si concentrano la maggior parte dei bar, dei ristoranti, degli *nganda ntaba*, sono immigrati provenienti dalle campagne che vivono nelle periferie e percorrono decine di chilometri su un mezzo di trasporto – la mattina, all'andata e la sera, al ritorno – ma probabilmente ne macinano anche altrettanti a piedi in cerca di clienti.

Naturalmente i luoghi prescelti non sono scollegati dai prodotti venduti: al *centre-ville*, per esempio, è possibile incrociare con facilità ambulanti che vendono riviste e

---

la sera e costituisce un piacevole momento di svago per le compagnie di amici o, più raramente, per le famiglie. Alla maggior parte delle persone, però, una serata di questo tipo non è ancora concessa – e la ragione è puramente economica. Lo *nganda ntaba* funziona sempre in simbiosi con un bar appartenente a un altro proprietario: la presenza dell'uno, infatti, richiama i clienti dell'altro.

giornali, prodotti difficilmente reperibili all'interno delle *cités* – se non in certi snodi particolari, per esempio i distributori di benzina. Un discorso simile può essere fatto per la vendita di acqua in busta, generalmente diffusa sugli assi stradali perché acquistata principalmente dagli automobilisti, dai pedoni e dagli ambulanti stessi. Ci sono poi i venditori di gelati che, come nel caso del pane, rappresentano un innesto tra formale e informale perché distribuiscono nella città una produzione industriale per mezzo di un apposito frigorifero da asporto montato su un carrello a due ruote. Questo stesso sistema è utilizzato per la vendita delle bevande fresche – spesso associata a quella dei panini con salumi o con formaggio – o ancora per la vendita di yogurt, mentre lo smercio che si limita alle sole bevande ricorre più semplicemente, nella maggior parte dei casi, a un contenitore termico e a un posto all'ombra.

Gli ambulanti distribuiscono dolci simili alle *gauffres* belghe, arachidi caramellate e tutta una serie di snack locali: spiedini di grilli (*makelele*) o di larve bianche fritte, termiti, arachidi tostate salate e no, fresche, cotte al vapore o soffocate sotto la cenere, scaglie di cocco, formaggini sfusi, uova lesse e altro. Gli ambulanti specializzati nel commercio di uova lesse sono molto giovani: percorrono la città in lungo e largo con pile di uova sulla testa che vengono acquistate dai passanti, dai clienti dei bar, dai lavoratori come spezza fame. La stessa funzione hanno i salumi e le mortadelle tenuti in vista all'interno di sacchetti di plastica trasparente e venduti a rondelle. Ci sono poi quelli che escono appositamente in serata per vendere selvaggina o pesce di fiume essiccati e coloro, in genere bambini o ragazzi, che organizzano la loro micro-attività intorno a uno *nganda*, vendendo ai clienti ciò di cui potrebbero avere bisogno durante il pasto: stuzzicadenti e fazzolettini di carta.

All'interno di questa famiglia, in realtà molto più numerosa, spicca per originalità una figura molto particolare di commerciante. Si tratta di un ambulante, rigorosamente uomo, che trasporta sulla testa una costruzione di legno e cartone organizzata al suo interno in maniera scalare, così da potervi disporre tutta una serie di prodotti che possono essere facilmente intercettati dall'eventuale acquirente. Questi “chioschi ambulanti” hanno tutto ciò di cui un passante o la clientela di un bar o di uno *nganda* può aver bisogno: fazzolettini, sigarette sfuse, caramelle, biscotti,

formaggini, qualche uovo lesso, fiammiferi nonché tutta una serie di radici dalle note proprietà medicinali. Essi costituiscono dunque un'eccezione rispetto alla generale specializzazione del commercio ambulante, che si caratterizza, solitamente, per la vendita di una sola tipologia di prodotto.

Sono molti anche i commercianti che attraversano la città proponendo merci non alimentari quali pantaloni, camicie, scarpe, cd e dvd, giocattoli, lampade, scope o spazzoloni, oggettistica varia. Alcuni espongono un solo prodotto, frutto di qualche investimento estemporaneo e cercano di piazzarlo entro sera setacciando bar e *nganda*. Altri vendono prodotti costruiti dagli artigiani dell'informale utilizzando, di solito, materiale riciclato.

Gli oggetti realizzati artigianalmente, al di fuori di quelli artistici, sono destinati all'uso quotidiano. Tra questi spiccano gli annaffiatori e i fornelli a carbone comunemente utilizzati per cucinare – entrambi realizzati con le carcasse dei frigoriferi rotti, dalle quali viene riciclata la necessaria quantità di lamiera. Ma vanno anche molto le antenne “paraboliche” per i televisori, solitamente costruite con la parte superiore dei ventilatori non più funzionanti, mentre quelle più rudimentali impiegano le confezioni di plastica della margarina. A tutto ciò si aggiungono le lampade a olio e i mestoli, ricavati dalle vecchie lattine di coca cola o delle conserve. In modo artigianale si fabbricano anche scope di saggina, specchi, pentole, saponette, imbuti. Spesso i luoghi di produzione sono all'aperto e condivisi, altre volte l'attività si svolge, con più riservatezza, all'interno delle *parcelles*.

#### **V.4. I servizi del settore *sous-informel***

Oltre che nei settori del commercio e della produzione, l'informale impera in quello dei servizi, in genere o alla persona, al cui interno è possibile riconoscere una categoria composta da attori più deboli di quelli finora trattati e collocabile nel



cosiddetto “sotto-informale”, un settore per certi versi a sé stante<sup>163</sup>. La prima tipologia, cioè quella dei servizi in genere, è la più varia. Escludendo i trasporti, dei quali si è parlato precedentemente e che vanno sempre più regolamentandosi, restano tutta una serie di servizi che ancora appartengono a pieno titolo al regno dell’informale. Rientrano in questo gruppo molte attività svolte da meccanici, gommisti, idraulici; il duro lavoro dei facchini, semplici *porteurs* che si offrono per caricare merci sul dorso e portarle a destinazione oppure *pousse-pousseurs* dotati di carretto per il trasporto di oggetti più ingombranti o pesanti; gli autolavaggi, organizzati in maniera più o meno rudimentale da gruppi di giovani che mettono in comune i pochi prodotti necessari a svolgere l’attività; i servizi attinenti all’elettricità, con i quali si ricaricano le batterie dei cellulari o dei *notebook* per mezzo di gruppi elettrogeni, in modo da sopperire alle ripetute assenze di corrente. E ancora: le attività dei dattilografi che aiutano il cliente nella stesura di documenti o missive; il lavoro degli addetti alle fotocopiatrici di strada, generalmente collocate sotto gli alberi, al riparo dal sole e collegate alla presa elettrica di un’attività vicina alla quale pagano una cifra pattuita per il consumo di energia; i servizi assicurati dalle cosiddette “cabine”, vale a dire piccoli banchi di legno posti all’ombra, presso i quali è possibile acquistare credito per il proprio cellulare ma anche fare una telefonata dagli apparecchi messi a disposizione senza dover necessariamente acquistare una ricarica<sup>164</sup>; infine, le sale gioco all’aperto che vanno sempre più

---

<sup>163</sup> Nella terminologia di Raffestin (1981, pp. 50 ss.) gli attori sintagmatici sono coloro che realizzano un programma, mentre gli attori paradigmatici sono quelli che rientrano in una classificazione subendo, in genere, programmi altrui. In questo tipo di definizione rimane implicita l’idea di forza o debolezza, come se la prima fosse attributo tipico degli attori sintagmatici e la seconda una qualità specifica degli attori paradigmatici. In questo caso invece, come avremo modo di vedere, gli attori del *sous-informel*, che sono per antonomasia tra i più deboli e paradigmatici nella gerarchia sociale, perseguono e raggiungono quotidianamente i loro programmi inserendosi nelle falle del sistema, dunque fornendo servizi che nessun altro è in grado di garantire con la medesima efficacia.

<sup>164</sup> A questo proposito è interessante osservare il comportamento di taluni attori forti, quali per esempio le compagnie telefoniche, costrette ad adeguarsi attraverso particolari strategie allo scarso potere d’acquisto dei cittadini. Alcune propongono i cosiddetti sms *discount*, noti anche come *rappelle-moi*, messaggi già scritti che invitano il destinatario a richiamare il mittente; altre hanno ideato un sistema di trasferimento di credito che, naturalmente, funziona in tempo reale – e una siffatta pratica, in un paese che soffre l’assenza di servizi bancari o postali extra urbani, ha avuto un successo inevitabile. Dappertutto, inoltre, vengono vendute carte telefoniche, anche nei luoghi difficilmente raggiungibili, dove appositi distributori vengono inviati a scadenze regolari per rifornire di carte prepagate la popolazione. Da ultimo, una strategia rilevante, anche sotto il profilo culturale, è quella adottata da talune compagnie che hanno deciso di riunificare i confini che il colonialismo ha a suo tempo diviso, permettendo ai cittadini residenti in paesi vicini di comunicare alle stesse condizioni

diffondendosi lungo le vie delle *cités* e per allestire le quali sono sufficienti un angolo riparato, un televisore, una presa di corrente e una *play station*.

Nel gruppo dei servizi alla persona rientrano sia i barbieri di strada, generalmente collocati sotto un albero o lungo il muro di una *parcelle* sui quali viene appositamente affisso uno specchio, sia i *manicure* e i lustrascarpe ambulanti che attraversano la città richiamando l'attenzione delle persone con i caratteristici rumori prodotti dalle boccette di smalto o dai poggia scarpa di legno.

All'interno del settore informale, il sotto-informale si contraddistingue per il fatto che la remunerazione viene effettuata a cottimo, cioè in base allo sforzo fornito da ciascun operatore, ma è anche caratterizzato dal suo collocarsi a un gradino più basso rispetto a quello occupato dalle altre attività informali. Molti attori del sotto-informale sono già stati richiamati: è il caso degli ambulanti in genere, dei dattilografi di strada, dei gestori di “cabine” telefoniche, dei facchini, dei *pousse-pousseurs*, dei *manicure* e dei lustrascarpe<sup>165</sup>. Ma rientrano nella categoria anche i venditori ambulanti di combustibile per le lampade e coloro che effettuano il cambio delle monete straniere contro franchi congolesi. I primi escono in strada non appena l'erogazione di energia elettrica viene sospesa o quando un guasto più complesso del solito lascia al buio interi quartieri, mentre i secondi costellano la città con i loro caratteristici banchetti di legno sui quali vengono posti mazzetti di banconote. Nonostante il tasso di cambio sia leggermente sfavorevole rispetto a quello, aggiornato, proposto dalle agenzie, i cambisti riescono a lavorare in virtù della loro diffusione che permette al cliente, ovunque esso si trovi, di beneficiare di un servizio senza richiedere appositi spostamenti. Con questa modalità vengono in genere cambiate piccole cifre, mentre per le più importanti si ricorre alle agenzie.

Del sotto-informale fanno parte gli addetti alla raccolta dei rifiuti domestici (*matiti*) che ogni mattina passano di *parcelle* in *parcelle* ricevendo un piccolo compenso per il ritiro dei sacchetti d'immondizia. Per svolgere questo lavoro non c'è bisogno di capitale iniziale, nemmeno minimo, basta un sacco o una vecchia scatola:

---

nazionali del Congo Kinshasa – fatto, peraltro, che la Comunità europea sembra non aver apprezzato (Maecke, 2009, pp. 125-131).

<sup>165</sup> Questi ultimi sono, molto spesso, bambini che con la loro attività contribuiscono alle spese scolastiche.

per questo, spesso, sono i ragazzi di strada a svolgerlo con l'unico obiettivo di guadagnare quanto basta per mangiare qualcosa. Ci sono anche i professionisti del mestiere, organizzati in piccoli gruppi di due o tre persone e attrezzati con una piccola scopa di saggina. Altre volte, se si ha in dotazione un carretto, si può sperare anche in lavori più pesanti, più impegnativi ma più remunerativi, come per esempio lo sgombero di alcuni materiali dalle abitazioni. I ragazzi del *matiti* riciclano quanto possono dal loro "bottino" in vista di una possibile rivendita: uno dei prodotti più ambiti è la latta, in qualsiasi forma si presenti, ma la fantasia e le capacità locali sono sorprendenti. Quel che resta viene generalmente bruciato ai lati della strada, oppure trasportato in uno dei punti di accumulo dei rifiuti. Troppo spesso i siti destinati a tale scopo sono gli argini dei fiumi che scorrono all'interno della città e che, per questo motivo, nella stagione piovosa si intasano – soprattutto in prossimità dei piccoli ponti – dando man forte alle inondazioni. Sebbene il compenso per la raccolta dei rifiuti consista in una cifra esigua, questa influisce sul *budget* familiare di molti: pertanto le immondizie vengono frequentemente bruciate dagli stessi componenti della famiglia, nel retro della *parcelle*, durante le ore pomeridiane o notturne.

Negli ultimi tempi, nel comune di Kinshasa, è stata organizzata una discarica collegata a un sistema di raccolta "ufficiale" di rifiuti urbani effettuato per mezzo di camion. Si tratta di grandi quantità di rifiuti – provenienti, per esempio, dalle zone dei mercati – e non di quelli prodotti in ambito domestico, per il cui smaltimento continua a essere indispensabile il lavoro dei ragazzi del *matiti*. Lo Stato inizia dunque a mobilitarsi e riconosce come problema la questione dei rifiuti urbani. È stata inoltre ripristinata la pratica mobutista del *salongo*, che consiste nel sospendere qualsiasi lavoro per due ore a settimana, ogni sabato, e riversarsi sulle strade con l'intento di ripulirle. Tuttavia, al di là della suggestiva chiamata civica rivolta all'intera popolazione – che, del resto, risponde come può – in assenza di un sistema organizzato non solo di raccolta ma soprattutto di smaltimento, non saranno certo tali misure a risolvere un problema come quello della produzione di rifiuti da parte di circa 8.000.000 di persone.

La catena di attori del sotto-informale si estende ai gruppi di quartiere organizzati per la pulizia dei canali che convogliano le acque reflue o degli stessi fiumi urbani quando il livello di intasamento raggiunge livelli critici. Una volta organizzato il gruppo di lavoro, ci si presenta alle famiglie di abitazione in abitazione chiedendo un compenso e spiegando la pubblica utilità del servizio che verrà eseguito. Qualcosa di molto simile avviene quando c'è un guasto alla rete elettrica a livello di quartiere: poiché i tempi dell'intervento pubblico potrebbero trascurare il problema per mesi, chi tra gli abitanti è in grado di risolverlo si organizza per recuperare il materiale necessario e mettersi all'opera.

Da ultimo, rientra nella categoria del sotto-informale la figura dello spacca pietre, un mestiere pericoloso e molto diffuso in prossimità di alcuni fiumi<sup>166</sup>. Dalle acque vengono infatti estratte le pietre dalle quali questi operai ricavano manualmente la *caillasse*, una ghiaia molto richiesta come riempimento nell'edilizia. Nelle zone di Ngaliema che costeggiano il fiume Congo, ma anche sulla strada per Ndjili Brasserie, è facile imbattersi in aree quasi completamente destinate a quest'attività, nelle quali cioè ogni famiglia ha al suo interno qualche componente che si dedica a spaccare pietre. Naturalmente la *caillasse* viene prodotta anche dalle stesse ditte, oggi in mano libanese e cinese, che estraggono massi dal fondo dei fiumi, ma il solo trattamento industriale non è sufficiente a rispondere alla domanda del mercato.

Quel che è certo è che il settore informale – e in particolare, al suo interno, quello sotto-informale – vive delle carenze di una capitale sovrappopolata, disoccupata, priva di infrastrutture al punto che gli attori coinvolti tentano di alimentare quelle carenze o incrementarle pur di poter continuare a lavorare<sup>167</sup>. Queste strategie di mantenimento di un deficit nelle dotazioni del territorio, per quanto possa sembrare paradossale, costituiscono in molti casi parte integrante del lavoro stesso: si pensi,

---

<sup>166</sup> Per ulteriori informazioni su questa e altre tipologie di attori del sotto-informale si rinvia a Lukeso (2005, pp. 82-103). Riguardo all'informale, anche dal punto di vista storico, si può invece far riferimento a Lokota (1992, pp. 161-178).

<sup>167</sup> Ciò accade probabilmente perché per questi attori rimane bloccato «l'accesso a fonti di potere, cioè a possibilità alternative di comportamento (e alla) *utilizzazione effettiva* di tali possibilità» (Crozier, Friedberg, 1978, p. 45, nota 11). Vale a dire che la posizione degli attori, soprattutto quelli artefici delle attività riconducibili al *sous-informel*, è di una debolezza estrema: essi infatti non hanno più risorse, o non ne hanno mai avute, da investire in un qualsivoglia rapporto di contrattazione anche fortemente sbilanciato e, non avendo nulla da scambiare, adottano altre strategie.

per esempio, ai rivenditori di carburante per le lampade a olio, spesso coinvolti nei guasti alle reti elettriche oppure ai commissionari, in particolare quelli che si occupano di procurare ai clienti i visti d'espatrio e allungano i tempi a dismisura – più di quanto non lo renda già di per sé necessario il sistema. Ciononostante, al di là di questi casi limite, resta il fatto che la domanda, per quanto “sollecitata” da qualche attore più astuto, è a tutti gli effetti alta al punto da permettere che tali mestieri continuino a essere esercitati regolarmente. Senza di loro, anzi, si assisterebbe, con buona probabilità, al collasso di una società intera.

### V.5. Orti urbani e altre pratiche spontanee

Una terza caratteristica che dà corpo alla *territorialità spontanea diffusa* è la pratica dell'agricoltura urbana – periurbana e interurbana – la cui ragion d'essere è il rapporto diretto con il mercato della capitale. Larga parte della produzione legata all'agricoltura in città è costituita dalle colture orticole, più difficilmente commercializzabili sulle lunghe distanze per i problemi di conservazione che la tipologia stessa dei prodotti comporta – soprattutto alla luce dell'attuale stato della rete viaria. Si tratta, infatti, di prodotti freschi, che possono venire consumati crudi o, nella maggior parte dei casi, dopo essere stati cucinati<sup>168</sup>. L'importanza socio-economica di queste attività è fuori discussione: gli attori coinvolti sono numerosi e buona parte della disoccupazione urbana è stata assorbita da questo settore dell'informale legato al territorio.

I contadini urbani possono essere tali occasionalmente, se hanno la possibilità di usufruire di un'ulteriore fonte di reddito cui l'attività svolta negli orti si associa come integrazione, oppure possono dedicarsi completamente alla produzione agricola. In genere, la prima tipologia si accontenta di piccoli campi, spesso realizzati lungo il

---

<sup>168</sup> Nell'alimentazione congolese l'uso di prodotti crudi non è frequente. La cucina locale, al contrario, in termini generali richiede tempi di cottura molto lunghi. Le insalate costituiscono un contorno che non si trova nei piatti delle famiglie e i pomodori vengono utilizzati per i condimenti cotti più che essere consumati freschi.

bordo delle strade o su un lembo di terra all'interno della propria *parcelle*. Coloro che fanno dell'orticoltura una professione a tutti gli effetti, invece, hanno bisogno di spazi ampi che difficilmente è possibile organizzare all'interno del tessuto urbano – salvo poche eccezioni costituite da realtà già strutturate. Sono soprattutto questi ultimi a contribuire all'approvvigionamento della capitale in verdure fresche.

L'installazione del campo richiede inevitabilmente l'accesso a un punto d'acqua prossimo che, in assenza di sistemi meccanizzati, possa assicurare comunque l'irrigazione. All'interno della città vengono sfruttate le acque dei fiumi e dei canali urbani, con i conseguenti problemi di igiene che in taluni casi ciò comporta – in particolare quelli che riguardano gli orti situati nelle zone demograficamente più dense. Nelle aree periurbane, invece, per irrigare si utilizzano le riserve idriche dei corsi d'acqua più importanti – com'è il caso, per esempio, del fiume Ndjili.

Gli orti sono organizzati in porzioni di campo rettangolari – le cosiddette *plates-bandes* – che misurano circa dieci metri per due, vengono poste a mezzo metro di distanza l'una dall'altra e sono rialzate venti centimetri da terra. Alcuni dei prodotti più noti hanno origini locali (amaranto, *gombe*, *oseille de Guinée*), altri sono europei (fagioli, carote, pomodori): i primi hanno un ciclo vegetativo breve al contrario dei secondi che, per la maturazione, possono richiedere il doppio e talvolta anche il triplo del tempo necessario rispetto alle coltivazioni orticole africane.

Delle tredici aree destinate alla produzione orticola, presenti nella provincia urbana di Kinshasa, solo quelle ubicate nei comuni di Bandal e Masina non sono periferiche (Mukadi, Tollens, 2001, p. 241). Nel secondo caso, infatti, pur trattandosi di una *ex cité* dell'estensione a est – che può dunque essere considerata a tutti gli effetti periferica – la zona orticola non occupa l'estremità orientale del comune bensì un'ampia sezione della zona inondabile a nord, limitrofa al *pool*. In tutti gli altri casi, invece, le aree orticole sono periferiche o periurbane.

Il quartiere semirurale di Ndjili/CECOMAF è un buon esempio di come le colture orticole periurbane possano rispondere alle esigenze di una capitale delle dimensioni di Kinshasa. Alla luce delle condizioni cui attualmente si sottopongono i contadini per inserire i loro prodotti nel circuito della commercializzazione, tale quartiere è anche

rivelatore delle potenzialità di sviluppo che potrebbero essere innescate da una domanda urbana peraltro già sostenuta, relativa ai frutti di tali coltivazioni, qualora in futuro migliorasse la situazione oggettiva soprattutto per ciò che riguarda i mezzi di trasporto e il collegamento stradale.

Il quartiere prende nome dal *Centre de commercialisation des produits maraîchers et fruitiers* promosso nel 1972 dalla cooperazione francese, per quanto da allora diversi progetti si siano alternati e susseguiti sulla stessa area. Considerata la cintura verde di Kinshasa, questa zona è particolarmente favorita per la sua idrografia – la attraversa il fiume Ndjili – e per il suo suolo. Da ultimo, essa è ubicata lungo un'arteria stradale – oggi ridotta a poco più di una pista in terra battuta distrutta dall'azione congiunta delle piogge e dal passaggio dei mezzi pesanti – strutturalmente importante e nota come *route* Kinshasa-Sanda. Questa strada, infatti, collega la capitale al Bas-Congo e costituisce un ulteriore ingresso per i prodotti provenienti da questa regione. Le sue condizioni, tuttavia, ne rendono difficile l'utilizzazione anche per quanti si limitano semplicemente a istituire qualche tipo di relazione tra la capitale e i villaggi situati tra Ndjili/CECOMAF e Dingi-Dingi – l'ultima località prima del confine con la provincia del Bas-Congo che inizia poco dopo il ponte sul fiume Ndjili<sup>169</sup>.

Eppure, nonostante questi fattori limitanti e costringenti, per una lunghezza di circa venti chilometri da un lato e dall'altro della strada si sviluppano innumerevoli *plates-bandes* coltivate, dando luogo a un paesaggio ordinato e curato che si impone visivamente e materialmente nel rigoglio di una vegetazione verdeggianti e vivace – paesaggio reso ancor più suggestivo dalla presenza del fiume Ndjili che scorre nella pianura a valle di quest'area composta da basse colline.

Una situazione completamente diversa è quella del centro orticolo di Bandal, nel comune di Bandalungwa, in piena città. La sua posizione, vicina alle aree centrali, la rende beneficiaria di un doppio privilegio: poter commercializzare facilmente i propri prodotti e approfittare di vantaggiose condizioni di vendita, in quanto i potenziali

---

<sup>169</sup> Dopo i due quartieri semirurali di Ndjili/CECOMAF e Ndjili Brasserie, andando verso Dingi-Dingi le località che si susseguono lungo l'asse stradale sono veri e propri villaggi: si tratta di Manzanza, Ngandapio, Lusio, Manenga. Pressoché tutti gli abitanti di questi centri vivono dei prodotti orticoli destinati ai mercati della capitale.

clienti qui sono dotati di un potere d'acquisto più alto rispetto agli abitanti dei comuni periferici. Compreso inizialmente tra l'attuale Avenue Mulele, l'Avenue Kasa-Vubu e il campo militare Kokolo, il centro ha oggi praticamente invaso il perimetro di quest'ultimo – a dimostrazione del fatto che la domanda della città è ben lungi dall'essere soddisfatta. La zona cinta da mura del campo militare, internamente presidiata da guardie mal pagate o non pagate, è stata così presa d'assalto dalle *mamans*, in molti casi mogli o parenti degli stessi militari. In altri casi si tratta di persone qualsiasi che, in cambio di una cifra forfettaria per l'uso del suolo e per un controllo formale sulle *plates-bandes* realizzate, ottengono la possibilità di coltivare in una zona la cui localizzazione è senz'altro molto favorevole rispetto a quelle periurbane.

Si è voluto vedere nelle pratiche dell'orticoltura urbana un esempio di sviluppo endogeno e, del resto, non potrebbe essere altrimenti. Basti considerare la profonda capacità organizzativa degli attori coinvolti, spesso associati, altre volte legati da pratiche di mutuo sostegno economico – come le *tontine* o le collette utilizzate per acquistare i rifiuti necessari alla fertilizzazione del suolo. Ma si pensi anche a ulteriori fattori, come la continuità nel tempo del sistema messo in atto; la propulsione espansiva nello spazio; l'adeguatezza, nonostante i limiti – legati principalmente alle difficoltà di trasporto nelle aree periurbane e alla cattiva qualità dell'acqua in città –, al contesto e ai propri bisogni; le tecniche ideate e sviluppate per aggirare artigianalmente gli ostacoli che di volta i volta si presentano<sup>170</sup>.

D'altro canto, quando si fissa l'attenzione sugli orti urbani di Kinshasa, non si può fare a meno di pensare alle innumerevoli aree più limitate e meno organizzate, molte delle quali destinate al micro-commercio, altre unicamente alla sussistenza, che si aprono un po' ovunque all'interno della città (Tab. 5). È il caso degli orti urbani di Limete, lungo il Boulevard Lumumba, che continuano poco oltre fino all'Échangeur, a Lemba; di quelli nati di fronte allo Stade des Martyrs, lungo il traffico e l'asfalto del Boulevard Triomphal; di quelli, appena nascosti, dentro il perimetro dell'Arcidiocesi di Kinshasa lungo il Boulevard Sendwe. È il caso degli innumerevoli orti urbani che spuntano all'improvviso, a lato di un mercato,

---

<sup>170</sup> Su questi temi si rinvia a Mianda (1996, pp. 160 ss.).



all'interno di un cortile in disuso, appena fuori da una scuola, in un angolo qualsiasi di Kinshasa, in un perimetro, in un ritaglio di città, in luoghi inaspettati, quale che sia stata la loro funzione prima di oggi. Perché oggi, la loro funzione è indiscutibilmente quella di alimentare la capitale. Questi lembi di verde che si aprono ovunque danno quindi un significato ulteriore ai siti che occupano e, più in generale, alla città: essi esprimono senza dubbio la capacità di organizzazione degli attori urbani, ma anche il bisogno insoddisfatto di una capitale che non ce la fa ad alimentare se stessa.

Tab. 5 – *Economia informale e territorio: gli orti urbani a Kinshasa*

Centri	Comuni	Numero di agricoltori	Superficie lorda (ha)	Superficie agricola utile (ha)
Ndjili	Ndjili	647	62	59
Manzanza	Kimbanseke	444	28	23
Kimbanseke	Kimbanseke	444	76	33
Tadi	Nsele	250	19	9
Lemba-Imbu	Mont Ngafula	650	60	50
Tshangu	Kimbanseke	750	84	58
Funa	Mont Ngafula	850	81	62
Mangu	Kimbanseke	701	70	55
Mokali	Kimbanseke	365	60	45
Bono	Kimbanseke	328	55	50
Kisenso	Kisenso	370	49	46
Masina Pool	Masina	256	64	60
Bandal e Camp Kokolo	Bandal	1.200	11	8
<b>TOTALE</b>		<b>7.255</b>	<b>719</b>	<b>558</b>

Fonte: Mukadi, Tollens (2001, p. 241).

L'habitat irregolare, il commercio e i servizi informali, l'orticoltura urbana sono le quattro colonne portanti della *territorialità spontanea diffusa* in quanto pratiche sociali che ne definiscono, in un certo senso, l'anima. Esse esprimono appieno, infatti, «un insieme di relazioni che si innescano all'interno di un sistema tridimensionale società-spazio-tempo al fine di raggiungere la massima autonomia possibile compatibile con le risorse del sistema», coinvolgendo una serie di attori che

stanno in rapporto tra di loro e con un territorio dato (Raffestin, 1981, p. 164). All'interno di questa territorialità, dunque, si muovono molteplici protagonisti, portatori di una varietà di logiche che, a loro volta, vengono tradotte in diverse strategie. Ma per quanto tali strategie siano differenziate, gli obiettivi sembrano essere gli stessi: nella migliore delle ipotesi sconfiggere la povertà, in tutti gli altri casi tentare semplicemente di sopravvivere<sup>171</sup>.

Del resto altre pratiche, di minor impatto sul territorio rispetto alle precedenti ma non per questo meno diffuse, caratterizzano questa territorialità e ne permettono il riconoscimento. Per esempio quella degli allacciamenti irregolari alla rete elettrica, cui si ricorre in maniera abusiva per alimentare la propria *parcelle* oppure la propria attività<sup>172</sup>. La creazione di utenze irregolari è una modalità del *se débrouiller* molto praticata anche quando si dispone di una “normale” linea di corrente elettrica. A causa dei guasti ricorrenti, infatti, nonché della prassi dell'erogazione alternata – per cui in determinate fasce orarie molti quartieri restano regolarmente al buio per permettere ad altri di usufruire del servizio – gli abitanti di alcune *parcelles*, la cui ubicazione lo consente, hanno imparato a disporre di più di una linea e, a seconda della situazione, optano per quella effettivamente attiva.

Una pratica ulteriore è quella del subaffitto, sia della propria *parcelle* sia dei locali pubblici. Il primo caso è certamente il più comune: intanto, lo spazio pro-capite nell'alloggio dell'affittuario viene ridotto al minimo, frammentato in micro-porzioni, così da potersi permettere di pagare il canone e nel contempo affrontare le spese generiche quotidiane. Ciò avviene con maggiore frequenza nei comuni centrali, dove

---

<sup>171</sup> «I gruppi sociali a basso reddito, di solito privi dei mezzi necessari per occupare e quindi controllare lo spazio, si scoprono in genere come imprigionati nello spazio. Mancando anche dei più elementari strumenti della riproduzione (come gli alloggi), il principale modo di dominazione dello spazio è una continua appropriazione. I valori di scambio sono scarsi, per cui la ricerca dei beni d'uso necessari per la pura sopravvivenza è lo scopo principale dell'azione sociale (...). All'interno dello spazio comunitario, i beni d'uso vengono utilizzati in comune attraverso una combinazione di mutua assistenza e di reciproca predazione, che crea stretti ma spesso anche conflittuali rapporti sociali interpersonali negli spazi sia pubblici che privati» (Harvey, 1994, p. 61).

<sup>172</sup> Vale la pena sottolineare che parlare di attività, a Kinshasa, può voler dire anche banalmente disporre di un frigorifero – fatto che consente al proprietario una vendita informale di bevande fresche – o, meglio ancora, avere un congelatore con il quale si possono rivendere localmente carne e pesce freschi. Sono numerose le donne che, durante la giornata, preparano frittate servendosi di piccole piastre elettriche collegate all'elettricità di una *parcelle*, così come fanno le stesse “sale giochi” all'aperto, appartate all'interno dei vicoli e riparate con teli scuri sorretti da pali, al fine di creare la penombra necessaria per vedere il monitor.

la densificazione abitativa e demografica è più marcata a causa della vicinanza a Gombe e, più in generale, della possibilità di sfruttare la presenza dei servizi – quale che sia il loro stato. Dal momento in cui si prende in locazione una *parcelle*, essa può successivamente venire condivisa con altri membri della famiglia allargata – provenienti dai villaggi delle regioni limitrofe o dalla periferia della città stessa – in cambio di una cifra stabilita con regolarità o di particolari prestazioni definite previo accordo. Pur di racimolare un po' di denaro, i locali già di per sé sovraffollati possono anche essere subaffittati, almeno parzialmente, a persone estranee in cerca di un alloggio. Va però detto che gli spazi interni dell'abitazione non hanno molta importanza in queste aree, perché solo una minima parte della giornata viene trascorsa in casa, cioè durante i pasti o la siesta – mentre chi cucina lo fa, il più delle volte, fuori dalle mura domestiche.

Per ciò che concerne invece il subaffitto dei locali pubblici, esso è chiaramente dettato dalle difficoltà che le istituzioni incontrano quotidianamente nel gestire la propria sopravvivenza. In assenza di salari, i funzionari del pubblico impiego sono demotivati, a maggior ragione se si tiene conto del fatto che i costi per il trasporto vanno saldati quotidianamente. Gli impiegati sono dunque costretti a cercare altrove il denaro per pagare un mezzo che li porti sul luogo di lavoro: a volte non si presentano in ufficio proprio per questa ragione, altre volte perché sono impegnati in qualche forma di micro-commercio nella speranza di raggranellare qualcosa entro la fine della giornata. In alcuni casi, per quanto paradossale possa sembrare, la strategia più normale nell'ordine delle cose è quella di cedere in subaffitto, per uso abitativo o “commerciale”, un locale in disuso dell'istituzione presso la quale si lavora e dividerne poi gli introiti. L'osservatore esterno, per ovvi motivi, non sempre riesce a intercettare una pratica di questo tipo: al di là degli attori coinvolti, sembra non esserci motivo per cui i più ne vengano a conoscenza. Inoltre, ed è certamente questo il fattore di maggior rilievo, c'è una certa reticenza ad ammettere lo sgretolamento del settore pubblico: in altre parole, è molto più facile dichiarare il proprio fallimento che quello delle istituzioni.

Ci sono poi i piccoli mercati di strada spontanei e irregolari, zone di concentrazione delle attività di vendita che si cristallizzano in determinati luoghi per il continuo afflusso di persone – a sua volta dovuto alla presenza nei paraggi di un mercato ben strutturato, di un ospedale, di una scuola. Ciò genera a intermittenza reazioni da parte delle forze dell'ordine, per cui le strade vengono spesso ripulite con veri e propri sgombero organizzati a livello centrale ed eseguiti per mezzo di retate dal corpo della polizia.

Da ultimo è il caso di ricordare le attività artigianali non strutturate che costellano il tessuto urbano della città. Per esempio i falegnami che costruiscono mobili o bare all'aperto o gli artigiani che realizzano divani, utensili in ghisa, strumenti da lavoro in metallo. A volte, per quanto tali attività siano disseminate ovunque, la loro disposizione spaziale segue il principio del raggruppamento per tipo di settore o per settori affini; altre volte, al contrario, questi lavori si organizzano in modo del tutto spontaneo e in luoghi completamente avulsi dal contesto. Nel primo caso, dunque, le attività artigianali si dispongono all'interno di un'organizzazione funzionale dello spazio che ridefinisce certe aree riservandole a determinate categorie di prodotti; nel secondo, invece, esse contribuiscono ulteriormente a dare forma a un paesaggio ibrido e, sotto certi aspetti, surreale – per chi, beninteso, ha un'altra idea di paesaggio impressa nella mente<sup>173</sup>.

Al riguardo, l'occhio europeo deve fare ripetuti esercizi di focalizzazione e, se intende capire qualcosa, deve trasformarsi in un occhio che pensa. Solo così lo sguardo può cominciare a confrontarsi criticamente con i fumi delle immondizie bruciate, i rifiuti di ogni genere che si addossano sugli argini dei fiumi urbani, gli allagamenti delle strade che dopo le piogge si dilatano in chiazze di poltiglia scura marcando certe zone della città, gli orti verdeggianti nello smog o all'interno di perimetri semi-diroccati, la successione di case in perenne costruzione, le bare all'aperto appena realizzate, le venditrici agli angoli delle vie, l'assalto ai mezzi di trasporto, il continuo andirivieni degli ambulanti, un mobile o un divano nuovi messi

---

<sup>173</sup> L'organizzazione funzionale dello spazio in aree specificamente destinate a certe attività riguarda anche alcuni servizi commerciali: per esempio le zone destinate al lavaggio delle automobili o alla rivendita di cerchioni, specchietti retrovisori, fodere per i sedili.

in vendita a lato della carreggiata, ma anche fornelli a carbone, corone funebri di fiori finti, carretti rabberciati o fiammanti e, ancora, un barbiere sotto il primo albero a disposizione, una macchina per fare le fotocopie su ciò che resta di un marciapiede. Un paesaggio apparentemente senza senso che comprime al suo interno tutto un intrico di relazioni e significati.

## V.6. Declinazioni della marginalità

In un siffatto quadro lo sforzo definitorio compendiato nell'espressione *territorialità spontanea diffusa*, adottata per indicare l'insieme di fenomeni urbani e processi informali ampiamente descritti in questo capitolo, non è esente da limiti terminologici: la complessità sociale che il contesto cittadino contiene, infatti, costringe a interrogarsi su cosa realmente significhi "spontaneo" quando dietro tali pratiche si celano una logica e una progettualità funzionali al sistema socio-territoriale. La risposta può essere data includendo nel termine non tanto l'assenza di un programma, quanto piuttosto, da una parte, la mancanza di un riconoscimento formale, amministrativo o giuridico nei confronti di quelle pratiche e, dall'altra, l'estrema flessibilità delle medesime, dunque la loro capacità di adeguarsi ai bisogni locali e alle esigenze, di volta in volta mutate, della situazione.

All'interno di tale territorialità, inoltre, si intessono alcune peculiari "forme di cultura urbana marginale"<sup>174</sup> che riguardano una minoranza di attori sociali della città. Tuttavia, per quanto marginali in relazione all'intero *corpus* sociale, in esse ci si imbatte con estrema facilità, sebbene alcune siano più diffuse in certe aree della capitale piuttosto che in altre. Tali forme di cultura urbana marginale sono altresì asistemiche e disfunzionali: cioè non contribuiscono alla riproduzione sociale, perché la loro progettualità è limitata alla pura sopravvivenza individuale e non si innesta su quella del sistema in modo produttivo bensì, al contrario, unicamente in senso dissipativo, prosciugandone le risorse senza contribuire al loro mantenimento.

---

<sup>174</sup> L'espressione è mutuata da Cattedra (1995, p. 25).

È il caso per esempio dei ragazzi di strada, la cui decuplicazione ha dato luogo, nell'ultimo decennio, a un fenomeno sociale sempre più preoccupante per la mole della sua diffusione. Generalmente orfani o allontanati dalla famiglia, questi giovani vivono di espedienti e piccoli furti concentrandosi in alcuni punti della città, ormai diventati noti anche per la loro stessa presenza (tra questi lo Stadio Saint Raphael, situato nel quartiere 20 Mai a Kalamu, il *rond point* Victoire, il Marché de la Liberté).

L'esclusione, tuttavia, ha cause strutturali prima ancora che socio-culturali. È oggi noto come i macrofattori che comportano il mancato accesso ai servizi di base da parte delle categorie più deboli – e dunque dell'infanzia – siano la cattiva amministrazione, la diffusione di malattie gravi, i conflitti armati, ma soprattutto la povertà di massa<sup>175</sup>. A questi è necessario aggiungere certi fattori legati al più generale contesto nazionale, come le disparità nell'accesso ai servizi dovute alla discriminazione economica e sociale. In Congo per esempio, come del resto in molti altri paesi del mondo, è frequente trovare bambini che non sono stati registrati alla nascita: ciò implica un'esclusione a-priori del soggetto dai servizi essenziali, oltre a determinare un'invisibilità che potrebbe facilitargli l'ingresso nel mondo dei lavori ad alto rischio, del lavoro forzato, della prostituzione, delle armi<sup>176</sup>.

Nella Repubblica Democratica del Congo più del 50% della popolazione è costituito da minori. Secondo i dati Unicef (Gibbons, Stewart, 2005, p. 100) il tasso di mortalità infantile è pari al 20% e la percentuale di bambini scolarizzati a livello elementare è pari al 52% (AA.VV., 2002, p. 73). Nel periodo che va dal 1993 al 2004 lo Stato non ha investito letteralmente nulla nel settore sanitario (sul piano statistico la percentuale è pari a zero), non ha destinato nessuna risorsa all'istruzione (anche qui 0%), mentre ha riservato il 18% degli investimenti alla difesa (Gibbons, Stewart, 2005, p. 104).

Kinshasa è una città piena di orfani: di guerra, dell'AIDS, di malasantità. Un bambino orfano deve assumersi in tenera età la responsabilità della propria vita e di quella dei fratelli più piccoli: è dunque destinato a perdere l'infanzia e certamente ad

---

<sup>175</sup> Sulla povertà urbana a Kinshasa e sulle strategie di sopravvivenza popolare insistono: Lelo Nzuzi, Tshimanga Mbuyi (2004, pp. 53 ss.).

<sup>176</sup> Riguardo all'infanzia invisibile nel mondo si possono vedere Gibbons, Stewart (2005, pp. 35 ss.).

abbandonare la scuola; molto probabilmente inizierà a lavorare, quasi sicuramente vendendo per strada piccoli generi alimentari e per strada passerà la sua giornata. Gli orfani sono un peso non indifferente per la famiglia che li accoglie, in genere quella dei parenti più prossimi. Ai problemi di origine economica vengono ad aggiungersi quelli psicologici e di adattamento. Anche se non è necessario essere orfano per diventare un bambino di strada, un orfano ha maggiori possibilità degli altri di diventarlo: lo sarà definitivamente quando deciderà di non rientrare in famiglia, di non accettare più i soprusi o le regole che l'ambiente domestico gli impone, di tenere per sé il poco denaro racimolato, di prendere in mano le redini della propria esistenza. Quando, cioè, l'ebbrezza della strada, dell'anarchia, del branco, del potere lo conquisteranno definitivamente.

La famiglia difficilmente si mette alla ricerca del ragazzo scomparso. In genere, se un bambino la abbandona è perché ci sono i presupposti per farlo. Altre volte è la famiglia stessa a cacciarlo di casa, anche nei casi in cui non si tratta di un orfano ma del proprio figlio. Un diffuso *escamotage* socio-culturale è quello di accusare il bambino di stregoneria: sono i bambini *ndoki*, un termine lingala che sta per "stregone", portatori di sventure per il resto della famiglia. Gli stessi ragazzi credono di essere effettivamente degli *ndoki*, di avere dei poteri soprannaturali, di fare cose diaboliche nella loro doppia vita vissuta in un mondo parallelo. Sulle cause strutturali alle quali abbiamo già accennato si innestano dunque fattori culturali profondi, come appunto quello della stregoneria che il mondo urbano e soprattutto la sua povertà stravolgono, svuotano di senso per riempirli di sensi altri con un unico scopo: ancora una volta la sopravvivenza. Ma anche senza abbandonare direttamente i propri figli, una famiglia può invitarli a mendicare o a lavorare sulla strada, allontanandoli da sé più o meno gradualmente<sup>177</sup>.

Quale che sia la loro storia di orfani, portatori di sventura o altro ancora, a Kinshasa i ragazzi di strada, comunemente detti *shegué*, sono circa 30.000. Vivono in

---

<sup>177</sup> Su questo tema si può vedere De Boeck (2007, pp. 155 ss.) – un testo che, oltre a essere disseminato di importanti implicazioni territoriali, è accompagnato da un corredo fotografico molto parlante. L'antropologo belga si è occupato a lungo del fenomeno dei bambini "stregoni" a Kinshasa, soprattutto indagando il mondo parallelo o invisibile che permea l'immaginario *kinois*.

branco, organizzati in gruppi più o meno piccoli ma sempre strutturati gerarchicamente. Una “banda” può avere tre componenti come può averne sessanta, può essere divisa in sotto-gruppi, avere gruppi amici o rivali. Al loro interno i più giovani vendono qualcosa – arance, fazzolettini di carta, uova sode – oppure mendicano. Chi è più capace, ruba: ci sono ragazzi di strada specializzati nel furto di certe categorie di oggetti, per esempio telefonini o accessori per le auto, e si trovano già inseriti in un commercio parallelo.

La vita di strada è inevitabilmente precaria, fatta di sporcizia e insicurezza. I ragazzi non hanno alcun diritto e sono vittime di svariati tipi di violenza: polizia, militari, sentinelle e quanti sono preposti al controllo notturno di uffici o negozi spesso abusano di loro. Talvolta questi abusi sono sessuali, e riguardano tanto le bambine quanto i bambini, altre volte lo scopo è l’estorsione o il ricatto. Le categorie appena richiamate, incaricate del mantenimento della sicurezza ma sotto pagate o non pagate, in realtà si servono delle bande dei ragazzi di strada per rubare indirettamente, commissionando loro furti o rapine in cambio di protezione. Anche internamente, nel branco, l’ordine gerarchico viene mantenuto attraverso la violenza: i più grandi e i più forti comandano, sottraggono parte del ricavato ai più indifesi, li violentano. La violenza sessuale instaura un controllo oltre a essere un “battesimo” e a sancire, come gli altri soprusi, l’ingresso nel gruppo.

Inoltre, i bambini di strada crescono e, dopo l’adolescenza, diventano adulti. A Kinshasa oggi ci sono uomini e donne cresciuti per le strade, che hanno a loro volta dei figli e talvolta dei nipoti: esistono dunque una seconda e persino una terza generazione di strada che costituiscono una sottoclasse urbana in crescita, una bomba sociale presente, tra l’altro, non solo nella capitale ma anche negli altri centri urbani del paese. Di quest’arma umana si è fatto più volte un uso politico: gruppi di ragazzi di strada sono stati reclutati per intimidire gli avversari, seminare agitazione nelle folle, dar luogo a sommosse intralciando l’ordine pubblico. Basta infatti attirare un “capo” per riuscire a mobilitare centinaia di ragazzi.

La corruzione in generale, la diffusa pratica del *matabiche* – la mazzetta – costituiscono un’ulteriore pratica della marginalità, sebbene promossa da attori



urbani riconosciuti in quanto socialmente utili. Gli enormi disservizi che caratterizzano il settore pubblico, dovuti all'incapacità dello Stato di sostenere le spese relative al funzionamento della macchina amministrativa, comportano, accanto a infrastrutture fatiscenti o inesistenti, la mancata retribuzione dei lavoratori. Categorie come quella degli insegnanti, dei medici, della polizia sono state depredate lentamente: del proprio salario e della propria ragion d'essere. Negli anni, tutto ciò si è immancabilmente tradotto in strategie di sopravvivenza tra le quali, la corruzione, ha avuto un ruolo preponderante. Non è raro che un medico scelga il prezzo del proprio intervento, che il cittadino non possa permettersi le cure, che il poliziotto chiuda un occhio davanti a una banconota o che la pretenda con il ricatto.

Un discorso a parte meritano poi i corpi militari: sottopagati e profondamente umiliati da guerre e cambi di regime, ai soldati e ai poliziotti di Kinshasa non resta che esercitare l'abuso di potere o la mendicizia. Generalmente i poliziotti e gli addetti alla vigilanza urbana preferiscono la prima modalità perché, viste le condizioni delle strade e delle automobili, non è difficile appigliarsi a una violazione reale o, il più delle volte, presunta. L'adescamento avviene principalmente nei *ronds points* e in un'alta percentuale dei casi nel comune di Gombe dove, considerata la frequenza con la quale tali episodi si verificano, quella del *matabiche* è quasi divenuta una sorta di gabella d'ingresso o d'uscita dal comune. I vigili fermano l'automobile con una tecnica codificata: uno si pone sul davanti per bloccare l'autoveicolo mentre l'altro svolge le trattative con l'autista dal finestrino di guida. Dopo lunghe discussioni, si cerca un accordo: il prezzo proposto dai vigili non deve superare l'importo della multa ufficiale, così da indurre il malcapitato a elargire direttamente a loro la cifra – che verrà così sottratta dalle casse dello Stato. Questa prassi, estremamente diffusa all'interno della categoria dei vigili urbani, fa sì che molti cittadini automobilisti si barrichino dentro le proprie vetture per fuggire all'eventuale assalto.

Un'altra forma di cultura urbana marginale fa riferimento alla creazione di vere e proprie "trappole" ideate *ad hoc* in attesa di un'eventuale preda, in modo da poter pretendere denaro alla prima occasione opportuna in cambio dell'aiuto necessario che la situazione, creata ad arte, richiede. Generalmente la stagione delle piogge

costituisce lo sfondo ideale per questo tipo di pratica: le vie della città, quasi completamente inondate, non consentono di individuare le buche che si aprono lungo il loro percorso. Le bande di giovani e meno giovani implicati possono allargarne qualcuna oppure togliere eventuali segnali che avvertono del pericolo: a questo punto non devono far altro che aspettare un malcapitato bisognoso del loro sostegno. Per quanto possa far sorridere, questa abitudine è molto fastidiosa se si considera l'insieme di problemi già di per sé ricco e variegato che quotidianamente la città offre ai suoi abitanti.

Da ultimo va presa in considerazione la mendicizia, ormai codificata e incorporata socialmente nonché territorialmente diffusa. Al di là dei portatori di handicap e dei mendicanti abituali, tale pratica ha cominciato a dilagare all'interno dei militari ed è talmente nota che, quando ne entra uno in un bar, la gente esce oppure comincia a protestare perché, se è quasi certo che comincerà a cercare denaro, non è altrettanto certo quanto ne pretenderà. L'esercito ufficiale della Repubblica Democratica del Congo è un esercito da ricostruire: completamente allo sbando dopo anni di massacri in località remote e di ripetuti voltabandiera, senza ideologia né qualche certezza di appartenenza, pronto a vendersi al miglior offerente, il corpo dei militari è forse l'ala in assoluto più bistrattata e affamata dell'intero paese. Se si esclude, per ovvie ragioni, l'*élite* dirigenziale, infatti, i semplici soldati che vagano per la capitale sono presenze quasi spettrali, tristemente inquietanti, profondamente umiliati come uomini e come militari, senza alcuna possibilità di riscatto né economica, né morale né, tanto meno, esistenziale.

Conclusione

**ESPLOSIONE SPAZIALE E IMPLOSIONE TERRITORIALE**



Una rilettura transcalare del sistema territoriale nella Repubblica Democratica del Congo e a Kinshasa consente di estrapolare alcuni fattori di base, negativi, che ritornano a tutti i livelli perché sono costitutivi di quel territorio particolare e, inevitabilmente, della società che su di esso vive e si organizza. Essi fanno riferimento anzitutto allo spazio fisico originario che, avendo certe peculiari caratteristiche naturali piuttosto che altre, ha condizionato buona parte delle scelte – dunque le logiche d'intervento e le strategie d'azione – operate nel corso del tempo dagli attori interni o esterni al territorio medesimo. In secondo luogo tali fattori basilari rinviano a quel periodo della storia d'Africa, particolarmente funesto per il Congo, che è stato il colonialismo: un momento fortemente caratterizzato da meccanismi di trasformazione materiale e di organizzazione del territorio che non solo hanno tracciato vie di penetrazione, definendo direzioni e orientamenti di sviluppo ancora oggi attivi, ma hanno anche ritagliato maglie geografiche con specifiche funzioni amministrative e strutturali.

Senza dubbio il ruolo di una capitale non può in alcun modo essere sganciato dalla più generale organizzazione del territorio nazionale, essendo ogni capitale, almeno teoricamente, la città che raggruppa i centri decisionali dello Stato e che gioca un ruolo determinante nella direzione del paese sotto vari punti di vista (Rosière, 2007, 173). Nel caso della Repubblica Democratica del Congo, due sono punti i forti di una lettura geografica mirante a comprendere le forme e i dinamismi di organizzazione urbana del territorio: il primo ha a che fare con un assetto territoriale nazionale orientato verso l'esterno e dipendente dall'esterno, dunque con una logica sistemica che non riesce a sganciarsi dall'impronta strutturale lasciata in eredità dal colonialismo; il secondo punto riguarda le caratteristiche di Kinshasa, una metropoli essenzialmente rivolta verso l'Europa e implosa internamente, quindi una città che funziona come magnete non solo nei confronti dei territori circostanti ma anche di se stessa.

D'altra parte l'implosione urbana di Kinshasa, cioè il ripiegamento della capitale su di sé, lungi dall'essere scollegata dall'estroversione del Congo, ne è piuttosto un effetto. La mancanza di relazioni adeguate, infatti, impedisce di istituire una rete forte di scambi centrifughi col territorio nazionale e gran parte delle dinamiche

interattive si coagula nei comuni o nei quartieri dove è maggiore la possibilità di movimento, in una sorta di autismo urbano all'interno del quale, cioè, la città si pone in rapporto soprattutto con sé medesima. Questo accade perché, nell'impossibilità di condividere e di far circolare le risorse o i benefici apportati da queste ultime, la soddisfazione dell'infinito numero di bisogni espressi dai cittadini richiede tutta una serie di pratiche e strategie risolutive o palliative che, come si è visto, finiscono per sovrapporsi, confondersi, stratificarsi in una sorta di accumulo illimitato.

Se le prerogative dell'organizzazione territoriale su scala nazionale fanno capo sia a un'urbanizzazione periferica – che configura uno spazio rivolto verso l'esterno e poco integrato internamente – sia a una marcata polarizzazione sulla capitale, nel territorio urbano di Kinshasa il modello non sembrerebbe cambiare molto. Nel suo essere tutta convogliata verso il *centre-ville*, la capitale ripropone infatti lo stesso *imprinting* e la medesima tendenza polarizzante riscontrati su scala nazionale, mentre le blande relazioni interurbane tra comuni e quartieri fanno del territorio cittadino un tessuto poco collegato al suo interno, nel quale anche la relazione privilegiata della città con se stessa è limitata a scambi di rilievo che intercorrono solo tra poche sue aree ben identificabili.

Sotto il profilo analitico si è detto come i processi di territorializzazione dello spazio, che organizzano e riorganizzano il territorio, nel delimitare e definire quest'ultimo danno materialmente luogo a diverse forme di territorialità (Governa, 2005, p. 46). Quest'ultima è a sua volta funzione di un campo dinamico, determinato da un'insieme di relazioni che si sviluppano sia tra gli attori interni a un territorio individuato e circoscritto, sia tra gli attori esterni che si muovono in un territorio più ampio nel cui contesto, però, il primo va inserito. Ma la territorialità, nel mettere entrambe le categorie di attori anche in relazione tra loro e con i rispettivi territori, li connette pure alle dinamiche globali che, nonostante la loro esteriorità, determinano impatti economici e culturali significativi a livello locale – che cioè si riversano sulla realtà preliminarmente individuata e circoscritta come oggetto privilegiato della ricerca (Bertoncin, Pase, 2007, p. 10).

In proposito, per quanto riguarda Kinshasa è possibile constatare che all'esplosione spaziale – cioè quel massiccio consumo di spazio che ha caratterizzato la crescita della città in generale e gli anni successivi all'Indipendenza in particolare – ha corrisposto un'implosione territoriale: si tratta di territorialità più o meno localizzate che, in varia misura, investono l'agglomerato urbano. Talvolta, infatti, esse qualificano in forma più marcata una determinata area della città, talaltra e più spesso si intersecano e stratificano rendendosi meno facilmente discernibili. Tali territorialità, individuate descrittivamente nell'ultimo capitolo e schematizzate in un quadro sinottico che ne riassume le proprietà specifiche, concorrono al raggiungimento della più grande autonomia compatibile con le risorse del sistema, si inseriscono nel quadro della riproduzione sociale, non sono contemporanee al territorio sul quale si inscrivono ma talvolta sfruttano le sue rimanenze (Raffestin, 1981, p. 164; Id., 2007, p. 22). Più specificamente, a Kinshasa si può parlare di una territorialità plurale caratterizzante, esito unitario delle differenti territorialità implose nel medesimo ambito urbano. Rintracciare queste ultime attraverso una qualche forma di localizzazione spaziale è, come si è visto, possibile, fermo restando il fatto che tale schematizzazione non va intesa in termini esaustivi.

D'altro canto una prospettiva diversificata, che faccia riferimento a un rapido cambiamento di scala, può essere utile per focalizzare il ruolo della città a differenti livelli di contesto tra loro interconnessi: in questo senso, se alla scala del mondo Kinshasa è appena l'accento di un nodo locale in una rete globale, a quella nazionale la capitale costituisce certamente un nodo globale di una rete locale<sup>178</sup>. Tuttavia, questa funzione di globalità le viene conferita quasi unicamente dal ruolo che gioca al suo interno il comune di Gombe: nei suoi confronti, infatti, la città è una maglia locale mentre il *centre-ville* si configura come nodo globale capace di alimentare e sostenere, come si è visto, una territorialità a matrice globale localizzata.

Attraverso l'operatore geografico della distanza, inoltre, man mano che ci si allontana dal *centre-ville* è possibile constatare una progressiva diminuzione della componente globale nello spazio urbano. Da una territorialità a matrice globale

---

<sup>178</sup> Per questi temi, affrontati su un piano più generale e teorico, si rinvia a Dematteis (1995, pp. 72 ss.).

localizzata si passa, infatti, a territorialità nelle quali la presenza dell'elemento globale va sfumando a vantaggio di un riemergere delle forme di organizzazione locale. Questo graduale passaggio dà luogo, così, alla successione delle territorialità globale, funzionale ibrida, urbana ibrida e rurale ibrida.

La *territorialità spontanea diffusa* sfugge per definizione a quest'ordine, perché l'operatore della distanza è una categoria spaziale che non contribuisce alla sua identificazione. Estesa all'intero perimetro urbano e periurbano, questa territorialità testimonia dall'interno l'organizzazione di pratiche attraverso le quali il corpo sociale ha rifunzionalizzato gli spazi, risignificando e usando il territorio con modalità che hanno contrastato in termini operativi le sottrazioni territoriali di significato e le usurpazioni avvenute precedentemente. Essa testimonia altresì una tensione verso l'inclusività, dinamica che si dà principalmente in forma di autoinclusione degli attori nella società e nel territorio attraverso soluzioni individuali o collettive. Cionondimeno, è opportuno sottolineare che l'insieme delle pratiche riscontrate all'interno della *territorialità spontanea diffusa* non s'innesta tanto sulle risorse del sistema quanto sulle sue carenze – con il rischio, peraltro già emerso in alcuni ambiti dell'informale, di generare un circolo vizioso a causa dell'interesse, perseguito dagli attori implicati, a mantenere la carenza anche nel caso in cui si dia la possibilità di superarla.

Si tratta del resto di una territorialità pervasiva non solo per il fatto che permea l'intero contesto urbano ed extraurbano, ma anche perché la sua diffusione procede per meccanismi inclusivi specificamente fondati su una serie di pratiche sociali che partono dal basso e si organizzano in maniera tale da permeare e innervare l'intero apparato socio-territoriale, facendolo funzionare in un modo del tutto peculiare. Così, allo stato attuale, la *territorialità spontanea diffusa* può essere considerata la modalità sociale prevalente di produzione e uso del territorio urbano, quella che caratterizza maggiormente la capitale della Repubblica Democratica del Congo. Essa si manifesta come dimensione “altra” rispetto alla concezione del sistema-città dominante nel senso comune delle società occidentali e anche in una parte importante della sua tradizione di studi.



Pertanto, in un contesto caratterizzato dalla fine della Guerra fredda e dalla globalizzazione, dunque da un riassetto geopolitico delle aree di influenza su scala planetaria, a Kinshasa è possibile osservare delle *territorialità resistenti* che hanno cioè a che fare con la tradizione o con il colonialismo e che, pure, si configurano come territorialità attive. Ciò significa che, pur venendo da diverse eredità culturali e politiche del passato, lontane in termini di differenza anche per il tempo in cui si sono originate, tali territorialità continuano a riarticolare uno spazio geografico socialmente prodotto alimentando processi di mediazione in un sistema implosivo. Al loro fianco nuove territorialità si impongono, dettate sempre più spesso da dinamiche globali per le quali sarebbe necessario un ulteriore sforzo d'analisi. Tentando di andare oltre le apparenze, la ricerca dovrebbe dunque mirare a comprendere in quale misura queste territorialità emergenti siano o meno esogene, proprio perché scaturiscono da bisogni indiscutibilmente locali che, per quanto "indotti", rientrano oggi a pieno titolo nel tessuto sociale congolese non solo in ambiente urbano.

In questo senso, ferma restando la possibilità e sotto certi aspetti anche la necessità di approfondire la più gran parte delle questioni messe a tema nel presente lavoro, un ulteriore ambito di riflessione che si innesti sulle dinamiche fin qui descritte può essere individuato. Si tratta dell'indagine critica relativa alla simbiosi tra le categorie della centralità e del globale che in genere caratterizza le città dei paesi poveri. Per ciò che concerne Kinshasa sarebbe opportuno interrogarsi sui processi di diffusione, riuscita o mancata, del globale in ambito periferico, periurbano e rurale. Una siffatta direzione di ricerca potrebbe rivelarsi utile non solo per interpretare i cambiamenti socio-territoriali che avvengono all'interno del tessuto urbano, ma anche per decodificare le attuali modalità di espansione della città: un'espansione che non si realizza esclusivamente in termini spaziali, bensì attraverso un prolungato impatto economico, sociale e più ampiamente culturale.



## Bibliografia citata

- AA.VV., 1971, *Études d'histoire africaine*, tome II, Kinshasa, Université Lovanium.
- AA.VV., 1993, *Le rail au Congo belge. 1890-1920*, tome I, Bruxelles, Blanchart & Cie.
- AA.VV., 1998, *Città o baraccopoli? Gli insediamenti informali in Africa: il caso di Nairobi (Kenya)*, Torino, L'Harmattan Italia.
- AA.VV., 1999, *Le rail au Congo belge. 1920-1945*, tome II, Bruxelles, Blanchart & Cie.
- AA.VV., 2002, *Enquête nationale sur la situation des enfant set des femmes MICS2/2001, vol. II: Rapport d'analyse*, Kinshasa, République Démocratique du Congo-UNICEF-USAID.
- AA.VV., 2005, *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Tervuren-Gand, Musée Royal de l'Afrique Central-Éditions Snoeck.
- AA.VV., 2009a, *Kinshasa au-delà des clichés*, «Jeune Afrique», 26 avril-9 mai, pp. 91-105.
- AA.VV., 2009b, *RD Congo. Désire d'avenir*, «Jeune Afrique», 18-31 octobre, pp. 89-114.
- Agence Japonaise de Coopération Internationale, Gouvernement Provincial de la Ville de Kinshasa, Institut Géographique du Congo, s.d. ma 2008, *Carte topographique numérique de la ville de Kinshasa*, Kinshasa, quadro d'unione scala 1:30.000, fogli 1-16 scala 1:10.000.
- Balbo, M., 1999, *L'intreccio urbano. La gestione della città nei paesi in via di sviluppo*, Milano, Franco Angeli.
- Balbo, M., 2002, *La città inclusiva. Argomenti per la città dei PVS*, Milano, Franco Angeli.
- BEAU, 1982, *Aménagement du territoire. Esquisse d'un schéma national*, Kinshasa, Département des Travaux Publics et de l'Aménagement du territoire.
- BEAU, 1990, *Aménagement du territoire. Schéma national. Potentialités naturelles*, Kinshasa, Département des Travaux Publics et de l'Aménagement du territoire.
- BEAU, 1991, *Les villes secondaires. Gestion urbaine, économie urbaine, équipements*, Kinshasa, Ministère des Travaux Publics, Aménagement du Territoire, Urbanisme et Habitat.

BEAU, 2003, *Rapport-synthèse sur l'accès des populations aux services urbains de base dans la ville de Kinshasa*, Kinshasa, Ministère des Travaux Publics et Infrastructures.

Bertoncin, M., 2004, *Logiche di terre e di acque. Le geografie incerte del delta del Po*, Verona, Cierre edizioni.

Bertoncin, M., Pase, A. (a cura di), 2005, *Logiche territoriali e progettualità locali*, Milano, Franco Angeli.

Bertoncin, M., Pase, A. (a cura di), 2007, *Territorialità. Necessità di regole condivise e nuovi vissuti territoriali*, Milano, Franco Angeli.

Bertoncin, M., Pase, A., 2005, *Introduzione. Logiche territoriali e progettualità locale*, in: M. Bertoncin, A. Pase (a cura di), *Logiche territoriali e progettualità locali*, Milano, Franco Angeli.

Bertrand, M., Dubresson, A. (éds), 1997, *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Paris, Karthala.

Bischoff, A., 2008, *Congo-Kinshasa. La décennie 1997-2007*, Paris, Édition du Cygne.

Bontinck, F., 1982, *La dernière décennie de Nshasa (1881-1891)*, «Afrique-Zaïre», n. 170, pp. 609-623.

Bouchard, H., 2002, *Commerçantes de Kinshasa pour survivre*, Paris, L'Harmattan.

Braeckman, C., 2008, *Vers la deuxième indépendance du Congo*, Bruxelles, Le Cri.

Bruneau, J.-C., 1995, *Crise et déclin de la croissance des villes au Zaïre. Une image actualisée*, «Revue Belge de Géographie», 119<sup>e</sup> année, Bruxelles, pp. 103-114.

Bruneau, J.-C., Simon, Th., 1991, *Zaïre. L'espace écartelée*, BEAU, Kinshasa, Ministère des Travaux Publics, Aménagement du Territoire, Urbanisme et Habitat.

Canel, P., Delis, Ph., Girard, Ch., 1990, *Construire la ville africaine. Chronique du citadin promoteur*, Paris, Karthala et ACCT.

Cattedra, R., 1995, *Paesaggi urbani e pratiche territoriali tra eredità e innovazione*, in: R. Cattedra, M. Memoli (a cura di), *La città ineguale. Pratiche culturali e organizzazione della marginalità in Africa e in America Latina*, Milano, Unicopli, pp. 25-62.

Cattedra, R., Memoli, M. (a cura di), 1995, *La città ineguale. Pratiche culturali e organizzazione della marginalità in Africa e in America Latina*, Milano, Unicopli.

Conzen, M. P., (a cura di), 1989, *L'evoluzione dei sistemi urbani nel mondo*, Milano, Franco Angeli.

- Coquery-Vidrovitch, C., 1988, *Les villes pré-coloniales: essai de définition et de périodisation*, in: C. Coquery-Vidrovitch (éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique*, tome I, Paris, L'Harmattan, pp. 27-35.
- Coquery-Vidrovitch, C. (éd.), 1988, *Processus d'urbanisation en Afrique*, tome I, Paris, L'Harmattan.
- Coquery-Vidrovitch, C. (éd.), 1988, *Processus d'urbanisation en Afrique*, tome II, Paris, L'Harmattan.
- Coquery-Vidrovitch, C., 1990, *Africa nera: mutamenti e continuità*, Torino, Società Editrice Internazionale.
- Cros, M-F., Misser, F., 2006, *Géopolitique du Congo (RDC)*, Bruxelles, Complexe.
- Crozier, M., Friedberg, E., 1978, *Attore sociale e sistema*, Milano, Etas Libri.
- D'Almeida-Topor, H., 1988, *L'histoire des villes en Afrique: quelques réflexions sur une périodisation*, in: C. Coquery-Vidrovitch (éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique*, tome I, Paris, L'Harmattan, pp. 25-26.
- Davis, M., 2006, *Il pianeta degli slum*, Milano, Feltrinelli.
- De Boeck, F., Plissart, M. F., 2005, *Kinshasa, récits de la ville invisible*, Bruxelles, La renaissance du Livre.
- de Maximy, R., 1975, *Catégories socio-professionnelles*, in: J. Flouriot, R. de Maximy, M. Pain, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, Institut Géographique du Zaïre (IGZ), Bureau d'Études d'Aménagement du territoire.
- de Maximy, R., 1975, *Site général*, in: J. Flouriot, R. de Maximy, M. Pain, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, Institut Géographique du Zaïre (IGZ), Bureau d'Études d'Aménagement du territoire.
- de Maximy, R., 1984, *Kinshasa. Ville en suspens. Dynamique de la croissance et problèmes d'urbanisme. Approche socio-politique*, Paris, ORSTOM.
- de Maximy, R., 1988, *Tous les chemins ne mènent pas à Tombouctou*, in: C. Coquery-Vidrovitch (éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique*, tome I, Paris, L'Harmattan, pp. 11-25.
- de Maximy, R., Van Caillie, X., 1975, *Géomorphologie*, in: J. Flouriot, R. de Maximy, M. Pain, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, Institut Géographique du Zaïre (IGZ), Bureau d'Études d'Aménagement du territoire.
- de Saint Moulin, L., 1971, *Les anciens villages des environs de Kinshasa*, in: AA. VV., *Études d'histoire africaine*, tome II, Kinshasa, Université Lovanium, pp. 83-119.

de Saint-Moulin, L., 1995, *L'évolution des densités de la population du Zaïre*, «Revue Belge de Géographie», Bruxelles, pp. 95-102.

de Saint-Moulin, L., 2005, *Atlas de l'organisation administrative de la République Démocratique du Congo*, Kinshasa, CEPAS.

de Saint Moulin, L., 2007, *Croissance de Kinshasa et transformations du réseau urbain de la République Démocratique du Congo depuis l'indépendance*, in: J.-L. Vellut (dir.), *Villes d'Afriques. Explorations en histoire urbaine*, Paris, L'Harmattan.

de Villers, G. (dir.), 1992, *Économie populaire et phénomènes informels au Zaïre et en Afrique*, Actes de la table ronde "Petite économie marchande et phénomènes informels" tenue dans le cadre du Colloque "Recherche-développement à Kisangani", organisé à l'Université Libre de Bruxelles par le professeur André du Camp, les 23 et 24 mai 1991 (ora in: «Cahier», 3-4/1992, série 3, Économie agriculture, Centre d'Étude et de Documentation Africaines – CEDAF, pp. 161-178).

Delbart, V., 1999-2000, *Evolution de l'emprise spatiale de la ville de Kinshasa*, Mémoire de licence en sciences géographiques, Bruxelles, ULB.

Delbart, V., Wolff, E., 2002, *Extension urbaine et densité de la population à Kinshasa: contribution de la télédétection satellitaire*, in «Belgeo», n. 1, Bruxelles, pp. 45-59.

Dematteis, G., 1985, *Le metafore della terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Milano, Feltrinelli.

Dematteis, G., 1995, *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milano, Franco Angeli.

Dematteis, G., Governa, F. (a cura di), 2005, *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Milano, Franco Angeli.

Devey, M., 2009a, *Belle, rebelle...et miraculée*, in: *Kinshasa au-delà des clichés*, «Jeune Afrique», 26 avril-9 mai, pp. 94-96.

Devey, M., 2009b, *À qui profite le boom?*, «Jeune Afrique», in: AA.VV., *RD Congo. Désire d'avenir*, «Jeune Afrique», 18-31 octobre, pp. 104-105.

DIFCOM, 2009, *Les 5 chantiers. Joseph Kabila modernise la RDC*, in: AA.VV., *RD Congo. Désire d'avenir*, «Jeune Afrique», 18-31 octobre, pp. 111-114.

Durand-Lasserve, A., 2002, *La questione fondiaria: il dibattito e le prospettive*, in: M. Balbo, *La città inclusiva. Argomenti per la città dei PVS*, Milano, Franco Angeli, pp. 98-119.

Flouriot, J., de Maximy, R., Pain, M., 1975, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, Institut Géographique du Zaïre (IGZ), Bureau d'Études d'Aménagement du territoire.

Flouriout, J., 1975, *Typologie de l'habitat*, in: J. Flouriout, R. de Maximy, M. Pain, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, Institut Géographique du Zaire (IGZ), Bureau d'Études d'Aménagement du territoire.

Fumunzanza Muketa, J., 2008, *Kinshasa d'un quartier à l'autre*, Paris, L'Harmattan.

Gambi, L., 1973, *Da città ad area metropolitana*, in: *Storia d'Italia*, vol. V: *I documenti*, Torino, Einaudi, pp. 370-424.

Gibbons, E., Stewart, D. (ed.), 2005, *La condizione dell'infanzia nel mondo 2006. Esclusi e invisibili*, New York, UNICEF.

Giraut, F., 1997, *Quel bilan des relations entre la petite ville et son environnement?*, in: M. Bertrand, A. Dubresson (éds), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Paris, Karthala, pp. 17-37.

Godard, X., 1985, *Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines? (Cas de Brazzaville et Kinshasa)*, «Politique africaine», n. 17, pp. 41-57.

Goossens, F., Minten, B., Toollens, E., 1994, *Nourrir Kinshasa. L'approvisionnement local d'une métropole africaine*, Paris, L'Harmattan.

Gourou, P., 1966, *I paesi tropicali*, Firenze, Nardini.

Gourou, P., 1970, *L'Afrique*, Paris, Hachette.

Gourou, P., 1991, *L'Afrique tropicale. Nain ou géant agricole?*, Paris, Flammarion.

Governa, F., 2005, *Sul ruolo attivo della territorialità*, in: G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: il modello SLoT*, Milano, Franco Angeli, pp. 39-67.

Grass, P. (dir.), 2009, *Voyage en Afrique urbaine*, Paris, L'Harmattan.

Guattini, M., Carli, D., 1997, *Viaggio nel Regno del Congo*, a cura di F. Surdich, Milano, San Paolo.

Guillermou, Y., 1995, *Gestione dell'emergenza in ambito urbano: il ruolo delle associazioni popolari a Brazzaville e a Kinshasa*, in R. Cattedra, M. Memoli (a cura di), 1995, *La città ineguale. Pratiche culturali e organizzazione della marginalità in Africa e in America Latina*, Milano, Unicopli, pp. 335-345.

Gumuchian, H., Marois, C., 2000, *Initiation à la recherche en géographie. Aménagement, développement territorial, environnement*, Montréal, Les presses de l'Université de Montréal.

Harvey, D., 1994, *Accumulazione flessibile, pratiche spaziali e classi sociali*, in: P. Petsimeris (a cura di), *Le reti urbane fra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia delle città*, Milano, Franco Angeli, pp. 53-64.

Hochschild, A., 2007, *Les fantômes du roi Léopold. Le terreur colonial dans l'État du Congo 1884-1908*, Paris, Tallandier.

Institut National de la Statistique, 1984, Zaïre. *Recensement scientifique de la Population – Juillet 1984 – totaux définitifs*, République du Zaïre, Ministère du Plan et Aménagement du territoire.

Institut National de la Statistique, 1993, Zaïre. *Recensement scientifique de la Population – Juillet 1984 – projections démographiques. Zaïre et régions 1984-2000*, République du Zaïre, Ministère du Plan et Aménagement du territoire.

Jimenez, S., 1988, *Dynamique de l'occupation des sols*, in: C. Coquery-Vidrovitch (éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique*, tome I, Paris, L'Harmattan, pp. 59-62.

Kabanda Kana, A., 2005, *L'interminable crise du Congo-Kinshasa*, Paris, L'Harmattan.

Kakese Kunyima, C., 2006, *Éléments de géographie humaine et économique*, Kinshasa, MÉDIASPAUL.

Kankonde Mbuyi (dir.), 1985, *Dossier: Kinshasa*, «Cités africaines/African cities», juillet, pp. 21-44.

Lacroix, J.-L., 1967, *Industrialisation au Congo. La transformation des structures économiques*, Paris, Mouton & Cie.

Lefebvre, H., 1970, *Il diritto alla città*, Padova, Marsilio.

Lefebvre, H., 1972, *Spazio e politica. Il diritto alla città II*, Milano, Moizzi.

Lefebvre, H., 1976, *Il marxismo e la città*, Milano, Mazzotta.

Lelo Nzuzi, F., 2008, *Kinshasa. Ville & environnement*, Paris, L'Harmattan.

Lelo Nzuzi, F., Tantu Nginamau, C., 2009, *Les atouts et limites du fleuve Congo face à la relance de l'économie post-conflit en République Démocratique du Congo*, «Congo-Afrique», n. 436, pp. 403-418.

Lelo Nzuzi, F., Tshimanga Mbuyi, C., 2004, *Pauvreté urbaine à Kinshasa*, La Haye, Cordaid.

Lokota, E. P., 1992, *L'économie informelle à Kinshasa: fait nouveau ou permanent*, in: G. de Villers (dir.), *Économie populaire et phénomènes informels au Zaïre et en Afrique*, Actes de la table ronde "Petite économie marchande et phénomènes informels" tenue dans le cadre du Colloque "Recherche-développement à Kisangani", organisé à l'Université Libre de Bruxelles par le professeur André du Camp, les 23 et 24 mai 1991 (ora in: «Cahier», 3-4/1992, série 3, Économie agricole, Centre d'Étude et de Documentation Africaines – CEDAF, pp. 161-178).



- Lukeso, P., 2005, *Et le chômage engendra le «sous-informel»*, «Congo-Afrique», n. 392, pp. 82-103.
- Lumenga-Neso Kiobe, A., 1982, *Aux origines de la ville de Kinshasa*, Kinshasa, Centre de recherches Pédagogiques.
- Lumenga-Neso Kiobe, A., 1995, *Kinshasa. Genèse et sites historiques*, Kinshasa, Arnaza-Bief.
- Lynch, K., 1990, *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Milano, Etaslibri.
- Macke, G., 2009, *L'Afrique, eldorado du téléphone portable?*, in: P. Grass (dir.), *Voyage en Afrique urbaine*, Paris, L'Harmattan, pp. 125-132.
- Malaquais, D., Décembre 2005 – Janvier 2006, *Villes flux. Imaginaires de l'urbain en Afrique aujourd'hui*, «Politique africaine», n. 100, pp. 17-37.
- Malu-Malu, J-J. A., 2002, *Le Congo-Kinshasa*, Paris, Karthala.
- Matondo, C., Lebigot, A., 1985, *Dynamique de l'autoconstruction*, in Kankonde Mbuyi (dir.), *Dossier: Kinshasa*, «Cités africaines/African cities», juillet, pp. 32-33.
- Memoli, M., 1995, *Strategie di riorganizzazione degli spazi urbani: i servizi nella "città marginale"*, in: R. Cattedra, M. Memoli (a cura di), *La città ineguale. Pratiche culturali e organizzazione della marginalità in Africa e in America Latina*, Milano, Unicopli, pp. 207-250.
- Mianda G., 1996, *Femmes africaines et pouvoir. Les maraîchères de Kinshasa*, Paris, L'Harmattan.
- Michel, T., Lye Mudaba Yoka, Ndaywel è Nziem, I., 2006, *Congo river*, Bruxelles, La Renaissance du livre.
- Ministère du Plan, 2005, *Monographie de la ville de Kinshasa*, Kinshasa.
- Moschetti, D., 1998, *Aspetti sociali e culturali dell'urbanizzazione in Africa*, in: A.A.V.V., 1998, *Città o baraccopoli? Gli insediamenti informali in Africa: il caso di Nairobi (Kenya)*, Torino, L'Harmattan Italia, pp. 5-34.
- Mukadi, K., Tollens, É., 2001, *Sécurité alimentaire au Congo-Kinshasa. Production, consommation & survie*, Paris, L'Harmattan.
- Mumford, L., 1981, *La città nella storia*, vol. I: *Dal santuario alla Polis*, Milano, Bompiani.
- Mumford, L., 1981, *La città nella storia*, vol. II: *Dal chiostro al Barocco*, Milano, Bompiani.

Mumford, L., 1981, *La città nella storia*, vol. III: *Dalla corte alla città invisibile*, Milano, Bompiani.

Mutamba Lukusa G., 2003, *Redresser l'Économie du Congo-Kinshasa. Bilan & conditionnalité*, Paris, L'Harmattan.

Mwanza wa Mwanza, 1995, *Kinshasa: stratégies et limites d'adaptation des transports urbains à la crise*, «Revue Belge de Géographie», 119<sup>e</sup> année, Bruxelles, pp. 123-134.

Mwanza wa Mwanza, 1997, *Le transport urbain à Kinshasa. Un nœud gordien*, Paris, L'Harmattan.

Mwanza wa Mwanza, 2001, *L'accès à l'eau dans les villes africaines*, «Alternative Sud», Vol. VIII, n. 4, pp. 105-109.

Ndaywel è Nziem, I., 1998, *Histoire générale du Congo. De l'Héritage ancien à la République Démocratique*, Bruxelles, De Boeck & Larcier.

Ngungu Kasai D. P., 2004, *Analyse des mécanismes et stratégies de survie de la population de Kinshasa: cas des boutiques et ligablos*, in: Observatoire d'économie politique et de développement humain, *Vivre et survivre à Kinshasa. Problématique du développement humain*, Université d'Anvers-Facultés Catholiques de Kinshasa, pp. 11-48.

Nicolai, H., Gourou, P., Mashini Dhi Mbita Mulenghe, 1996, *L'espace zaïrois. Homme et milieux*, Paris, L'Harmattan.

Nkuku Konde R., 2006, *Stratégies de survie à Lumumbashi (R-D Congo). Enquête sur 14.000 ménages urbains*, Paris, L'Harmattan.

Obenga, M., 1969, *Le Royaume de Makoko*, «Présence Africaine», LXX, n. 2, pp. 29-43.

Observatoire d'économie politique et de développement humain, 2004, *Vivre et survivre à Kinshasa. Problématique du développement humain*, Université d'Anvers-Facultés Catholiques de Kinshasa.

Pain, M., 1975, *Ambiance climatique*, in: J. Flouriot, R. de Maximy, M. Pain, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, Institut Géographique du Zaïre (IGZ), Bureau d'Études d'Aménagement du territoire.

Pain, M., 1975, *Typologie de l'habitat*, in: J. Flouriot, R. de Maximy, M. Pain, *Atlas de Kinshasa*, Kinshasa, IGZ.

Pain, M., 1984, *Kinshasa. La ville et la cité*, Paris, ORSTOM.

Perulli, P., 2007, *La città. La società europea nello spazio globale*, Milano, Mondadori.

Petsimeris, P. (a cura di), 1994, *Le reti urbane fra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia delle città*, Milano, Franco Angeli.

Petsimeris, P., 1994, *Introduzione*, in: P. Petsimeris (a cura di), *Le reti urbane fra decentramento e centralità. Nuovi aspetti di geografia delle città*, Milano, Franco Angeli, pp. 11-32.

Piermay, J.-L., 1993, *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan.

Piermay, J.-L., 1997, *Armatures urbaines en Afrique centrale: mutations par le bas, mutations par le haut?*, in: M. Bertrand, A. Dubresson (éds), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*, Paris, Karthala, pp. 305-314.

Pourtier, R., 2003, *L'Afrique centrale et les régions transfrontalières: perspectives de reconstruction et d'intégration*, Paris, OCDE.

Quaini, M., 1974, *Geografia e marxismo*, Firenze, La Nuova Italia.

Raffestin, C., 1981, *Per una geografia del potere*, Milano, Unicopli.

Raffestin, C., 2007, *Il concetto di territorialità*, in: M. Bertoincin, A. Pase (a cura di), *Territorialità. Necessità di regole condivise e nuovi vissuti territoriali*, Milano, Franco Angeli, pp. 21-31.

Rapoport, H., 1993, *L'approvisionnement vivrier de Kinshasa (Zaire). Stratégies d'adaptation à la crise du système alimentaire*, «Cahiers de Sciences Humaines», 29 (4), pp. 695-711.

Remotti, F., 2005, *Centri di potere. Capitali e città nell'Africa precoloniale*, Torino, Trauben.

Rosière, S., 2007, *Géographie politique et Géopolitique. Une grammaire de l'espace politique*, Paris, Ellipses.

Sassen, S., 2008, *Una sociologia della globalizzazione*, Torino, Einaudi.

Schutyser, S., 2007, *Fiori di luna. La vegetazione afroalpina del Ruwenzori*, Milano, Continents.

Sebastiani, C., 2007, *La politica delle città*, Bologna, il Mulino.

Soja, E. W., (2007), *Dopo la metropoli. Per una critica della geografia urbana e regionale*, Pàtron.

Stren, R. E., White, R. (dir.), 1993, *Villes africaines en crise. Gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*, Paris, L'Harmattan.

Surdich, F., 1997, *Introduzione*, in: M. Guattini, D. Carli, *Viaggio nel Regno del Congo*, a cura di F. Surdich, Milano, San Paolo.

Tshibangu K., Malaisse, F., 1995, *L'approvisionnement en bois de feu de Kinshasa (Zaire) note préliminaire*, «Geo-Eco-Trop», 19 (1-4), pp. 119-129.

Tshimanga Nsata, Baehrel, C., 1985, *La vitalité des transports urbains*, in: Kankonde Mbuyi (dir.), *Dossier: Kinshasa*, «Cités africaines/African cities», juillet, pp. 30-31.

Tshitenge Lubabu, M.K., 2009, *La charrue avant les boeufs*, «Jeune Afrique», in: AA.VV., *RD Congo. Désire d'avenir*, «Jeune Afrique», 18-31 octobre, pp. 94-95.

Turco, A., 1988, *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, Unicopli.

UNFPA, 2007, *Lo stato della popolazione nel mondo 2007. Liberare il potenziale della crescita urbana*, Edizione italiana a cura di AIDOS.

UN-HABITAT, 2008/2009, *State of the World's Cities 2008/2009. Harmonious cities*, London, Sterling, VA.

Unité de pilotage du processus d'élaboration et de mise en œuvre de la stratégie pour la réduction de la Pauvreté (UPPE-SRP), 2005, *Monographie de la ville de Kinshasa*, Kinshasa, Ministère du Plan.

Vansina, J., 1965, *Les anciens royaumes de la savane*, Léopoldville, IRES.

Vanthemse, G., 2005, *Le plan décennal et la modernisation du Congo belge (1949-1959)*, in: AA.VV., *La mémoire du Congo. Le temps colonial*, Tervuren-Gand, Musée Royal de l'Afrique Central-Éditions Snoeck, pp. 104-107.

Vellut, J.-L. (dir.), 2007, *Villes d'Afriques. Explorations en histoire urbaine*, Paris, L'Harmattan.

Vellut, J.-L., 2007, *Villes d'Afrique. Explorations en histoire urbaine*, Paris, L'Harmattan.

Weber, M., 2003, *Economia e società. La città*, Roma, Donzelli.

White, R., 1993, *L'influence des facteurs économique et environnementaux sur la crise urbaine*, in: R. E. Stren, R. White, *Villes africaines en crise. Gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*, Paris, L'Harmattan, pp. 13-31.

Wolff, E., Dhi Mbita Mulenghe, J.-C., Ipalaka Yobwa, J., Massart, M., 2001, *Organisation de l'espace et infrastructure urbaine en République Démocratique du Congo*, Libreville (Gabon), ADIE.

LA TERRITORIALITÀ URBANA A KINSHASA. – La ricerca propone una lettura geografica della città di Kinshasa, l'odierna capitale della Repubblica Democratica del Congo. Essa cerca di far emergere gli elementi fondamentali che strutturano il territorio urbano e di mettere in evidenza le relazioni che gli abitanti della città intrattengono con tali elementi, piegandoli alle proprie esigenze, aggirandoli, impregnandoli di significati ulteriori. La conformazione e l'evoluzione della città sono analizzate per tappe e focalizzazioni progressive, inserendo Kinshasa all'interno di quadri spaziali più ampi e di cornici temporali che si susseguono ma che pure si intersecano. Si è reso perciò necessario allargare lo sguardo al contesto nazionale e a quello interafricano, sia sul piano storico sia sotto il profilo dell'attualità, tenendo presenti le relazioni della capitale, esistenti o mancate, con tali contesti.

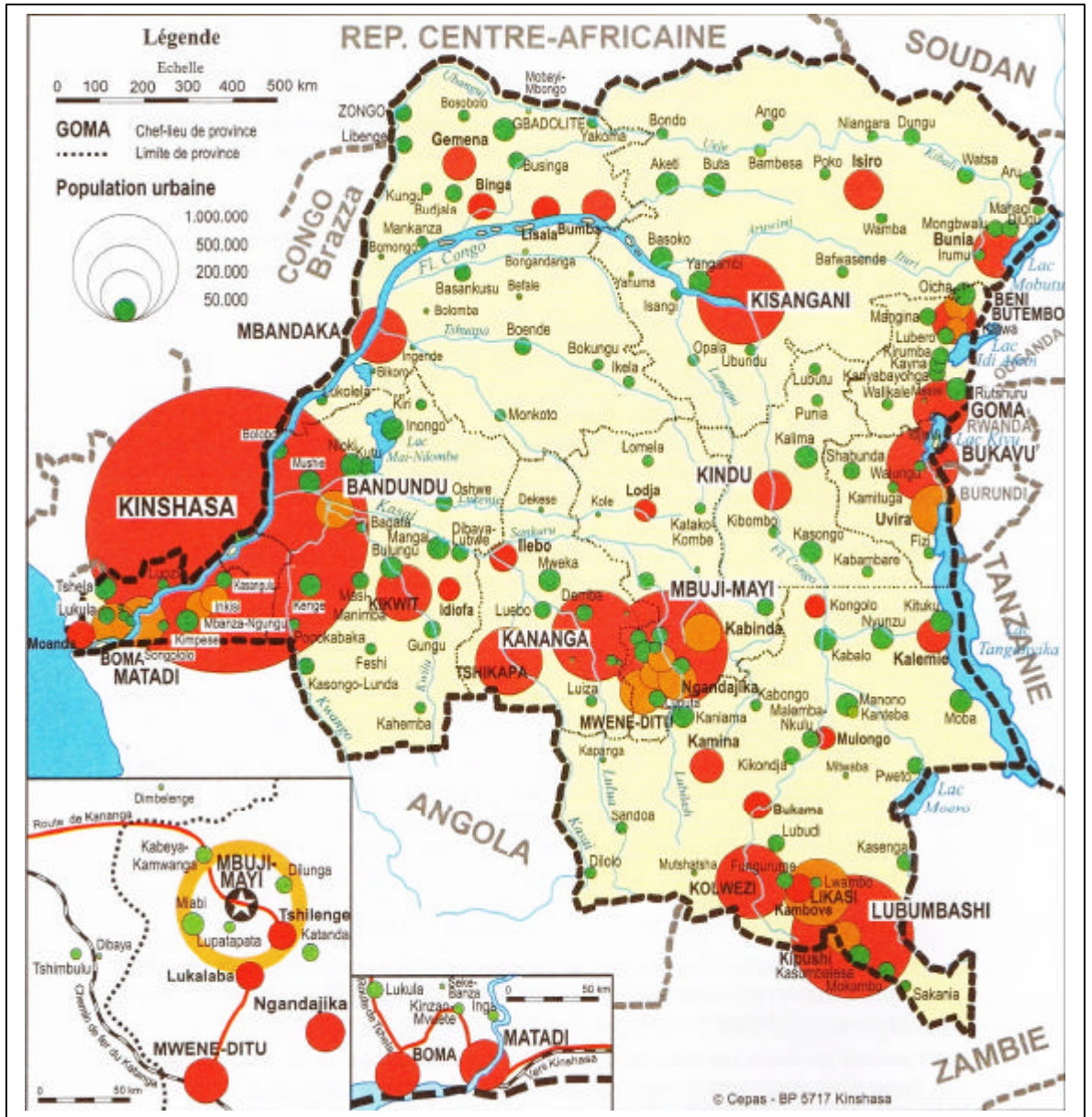
L'obiettivo della ricerca consiste nell'individuare le logiche spaziali di cui la realtà sociale presa in considerazione si è fatta portatrice e nel riconoscere le differenti territorialità che si stratificano e interagiscono sul tessuto urbano. Circoscrivendo analiticamente e descrivendo empiricamente queste territorialità, il lavoro di ricerca ha identificato una *territorialità plurale* che caratterizza l'ambiente urbano odierno come esito implosivo delle singole territorialità operanti nella capitale.

URBAN TERRITORIALITY IN KINSHASA. – The research aims at a geographical reading of Kinshasa, present capital of the Democratic Republic of Congo. Its main endeavours are to unveil the basic elements which structure the urban territory and throw light on the relations of those living in the city with those elements, bending them to their needs thus giving them new meanings. The form and evolution of the city are analysed and focused in progressive staged, thus placing Kinshasa within broader space and time frames which both follow and interact with each other. Thus it was necessary to broaden the scope of the research to both national and interafrican context, considering both historical and present times to understand the relations of the capital city, whether existing or missing, with that context.

The object of this research consists in discovering the special conditions carried by the social reality here considered and recognizing the different territorialities stratified and interacting in the urban structure. By circumscribing analytically and describing empirically such territorialities the research has identified a "plural territoriality" which characterizes the present urban environment as an implosive result of single territorialities operating in the capital city.

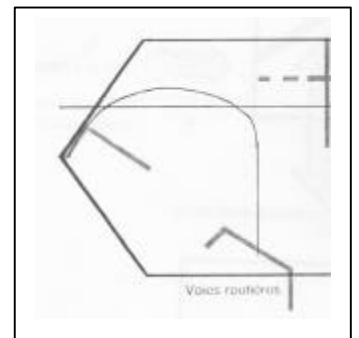
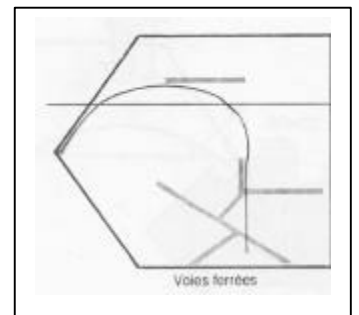
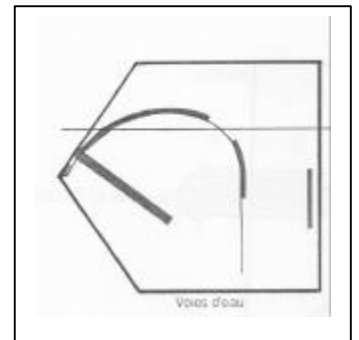
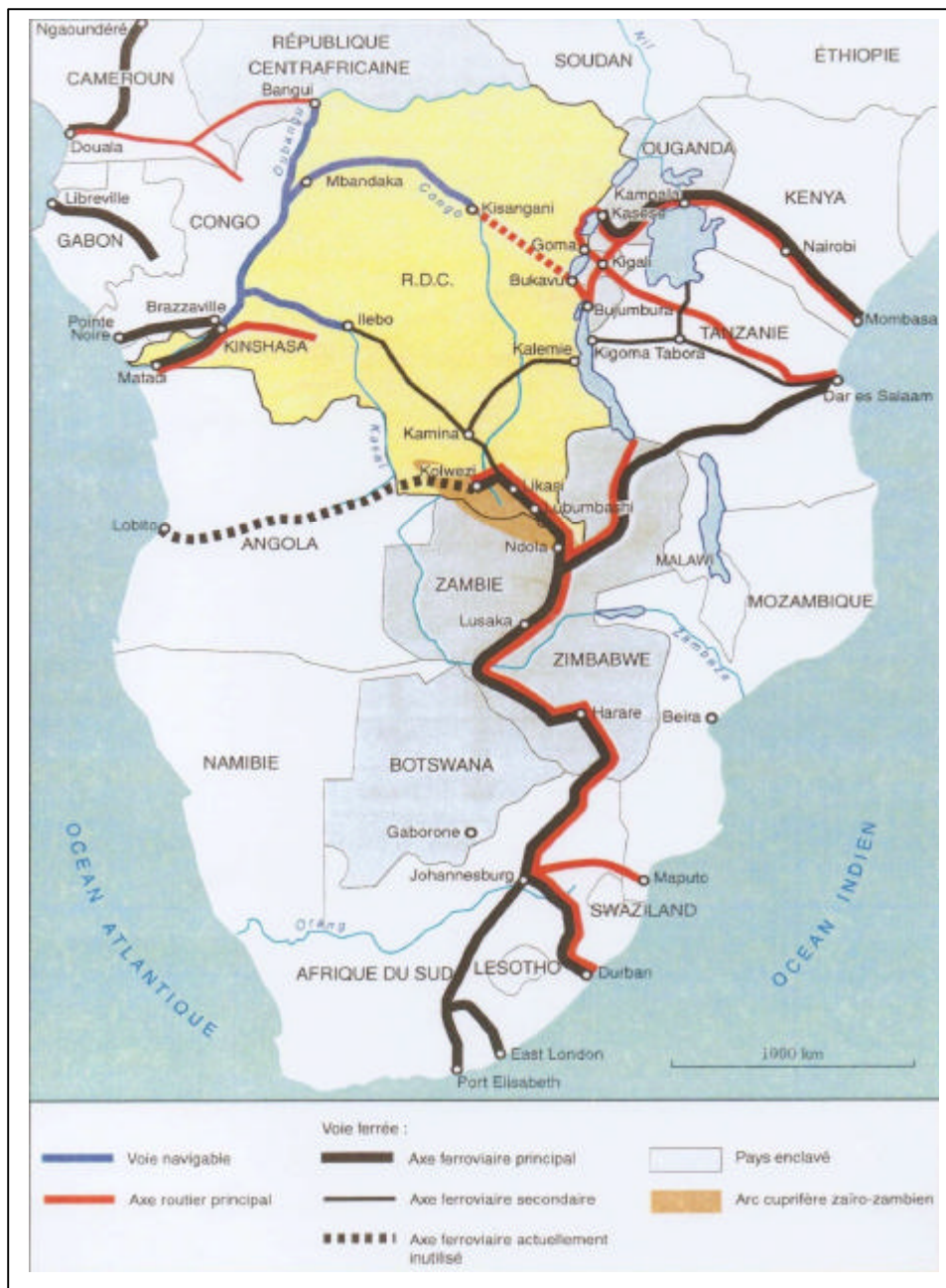


Fig. 1 – Città e centri maggiori nella Repubblica Democratica del Congo



Fonte: de Saint Moulin (2005, p. 14).

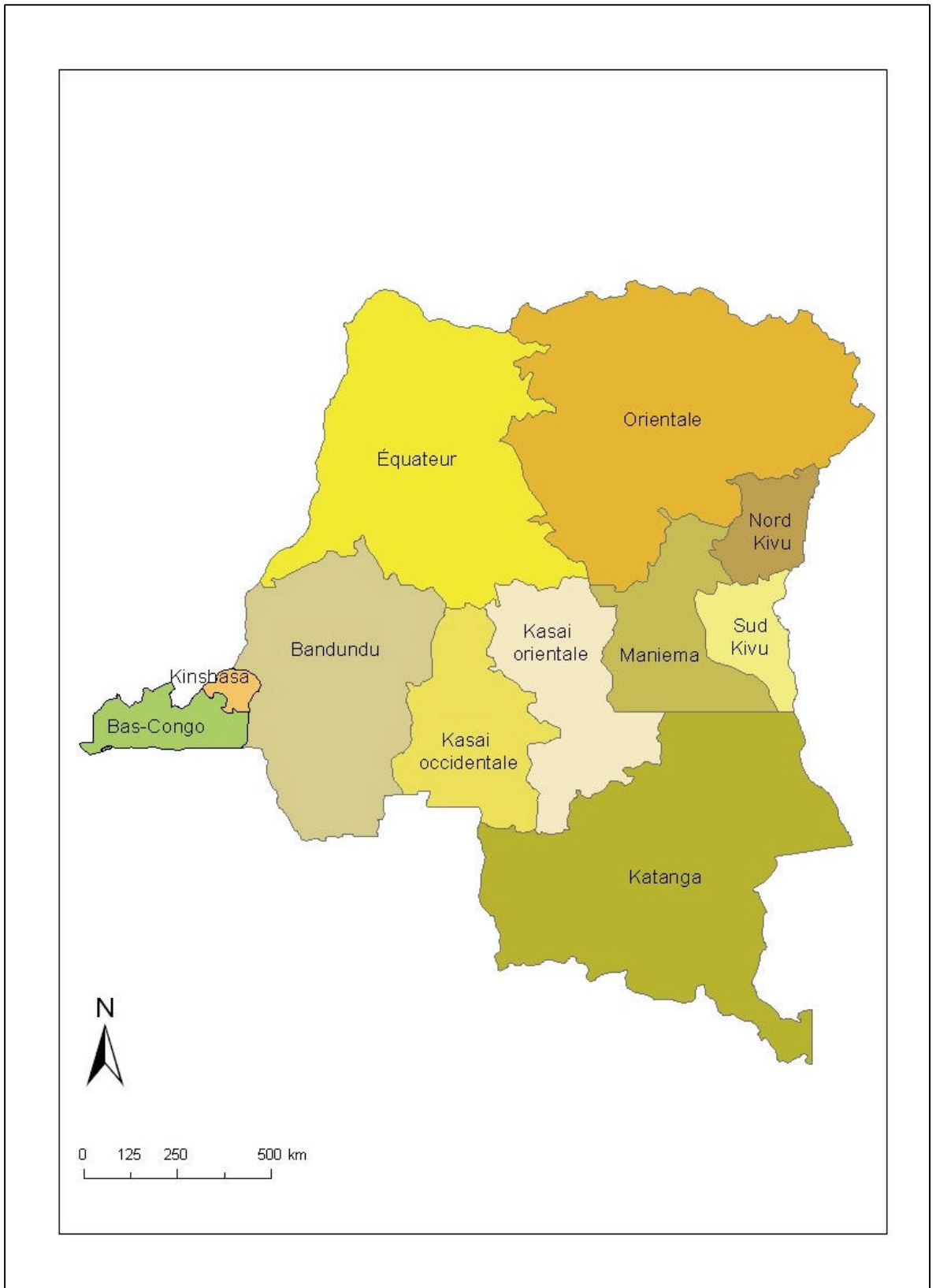
Fig. 2 – Sistemi di comunicazione dal Congo all’Africa centrale e australe

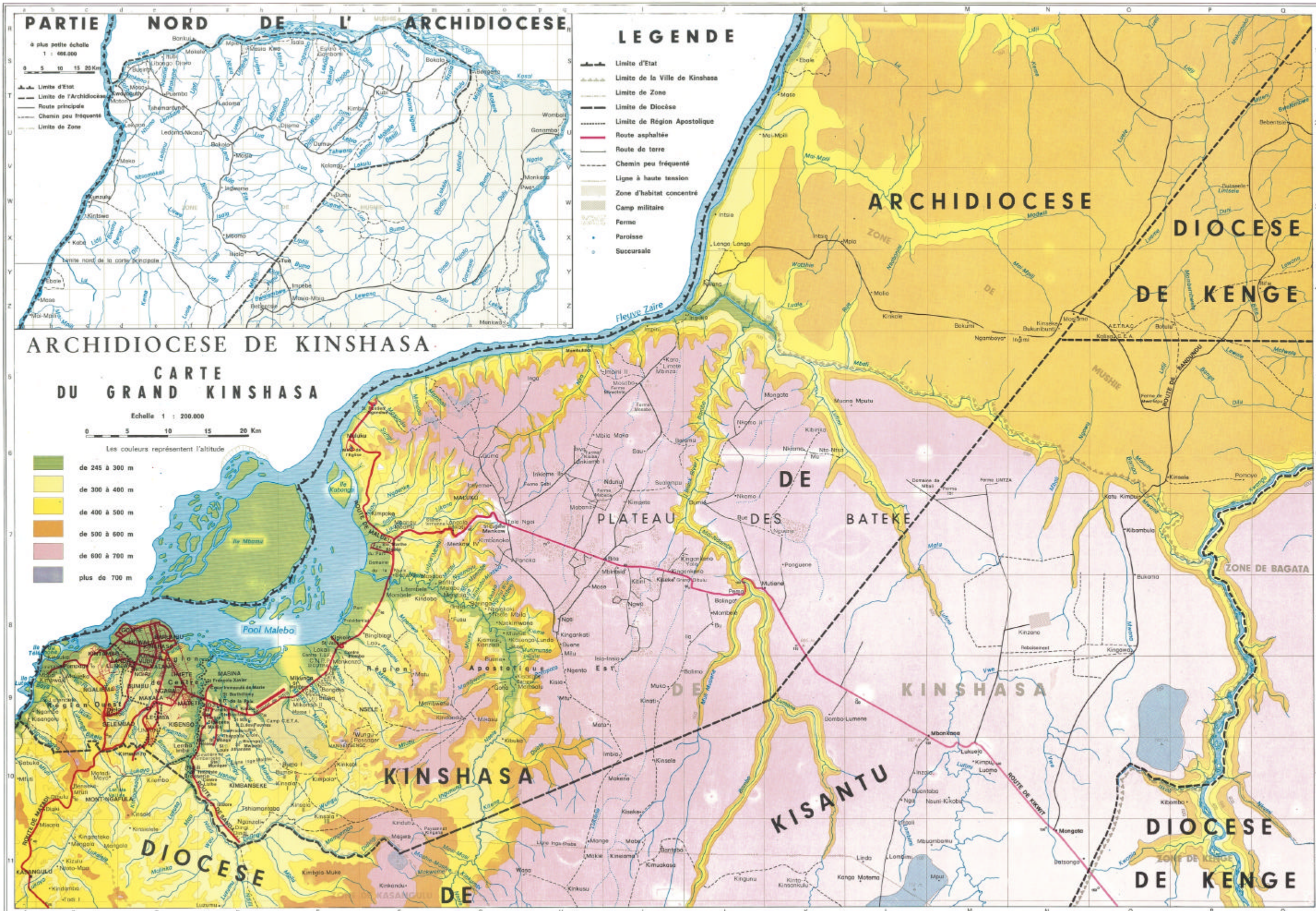


Fonte: Pourtier (2003, p. 75); Bruneau, Simon (1991, p. 11).



Fig. 3 – Carta amministrativa delle province



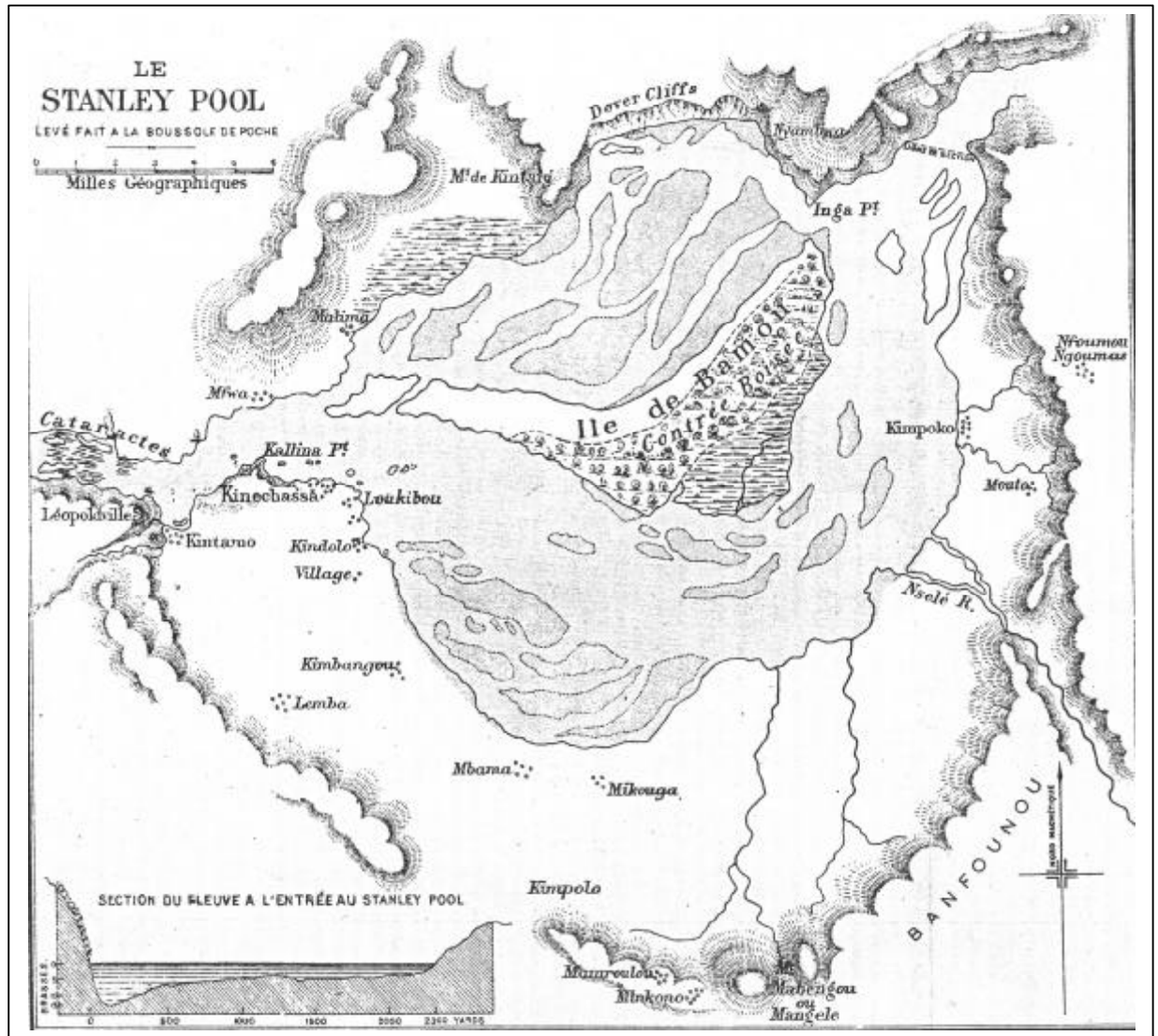


Fond de plan : Institut Géographique du Zaïre et Bureau d'Etudes d'Aménagement Urbain Kinshasa, février 1989

Les lettres alphabétiques sont indiquées à partir de l'Étoile de la Ville de Kinshasa. Les carrés ont 10 Km de côté.

Carte dressée pour la Commission des implantations pastorales de l'Archidiocèse de Kinshasa par Léon de SAINT-MOULIN S.J., Professeur au FACULTÉ CATHOLIQUE DE KINSHASA et membre du CEPAS, Centre d'Etudes pour l'Action Sociale.

Fig. 5 – Carta coloniale del Pool Malebo (1884)



Fonte: AA.VV., 1993, p. 10.

Fig. 6 – Tipologia e sviluppo cronologico dei comuni di Kinshasa

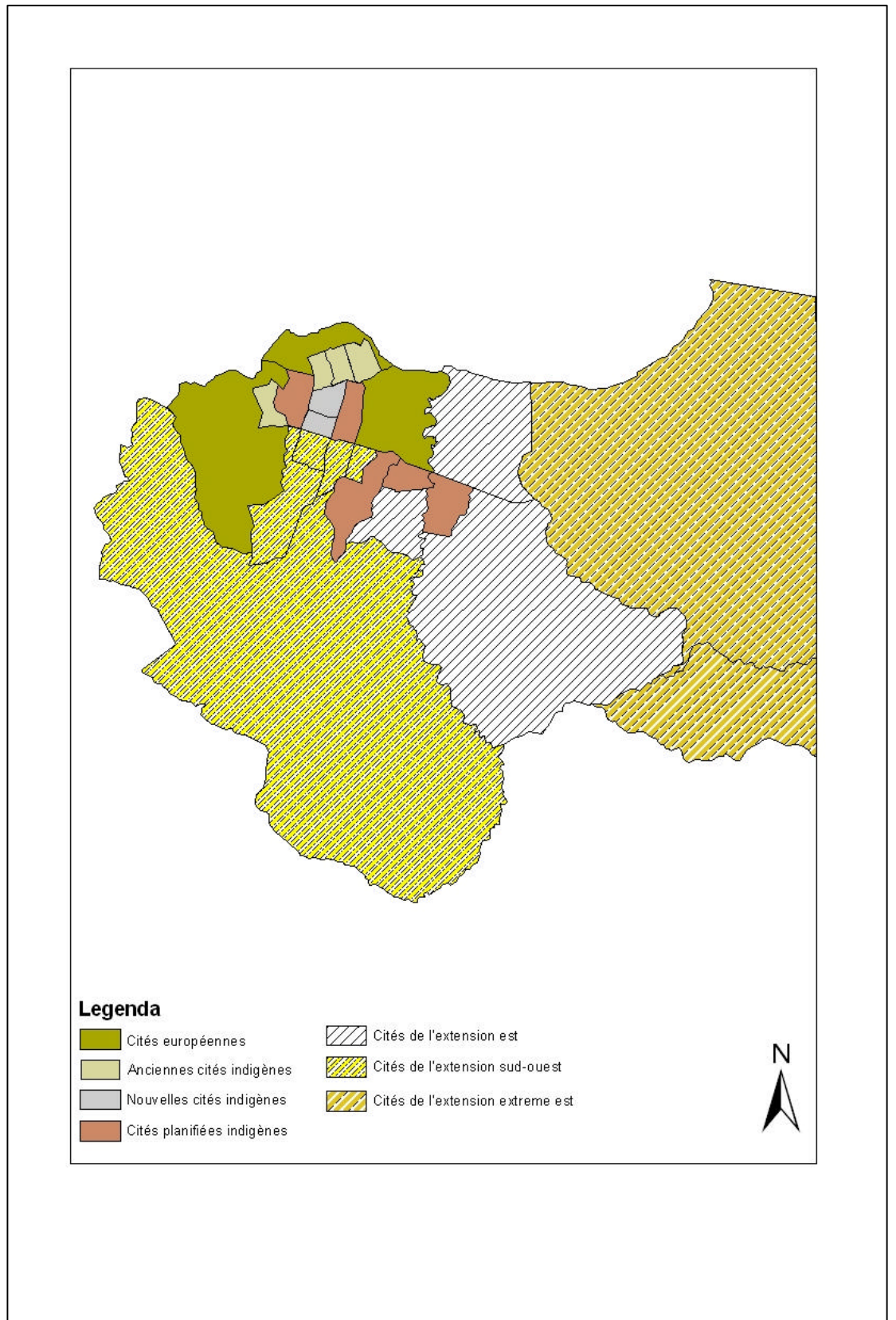


Fig. 7 – *L'espansione urbana di Kinshasa*

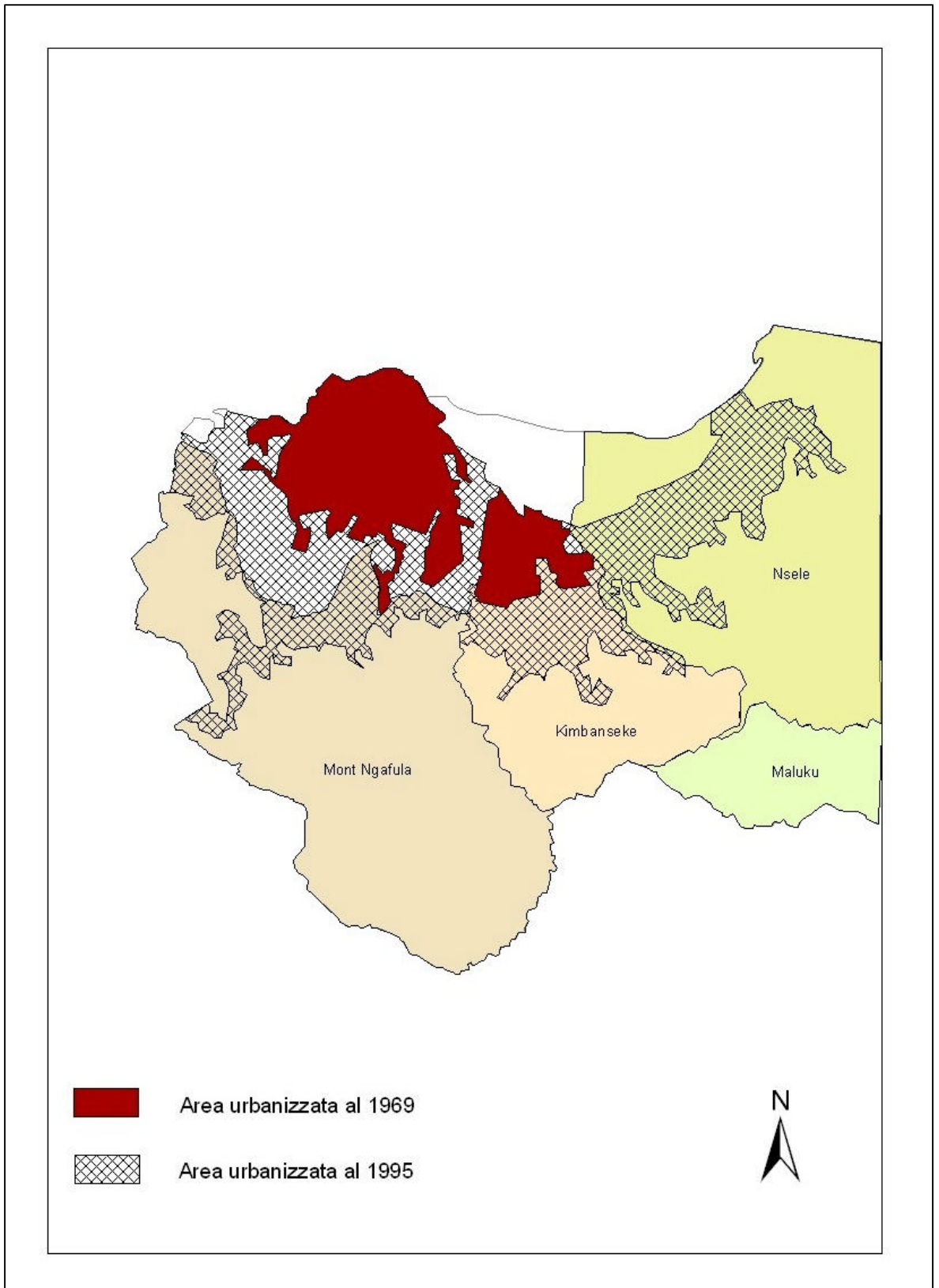
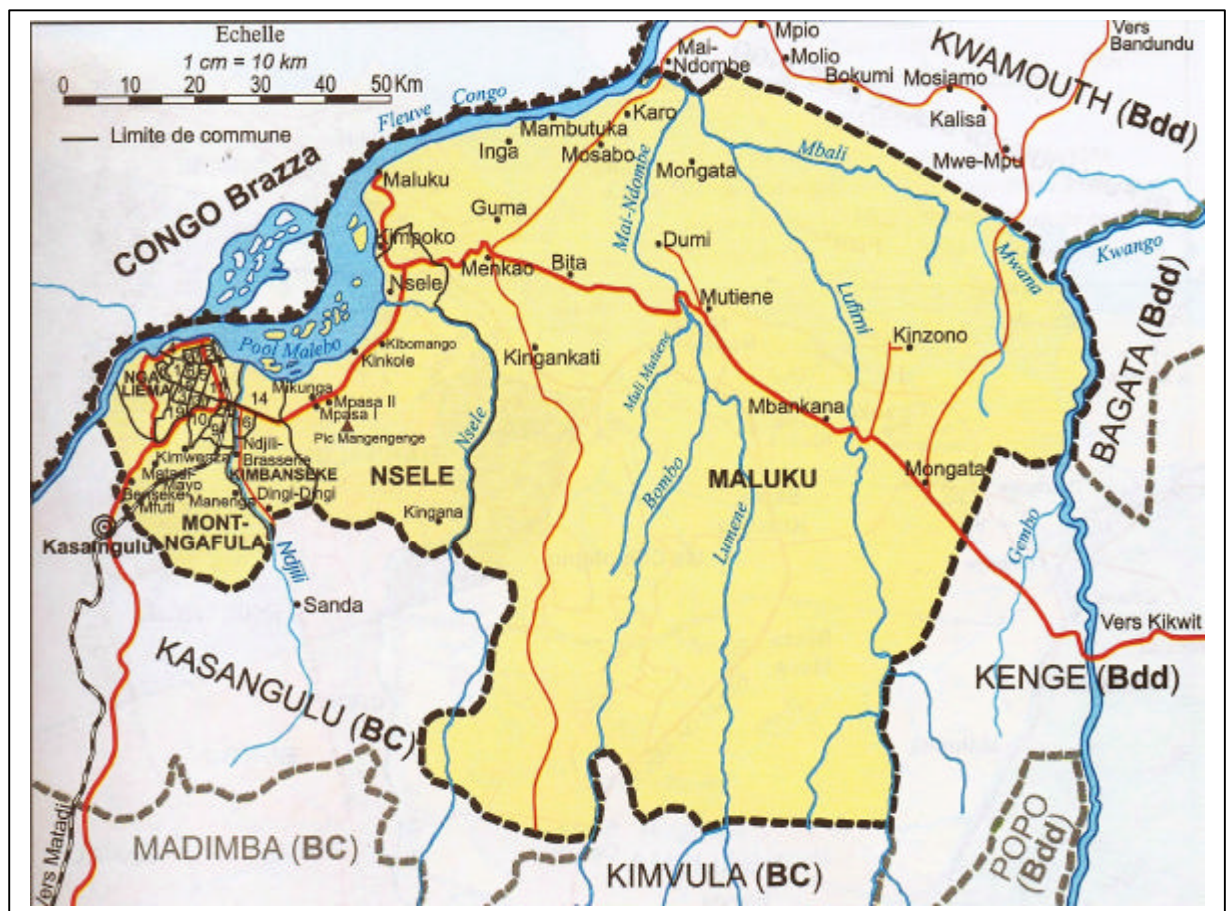
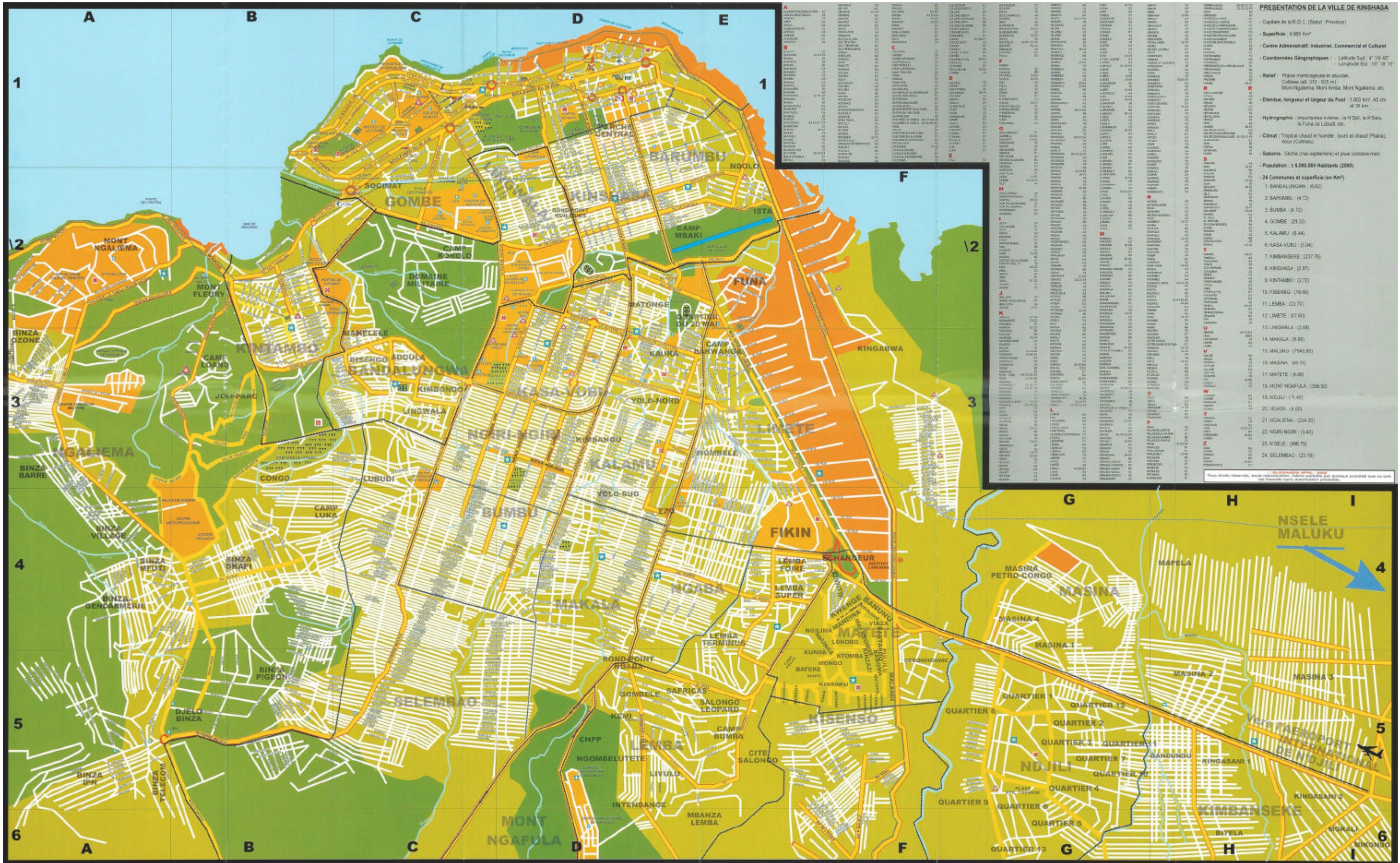


Fig. 8 – La provincia di Kinshasa



Fonte: de Saint Moulin (2005, p. 15).



**PRESENTATION DE LA VILLE DE KINSHASA**

- Capitale de la R.D.C. (Etat - Province)
- Superficie : 9 965 km<sup>2</sup>
- Centre Administratif, Industriel, Commercial et Culturel
- Coordonnées Géographiques : - Latitude Sud : 4° 19' 45"
- Longitude Est : 10° 18' 18"
- Relief : Plaine marécageuse et alluviale  
Collines (alt. 310 - 625 m)  
Mont Ngaliema, Mont Arba, Mont Ngaliema, etc.
- Etendue, longueur et largeur du Pool : 1 800 km<sup>2</sup>, 45 km et 26 km
- Hydrographie : importantes rivières : la N'Zola, la N'Gala, le Funa, la Lubuku, etc.
- Climat : Tropical chaud et humide : four et orage (Plaine), doux (Collines)
- Saisons : Sèche (mai-septembre) et pluie (octobre-mai)
- Population : ± 6 000 000 Habitants (2009)
- 24 Communes et superficie (en Km<sup>2</sup>)

1. SANDALUNGA	: 9 (62)
2. SARUMBU	: 14 (72)
3. LEMBA	: 4 (72)
4. GOMBE	: 29 (31)
5. KALAMU	: 18 (44)
6. KASA-VUBU	: 15 (34)
7. KIMBANSEKE	: 123 (78)
8. KINSHASA	: 12 (87)
9. KINTAMBO	: 12 (71)
10. KISENDO	: 18 (46)
11. LEMBA	: 13 (73)
12. LIMETE	: 67 (93)
13. LINGALA	: 12 (44)
14. MAKALA	: 15 (82)
15. MALIKU	: 17 (43,82)
16. MASINA	: 10 (71)
17. MATETE	: 4 (48)
18. MONT NGALIEMA	: 288 (32)
19. NDJILI	: 11 (42)
20. NGASA	: 4 (54)
21. NGALEMA	: 25 (31)
22. NGR-NGR	: 13 (41)
23. N'ZOLA	: 186 (79)
24. SELEMBAO	: 23 (18)

Commune	Superficie (Km <sup>2</sup> )	Population (2009)
1. SANDALUNGA	9,62	100 000
2. SARUMBU	14,72	150 000
3. LEMBA	4,72	100 000
4. GOMBE	29,31	200 000
5. KALAMU	18,44	150 000
6. KASA-VUBU	15,34	100 000
7. KIMBANSEKE	123,78	1 000 000
8. KINSHASA	12,87	1 500 000
9. KINTAMBO	12,71	100 000
10. KISENDO	18,46	150 000
11. LEMBA	13,73	100 000
12. LIMETE	67,93	500 000
13. LINGALA	12,44	100 000
14. MAKALA	15,82	100 000
15. MALIKU	17,4382	100 000
16. MASINA	10,71	100 000
17. MATETE	4,48	100 000
18. MONT NGALIEMA	288,32	1 000 000
19. NDJILI	11,42	100 000
20. NGASA	4,54	100 000
21. NGALEMA	25,31	100 000
22. NGR-NGR	13,41	100 000
23. N'ZOLA	186,79	1 000 000
24. SELEMBAO	23,18	100 000

Tous droits réservés. Toute réimpression, même partielle, est formellement interdite sans la permission écrite de l'éditeur.