

Croissance Portuaire et Urbanisation: Le Cas D'Anvers (XIXe Siècle)

Roland Baetens

L'histoire maritime est un domaine (ou en fait, une démarcation géographique) qui fait partie de l'historiographie socio-économique de par ses liens avec le commerce, le transport, la technique et la société. Un des aspects de la recherche parfois négligé concerne l'interaction entre l'extension d'un port et le développement d'une ville. Une étude des quartiers citadins et de leurs caractères spécifiques devrait certainement prêter attention au quartier du port: le rendez-vous des marins ou le quartier des pêcheurs. Mais l'extension du port peut entraîner de telles conséquences qu'elles influencent l'intégralité du tissu urbain.

Quels ont été les facteurs structurels qui ont contribué à l'épanouissement de la ville et du port d'Anvers?

Des facteurs géopolitiques ont prédestiné Anvers à l'accomplissement d'un rôle international. L'Escaut se situe dans le delta des Pays-Bas. Cette position centrale par rapport à l'arrière-pays européen comporte des avantages mais aussi des risques. Anvers se trouve à quatre-vingt-huit km de la Mer du Nord qui est une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Le port est situé loin à l'intérieur des terres. Cette position permet de faire des économies sur le transport routier, et en même temps favorise le transit. D'un autre côté, le fleuve est une frontière et donc également un moyen de pression non seulement économique mais aussi politique. L'Escaut séparait le Comté des Flandres du Duché de Brabant et de la Hollande-Zélande. Finalement, l'Escaut formait la frontière entre la zone d'influence de la France et celle du Saint-Empire. Il était donc évident que cette position stratégique créerait des tensions et que bon nombre de conflits décideraient du destin de cette ville. L'entrée du Brabant dans le giron bourguignon et plus tard dans l'Empire des Habsbourg l'a largement confirmé. Les possibilités offertes par la nature et optimisées par l'homme dépendront toujours des vicissitudes des relations internationales. Au début du seizième siècle, des conjonctures politique et économique favorables ont permis à Anvers de devenir une véritable métropole mondialement reconnue. Cette destinée fut malheureusement interrompue par la Guerre de Quatre-vingts Ans. Ainsi, l'âge d'or commencé vers 1500 se termina-t-il par un été de Saint-Martin dans les années quarante du

dix-septième siècle. Le port fut virtuellement fermé depuis 1585 et il le resterait jusqu'à l'arrivée des troupes révolutionnaires françaises. C'est-à-dire que le port fonctionnait encore comme port intérieur — même très important — mais que la voie menant au large restait bloquée par les Provinces Unies.'

Quelles ont été les conséquences pour l'évolution de la structure urbaine?

Au début du dixième siècle, on parle d'un vicus, c'est-à-dire un lieu de commerce, constitué par une zone d'habitation construite en arc de cercle sur la rive droite de l'Escaut. A la même époque, l'Empereur allemand choisissait Anvers comme place forte, comme poste frontière de son Empire. Il établit ainsi la structure de base et apporta déjà les constantes du développement ultérieur de la ville et de son port. Le plan de la ville émane d'une symbiose des fonctions commerciales, de transbordement, et militaires. La ville s'étendra en cercles semi-concentriques successifs jusqu'à atteindre les remparts espagnols (d'une longueur de six km) et occuper ainsi au milieu du seizième siècle une surface totale d'environ 260 ha, sans compter la citadelle construite du côté sud. Voici le panorama de la ville et de son port qui demeurera inchangé jusqu'à la deuxième moitié du dix-neuvième siècle. La ville fournissait l'espace et la protection à une population qui allait croître de 4200 en 1500 à plus de 100,000 en 1568.²

Au départ, l'infrastructure portuaire médiévale consistait en une série de quais situés le long du fleuve, dont 1100 m de débarcadères utilisables dotés de deux grues. S'y ajoutaient dix canaux, reliés à l'Escaut par des écluses. Six d'entre eux faisaient fonction de port intérieur et offraient cinq km de débarcadères, soit deux fois plus qu'au quinzième siècle. Ce fut une conséquence directe de l'intervention du spéculateur foncier G. Van Schoonbeke. Il fut le premier et jusque -là le seul à réaliser une approche systématique et globale de l'équipement portuaire en construisant trois canaux à l'extrémité nord de la ville. Au moins un de ces canaux pouvait accueillir des navires jaugeant 150 tonnes. Cette initiative donnait le ton à l'expansion ultérieure du port au dix-neuvième siècle, expansion orientée plus au nord.

En comparaison aux Pays-Bas, l'extension du port d'Anvers fut nouvelle parce que due à une intervention privée, là où ailleurs, les autorités prenaient l'initiative. Le port avait donné naissance à la ville et il en formait le centre. La cathédrale et l'hôtel de ville se situaient à peine à 400 m du fleuve. Les *vlieten* (petites voies d'eau naturelles ou canaux artificiels) s'enfonçaient en moyenne jusqu'à 200 m dans la ville. Guicciardini ne comptait pas moins de soixante-dix-quatre ponts; à l'époque, Anvers méritait autant que Bruges le nom de "Venise du Nord."

Lors de cet âge d'or, le tissu urbain essentiellement médiéval aux ruelles sinueuses et étroites se transforma à la mode renaissante par le percement de quatre-vingt-cinq nouvelles rues, d'une longueur de 8800 m et la construction de quatre places carrées, d'une superficie de 10,000 m². La construction d'un nouveau complexe portuaire par Van Schoonbeke témoigna d'une infrastructure commerciale selon un plan géométrique. Des rues relativement larges menaient comme autant d'axes de circulation aux portes de la ville. Cette rationalité greffée sur le patron existant des rues et des places a conféré un équilibre capricieux au tissu urbain qui rappelle les modèles de l'Italie du Nord.

Ensuite, la silhouette de la ville et du port fut déterminée par sept bâtiments publics originaux, expression symbolique du pouvoir nouvellement conquis par la bourgeoisie commerçante. Mentionnons: la Halle aux Viandes, le bâtiment de la Bourse, le Waag ou Poids public, haut de trois étages, la Maison des Tapissiers, le nouvel Hôtel de Ville, la Maison de Hesse et la grandiose Maison de la Hanse.'

Or, Anvers n'a pas pu vivre un plein épanouissement selon le modèle renaissant, comme beaucoup d'autres métropoles européennes. Il y a plus. Dans les Provinces Unies, mais aussi ailleurs, le port médiéval s'enfonce loin dans la ville vu que les navires cherchent à se protéger dans les fossés. Aux seizième et dix-septième siècles, la plupart des ports firent éclater ce carcan médiéval. Le vieux port perdit sa signification en tant que port maritime et s'intégra au centre de la ville. Le véritable port maritime se développa alors plutôt à l'extérieur de la ville. Ceci était le cas entre autres pour Middelburg, Amsterdam et Rotterdam. A Amsterdam, tout le port se trouvait d'ailleurs en dehors de la ville. Par contre, à Anvers ceci ne fut qu'ébauché. L'activité principale de la rade resta au coeur même de la ville. Deux cents ans durant, la situation du seizième siècle demeurait inchangée. Ce qui, au dix-neuvième siècle, entraînerait des conséquences graves pour le développement portuaire et citadin.'

L'insertion dans la République française et la naissance du Royaume des Pays-Bas créèrent de nouvelles possibilités au port d'Anvers, possibilités qui ne furent pas vaines. L'élan fut tel que la création de l'Etat belge en 1830 provoqua une véritable crise au niveau du chiffre d'affaires avant que la croissance ne reprenne. Les atouts de cette croissance étaient: les avantages d'une position naturelle, une organisation du travail efficace, une infrastructure de chemins de fer, de canaux et de routes bien développée, et de plus une industrialisation précoce de l'arrière-pays.

Table 1
Croissance de la Population d'Anvers (%)

	1846-1880	1880-1910	1846-1910	1910-1947
Belgique	27	34	71	14
province d'Anvers	42	67	138	32
arrondissement d'Anvers	70	86	218	29
ville d'Anvers	91	78	241	-11

Note: Pendant la deuxième moitié du dix-neuvième siècle, le port et la ville réussissaient encore à gérer leur croissance. Après 1850, on retrouve de plus en plus de demandes d'extension.

Source: *Een stad groeit: eenheid in verscheidenheid Catalogus* (Antwerpen, 1984), 4.2-4.3; and J. Kruithof, "De demografische ontwikkeling in de 19de eeuw," dans *Bouwstoffen voor de geschiedenis van Antwerpen in de XIXe eeuw* (Antwerpen, 1964), 509, 513 and 532.

L'histoire de cette croissance est bien connue. Il suffira ici de présenter deux paramètres. Le premier concerne l'évolution de la navigation exprimée en tonnage Moorsom. Entre 1831 et 1900, elle présente une tendance annuelle croissante de 6.69 en

moyenne. L'année 1863 inaugure l'âge d'or. Entre 1863 et 1871, le tonnage des arrivages a triplé. Entre 1850 et 1910, le tonnage des arrivages est passé de 240,000 tonnes à 12 650,000 tonnes. A cela, il faut ajouter que les effets de la maritimisation de l'industrie n'ont été ressentis que tardivement à Anvers, ils n'auront effet véritablement qu'au vingtième siècle. L'attrance de la métropole est également exprimée par un deuxième paramètre: l'évolution de la population citadine, qui était de 60,000 en 1806, de 88,000 en 1846, de 150,000 en 1876 et finalement de 301,000 en 1901 (voir table 1).

La situation que Napoléon trouva lors de sa visite en 1803 était navrante. Citons ses impressions:

J'ai parcouru votre ville, elle ne présente que des décombres et des ruines; elle ressemble à peine à une cité d'Europe. J'ai cru me trouver le matin dans une ville de l'Afrique. Tout y est à faire, port, quai, bassin d'échouage...Il faut enfin qu'Anvers mette à profit les avantages immenses de sa position centrale entre le nord et le midi.

N'oublions pas que le mot "quai" est difficilement applicable ici, vu que les embarcadères étaient constitués de bois. Napoléon a bien fait comprendre que ce seraient la ville et les particuliers qui devraient apporter l'argent.'

Aussi longtemps que la ville restait encerné dans ses anciens remparts les effets d'une politique du logement restaient très minime. Ce n'est qu'au cours de la deuxième moitié du dix-neuvième siècle que des changements profonds se manifestaient. D'une part, ils étaient rattachés à l'exécution de travaux d'utilité commune, d'autre part, ils étaient inspirés par des mesures de santé publique. Le 1 juillet 1858 une loi d'expropriation fût votée, qui autorisait les responsables politiques à assainir certains quartiers en élargissant des rues et des places. on ne pensait pas encore à une habitation plus saine et bon marché. Les lois ultérieures (1 867, 1870) perfectionneront les instruments nécessaires pour des travaux d'infrastructure. Désormais la disposition urbaine se fera moins organique et individuelle et donc plus dirigée. Cette évolution contenait des risques. Ainsi des plans d'alignement ne furent pas toujours achevés, ce qui résultait dans une dépréciation de certaines rues et même d'un quartier entier, comme ce fût le cas avec le quartier portuaire. L'accroissement de la densité du trafic, causé entre autre par l'augmentation du volume de marchandises, et l'évolution du transport public menaient à la perturbation de l'ancien dessin urbain et la qualité de l'habitat.

Dans le courant du dix-neuvième siècle, le port et la ville subiront des modifications radicales. Mentionnons:

- la construction de bassins et d'écluses afin d'augmenter la capacité de déchargement;
- l'approfondissement du chenal et le redressement de l'Escaut (la rive droite);
- le développement des voies de communication (chemins de fer et canaux) avec l'arrière-pays, d'une grande importance pour le transit;
- l'installation d'une source d'énergie hydraulique dans le port;
- l'installation de grues et de hangars; la construction de ponts et de dépôts;
- la démolition des remparts et de la citadelle;

- le comblement des *vlieten* (voies d'eau naturelles ou canaux artificiels);
- le tracé de nouvelles rues, l'aménagement de nouveaux quartiers d'habitation.'

Lors de l'exposé de cette matière complexe, nous prêterons attention à trois points: (1) un aperçu des travaux exécutés, (2) les façons de procéder à l'intérieur du triangle état-ville-privé lors de l'exécution des travaux et (3) les conséquences pour l'urbanisation (voir table 2).

Le creusement de deux bassins sous Napoléon donna une première impulsion à l'amélioration des installations portuaires. Les deux bassins se trouvaient au nord. A la même époque, ont également débuté les travaux de renforcement des embarcadères. Dès lors, toute extension ultérieure du port maritime se situerait au nord. En 1860, un troisième bassin s'est ajouté, mais l'ouverture n'eut lieu qu'en 1873 avec la construction de trois nouveaux bassins qui doubleraient ainsi la surface utilisable en eau. En 1888, on a de nouveau doublé la capacité des bassins et au début du vingtième siècle, on l'a multipliée encore une fois d'un tiers. Les navires pouvaient alors amarrer dans treize bassins, représentant une surface de quatre-vingt-dix ha.

Table 2
Aperçu des Travaux Exécutés: Évolution du Port d'Anvers

		1837	1864	1888	1913
1. écluse de mer navigation		1	2	2	3
	navig. intér.	0	0	1	1
2. bassin					
	navigation				
	nombre	2	4	11	13
	surface (en ha)	9.8	22	66	90
	navig. intér.				
	nombre	0	0	5	5
	surface (en ha)	0	0	6	6
3. quais (en km)					
	rade*	-/-	-/-	3,5/3,0	6,2/5,5
	bassin**	1.7/1.6	3.0/2.7	8.8/8.1	12.3/11.6
	bassin (int.)	-/-	1.4/1.0	2.8/2.4	2.1/1.4
4. grues de quai***					
	M	15	40	45	15
(capacité globale en H tonnes)					
	H	-	-	296	722
	E	-	-	-	362

Notes: * Il faut considérer que les +/- deux km de quais près du fleuve tombaient à sec à marée basse exception faite de quelques soixante-dix m dudit Werf; ** brut = premier chiffre - utilisable = second chiffre; *** M = manuel, H = hydraulique E = électrique

Source: A. Himler, "De haveninfrastructuur," dans R. Baetens (éd.), *Industriële revoluties in de provincie Antwerpen* (Anvers, 1984), 314-315; et *European Docklands. Past, Present and Future* (Londres, 1991).

Sur les terrains libérés au Sud, on aménagea deux bassins pour la navigation intérieure, rendus nécessaires par le comblement des canaux. La rectification de la rive droite fut — si possible — plus urgente encore. D'ailleurs le chenal du fleuve nécessitait un approfondissement. Cela n'avait de sens que si la jetée dudit "Werf" disparaissait, vu qu'elle provoquait l'ensablement. Il fallait donc construire des murs de quai solides. Avec un marnage d'environ six m, la tâche n'était certainement pas facile. Pour la construction des fondations, qui devaient se trouver à huit m au moins sous le niveau de l'eau et qui devaient être larges d'au moins neuf m, on a utilisé pour la première fois en Belgique des caissons en métal vides. La largeur des quais était fixée à 100 m, nécessaires à l'aménagement de deux voies ferrées, une pour les grues et une pour le chargement et le déchargement. Derrière se trouvaient les vingt-cinq hangars, représentant une surface de quatorze ha, pour l'entreposage de marchandises. Derrière encore, se trouvait une voie ferrée pour trains de marchandises et finalement on prévoyait vingt m pour la chaussée.

On dut exproprier 585 parcelles, dont 486 maisons, le plus souvent habitées par des ouvriers travaillant dans le port. Seulement dix-neuf percent des propriétaires habitaient leur propre maison. Le nombre d'habitants par maison s'élevait en moyenne à 13.2; soit 5.5 de plus que la moyenne anversoise. Ce chiffre trahit un fort taux de prolétarisation. D'un autre côté, il est frappant de voir l'énorme concentration de prostituées dans un ghetto formé par environ sept rues. Dans tout ce quartier du port, disparu maintenant, on comptait 260 prostituées, c'est-à-dire quinze pour cent de tous les chefs de famille. soixante pour cent était d'origine étrangère. La totalité des frais à charge de l'état ne concernaient que la berge et s'élevaient finalement à 69.5 millions de FB. L'équipement des quais incombait à la ville.

La démolition des remparts et de la citadelle était liée aux travaux du port dans ce sens où l'accès aux bassins par les écluses et l'élargissement des voies de communication la rendaient inévitable. Selon les notions militaires de l'époque, on ne pouvait détruire des remparts que si une nouvelle ceinture les remplaçait. En monnayant dix millions, la ville devint propriétaire de ces remparts. Pour la nouvelle ceinture, on dut exproprier 784 ha, ce qui exigeait de nouveau 10.7 millions. La démolition a donné lieu à un tracé de boulevards qui continuent jusqu'à aujourd'hui de servir d'artères de circulation. Le terrain à l'intérieur des nouvelles fortifications occupait plus de six fois la superficie de la vieille ville.

La citadelle espagnole, de quatre-vingt-dix-huit ha, encomrait également. L'état la vendit à la Société Immobilière de Belgique. Après de longs pourparlers, une nouvelle association se créa: la s.a. du Sud d'Anvers avec comme principal actionnaire ladite Immobilière et la ville comme deuxième partenaire. Or, la ville ne s'intéressait qu'aux terres situées le long du fleuve et aux bassins pour la navigation intérieure. Elle voulait en effet garder l'exploitation du port sous sa gestion. L'aménagement de soixante-quatre rues et places et la construction d'un quartier typiquement bourgeois avec des maisons Belle Epoque, demeurait une affaire privée. La ville ne faisait qu'approuver les plans d'aménagement. Le quartier était relié au centre-ville par une route droite qui traversait brutalement le quartier populaire de St-André.'

L'exécution des travaux

Avant la première Guerre mondiale, l'état belge dépensa environ 350 millions de FB pour l'amélioration de l'infrastructure portuaire; de son côté, la ville d'Anvers investit environ 132 millions de FB dans l'extension du port, sans compter l'équipement des quais par des grues, des hangars, des dépôts, des voies de communication et des ponts. La totalité des frais à la charge de la ville n'étaient donc pas de beaucoup inférieurs à l'intervention de l'état. A titre de comparaison: la première phase de développement du réseau ferroviaire belge entre 1835 et 1843 a coûté 138 millions pour 560 km de voies ferrées, quatre-vingt gares, 143 locomotives et 2500 wagons. Durant tout le dix-neuvième siècle, le franc belge a conservé sa valeur, une comparaison est donc parfaitement possible.⁸

En principe, la gestion des travaux était très simple. L'état était propriétaire du fleuve et des fortifications. La ville possédait le terrain portuaire proprement dit. Les deux parties étaient fort entre-mêlées. Les fortifications militaires s'étendaient d'ailleurs jusqu'à l'Escaut et les terrains libérés par la démolition agrandissaient l'espace d'habitation citoyen. Enfin, les propriétaires des terrains en question, les négociants et les armateurs jouaient également le rôle de groupe de pression. Cette "Union des Intéressés" réussit à concrétiser un grand nombre de revendications concernant les expropriations. En outre, ce groupe de bourgeois fortunés servit d'intermédiaire lors des négociations entre le gouvernement et les partenaires individuels. La municipalité fut en étroite collaboration avec cette union et défendit ses intérêts.'

Cette relation triangulaire caractéristique reflète les différents groupes de pouvoir et causa de nombreuses agitations politiques et surtout des ralentissements dans l'exécution des travaux. Mais, la grande majorité des habitants-locataires appartenait à la couche populaire et était donc abandonnée à son sort.

Il faut dire que, en ce qui concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisation des nouveaux quartiers, la municipalité commandait des plans plutôt généraux, qu'elle reconsidérerait ultérieurement de façon critique. Avant d'améliorer l'équipement portuaire, la ville commanda systématiquement des études préparatoires auprès de ses ingénieurs des services techniques. A cette occasion, des visites de villes portuaires comme Liverpool, Le Havre, Hambourg et Rotterdam apportèrent des éléments instructifs.

Le port et l'équipement portuaire constituaient les deux tiers des possessions de la ville en biens mobiliers et immobiliers. La gestion se faisait sous forme de régie. La ville louait ses installations à des entreprises, qui acquéraient petit à petit des licences pour la mise en place de leurs propres grues et dépôts. Ce système s'applique encore aujourd'hui, même si la ville n'a plus assez de capital et si la privatisation progresse, comme nous l'avons déjà mentionné.¹⁰

Les conséquences pour l'urbanisation

La rencontre des flux de marchandises transocéan et continental ont fait d'Anvers une nouvelle fois au dix-neuvième siècle une des charnières du transport mondial, tout comme au seizième siècle. De manière générale, on peut dire qu'au siècle dernier, les mécanismes capitalistes de grande envergure étaient de plus en plus retirés des mains du pouvoir central

et disparaissaient du champ d'action des autorités locales. A Anvers, ce n'était pas le cas, ou du moins dans une moindre mesure. La municipalité a réussi à garder la régie du port totalement sous son contrôle. Par contre, le développement de nouveaux quartiers d'habitation fut plutôt le résultat d'initiatives privées. La ville fut donc dégradée et devint le décor d'une course au profit. L'évacuation du quartier portuaire appauvri en vue de sa démolition en fut une illustration. Les habitants étaient expulsés de leur maison, sans qu'on s'occupe des possibilités d'accueil. Ils erraient dans les quartiers populaires déjà surpeuplés alors situés derrière les nouvelles maisons. De nombreux cafés et maisons closes s'y installèrent pour animer le quartier du port. La ségrégation géographique à l'intérieur de la métropole s'accrut jusqu'à atteindre des proportions inouïes. Des maisons de maître furent construites sur les débris des petites maisons. Les loyers augmentèrent et celui qui ne pouvait pas payer, devait déménager. C'est ainsi que l'espace citadin se restructura. Pour la première fois, Anvers vit naître de vrais ghettos de pauvres. La bourgeoisie se retira dans la banlieue urbanisée. Le centre-ville, en tant que zone d'habitation, était de plus en plus menacé par la prolétarisation et la nuisance de trafic et des entreprises. Il en résulta une aliénation de l'habitat et du travail. La ville sortait de ses gonds et ne semblait plus capable d'assimiler les nouveaux éléments de façon naturelle comme au Moyen Age ou de les intégrer de façon planifiée comme lors de la Renaissance.

Par contre, au dix-neuvième siècle, un nouvel équilibre s'établit entre le contrôle public (la municipalité) et les initiatives particulières, deux parties intéressées qui se retrouvaient dans la même culture bourgeoise. L'extension de la ville se déroula parallèlement à la rectification et à l'élargissement des rues. La construction de grands bâtiments publics (la Banque nationale, le Palais de Justice, un Musée des Beaux-Arts, une Gare centrale — ces cathédrales du dix-neuvième siècle — un parc municipal, le premier espace vert public), l'installation de monuments, tout cela contribua à l'embellissement de la nouvelle ville qui s'affichait "Belle Epoque" à la périphérie. Cette image se renforça encore par l'aménagement en étoile du Quartier du Sud. Même Anvers n'a pas échappé au processus haussmannien suivant le modèle parisien."

Le centre-ville restait pourtant dominé par les activités portuaires. La rade a adopté son aspect typique, resté inchangé jusqu'à aujourd'hui. La rectification des quais de l'Escaut a définitivement perturbé l'ancien tissu urbain et a causé la perte d'une partie du patrimoine historique. Après 1945, l'expansion du port vers le nord s'est progressivement achevée jusqu'à la frontière hollandaise. A ce moment-là, on a entamé la rive gauche. Dans les années soixante — les "Golden Sixties" — l'activité portuaire a presque complètement disparu du centre-ville. Le quartier du port si typique est de plus en plus abandonné. On a démoli des maisons. Même les polders ont dû céder. L'expansion a également entraîné un déplacement des dépôts. Alors qu'ils se situaient au centre-ville, à partir du dernier quart du siècle dernier, d'impressionnants entrepôts sont apparus du côté nord de la ville. Ils continuent d'y dessiner le paysage, même si la plupart d'entre eux ont trouvé une nouvelle destination, suivant les exemples venus de l'étranger.

Nous avons tenté de montrer qu'au siècle dernier, la croissance d'un port influençait profondément l'aspect d'une ville. Les modifications durables du paysage urbanisé dépendaient d'une responsabilité à risques où l'état et le partenaire privé se retrouvaient dans

un intérêt commun. La ville de l'Ancien Régime a dû faire place aux nouveaux principes d'efficacité et de gestion.

NOTES

*. Roland Baetens is Professeur Ordinaire at the Université d'Anvers in Belgium. His major publications deal with the economic and cultural history of Belgium in the sixteenth to the nineteenth centuries.

1. Concernant le rôle international d'Anvers: H. Van der Wee, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (Fourteenth-Sixteenth Centuries)* (3 tomes, La Haye, 1963); R. Baetens, "Antwerpens Goldenes Jahrhundert. Konstanten und Wandel des Wirtschaftlichen Lebens," dans *Von Bruegel bis Rubens. Das goldene Jahrhundert der flämischen Malerei* (Cologne, 1992), 27-38; et K. Veraghtert, "From Inland Port to International Port," dans F. Suykens, *et al.*, *Antwerp, A Port for All Seasons* (Anvers, 1987), 279-418.

2. G. Asaert, "De late middeleeuwen (ca. 1200 tot ca. 1500)," dans L. Voet, *et al.*, *De stad Antwerpen van de Romeinse tad tot de 17de eeuw. Topografische studie rond het plan van Virgilius Bononiensis 1565* (Bruxelles, 1978), 41-58; et H. Soly, "De megalopolis Antwerpen," dans *ibid.*, 95-120.

3. H. Soly, *Urbanisme en kapitalisme te Antwerpen in de 16de eeuw. De stedenbouwkundige en industriële ondernemingen van Gilbert van Schoonbeke* (Bruxelles, 1977), 165-280; et G. Asaert, "From Wharf to Commercial Metropolis until 1585," dans Suykens, *et al.*, *Antwerp*, 93-132.

4. J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800* (Amsterdam, 1989).

5. Veraghtert, "From Inland Port," 359; J. Kruithof, "De demografische ontwikkeling in de XIXde eeuw," dans *Bouwstoffen voor de geschiedenis van Antwerpen in de XIXde eeuw. Instellingen — Economie — Cultuur* (Anvers, 1964), 539-540; et J. Delbeke, "The Mechanisation of Flemish Industry 1812-1930. The Case of Antwerp" (Article inédit, Centrum voor economische studiën, Leuven, 1982), 2.

6. *Antwerpen 1860-1960* (Anvers, 1960), 443-464.

7. J. van den Nieuwenhuizen, "De stadsuitbreiding van Antwerpen tusssen 1860 en 1914," dans *Antwerpen. Tijdschrift der stad Antwerpen*, VI (1960), 110-121; et K. Lenaerts, "Het Antwerpse havenkwartier in transformatie na de rechtstrekking van de Scheldekaaien (1874-1885). Enkele ruimtelijke en sociale aspecten" (Thèse de licence inédit, Université Louvain, 1983), 27-36, 63-81 et 108-112.

8. J. Coopman, *De haven van Antwerpen* (Anvers, 1930), 9-12; et M. Laffut, "De Belgische spoorwegen en de industrialisatie," dans *De industrie in België. Twee eeuwen ontwikkeling 1780-1980* (Bruxelles, 1981), 113-120. En 1885 le compte final des travaux exécutés pour l'alignement des quais s'élevait à 44.314.668 frs. y compris la construction des trois bassins de batelage avec écluse et les trois embarcadères flottant dans des enclaves du mur. Les frais d'expropriation ne sont pas inclus.

9. E. Buyst, "De gemeentepolitiek met betrekking tot de ruimtelijke ordening in de 19de en 20ste eeuw: een gevallenstudie voor de Antwerpse regio," dans *L'initiative publique des communes en Belgique 1795-1940* (Bruxelles, 1986), 173-188; et R. Tijs, "Tot Ciraet deser Stadt. " *Bouwtrant en bouwbeleid te Antwerpen van de middeleeuwen tot heden* (Anvers, 1993), 315-326.

10. L. de Kesel, "Structurele ontwikkeling van de haven (1803-1914)," dans *Bouwstoffen*, 124-168; et L. Prims et R. de Meyer, *Het Zuid (Antwerpen 1875-1890). Architectuur en maatschappij* (Anvers, 1993), 9-22 et 31-49.

11. L. Benevolo, *De Europese stad* (Amsterdam, 1993), 193-206; C. Depauw, "De Antwerpse stapelhuizen tijdens de 19de eeuw: een architectuurhistorisch onderzoek," *Monumenten et Landschappen*, IV, No. 5 (1985), 52 *et seq.*; et G. de Brabander, L. Vervoort et F. Witlox, *Metropolis. Over mensen, steden en centen* (Louvain, 1992), 67-88.