

**Mbenzi, czyli bogacz z mercedesem.
Wpływ motoryzacji na przemiany społeczno-kulturowe Afryki**

Mbenzi, or a rich man with a Mercedes.

The impact of motorization on socio-cultural changes in Africa

Błażej Popławski

Polskie Towarzystwo Afrykanistyczne, Polska

e-mail: blazej.poplawski@gmail.com

ORCID: 0000-0001-5171-8192

Abstract

The article aims to present selected aspects of the transformation of the automotive market in Africa, especially in the sub-Saharan part of the continent. In the introduction, the sui generis fetishization of the concept of technicization is described. Then, the impact of the automotive revolution on the lifestyle of African people during the period of decolonization is discussed, as well as the impact of related phenomena on the sphere of cultural and political practices. Next, the negative – in ecological and civilization- al terms – effects of the development of the automotive industry and the widespread practice of importing used cars from the global North to Africa are presented. Finally, the evolution of the system of production and sale of cars on the continent in the 21st century is outlined – on the one hand, it reproduces the logic of the colonial trade, while on the other hand, it provides an opportunity for GDP growth, unemployment reduction, and socio-economic advancement of millions of Africans.

Keywords

Africa, motorization, modernization, colonialism

Jednym z aspektów procesu rytualnej symbolizacji jest uczynienie widzialnymi, słyszalnymi bądź dotykalnymi wierzeń, idei, wartości, nastrojów i dyspozycji psychicznych, których bezpośrednio nie można postrzegać.

Victor Turner o związkach symboliki, moralności i struktury społecznej u Ndembu¹

Ta blaszana, niewygodna puszka z wolna przeobraża się w jakiś twór bliski twojemu sercu. W jakąś istotę na poły ożywioną, do której zwracasz się w czułych słowach i którą traktujesz jak przyjaciela.

Arkady Paweł Fiedler o Fiacie 126p, którym przemierzył Afrykę²

Złudzenie bycia w innym świecie, czyli o początkach motoryzacji w Afryce

„Samochód to medium nie tyle łączące nas ze światem, ile raczej świat ten stwarzające”³, pisał w artykule o emocjotwórczym charakterze aut socjolog Marek Krajewski. Tezę tę – o wielowymiarowym oddziaływaniu samochodów, wykraczającym poza funkcje stricte komunikacyjne – potwierdzają burzliwe dzieje motoryzacji w Afryce. Pierwsze auta dotarły na ten kontynent pod koniec XIX wieku. W okresie między I a II wojną burską na południe kontynentu sprowadzono Benz Velo – czterokołowy samochód produkowany w latach 1894–1895 przez firmę Benz & Cie. John Percy Hess, lokalny przedsiębiorca i miłośnik nowinek technologicznych, dokonał prezentacji auta w stołecznej Pretorii. Uroczysty pokaz przekładano przez kilka miesięcy, ponieważ importer samochodu zapomniał sprowadzić z Europy benzyny.

4 stycznia 1897 roku do auta, oprócz Hessa, wsiedli A.E. Reno, jego partner w interesach oraz W.J. Leyds, sekretarz stanu w Republice Południowoafrykańskiej. Prezydent Transwalu, Paul Kruger zrezygnował z przejażdżki – wolał podziwiać auto z bezpiecznej odległości na trybunach. Pokaz był biletowany, koszt udziału w imprezie wynosił niemało – 2 szylingi i 6 pensów. Organizatorzy wydarzenia zadbali przy tym o reklamę prasową, wybito okolicznościowy medal – dzisiaj kolekcjonerski unikat.

Tydzień później odbyła się kolejna demonstracja Benz Velo w miejscowości Wanderers pod Johannesburgiem. W pokazie uczestniczyły tłumy białych kolonistów. Samochód wkrótce sprzedano importerowi kawy, Albertowi Henry’emu Jacobsowi. Przedsiębiorca, dostrzegając rosnącą popularność ciekawostki z Europy, organizował

¹ Victor Turner, *Las symboli. Aspekty rytuałów u ludu Ndembu*, przeł. Andrzej Szyjewski, Kraków: Zakład Wydawniczy Nomos 2006, s. 63.

² Arkady Paweł Fiedler, *Maluchem przez Afrykę*, Warszawa: Muza 2016, s. 95.

³ Marek Krajewski, *Samochód – maszyna do formatowania emocji*, „Kultura Współczesna” 2012, nr 3 (74), s. 108.

liczne prezentacje auta – darmowe, dla każdego, kto kupił pół kilograma sprzedawanej przez niego kawy. Kilka miesięcy później auto spłonęło – przyczyną miało być, jak spekulowali dziennikarze, niedopatrzenie ze strony właściciela lub sabotaż konkurencji na rynku kawowym⁴.

Historia pierwszego Benz Velo w Transwalu ilustruje szereg zjawisk towarzyszących procesowi modernizacji na obrzeżach świata globalnej wioski. Obywatele Republiki Południowoafrykańskiej – państwa, które dopiero co uzyskało niepodległość od Korony Brytyjskiej – mieszkali w odizolowanych ośrodkach, do których wiadomości z Europy docierały ze znacznym opóźnieniem. Odkrycie złóż złota w Witwatersrand spowodowało masową imigrację do Transwalu obcokrajowców, z których większość stanowili Brytyjczycy. Generowało to nowe konflikty, rosła rywalizacja ekonomiczna oraz zagrożenie kolejną wojną. Lokalne elity coraz silniej odczuwały potrzebę zmanifestowania silnej pozycji. Świadomość zapóźnienia pojawiała się stopniowo, a katalizatorem procesu zmiany imaginariusium społecznego była klęska militarna i realna możliwość utraty politycznej zależności⁵.

Import auta – mało użytecznego na wątpliwej jakości drogach afrykańskich, bez paliwa – potwierdza entuzjizm, ale i brak zdrowego rozsądku elit kolonialnych. Wizja powszechnej i rychłej motoryzacji w Afryce na początku XX wieku i przyspieszonego rozwoju gospodarki Transwalu, którą zapowiadał Hess, była nierealna. Zorganizowanie cyklu pokazów z udziałem polityków i przedsiębiorców południowoafrykańskich, spektaklu ekskluzywnego, z którego wyłączeni byli biedni Brytyjczycy i autochtoni, stanowi przykład sui generis fetyszyzacji pojęcia technicyzacji i modernizacji. To także rodzaj kolonialnej mimikry – mianem tym teoretyk studiów postkolonialnych Homi Bhabha nazywał naśladowanie przez kolonizowanego (w tym przypadku – Burów) zachowań kulturowych kolonizatora (Brytyjczyków), zacierające granicę między nimi i zaburzającego władzę kolonizatora. „Mimikra kolonialna to pragnienie zreformowanego, rozpoznawalnego Innego, jako podmiotu różnicy, który jest prawie taki sam, ale nie całkiem. Inaczej mówiąc, dyskurs mimikry tworzy się wokół dwuznaczności: mimikra, aby była skuteczna, musi bezustannie demonstrować swoje ześlizgiwanie się znaczenia, swój nadmiar, swoją różnicę”⁶.

Mimikra owa z czasem objęła elity Afrykanów – zależne politycznie i kulturowo od Europejczyków. Najbogatsi autochtoni, lokalni wodzowie na początku XX wieku podjęli – korzystając z pośrednictwa europejskich przedsiębiorców – próby sprowa-

⁴ O początkach motoryzacji na południu Afryki: Trudi Hartzenberg, Samson Muradzikwa, *Transfer of Technology for Successful Integration into the Global Economy. A case study of the South African automotive industry*, New York–Geneva: United Nations 2002, s. 1. Auta z pierwszej połowy XX w., które poruszały się po południowoafrykańskich drogach, stanowią eksponaty w Franschhoek Motor Museum, Castlebridge Centre, Herman Nel’s Old Car Haven, Centurion Classic Cars Museum.

⁵ Adam Leszczyński, *Skok w nowoczesność. Polityka wzrostu w krajach peryferyjnych 1943–1980*, Warszawa: Instytut Studiów Politycznych PAN, Wydawnictwo Krytyki Politycznej 2013, s. 19.

⁶ Homi K. Bhabha, *Miejsca kultury*, przeł. Tomasz Dobrogoszcz, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego 2010, s. 80.

dzania aut do Afryki. Ich praktyczna użyteczność była żadna. Całkowicie antyutilitarny charakter nabycia samochodów potwierdza tezy Bhabhy: „efektem starań zawsze była parodia białego człowieka z Zachodu. Skolonizowany był śmieszny i podporządkowany zarazem”⁷.

Samochody u Afrykanów na początku XX stulecia pełniły funkcję zbliżoną do aut używanych przez Burów pod koniec XIX wieku: w większym stopniu odzwierciedlały „cywilizacyjne ambicje”, odurzenie postępem, wynalazkami i konsumpcją. W krajach peryferyjnych, jak odnotował historyk Adam Leszczyński, „«skok w nowoczesność» [oznaczał najczęściej] przyjęcie wzoru i jego naśladowanie”⁸. Badacz stwierdził: „idea rozwoju była u swoich źródeł nowym wcieleniem starej idei kolonialnej. W miarę «doganiania Zachodu» postkolonialne społeczeństwa miały się do niego upodobnić pod względem stylu życia, sposobu uprawiania polityki czy struktury społecznej”⁹.

Samochody zyskały na popularności w Afryce dopiero w okresie międzywojennym. Ich funkcjonalność coraz silniej wiązała się z praktyczną użytecznością, przewozem dóbr, towarów, ludzi. Rozwój motoryzacji sprzyjał pojawieniu się nowych form spędzania czasu zarezerwowanych dla białych (np. samochodowych eskapad turystycznych) i ekskluzywnych stowarzyszeń (związki zawodowe kierowców, automotobilkłuby¹⁰). Najwięcej aut jeździło po stolicach kolonii, ośrodkach, gdzie modernizacja zachodziła najszybciej¹¹.

Auto jako instrument dekolonizacji

„Szaleństwo techniki zagospodaruje wszystko, aż wreszcie pewnego dnia, poprzez wszelką techniczność, istota techniki zistoczy się w wydarzeniu prawdy”¹², pisał Martin Heidegger. Dla Afryki ów moment, jak to określił niemiecki filozof, „szaleństwa techniki” motoryzacyjnej przypadł na okres międzywojenny i powojnie. W pierwszej połowie XX wieku na kontynencie przyspieszyły procesy urbanizacji i industrializacji. Rewolucja komunikacyjna była częścią szerszego zjawiska modernizacji społeczno-gospodarczej – aczkolwiek, według części badaczy, to właśnie popularyzacja

⁷ Marcin Florian Gawrycki, Andrzej Szeptycki, *Podporządkowanie – niedorozwój – wyobcowanie. Postkolonializm a stosunki międzynarodowe*, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego 2011, s. 72.

⁸ Adam Leszczyński, *Skok w nowoczesność*, s. 8.

⁹ Ibidem, s. 39.

¹⁰ Gordon Pirie, *Automobile organisations driving tourism in pre-independence Africa*, „Journal of Tourism History” 2013, vol. 5, nr 1, s. 1–19.

¹¹ Idem, *Non-urban motoring in colonial Africa in the 1920s and 1930s*, „South African Historical Journal” 2011, vol. 63, nr 1, s. 38–60.

¹² Martin Heidegger, *Pytanie o technikę*, przeł. Krzysztof Michalski, w: idem, *Budować, mieszkać, myśleć. Eseje wybrane*, Warszawa: Czytelnik 1977, s. 255.

samochodów stała się jednym z silniejszych katalizatorów dla przemian kulturowych, politycznych, wojskowych, miejskich, medycznych, edukacyjnych, religijnych, ekologicznych, a także determinujących relacje międzyludzkie¹³.

Po II wojnie światowej samochód stawał się nie tylko coraz tańszym i częściej stosowanym środkiem transportu w Afryce. Jak zaobserwował Paul Gilroy w swojej analizie popularyzacji aut wśród Afroamerykanów w XX wieku¹⁴, auto odgrywało rolę atrybutu wolności rasowej, nie tyle indywidualnej, ile zbiorowej, wolności od opresji białych. Posiadanie samochodu i poruszanie się nim (według zasad ruchu drogowego – a zatem regulacji wolnych od kryterium urodzenia) podnosiło samoocenę Afrykanów, kreowało ich poczucie nowoczesności, powiększało zdolność decydowania o własnym losie. Mimo że samochód jako symbol został przejęty od białych, zaadaptowano go jednak na potrzeby Afrykanów u progu dekolonizacji. Walka o dostęp do publicznego transportu, o zgodę na zajmowanie miejsc w autobusach była jednym z wymiarów zmagania z opresją rasową i środkiem do ponadetnicznej integracji – np. w systemie południowoafrykańskiego apartheidu¹⁵.

Zwiększenie dostępności aut upodmiotowiło Afrykanów, ale nie wszystkich. Wytworzyło nowe społeczne dystynkcje, w tym zredefiniowało podziały płciowe. W większości badań użytkowania pojazdów w Afryce pojawia się stwierdzenie, że właścicielami aut byli i są przede wszystkim mężczyźni, a z transportu publicznego częściej korzystają kobiety, zwłaszcza w interiorze (w raportach organizacji pozarządowych regularnie konstatuje się, że potencjalna poprawa transportu publicznego wpłynie bezpośrednio na waloryzację statusu kobiet, zyskają one więcej czasu na edukację, podnoszenie kwalifikacji zawodowych¹⁶). Zjawiska te zostały zapoczątkowane w okresie kolonialnym, ale są zauważalne do dzisiaj.

Nie brak także przypadków potwierdzających bezpośrednio zaangażowanie zarówno indywidualnych kierowców, jak i działaczy organizacji związkowych, które zrzeszały kierowców, w ruch narodowowyzwoleńczy.auta służyły jako narzędzie transportu, wymiany informacji i schronienie dla działaczy niepodległościowych w okresie dekolonizacji – np. podczas antybrytyjskiego powstania w Kenii czy antyfrancuskiej irredenty w Nigerze¹⁷. Produkowana od 1968 roku Toyota Hilux od kilku dekad jest emblematem szybko przemieszczających się po afrykańskich bezdrożach bojowników i partyzantów.

¹³ Jan-Bart Gewald, Sabine Luning, Klaas van Walraven, *Motor Vehicles and People in Africa: An Introduction*, w: *The speed of change: Motor vehicles and people in Africa, 1890–2000*, red. Jan-Bart Gewald, Sabine Luning, Klaas van Walraven, Boston: Brill 2009, s. 1–18.

¹⁴ Paul Gilroy, *Driving While Black*, w: *Car Cultures*, red. Daniel Miller, Oxford–New York: Berg 2001, s. 81–104.

¹⁵ Gordon Pirie, *Race, class and comfort on rural buses, 1925–1955*, „Contree” 1990, vol. 27, s. 5–11.

¹⁶ Gina Porter, *Living in a walking world: Rural mobility and social equity issues in sub-Saharan Africa*, „World Development” 2002, vol. 30, nr 2, s. 285–300.

¹⁷ Klaas van Walraven, *Vehicle of sedition: The role of transport workers in Sawaba's rebellion in Niger, 1954–1966*, w: *The speed of change*, s. 75–103.

Zauważyć warto, że przywódcy państw, które dopiero co odzyskały suwerenność, chętnie wygłaszali patriotyczne przemówienia, stojąc w autach. Były to europejskie, luksusowe limuzyny lub wojskowe dżipy, co interpretować należy jako gest wiktorii nad byłym kolonizatorem – jego władzą cywilną i wojskową. Dzisiaj zwiedzający Muzeum Narodowe Tanzanii w Dar es Salaam na samym początku ekspozycji podziwiają limuzyny „ojca narodu” Juliusa Nyerere (kojarzonego notabene z przeprowadzeniem kontrowersyjnej reformy kolektywizacji rolnictwa). Z kolei w muzeach w Kampali obejrzyć można zarówno Forda Model T, najstarsze auto, które trafiło do Ugandy w połowie lat dwudziestych ubiegłego wieku, jak i luksusowego Mercedesa-Benz 600 Pullman W100, ulubione auto Idi Amina, jednego z najbardziej brutalnych dyktatorów w dziejach Afryki.

Do wielkich miłośników samochodów zalicza się najsłynniejszych afrykańskich dyktatorów. W awangardzie kolekcjonerskiej prym wiedzie Jean-Bédél Bokassa, samozwańczy władca Cesarstwa Środkowoafrykańskiego. Był właścicielem ponad 7000 aut (m.in.: 600 Rolls-Royce, 300 Ferrari, 134 Koenigsegg, 11 McLaren F1, 6 Dauer Porsche 962 Le Mans)¹⁸. Innym kolekcjonerem zabytkowych aut i najnowszych hipersamochodów był Robert Mugabe¹⁹. Nabywał je w okresie hiperinflacji trwającej gospodarkę Zimbabwe, w czasie, gdy kraj opuszczały tysiące jego rodaków, migrujących do RPA w poszukiwaniu lepszego życia. Gesty takie uznać trzeba zarówno za manifestację władzy, jak i dowód megalomanii, narcyzmu, całkowitej znieczulicy wobec problemów społecznych.

Auta prezydenckie zakorzeniły się w krajobrazie politycznym Afryki. Stały się oznaką władzy, prestiżu. Obecnie jedną z największych flot aut rządowych posiada Kenia; Uhuru Kenyatta, prezydent kraju w latach 2013–2022 i jeden z najbogatszych Kenijczyków, korzystał m.in. z samochodów takich jak: Mercedes-Benz Pullman S600; Toyota Land Cruiser V8; Range Rover Vogue²⁰. Najdroższymi autami jeżdżą prezydenci: Egiptu (Mercedes Benz S-Class o wartości 516 tys. USD); Rwandy (Range Rover Sentinel – 500 tys. USD); Namibii (Mercedes-Benz S600Ls – 372,5 tys. USD); Maroka (Mercedes Pullman 600 – 170 tys. USD)²¹. Nabywanie nowych aut przez władze i ich utrzymywanie za pieniądze podatników (kazu zbliżony do znanych nad Wisłą afer z poselskimi „kilometrówkami”) daje asumpt opozycji do krytykowania rządzących i stawiania im zarzutów niegospodarności²².

¹⁸ Jean-Bédél Bokassa, *Self-Crowned Emperor Of the Central African Republic, Dies at 75*, <http://genderi.org/jean-bedel-bokassa-self-crowned-emperor-of-the-central-african.html> [dostęp 26.01.2022].

¹⁹ *Mugabe owned just vintage cars and little else – Lawyer clarifies*, <https://www.africanews.com/2019/12/04/mugabe-owned-just-vintage-cars-and-little-else-lawyer-clarifies/> [dostęp 26.01.2022].

²⁰ *5 African Presidents and the Luxury Cars They Drive*, <https://blog.autochek.africa/1408/> [dostęp 26.01.2022].

²¹ Victor Mochere, *Top 10 most expensive presidential cars in Africa 2022*, <https://victor-mochere.com/top-10-most-expensive-presidential-cars-in-africa> [dostęp 26.01.2022].

²² *These are the cars that South African ministers and deputy ministers are driving*, <https://business-tech.co.za/news/government/309940/these-are-the-cars-that-south-african-ministers-and-deputy-ministers-are-driving/> [dostęp 26.01.2022].

Sukces motoryzacji w Afryce

Popularyzacja aut, ich większa dostępność dla Afrykanów stanowiła emanację koncepcji Henry’ego Forda. Amerykański przemysłowiec postulował transparentność techniczną oraz egalitarny dostęp do aut poprzez obniżenie kosztów masowej produkcji. Ford, jak pisał historyk Michał Kopczyński, był „przekonany o swej dziejowej roli dobroczyńcy ludzkości”²³. Sen Forda – uczynienie samochodu „dobrem powszechnie dostępnym”²⁴ – ziścił się w Afryce w czasie erozji porządku kolonialnego. Obecnie samochód stanowi na tym kontynencie dominujący środek transportu ludzi i dóbr (na początku XXI wieku – odpowiednio: 80 i 90%²⁵).

Według danych Międzynarodowej Organizacji Producentów Pojazdów Samochodowych (Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles, OICA) w Afryce znajduje się 50–70 mln samochodów, liczba ta systematycznie rośnie. Przedstawiciele OICA zwracają przy tym uwagę na problemy związane ze zgromadzeniem pełnych danych z prawie 1/3 krajów afrykańskich. Najwięcej aut jest w: RPA (co najmniej 12 mln), Nigerii (11,8 mln), Egipcie (10,7 mln), Algierii (4,3 mln), Maroku (4,1 mln), Libii (3,5 mln), Tanzanii (2,5 mln), Burkina Faso (2,4 mln), Tunezji (2,2 mln), Ugandzie (1,8 mln). Trzy czwarte samochodów używane jest w zaledwie 10 z 53 afrykańskich państw²⁶.

Współczynnik motoryzacji dla kontynentu z roku na rok rośnie. Jest jednak relatywnie niewielki i wynosi obecnie ok. 95/1000 osób²⁷ (część analityków, np. z McKinsey & Company, pomniejsza i tak ów wskaźnik do 44²⁸, a eksperci z japońskiego Marubeni Research Institute – do 30²⁹). W statystykach tych prym wiodą: Libia (532), Mauritius (458), Gambia (372), Botswana (245), Liberia (225), RPA (211), Tunezja (192)³⁰.

Dane te – zarówno całkowita liczba aut w danym kraju, jak i wskaźnik liczony *per capita* – wskazują na nierównomierny rozwój motoryzacji w Afryce. Najwięcej aut jeździ po drogach regionów najszybciej rozwijających się gospodarczo, o największym PKB (RPA, Nigeria, Maghreb) oraz najludniejszych (Nigeria). Zauważyć przy

²³ Michał Kopczyński, *Ludzie i technika. Szkice z dziejów cywilizacji przemysłowej*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza „Mówią Wieki” 2009, s. 257.

²⁴ Tomasz Kizwalter, *Historia powszechna. Wiek XIX*, Warszawa: Trio 2003, s. 41.

²⁵ *Africa Review Report on Transport*, Addis Ababa: United Nations Economic And Social Council – Economic Commission For Africa 2009, s. 2.

²⁶ Godwin Ayetor, Innocent Mbonigaba, Joshua Ampofo, Albert Sunnu, *Investigating the state of road vehicle emissions in Africa: A case study of Ghana and Rwanda*, „Transportation Research Interdisciplinary Perspectives” 2011, nr 11, s. 6, 11.

²⁷ Ibidem, s. 6.

²⁸ Kartik Jayaram, Adam Kendall, Ken Somers, Lyes Bouchene, *Africa’s green manufacturing crossroads Choices for a low-carbon industrial future*, London: McKinsey & Company 2021, s. 59.

²⁹ Ryota Kikkawa, *Sub-Saharan Africa Automobile Business*, Tokyo: Marubeni Research Institute 2017, s. 1.

³⁰ Godwin Ayetor, Innocent Mbonigaba, Joshua Ampofo, Albert Sunnu, *Investigating*, s. 6.

tym należy, że większość aut to środki lokomocji miejskiej, funkcjonujące w obrębie aglomeracji (Kair, Lagos, Johannesburg) – trafnie nazwanych przez Arkadego Pawła Fiedlera w reporterskim podsumowaniu jego podróży Fiatem 126p przez cały kontynent istnym „pandemonium drogowym”³¹.

Zaakcentować trzeba przy tym, że myśl planistyczna nad rozwojem miast w Afryce od zawsze skoncentrowana była na motoryzacji (tylko w dwóch miastach działa dzisiaj metro: w Kairze od 1987 roku i Algierze od 2011), co skutkowało praktycznym podporządkowaniem życia wielkomiejskich populacji komunikacji samochodowej, gigantycznymi korkami w godzinach szczytu, znacznym zanieczyszczeniem powietrza w afrykańskich aglomeracjach, uprzywilejowaniem komunikacyjnym mieszkańców bogatych dzielnic oraz ekskluzją mieszkańców podmiejskich slumsów. Dotyczy to – posłużyć się można określeniem socjologa Benjamin Barbera – „transterytorialnych konurbacji megamiast”³², np.: Lagos – Ibadan – Cotonou oraz Kinszasa – Brazzaville.

Liczba aut używanych w interiorze jest zdecydowanie mniejsza. Trafiają tam auta tańsze, ale i bardziej wytrzymałe. Niezwykle popularnym środkiem komunikacji, zarówno w miastach, jak poza nimi, są skutery i motocykle. Zyskały one na popularności na przełomie XX i XXI wieku – a zatem w czasach przyspieszenia urbanizacyjnego, masowych migracji ze wsi do miast i ściśle z tym związanego kryzysu (i prywatyzacji) transportu publicznego³³. Przykładowo w Lagos działa co najmniej 200 tys. motocykli pełniących funkcję jednoosobowych taksówek, a roczny wzrost liczby tego rodzaju środków lokomocji – mimo relatywnie dużej liczby wypadków z ich udziałem³⁴ – szacuje się na poziomie 15%³⁵. Na popularności zyskują także pojazdy trzykołowe, tzw. tuk-tuki, quasi-ryksze sprowadzone z Azji; w Afryce Wschodniej nazywa się je *gudrum matatu*. Potrafią one omijać gigantyczne korki i są kilkukrotnie tańsze od źle działającego transportu publicznego (aczkolwiek droższe od prywatnych, dzielonych taksówek – *kabu-kabu*³⁶). Są to pojazdy wielofunkcyjne – w danym momencie transportują ludzi, a chwilę później zamieniają się w sklepy obwoźne³⁷.

³¹ Arkady Paweł Fiedler, *Maluchem przez Afrykę*, s. 29.

³² Benjamin Barber, *Gdyby burmistrzowie rządzili światem. Dysfunkcyjne kraje, rozkwitające miasta*, przeł. Hanna Jankowska, Katarzyna Makaruk, Warszawa: Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza 2014, s. 31.

³³ Matteo Rizzo, *Being taken for a ride: privatisation of the Dar es Salaam transport system, 1983–1998*, „Journal of Modern African Studies” 2002, vol. 40, nr 1, s. 133–157.

³⁴ Olorunfemi Emmanuel Amoran, Eme Owoaje, Oladele Giwa, Badru Gbolahan, *Road safety practices among commercial motorcyclists in a rural town in Nigeria: Implications for health education*, „International Quarterly for Community Health Education” 2005/2006, vol. 24, nr 1, s. 55–64.

³⁵ Ajay Kumar, *Understanding the emerging role of motorcycles in African cities. A political economy perspective*, Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 2011, s. 5, 7.

³⁶ *Transport and Environment in Sub-Saharan Africa*, red. Gary Haq, Dieter Schwela, Stockholm: The Transport and Environment Science Technology Network 2012, s. 44.

³⁷ Alex B. Asiedu, Samuel Agyei-Mensah, *Traders on the run: Activities of street vendors in the Accra Metropolitan Area, Ghana*, „Norsk Geografisk Tidsskrift” 2008, vol. 62, nr 3, s. 191–202.

Kierowcy i właściciele takich motocyklowych taksówek, nazywanych w Nigerii *okada*, a w Afryce Wschodniej *bodaboda*, zwykle uchodzą za lokalną elitę przedsiębiorczą³⁸. Potrafią zakładać związki zawodowe (np. National Federation for Boda Boda Operators działające w Kampali; Nigerian Auto Bike Commercial Owners and Workers Association z Lagos³⁹). Podobnie przedstawia się status właścicieli nielegalnych agencji przewozowych dysponujących minibusami, firm, o których poparcie zabiegają nawet partie polityczne oraz lokalne gangi⁴⁰. Zatrudniają oni „naganiaczy” i chłopców „parkingowych”, tworzą skomplikowaną sieć wymiany informacji, rywalizują z lokalną policją o prym w kierowaniu ruchem⁴¹. Współtworzą związki – np. Uganda Taxi Operators and Drivers Association zrzesza prawie 1000 osób⁴². Rola tych przedsiębiorstw rośnie w okresie kampanii wyborczych, kiedy *matatu* (niewielkie autobusy w Kenii i Ugandzie, często marki Toyota Hiace) i *daladala* (ich tanzańskie odpowiedniki) stają się przestrzenią reklamy oraz agitacji politycznej, a niekiedy brutalnej, fizycznej walki między zwolennikami odmiennych opcji⁴³. Szacuje się, że nielegalne taksówki – minibusy i motocykle – odpowiadają za 60–90% transportu ludzi w największych afrykańskich metropoliach⁴⁴.

Dziurawe prawo, dziurawe drogi...

Roland Barthes, analizując znaczenie aut dla świata industrialnego, wskazał na wielość ich funkcji społecznych i kulturowych oraz ich nieustanną ewolucję. Samochód nazwał przedmiotem „doskonale magicznym”⁴⁵. Porównywał go do średnio-wiecznej katedry, emblematu epoki, przyswajanego zarówno przez użycie, jak i jako obraz. Według francuskiego filozofa rytualna rola samochodu obejmuje stanowienie i petryfikację podziałów społecznych, ideowych, estetycznych. Ów wytwór techniki nie służy jednak wyłącznie kreowaniu społecznej różnicy. Metamorfozy rynku mo-

³⁸ Jojada Verrips, Birgit Meyer, *Kwaku's car: The struggles and stories of a Ghanaian long-distance taxi driver*, w: *Car Cultures*, s. 153–184.

³⁹ Ajay Kumar, *Understanding*, s. 16–17.

⁴⁰ Isaiah Gibson Aduwo, *The role and efficiency of matatu workers in Nairobi, Kenya*, Nairobi: Institute for Policy Analysis and Research 2004.

⁴¹ Jemimah Wainaina, *The “parking boys” of Nairobi*, „African Journal of Sociology” 1981, vol. 1, nr 1–2, s. 7–45.

⁴² Regina Kamuhanda, Oliver Schmidt, *Matatu: A case study of the core segment of the public transport market of Kampala, Uganda*, „Transport Reviews” 2008, vol. 29, nr 1, s. 129–142.

⁴³ Kenda Mutongi, *Thugs or entrepreneurs: Perceptions of matatu operators in Nairobi, 1970 to the present*, „Africa” 2006, vol. 76, nr 4, s. 549–568.

⁴⁴ Gordon Pirie, *Sustainable Urban Mobility in ‘Anglophone’ Sub-Saharan Africa*, Nairobi: UNHABITAT 2011, s. 13–14.

⁴⁵ Roland Barthes, *Mit i znak. Eseje*, przeł. Wanda Błońska et al., Warszawa: PIW 1970, s. 78.

toryzacyjnego wymuszają przemiany w wielu dziedzinach życia, wpływają także na urbanistykę. W przypadku Afryki – jak i innych regionów świata przechodzących przyspieszoną, ale nierównomierną modernizację – rozwój motoryzacji wyprzedza budowę sieci dróg. Temat ten warto zasygnalizować na marginesie niniejszego tekstu.

Rozwój sieci utwardzonych dróg w Afryce rozpoczął się w okresie kolonialnym. Rozbudowa wiązała się ściśle z potrzebami kolonizatora – koniecznością usprawnienia eksportu surowców oraz przemieszczania wojska, zwłaszcza w enklawach postrzeganych za „buntownicze” (np. Królestwo Aszanti w dzisiejszej Ghanie – dzięki temu obecnie jest tam lepsza infrastruktura drogowa niż w reszcie kraju)⁴⁶. Drogi były narzędziem kontroli, kolonialnego dyscyplinowania podbitych społeczeństw afrykańskich⁴⁷. Jak pisał Krajewski, „myślenie samochodem oznacza [...] skłonności kolonizacyjne, dążenie do poszerzenia terytorium traktowanego jako sfera «ja» i traktowanie innych jako potencjalnego i śmiertelnego zagrożenia”⁴⁸.

Kolonialne drogi w Afryce wytyczały podziały administracyjne⁴⁹. Nie uwzględniały przy tym w ogóle przedkolonialnych szlaków – organizujących przestrzeń i stabilizujących relacje. O absurdalności tych projektów, alienacji granic, dróg i połączeń pociągowych względem czynników kulturowych trafnie wspominał Paul Theroux, amerykański reportażysta, któremu sławę przyniosły książki o podróżach koleją: „Granica jest wydumaną i arbitralną linią, fanaberią polityczną, która dzieli społeczeństwa i poszczególne osoby, stwarzając różnicę i dysharmonię”⁵⁰. Nowe, kolonialne drogi wprowadzały sztuczne podziały między lokalnymi plemionami oraz generowały nowe wymiary konfliktu międzyetnicznego⁵¹.

Obecnie kondycja dróg afrykańskich jest fatalna – winę za to przypisać należy przede wszystkim postkolonialnym władzom. Jak stwierdził Theoroux: „Wszystkie mapy kłamią, ale mapy afrykańskie kłamią bardziej niż inne. Dawniej straszły, ukazując wielkie puste obszary opatrzone jedynie napisem «kanibale», dzisiaj specjalizują się w opowiadaniu bajek na temat dróg”⁵². W sumie na kontynencie tym znajduje się zaledwie 2 mln kilometrów dróg, co daje średnią niespełna 7 km drogi na 100 km².

⁴⁶ Kwamina B. Dickson, *The development of road transport in southern Ghana and Ashanti since about 1850*, „Transactions of the Historical Society of Ghana” 1961, vol. 5, nr 1, s. 33–42.

⁴⁷ Kwabena Opere Akurang-Parry, *Colonial forced labor strategies for road-building in the Gold Coast (southern Ghana) and international anti-forced labor pressures, 1900–1940*, „African Economic History” 2001, vol. 28, s. 23–47.

⁴⁸ Marek Krajewski, *Samochód*, s. 109.

⁴⁹ Luise White, *Cars out of place: Vampires, technology, and labor in East and Central Africa*, w: *Tensions of empire: Colonial cultures in a bourgeois world*, red. Frederick Cooper, Ann Laura Stoler, Berkeley: University of California Press 1997, s. 436–460.

⁵⁰ Paul Theroux, *Ostatni pociąg do Zona Verde. Łądem z Kapsztadu do Angoli*, przeł. Michał Szczubińska, Wołowiec: Czarne 2016, s. 101.

⁵¹ Gerard Horta, *From Peripatetic Anthropology to the Ethnography of Roads and Motorisation in Africa*, „Cadernos de Estudos Africanos” 2019, vol. 37, s. 217.

⁵² Paul Theroux, *Ostatni pociąg*, s. 415.

Jedna czwarta dróg jest utwardzona⁵³. Statystyki te dają asumpt literatom do tworzenia barwnych, apokaliptycznych metafor: „koszmarnie utrzymane drogi z dziurami, które mogą pochłonać samochód. Nie, nie nazywajmy ich dziurami, to raczej krater”⁵⁴, pisała Nnedi Okorafor o powierzchniach dróg na południu Nigerii w powieści *Laguna*. Nieprzypadkowo to właśnie w Afryce w 1979 roku rozpoczęła się historia najsłynniejszego i najtrudniejszego wyścigu terenowego, łączącego Paryż z Dakarem. Ari Vatanen, czterokrotny zwycięzca rajdu (1987, 1989, 1990 i 1991), w swoich wspomnieniach odnotował: „Drogi w Afryce są okropne, ale jeszcze gorsze są ich pobocza. [...] W Afryce nie możnajechać w daleką podróż i nie wdepnąć w kłopoty. Wcześniej czy później jakieś wyboje ściągną niefrasobliwego kierowcę na ziemię”⁵⁵.

Impresje Vatanena są spojrzeniem z zewnątrz: Europejczyka, zawodowego kierowcy, znanego z brawurowej jazdy. Współczesne statystyki potwierdzają wnioski Fina. Jakość infrastruktury stanowi jeden z głównych powodów, dlaczego Afryka ma najwyższy wskaźnik śmiertelności na drogach w skali globalnej. Co piąta ofiara wypadku drogowego na świecie ginie w Afryce. Większość z nich to osoby niepełnoletnie. Najwyższe wskaźniki ofiar na drodze notuje Nigeria oraz RPA (odpowiednio: 34 i 32 / 100 000 osób). Dwie trzecie ofiar ginie na drogach w sześciu krajach: Nigerii, Demokratycznej Republice Konga, Etiopii, Kenii, RPA i Tanzanii. Ponad połowa ofiar to piesi i rowerzyści⁵⁶. Miastem o ponurej reputacji najniebezpieczniejszego, gdzie zdarza się najwięcej wypadków, jest dawna nigeryjska stolica Lagos⁵⁷.

Co więcej, niewiele parlamentów uchwaliło już kompleksowe przepisy dotyczące czynników ryzyka związanych z kontrolą prędkości, jazdą pod wpływem alkoholu, używaniem kasków, zapinaniem pasów bezpieczeństwa i urządzeniami przytrzymującymi do transportu dzieci. Nawet tam, gdzie obowiązują bardziej szczegółowe regulacje w tej materii, słabe egzekwowanie prawa powoduje, że przepisy są nieskuteczne. Warto też dodać, że uzyskanie samego prawa jazdy w Afryce jest banalne – tzw. czarny rynek pozwala na zakup prawa jazdy za relatywnie małą opłatą.

Owszem, w dziejach Afryki próbowano realizować spektakularne projekty modernizacji infrastruktury drogowej. Wizje te odzwierciedlały jednak przede wszystkim afroptymizm i integracjonizm Organizacji Jedności Afrykańskiej, poprzedniczki Unii Afrykańskiej – ich realizacja napotykała liczne wyzwania natury finansowo-politycznej. Były mrzonką, argumentem użytecznym w kampaniach wyborczych lub podczas

⁵³ *Africa Review Report on Transport*, s. 2.

⁵⁴ Nnedi Okorafor, *Laguna*, przeł. Anna Studniarek, Warszawa: Mag 2015, s. 197.

⁵⁵ Ari Vatanen, „*Liczy się każda sekunda*”. *Autobiografia Ariego Vatanena napisana przy współudziale Veszy Väisänen*, przeł. Janusz Szymanek, Lublin: Line-A Motorsport 1997, s. 136, 147. W 2009 r. rajd został przeniesiony do Ameryki Południowej. Przemawiały za tym głównie względy bezpieczeństwa – wzrost zagrożenia ze strony ekstremistów islamskich w Pasie Sahelu, atakujących Europejczyków i niszczących okcydentalną symbolikę (w tym auta).

⁵⁶ *Africa Review Report on Transport*, s. 3.

⁵⁷ Gordon Pirie, *Sustainable Urban Mobility*, s. 7.

negocjowania kolejnych transz wsparcia finansowego, do którego rządy afrykańskie próbowały obligować byłe mocarstwa kolonialne.

Przykładowo, w 1971 roku zainicjowano budowę Trans-African Highways – sieci dziewięciu dróg transkontynentalnych, łączących stolice oraz największe skupiska ludności i ośrodki przemysłu wybranych państw afrykańskich. Najdłuższe z tras wiodły z Trypolisu i Kairu do Kapsztadu. Według wstępnych założeń sieć dróg transafrykańskich miała liczyć przeszło 60 tys. km. Do dzisiaj zbudowano dwie trzecie dróg tworzących Trans-African Highways. Zabrakło funduszy, konsekwencji, dobrej woli w relacjach sąsiedzkich. Sceptycyzm względem rozbudowy sieci „afrykańskich autostrad” wiąże się także z czynnikami zdrowotnymi. Szlak łączący południe kontynentu z jego centrum nazywany bywa „Autostradą AIDS”⁵⁸: „Ciężarówka – a właściwie ich kierowcy – przynoszą życie i śmierć miastu [Chirundu w Zambii]: życie, gdyż przywożą pieniądze, śmierć, ponieważ z nimi przyjeżdża AIDS. To właśnie kierowcy ciężarówek mieli wielki udział w rozprzestrzenianiu AIDS po całej Afryce”⁵⁹.

Co ciekawe, największe projekty modernizacji sieci dróg w Afryce w XXI wieku są realizowane nie przez Afrykanów ani nie przez Europejczyków, ale przez Chińczyków. W zamian za koncesje wydobywcze, zgodę na – często rabunkową – gospodarkę bogactwami naturalnymi, Państwo Środka buduje drogi w wielu krajach afrykańskich. Wykorzystuje luki w prawie, korumpuje polityków. Skutki tego zjawiska prezentują się dwojako. Obiektywnie, rośnie liczba utwardzonych dróg. Z drugiej jednak strony, ich przebieg, tak jak w czasach kolonialnych, odzwierciedla priorytety eksporterów: drogi wiodą z sezamów surowcowych do portów morskich i lotniczych, przebiegają przez obszary chronione i dewastują w ten sposób czułe na zmiany ekosystemy.

W stronę ekokatastrofy

Według szacunków ONZ 70% używanych lekkich samochodów dostawczych i aut osobowych trafia do krajów rozwijających się, w tym do samej Afryki – 40%, co czyni kontynent ten globalnym śmietnikiem i złomowiskiem środków lokomocji tego typu. Większość spośród importowanych samochodów to auta wyeksploatowane, niespełniające standardów emisyjnych w Europie, Stanach Zjednoczonych i Japonii, z przyczyn prawnych niemożliwe do stosowania poza globalnym Południem. W samym tylko 2018 roku do Afryki z Unii Europejskiej sprowadzono w ten sposób ponad milion aut, z czego ponad 150 tys. trafiło do Nigerii⁶⁰.

⁵⁸ Elodie Djemai, *Roads and the spread of HIV in Africa*, „Journal of Health Economics” 2018, vol. 60, s. 118–141.

⁵⁹ Adam Leszczyński, *Naznaczeni. Afryka i AIDS*, Warszawa: Trio 2003, s. 35.

⁶⁰ *Used Vehicles and the Environment: A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation*, Nairobi: United Nations Environment Programme 2020, s. 3, 11–12, 19, 25–26.

Na całym świecie istnieje sieć wyspecjalizowanych handlarzy samochodów, którzy zajmują się skupowaniem starych aut, głównie japońskich (stereotypowo: wytrzymałych), i sprzedają ich do „Trzeciego Świata”. Sprzedaż odbywa się w następujący sposób: handlarze kupują 20-letnie, podrzewiałe auta, przykładowo, w Niemczech za 250–300 Euro. Koszt transportu statkiem wynosi drugie tyle. Kontenerowce przybijają do określonych portów, gdzie przepisy celne nie są egzekwowane zbyt ściśle – w Afryce Zachodniej funkcję taką pełni Cotonou, skąd samochody trafiają (poza Beninem) do Nigru, Mali, Burkina Faso i Nigerii; w Afryce Wschodniej rola ta przypadła Mombasie i Dar es Salaam⁶¹. W Afryce auto sprzedawane jest za 800–1000 Euro. Odliczając koszty pośredników, sprzedaż auta, które trafiłoby na złomowisko w Europie, daje zarobek rzędu 400–600 Euro⁶².

Zaledwie kilka rządów w Afryce zakazało sprowadzania starych aut. Regionami, które starają się realizować zrównoważoną politykę w tej materii – tj. ustanawiają normy, dbając o względy ekologiczne i monitorując ważność świadectw przydatności do ruchu drogowego – są RPA, Sudan, Angola oraz państwa Afryki Północnej z wyłączeniem Libii. W krajach subsaharyjskich import aut nadających się do zezłomowania rozwija się z roku na rok – tytułem przykładu, w Kenii 97% nowo rejestrowanych samochodów to auta używane, importowane przeważnie z Japonii⁶³.

Kolejnym czynnikiem, pokazującym wpływ motoryzacji na degrengoladę ekologiczną Afryki, jest jakość paliw. Powszechną praktyką, zwłaszcza w interiorze, jest stosowanie „chrzczonej” benzyny i oleju napędowego, które kupuje się wprost z ulicy w butelkach po coca-coli. Kierowcy, mając do wyboru wyższą cenę pełnowartościowego paliwa i niższą cenę „chrzczonego” substytutu, wybierają często tańsze rozwiązanie. Ryzykują w ten sposób zniszczenie silnika, jak i zwiększają emisje do atmosfery szkodliwych substancji (według danych WHO, z powodu zanieczyszczenia powietrza w Afryce umiera 75–100 tys. osób⁶⁴). W ostatnich latach pojawiło się kilka inicjatyw ponadregionalnych przeciwdziałającym tym praktykom (np. podejmowane przez Wspólnotę Gospodarczą Państw Afryki Zachodniej, ECOWAS w 2021 roku⁶⁵) – trudno jednak w tak krótkiej perspektywie czasowej ocenić ich skuteczność. Z pewnością zmiana nawyków konsumenckich to proces długotrwały, wymagający koordynacji podmiotów różnego szczebla; implementacja dyrektyw ECOWAS zajmie zapewne kilka dekad⁶⁶.

⁶¹ Joost Beuving, *Cotonou's Klondike: African traders and second-hand car markets in Benin*, „Journal of Modern African Studies” 2005, vol. 42, nr 4, s. 511–537.

⁶² Idem, *Nigerien Second-Hand Car Traders in Cotonou: A Sociocultural Analysis of Economic Decision-Making*, „African Affairs” 2006, vol. 105, nr 420, s. 353–373.

⁶³ *Used Vehicles and the Environment*, s. 4–5, 12. Skalę importu aut z Japonii, Indii i Wielkiej Brytanii do Kenii, Tanzanii, Ugandy, Zambii oraz Zimbabwe tłumaczyć można zarówno strategiami biznesowymi, jak i – łączącą te państwa – zasadą ruchu lewostronnego.

⁶⁴ *Transport and Environment in Sub-Saharan Africa*, s. 3.

⁶⁵ *Used vehicles exported to Africa. A study on the quality of used export vehicles*, Den Haag: Human Environment and Transport Inspectorate 2020, s. 8–9.

⁶⁶ *Used Vehicles and the Environment*, s. 44.

Miraże elektromobilnej nowoczesności

Rynek aut hybrydowych i elektrycznych w Afryce dopiero raczkuje. W Rwandzie – autorytarnie zarządzanej od ponad 20 lat przez Paula Kagame – pilotaż wprowadził Volkswagen, kooperując z Siemensem. Od 2019 roku po ulicach Kigali kursują zarówno auta (e-Golfy), jak i motory zasilane prądem. W projekty te angażują się lokalne start-upy, np. Ampersand⁶⁷. Budowane są niewielkie fabryki oraz stacje ładowania pojazdów. Coraz więcej Rwandyjczyków instaluje aplikacje ułatwiające korzystania z elektrycznych pojazdów (np. Move App). Rozwiązania rwandyjskie próbują kopiować władze Etiopii, współpracując z firmą Hyundai. W RPA, kraju najbogatszym, mającym najlepsze drogi, kilka programów introdukcji samochodów elektrycznych rozpoczęło się w 2013 roku. Nadal jednak auta elektryczne należą tam do rzadkości. Na 12 mln aut poruszających się po południowoafrykańskich drogach napęd elektryczny posiada zaledwie tysiąc. Badania prowadzone wśród mieszkańców prowincji Gauteng – czyli: najlepiej rozwiniętej gospodarczo części RPA, w której znajduje się Johannesburg i Pretoria – wskazują, że najistotniejszą barierą przed nabyciem auta jest jego koszt⁶⁸.

Wnioski z nielicznych badań nad funkcjonowaniem elektromobilności i jej postrzeganiem przez Afrykanów potwierdzają impresje reportażysty Arkadego Pawła Fiedlera. W 2018 roku zrealizował on projekt Electric Explorer African Challenge – pierwszą w historii podróż samochodem elektrycznym wzdłuż kontynentu afrykańskiego. Jego trasa wiodła przez 14 krajów (RPA, Namibia, Angola, Demokratyczna Republika Konga, Kabinda – angolańska eksklawa, Kongo Brazzaville, Gabon, Kamerun, Nigeria, Benin, Burkina Faso, Mali, Senegal, Mauretania, Maroko). Łącznie Fiedler pokonał prawie 15 tys. km. W sytuacji, gdy w znacznej części kontynentu występują „czarne energetyczne dziury”⁶⁹, podróż autem zamieniała się w „brnięcie przez elektryfikacyjną pustynię, gdzie wolty i ampery istnieją tylko w abstrakcji”⁷⁰.

Trasa była szczegółowo zaplanowana. Reportażysta dziennie pokonywał zwykle około 200–250 km, jadąc powoli i oszczędnie – musiał bowiem nieustannie zwracać uwagę na poziom naładowania baterii w aucie i dystans do hotelu, gdzie był prąd. Po dotarciu na miejsce, Fiedler spędzał długie godziny, negocjując użycie gniazdek elektrycznych, instalację kabli i dbanie o to, by nikt ich przypadkiem lub celowo nie rozłączał. Nie zdecydował się zabrać z Polski generatora – korzystał z lokalnych źródeł energii. Podczas całej wyprawy jeden raz, w Maroku, Fiedler dotarł do profesjonalnej stacji ładowania, dedykowanej autom elektrycznym, a jedynym autem elektrycznym, które spotkał, był... model samochodu, którym bawiły się angolańskie dzieci.

⁶⁷ *Mass Market Electric Mobility To Drive Africa Forward*, <https://www.ampersand.solar/> [dostęp 26.01.2022].

⁶⁸ Mokhele Edmond Moeletsi, *Socio-Economic Barriers to Adoption of Electric Vehicles in South Africa: Case Study of the Gauteng Province*, „World Electric Vehicle Journal” 2021, vol. 12, nr 4, <https://www.mdpi.com/2032-6653/12/4/167> [dostęp 26.01.2022].

⁶⁹ Arkady Paweł Fiedler, *Pod prąd. Elektrycznym autem przez Afrykę*, Warszawa: Muza 2020, s. 15.

⁷⁰ *Ibidem*, s. 81.

Dużym walorem reportażu jest jego warstwa antropologiczna, próba przedstawienia intersubiektywnych postaw Afrykanów wobec elektromobilności. Generalnie, auto Fiedlera budziło głębokie zdziwienie – zwłaszcza w interiorze oraz na przejściach granicznych: „Patrzę z niedowierzaniem to na nissana, to na mnie. Samochód bez dźwięku, dziwny jakiś. Metalowa maszyna, która nie dość, że sprawnie działa, to jeszcze nie hałasuje. Nic a nic. Ich zdziwienie rośnie”⁷¹. Większość autochtonów nigdy wcześniej nie zetknęła się z samochodami na prąd. Sytuacja ta przywodziła na myśl percepcję aut wśród Burów pod koniec XIX wieku.

Scenariusz, zgodnie z którym w Afryce poruszać się będą miliony samochodów elektrycznych klasy amerykańskiej Tesli, gdzie co krok funkcjonują huby fotowoltaiczne, połączone z systemem baterii, póki co przypomina afrofuturystyczne wizje rodem z filmowej Wakandy. Zwiększenie liczby aut hybrydowych i elektrycznych poprzedzone być musi: stabilizacją produkcji prądu, dywersyfikacją sposobów jego pozyskiwania (co oznaczałoby częściowe odejście od gospodarki opartej na wydobyciu węgla), podniesieniem dochodów mieszkańców miast, poprawą infrastruktury drogowej, a przede wszystkim ewolucją świadomości ekologicznej i konsumenckiej, popularyzacją idei ekorozwoju i rozwoju zrównoważonego.

Wschodzący rynek producencki

Po tym, jak globalny przemysł motoryzacyjny przeniósł znaczną część swojej produkcji do Europy Wschodniej, zdaniem części analityków następną destynacją dla koncernów samochodowych będzie Afryka – nie tylko RPA i Maroko, gdzie produkowane jest łącznie ponad 700 tys. aut rocznie, czy kilka wybranych państw z północy kontynentu, gdzie od dekad funkcjonują fabryki koncernów globalnych (Algieria, Tunezja, Egipt⁷²). Inwestorzy coraz śmielej zerkają na południe od Sahary, na Angolę, Etiopię, Ghanę, Kenię, Namibię, Nigerię i Rwandę. Kierują się dwoma kryteriami: niskimi kosztami produkcji, siły roboczej oraz rosnącą stabilnością polityczną⁷³.

Na rynku producenckim prym wiodą Maroko oraz RPA. W tych dwóch krajach swoje fabryki ulokowali główni światowi wytwórcy aut. W Maroku zakłady ma m.in. Renault i Stellantis. Śmiałe plany instalacji fabryk w okolicach Rabatu, a także w Egipcie od kilku lat roztaczają chińskie BYD oraz Dongfeng. W RPA, gdzie produkcja w branży motoryzacyjnej generuje ok. 7% PKB, od lat swoje zakłady mają m.in.: BMW, Ford, Mercedes, MAN, Nissan, a także indyjski Mahindra & Mahindra. Około

⁷¹ Ibidem, s. 75.

⁷² *The Auto Industry in Sub Saharan Africa: Investment, Sustainability and Decent Jobs*, red. Lorenza Monaco, Johannesburg: Industrial Global Union – FES TUCC 2021, s. 10.

⁷³ Anthony Black, Brian Makundi, Thomas McLennan, *Africa's Automotive Industry: Potential and Challenges*, Abidjan: African Development Bank 2017, s. 8–11.

80% powstających w Maroku i RPA aut trafia do Europy – do Francji, Hiszpanii, Niemiec i Włoch.

W 2018 roku Maroko wyprzedziło RPA w rankingu eksporterów samochodów osobowych – wartość prawie pół miliona aut wyprodukowanych w królestwie wynosi obecnie ok. 10 mld dolarów. Głównymi powodami sukcesu tego kraju są: położenie geograficzne, redukujące koszty transportu, oraz umowy o wolnym handlu podpisane przez władze w Rabacie z Unią Europejską, Turcją oraz Stanami Zjednoczonymi. Przykład Maroka inspirowało inne rządy do zachęcania potentatów z branży samochodowej do dalszych inwestycji w Afryce poprzez wprowadzenie wieloletnich ulg podatkowych, a także podnoszenie cła na auta importowane.

Rozwój przemysłu motoryzacyjnego stanowi niewątpliwą szansę dla afrykańskich gospodarek. Napędza wzrost PKB, daje zatrudnienie rzeszom Afrykanów. W samym Maroku przemysł samochodowy oferuje pracę dla niemal ćwierć miliona osób. Popyt na auta produkowane w Afryce wśród samych Afrykanów rośnie wraz z rozwojem klasy średniej, popularyzacją nawyków konsumenckich charakterystycznych dla globalnej Północy. Motoryzację uznać powinno się zatem za nadal silny katalizator okcydentalnie pojmowanej modernizacji, zmian obejmujących ekonomię, ale także dotyczących sfery kultury.

Warto przy tym odnotować inicjatywy lokalne – produkcji afrykańskich aut dla Afrykanów, wytwarzania „samochodu dla ludu”. W Kenii od 2009 roku działa firma Mobius Motors, założona przez brytyjskiego przedsiębiorcę Joela Jacksona z myślą o afrykańskich kierowcach. Podobne marki – ugandyjska Kiira Motors, południowoafrykański Birkin Cars, ghański Kantanka Automobile Company, tunezyjska Wallyscar oraz nigeryjski Innoson – nie zyskują jednak zbyt wielkiej popularności wśród Afrykanów⁷⁴.

Twórcami tych firm są najczęściej migranci, wracający do ojczyzn z kapitałem zarobionym na obczyźnie. Stają się liderami społeczności lokalnych, łącząc inwestycje w branży motoryzacyjnej z działalnością społeczno-polityczną, a nawet religijną. Przykładowo, firmę Kantanka założył Kwadwo Safo Kantanka, który zorganizował też własny kościół, Christ Reformed Church. Jego celem jest nie wyłącznie ewangelizacja, ale też „praca u podstaw”, popularyzacja idei postępu i dostarczanie technologii mieszkańcom Ghany. Przedsiębiorca jest znany z ryzykownych planów biznesowych – wspiera elektromobilność, projektuje tanie auta, ale także inwestuje w produkcję gitar siedmiostrunowych, robotów medycznych, wycinaczy chwastów, ulicznych śmieciarek, aut pancernych, wyrzutni rakiet i klimatyzatorów. W przedsięwzięciach tych wspiera go córka, była członkini parlamentu i rządu, kierująca Ministry for Gender, Children and Social Protection⁷⁵. Biografia Safo Kantanki nie jest wyjątkowa – rynek

⁷⁴ Anthony Black, Thomas McLennan, *The last frontier: prospects and policies for the automotive industry in Africa*, „International Journal of Automotive Technology and Management” 2016, vol. 16, nr 2, s. 193–220.

⁷⁵ Akwasi Ossei Nkrumah, *Apostle Kwadwo Safo's Inventions – Is it a technological vision for Ghana or an endless annual circus?*, <https://newsghana.com.gh/apostle-kwadwo-safos-inventions/> [dostęp 26.01.2022].

afrykańskich przedsiębiorców w branży motoryzacyjnej pełen jest pasjonatów, marzycieli i wizjonerów, osób funkcjonujących na granicy kultur i stref podatkowych.

Co ciekawe, lokalni wytwórcy aut, wabiąc klientów, o wiele śmieiej niż zachodnie koncerny odwołują się nostalgicznie do tradycji afrykańskich, lokalnej nomenklatury i asocjacji środowiskowych. W RPA na popularności zyskał tzw. test słonia (przypominający nadwiślański test łosia). Propaguje go FreeWayAfroMoto, Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu z siedzibą w Johannesburgu. W teście tym jadące 56 km/h (35 mil/h) auto uderzane jest z boku (na wysokości 1 m) przez zbrojoną betonową kulę (o średnicy 75 cm, wadze 250 kg z siłą 1000 Niutonów), co ma imitować szarżę słonia. W sześciopunktowej skali oceniana jest stabilność (lub jej brak) badanego auta oraz stopień uszkodzenia⁷⁶. Do inicjatyw tego rodzaju ze sceptycyzmem odnoszą się lokalne programy wspierania rozwoju motoryzacji, takie jak Ghana Automotive Development Policy, kenijska National Automotive Policy, Nigerian Automotive Industry Development Plan, South African Auto Masterplan. Dla podmiotów tych bardziej przewidywalna, a być może także bardziej opłacalna, jest współpraca z globalnymi koncernami. Z kolei firmy te sporadycznie projektują auta przeznaczone jedynie na Afrykę – Citroen C-Elysee, samochód trudno dostępny we Francji, kompaktowy i tani sedan, o tradycyjnej linii, relatywnie wysokim podwoziu i nieskomplikowanej budowie silnika, powstał z myślą o drogach Algierii oraz Turcji. Toyota i Nissan utrzymują za to linie produkcyjne sprawdzonych w trudnych warunkach afrykańskich aut, które niezwykle rzadko spotykane są już na globalnej Północy (np. modele Toyota Land Cruiser J70 oraz Nissan Patrol Y61)⁷⁷.

Wyznacznik prestiżu

Socjolog John Urry w swoich analizach posługiwał się pojęciem systemu automobilności⁷⁸. Zwracał w ten sposób uwagę na wszechobecność samochodów – zarówno fizycznych obiektów, jak i ich reprezentacji, wyobrażeń, obiektów pożądania tudzież niechęci. W Afryce posiadanie nowego auta wyprodukowanego przez globalne koncerny od czasów kolonialnych uchodzi za wyróżnik statusu, dowód zamożności, a także symbol wolności i mobilności. Dla wielu Afrykanów samochód jest jedną z nielicznych możliwości zakomunikowania, choć w wielu przypadkach na wyrost, swojego sukcesu ekonomicznego oraz nadążania za modą, nowinkami na globalnej Północy⁷⁹.

⁷⁶ *Test słonia*, <https://moto.pl/MotoPL/7,111276,4783873,test-slonia.html> [dostęp 26.01.2022].

⁷⁷ Za uwagi o tego rodzaju projektach motoryzacyjnych, dedykowanych globalnemu Południu, autor dziękuje dr. Cyprianowi A. Kozerze oraz Piotrowi Ziewcowi.

⁷⁸ John Urry, *The System of Autotmobility*, „Theory, Culture & Society” 2004, vol. 21, nr 4/5, s. 25–39.

⁷⁹ Roger Behrens, *Understanding travel needs of the poor: Towards improved travel analysis practices in South Africa*, „Transport Reviews” 2004, vol. 24, nr 3, s. 317–336.

Osoby o niskich dochodach, bez stałego zatrudnienia, zwykle korzystające z transportu publicznego (szacuje się, że 15–30% dochodów Afrykanów żyjących w miastach wydawane jest na dojazd do pracy⁸⁰), poszukują w aucie ucieczki od kłopotów i problemów dnia codziennego⁸¹. Samochód staje się niejednokrotnie rekompensatą braku własnego mieszkania⁸². Potwierdzają to choćby badania przeprowadzone wśród południowoafrykańskich i kenijskich studentów – respondenci łączyli nabycie samochodu z potwierdzeniem statusu materialnego, emancypacją, swobodą poruszania się, a także, choć w mniejszym już stopniu, z kwestiami bezpieczeństwa osobistego⁸³.

Symptomatyczne, że w Kenii bogatych polityków, biznesmenów nazywa się mianem Mbenzi – właściciel Mercedesa Benza stał się synonimem „człowieka sukcesu”⁸⁴. Auta pełnią funkcję zbliżoną do narzędzi konsumpcji na pokaz, scharakteryzowanej przez Thorsteina Veblena. Amerykański socjolog o norweskich korzeniach w swojej pracy *Teoria klasy próżniaczej* – która powstała w 1899 roku, czyli w okresie rewolucji przemysłowej – stwierdził: „W każdej społeczności, w której rywalizacja jest usankcjonowana zwyczajowo i jawna, sukces jako źródło prestiżu staje się celem samym w sobie. Zyskuje się poważanie, a unika niesławy, dając dowody sprawności i efektywności”⁸⁵.

Zjawisko Veblenowskiej konsumpcji na pokaz wydaje się szczególnie odczuwalne w okresach przyspieszonej transformacji oraz kryzysu gospodarczego, gdy na znaczeniu tracą stare elity, a wylaniają się nowe, poszukujące symboli sukcesu. Grupy te ostentacyjnie manifestują czas wolny, potwierdzający ich awans finansowy⁸⁶. Przypomina to – sięgając do slangu miejskiego z początku lat dziewięćdziesiątych w III RP – kontekst funkcjonowania zwrotu „skóra, fura i komóra”. Dobry samochód, piękna kobieta i telefon komórkowy oznaczały wówczas symbole awansu, zazwyczaj mające na celu zaimponowanie komuś. „Skóra, fura i komóra” – emblematy sukcesu i nowoczesności oraz męskości odgrywały zatem zbliżoną rolę, co opisywana przez Edwarda Evansa-Pritcharda włócznia dla Nuerów: „Włócznia, będąc przedłużeniem prawej ręki, reprezentuje wszystko to, co sama prawa ręka, czyli to, co silne, mężne, żywotne i zastępujące samą męskość oraz krewnych ze strony ojca i lineaż. [...] Włócznia nie

⁸⁰ Gordon Pirie, *Sustainable Urban Mobility*, s. 35.

⁸¹ Cezary Szczepaniak, Edward Menes, *Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego*, „Archiwum Motoryzacji” 1998, nr 3, s. 116

⁸² John Urry, *Życie za kółkiem*, przeł. Paulina Polak, w: *Socjologia codzienności*, red. Piotr Sztompka, Małgorzata Bogunia-Borowska, Kraków: Znak 2008, s. 411–429.

⁸³ Rose Luke, *Car ownership perceptions and intentions amongst South African students*, „Journal of Transport Geography” 2018, vol. 66, nr 1, s. 135–143; Deborah Salon, Eric Aligula, *Urban travel in Nairobi, Kenya: Analysis, insights, and opportunities*, „Journal of Transport Geography” 2012, vol. 22, s. 65–76.

⁸⁴ Richard Trillo, *The Rough Guide to Kenya*, London: Rough Guides 2002, s. 747.

⁸⁵ Thorstein Veblen, *Teoria klasy próżniaczej*, przeł. Janina Frentzel-Zagórska, Warszawa: Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza 2008, s. 17.

⁸⁶ Jacek Tittenbrun, *Gospodarka w społeczeństwie. Zarys socjologii gospodarki i socjologii ekonomicznej w ujęciu strukturalizmu socjoekonomicznego*, Poznań: Zysk i S-ka 2012, s. 35–36.

jest bowiem wyłącznie bronią, ale czymś, co reprezentuje bardzo złożony układ relacji społecznych”⁸⁷. Wręczenie włócznie dorastającym chłopcom w trakcie rytuału inicjacji porównać można do zakupu auta przez rodziców młodzieży, która wkracza w dorosłość. Oba przedmioty stają się „symbolem przemiany sakramentalnej, tak samo jak zmiany statusu społecznego”⁸⁸. Wytwory kultury i techniki są wielofunkcyjne, łączą wartości ekonomiczne, społeczne i kulturowe. Stają się „społecznymi hieroglifami”⁸⁹, artefaktami wytwarzającymi rzeczywistość, w zgodzie z ludzkimi wyobrażeniami, poczuciem estetyki.

Podsumowanie

Jean Baudrillard pisał: „Ściśle rzecz ujmując, człowiek epoki dostatku nie egzystuje już, jak uprzednio i odwiecznie, w środowisku innych ludzi, lecz otoczony jest przez PRZEDMIOTY”⁹⁰. Jednym z takich przedmiotów jest niewątpliwie samochód. Jego znaczenie jest wielowymiarowe: transportowe, ale także społeczno-kulturowe, ewoluujące wraz ze zmieniającym się kontekstem historycznym, stylami życia i konsumpcji. Właściciele samochodu pragną za jego pośrednictwem wysłać komunikaty dotyczące wysokiego statusu społecznego, emancypacji, ogłady kulturowej, potencjału politycznego. Auto – „środek kreowania nowoczesnej rzeczywistości”⁹¹ – odgrywa istotną rolę w tworzeniu i umacnianiu stratyfikacji klasowej opartej na kapitale ekonomicznym, ale może też „pełnić funkcję kostiumu społecznego, podkreślać styl życia i dobry smak”⁹².

Tezy te potwierdza historia motoryzacji w Afryce – zarówno w czasach kolonialnych, w okresie walki o suwerenność, jak i w świecie postkolonialnym, w realiach globalnej wioski i triumfu konsumpcjonizmu (obserwowalnego przede wszystkim w miastach). Po drogach tego kontynentu poruszają się zarówno luksusowe, pancerne limuzyny polityków, wyścigowe auta biznesmenów, jak i stare wraki. Z pierwszych korzysta wąska elita, akcentując w ten sposób swój status i aspiracje. Częściej jednak w miastach i wsiach Afryki spotyka się samochody zużyte, nieekologiczne. Popularność tych aut umacnia i potwierdza stereotyp Afryki – złomowiska motoryzacyjnego, śmietnika globalnej Północy. Polityka poszczególnych rządów niewiele w tej materii

⁸⁷ Edward Evan Evans-Pritchard, *Religia Nuerów*, przeł. Kamila Baraniecka, Mikołaj Olszewski, Kęty: Wydawnictwo Marek Derewiecki 2007, s. 293, 299.

⁸⁸ Ibidem, s. 299.

⁸⁹ Karol Marks, *Kapitał. Krytyka ekonomii politycznej*, t. 1, przeł. zespół tłumaczy, Warszawa: Książka i Wiedza 1951, s. 79.

⁹⁰ Jean Baudrillard, *Społeczeństwo konsumpcyjne. Jego mity i struktury*, przeł. Sławomir Królak, Warszawa: Wydawnictwo Sic! 2006, s. 7.

⁹¹ Marek Krajewski, *Samochód*, s. 109.

⁹² Krzysztof Arcimowicz, *Znaczenia symboliczne oraz inne funkcje samochodu we współczesnej rodzinie*, „Studia z Teorii Wychowania” 2019, t. 10, nr 3(28), s. 115.

zmienia. Na kolejną rewolucję motoryzacyjną – skoncentrowaną na defetysyzacji industrializacji, na internalizacji haseł rozwoju zrównoważonego, reorganizacji miast, dbania o środowisko, elektromobilności – przyjdzie nam jeszcze poczekać.

References

- 5 *African Presidents and the Luxury Cars They Drive*, <https://blog.autochek.africa/1408/> [dostęp 26.01.2022].
- Aduwo Isaiah Gibson, *The role and efficiency of matatu workers in Nairobi, Kenya*, Nairobi: Institute for Policy Analysis and Research 2004.
- Africa Review Report on Transport*, Addis Ababa: United Nations Economic And Social Council – Economic Commission For Africa 2009.
- Akurang-Parry Kwabena Opare, *Colonial forced labor strategies for road-building in the Gold Coast (southern Ghana) and international anti-forced labor pressures, 1900–1940*, „African Economic History” 2001, vol. 28, s. 23–47.
- Amoran Olorunfemi Emmanuel, Owoaje Eme, Giwa Oladele, Gbolahan Badru, *Road safety practices among commercial motorcyclists in a rural town in Nigeria: Implications for health education*, „International Quarterly for Community Health Education” 2005/2006, vol. 24, nr 1, s. 55–64.
- Arcimowicz Krzysztof, *Znaczenia symboliczne oraz inne funkcje samochodu we współczesnej rodzinie*, „Studia z Teorii Wychowania” 2019, t. 10, nr 3(28), s. 111–128.
- Asiedu Alex B., Agyei-Mensah Samuel, *Traders on the run: Activities of street vendors in the Accra Metropolitan Area, Ghana*, „Norsk Geografisk Tidsskrift” 2008, vol. 62, nr 3, s. 191–202.
- The Auto Industry in Sub Saharan Africa: Investment, Sustainability and Decent Jobs*, red. Lorenza Monaco, Johannesburg: Industrial Global Union – FES TUCC 2021.
- Ayeter Godwin, Mbonigaba Innocent, Ampofo Joshua, Sunnu Albert, *Investigating the state of road vehicle emissions in Africa: A case study of Ghana and Rwanda*, „Transportation Research Interdisciplinary Perspectives” 2011, nr 11, s. 1–14.
- Barber Benjamin, *Gdyby burmistrzowie rządzili światem. Dysfunkcyjne kraje, rozkwitające miasta*, przeł. Hanna Jankowska, Katarzyna Makaruk, Warszawa: Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza 2014.
- Barthes Roland, *Mit i znak. Eseje*, przeł. Wanda Błońska et al., Warszawa: PIW 1970.
- Baudrillard Jean, *Spoleczeństwo konsumpcyjne. Jego mity i struktury*, przeł. Sławomir Królak, Warszawa: Wydawnictwo Sic! 2006.
- Behrens Roger, *Understanding travel needs of the poor: Towards improved travel analysis practices in South Africa*, „Transport Reviews” 2004, vol. 24, nr 3, s. 317–336.
- Beuing Joost, *Cotonou’s Klondike: African traders and second-hand car markets in Benin*, „Journal of Modern African Studies” 2005, vol. 42, nr 4, s. 511–537.
- Beuing Joost, *Nigerien Second-Hand Car Traders in Cotonou: A Sociocultural Analysis of Economic Decision-Making*, „African Affairs” 2006, vol. 105, nr 420, s. 353–373.
- Bhabha Homi K., *Miejsca kultury*, przeł. Tomasz Dobrogoszcz, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego 2010.
- Black Anthony, Makundi Brian, McLennan Thomas, *Africa’s Automotive Industry: Potential and Challenges*, Abidjan: African Development Bank 2017.

- Black Anthony, McLennan Thomas, *The last frontier: prospects and policies for the automotive industry in Africa*, „International Journal of Automotive Technology and Management” 2016, vol. 16, nr 2, s. 193–220.
- Dickson Kwamina B., *The development of road transport in southern Ghana and Ashanti since about 1850*, „Transactions of the Historical Society of Ghana” 1961, vol. 5, nr 1, s. 33–42.
- Elodie Djemai, *Roads and the spread of HIV in Africa*, „Journal of Health Economics” 2018, vol. 60, s. 118–141.
- Evans-Pritchard Edward Evan, *Religia Nuerów*, przeł. Kamila Baraniecka, Mikołaj Olszewski, Kęty: Wydawnictwo Marek Derewiecki 2007.
- Fiedler Arkady Paweł, *Maluchem przez Afrykę*, Warszawa: Muza 2016.
- Fiedler Arkady Paweł, *Pod prąd. Elektrycznym autem przez Afrykę*, Warszawa: Sport i Turystyka – Muza 2020.
- Gawrycki Marcin Florian, Szeptycki Andrzej, *Podporządkowanie – niedorozwój – wyobcowanie. Postkolonializm a stosunki międzynarodowe*, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego 2011.
- Gewald Jan-Bart, Luning Sabine, Walraven Klaas van, *Motor Vehicles and People in Africa: An Introduction*, w: *The speed of change: Motor vehicles and people in Africa, 1890–2000*, red. Jan-Bart Gewald, Sabine Luning, Klaas van Walraven, Boston: Brill 2009, s. 1–18.
- Gilroy Paul, *Driving While Black*, w: *Car Cultures*, red. Daniel Miller, Oxford–New York: Berg 2001, s. 81–104.
- Hartzenberg Trudi, Muradzikwa Samson, *Transfer of Technology for Successful Integration into the Global Economy. A case study of the South African automotive industry*, New York–Geneva: United Nations 2002.
- Heidegger Martin, *Pytanie o technikę*, przeł. Krzysztof Michalski, w: idem, *Budować, mieszkać, myśleć. Eseje wybrane*, Warszawa: Czytelnik 1977.
- Horta Gerard, *From Peripatetic Anthropology to the Ethnography of Roads and Motorisation in Africa*, „Cadernos de Estudos Africanos” 2019, vol. 37, s. 213–233.
- Jayaram Kartik, Kendall Adam, Somers Ken, Bouchene Lyes, *Africa’s green manufacturing crossroads Choices for a low-carbon industrial future*, London: McKinsey & Company 2021.
- Jean-Bedel Bokassa, *Self-Crowned Emperor Of the Central African Republic, Dies at 75*, <http://gendერი.org/jean-bedel-bokassa-self-crowned-emperor-of-the-central-african.html> [dostęp 26.01.2022].
- Kamuhanda Regina, Schmidt Oliver, *Matatu: A case study of the core segment of the public transport market of Kampala, Uganda*, „Transport Reviews” 2008, vol. 29, nr 1, s. 129–142.
- Kikkawa Ryota, *Sub-Saharan Africa Automobile Business*, Tokyo: Marubeni Research Institute 2017.
- Kizwalter Tomasz, *Historia powszechna. Wiek XIX*, Warszawa: Trio 2003.
- Kopczyński Michał, *Ludzie i technika. Szkice z dziejów cywilizacji przemysłowej*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza „Mówią Wieki” 2009.
- Krajewski Marek, *Samochód – maszyna do formatowania emocji*, „Kultura Współczesna” 2012, nr 3 (74), s. 108–118.
- Kumar Ajay, *Understanding the emerging role of motorcycles in African cities. A political economy perspective*, Washington: The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 2011.
- Leszczyński Adam, *Naznaczeni. Afryka i AIDS*, Warszawa: Trio 2003.
- Leszczyński Adam, *Skok w nowoczesność. Polityka wzrostu w krajach peryferyjnych 1943–1980*, Warszawa: Instytut Studiów Politycznych PAN, Wydawnictwo Krytyki Politycznej 2013.
- Marks Karol, *Kapitał. Krytyka ekonomii politycznej*, t. 1, przeł. zespół tłumaczy, Warszawa: Książka i Wiedza 1951.

- Mass Market Electric Mobility To Drive Africa Forward*, <https://www.ampersand.solar/> [dostęp 26.01.2022].
- Mochere Victor, *Top 10 most expensive presidential cars in Africa 2022*, <https://victor-mochere.com/top-10-most-expensive-presidential-cars-in-africa> [dostęp 26.01.2022].
- Moeletsi Mokhele Edmond, *Socio-Economic Barriers to Adoption of Electric Vehicles in South Africa: Case Study of the Gauteng Province*, „World Electric Vehicle Journal” 2021, vol. 12, nr 4, <https://www.mdpi.com/2032-6653/12/4/167> [dostęp 26.01.2022].
- Mugabe owned just vintage cars and little else – Lawyer clarifies*, <https://www.africanews.com/2019/12/04/mugabe-owned-just-vintage-cars-and-little-else-lawyer-clarifies/> [dostęp 26.01.2022].
- Mutongi Kenda, *Thugs or entrepreneurs: Perceptions of matatu operators in Nairobi, 1970 to the present*, „Africa” 2006, vol. 76, nr 4, s. 549–568.
- Nkrumah Kwasi Ossei, *Apostle Kwadwo Safo’s Inventions – Is it a technological vision for Ghana or an endless annual circus?*, <https://newsghana.com.gh/apostle-kwadwo-safos-inventions/> [dostęp 26.01.2022].
- Okorafor Nnedi, *Laguna*, przeł. Anna Studniarek, Warszawa: Mag 2015.
- Pirie Gordon, *Automobile organisations driving tourism in pre-independence Africa*, „Journal of Tourism History” 2013, vol. 5, nr 1, s. 1–19.
- Pirie Gordon, *Non-urban motoring in colonial Africa in the 1920s and 1930s*, „South African Historical Journal” 2011, vol. 63, nr 1, s. 38–60.
- Pirie Gordon, *Race, class and comfort on rural buses, 1925–1955*, „Contree” 1990, vol. 27, s. 5–11.
- Pirie Gordon, *Sustainable Urban Mobility in ‘Anglophone’ Sub-Saharan Africa*, Nairobi: UNHABITAT 2011.
- Porter Gina, *Living in a walking world: Rural mobility and social equity issues in sub-Saharan Africa*, „World Development” 2002, vol. 30, nr 2, s. 285–300.
- Rizzo Matteo, *Being taken for a ride: Privatisation of the Dar es Salaam transport system, 1983–1998*, „Journal of Modern African Studies” 2002, vol. 40, nr 1, s. 133–157.
- Rose Luke, *Car ownership perceptions and intentions amongst South African students*, „Journal of Transport Geography” 2018, vol. 66, nr 1, s. 135–143.
- Salon Deborah, Aligula Eric, *Urban travel in Nairobi, Kenya: Analysis, insights, and opportunities*, „Journal of Transport Geography” 2012, vol. 22, s. 65–76.
- Szczepaniak Cezary, Menes Edward, *Socjologiczne implikacje optymalizacji konstrukcyjnej samochodu osobowego*, „Archiwum Motoryzacji” 1998, nr 3, s. 113–122.
- Test slonia*, <https://moto.pl/MotoPL/7,111276,4783873,test-slonia.html> [dostęp 26.01.2022].
- Theroux Paul, *Ostatni pociąg do Zona Verde. Łądem z Kapsztadu do Angoli*, przeł. Michał Szczubiałka, Wołowiec: Czarne 2016.
- These are the cars that South African ministers and deputy ministers are driving*, <https://businesstech.co.za/news/government/309940/these-are-the-cars-that-south-african-ministers-and-deputy-ministers-are-driving/> [dostęp 26.01.2022].
- Tittenbrun Jacek, *Gospodarka w społeczeństwie. Zarys socjologii gospodarki i socjologii ekonomicznej w ujęciu strukturalizmu socjoekonomicznego*, Poznań: Zysk i S-ka 2012.
- Transport and Environment in Sub-Saharan Africa*, red. Gary Haq, Dieter Schwela, Stockholm: The Transport and Environment Science Technology Network 2012.
- Trillo Richard, *The Rough Guide to Kenya*, London: Rough Guides 2002.
- Turner Victor, *Las symboli. Aspekty rytuałów u ludu Ndembu*, przeł. Andrzej Szyjewski, Kraków: Zakład Wydawniczy Nomos 2006.
- Urry John, *The System of Auotmobility*, „Theory, Culture & Society” 2004, vol. 21, nr 4/5, s. 25–39.

- Urry John, *Życie za kółkiem*, przeł. Paulina Polak, w: *Socjologia codzienności*, red. Piotr Sztompka, Małgorzata Bogunia-Borowska, Kraków: Znak 2008, s. 411–429.
- Used Vehicles and the Environment: A Global Overview of Used Light Duty Vehicles: Flow, Scale and Regulation*, Nairobi: United Nations Environment Programme 2020.
- Used vehicles exported to Africa. A study on the quality of used export vehicles*, Den Haag: Human Environment and Transport Inspectorate 2020.
- Vatanen Ari, „*Liczy się każda sekunda*”. *Autobiografia Ariego Vatanena napisana przy współudziale Vesy Väisäneni*, przeł. Janusz Szymanek, Lublin: Line-A Motorsport 1997.
- Veblen Thorstein, *Teoria klasy próżniaczej*, przeł. Janina Frentzel-Zagórska, Warszawa: Warszawskie Wydawnictwo Literackie Muza 2008.
- Verrips Jojada, Meyer Birgit, *Kwaku's car: The struggles and stories of a Ghanaian long-distance taxi driver*, w: *Car Cultures*, red. Daniel Miller, Oxford–New York: Berg 2001, s. 153–184.
- Wainaina Jemimah, *The “parking boys” of Nairobi*, „*African Journal of Sociology*” 1981, vol. 1, nr 1–2, s. 7–45.
- Walraven Klaas van, *Vehicle of sedition: The role of transport workers in Sawaba's rebellion in Niger, 1954–1966*, w: *The speed of change: Motor vehicles and people in Africa, 1890–2000*, red. Jan-Bart Gewald, Sabine Luning, Klaas van Walraven, Boston: Brill 2009, s. 75–103.
- White Luise, *Cars out of place: Vampires, technology, and labor in East and Central Africa*, w: *Tensions of empire: Colonial cultures in a bourgeois world*, red. Frederick Cooper, Ann Laura Stoler, Berkeley: University of California Press 1997, s. 436–460.