

Maciej Kurcz

Uniwersytet Śląski w Katowicach

Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej

Między ładem i chaosem Ulica omdurmańska widziana oczami etnografa*

Słowa kluczowe: badania terenowe, Sudan, studia nad miastem, ulica afrykańska

Abstract: This paper focuses on an African street experienced as profoundly contradictory. It departs from Adeline Masquelier's observation that this landscape is an object of both fascination and terror, and a space of both fear and desire. The street offers jobs, goods and economic opportunities, but it can also lead to isolation, marginalization and fatalities. The paper is based on field research undertaken in Omdurman in 2013 and granted by the Ministry of Science and Higher Education.

Key words: field research, Sudan, urban studies, African street

Na ulicę współczesnego afrykańskiego miasta można spojrzeć z różnych perspektyw. Można ją uznać za „nie-miejsce”, „scenę”, „metaforę”, „granicę” czy „przestrzeń kulturową”. Warto odnotować, iż w nauce ulica afrykańska to obszar krańcowo ambiwalentny: arcyważny z punktu widzenia człowieczej egzystencji, ale także będący dla niej niebezpieczny. Nie chcę się tutaj angażować w dyskusję na ten temat. Świadom złożoności tej problematyki, przedstawię jedynie garść wstępnych, surowych spostrzeżeń na temat banalnej codzienności miejskiej ulicy,

* Informacje o źródłach finansowania badań przedstawionych w tekście: badania realizowane w ramach projektu badawczego *Sudan jako wielowymiarowe pogranicze* (0151/NPRH2/H22/81/2012).

które poczyniłem w czasie pobytu badawczego w Sudanie w 2013 roku. Prace te były finansowane z grantu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (22H 12 0299 81), a związane z projektem *Sudan jako wielowymiarowe pogranicze – refleksja etnologiczna nad dziedzictwem kulturowym Sudanu po secesji Południa*. Obiektem moich obserwacji stała się ulica Czterdziestodniowa – jedna z najważniejszych arterii komunikacyjnych Omdurmanu.

Ulica afrykańska

Ulica współczesnego afrykańskiego miasta jest pełna energii oraz życia: sklepikarze, kobiety od herbaty, wędrowni sprzedawcy, posłańcy, żebracy, zwykli przechodnie... Wszyscy żyją w swoistej symbiozie. Przed sklepem czy restauracją rozlokowała się kobieta z herbatą i kawą, obok niej sprzedawca produktów pierwszej potrzeby. Ktoś przecież pijąc herbatę, może potrzebować papierosa czy zapalniczkę. Wokół tej zbieraniny ludzi krążą jeszcze różnego rodzaju wędrowni przedsiębiorcy: czyszciciele butów, sprzedawcy kart telefonicznych czy po prostu żebracy. Jeśli będzie to ważne skrzyżowanie, znajdziemy tam także taksówki oraz ryksze. Wszyscy ze wszystkimi i dla wszystkich. Na głównej ulicy powinno znaleźć się wszystko: od sklepu spożywczego, po restauracje oraz miejsce do modłów.



Fot. 1. Trójkołowa taksówka i jej kierowca, Ed Debba (fot. M. Kurcz, 2013)

Na ulicy rozgrywa się życie. Znaczenia tej przestrzeni dla człowieczej egzystencji nie da się tak naprawdę przecenić. Życie Afrykańczyka w mieście toczy się na zewnątrz, poza murami domostwa, z powodu: przeludnienia, deficytu mieszkaniowego, deformalizacji gospodarki, żeby wymienić tylko te najważniejsze przyczyny. Sukces w środowisku miejskim zależy od dostępu do przestrzeni publicznych: bazarów, różnego rodzaju instytucji czy głównych, przelotowych ulic. Główne arterie ekonomiczne miasta zagospodarowywane są przez ludzi i dla ludzi. Miejsca te są równocześnie przestrzeniami neutralnymi, otwartymi na wszystkich, bez względu na wiarę czy pochodzenie. To swego rodzaju centra komunikacji różnych grup społecznych. Na kontynencie, gdzie etniczność podniesiona została do rangi dogmatu układów społecznych, ma to ogromne znaczenie¹.

Trzeba jednak zdawać sobie sprawę, iż ulica afrykańska – powtarzając za amerykańską antropolożką Adeline Masquelier² – stanowi źródło zarówno fascynacji, jak i strachu. To przestrzeń, która tworzy miejsca pracy, w której odbywa się wzmożony przepływ towarów i usług, wreszcie możliwa jest zmiana przypisanego statusu społecznego. Jednocześnie jednak ta sama ulica może prowadzić do wykluczenia i marginalizacji. Jest także miejscem pełnym frustracji, nieprzyjemnym, wręcz niebezpiecznym, kojarzącym się z trującymi wyziewami, pędzącymi samochodami, hałasem, kłopotami z wykonywaniem najprostszych czynności, a nawet przemocą seksualną czy ryzykiem zakażenia wirusem HIV.

Ulica Czterdziestodniowa

Ulica ta powstała na początku XX wieku na pamiątkę historycznego szlaku biegnącego z Kordofanu i Darfuru do Kairu (podróż ta miała zajmować karawanom czterdzieści dni). Była to najważniejsza arteria komunikacyjna przedkolonialnego Sudanu, która głęboko odcisnęła swoje piętno na różnych sferach kultury – od gospodarki po tożsamość. U zarania dziejów Omdurmanu ulica Czterdziestodniowa była najdłuższą i zarazem najważniejszą arterią komunikacyjną miasta. To wokół niej Anglicy po zdobyciu Omdurmanu (w 1898 roku) rozpoczęli budowę osiedli dla natywnych (Chartum był w owym czasie miastem władzy i Europejczyków). Około 1910 roku, na wschód od drogi, powstała Abbasijja, gdzie po powrocie z internowania osiedlono krewnych i świtę kalifa Abdullahiego – ostatniego przywódcy państwa mahdystów. Po zachodniej stronie wybudowano Abu Kadok, gdzie z kolei osiedliły się koczownicze plemiona

¹ M. KURCZ: *Jak przeżyć w afrykańskim mieście? Człowiek wobec pograniczności i procesów urbanizacyjnych w południowosudańskiej Dżubie*. Katowice 2012.

² A. MASQUELIER: *Road Mythographies: Space, Mobility and Historical Imagination in Postcolonial Niger*. „American Ethnologist” 2002, Vol. 29, s. 830.

zamieszkujące okolice aglomeracji chartumskiej. Innymi, pobliskimi dzielnicami są: Hai Dubat oraz Banat. Do dziś droga ta zachowuje duże znaczenie. Łączy Chartum z centrum Omdurmanu; ponadto jest drogą prowadzącą do dwóch największych bazarów miejskich – Suku Szabi oraz Suku Libjja, które są równocześnie potężnymi dworcami samochodowymi, skąd można wyruszyć do najdalszych zakątków kraju, a nawet i za granicę.

Między ładem a chaosem

Ulica Czterdziestodniowa nie jest przestrzenią, po której się spaceruje. Nie należy ona do pieszych, ale do samochodów. To przez różnego rodzaju pojazdy zagospodarowana jest cała jezdnia, a nawet zapiaszczone pobocze (ulica nie posiada czegoś na wzór chodnika). Pieszy musi zatem zawsze mieć się na baczności. Nawet na poboczu nie może czuć się bezpieczny, nierzadko bowiem pędzą tędy – i to często pod prąd – mniejsze pojazdy: ryksze, motocykle... Pobocze jest także „naturalnym” miejscem postojowym dla samochodów. Nikt nie przejmuje się tym, iż akurat tamuje ruch pieszych. Pobocza nie są przestrzeniami dla pieszych również z powodu przydrożnych kanałów, nierzadko niezabezpieczonych, wypełnionych śmieciami i wodą, stanowiących nie lada pułapkę dla niedoświadczonego przechodnia, o czym pewnego razu miałem okazję osobiście się przekonać.

Sporo trudności nastręcza także przejście na drugą stronę ulicy. Nie ma specjalnych przejść dla pieszych. Na drugą stronę można przechodzić wszędzie, ale tylko na własną odpowiedzialność. To chyba największe wyzwanie, zważywszy na natężenie ruchu oraz jego skrajną nieprzewidywalność. Tylko teoretycznie jezdnia ma dwa pasy w każdą stronę. W rzeczywistości samochody wyprzedzają się i z prawej, i z lewej strony, wykorzystując do tego każdą wolną przestrzeń. Do przechodzenia na drugą stronę ulicy służy specjalny system. Po pierwsze, należy przechodzić, idąc nieznacznie po skosie i pod prąd. Dzięki temu ma się zawsze samochody przed sobą, a nie z boku czy z tyłu. Po drugie, ulicę pokonuje się dwuetapowo. Po środku przechodzień zatrzymuje się na czymś w rodzaju wysokiego chodnika, dzielącego jezdnię na dwie części, a służącego do tego, by samochody nie wjeżdżały na przeciwległy pas ruchu. W tym miejscu pieszy może chwilę odsapnąć przed pokonaniem drugiego odcinka jezdni.

Wśród samochodów obowiązuje pewna hierarchia. Najważniejszy jest transport publiczny, a zwłaszcza minibusy – to najtańszy i najpopularniejszy zarazem środek lokomocji sudańskiej stolicy. Do tej kategorii należą dwa rodzaje pojazdów – *bus*, zabierający około 20 osób, oraz *rosa*, mieszczący około 12 osób. W przeciwieństwie do np. taksówek czy busików (tzw. *amdziat*) mogą one zatrzymywać się dosłownie wszędzie. Wystarczy tylko wyciągnąć rękę. Płaci się w nich za

miejsce, a nie za kurs. Bez względu na trasę obowiązuje jedna cena. Większość ludzi podróżuje w ten właśnie sposób.

W punktach przesiadkowych występuje największa koncentracja handlu. W oczekiwaniu na transport można skusić się na przekąskę czy kupić skarpetki. Dzięki temu transportowi żyje cała rzesza handlarzy – od sprzedawców papierosów, po właścicieli restauracji. Kierowcy minibusów parkują, gdzie chcą, zajeżdżają drogę, awanturują się z innymi kierowcami i buńczucznie ich pouczają. Warto w tym miejscu wspomnieć o kierowcach ryksz – małych, trójkołowych skuterów, które zawędrowały tutaj z Indii. Ich kierowcy, zwykle nastolatki, to także zawodowcy, dla których ulica jest przede wszystkim miejscem pracy. Mało tego, uważają się za lepszych od innych użytkowników drogi, gdyż ich praca jest najniebezpieczniejsza. Nie mają przecież szans „w starciu” z większością pojazdów, toteż w wypadkach należą z reguły do najbardziej poszkodowanych. Jednak dla przeciętnego użytkownika dróg to właśnie oni, z powodu swej zuchwałości i lekkomyślności, stanowią zagrożenie. Kierowca rykszy gotowy jest złamać każdy przepis, byle tylko ominąć korki, pokonać trasę w rekordowym czasie. Nie wynika to jednak tylko ze skłonności do brawury, chodzi także o rentowność. Kierowca z reguły nie jest właścicielem pojazdu, ale jedynie jego dzierżawcą. Dziennie musi przekazać około 30 funtów swojego przychodu właścicielowi. Nie jest to dużo, ale ryksza ma spore ograniczenia: kursuje na krótkich trasach, nie można nią przejechać np. z Omdurmanu do Chartumu, cenę za przejazd można negocjować – średnia opłata waha się od 5 do 10 funtów. Atutem rykszy jest skuteczność w pokonywaniu miejskich korków.

Podobną rolę w innych wielkich miastach Afryki, np. w Dżubie czy w Kampali, odgrywa transport motocyklowy – tzw. *boda boda*, tyleż kontrowersyjny, co niezwykle ważny z punktu widzenia potrzeb transportowych mieszkańca afrykańskiego miasta.

Centrum

Ulica Czterdziestodniowa – w powszechnej opinii okolicznych mieszkańców – stanowi lokalne centrum. Jest znana w całym trójmieście (Chartumie, Chartumie Północnym i Omdurmanie). Ta ulica posiada swoją nazwę, podczas gdy poboczne drogi już nie. Pod wieloma względami ulica Czterdziestodniowa ułatwia życie, przede wszystkim komunikację. Można tam „złapać” transport do najważniejszych punktów Omdurmanu czy Chartumu. Stąd jest więc wszędzie blisko: do głównego bazaru omdurmańskiego (5 min), do centrum Chartumu (15–30 min), co pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze. Ulica – ze względu na swoją rangę – jest bogata w różnego rodzaju punkty handlowo-usługowe. Znaleźć

tu można dziesiątki sklepów ogólnospożywczych, restauracje, różnego rodzaju warsztaty i punkty usługowe. Jest też kilkanaście meczetów i miejsc do modłów. Niedaleko znajduje się główny posterunek policji oraz jeden z miejskich szpitali. Wszystko jest na wyciągnięcie ręki. W Omdurmanie większą różnorodność oferują tylko największe bazy.

Ulica jest przestrzenią różnego rodzaju zgromadzeń. Przykładowo, dzień przed początkiem Ramadanu przechodzi nią procesja religijna. Kiedyś byłem także świadkiem przemarszu świeżo mianowanych dyplomantów omdurmańskich szkół wyższych. We wrześniu 2013 doszło na ulicy Czterdziestodniowej do walk młodzieży z policją. Przez kilka dni po modlitwie w południe droga była blokowana. Demonstranci palili opony i obrzucali policję kamieniami, ta zaś odpowiadała gazem łzawiącym i strumieniami wody z armatek wodnych. Ulica Czterdziestodniowa znalazła się w centrum niepokoїв, które przetoczyły się przez sudańską stolicę na fali niezadowolenia z drastycznej podwyżki ceny paliw. Obserwując te niepokoje, doszedłem do wniosku, że – taktycznie rzecz ujmując – chodziło w nich o utrzymanie kontroli nad tą konkretną przestrzenią. Ta stała się główną areną kontestacji i oporu. Można w tym doszukiwać się analogii do kairskiego placu Tahrir czy kijowskiego Majdanu.

Centralna pozycja tego ciągu komunikacyjnego ma jednak swoją cenę. Większość lokali usługowych znajduje się w obcych rękach – należy do ludzi nawet spoza Omdurmanu. Według mieszkańców dzielnicy Abbasija trudno przebić się tam z własnym interesem. Konkurencja jest ogromna, a rotacja w biznesie duża. Od 2008 roku jeden ze sklepów zmienił właściciela trzykrotnie. Podobnie było z jedną ze znanych mi restauracji. „Cudzoziemcy” wykupują także domy przy drodze i zmieniają je w kilkupiętrowe bloki. Wokół ulicy wyrosło już wiele takich odcinających się od reszty zabudowań „wieżowców”. Ten wymierny dowód znaczenia tego traktu utrudnia życie zasiedziałym mieszkańcom, którzy najczęściej wciąż mieszkają w parterowych, tradycyjnych domach (są to domostwa z rozległym podwórzem, z częścią męską i żeńską, nierzadko zbudowane jeszcze z cegły suszonej na słońcu). Problemem są także hałas, zanieczyszczenie powietrza (choć trzeba przyznać, iż powietrze jest równie złe w całym mieście) oraz śmieci, których jest tutaj więcej niż w innych częściach miasta – zalegają rowy i rogatki ulic, gorzej jest tylko na miejskich bazarach (część zabierają służby porządkowe, część armia miejskich żebraków, większość jednak roznosi po okolicy wiatr).

Okoliczni mieszkańcy wolą odwiedzać sklepy położone trochę dalej od ulicy Czterdziestodniowej. Są one może gorzej zaopatrzone, ale oferują dokładnie to, co potrzebne, oraz – co być może najważniejsze – prowadzone są przez „swoich”. Trzeba pamiętać, iż w sklepie nie tylko prowadzona jest sprzedaż, ale jest on także miejscem, gdzie mężczyźni pielęgnują więzy między sobą: spożywają posiłki, modlą się czy po prostu rozmawiają. W sklepie przekazuje się wiadomości oraz można zostawić klucze dla spodziewanego gościa.

Klientami sklepów czy restauracji przy drodze Czterdziestodniowej są prawie wyłącznie przejezdni, głównie kierowcy samochodów. Zakupy przy drodze stanowią popularną formę, będącą alternatywą dla czasochłonnego bazaru. Ulica umożliwia wygodny załadunek. W tym samym czasie ktoś może umyć auto lub sprawdzić ciśnienie w oponach. Asortyment miejscowych lokali kształtuje się pod gustu wielkomięjskiego klienta. Okoliczni mieszkańcy narzekają, że towar nie odpowiada ich potrzebom, ale zamożniejszym mieszkańcom pobliskiego Chartumu. W sklepach przy drodze próżno szukać nabiału czy gorącego bobu, będącego daniem numer jeden w Sudanie, jest za to szeroki wybór napojów chłodzących, włącznie z importowanym, bezalkoholowym piwem.

Wśród niedogodności wymienia się także obecność włóczęgów oraz drobne kradzieże – oba te zjawiska zrzucają się na obcych, którzy każdego dnia wędrują pobliską drogą.

Struktura etniczna

Struktura etniczna w okolicach ulicy Czterdziestodniowej jest niezwykle rozbudowana, tak jak struktura całej aglomeracji chartumskiej. Spotkać tu można przedstawicieli różnych społeczności. Nie ma jednej dominującej grupy. Okolice zamieszkują przedstawiciele niemalże wszystkich społeczności. Właścicielami sklepów są „obcy”, jak mnie zapewniano, kupcy z rejonu Dżeziry³. Wśród stałych mieszkańców dominują mieszkańcy doliny Nilu Sudanu Północnego.

W Sudanie mamy do czynienia ze specjalizacją zawodową, wynikającą zarówno z realiów życia danej społeczności, jak i ze stereotypów etnicznych. Przykładowo, członkowie koczowniczych społeczności zajmują się na ogół rzeźnictwem; mieszkańcy gór Nuba, jakoby szczególnie prymitywni, najmowani są do najprostszych czynności; kobiety sprzątają i parzą herbatę, mężczyźni są pracami i prasowaczami. Społeczności agrarne z Sudanu Północnego cenione są wysoko, jeśli chodzi o kulturę jedzenia. Kuchnia tego regionu ukształtowała nawyki żywieniowe całego kraju. Wielu kucharzy i wiele kucharek pochodzi z Północy.

Do czasu rozpadu Sudanu w 2011 roku w tym rejonie miasta można było spotkać wielu migrantów z Sudanu Południowego. Znajdowali się najniżej w hierarchii ulicznej rzeczywistości. Zajmowali się najgorzej płatnymi i najmniej cenionymi zajęciami. Wielu żebrało i nie miało ani pracy, ani dachu nad głową. Południowcy byli prawie wyłącznie usługodawcami, usługobiorcami zaś – muzułmanie z Północy. Wielu pracowało w warsztatach samochodowych, na budowach, byli posłańcami i stróżami. Kobiety z kolei sprzątały i prowadziły minikawiarnie.

³ Obszar między Nilem Białym i Błękitnym.

Dziś większość wyjechała. Co ciekawe, większość tych, którzy pozostali, wypowiada się z żalem, że brakuje pracowników w najgorzej płatnych zawodach. Jak wyraził to jeden z informatorów: „Ceny wzrosły, a i tak nie można nikogo znaleźć”. Najwięcej pozostało mieszkańców gór Nuba i rejonu Nilu Błękitnego – obszarów znajdujących się w granicach Sudanu, ale zamieszkałych przez ludność czarnoskórą. Jeden z nich prowadził przydrożną sprzedaż papierosów oraz kart przedpłatowych do telefonów. Inni zajmowali się myciem zaparkowanych przy drodze samochodów. Kobiety sprzedawały przed piekarnią *kisrę*⁴. Spora grupa kobiet prowadzących herbaciarnie pochodziła z Południa. Były chrześcijankami.

Ulica nie jest neutralna płciowo. Choć mogą przebywać tam wszyscy, najczęściej jest mężczyzn. Ulica Czterdziestodniowa, ulica sudańskiego miasta, choć położona w Afryce, przynależy do innego świata – Bliskiego Wschodu, gdzie bazyry, główne przelotowe ulice, są przestrzeniami należącymi w pierwszej kolejności do mężczyzn, którzy realizują się tu zawodowo i społecznie. Kobiety i dzieci są prawie niezauważalni. Jeżeli już są obecni, to wykonują drobne, podrzędne prace; dyskretnie i przelotnie. Mężczyźni są zasadniczo usługobiorcami oraz usługodawcami. Do nich należą także położone przy drodze lokale, sklepy, warsztaty, restauracje... Ulica jest ich przestrzenią życiową. To tutaj przede wszystkim pracują, ale także modlą się oraz relaksują. Niemala grupa pracowników przydrożnych sklepów spędza tutaj również noc, śpiąc na łóżkach przed lokalami. Wielu zaczyna i kończy tutaj dzień.

Kobiety od herbaty

Charakterystycznym elementem ulicznego świata są przydrożne kawiarenki, nadające ulicy afrykańskiego charakteru, prowadzone przez kobiety. W Afryce subsaharyjskiej bowiem drobna przedsiębiorczość jest domeną przede wszystkim kobiet. Konsumpcja kawy czy herbaty – bo to serwują głównie sudańskie kawiarenki – stanowi także element tradycji muzułmańskiej, islamskiego stylu życia. Kultura kawiarniana służy intensyfikacji islamskich ideałów, takich jak towarzyskość, dobroduszość czy gościnność. Mężczyźni w kawiarniach pielęgnują więzy z innymi mężczyznami.

Sudańskie kawiarenki pojawiły się w latach 60. XX wieku wraz z napływem do miast migrantów z Południa. Dziś zajęciem tym zajmują się różne grupy kobiet. Na ulicy Czterdziestodniowej kawiarenki prowadzą prawie wyłącznie kobiety z gór Nuba. Południowcy w dalszym ciągu przeważają w tej branży.

⁴ Rodzaj podplomyka z prosa.

Kawiarenki znaleźć można w miejscu newralgicznym – przy skrzyżowaniach czy restauracjach. Serwuje się w nich wyłącznie herbatę oraz kawę, nierzadko robione na miejscu przekąski. Kawiarenka zawsze odsyła do innego miejsca. Jej działalność może być związana z jakąś restauracją, sklepem czy instytucją publiczną. Może mieć też związek z jakimś wydarzeniem, np. meczem piłkarskim czy rytuałem sufickim.

Herbaciarnie są raczej skromne. Składają się z niewielkiej lady-szafeczki. Na niej kobieta trzyma puszki z kawą, herbatą, z *karkade* (suszonymi liśćmi hibiskusa), cukrem oraz sproszkowanym mlekiem. Na niej też przygotowuje napoje. Do tego posiada: dwa wiadra – z brudną i czystą wodą – przeznaczone do mycia naczyń; pojemnik na wodę; grill z popielnikiem (tzw. *kanun*), a na nim, na węglach, dwa czajniki – na kawę i na herbatę; pojemnik na fusy oraz stołeczek na umyte naczynia. Wszystko jest w rozmiarze mini. Napoje pije się z małych, typowych dla całego Bliskiego Wschodu, szklanek, podawanych na małych tacach. Klienci siadają na taborecikach, przy niewielkich stoliczkach.



Fot. 2. Kobieta „od herbaty”, Omdurman (fot. M. Kurcz, 2004)

Wszystko odbywa się bezgłośnie, automatycznie – klient siada, kobieta sypie do szklanki kopiatą łyżkę cukru, nalewa bezpośrednio z czajnika czarną herbatę (jeśli jest rano, będzie to automatycznie herbata z mlekiem), a następnie jednym, zgrabnym ruchem podaje klientowi, obowiązkowo na małej tacy. Płatność zwyczajowo dokonywana jest po usłudze.

Kawiarnie i herbaciarnie są otwarte od świtu. Każdy bowiem rozpoczyna dzień od filiżanki herbaty (koniecznie z mlekiem), kończy zaś po południu. Niektóre kawiarnie i herbaciarnie są czynne nawet po zmroku (jeśli w pobliżu znajduje się jakaś restauracja czy ważny punkt komunikacyjny). Część kobiet pracuje w systemie rotacyjnym: jedna rano, druga po południu, co zdaje się świadczyć o istnieniu pewnego rodzaju spółek. Co dzień wszystkie sprzęty skrupulatnie pakuje się do kilku koszyków i zabiera ze sobą. Z reguły kobiecie pomagają w tym dzieci.

Kobiety, z pozoru nieobecne, odgrywają w tym świecie ważną rolę. Nadają ulicy kompleksowego charakteru. Dzięki nim jest to przestrzeń pracy, ale też niepracy. Obecność kobiet sprawia, że ulica staje się rodzajem struktury społecznej, która odwzorowuje normalne życie. Dzięki kobietom ulica żyje, ale też integruje się. Klientami są przechodnie, ale przede wszystkim pracownicy okolicznych lokali, którzy spędzają w nich nierzadko większą część dnia.

Kobiety „od herbaty” rzucają nieco światła na relacje między mieszkańcami Sudanu, w szczególności między tymi o jaśniejszej skórze, zorientowanymi na kulturę arabską i islam, a tymi ciemnoskórymi, żyjącymi na geograficznych peryferiach kraju. Instytucja ta wyraża schemat relacji sił w społeczeństwie Sudanu. Unaocznia ikonografię władzy. Męskość i kobiecość odzwierciedlają często relacje władzy. Podział pracy – obok prawa i ideologii – jest jedną ze sfer dominacji płciowej. W tym ujęciu klientem jest Arab – mieszkaniec Sudanu Północnego. Jest on usługobiorcą, konsumentem zarazem. Afrykańczyk natomiast jest usługodawcą. Mamy tu zatem relację, w której tli się niegdysiejsza instytucja niewolnictwa (mieszkańcy północnych prowincji zaangażowani byli w proceder handlu niewolnikami z południa). Klientami kawiarenek są pełnoprawni mieszkańcy Sudanu, cieszący się pełnią praw politycznych, którym przysługują władza i przywileje. Jest to pokłosie polityki rasistowskiego arabizmu i upolitycznionego islamu, a także wielu wieków uprzedzeń i niewolnictwa.

Migranci, uciekinierzy ekonomiczni (wojenni) mogą funkcjonować tylko na marginesie życia ekonomicznego. Nie chodzi tu zresztą tylko o realia ekonomiczne, ale także o rasę – są „czarniejsi”, a więc gorsi, prymitywniejsi, mniej godni. Również płeć nie jest bez znaczenia. Klientami są wyłącznie mężczyźni, usługodawcami – kobiety. Nie chodzi o wszystkie kobiety, ale tylko te szczególne – poganki, niezamężne, nieobrzezane, te, jak to się często określa, pozbawione wstydu, nie matki czy siostry, ale Afrykanki z peryferii, stereotypowe niewolnice. Czytelny jest tu także wymiar seksualny. W potocznej wyobraźni Sudańczyków kobiety wywodzące się z rodzin o korzeniach niewolniczych łączy się z prostytutką (w czasach niewolnictwa kobiety z południa nie tylko wykorzystywano do pracy, ale były także cenione ze względu na swoje walory seksualne, toteż zostawały konkubinami i żonami swoich właścicieli; do dziś Murzynki z południa uchodzą za kwintesencję kobiecego piękna). Ten krzywdzący stereotyp przenoszony jest na wszystkie kobiety z Południa, w szczególności na migrantki o niejasnej sytuacji

rodzinnej. W pracy kobiety w przydrożnej kawiarence można więc doszukiwać się stosunku podporządkowania, serwilizmu, a nawet seksualnej przemocy (tajemnicą poliszynela jest, że kobiety świadczące odpłatnie usługi seksualne prowadzą kawiarnie z kawą i z herbatą).



Fot. 3. Obrzęd zikru na jednej z omdurmańskich ulic (fot. M. Kurcz, 2007)

W kawiarnianej kulturze obowiązują sztywne zasady – jest uprzejmość i przyjaźń (mężczyzna z reguły odwiedza jedne i te same kawiarenki i kobiety), jednak nie ma mowy o partnerstwie czy zrozumieniu. Wszystko podporządkowane zostaje islamskiemu modelowi – obowiązuje muzułmańska etykieta, komunikacja odbywa się wyłącznie po arabsku. Afrykańska tożsamość i obyczaj ulegają zawieszeniu. W tym kontekście instytucja ta ma charakter postniewolniczy, niesie ze sobą relacje dominacji i podporządkowania.

Zakończenie

W Afryce ogromną wagę, niejako od zawsze, odgrywały miejsca puste, z pozorów niczyje. Pełniły rolę swoistych granic, przestrzeni neutralnych, gdzie mogło dochodzić do interakcji między różnymi grupami ludzi. W Sudanie zwyczajowo

rolę tę przypisywano bazarom, miejscom wymiany handlowej. Bazary związane były z muzułmańskim stylem życia. Kultura muzułmańska miała charakter normatywny, tym niemniej korzystali z niej także Afrykańczycy, ludność murzyńska. Bazary nie były przestrzenią porozumienia czy tolerancji, ale kooperacji i pragmatycznego działania. Obecnie podobną funkcję pełni miasto, a w szczególności jego bazyry oraz główne, przelotowe ulice.

Z perspektywy ulicy Czterdziestodniowej widać znaczenie samochodu jako środka lokomocji czy transportu w ogóle. Mobilność jest bowiem sprawą pierwszoplanową, odkąd sukces w mieście zależy od dostępu do pewnych kategorii przestrzeni oraz dobrobytu. W geografii miejskiej ulica jest miejscem centralnym, newralgicznym, gdzie toczy się życie ekonomiczne, gdzie najłatwiej jest o pracę czy krociowe zyski. To tutaj tworzone są także związki społeczne, które – należy podkreślić – wykraczają poza ramy tradycyjnych afiliacji. Nadal liczą się ród, plemię czy wiara. Zarazem jednak ulica jest miejscem, gdzie człowiek próbuje przewyciężyć te kategorie, odwołując się do bardziej pragmatycznych w środowisku miejskim postaw. Wreszcie ulica jest także obszarem kontestacji i oporu, gdzie człowiek podejmuje walkę lub wyraża dezaprobatę wobec niesatysfakcjonującej go władzy.

Czy afrykańską ulicę należy umieścić w kategorii ładu czy chaosu? Z naszej perspektywy (także zapewne formalnych organów administracyjnych) jest ona strukturą dalece niedoskonałą. Brak jej wszakże kartograficznego porządku czy organizacyjnej funkcjonalności; jest niepokładana, nieprzewidywalna, złowroga, ohydna..., krótko – nie może być uznawana za normę. Taka niedookreślona przestrzeń, jak słusznie zauważył Zygmunt Bauman⁵, może jednak oznaczać także coś zgoła przeciwnego – stan specyficznie pojętej równowagi, gdzie rzeczywistość odtwarzana jest nie przez jakieś dalekie instytucje, ale zwykłych ludzi. Jest w niej miejsce na demokrację czy kracjonizm. Przestrzeń ta tak naprawdę może równać się z pojęciem wolności.

Bibliografia

Literatura zwarta

BAUMAN Z.: *O ładzie, co niszczy, i chaosie, który tworzy, czyli o polityce przestrzeni miejskiej*. W: *Formy estetyzacji przestrzeni publicznej*. Red. J.S. WOJCIECHOWSKI, A. ZEIDLER-JANISZEWSKA. Warszawa 1998.

⁵ Z. BAUMAN: *O ładzie, co niszczy, i chaosie, który tworzy, czyli o polityce przestrzeni miejskiej*. W: *Formy estetyzacji przestrzeni publicznej*. Red. J.S. WOJCIECHOWSKI, A. ZEIDLER-JANISZEWSKA. Warszawa 1998.

KURCZ M.: *Jak przeżyć w afrykańskim mieście? Człowiek wobec pograniczności i procesów urbanizacyjnych w południowosudańskiej Dżubie*. Katowice 2012.

Czasopiśmiennictwo

MASQUELIER A.: *Road Mythographies: Space, Mobility and Historical Imagination in Postcolonial Niger*. „American Ethnologist” 2002, Vol. 29, s. 829–856.