

Douala – miasto utraconych nadziei? Skutki dekolonizacji w Afryce a zrównoważony rozwój

Douala – a City of Lost Hopes? Consequences of Decolonisation in Africa versus Sustainable Development

Marta Dorenda-Zaborowicz

*Ul. Łyskowskiego 13c/117, 87-100 Toruń,
E-mail: Marta.dorenda@gmail.com*

Streszczenie

Jednym z najistotniejszych skutków dekolonizacji jest niestabilność systemów politycznych państw postkolonialnych, co pociąga za sobą kolejne, daleko idące konsekwencje. Należą do nich głębokie problemy gospodarcze, hamujące rozwój gospodarczy i pogłębiające dysproporcje pomiędzy północną a południową częścią globu. Dysproporcje te najwyraźniej uwidaczniają się na kontynencie afrykańskim. Doświadcza on szczególnie istotnego problemu – gwałtownej urbanizacji, mającej poważne skutki ekonomiczno-społeczne. Rozrastające się miasta, a szczególnie ich przedmieścia, to obszary zamieszkiwane przez osoby o bardzo niskich dochodach, stąd poziom życia na tych terenach jest skrajnie niski. Problemem staje się zaspokojenie podstawowych praw człowieka, takich jak dostęp do edukacji, opieki zdrowotnej czy czystej wody. System opieki społecznej nie istnieje, zaś tradycje klanowe, które go zastępowały, zostały wyparte przez zachodnioeuropejski model życia miejskiego – atomizację, skupienie na pozyskaniu środków do życia dla własnej rodziny, konkurencję. Niezależnie od regionu Afryki, podobne problemy występują w niemal wszystkich dużych miastach na jej obszarze.

Słowa kluczowe

dekolonizacja, rozwój, dostęp do wody pitnej, edukacja, problemy sanitarne, transport, sieci społeczne

Abstract

One of the most important consequences of decolonisation is instability of political systems in post-colonial States, which evokes further results. Amongst them there are deep economical problems, hampering development and deepening the disproportions between Northern and Southern part of the world. These disproportions are marked the most in Africa. The continent experiences an exceptionally significant problem – rapid urbanisation. The cities expand and the suburbs are inhabited by the citizens of very low income, therefore their quality of living is extremely low as well. Fulfilling basic human rights, such as access to education, healthcare or clean water becomes the problem. The system of social care does not exist, whilst family traditions, which had been replacing it for several years, have been expelled by eastern-European model of city life – atomisation, focus on income, concurrence. Regardless of the region of Africa, similar problems appear in almost all the big cities on its territory.

Key words: decolonization, development, access to drinking water, sanitation problems, transport, social networks

1. Wstęp: dekolonizacja Afryki

Po II wojnie światowej tylko cztery państwa na kontynencie afrykańskim były niepodległe: Etiopia (Abisynia), Egipt, Liberia i Związek Południowej Afryki. Cała reszta znajdowała się pod panowaniem kolonialnym mocarstw europejskich. Zarówno poziom rozwoju gospodarczego jak i edukacji ludno-

ści miejscowej utrzymywano celowo na niskim poziomie. Tubylcze elity składały się głównie z arystokracji plemiennej oraz niższych urzędników aparatu kolonialnego. Z tych to kręgów wywodzili się pierwsi działacze na rzecz samostanowienia narodów Afryki, jak Kwame Nkrumah z Ghany, Jomo Kenyatta z Kenii, czy Leopold Sedar Senghor z Senegalu (Prokopczuk, 1964).

Wprawdzie II wojna światowa objęła Afrykę jedynie w ograniczonym stopniu, jednak olbrzymie stało się znaczenie tego kontynentu jako zaplecza surowcowego. Potrzeby gospodarki wojennej wymusiły pewien rozwój przemysłu któremu towarzyszył wzrost liczebności ludności miejskiej oraz powstanie ruchu związkowego.

Równie istotne (a w perspektywie czasowej – nawet istotniejsze) znaczenie miał fakt, że w szeregach wojsk należących do koalicji antyhitlerowskiej mocarstw kolonialnych (zwłaszcza Wielkiej Brytanii i Francji) znalazło się wielu mieszkańców Afryki. Podczas swej służby wojskowej zetknęli się oni po raz pierwszy z wieloma zjawiskami społecznymi i kulturowymi. Z kolei przebieg wojny podważył ich wiarę w potęgę mocarstw kolonialnych.

Kluczowe znaczenie dla procesu dekolonizacji Afryki miała Karta Atlantycka z 14 sierpnia 1941 r. W jednym z punktów zawierała ona deklarację o prawie narodów do samostanowienia. Dawało to działaczom niepodległościowym nadzieję na postęp w realizacji ich postulatów. W praktyce jednak, mocarstwa kolonialne nie zamierzały wycofywać się ze swych posiadłości. Dokonywano najwyżej niewielkich zmian w sposobie zarządzania, m.in. wprowadzając elementy demokracji lokalnej. Było to spowodowane gospodarczym znaczeniem kolonii oraz względami strategicznymi (w warunkach tzw. zimnej wojny) i do pewnego stopnia prestiżowymi.

Oprócz Karty Atlantyckiej, znaczny wpływ na wzrost tendencji niepodległościowych w Afryce miał przykład takich państw jak Indie, Indonezja czy Wietnam (w których zachodził już proces dekolonizacji) oraz propaganda państw bloku radzieckiego. Osłabienie mocarstw kolonialnych w wyniku II wojny światowej, wraz ze wspomnianymi przemianami społecznymi w Afryce, stwarzało dogodne warunki dla dążeń w kierunku samostanowienia.

Z kolei negatywny wpływ na te dążenia miało wciąż olbrzymie zacofanie społeczno-gospodarcze i plemiennie-klanowe rozbitcie społeczeństw kolonii. Przykładowo, w końcu lat 40. XX w. w Nigerii liczącej ok. 30 milionów mieszkańców było zaledwie 150 prawników i 160 lekarzy lokalnego pochodzenia (Szymański, 2009).

Z biegiem czasu koszty utrzymania imperium kolonialnego zaczęły jednak przewyższać zyski. W znacznej mierze było to spowodowane koniecznością tłumienia powstań zbrojnych, takich jak powstanie Mau-Mau w Kenii (1952-1960) czy wojna w Algierii (1954-1962). Kosztowne wojny kolonialne drenowały zasoby finansowe państw europejskich, miały też głęboki wpływ na ich wewnętrzną sytuację polityczną. Stopniowo rządy mocarstw kolonialnych zaczęły dochodzić do wniosku, że bardziej praktycznym rozwiązaniem jest przyznanie kolonom niepodległości przy jednoczesnym zachowaniu decydującego wpływu na ich gospodarkę i pośrednich wpływów politycznych.

Spośród krajów afrykańskich najprędzej po II wojnie światowej niepodległość uzyskały kraje położone w północnej części kontynentu, należące do kręgu kultury arabskiej. W dużej mierze wynikało to z ich względnie najwyższego stopnia rozwoju politycznego i gospodarczego. 25 grudnia 1951 r., na mocy decyzji ONZ, status niepodległego państwa uzyskała Libia, będąca dotychczas włoską kolonią (od 1942 r. okupowaną przez Wielką Brytanię). W marcu 1956 r. Francja przyznała niepodległość swoim protektoratom: Tunezji i Maroku. Bardziej złożona sytuacja panowała w Algierii. Ze względu na liczną populację Europejczyków, Algieria nie miała statusu kolonii ani protektoratu, lecz terytorium zamorskiego. Z tego względu Francja nie chciała zrezygnować z jej posiadania, co doprowadziło do trwającej w latach 1954-1962 niezwykle krwawej wojny o niepodległość, w wyniku której poniosło śmierć 1,5 miliona osób.

W 1956 r., jako pierwsza afrykańska kolonia Wielkiej Brytanii, niepodległość uzyskał Sudan. W 1957 r. niepodległość zdobyła Ghana (brytyjskie „Złote Wybrzeże”). W 1958 r. Francja dokonała reformy swego imperium kolonialnego. W miejsce istniejącej od 1946 r. Unii Francuskiej powstała Wspólnota Francuska. W jej ramach kolonie uzyskały szeroką autonomię, zaś w rękach Francji pozostały kwestie waluty, obrony i spraw zagranicznych. Jedynie Gwinea wybrała w referendum natychmiastową niepodległość i zerwanie więzów z Francją.

Rok 1960 przeszedł do historii jako „rok Afryki”, gdyż niepodległość uzyskało aż 17 państw. Były to: Kamerun, Togo, Mali, Senegal, Madagaskar, Kongo Belgijskie, Somalia, Dahomej (obecnie Togo), Niger, Górna Wolta (obecnie Burkina Faso), Wybrzeże Kości Słoniowej, Czad, Afryka Środkowa, Kongo (Brazzaville), Gabon, Nigeria i Mauretania. W 1961 r. niepodległość uzyskały Sierra Leone i Tanganika, w 1962 r. Rwanda, Burundi, Algieria i Uganda, w 1963 r. Kenia, w 1964 r. Malawi, Zambia i Zanzibar, który połączył się z Tanganiką tworząc Tanzanię. W 1965 r. niepodległym państwem stała się Gambia. Ponadto, w Rodezji Południowej tamtejsi biali koloniści, aby nie dopuścić do przekazania władzy rdzennej ludności, ogłosili tzw. Jednostronną Deklarację Niepodległości. Wprawdzie żaden kraj nie uznał formalnie niepodległości Rodezji, jednak w praktyce otrzymywał on poparcie od Republiki Południowej Afryki i Portugalii. Rok 1966 przyniósł niepodległość Botswany, Lesoto, Swazi, Mauritiusa i Gwinei Równikowej. Od 1961 r. w kolonialnych posiadłościach Portugalii: Angoli, Mozambiku, Gwinei-Bissau i na Wyspach Zielonego Przylądka trwała wojna narodowowyzwoleńcza. Ostatecznie Gwinea-Bissau wywalczyła sobie niepodległość w 1973 r., zaś pozostałe kolonie portugalskie, w tym Wyspa Św. Tomasza i Książęca, uzyskały ją w 1975 r. Także w 1975 r. niepodległym państwem stały się Seszele, a w 1977 r. Dżibuti. W 1980 r. dobiegły końca rządy

białej mniejszości w Rodezji Południowej, która została uznana jako niepodległe państwo: Zimbabwe. Zarządzana przez RPA Afryka Południowo-Zachodnia stała się niepodległym państwem w 1990 r. (jako Namibia). W 1993 r. niepodległość ogłosiła Erytrea, dawna kolonia włoska przyłączona w 1950 r. do Etiopii (Roszkowski, 2003).

2. Skutki dekolonizacji Afryki

Najistotniejszym skutkiem dekolonizacji Afryki była całkowita zmiana politycznej mapy tego kontynentu. Młode państwa afrykańskie stanęły jednak w obliczu wielu problemów związanych z ich zacofaniem społeczno-gospodarczym, w tym brakiem wykwalifikowanych kadr. Jedną z najistotniejszych kwestii trapiących te kraje są ich nienaturalne granice państwowe, całkowicie pomijające miejscową strukturę etniczną, wykreślone arbitralnie przez mocarstwa kolonialne w XIX w. W okresie postkolonialnym skutkowało to licznymi konfliktami etnicznymi i religijnymi. Z kolei dawne metropolie nie zrezygnowały z zachowania wpływu na gospodarkę i politykę swych byłych kolonii, podtrzymując ich zależność w formie tzw. neokolonializmu. Słabość instytucji państwowych przyczyniała się do wzrostu korupcji i częstych przewrotów politycznych, prowadzących do rządów autorytarnych o często brutalnym charakterze. Wszystkie te czynniki przyczyniły się do niestabilności gospodarczej i politycznej niepodległych państw afrykańskich.

Jednym z najistotniejszych problemów, wynikającym z wyżej przytoczonych czynników, jest niekontrolowany rozwój miast w praktycznie każdym z państw afrykańskich. W 1800 r. tylko 3 proc. światowej populacji żyło w miastach, w 1900 prawie 14 proc., ale tylko 12 miast posiadało 1 mln lub więcej mieszkańców. W 1950 r. 30 proc. ludności świata mieszkało w miastach, wśród których były już 83 z ponad milionową ludnością, ale ponad 10 mln mieszkańców posiadał tylko Nowy Jork. W XX w. liczba mieszkańców miast na świecie wzrosła z 220 milionów w 1900 r. do 2,84 miliardów w 2000 r.. W 2010 r. już ponad 50 proc. światowej populacji żyło w miastach, a 411 miast posiadało ponad 1 milion mieszkańców. Pomiędzy 2000 a 2030 r. populacja miast Azji wzrośnie z 1,36 miliarda do 2,64 miliarda, Afryki z 294 milionów do 742 milionów, a Ameryki Łacińskiej i Karaibów z 394 milionów do 609 milionów. W 2030 r. siedmiu z dziesięciu mieszkańców miast żyć będzie w Azji lub Afryce. W miastach przybywa w każdym roku 67 milionów mieszkańców, 1,3 miliona każdego tygodnia. W tym samym 2030 r. w miastach będzie żyć około pięć miliardów ludzi, tj. 60 proc. spośród 8,3 miliarda mieszkańców Ziemi. Okres ostatnich lat XX wieku i początek XXI wieku to kształtowanie się mega-miast (powyżej 10 mln ludzi) – wielkich koncentracji ludności przynoszących nowe problemy, w tym także te związane z gospodarką wodną i ochroną środowiska. Wymagające nowych

rozwiązań we wszystkich dziedzinach: od inżynierii sanitarnej i wodnej przez budownictwo, gospodarke przestrzenną, po nowe podejście ekonomii i socjologii oraz innych nauk społecznych. Aby wskazać skalę problemu, należy stwierdzić, że wielkość populacji niektórych mega-miast przekracza wielokrotnie populacje krajów średniej wielkości, np. Danii, Norwegii, czy Litwy (Elate, 2004).

3. Kontekst rozwoju zrównoważonego

Powyższy stan rzeczy stoi w sprzeczności z zasadą zrównoważonego rozwoju, będącego *procesem, mającym na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia, w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom* (Redclift, 2009). W 2000 roku Szczyt Milelnijny ONZ zdefiniował *Milenijne Cele Rozwoju*, które miały zostać osiągnięte do 2015 r. Wśród nich należy wyróżnić: wyeliminowanie skrajnego ubóstwa i głodu (zmniejszenie o połowę liczby ludzi, których dochód nie przekracza 1 dolara dziennie); zapewnienie powszechnego nauczania na poziomie podstawowym; promowanie równości płci i awansu społecznego kobiet (w tym równy dostęp do wszystkich szczebli edukacji); zmniejszenie o 2/3 wskaźnika umieralności dzieci w wieku do 5 lat; poprawienie opieki zdrowotnej nad matkami; ograniczenie rozprzestrzeniania się wirusa HIV, malarii i innych chorób; stosowanie zrównoważonych metod gospodarowania zasobami naturalnymi (uwzględnienie zasady zrównoważonego rozwoju w krajowych strategiach; stosowanie metod hamujących ubożenie zasobów środowiska naturalnego; zmniejszenie o połowę liczby ludzi pozbawionych dostępu do czystej pitnej wody; do 2020 r. poprawa warunków życia 100 milionów mieszkańców slumsów) i stworzenie globalnego partnerskiego porozumienia na rzecz rozwoju. W 2002 r. odbył się Światowy Szczyt Ziemi w Johannesburgu, poświęcony głównie problemom wody (postulowano zmniejszenie o połowę liczby osób bez dostępu do wody pitnej i urządzeń sanitarnych). Stał się także okazją do zawiązania nowych form partnerstwa, angażujących w realizację zrównoważonego rozwoju społeczeństwo obywatelskie, a nie tylko – jak dotychczas bywało – instytucje rządowe.

Niestety, *Milenijne Cele Rozwoju* nie mają szans na realizację w założonym terminie. Rozmiary biedy na świecie są coraz większe, eksploatacja złóż surowców naturalnych i środowiska postępuje, a przykłady niezrównoważonej produkcji i konsumpcji można mnożyć. Epidemia AIDS urosła już do rozmiarów pandemii, co łatwo stwierdzić po wskaźnikach śmiertelności niemowląt i przeciętnej długości życia w wielu krajach.

Tymczasem zrównoważony rozwój wymaga zachowania równowagi pomiędzy czynnikami ekologicznymi, społecznymi i ekonomicznymi (Redclift, 2009; Gawor, 2010; Sanchez, 2008; Tuziak, 2010; Huetting, 2011; Gurtowski, 2011). Taka równowaga

nie jest możliwa do osiągnięcia, kiedy zachwiany zostaje którykolwiek z tych filarów, zaś kontynent afrykański to obszar, na którym zachwiane wydają się wszystkie trzy aspekty.

Obecnie najwyższy na świecie przyrost ludności miejskiej odnotowuje się w Afryce. Gdyby ten kurs utrzymał się aż do 2050 r., w miastach afrykańskich żyłoby około 1,2 miliarda ludzi, czyli 25 proc. światowej miejskiej populacji. Tak duże miasta generują różnorodne problemy, jednym z kluczowych jest problem dostępu do czystej wody. Paradoxem jest, że woda o znacznie niższej jakości, pochodząca z niewiadomych źródeł, sprzedawana w miastach afrykańskich jest często kilkunastokrotnie droższa niż woda dostarczana siecią wodociągową do dzielnic bogatszych w tym samym mieście. Woda o gwarantowanej najwyższej jakości np. w Nowym Jorku czy miastach europejskich jest tańsza niż niebezpieczna w spożyciu woda z przypadkowych źródeł w slumsach afrykańskich czy azjatyckich. Długie wędrówki w poszukiwaniu wody w niektórych krajach rozwijających się kojarzą się raczej z trudnościami w zaopatrzeniu w wodę na obszarach wiejskich, ale praktyka dowodzi, że jest to również problem ludności w miastach. Np. procent ludności miejskiej wybranych krajów afrykańskich, która traci ponad 30 minut na transport wody pitnej ze źródła wynosi w: Malawi 55%, Burkina Faso 38%, Ugandzie 28%, Mauretanii 36%, Rwandzie 23%, Republice Środkowej Afryki 22%, Nigerii 22%, Gambii 15%, Kamerunie 15%. Badania UNFPA wskazują, że czas niezbędny dla zdobycia wody wydłużył się w niektórych regionach świata, np. dla 10 przypadków badanych we wschodniej Afryce czas ten uległ wydłużeniu z 28 minut w 1967 r. do 92 min. w 1997 r.

Wiele krajów afrykańskich korzysta zaledwie z 1 % posiadanych zasobów wodnych. Wynika to z braków środków na budowę infrastruktury. Często miasto leżące nad rzeką, należąca do największych na świecie pod względem wielkości zasobów wodnych, ma problemy z zaopatrzeniem ludności w wodę z powodu braku inwestycji lub braku środków na eksploatację istniejących urządzeń. Wskutek uszkodzeń sieci wodociągowej, lub jej złego stanu technicznego, następują częste przerwy w dostawie wody. Przecieki z nieszczelnych rur kanalizacyjnych powodują zanieczyszczenie wody w również nieszczelnej sieci wodociągowej. Problemem coraz większej ilości miast krajów rozwijających jest także występowanie okresowych spadków ciśnienia wody w sieci wodociągowej.

Należy podkreślić, że te uciążliwości dotyczą w większym stopniu mieszkańców przedmieść, a więc dzielnic defaworyzowanych, pozbawionych dostępu do infrastruktury miejskiej. W niektórych stolicach państw afrykańskich ludność przedmieść już dzisiaj stanowi 70% mieszkańców. Obszary te to tereny klęski ekologicznej: nie tylko notujemy tu brak lub niedobór źródeł wody i urządzeń sanitarnych,

ale także zanieczyszczone wody powierzchniowe i podziemne, zanieczyszczone powietrze, wielkie zagęszczenie ludności, wątpliwej jakości zabudowa etc. W odniesieniu do krajów tropikalnych, powszechnie niedostrzegany – nawet przez specjalistów, zajmujących się gospodarką wodną – jest problem braku drewna, niezbędnego do przygotowania wody, tj. jedyne skutecznego i taniego środka zmniejszenia szkodliwości jej spożycia.

Katastrofalny rozmiar deficytów w niektórych obszarach globu zostanie pogłębiony wskutek przyrostu liczby ludności. Niefortunnym największym przyrostem naturalnym charakteryzują się obszary o największych deficytach wodnych. W przypadku miast, których potrzeby wodne są skoncentrowane na niewielkim obszarze, sytuacja będzie jeszcze trudniejsza, tym bardziej, że prognozy wskazują na wzmoczoną migrację ludności wiejskiej do miast w najbliższych latach (Kowalczak, 2010).

Przykładem miasta, w którym wyżej przytoczone problemy występują w szczególnie nasilonym wymiarze, przez co może ono zostać uznane za interesujący obszar badań, jest Douala. Położona na terenie Kamerunu – byłej kolonii francuskiej – stanowi przykład gwałtownie rozrastającego się miasta o silnie rozwiniętych (i nadal rozwijających się) przedmieściach, borykającego się z wieloma problemami społeczno-ekonomicznymi, których rozwiązanie, przez wzgląd na długoletnie zaniedbania, wydaje się niezwykle złożonym procesem.

4. Przypadek miasta Douala

Douala to największe miasto Kamerunu, stolica Prowincji Nadmorskiej i departamentu Wouri. W obrębie miasta znajduje się ważny port morski nad Zatoką Gwinejską oraz lotnisko międzynarodowe i krajowe. Z uwagi na intensywne migracje oraz gwałtowny rozwój i urbanizację przedmieść trudno stwierdzić dokładną liczbę mieszkańców miasta, lecz przedstawiciele Gminy Miasta Douala szacują ją na ok. 2 miliony osób. Do tej liczby należy dodać około miliona mieszkańców nielegalnie zasiedlających podmiejskie dzielnice, takie jak Nyalla, przekształcone z okolicznych wiosek w część miasta. Douala stanowi główny ośrodek komunikacyjny i handlowy kraju. Przez jej port przechodzi większość kameruńskich towarów eksportowych, m.in. kakao i kawa, a także towary z sąsiedniego Czadu, który nie ma dostępu do morza.

Douala zajmuje powierzchnię ok. 400 km². Od północy ogranicza ją departament Mounjo, od północnego zachodu – departament Nkam, od południowego wschodu – rzeka Dibamba, zaś południowo-wschodnią granicę miasta wyznaczają zatoczki rzeki Wouri. Miasto leży na równinie, w okolicy występują niewielkie wzgórza. Douala charakteryzuje się klimatem równikowym, o porze deszczowej trwającej od 6 do 8 miesięcy. Wilgotność powietrza wynosi wówczas do 95%, podczas gdy roczna średnia to 65%.

Organizacja administracji w Douali jest podobna do sposobu zarządzania wszystkimi dużymi miastami Kamerunu. Prowincja (w kraju jest ich 10) zarządzana jest przez gubernatora, powołanego dekretem prezydenta. Każda prowincja podzielona jest na departamenty, zarządzane przez prefektów, również powoływanych przez prezydenta, podczas gdy prefektury podzielone są na obwody, powierzone podprefektom (*sous préfets*). Miasto Douala podzielone jest na pięć obwodów (gmin), na które składa się 118 dzielnic. W każdym z obwodów znajduje się urząd gminy, zarządzany przez mera, wybieranego przez radę miasta.

Powyższe informacje, choć encyklopedyczne i pozornie zbędne, stanowią punkt wyjścia i przyczynę do wyjaśnienia licznych problemów socjoekonomicznych, z jakimi boryka się miasto jako całość i jego mieszkańcy. Gwałtowna urbanizacja, migracje, nielegalne zasiedlanie – wszystko to składa się na to, że 30% mieszkańców miasta formalnie do niego nie przynależy, a zatem pozbawionych jest jakichkolwiek świadczeń. Port w Douali jako istotny element sektora przemysłowego wprawdzie zatrudnia znaczną część ludności miasta, jednakże brak dbałości o procedury ochrony środowiska sprawia, że tenże sam port pozbawia innych mieszkańców możliwości czerpania zysków z przepływającej przez miasto rzeki, uniemożliwiając np. rybołówstwo. Pora deszczowa, trwająca co najmniej pół roku, z jednej strony zmniejsza istniejący w innych krajach afrykańskich problem śmiertelności z powodu suszy, z drugiej zaś strony padające kilkadziesiąt godzin bez przerwy ulewne deszcze, połączone z gwałtownymi burzami, wywołują przerwy w dostawie energii elektrycznej, utrudniają handel uliczny, będący (o czym poniżej) istotnym sektorem gospodarki w mieście. Rozbudowana struktura administracyjna, typowa dla państw o nieskonsolidowanych systemach politycznych, utrudnia efektywne zarządzanie państwem i miastami, przyczyniając się do rozwoju wszechobecnej korupcji i ograniczenia do minimum zakresu odpowiedzialności, jaki zostaje powierzony urzędnikom. Wszystkie powyższe czynniki przyczyniają się do pogłębiania najistotniejszych problemów miasta Douala, do jakich należą: brak dostępu mieszkańców do podstawowych usług, w tym dostępu do wody oraz świadczeń zdrowotnych i sanitarnych, a także edukacyjnych; katastrofalny stan dróg, a co za tym idzie – zła kondycja transportu publicznego i rozwój nieregulowanego żadnymi przepisami handlu ulicznego.

4.1. Dostęp do wody

Dostęp do wody to w Douali szczególnie rażący problem. Jedynie 9% gospodarstw domowych korzysta w swoim obrębie z jakiegokolwiek źródła wody pitnej. Dostarczanie wody należy do obowiązków dzieci i kobiet, z których 30% zaopatruje się w wodę w odległości 100-500 m od domu, zaś 18% musi w jej poszukiwaniu przebyć dystans

wiekszy niż 500 m. Źródła wody różnią się w zależności od jej przeznaczenia – woda przewidziana do prac domowych pochodzi z wykopanych przez mieszkańców studni oraz z naturalnych źródeł, podczas pory deszczowej zbierana jest również woda deszczowa. Płyn uzyskany w ten sposób nie jest zdatny do picia, jednak koszty jego uzyskania są niskie lub zerowe. Koszty utrzymania studni oraz zagospodarowania źródeł nie są wysokie, toteż użytkownicy są w stanie je pokryć wspólnym wysiłkiem lub, w przypadku braku środków finansowych, mogą oni pokryć swoją część opłaty poprzez własną pracę, np. przy umacnianiu konstrukcji studni lub oczyszczaniu źródeł.

Niewiele domostw jest przyłączonych do wodociągów miejskich (sieć Camwater), mających zapewniać wodę pitną. „Mających” gdyż woda z kranów płynie około godziny dziennie, zdarzają się kilkutygodniowe przerwy w jej dostawach oraz bywa ona skażona różnorodnymi drobnoustrojami, wywołującymi choroby. W wielu przypadkach między mieszkańcami, mającymi w swoich gospodarstwach dostęp do sieci Camwater, a osobami pozbawionymi tego udogodnienia, zawiera się umowy i woda jest odsprzedawana za relatywnie niewielką opłatą. Inne możliwości zaopatrzenia w wodę pitną to studnie głębinowe, zbudowane przez Wspólnotę Miasta Douala. W przypadku gospodarstw znacznie oddalonych od studni głębinowych, jedynym źródłem wody pitnej pozostają wykopane przez mieszkańców studnie, w których woda uzdatniana jest chlorem, najczęściej pochodzącym z wybielacza do tkanin.

Departament Inżynierii Miejskiej Wspólnoty Miasta Douala jest odpowiedzialny za budowanie studni głębinowych oraz za ich utrzymywanie i rekonstrukcję. Zapotrzebowanie na budowę studni zgłaszane jest przez przewodniczących poszczególnych dzielnic, zaś realizacja projektów dokonuje się po zbadaniu terenu i możliwości dotarcia w danym miejscu do warstwy wodonośnej (najuboższe dzielnice miasta znajdują się na wzniesieniach, co wymaga wykonania odwiertów na większej głębokości) oraz zbadaniu realnych potrzeb mieszkańców. Po zbudowaniu studni głębinowych konstrukcje utrzymywane są (z wyjątkiem dużych napraw) przez komitety zarządzające, złożone z mieszkańców dzielnic, powoływane przez Wspólnotę Miasta Douala. Projekty wodne realizowane są również we współpracy (i przy współfinansowaniu) instytucji europejskich, takich jak niemieckie GTZ, które wraz ze Wspólnotą Miasta Douala, przy dofinansowaniu Międzynarodowego Funduszu Walutowego, przyczyniło się do zbudowania ośmiu studni¹.

¹ Opracowanie własne, na podstawie uzyskanych od przedstawicieli Wspólnoty Miasta Douala, przedstawicielstwa GTZ w Douali oraz ankiety, przeprowadzonej wśród 300 mieszkańców miasta Douala we wrześniu 2008 r.

Dostęp do żywności jest w Douali dużo łatwiejszy niż do wody – lokalne targowiska w niemal połowie dzielnic są umiejscowione w bezpośrednim sąsiedztwie głównych skupisk ludzkich. Wysokie koszty żywności, produkowanej przez międzynarodowe koncerny oraz łatwy dostęp do świeżej lokalnej żywności powodują, że mieszkańcy dużo częściej wybierają produkty dostępne na targowiskach. Duże sklepy, oferujące szeroki wybór produktów importowanych z Europy i USA w cenach za sztukę przewyższających tygodniową płacę pracownika fizycznego, są umiejscowione w centrum miasta, co jeszcze bardziej utrudnia dostęp do tychże towarów, zwiększając ich koszt o koszt transportu, który z oddalonych przedmieść zajmuje około trzech godzin.

Dostęp do wody pitnej i pożywienia stanowią podstawowe ludzkie potrzeby. W uboższych domostwach podejmuje się próby ograniczenia wyjść po wodę lub żywność, szczególnie kiedy punkt ich sprzedaży jest znacznie oddalony od miejsca zamieszkania. Brak możliwości odpowiedniego przechowywania wody oraz żywności najczęściej oznacza jednak konieczność codziennego zaopatrywania się w nie, co zwiększa nakłady pracy mieszkańców. Potrzeba codziennego noszenia naczyń z wodą oraz zapasów żywności obciąża przede wszystkim kobiety i dzieci (Bank Światowy, 2004).

4.2. Dostęp do edukacji

Poprawa umiejętności oraz polepszenie zdolności wśród dorastających mieszkańców niewątpliwie zależy od zwiększenia dostępu do edukacji. W Douali dostęp do szkół wydaje się w ogólnym zarysie możliwy, nawet dla najuboższych. Jakkolwiek można zaobserwować pewne niedostatki w zakresie naboru dla osób w wieku 14-21 lat, sytuacja wydaje się lepsza niż w innych państwach Afryki Subsaharyjskiej. Należy jednak zaznaczyć, że w obliczu niewielkiej liczby szkół podstawowych oraz publicznych szkół ponadpodstawowych, większość rodzin (niezależnie od statusu materialnego) kształci dzieci w szkołach prywatnych, wymagających wyasygnowania dodatkowych środków finansowych.

Dzieci z uboższych rodzin najczęściej (częściej niż ich lepiej sytuowani rówieśnicy) docierają do szkoły pieszo, nawet jeśli muszą pokonać większe dystanse, niezależnie od poziomu kształcenia i formy własności (publiczna lub prywatna) instytucji, jako że liczba szkół w bezpośrednim sąsiedztwie ich domostw jest niewystarczająca. Problemy z dostępem do szkół (odległość, koszty transportu) wydają się stanowić jedną z najistotniejszych przeszkód w osiągnięciu wystarczającej edukacji. Inne z przeszkód to jakość kształcenia w szkołach publicznych oraz koszty edukacji w szkołach prywatnych.

Podczas gdy powszechne ubóstwo nie wydaje się w znaczący sposób korelować z wysokością opłaty wpisowej, możliwość fizycznego dostępu do szkół wydaje się dużo trudniejsza dla gospodarstw o

niskich dochodach – są one umiejscowione z dala od szkół, co sprawia, że dzieci muszą pokonywać znaczne odległości pieszo. Dzieci z uboższych domów mają mniejsze niż ich rówieśnicy szanse osiągnięcia zakładanych wyników, co w istotny sposób przekłada się na ich sukcesy zawodowe. Kosztowny i skomplikowany dostęp do edukacji stanowi czynnik pogłębiający nierówności i praktycznie uniemożliwiający dzieciom z rodzin gorzej sytuowanych sukces akademicki.

4.3. Opieka medyczna

Koszty korzystania z opieki medycznej stanowią pierwszą przeszkodę, którą napotykać mieszkańcy defaworyzowanych grup społecznych w Douali, nawet jeśli próbują skorzystać z usług sektora publicznego. Kosztowna hospitalizacja zarezerwowana jest dla najpoważniejszych przypadków, podczas gdy niedostatek i niewystarczające zaopatrzenie ambulatoriów są na tyle istotne, że nie są one w stanie pełnić roli podstawowych, lokalnych punktów opieki zdrowotnej. Tu ponownie pojawia się zagadnienie instytucji prywatnych, niezależnie od tego czy są to kliniki czy ambulatoria – pomagają one zaspokajać najpilniejsze potrzeby, lecz koszt korzystania z nich niejednokrotnie znacznie przewyższa możliwości mieszkańców Douali. Jakkolwiek najistotniejszym problemem i przeszkodą w korzystaniu ze służby zdrowia, czy to prywatnej, czy publicznej, są koszty, należy również zaznaczyć kwestię dostępu do ośrodków opieki zdrowotnej – zarówno te prywatne, jak i publiczne są umiejscowione na obrzeżach miasta. Niska jakość publicznej opieki zdrowotnej, skonfrontowana z kosztami prywatnej służby zdrowia, niemożliwymi do poniesienia przez znaczną część mieszkańców miasta, ponownie przyczyniają się do pogłębiania nierówności społecznych. W rezultacie ludzie masowo uciekają się do usług tradycyjnych uzdrowicieli, czy też „leczą się” samodzielnie (Bank Światowy, 2004).

4.4. Budownictwo mieszkalne

Paradoksalnie, ubożsi mieszkańcy miasta częściej są posiadaczami własnych domów niż je wynajmują (należy oczywiście brać pod uwagę standard owych budynków). Dla osób, mających szansę na posiadanie własnego domu, takie okoliczności stanowią zasadniczy powód, by przeprowadzić się do innej dzielnicy. Posiadanie własnego lokum stanowi nadrzędny cel przeważającej większości ankietowanych, niezależnie od lokalizacji, przy czym należy zauważyć, że najtańsze domy, umiejscowione na przedmieściach, narażone są na liczne niedogodności, takie jak skutki powodzi czy konieczność wchodzenia na strome wzgórza, pokryte gliną, co w porze deszczowej przysparza problemów. Posiadanie własnego lokum zapewnia poczucie bezpieczeństwa oraz pozwala uniknąć opłat za wynajem, co rekompensuje dużą odległość od centrum miasta, czy placówek edukacyjnych (Rogers,

2009) oraz konieczność zmiany miejsca zamieszkania.

Sytuacja jest odmienna, kiedy ubożsi mieszkańcy miasta zmieniają miejsce zamieszkania, lecz nadal wynajmują lokum. W gospodarstwach domowych o niskich dochodach wizja płacenia niższego czynszu stanowi najistotniejszą motywację do zmiany miejsca zamieszkania, zaś na drugim miejscu znajduje się potrzeba znalezienia domu o wyższym standardzie. Przebywanie w pobliżu rodziny i przyjaciół stanowi trzeci najczęściej podawany powód przeprowadzek (wyszczególniany dwukrotnie częściej niż potrzeba przebywania z dala od bliskich), nieco istotniejszy niż chęć zamieszkiwania bliżej miejsca pracy.

4.5. Transport publiczny

Dyskusja o mobilności mieszkańców Douali bez wątplenia nie jest możliwa bez odniesienia się do nieustannie pogarszającego się stanu sieci dróg oraz problemów związanych z użytkowaniem transportu miejskiego.

Mierna kondycja głównych miejskich arterii pogłębia problemy związane z wszechobecnymi w mieście korkami (szczególnie widocznymi przy wjeździe na most przez rzekę Wouri oraz na drogach dojazdowych do centrum). Projekty, mające na celu udostępnienie kierowcom nowej sieci dróg, okazały się w znacznej mierze nieadekwatne do panujących w Douali warunków. W większości przypadków (niemal 90%) drogi dojazdowe do gospodarstw domowych skonstruowane są z ubitej ziemi i gliny, co sprawia, że w czasie pory deszczowej są nieprzejezdne z uwagi na tworzące się w nich strumienie.

Problematyczny stan dróg niewątpliwie ma wpływ na jakość i funkcjonowanie transportu publicznego – jego niewielką prędkość, wysokie koszty operacyjne, brak dostępu do usług w oddalonych od centrum częściach miasta. Wobec niewielkiej liczby prywatnych samochodów, transport publiczny wydaje się jedyną alternatywą dla większości mieszkańców. Taksówki, dzielone z innymi pasażerami, które niegdyś (w okresie, w którym zawieszono publiczny transport autobusowy) czerpały znaczne zyski, tracą na znaczeniu, konkurując z taksówkami motocyklowymi (*bendskins; moto*). Autobusy firmy SOCATUR, zależne od infrastruktury, obsługują ograniczoną część miasta i często nie są konkurencyjne względem minibusów czy taksówek. Problem jest dodatkowo pogłębiany przez obfitość lokalnych lub wspieranych przez państwo inicjatyw, pojawiających się na rynku usług, utrudniających formułowanie wewnętrznie spójnych strategii i podejmowanie długofalowych decyzji.

Gliniaste drogi, w porze deszczowej pełne wody, zaś w porze suchej pokryte tumanami kurzu, są w niewielkim stopniu obsługiwane przez autobusy SOCATUR, a w niektóre okolice trudno jest dotrzeć nawet motocyklowym taksówkom. Na przed-

mieściach czas potrzebny na dotarcie do przystanku autobusowego wynosi ok. 16 minut, jednak samo znalezienie się na przystanku nie gwarantuje przyjazdu autobusu lub możliwości znalezienia się na jego pokładzie.

Najczęściej wybierany środek transportu – dzielone z innymi współpasażerami taksówki – zbierają nieliczne pozytywne opinie. Ich niewątpliwą zaletą jest jednak możliwość przewozu wszelkich towarów na znaczne odległości oraz względne bezpieczeństwo. Koszty takiego transportu są wysokie, mimo że taksówki również poruszają się z niewielką prędkością oraz nie obsługują oddalonych od centrum dzielnic. Tańsze i działające na większych obszarach *bendskins* cieszą się lepszą opinią, mimo że zagrożenia z nimi związane wydają się oczywiste – w Kamerunie prowadzenie motocykla o niewielkiej pojemności silnika (a tylko takie pojazdy, sprowadzane z Chin, znajdują się w finansowym zasięgu niezamożnych mieszkańców) nie wymaga posiadania żadnych oficjalnych uprawnień, prowadzenie pojazdów mechanicznych pod wpływem alkoholu nie wzbudza kontrowersji, zaś sami kierowcy uciekają się do instalowania różnorodnych rozwiązań technologicznych, umożliwiających przewiezienie jednym motocyklem, podczas jednego kursu jak największej liczby pasażerów.

Mimo zróżnicowania i wzajemnej komplementarności form transportu publicznego, są one przez mieszkańców oceniane negatywnie, z uwagi na niską jakość usług oraz/lub wysokie koszty. Szczególnie nisko oceniane są drogie taksówki, co może tłumaczyć spadek ich popularności na rzecz *motos*. Koszt taksówki jest o 50% wyższy niż kurs wykonywany motocyklem. Drugi ze wspomnianych środków transportu preferowany jest raczej na krótkich dystansach, zaś taksówki wykorzystuje się zarówno na krótszych, jak i dłuższych odcinkach. Część budżetu przeznaczana na transport w oczywisty sposób różni się w przypadku mieszkańców centrum oraz przedmieść – w tym odległych dzielnic położonych na lewym brzegu rzeki Wouri. Koszt korzystania z transportu publicznego również jest wysoki w porównaniu do dochodów osiąganych przez uboższe rodziny – ok. 23% budżetu domowego przeznacza się tam na transport. Średnio, po odjęciu kosztów wyżywienia oraz opłat związanych z mieszkaniem, członkom niezamożnych rodzin pozostaje dzienna kwota niższa niż jednorazowy przejazd dzieloną taksówką, lecz muszą oni rozdyponować ją pomiędzy wydatkami na opiekę medyczną, edukację, odzież, utrzymanie domu oraz transport.

Osoby o niższym statusie materialnym odznaczają się więc niższą mobilnością niż zamożniejsi mieszkańcy, korzystając ze środków transportu dwukrotnie rzadziej. Osoby o niższych dochodach wybierają raczej chodzenie pieszo, odbywając ten sposób trzy z czterech podróży na relatywnie niewielkie odległości. Poza uciążliwością, z jaką wiąże się

konieczność długiego marszu w klimacie równowym, należy zauważyć liczne przeszkody, jakie napotykają piesi w Douali – niezagospodarowanie dróg, w tym brak chodników lub ich przekształcenie w dodatkowe pasy jezdni, zaśmiecone i pokryte nieczystościami pobocza dróg oraz brak oświetlenia, narażający na obrażenia oraz na możliwość napaści. Mieszkańcy Douali muszą zatem wybrać jeden z dwóch modeli korzystania z transportu publicznego: dowolnie wybrać miejsce pracy i zamieszkania, licząc się z koniecznością ponoszenia wysokich kosztów transportu lub zorganizować swoje życie rodzinne i zawodowe w taki sposób, by móc pokonywać jedynie niewielkie odległości. W oczywisty sposób w pierwszy model wpisują się mieszkańcy o wyższych dochodach, zaś w drugi – osoby bezrobotne, drobni robotnicy, uczniowie (Lambi, Hombe, 2002).

4.6. Nieformalny sektor gospodarki

Nazwa „nieformalny sektor gospodarki” została ukuta na kongresie pod hasłem „Miasta i nieformalna gospodarka”, odbywającym się w Bamako w marcu 2002 r. Co oczywiste, sektor ten trudno jest zdefiniować – jest on rozproszony, oparty na mikroprzedsiębiorstwach, nieustrukturyzowany, funkcjonujący głównie w kadrze tradycyjnym, niepodlegający istotnej modernizacji. Sektor nieformalny daje zatrudnienie 89% czynnej zawodowo ludności Douali i w istotny sposób opiera się na zajmowaniu przestrzeni publicznej, zarezerwowanej dla innych funkcji miasta (ławki, chodniki, parki itd.). Nieprzestrzeganie prawa przez przedstawicieli sektora nieformalnego przejawia się z jednej strony właśnie przez łamanie zasad życia publicznego, z drugiej zaś – na wywieraniu negatywnego wpływu na oficjalną gospodarkę przez unikanie płacenia podatków. Prowadzenie przez drobnych przedsiębiorców kas zapomogowo-pożyczkowych osłabia system monetarny państwa i negatywnie wpływa na sektor bankowy. Aktywność sektora nieformalnego jest trudna do zidentyfikowania i sklasyfikowania, choćby pod względem przestrzennym i urbanistycznym (Brooke, 1987).

Wśród przyczyn rozwoju nieformalnego sektora gospodarki można wymienić dualizm, występujący w dużych miastach między aktywnością tradycyjną a aktywnością nowego typu, pogłębiający nierówności między uboższymi a bardziej zamożnymi mieszkańcami (przykład ulicznych sprzedawców pączków oraz wzorowanych na europejskich odpowiednikach cukierni); zwiększanie się stopy bezrobocia przez zamykanie przedsiębiorstw sektora formalnego oraz ograniczanie zatrudnienia w sektorze publicznym; niski poziom zaufania do banków i kas oszczędnościowych, co skłania ludność do tworzenia własnych sposobów gromadzenia funduszy; a także napływ ludności wiejskiej, powodujący wzrost poziomu i struktury bezrobocia. Do sektorów, w których najczęściej rozwija się nieformalna przedsiębiorczość, należą: handel deta-

liczny, transport, stolarstwo, usługi komputerowe i kserograficzne, naprawa pojazdów, rzemiosło, lichwa.

Po nieudanych próbach zwalczania tego zjawiska, miasto Douala przyjęło politykę zgody z nielegalnymi przedsiębiorcami, aby zintegrować ich i włączyć w struktury oficjalnej gospodarki. Popiera się wykształcenie grup wspólnych inicjatyw oraz legalnych kas zapomogowo-pożyczkowych, aby zmobilizować obywateli do systematycznego oszczędzania i zrównoważonego zarządzania finansami. Zrealizowano również kilka inicjatyw Wspólnoty Miasta Douala, takich jak zbudowanie oficjalnego targowiska, które byłoby miejscem dla osób, które dotychczas zajmowały się handlem niezgodnie z prawem (Ville et al., 2002), wydaje się jednak, że niestabilność systemu politycznego, permanentny brak środków finansowych, wszechobecna korupcja oraz alienacja elit przewyższają dobrą wolę poszczególnych urzędników.

4.7. Uczestnictwo w sieciach społecznych

Mimo że sytuacje kryzysowe, z jakimi niewątpliwie boryka się znaczna większość mieszkańców Douali, wymuszają stosowanie indywidualnych rozwiązań, udział w sieciach społecznych jest niezbędny w kontekście ubóstwa. Udział ten może mieć na celu poprawienie sytuacji społecznej jednostek – znalezienie pracy (regularnej lub choćby dorywczej), stworzenie kas zapomogowo-pożyczkowych, pomagających poradzić sobie z nieprzewidzianymi trudnościami. Jednostki szukają pracy poprzez chodzenie z jednego miejsca w inne, okazywanie szacunku starszym, prośby o powierzenie wykonania różnorodnych usług, udział w spotkaniach rodzinnych. W ten sposób nawiązuje się „użyteczne kontakty” w różnych częściach miasta, pomnażając własny kapitał społeczny, jednak wymaga to długotrwałych i kosztownych podróży. Trudności z przemieszczaniem się należą do trudności najczęściej przytaczanych przez uboższych mieszkańców miasta, którzy właśnie przez czynnik finansowy ograniczają swoją mobilność społeczną.

Wydaje się jednak, że uczestnictwo w sieciach społecznych odgrywa istotną rolę w życiu niżej sytuowanych finansowo mieszkańców Douali, mimo nakładów finansowych, jakie za sobą pociąga. Podtrzymywanie tychże sieci społecznych może być postrzegane jako inwestycja w przyszłość lub możliwość zapewnienia sobie minimum bezpieczeństwa, szczególnie w nieprzewidzianych, losowych sytuacjach. Należy jednak zauważyć, że do założenia takich ośrodków wzajemnej pomocy niezbędny jest kapitał początkowy oraz możliwość poniesienia kosztów transportu, co w istotny sposób kształtują strukturę sieci, powstających głównie w sąsiedztwie. W przeciwnym wypadku osoby najuboższe byłyby pozbawione możliwości uczestnictwa w życiu społecznym (Bank Światowy, 2004).

4.8. Propozycje zmian

Wspólnota Miasta Douala wraz z ekspertami z Regionu Afrykańskiego Banku Światowego wytyczyła płaszczyznę, na których przede wszystkim trzeba przeprowadzić zmiany, zakreślono też w zarysie zakres owych zmian.

Należy przede wszystkim polepszyć połączenia odległych od centrum przedmieść, przyznając priorytet w budowie nowych dróg tym okolicom, budując tam drogi o takiej jakości, by były one przez cały rok przejezdne przez taksówki oraz *bendskins*. Należy również znaleźć rozwiązania, dotyczące transportu publicznego, które podwyższyłyby jego wydajność, zmniejszając przy tym stopień zablokowania ulic Douali przez ruch uliczny.

Istotną kwestią jest również zapewnienie większej przestrzeni dla ruchu pieszych, zarówno w oddalonych od centrum dzielnicach podmiejskich, jak i w okolicach głównych dróg, jak też w ścisłym centrum miasta (które jest wprawdzie wyposażone w chodniki, lecz użytkowane niezgodnie z ich przeznaczeniem). Rozwiązania powinny ułatwiać ruch pieszych, lecz nie pociągać za sobą wysokich kosztów, co wiąże się z koniecznością wykazania się przez władze miasta dobrą wolą polityczną i zdolnością koordynacji prac.

Istnieje potrzeba organizacji zróżnicowanego w formie transportu publicznego (autobusy, minibusy, dzielone taksówki na obszarach miejskich, taksówki motocyklowe w dzielnicach podmiejskich). Szacuje się, że rozmowy i negocjacje z osobami odpowiedzialnymi za świadczenie usług transportowych mogłyby przyczynić się do utrzymania minimalnego poziomu jakości usług transportowych. Warto również wspomnieć o propozycji obniżenia kosztów, co spowodowałoby zwiększenie ilości pasażerów i wyrównało potencjalne straty. Zaproponowano również stworzenie wyodrębnionej komórki władz miasta, odpowiedzialnej za transport publiczny. W zakres zadań takiego organu wchodziłoby stopniowe organizowanie sieci transportu miejskiego, bieżące rozwiązywanie jego problemów, czuwanie nad obszarami o ograniczonej możliwości przejazdu, negocjowanie wysokości opłat z przewoźnikami oraz udzielanie informacji pasażerom. Usprawnienie sieci transportu miejskiego przyczyniłoby się do zwiększenia ilości miejsc pracy w tym sektorze, szczególnie dla niewykwalifikowanych robotników. Należy jednak zadbać o poprawę warunków jej wykonywania.

Trzeba także zadbać o dostęp do podstawowych usług dla ludności, niezależnie od jej statusu majątkowego, szczególnie w nowotworzących się dzielnicach, nieobjętych administracją miejską. Problem ich mieszkańców nie polega jedynie na dostępie do transportu publicznego, lecz na lokalizacji szkół, placówek opieki zdrowotnej, punktów handlowych, studni, zbyt odległych dla sprawnego funkcjonowania społeczności. Zbudowanie większej liczby studni, usytuowanych bliżej domostw,

odciążąłoby kobiety, umożliwiając im pełniejszy udział w życiu społecznym, jak i wpłynęłoby na zwiększoną frekwencję szkolną dziewczynek. Z punktu widzenia długofalowej strategii rozwoju miasta, te elementy infrastruktury – pozornie dotyczące jedynie wygody – mają istotne znaczenie (Simone, 2004).

Podsumowanie

Przedstawiona powyżej analiza wskazuje, jak znacząco kwestie rozwojowe (w tym także w kontekście rozwoju zrównoważonego) w Afryce odbiegają od sytuacji np. w Europie (wprawdzie niektóre problemy wydają się podobne, jednak skala ich występowania jest znacznie większa).

Podstawowym problemem mieszkańców Douali jest dostęp do podstawowych dóbr i usług, doświadczany szczególnie intensywnie przez uboższych mieszkańców miasta. Dotarcie do miejsca pracy jest dla nich bardziej utrudnione, przez co częściej znajdują się w grupie osób bezrobotnych. Zamieszkują one w oddaleniu od placówek edukacyjnych i zdrowotnych, zaś publiczna służba zdrowia i oświata świadczą usługi niskiej jakości. Ceny żywności są wysokie, a zdobycie wody pitnej wiąże się z codzienną koniecznością długiego marszu.

Kontakty w ramach sieci społecznych wydają się istotne i mieszkańcy miasta próbują je podtrzymywać, jednak wiele osób o niskim statusie materialnym znajduje się w na tyle trudnej sytuacji, że ich możliwość uczestnictwa w „grupie wsparcia” jest ograniczona lub zerowa, ponieważ nie są one w stanie ponieść choćby minimalnych kosztów z nią związanych. Taka sytuacja zazwyczaj przyczynia się do agregacji również innych problemów, a w konsekwencji – do dalszego utrudnienia warunków życia, zwłaszcza w dzielnicach podmiejskich.

Obserwacja warunków transportu jasno wskazuje, że osoby gorzej sytuowane muszą godzić się na dużo gorsze warunki niż osoby, dysponujące większymi funduszami. Prywatne samochody są poza zasięgiem znacznej większości populacji miasta. Transport publiczny jest niewystarczający i niskiej jakości, a opłaty w nadmierny sposób obciążają domowe budżety. Wywołuje to konieczność pokonywania znacznych odległości pieszo, co nie stanowi łatwego zadania z uwagi na brak lub bardzo zły stan chodników oraz zwyczaję kierowców, niezważających na innych użytkowników dróg.

Program ONZ do spraw Rozwoju proponuje, dla mierzenia stopnia rozwoju poszczególnych państw, miernik, nazywany Wskaźnikiem Rozwoju Ludzkiego (Human Development Index – HDI).

Do obliczenia syntetycznego miernika HDI wykorzystane zostają następujące dane: średnia długość życia, analfabetyzm, poziom edukacji oraz standard życia w państwach w skali światowej. W rankingu, będącym finalną częścią corocznego raportu, przygotowywanego przez agendę ONZ, zawarte zostają także informacje na temat jakości życia, szczegól-

nie dzieci. Wiadomości te pozwalają określić stopień rozwinięcia kraju (wysoki, średni bądź niski), a także wpływ polityki ekonomicznej na jakość życia (UNDP, 2010). Wedle wskaźnika HDI, Kamerun w 2009 r. znajdował się na 148. miejscu spośród 177 zbadanych państw (nie wszystkie państwa dostarczają dane do badań, stąd liczba państw zbadanych nie pokrywa się z ogólną liczbą państw na świecie). Wydaje się, że to szokująco niski wynik, w porównaniu choćby do 41. Polski, której HDI wciąż wzrasta. Kamerun „wyprzedza” jednak 29 państw, z których wszystkie są położone w Afryce (UNDP, 2010). Pozycja Kamerunu w porównaniu do Nigru, Sierra Leona czy Burkina Faso jest nieporównywalnie lepsza, gdyż międzynarodowe instytucje finansowe wspierając określone projekty rozwojowe, wymagają pewnego wkładu własnego lub choćby wykwalifikowanej siły roboczej zdolnej takie projekty zrealizować. Kamerun takie możliwości posiada, jednak wszechobecna korupcja i destabilizacja systemu politycznego, będące spuścizną po nieudolnie przeprowadzonej dekolonizacji, skutecznie hamują rozwój kraju, mającego znaczny – szczególnie w swoim regionie – potencjał ekonomiczny. Zjawisko to jest wyraźnie widoczne w dużych miastach, do których należy Douala. Tradycyjna aktywność mieszkańców nie może być tam kulturowana, podczas gdy w nowocześniejszym sektorze gospodarki nie sposób znaleźć zatrudnienia dla ogółu ludności napływowej. Tradycyjne sposoby funkcjonowania społeczności, stanowiące podstawę dziedzictwa kulturowego społeczeństw, nie przekładają się na sposób życia w środowisku miejskim, powodując frustrację i dezintegrację tkanki społecznej.

Wnioski, wynikające z niniejszej analizy, mają zastosowanie do realiów wielu innych państw afrykańskich o podobnym do Kamerunu wskaźniku HDI, podobnie jak zbliżone są ich problemy. Dowodzi tego choćby coroczny raport, dotyczący jakości życia w poszczególnych miastach, przygotowywany przez Mercer Human Resource Consulting. W 2010 r. raport objął 221 miast z całego świata, w których mierzono m.in. stopień zabrudzenia. Wśród 25 najbrudniejszych miast świata 16 to metropolie afrykańskie, których nazwy niewiele mówią Europejczykom, takie jak Port Harcourt, Maputo, Luanda, Niamey, Nouakchott, Lome, Pointe Noire, Bamako, Ouagadougou, Dar es Salaam. Dla porównania – w dolnej części rankingu znalazła się tylko jedna stolica europejska (MHRC, 2010).

Literatura

1. BANK ŚWIATOWY, 2004, *Poverty and Urban Mobility in Douala. Final Report*, http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PaperNotes/Douala_en.pdf.

2. BROOKE J., 1987, *Informal Capitalism Grows in Cameroon*, in: *New York Times*, nr 31, s. 21-22.
3. Colloque *Villes et économie informelle*, Bamako 2002, http://www.aimf.asso.fr/upload/uploads/File/economie_informelle/155320_douala_rues_pietonnes.pdf.
4. ELATE S. S., African Urban History in the Future, w: *Globalization and Urbanization in Africa*, red. Salm S., Falola T., Africa World Press, Trenton 2004, s. 54-62.
5. GAWOR L., 2010, Filozofia zrównoważonego rozwoju – preliminaria, w: *Problemy Ekorozwoju/Problems of Sustainable Development*, vol. 5 no 2, s. 69-76.
6. GURTOWSKI S., Green Economy Idea – Limits, Perspectives, Implications, w: *Problemy Ekorozwoju/Problems of Sustainable Development*, vol. 6 no 1, s. 75-82.
7. HUETING Z.R., Environmentally Sustainable National Income, w: *Problemy Ekorozwoju/Problems of Sustainable Development*, vol. 6 no 1, s. 31-56.
8. KOWALCZAK P., *Urbanizacja a problemy wodne miast z perspektywy miast krajów rozwijających się*, <http://kropla2010.eko.org.pl/index.php?dzial=2&kat=10&art=10&limit=0>.
9. LAMBI C. M., HOMBE L. F., Environmental Hazards and Landuse Planning for Sustainable Development: the Douala Unstable Coastal Region, w: *Instability: Planning and Management*, red. Macinnes R. G., Jakeways J., Thomas Telford, London 2002, s. 118-134.
10. PROKOPCZUK J., *Historia Afryki w zarysie*, PZWS, Warszawa 1964.
11. REDCLIFT M.R., 2009, Sustainable Development, in: *Problemy Ekorozwoju/Problems of Sustainable Development*, vol. 4 no 1, s. 33-50.
12. ROGERS, S. The Top 50 most expensive cities, “Data Blog”, <http://www.guardian.co.uk/news/datablog/2009/jul/07/global-economy-economics>, 2009.
13. ROSZKOWSKI W., *Półwiecze. Historia polityczna świata po 1945 roku*, WSiP, Warszawa 2005.
14. SANCHÈZ A., 2008, Perspectives and problems in Sustainable Development, in: *Problemy Ekorozwoju/Problems of Sustainable Development*, vol. 3 no 2, s. 21-23.
15. SIMONE A. M., *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*, Duke University Press, Durham 2004.
16. SZYMAŃSKI B., *Dekolonizacja Afryki*, http://historia.gazeta.pl/historia/1,98741,6518094,Dekolonizacja_Afryki.html
17. TUZIAK A., 2010, Socio-Economic Aspects of Sustainable Development, in: *Problemy Ekorozwoju/Problems of Sustainable Development*, vol. 5 no 2, s. 39-49.

Dostęp do materiałów internetowych: 9.12.2010.