

Trócsányi, A.; Tarrósy, I. (2022): Fokváros: globális város vagy fokozottan globális város? CITY.HU Várostudományi Szemle. 2(4), 107–134.

VÁROSOK

Fokváros: globális város vagy fokozottan globális város?

Trócsányi András¹ – Tarrósy István²

Absztrakt

A 20. század harmadik harmadában alakult ki egyrészt az a világgazdasági és -politikai feltételrendszer, másrészt a városok organikus fejlődésében az a stáció, amely ezeket az egyre nagyobbá váló népességtörmöléseket nem csak saját nemzeti, hanem már a nemzetközi hálózatokban tették értelmezhetővé. A globálisnak tekinthető városok köre azóta folyamatosan gyarapszik és differenciálódik, hagyományosan a nagy centrumterületekhez kötődik. A felemelkedő országokban is egyre több nagyváros támaszkodik a szupranacionális kapcsolatrendszerére, így írásunkban egy sok szempontból nagyon nemzetközi központot, Fokvárost vetettük vizsgálat alá, amely érdekes módon több dimenzióban másod- és harmadlagos szerepet játszik saját településhálózatában, elsősorban a Johannesburggal történő összevetésben. Elemzésünk történeti kontextusban indul, hiszen a protoglobális szakaszban Fokváros a nemzetközi kereskedelem és geopolitikai hatalmi verseny egyik különleges színtere, több tekintetben Afrika legfejlettebb városa. A jelen várost környezetével együtt, a globális központokra jellemző adottságok vizsgálata mentén, saját terepi tapasztalatainkra támaszkodva próbáljuk bemutatni. Ebből következően is szubjektív az a meglátásunk, miszerint Fokváros hagyományos értelemben talán nem globális erőközpont, ugyanakkor számos olyan adottsága van, ami miatt globálisnak tekinthető, így a világ városversenyében kiváló adottságokkal néz a gyorsan és gyakran változó megmérettetések elé.

Kulcsszavak: Dél-Afrika, poszt-apartheid, Fokváros, afrikai globalitás, városfejlődés

¹ Geográfus, PhD, egyetemi docens, dékán, Pécsi Tudományegyetem Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet Társadalomföldrajzi és Urbanisztikai Tanszék, troand@gamma.ttk.pte.hu

² Politológus, PhD egyetemi tanár, igazgató, Pécsi Tudományegyetem Bölcsész- és Társadalomtudományi Kar Politikatudományi és Nemzetközi Tanulmányok Tanszék, és Nemzetközi Igazgatóság, tarrosy.istvan@pte.hu

Abstract

The late 20th century saw the emergence of a world economic and political context, on the one hand, and a stage in the organic development of cities, on the other, which made these ever-increasing population concentrations meaningful not only in their own national but also in the international system of networks. Since then, the pool of prestigious cities that can be considered global has been constantly growing and differentiating, traditionally linked to highly developed states. Recently, in emerging countries, too, more and more cities rely on their supranational linkages, so in our paper, we have examined a very international centre in many respects, Cape Town, which interestingly plays a secondary and tertiary role in its own network of settlements in several dimensions, especially in comparison with Johannesburg. Our analysis starts in a historical context, as Cape Town was one of the focus areas of international trade and geopolitical power competition in the proto-globalisation era, and in many respects the primate city in Africa. We try to describe the present city and its agglomeration by examining the characteristics of global centres, significantly relying on our first-hand field experience. Consequently, our view that Cape Town may not be considered a global power centre in the traditional sense is rather subjective, however, it does have many of the attributes that make it a global city, and thus an excellent position in facing the rapidly and ever-changing urban competition of the world.

Keywords: Republic of South Africa, post-apartheid, Cape Town, African globality, urban development.

Bevezető, problémafelvetés

Afrikával kapcsolatban még ma is meglehetősen kevés és alig árnyalt információval rendelkezünk, annak ellenére, hogy a globalizált és infokommunikációs világban ez a kontinens is egyre közelebb került Európához, illetve mi európaiak is egyre közelebb kerültünk Afrikához – már a viszonyítási pont sem mindegy. Múltba tűnő iskolai tanulmányaink, a globális migrációs tendenciák vagy éppen a dinamikusan fejlődő turizmus csak sztereotipizált és sokszor szélsőséges képeket közvetít erről a hatalmas és kihívásokkal teli kontinensről, lakóiról, településeiről. A Dél-afrikai Köztársaság az átlagosnál talán jobban ismert, köszönhetően elképesztő mértékű és változatosságú természeti erőforrásainak, ettől nem elválasztható jelentőségének a gyarmati világban, illetve a kisebbségi fehér társadalom által felépített, majd évtizedekig működtetett faji szegregációs politikájának, az apartheidnek. Johannesburgot és várostérségét a déli félteke egyik

megkérdőjelezhetetlen gazdasági központját, egy mintegy 14,8 milliós ipari, pénzügyi centrumként ismeri a világ, annak minden pozitív és a fejlődő térségekre jellemző adottságaival, problémáival. A nála mintegy magyarországnyi népességgel szerényebb, de így is igazi metropolisz Fokvárost inkább az utazók jegyzik, gazdasági, társadalmi, kulturális sokszínűségének árnyalataiból, európai-afrikai-globális jellemvonásaiból kevesebb éri el a hazai szakmai publikumot.

A szerzőpáros afrikai valóságokban szerzett több mint két évtizedes tapasztalatokat rendszeresen ad át szabadegyetemi és konferencia-előadások, egyetemi kurzusok, valamint tudományos és ismeretterjesztő publikációk formájában. Míg Tarrósy István folyamatos terepi munkák során foglalkozik szubszaharai elméleti és gyakorlati kérdésekkel, a kontinens különböző szegleteiben végzett kutatásaival a politikai afrikanisztika interdiszciplináris szegmenseiben, addig Trócsányi András népesség- és városföldrajzi fókuszú tanulmányutakat valósít meg elsősorban Dél-Afrikában, aminek mindig megkerülhetetlen állomása Fokváros. 2022-ben közös tanulmányút keretében a legfrissebb városi-térségi állapotokat mérték fel és dokumentálták. Ezekből táplálkozik a mostani cikk, melyhez fotóillusztrációkat a szerzők szolgálnak.

Fokvárossal kapcsolatban földrajzi, történeti, politikai, turisztikai kontextusban számos információ ér minket, megjelenik mentális térképeinken, ismerni véljük „kinézetét”, de az itteni települési folyamatok, az urbanizáció belső sajátosságai inkább terra incognita-ként említhetők. Feltételezésünk szerint a város markáns globális lenyomatot hordoz magán. Ezek részben történelmileg determináltak, hiszen több európai hatalom (portugál, holland, francia, angol)³ megjelenése előtt és mellet Afrika belső tereiből folyamatos a Nyugati Fok benépesítése (Oliver, Oliver 2017), másrészt az így kialakult kapcsolatrendszer változó intenzitással és súlypontokkal, de mindmáig a város létének fontos eleme. Ahogy Sassen (1991: 3–4) a globálissá változott városokról írja, elemzésünk során négy működési módra különösen érdemes figyelnünk: először is, a világgazdaság szervezésében betöltött nagyvárosi szerepekre; másodsor a pénzügyek és a speciális szolgáltató cégek kulcsfontosságú helyszíneiként megerősödött pozícióikra; harmadszor, olyan további gravitációs centrumokként vizsgálni a nagyvárosokat, ahonnan többek között jelentős innovációk kerülnek ki; végül negyedszer az előállított termékek és innovációk piacaként, valójában a globális piactér meghatározó csomópontjaiként érdemes foglalkoznunk velük. Nem képezi mára vita tárgyát, hogy a városok működésében bekövetkezett változások nagy hatással voltak mind a globális gazdaságra, mind általában a városformára. Különösen nagyvárosok és még inkább az óriásvárosok

³ Az öreg kontinenssel kapcsolatba hozható hatások sem pusztán európaiakként értékelendők, hiszen Fokvárost és térségét például az angol, holland, francia gyarmati világon keresztül észak-afrikai, ázsiai, sőt ausztrál hatások is érték.

globális gazdasági, politikai tényezőkké váltak, és hatalmas erőforrásokat ellenőriznek, koordinálnak. Sassen megfogalmazásában az 1990-es évekre egy új típusú város jelent meg tehát a nemzetközi térben, ez maga a globális város. Írásunkban tehát Fokvárost vizsgáljuk meg ezen működési módozatok, illetve további paraméterek mentén: vajon tekinthető-e Fokváros globális városnak? Ha igen, milyen értelemben és mértékben?

Elméleti keretek

A globális város részletes fogalmi elemzésére, annak evolúciójára jelen tanulmányban nem térünk ki, hiszen maga a tematikus szám is e köré szerveződik. Mindazonáltal éppen a nemzetközi szakirodalomban fellelhető eltérő megnevezések sokasága (pl.: erőközpont, globális város, világváros, megaváros, alfaváros, világközpont) utal talán leginkább arra, hogy a megközelítések időben, térben és tudományterületeken átívelően változnak.

Saskia Sassen 1991-ben először kiadott könyvében (Sassen 1991) azzal érvel, hogy az információtechnológia-alapú gazdaság és társadalom, valamint a világban rendelkezésre álló tőke mértéke és mobilitása kellett a globális vagy korábban („csak”) világkereskedelmi szerepeket betöltő városok virágkorához. Természetesen ezt segítette a nemzetközi enyhülés, amely a történelmi funkciókat meghaladóan a munkaerő, a technológia, a turizmus és a kreativitás globális folyamatait hozta el. Első munkáiban világvárosnak csak New Yorkot, Londont és Tokiót tekintette, később, a gondolat épülésével ő is megengedőbbé vált.

Richard Florida több munkájában (Florida 2009, 2017) érinti a világvárosok gondolkörét, nem elszakadva attól a koncepciójától, miszerint a kreatív réteg és az általuk fémjelzett kreatív gazdaság adja a nagyvárosok egyik legfontosabb ütőerejét a 21. században (Florida 2004, 2019). A világgazdaság a 21. században már nem nemzetgazdaságok, hanem mintegy 40 funkcionális gazdasági régió szervezte hálózatszerkezet, amelyben az erőközpontoknak van kitüntetett szerepe.

Enyedi György tett talán a legtöbbet azért, hogy a világ urbanizációjának jellemző folyamatait a hazai olvasók is megismerhessék, és egyébiránt igen sokat azért, hogy a hazai urbanizáció kontextusát és összetevőit határainkon túl is értelmezni tudják. A városi világ című munkájában (Enyedi 2012) a Taylor-i (Taylor 2004) gondolatot építi tovább, amely egyrészt a globális városok kritériumrendszerét a gazdasági mellett társadalmi, kulturális, politikai ismérvekkel egészíti ki, másrészt a világvárosok rendszerét hierarchikusan és hálózatokba épülve értelmezi.

Jesus Leal Trujillo és Joseph Parilla (Trujillo, Parilla 2016) a közelmúltban tett kísérletet a globális város kritériumainak újra definiálására, amelyben a korábban általánosan jellemző ismérvek mellé – kereskedelmi szerep, innovációáramlás, humán tőke/kreativitás – az infrastrukturális kapcsolódási képességet vette fel. Ez biztosítja a globális városok nemzetközi hálózatokba, termelési láncolatokba, szervezetekbe történő bekapcsolódását és ez teszi lehetővé a háttérterületek becsatornázását a világ gyorsan változó folyamataiba. E tekintetben is kritikus kérdés a települések és régiók globális értelemben vett konnektivitása. Ezzel kapcsolatban pedig lényegi kérdés a fizikai infrastruktúra megléte, kiterjedtsége és minősége, melynek fejlesztése kapcsán különösen a 21. században óriási versenyfutás zajlik a nagy- és középhatalmak között Afrika-szerte. Kína térhódítását egyre több feltörekvő gazdaság, így például Törökország, India, legutóbb Indonézia, igyekeznek ellensúlyozni, vagy inkább kiegyensúlyozottabbá tenni, értelemszerűen jól felfogott saját érdekeik mentén (ami egyáltalán nem olyan egyszerű, hiszen a kínaiak valójában vezető szerepre törtek e tekintetben az elmúlt három évtized során). Ha afrikai oldalról vizsgálódunk, akkor ez viszont egyre több, egyre jobb infrastruktúra-fejlesztési ajánlatot jelent az afrikai fél számára, javítva az életminőséget és általában a globális konnektivitás lehetőségét.

Történeti kontextus

A második világháborút követően, az USA által az 1970-es évekig dominált multilaterális nemzetközi pénzügyi-gazdasági tér az 1980-as évektől jelentős változásokon ment át: a világ periferiáira szorult/szorított fejlődő államok adósságspirálba kerültek, Kína a nemzetközi kereskedelem óriásává nőtt ki magát, technológiai fejlesztéseken keresztül a geopolitikai gondolkodás számára egyre jelentősebb kibertér terebélyesedésével valamennyi aktor egy globalizált arénában találta magát. Mára már nem csupán az államok, hanem a transznacionális nemállami szereplők is mérvadó tételei e globális térnek, ahol magának az államnak – egyúttal természetesen valamennyi szereplőnek – Castells (2004, 2010) nyomán a mindenkit körülölelő „hálózati társadalomban” (network society) szükséges új stratégiákkal előállnia, a globalizált viszonyokhoz alkalmazkodnia. Az állam szintjéhez képest az államok feletti transznacionális, illetve az államok alatti szubnacionális szintek, valamint az azokon található szereplők és komplex, interdependens módon értelmezhető interakcióik egyaránt fontosak ahhoz, hogy a 21. század nemzetközi rendszerét pontosabban érthessük.

A szubállami szereplők közül figyelmünket most a nagyvárosokra fordítjuk, különösképpen azért, mert a mára transznacionális jegyekkel leírható globalizáció egyik fontos folyamategyüttese az a rapid urbanizáció, amely során a városokból nagyvárosok, a nagyvárosokból megacity-k lesznek. A globális térben a szemünk előtt zajló nemzetközi migráció egyik kitüntetett iránya a rurális térségekből a városokba történő vándorlás, amely még inkább az egyre terjeszkedő nagyvárosoknak a globális térben betöltött pozícióira világít rá.

Hatalmas hullámot jelent Afrika és Ázsia számos régiójának urbanizációja. Afrikában a már említett rurális-urbánus belső migráció mellett a városokban élő népesség fokozott tempójú növekedése hajtja leginkább az urbanizációt. Annak ellenére, hogy Afrika még mindig a legkevésbé urbanizálódott makrórégiója a Földnek, 2050-ig több lakója fog városokban élni, mint Európa, Latin-Amerika és Észak-Amerika lakosainak (Parnell, Walawege 2014: 44). Számos, egymásba érő és összekapcsolódó szociális, gazdasági és politikai kérdés teszi valósággá azt, amit Manuel Castells már 1972-ben aláhúzott a város és a környezet, talán pontosabban a város és ökoszisztémája kapcsán: a politika és a mindennapi élet társadalmi, gazdasági értelemben vett szervezése szorosan összefüggenek. Ha például, a lakhatás, a közlekedés stb. terén válsághelyzet alakul ki, akkor az nagymértékben kapcsolódik az urbanizációs folyamathoz, amely önmagában következménye a társadalmi élet szerveződését és az ezen tevékenység anyagi alapját jelentő politikai kontextusnak.

Bár messziről szemlélve úgy tűnhet, hogy az afrikai nagyvárosok meglehetősen hasonlóak, azok valójában „jelentősen eltérnek egymástól sémáikban, folyamataikban, formáikban és funkcióikban” (Myers 2013: 29). Világos módon felvonultatnak azonban több hasonlóságot, így például osztoznak a következő szűnni nem akaró küzdelmekben: „a gyarmatosítás után hátramaradt szegénység, elmaradottság és társadalmi-területi egyenlőtlenségek; az informális szektorok és települések problémája; az igazságos kormányzás” (Ibid: 39). A gyarmatosítás strukturális örökségét a kontinens városai magukban, az egyenlőtlenség és alulfejlettség sebeit magukon hordozzák. A függetlenség elnyerését követően az új posztkoloniális városok létrehozásával (például Tanzániában Dar es-Salaam helyett az ország belsejében található Dodomában) az afrikai politikai rendszerek – természetesen eltérő mértékben – megismételték, vagy még inkább folytatták a volt fehér gyarmatosítók elnyomó eszközeinek bevetését a települések kialakításánál. Nem ódzkodtak a szegregáció, a kilakoltatás, vagy akár a lebontás gyakorlatának alkalmazásától sem (Tarrósy 2013: 10).

A holland telepesek által 1652-ben létrehozott Fokváros kitüntetett példája az afrikai urbanizációnak, hipotézisünk szerint szűken értelmezve nem globális város a fentebb ismertetett elméleti keretek szerint, ugyanakkor etimológiai értelemben mindenképpen az.

Ezt jeleníti meg Fokváros esetében, hogy szekunder központ jellege ellenére is mindmáig Mother City-ként (első metropoliszként) tisztelik országszerte. Az 1884-85-ös Berlini Konferenciával megindult és valójában az első világháborúig tartott a(z első) „versenyfutás Afrikáért” folyamat, amely során a gyarmatosítók a kontinens természeti kincseiért, humán erőforrásáért és piacaiért versengtek egymással, és ez természetszerűleg a városokra is rányomta a bélyegét. Legfőbb „hatása a városi térre az [volt], hogy Afrika legtöbb nagyvárosa a tengerparthoz vagy az értékes erőforrások kitermelési helyéhez közel [terült el]” (Myers 2013: 82). A gyarmatosítók által kitüntetett pozícióba emelt kikötővárosok és (együttal) fővárosok kapcsolatrendszereiket tekintve sokkal kevésbé voltak bekötve a gyarmati területeken található többi településhez, mint a gyarmatosító hatalmak anyaországaihoz, azok legfontosabb kereskedelmi és gazdasági centrumaihoz. Másképpen fogalmazva: a gyarmati centrumok inkább értelmezhetők az európai városhálózat szatellitjeikként, mintsem a helyi településrendszer integráns részeként, ugyanakkor mintát adtak a későbbi fejlődés során. A maig érezhető belső konnektivitási űrt pótolják azok az infrastrukturális fejlesztések, amelyeket a már említett feltörekvő gazdaságok valósítanak meg századunkban. Meg kell jegyezzük azt is azonban, hogy az Európai Unió legújabb Afrika-stratégiája szintén meghatározó vállalásokat tesz az európai oldalon az afrikai infrastruktúra fejlesztésére vonatkozóan. A már a gyarmati időszakban egyre vonzóbbá váló urbánus központok a belső, rurális területeken élők számára azzal a következménnyel jártak, hogy tömegesen indultak meg a szegény vidéki területekről a gyarmati adminisztráció, pénzügyi-kereskedelmi tevékenységek, helyenként ipari fejlesztések városi kontextusaiba. „A folyamat eredménye a legtöbb országban az lett, hogy a falusi szegények városi szegényekké váltak. A függetlenné váló országok többségében ez a transzformáció még nagyobb mértéket öltött.” (Ibid: 84). Bayly (2004) nyomán hozzátehetjük, hogy valójában már a 17. századtól a „nagy triangulum” kereskedelmi relációjában, a transzatlanti rabszolgakereskedelem a proto-kapitalista globalitás hajtóerejeként értékelte fel az afrikai kontinens főként tengerparti nagyvárosainak jelentőségét. Ezen városok ekkortól váltak a (proto)globális hálózatok fontos szereplőivé.

Mindezen migrációs folyamatok a mai napig tartanak és a mindennapi modern globális valóságok szerves részét képezik – mára további push-faktorokként jelentkeznek a klíma megváltozásával kapcsolatos tételek, illetve a szűnni nem akaró, avagy éppen séggel fel-fellángoló belső fegyveres konfliktusok. A végeredmény az afrikai városokban a szegény lakosság számának és arányának növekedése, akik főként a nyomornegyedekben találnak csak lakhatást. Fokváros sem rendelkezik érdemben más jegyekkel e tekintetben, sőt, nem csupán a Khayelitsha nevű rohamosan terebélyesedő külvárosi

szegregátumban érhető mindez tetten, hanem a belvárosi üzleti negyed közvetlen többszomszédságában ugyanúgy – bár ez utóbbi helyszíneken kisebb mértékben – de lényegesen kontrasztosabb formában.

Visszatérve a gyarmatosítás településekre gyakorolt hatásának vizsgálatához, ahogyan Nigel Worden (1994) fejtegeti a modern Dél-Afrika létrejöttéről szóló munkájában, a 17. század végére az európai telepesek egyfelől gabona- és szőlőtermesztésben, kiterjedt farmok létrehozásával, másfelől Fokváros erődítménye és kikötője környezetében egy kisebb városi közösség létrehozásában jeleskedtek. Mindezek egyik következménye az lett, hogy a Table-bay-től északra és keletre fokozatosan terjeszkedő farmgazdálkodás erősödött meg, amely a fokvárosi piacot látta el termékekkel. A 18. század elejére egy összetett telepes-társadalom alakult ki a régióban, jelentősen eltérő anyagi rétegződések mentén.

A nemzetközi politikai folyamatok természetesen hatást gyakoroltak ebben az időszakban is a világ távolabbi pontjaira is, és ahogyan Búr Gábor fogalmaz: „Az Amerikai Függetlenségi Háború és a napóleoni háborúk éreztették hatásukat Fokföldön is. 1781–83-ban a franciák szállták meg Fokföldet, a burgherek 1795-ös felkelése pedig véget vetett a Holland Kelet-indiai Társaság uralmának. Ezt kihasználva az angolok 1795. június 11-én elfoglalták a gyarmatot.” (Búr 2010: 10). Egy magyar vonatkozású szálát is érdemes bekötni az európai jelenlét elemzésébe. A Dél-Afrikába jutó magyarok számos hulláma között – bár kevés bizonyíték áll rendelkezésünkre –, az első érkezőket a 18. század elejére tudjuk visszavezetni, amikor valószínűleg II. Rákóczi Ferenc elmenekült kuruc katonáinak egy része csatlakozott az európai betelepülőkhöz. Az első megbízható írásos bizonyíték később, a napóleoni háborúk idejéből származik, amikor a franciák különböző hadifogoly-kontingenseket képeztek I. Ferenc osztrák császár és magyar király többszörösen legyőzött seregeiből. Csap Lajos írja, hogy e hadifoglyok közül sokan magyar származásúak voltak, és a holland Waldeck zászlóaljba sorozták be őket, amely 1806. január 8-18. között a Fokváros melletti Blaauwberg-i csatában vereséget szenvedett az angoloktól (Csap 2006: 5). „Ennek a látszólag jelentéktelen csatának hatalmas következményei voltak Dél-Afrika számára. Megalapozta a britek szilárd befolyását a térségben, amely csak több mint 150 évvel később halványult el igazán, amikor Dél-Afrika 1961-ben Hendrik Verwoerd (1901–1966) miniszterelnök vezetésével köztársasággá vált.”

Az 1820-as években először 5000 brit középosztálybeli bevándorlót „telepítettek be” a gyarmatosító hatóságok. Számuk Fokvárosban és az Eastern Cape-n rohamosan nőtt, különösen miután aranyat és gyémántot is találtak a térségben. Az új telepesek farmerként azonban nem voltak sikeresek, és többségük a kisebb városokba költözött.

Az 1830-as évekre Fokváros (és később Port Elizabeth) megerősödött a kereskedőházakat illetően, ami egyfajta gazdasági transzformációt is indukált, és helyzetbe hozta a tőkével rendelkező birtokosréteget (Worden 1994: 11).

Globális, regionális, lokális szerepek és tapasztalatok

Az elmúlt években a globális város megnevezést jelentősebb nyugati, majd keleti feltörekvő városok jellemzésére használnak, amelyeknek határon túlterjedő központi funkciókkal, a pénzügyi szolgáltatásaikkal, az információ-előállításban, -kereskedelemben betöltött szerepükkel kerültek fel a világgazdaság és a globális társadalom horizontjára. Fokváros klasszikusan semmiképpen sem tartozik ebbe a körbe, a globális erőterek központjai között rendre inkább Johannesburg szerepel (joggal), aki azonban megtapasztalta Fokváros mindennapjait, színeit, árnyalatait, kontrasztjait, annak számára egyre több isméréseben globálisnak tűnik ez a város. Ez a pozíció számos helyi és helyzeti energiának, ebből adódó versenyelőnynek és a tudatos stratégiai beavatkozásoknak köszönhető. Fokváros nem versenyezhet sok metropolisszal, azonban történelmileg és manapság is olyan városjellemzőket képes felmutatni, amely alapján érdemes néhány dimenzióban a kérdést részletesebben vizsgálni.

Földrajzi determinációk

Afrika (és általában a világ) legnagyobb, legjelentősebb városai erős természetföldrajzi determinációval is rendelkeznek. A mai Dél-Afrika első legjelentősebb városa nem véletlenül Fokváros, bármely térképre nézve is jól látszik, hogy ez – valójában nem, hanem az Agulhas-fok, i. később – Afrika csücske. Az Európából kelet felé tartó hajósoknak itt kellett a szélhez igazodva irányt váltani, itt tudtak ivóvízhez jutni, ehhez pedig a változatos és kedvező kikötési lehetőséget öblök nyújtottak lehetőséget. A legjelentősebb kikötő a Table-bay, amely délről és északkeletről hegyekkel védett, míg a keleti és délkeleti irányba a szárazföld (élelmiszertermelés a kereskedelmi hajók számára) felé nyitott kaput. Délre egy másik öböl – Hout Bay (Faöböl) –, amely szintén remek kapcsolatokkal rendelkezik a szárazföld irányába, a holland telepesek építkezéshez szükséges faellátását biztosította, később erődöket is építettek itt (a franciák) a stratégiai jelentőségű Fokvárost védendő (elsősorban az angoloktól), de ez történelmileg a térség halászati központja, miképpen ma a városi hétvégi turizmus egy kedvelt desztinációja. A Fok-félsziget keleti oldalán található a szintén hegyláncokkal körülölelt False Bay (Hamis öböl), amely nevét az India irányából érkező, Európa felé tartó hajósoktól kapta.

A kevésbé tájékozottak ugyanis gyakran hitték, hogy már Fokvárosban vannak, amelyhez azonban még körül kellett (volna) hajózniuk a Fok-félszigetet. A „tévesztők” némelyike a sekély vízben hajóroncsokat hagyott hátra, amelyet jól ismernek a helyben búvárkodók, a népszerű helyi strandokat látogatók. A tágabb térségre tekintve feltűnik, hogy a Nyugati-fokvidék (Western Cape) számos hegyvonulattal rendelkezik, köztük a Tábla-, igazából Asztal-heggyel (Table Mountain), amely a Fok-félsziget gerincét alkotó hegyvonulat kezdete.

1–2. kép Cape Point és Simon's Town öblözete



A Fokvárosi várostérséget festői hegyek veszik körül, amelyek kelet felé húzódnak a part mentén. A hegyek túloldalán, Fokvárostól keletre fekszik az Overberg-hegység, egy dombok és völgyek uralta, nagyrészt ma is mezőgazdasági művelés alatt álló térség. Fokvárostól észak felé haladva a Swartland, egy másik, dombos vidék, amely további hegyekbe, köztük a Cederbergbe vezet. Lényeges ezen átmenet Afrika központi részei felé haladva, hiszen ez adott és ad ma is teret a változatos, európai jegyeket magán hordozó gazdálkodásnak, amely a Kis-Karoo, majd Nagy-Karoo felé haladva egyre szárazabbá válik. Ne felejtsük, Afrikában járunk, az európai telepesek olyan helyeket preferáltak, ahol az öreg kontinenshez hasonlatos természeti közeget találhatnak. A nagyjából Kairónak megfeleltethető Egyenlítő-től mért távolságot, az ebből következő száraz és meleg adottságokat a hideg tengeráramlások, a magasabb hegyek és a hegységrendszerből lefolyó jelentős mennyiségű és történelmileg jól hasznosított ivóvízmennyiség biztosítja.

Történelmi adottságok

A gyarmati világkereskedelem korát gyakran a proto-globalizáció (Hopkins 2003) névvel illetjük, amely a globalizáció történetének egy olyan időszaka, amely nagyjából az 1600–1800 közötti éveket öleli fel. Ezt az időszakot olyan kereskedelmi megállapodások jellemzik, mint a Kelet-indiai Társaság, a hegemonia Nyugat-Európa felé történő eltolódása, a hatalmas nemzetek közötti nagyobb léptékű konfliktusok, amelynek gyakran gyarmati következményei is vannak. Az ebben érintett terekre jellemző az egyszerű árukereskedelem mellett a népek, kultúrák, nyelvek, hitek keveredése, az innovációk exportja, az új és újabb területek közötti növényi és állati terményeinek cseréje, de például a járványos betegségek átadása is. Maga a globális (világ-) város koncepció és fogalom (a világkereskedelemben meghatározó jelentőségű központ) is éppen ebben az időszakban születik, a gyarmati időszak csúcán Liverpooll kapcsolatban jelent meg 1886-ban (Liverpool 1186). Ez az időszak Fokváros jelen arcát markánsan meghatározó időszak, így érdemes egy pillantást vetnünk a mai adottságok további történelmi előzményeire is.

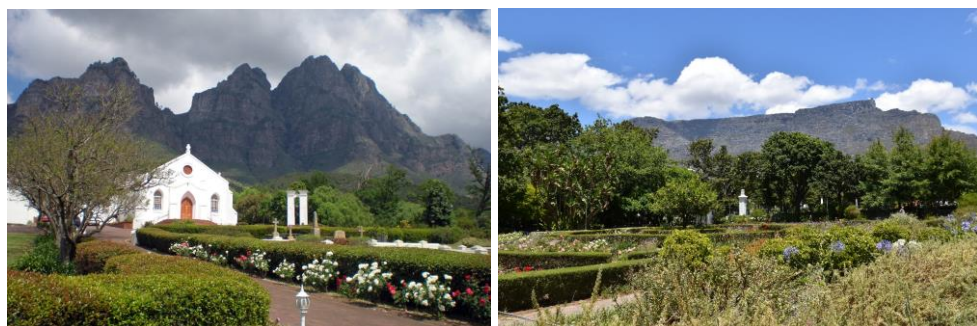
Fokváros mai területének első lakói khoisan, khoekhoe és san népcsoportok lehettek, akik a bantu terjeszkedés során i.e. nagyjából a 10. században Afrika déli részeire eljutottak és keveredtek a népesebb bantu törzsekkel. Később az ország északi részén a Limpopo és a Shashe folyók torkolatának vidékén a Mapungubwe Királyság működött i.sz. 900-1300 között, amely a szubkontinens legnagyobb birodalmává fejlődött, mielőtt a 14. században az éghajlati változások elsodorták. Ez a királyság azonban már bekapcsolódott a nemzetközi kereskedelembe, kelet-afrikai kikötőkön keresztül Arábiába, Indiába és Kínába, valamint egész Dél-Afrikába irányába szervezte az arany, elefántcsont cseréjét olyan importcikkre, mint a kínai porcelán és a perzsa üveggyöngyök (Fouché 1937). Ennek a korai kereskedelemnek a nyomai a mai Western Cape tartomány régészeti leleteiben is felbukkannak, a hajók a ma is ismert kikötőket használták.

Az afrikai partvidék európaiak általi megismerése a 13. században kezdődött, amikor Portugália alternatív útvonalat keresett a Kína irányába a selyemúthoz képest. A 14–15. században portugál felfedezők körbehajózták és feltérképezték a nyugat-afrikai partvidéket, majd 1488-ban megkerülték a Jóreménység-fokot. A 16. század végén a francia, dán, holland és angol, de főleg portugál hajók az Indiába tartó útjuk során rendszeresen megálltak a Table Bayben. A szükséges javítások mellett a helyi khoisan törzseknek dohányt, rezet és vasat adtak cserében friss húsert és vizért, gyümölcsért.

1652-ben a Holland Kelet-indiai Társaság Jan van Riebeeck parancsnoksága alatt létesített kereskedelmi állomást Fokvárosban, az általa letelepített európai munkások szabadpolgárok néven váltak ismertté, és fokozatosan farmokat hoztak létre a holland

Fokföldi Gyarmaton. Munkaerőnek a hollandok Indonéziából, Madagaszkárról rabszolgákat hoztak, akik a mai színes népesség felmenőiként értelmezhetők. Termékeikkel bekapcsolódtak az anyaország kontinenseket átívelő kereskedelmi rendszerébe, áruik java nem a helyi népeiséget szolgálta, termelési technikájukban egyre messzebb kerültek az őshonos csoportok által folytatott természetes gazdálkodástól. Megkezdődött az európai és világ minden szegletéből történő növény- (szőlő, gabona, földimogyoró, burgonya, alma, citrusfélék) és állatkultúrák betelepítése, amelynek társadalmi, gazdasági és kulturális hatásai máig nyomozhatók. A németalföldi hatások közé sorolható a Cape Dutch (foki holland) építészeti stílus megjelenése, amely európai mintákat követő templomokat, gazdasági épületeket és udvarházakat hozott létre, ugyanakkor az öreg kontinensen jellemző téglaborítás helyett – az éghajlathoz igazodva – puritán fehér meszelt fal és egyszínű tömör ablaktáblák adnak helyi karaktert.

3–4. kép Cape Dutch épület (Pniël Congregational Church) és Company's Garden (Fokváros)



Fokváros további sorsa nem egészében helyben dőlt el, az európai hatalmak háborúinak következtében a Fokföld angol kézre került. A britek általi 1795-ös, majd 1806-os invázióját követően tömeges vándorlások (a Voortrekkerek Nagy Vándorlása) indultak el a szárazföld belsejének irányába, amelyek során búr településeket alapítottak. Kiterjesztették tovább a gazdálkodás térbeli és strukturális kereteit, intenzívebb kapcsolatba léptek az egyre inkább alárendelt szerepbe kényszerített helyi lakossággal. Az angolok által megszervezett Cape Colony (1795–1802, majd 1806–1910) a világ legnagyobb gyarmatbirodalmának rendszerébe illesztette a területet. A hatások sokrétűek: a korona jogrendjéhez történő igazodás keretében 1854-ben angol mintára szervezett parlament kapta meg a helyi törvényhozás jogát. Haszon- és dísznövények érkeztek a területre egyrészt igazodva a táji adottságok jelentette kihívásokhoz, másrészt a korona alattvalóinak voltak hivatottak biztosítani európai közérzetet. Fenyvesek, tölgyesek, illetve angol mintára gondozott (ezen a klímán rendszeresen öntözött) pázsit szürkemókusokkal

fémjelzi ma is a fokföldi európai hatásokat. A parti futóhomokot ausztráliai sótűrő növényzettel (*Acacia cyclops*), csüdfüvekkel kötötték meg, a vizenyősebb területek lecsapolása után eukaliptusz- és fűzféléket (Port Jackson) telepítettek⁴. Megindult a partmenti sávban 1874-ben a vasútépítés, a belső területek feltárására jó minőségű utakat alakítottak ki, és rendszerbe állt 1895-ben az első villamosáramot termelő erőmű. A város építészeti arculatát a viktoriánus építészet funkcionális, ugyanakkor a középületekben helyenként a prosperitást tükröző monumentalitás (városháza, parlament, kikötői iroda, halpiac, nemzeti könyvtár, Standard bank stb.) fémjelzi. Pusztán az épületeket elnézve az egyesült Királyságban érezhetnénk magunkat, talán csak a a több fehér meszelt fal szűrhat szemet. Az ország belsejében a 19. században fellelt jelentős gyémánt és az arany felfedezései alapvetően átrendezték a térség sorsát, az ország erőközpontja több lépcsőben áthelyeződött, 1936-ra Johannesburg méretben és jelentőségében is megelőzte Fokvárost.

5–6. kép Gyarmati Viktoriánus stílusban épült kávézó (Franschhoek) és a Parlament (Fokváros)



Az 1910-ben létrejött Dél-afrikai Unió (Natal, Orange Free State és Cape Colony) Fokvárosnak a törvényhozási szerepet hagyta meg, ami mellet kulturális, oktatási funkciói megkérdőjelezhetetlenül dominánsak maradtak. Az apartheid rendszerben (1948–1994) a régió jelentős arányú fehér lakossága a faji alapú szegregáció hivatalos politikává válásával sajátos helyzetbe került. Kevert társadalmában meghatározó volt a színes lakosság, a tágabban értelmezett térség gazdasága (ipari üzemek és fehérek tulajdonolta farmok) erre alapult, így a faji alapú kizorítás leginkább a fekete (bantu) csoportokat érintette. A város kevert negyedeit felszámolták, a korábban is jellemző szegregáció erősödött, a problémás körzeteket egyszerűen ledózerolták (District Six) a megmaradt

⁴ A globális rendszerből importált növények egy része a helyi flóra és kultúrtáj integráns részévé vált az évszázadok alatt, másokat a ma a hatóság invazív (özön-) fajokként tart nyilván (www.invasives.org.za/fact-sheet).

színes populáció máig intakt tömböket hozott létre. Közülük az egyik legérdekesebb és legszínesebb – a szó szoros értelmében is – a Bo Kaap maláj negyed, amely mára turisztikai látványossággá fejlődött. A fekete lakosság számára a települések peremén szorítottak életteret, ami a mai szegregátumok alapja. Mindezek mellett a jelentős bevételek lehetővé tették a fenti elveknek is megfelelő folyamatos infrastruktúra-fejlesztést, az oktatási és egészségügyi rendszer polarizált, de folyamatos működtetését, mindezt a legzordabb apartheid években is fenntartott, szűken értelmezett, de parlamentáris keretek között.

Társadalom

A települések jelentőségét legtöbbször a népességszámmal rokonítják, hiszen a lakosság erőforrásként, piacként biztosít lehetőségeket a gazdaság számára, ugyanakkor a számbéli nagyság kiterjedtebb belső minőségi differenciációt biztosít. Fokváros Afrika nagyvárosi együtteseinek közül mindössze a 13. (4,8 M fő – 2022), de ez az ország lakosságának így is a 8%-a. A szivárványnemzetnek is becézett ország 11 hivatalos nemzetisége⁵ közül mindegyik jelen van a városban, a gyarmati világ által erre sodort meghatározó indiai, kínai, pakisztáni, maláj csoportok a közelmúltban felerősödő, zömmel afrikai eredetű (Zimbabwe, Mozambik, Leshoto, Malawi, Kongó, Szomália, Botswana, Angola, Eswatini) tömegekkel színesedtek. Érdekes színfolt ebben a képben a rhodesiai (európai gyarmati eredetű telepes fehér) lakosság bevándorlása, akik a szomszédos Zimbabwe markánsan fehérellel politikája elől menekültek az országba. A város kiemelt foglalkoztatási központi szerepét, globális jellegét aláhúzza, hogy az ötödik legfontosabb bevándorló csoport az Egyesült Királyságból érkezett 2020-ban, de az 1990-es évektől jelentős posztoszocialista (leginkább lengyel, magyar⁶, örmény, azeri, ukrán), vietnámi, koreai, japán betelepülés is tapasztalható (www.statssa.gov.za). Fokvárost a legbiztonságosabb dél-afrikai nagyvárosnak tartják, így jelentős az ország központi területéről (Gauteng) is ebbe a térségbe történő áramlás. Mindezek a hatások a város és környékének történelmi lenyomataiban, épített arculatában és helyi közösségeiben, ugyanakkor jelen konfliktusaiban is nyomozhatók.

⁵ Hivatalosan az országban nem tartanak nyilván nemzetiségeket, hanem leginkább a gyarmati, majd apartheid rendszerből levezethető rasszok szerinti nyilvántartás dominál. Ennek értelmében fekete, színes, indiai és fehér csoportokat különböztetnek meg. Árnyaltabb differenciációt biztosít a nyelvek szerinti mintavétel, amely 11 hivatalos nyelvet listáz: Ndebele, Pedi, Sotho, Swati, Tsonga, Tswana, Venda, Xhosa, Zulu, Afrikaans és angol.

⁶ A dél-afrikai magyar közösség számát mintegy 5 ezer főre tehetjük, amelynek döntő része Gauteng tartományra koncentrálódik és zömmel 1956-os emigrációs eredetű. A fokvárosi diaszpóra párszáz tagot számlál, közöttük a rendszerváltás után érkezett fiatalabb generáció is fellelhető. Magyarország Fokváros jelentőségét felismerve – a pretoriai nagykövetség és a durbani konzulátus mellett – tiszteletbeli konzullal képviselteti magát ebben a térségben.

7–8. kép Egyetemisták számára épített apartmanlakások, illetve a színes lakosság funkcionális új sorházai, a hátsó kertben fekete bérlők hajlékaival (Stellenbosch)



Afrikai kontextusban érdemes szólni a szegénység és kirekesztettség kérdéséről is, mint a terjeszkedő nagyvárosokban egyértelműen szembeötlő jelenségről. Fokváros önkormányzatának statisztikái szerint a szegénységben élő háztartások részesedése 24,2-ről 17%-ra mérséklődött 2014–2018 között. A legnagyobb javulást a fekete háztartásokban regisztrálták (42,8 – 20,5), de csökkent a színesek körében is (23,8 – 18,7), míg a fehér családok esetén szinte stagnált (5,9 – 6,1). Sajnálatos módon az apartheid rendszer faji-területi alapú megkülönböztetése még ma is egyértelmű, a több évtizedes kirekesztés (a társadalmi és térbeli peremekre történő kiszorítás) a szegényebb és a tehetősebb csoportokat fizikailag jól elkülöníti. Dél-Afrika sokat citál alacsony közbiztonságának az egyik legkomolyabb összetevője, hogy e szélsőségesen polarizált csoportok ma már ugyanazon közösségi tereket használják, a szegénység és a jólét közötti térbeli diszkrimináció legális korlátai eltűntek, míg a jövedelmi és vagyoni különbségek alig csökkennek. Ez lépten-nyomon szembeszökik Fokvárosban is, a városházától, Fokváros főterétől alig száz méterre hajléktalanok tucatjai lagnak embertelen körülmények között.

9–11. kép Dél-Afrika fehér, színes és fekete lakossága nem csak a bőrszínben különbözik



A helyi lakosság minőségi mutatói közül érdemes a népességdinamikára is vetnünk egy pillantást. Az afrikai kontextushoz illeszkedően Fokváros és térségének lélekszáma intenzíven, évente mintegy 1,8–1,9%-kal növekedik az elmúlt évtizedben. A gyarapodás mértéke enyhén lassulni látszik és sajátos térbeli tendenciákkal jellemezhető. A város adminisztratív területén a fejlett világ központjaihoz hasonlóan a stagnálás tapasztalható, a kifelé áramlás és a beköltözés nagyjából egyensúlyi állapotot alakít ki. Intenzíven gyarapszik az elővárosok népessége, amelyből kitűnik Khayelitsha a statisztikai adatok szerint legalább félmillió, egyszintes beépítettségével is 10 ezer fő/km² népsűrűséget meghaladva (rögvest hozzátehetjük, hogy egyre jellemzőbb az emeletes bádogviskók építése). A település mintegy 10 km-re helyezkedik el Fokváros központjától, telepítőtényezői közül az N2-es autópálya biztosította gyalogos- és tömegközlekedési tengely, valamint a művelésbe és intenzív területhasznosításba nem vont, tengerpartra kihúzódó, félig kötött homokformák dominálta terület emelhető ki. Népessége 99%-ban szubszaharai afrikai, nyelvén 90% felett a xhosa jellemző, így az ország egyik leginkább szegregált közössége. Az európai szemnek kiterjedt nyomornegyednek tűnő terület meglehetősen differenciált, középületei, központja, decentrumai, szolgáltatóegységei működnek. Az alapvető infrastruktúrát a kormányzat komoly és tudatos erőfeszítésekkel biztosítja, így vezetékes ivóvízzel, elektromos árammal, karbantartott állapotú úthálózattal, és a központi tereken közvilágítással is rendelkezik. Khayelitsha sok afrikai város illegális negyedeivel ellentétben folyamatosan halad a rendezett közösség irányába, a területrendezési következetesség és szigor, illetve annak toleranciája az apartheid rendszer ellentmondást nem tűrő, de forrással rendelkező gyakorlatára vezethető vissza.

12–13. kép Az elővárosi (Khayelitsha) és fokvárosi nyomornegyedek kettőssége



A népességben gyarapodó közösségek ellenpólusa a mintegy 20 perces autózással elérhető tehetősebb elővárosok sora. Délen az N3-as autópálya tengelyére és a tengerpart közelségére alapoznak ezek a magasabb presztízssű lakónegyedek (Constantia, Bishopscourt, Muizenberg, Kalk Bay, Fish Hoek, Simonstown, Hot Bay), míg északon (Durbanville, Belville) a lankás dombsági tájak egykori mezőgazdasági közösségei alakulnak át elit lakóövezetökké, ahol általában 40–85% közötti fehér közösségek jellemzők. Az afrikai kontextusban nem igen jellemző fejlett autópálya és gyorsforgalmi úthálózat az agglomerációt a nyugati világhoz hasonlatosan akár 50–60 km-re is kiterjeszti, így a fenti – elit kitelepedése – folyamatok a Fokvárostól távolabb fekvő kisvárosokban is tapasztalhatók. Ezek a helyek igen népszerűek nemcsak a kiköltözők, de a tengerentúlról és az ország más részeiből érkező vagyonosabb rétegek körében. Így válhatott egykori telepes közösségek sora (pl.: Franschhoek, Paarl, Worcester, Somerset West Hermanus) ma gyarapodó és népszerű lakóhellyé, a borvidéken meghúzódó egykori francia hugenotta bortermelő városka Franschhoek pedig az ország legvágyottabb (és legrágább) lakcíme. Az itt megtelepülő magasán képzett lakosokat a természeti szépség és a biztonság mellett a fokvárosi várostérség összetett funkciói vonzzák, de megfigyelhető a kreatív szektor, a kutatás-fejlesztés és a magasabb szintű szolgáltatások kitelepedése is Fokvárosból. Az egykoron bortermeléséről híres Stellenbosch-ban ma tajvani mintán alapuló Technopark üzemel, banki, biztosítási, infokommunikációs, divat- és térinformatikai cégeknek, de kutatóinak és fejlesztőinek is (jól fizetett) munkahelyet és (biztonságos) otthont adva.

14–15. kép A Stellenbosch-i Egyetem egy épülete és Franschhoek hegyoldalba felkúszó színes negyede



Fokváros és tágabb térsége (Western Cape) hagyományosan az európai modellt követő felsőoktatási bázis. Négy egyeteme és mintegy tucatnyi egyéb, felsőfokú képzést kínáló intézménye működik. Legrégibbi egyetemét (University of Cape Town) 1829-es

bázison 1874-ben alapították, ma 20–25 ezres hallgatói állományával, a világ 200 legjobb egyeteme között (160. 2023-ban) tartják nyilván (www.timeshighereducation.com). A kiválóságot egy közismert történelmi tény is alátámasztja: a világ első szívatültetését Christiaan Barnard 1967. december 3-án a Cape Town University – ma már a világhírű orvos nevét viselő – klinikáján hajtották végre. Az ország harmadik legrégebbi és minőségi mutatói alapján is az első háromban jegyzett felsőoktatási intézménye (Stellenbosch University) is e tartományban működik, amely alig száz pozícióval marad le a fokvárosi versenytárstól a nemzetközi listákon. A térség makroregionális súlyát jelzi, hogy a kontinens három legjobb egyeteme közül kettő itt található – University of Cape Town (1.) és Stellenbosch University (3.) A Cape Peninsula University of Technology hat karán pedig mintegy 32 ezer diák tanul, amelynek a korszerű technológiák átadásán túl jelentős szerepe van a társadalmi mobilitás elősegítésében. Dél-Afrikában a felsőoktatási hallgatók aránya az érintett korosztályhoz viszonyítva globális mérőszámokkal nézve meglehetősen alacsony, a Western Cape tartományban azonban a legmagasabb. Ez a felsőoktatási kínálat a tudományterületek teljes spektrumát lefedi, benne az állami és magán szereplők kettősségével, a beiskolázási bázis a tartomány határain messze túlról, Afrika egészére és némely diszciplína esetén a tengerentúlra is kiterjed. Az egyetemi tudásbázishoz szorosan kötődve egészségügyi intézmények, ipari-technológiai, pénzügyi és innovációs centrumok, társadalomtudományi kutatóközpontok, laboratóriumok működnek, hozzájárulva ahhoz, hogy Fokváros a tudástermelés és -megosztás központjává válhatott elsődlegesen Dél-Afrika és a kontinens számára. Az innovációs képességet mérő mutatószámok között is impresszív adatokra bukkanunk: afrikai viszonylatban a legtöbb benyújtott szabadalom Fokvárosban jut 1000 lakosra, mintegy kilencszer több mint az ország legjelentősebb városában Johannesburgban. Ez az innovációs képesség gyökereiben az apartheid rendszerre nyúlik vissza, amikor a nemzetközi közösség egyre szigorodó embargóval sújtotta az országot. A bőséges és értékes erőforrásainak bevételeire alapozott intenzív külkereskedelem hanyatlásnak indult, a kieső importot saját termékek és technológiák fejlesztésével igyekezett a rendszer pótolni, elképesztő léptékű erőforrásokat rendelkezésre bocsátva.

Gazdaság

Fokváros a gazdaság méretét tekintve közepes méretű város, így a legtöbb nemzetközi mutatóban a középmezőnyben helyezkedik el, azt pedig, hogy a johannesburgi régió (Gauteng tartomány) jelentősége nagyobb, kevesen vitatják (Trujillo, Parilla 2016). Az azonban mindenképpen említésre méltó, hogy a lényegesen népesebb Johannesburgban előállított GDP mintegy kétharmadát előállítják Fokvárosban is, így ez

utóbbi várostérség kalkulált GDP-je (PPP) nagyjából 70 Mrd USD volt 2020-ban. A foglalkoztatási és a gazdaságszerkezet magasabb (szervezettségi) szintjét mutatja, hogy egy alkalmazottra vetítve az érték a johannesburgi mutató 95%-a. A város gazdasági növekedése az elmúlt években mindvégig meghaladta az ország egészét és a belföldi versenytárs régiókat (Johannesburg, Ethekwini /Durban/, Nelson Mandela Bay /Port Elisabeth/) is. Fokváros mintegy 10%-kal járul hozzá a dél-afrikai gazdasághoz és mintegy 71%-ot képviselt régiójában az elmúlt években (Western Cape) (City of Cape Town 2020).

Látható, hogy a város gazdasági profilja nem teljes mértékben illeszkedik a kontinensen, illetve az országban jellemzőkhöz. Dél-Afrikában és a tágabb térségben a bányászat és a kitermelőipar dominál, Fokvárosban a szolgáltatásokra és tudásgazdaságra épülő struktúra jellemző. A pénzügyi, biztosítási, ingatlan- és üzleti szolgáltatások ma már a város gazdasági tevékenységének 37%-át teszik ki, amely a tartományban is csak 31%, míg országosan alig 20% körül alakul. Fokváros a K+F területén is különösen erős, amelyhez jelentős kreatív iparágak kapcsolódnak. A pénzügyi és üzleti szolgáltatások mellett a következő négy évben a városban és a tartományban a közlekedés, raktározás és kommunikáció, kiskereskedelem, nagykereskedelem, vendéglátás és szálláshely-szolgáltatás, valamint ehhez is kapcsolódóan az építőipar növekedése prognosztizálható. Ennek háttéréül a differenciált, illetve magasan képzett munkaerő- és a jelentős felvevőpiac mellett az országos mutatókat (amelyek afrikai kontextusban kiemelkedőek) műszaki, pénzügyi-gazdasági, illetve humán infrastruktúra támogatja, amely más városokhoz képest általában átlagon felüli.

16–17. kép A központi üzleti negyed a kikötővel és a turisták által is egyre jobban ismert Bo Kaap (maláj) negyed



A globális városokhoz hasonlatosan itt is megjelentek a legnagyobb világcégek, amelyek a termelésen túl a pénzügyi szolgáltatásokban, a tanácsadásban és a kutatás-fejlesztésben érdekelték. Az Amazon ügyfélközpontot, a Johnson & Johnson, valamint a GlaxoSmithKline gyógyszer-, a Kimberly-Clark papírgyárakat, a Thomson Reuters

adat- és információelemző laboratóriumot, az Oracle szoftver és IT design és fejlesztő- és tesztelőközpontot, Microsoft adatközpontot, az IBM, DHL és a Wind Prospect regionális központot, a KPMG, a juwi és a Hisense szolgáltatási központot, a Panasonic az országos központi irodáját, az Airbus karbantartási és logisztikai centrumot működtet Fokvárosban. E cégek alaptevékenységeiken túl a vállalati kultúrájukon keresztül is bekapcsolják Fokvárost a nemzetközi hálózatokba.

Hasonlóan intenzíven fejlődik helyben a modern nagyvárosok új jellemzője, a kreatív gazdaság: Fokváros 2017-től tagja az UNESCO Kreatív Városok Hálózatának, egyetlenként az afrikai kontinensről. A multikulturális hagyományok, a képzőhelyek színes választéka, a hagyományosan erős filmipar, az élénk turizmus támogatta jelentős piac és a demokratizálódási folyamat eredményeképpen településvezetés a kreativitást és a designt eszközként használja a város újjáépítésének, újra pozicionálásának folyamatában. Becslések szerint a kreatív iparágak 1 milliárd USD bruttó hozzáadott értéket teremtettek és mintegy 27 760 munkahelyet biztosítottak Fokvárosban, ami a város teljes hivatalos foglalkoztatásának 2,2%-át tette ki 2014-ben (www.en.unesco.org). A város növekvő hírnevét a kulturális és kreatív klaszterbe tömörülő 349 cég, valamint a design területén kilenc nagy, évente megrendezésre kerülő, a tevékenységhez kapcsolódó esemény és számos az év során tartott kisebb, a kreativitásra összpontosító rendezvény támasztja alá.

A település és térsége gazdaságban egy igen meghatározó szelet az idegenforgalom, amely változatos adottságokra, a háttérterületek differenciált kínálatára, Fokváros és a Tábla-hegy ikonikus adottságaira és nem utolsósorban (relatív) biztonságára alapozhat. A vendégek java része az Egyesült Királyságból, Németországból, USA-ból, Hollandiából, Franciaországból és Belgiumból érkezik, de egyre jelentősebb a regionális (Zimbabwe, Angola, Namíbia) és a belföldi turizmus is (wesgro.co.za). Fokvárosban sok egyéb mellett a holland (Castle of Good Hope) és az angol gyarmati örökség (Parlament), az apartheid időszak (Robben Island, District Six) emlékein túl sajátos geológiai és növényvilág formációkat (Table Mountain National Park), vásárlási és szórakozási lehetőségeket (Victoria & Albert Waterfornt), és változatos sportturisztikai (golfpályák, vízisportok, Cape Town Stadium) adottságokat talál a turista. A város tágabb térségéhez kapcsolódó borvidék (Stellenbosch) telepesevárosai, a tengerpart változatos kínálata (horgászat, pingvinek, fókák, illetve a bálnalestől az aktív sportokig, Cape Point, Cape of Good Hope) csoportosan vagy egyénileg, a kerékpártól a helikopterig sokféle módon bejárhatók. A főbb utak mentén egyre több helyen található kifejezetten a kerékpárosoknak kialakított sáv, amelyet előszeretettel használnak a futók is. A város fejlesztési stratégiájában (City of Cape Town 2013) kifejezetten globális szemléletű,

alapelve szerint nem a hazai, hanem a globális versenytársakkal (leginkább Latin Amerika, Afrika, Ázsia) és színpadon kell megméretnie magát, ott, ahol a tőke és a képzett munkaerő egyre szabadabban mozog. A megőrzendő és felépítendő versenyelőnyök közül a dokumentum a stratégiai infrastruktúrába (megfelelő villamosenergia-, víz- és csatornaszolgáltatások biztosítása, a tömegközlekedés kiépítése)⁷ történő befektetést, illetve az átlátható szabályozási folyamatok biztosítását látja legnagyobb kihívásnak. Az ágazati gazdaságfejlesztés a meglévő iparágak intenzívebb hasznosítására, ezen túl a niche szektorokra, valamint a kreatív és tudásalapú ágazatokra épít, ahol a város feladata megteremteni és elősegíteni a modern szabályozási és intézményi környezetet.

Infrastruktúra

Fokváros infrastrukturális környezetét és adottságait afrikai dimenzióba helyezve pozitív meglepetések érnek. Az ország magasan fejlett makroinfrastruktúrával, így autópálya- és gyorsforgalmi úthálózat-rendszerrel jellemezhető, amelynek fő bázisa az apartheid rendszerben kiépült. Ennek oka a területileg széttagolt⁸ gazdasági és népességi súlypontok összekapcsolásának történelmi igénye (amelyről már a gyarmati történeti kontextus felvázolásakor tettünk említést), ez a törekvés az 1990-es évek derekától az Afrika belseje felé futó tengelyek megerősítésével egészült ki. A közlekedési hálózatok a két jelentős csomópont között és nagy tengely mentén futnak, mindkettő a Johannesburg – Fokváros párost köti össze, az egyik a szárazföld belsejében (Bloemfontein érintve), a másik zömmel a partvidéken (Port Elizabet-et és Durban is bekapcsolva) haladva. Az ország burkolt úthálózatának hosszát tekintve a nemzetközi listák 10. helyét szerzi meg a kifejezetten nagy és/vagy fejlett államok között. „Az ország főúthálózatának túlnyomó része legyező szerkezetű: a gazdasági élet meghatározó központjából, Johannesburgból délies irányban sugarasan ágaznak ki a nagy kikötővárosok [így például Fokváros] felé.” (Erdősi 2011: 620). A vasút elsősorban áruszállítást végez, a hálózat hossza alig 3%-a a közutakénak. A belföldi légiforgalmat 130 kisebb és 22 nagy

⁷ A 2015–17. egymást követő három évben komoly szárazságok pusztítottak a tartományban, amelyek ráirányították a figyelmet a pazarló és véges vízgazdálkodási gyakorlatra. Az erőforrásokban bővelkedő Dél-Afrika az elmúlt években energiaválságban él, amelyet a villamosenergia-ellátás széles körű országos áramkimaradásai jeleznek. Ez a termelési és elosztási folyamatok strukturális problémájából ered, 2007-óta egyre súlyosabb terhelés és elsősorban a nagyvárosi régiókat érinti. A kormányzat ütemezett áramszünetekkel próbál védekezni, a folyamatos áramellátás szüneteltetése 2022-ben már 205 napra rúgott.

⁸ Bár a Dél-afrikai Köztársaság afrikai viszonylatban nem nagy (9.) területű ország, két nagy gazdasági erőközpontjának, igazgatási székhelyének, népességkoncentrációjának (Johannesburg – Fokváros) egymástól mért távolsága meghaladja az 1400 km-t, ami nagyjából a Budapest – London viszonylatnak feleltethető meg.

repülőtér kezeli, legfőbb csomópontja Johannesburg mellett Fokváros, ahova és ahonnan 19 légitársaság 23 desztinációval repül. Fokváros tehát ideális kapu- és csomóponti szerepben van, excentrikus pozíciójú központként négy irányban (nemzetközi, északi, keleti és északkeleti) szervezi a forgalmat, ennek minden előnyével és hátrányával együtt. Mindazonáltal ezek az adottságok messze kiemelik az afrikai nagyvárosok és általában a feltörekvő központok mezőnyéből.

18–19. kép Osztottpályás úttest kerékpársávvval az agglomeráció peremén, és tömegközlekedési sávvval ellátott autópályaszakasz (N2)



A jövő feladatai között a növekedéssel, struktúraváltással és megváltozott igényekkel kapcsolatos fejlesztések nevezhetők meg. A lakáskérdés elsősorban az elővárosokban probléma, ahol az illegális építkezések szigorú kontrollja mellett, a lakóterület-fejlesztésre kijelölt területek alapvető infrastruktúrával történő ellátása tulajdonképpen megoldott. Ezekben a körzetekben a közlekedés elsősorban iránytaxikkal, gyalog, kismértékben tömegközlekedéssel vagy autóval történik, ennek kezelésére a kapacitások adottak. A belső területeken az afrikai mezőnyben idősnek tekinthető alapvető infrastruktúra sok helyen előregedett és korszerűsítésre szorul. A hatékonyság javítása és a jövőbeli igények kielégítése érdekében beruházásokra van szükség Fokváros csapadékvíz-hálózatában, vízellátó rendszereiben villamosenergia-elosztásában, hulladékgyűjtési kapacitásában. Fokváros és térségének úthálózata általában véve jól kiépített, karbantartott, nemzetközi összevetésben is megállja a helyét. A helyzetet tovább javítja tömegközlekedés fejlesztése, amely még csak a kezdeti lépéseknél tart. Szintén kihívás az elővárosi forgalmon túlmutató tömegközlekedés (gyorsjáratú busz- és vasútközlekedés) fejlesztése. A komoly nemzetközi forgalmat kezelő kikötő és reptér a város és háttérterületeinek kapcsolatrendszerébe jól integrált, kapacitásai a további növekedés kezelésre alkalmasak. Fokváros infokommunikációs hálózata (lefedettség és sebesség) a település méretéhez képest is jónak mondható, bár ebben a tekintetben némileg elmarad

Johannesburgtól. A város kiemelet figyelmet fordít arra, hogy a magasszintű szolgáltatásokat a várostérség mind nagyobb területeire terjessze ki, amely szolgáltatási és az életminőség javításán túl hozzájárulhat a versenyképesség fokozásához, a termelékenységhöz, valamint a munkahelyteremtés ösztönzéséhez az új és feltörekvő iparágakban (City of Cape Town 2013).

A modern globális városokkal szemben támasztott követelmény az élhetőség és a biztonság. Ez utóbbi tekintetében még mindig komoly problémák vannak, bár a helyzet országos összevetésben kedvező és lassan javuló tendenciát mutat. Az átlagos biztonsági index (26,45 a 100-as skálán) még mindig közel tízpontos előnyt mutat Johannesburggal összevetésben, de csaknem 40 ponttal marad el Budapest vonatkozó értékétől. Mindezekkel együtt egy komplex mutató⁹ mentén Fokváros Afrika legélhetőbb városának számít, maga mögé utasítva Durbant, Pretoriát és Johannesburgot, amelytől jócskán lemaradva következik a top ötbe még bekerülő Nairobi (www.numbeo.com). A város közterei, parkjai jól gondozottak, karbantartottak, világvárosi szintűek, és a fentiek ellenére is biztonságosnak mondhatók.

Rendezvények

A mai világgazdaságban jelentős szerepet játszó települések a globális mentális térképekre nemegyszer nagyrendezvényekkel igyekeznek felkerülni, így a Föld minden szegletében láthatóvá válni. Az apartheid öröksége és a korábban többször említett közbiztonság nem segíti e helyi folyamatokat és törekvéseket, ugyanakkor mégis áttörés látszik e tekintetben is. A 2010. évi labdarúgó-világbajnokság helyszínének elnyeréséért a korábbi kudarcos pályázatok után komoly küzdelmet folytatott Dél-Afrika, amely végül kilenc helyszínen került nagy sikerrel megrendezésre. Fokvárosban egy teljesen új stadion épült – kínai szerepvállalással –, amely 64 100 fős kapacitásával a második legnagyobb az országban és azóta is látványos, emblemikus színfoltja a régiónak. A nemzetközi sportesemények közül leginkább az angolszász világban jellemző sportok (krikett, golf, netball) világrendezvényeiben jeleskedik a város, ezekből minden évben találunk a rendezvénynaptárban (www.capetownetc.com), de olyan érdekes elemek is feltűnnek, mint a női jégkorong vagy az ABB FIA Formula E világfutam. A sportesemények között jelentősek a tömegsport megmozdulások, közülük a hagyományos, több

⁹ A komplex életminőségi indexben szerepel a vásárlóerő, a közbiztonság, az egészségügyi ellátórendszer, a megélhetés költsége, az ingatlanárak mértéke a jövedelmekhez viszonyítva, az átlagos közlekedési/ingázási idő, a szennyezettség és a klímára vonatkozó mutató.

mint fél évszázados múltra büszke Two Oceans¹⁰ Marathon, amely látványos helyszíneken több kategóriában mozgatja meg a sportszerető közönséget.

20–21. kép Golfpálya és nyaralóházak, valamint a Cape Town Stadium Fokvárosban



A sporteseményeken túl a nemzetközi szakmai és tudományos konferenciák is igen népszerűek, ehhez a város remek lokációt és nagy kapacitású, biztonságos, korszerű és differenciált helyszíneket biztosít (pl. Cape Town International Convention Centre, Century City Conference Centre, University of Cape Town). A szakmai találkozók, vásárok, kiállítások az év egészében százezreket vonzanak Fokvárosba, de jelentősek a kulturális események, fesztiválok is. Az éves eseménynaptár mintegy 200 nagyrendezvényt jegyez, amely érték közel 20%-kal haladja meg a johannesburgi mutatókat (www.10times.com/capetown-za). A városba érkező külföldiek gyakran elszigetelt komplexumokban vesznek részt a találkozók, de figyelmesen szemlélve onnan is jól látszik Fokváros egyre jobban épülő globális jellege.

¹⁰ A remek márkanév ellenére az árnyaltabb földrajzi ismeretekkel rendelkezők jól tudják, hogy a Fok-félszigeten körbefutva sem látható két óceán, „mindössze” az Atlanti-, annak viszont egy gyönyörű partszakasza. Aki a két óceán találkozását szeretné megnézni, annak innen keletre, mintegy 245 km-t kell utaznia (vagy futnia) az Agulhas-fokig, hogy a kontinens legdélebbi pontját, az Indiai- és az Atlanti-óceán találkozási pontját elérje.

22. kép *Out of Africa***Konklúzió**

Fokváros a vonatkozó ágazati, statisztikai elemzések, a többkomponensű rankingek (EIU Hotspots 2012) szerint sem globális város. Némely szerző (Trujillo, Parilla 2016) a felemelkedő központok közé teszi, amely alapján saját, empirikus tapasztalatainkon alapuló elemzésünket készítettük. A fentiekben azt próbáltuk igazolni, hogy gazdasági, társadalmi és kulturális (rendezvények, világesemények, kreatív gazdaság) értelemben valóban nem teljes értékű globális város – bár nem áll tőle távol –, de abban az értelemben mégis globális város, hogy magán hordozza az urbanizáció számos globális jegyét. Ezek a folyamatok az európai vezető hatalmaknál tapasztalható tendenciák helyi keretek közé illesztett megvalósulásai voltak. A történelem viharai (gyarmati időszak, függetlenedés, apartheid, rendszerváltás, globalizáció) a korai urbanizációt mindig más és más pályára terelték, így kialakítva a dél-afrikai, benne a fokvárosi modellt. Fokváros ma már várostérségként értelmezendő, mint a legfejlettebb világ városai, szoros infrastruktúrális, munkamegosztási, specializációs kapcsolatokkal. Ilyen tekintetben a városból történő népességi kiáramlás jellemzi, a fejlett világ folyamatai mutathatók ki. Elővárosai specializálódtak, jónéhány igen magas presztízsű lakóhelyként és némelyikük komoly hozzáadottértékű tevékenység részére telephelyként vált vonzóvá a közelmúltban. A városközpontban és térségében olyan funkciók és lenyomatok is megjelennek (tudásközpontok, nagyrendezvények, technopoliszok, kreatív gazdaság, posztmodern városrehabilitáció és annak építészeti megoldásai, turizmus stb.), ami a fejlett világ nagyvárosaihoz teszi hasonlatossá. Erős imázsa, márkaneve van a világban, határozottabb, mint sok

más hasonló méretű városnak, várostérségnek. Ez a vonzerő egyértelműen érezhető az országban, Afrikában, de a tengerentúlon is.

Sok szempontból viszont a fejlődő világ urbanizációja a jellemző (erős beáramlás a városi térség központjainak irányába, nyomornegyedek, szükségmegoldások, fiatalodó népesség, képzetlenebb lakosság, tömeges lakásépítések, biztonság és általában lemaradó tervezési gyakorlati a gyorsan változó igényekhez képest. Ennek ellenére Fokváros semmiképpen sem tekinthető átlagos afrikai metropolisznak, számos mutató kapcsán jeleztük, hogy „kilóg a sorból”. Posztszocialista kontextusból nézve felmerülhet, hogy hordoz-e rokon vonásokat az itteni urbanizáció a Kelet-Európában történetekkel. Az apartheid tervezési gyakorlata némileg rokonítható az államszocialista berendezkedéssel, ahol egy ideológia mentén és következtében a világ urbanizációs hatásairól időszakosan leszakadva sajátos urbanizációk alakultak ki. Bár hasonló vonások tetten érhetők, Fokváros és térsége nem írható le a posztszocialista térség urbanizációs jellemvonásait sem, mert a tőkés, piaci viszonyoknak, a szabályozott, de nem túlszabályozott tervezésnek itt történelme van, nincs robbanásszerű átalakulás, a poszt-apartheid viszonyok nem hoznak drasztikus átalakulást a települések életében – szemben például a posztszocialista, vagy éppen az ázsiai – Vietnam, Kína stb. nagyvárosokkal. A változás tempója (városnövekedés) a szubszaharai nagyvárosok átalakulásához képest visszafogottabb, mert lényegesen magasabb bázisról indul. Amit most tapasztalunk, az egy lassú és számtalan hatással terhelt evolúció, a kontinens és világ számos pontján megtapasztalható forradalmi átalakulás helyett. Mégsem fejlődő és mégsem afrikai abban a tekintetben, hogy egy fejlett világbeli urbanizáció tözsomszédságában (földrajzi közelségében) alakul, részben ez az abszolút fejlettség mozgatórugója (gazdaságszerkezet, életminőség, jövedelmi különbségek, munkalehetőségek) is. Az abszolút és relatív fejlettség számos módon árnyalja a meglévő hátrányokat, ezzel sajátosan dél-afrikaivá és nem afrikaivá teszi a várostérség viszonyait. A területi tervezés-szabályozás évszázados gyakorlata (benne az apartheiddel) olyan pozitív (és negatív) adalékokat ad az afrikai urbanizációs viszonyokhoz, ami egyedivé teszi az itteni viszonyokat. Ez olyan sajátos globális keverékként értelmezhető, ami kevés helyen fordul elő ennyire intenzíven, ennyire koncentráltan. Még Dél-Afrikában sem, mert Fokváros és a Western Cape legeurópaibb, a legglobálisabb (klimatikusan, tercier és kvaterner alapú fejlettségével, biztonságával, sokszínűségével, befogadásával, kreativitásával stb.). Tapasztalataink szerint Fokváros nem versenytársa, hanem kiegészítője, alternatívája a globális városként már jegyzett Johannesburgnak – sokak szemében vonzóbb, így a fejletlenebb térségekből és szomszédos országokból történő beköltözés mellett Gauteng tartományból is sokan költöznek át Fokvárosba.

Mindezek mellett Fokváros igazi világváros, annak is egy élhető, szerethető, különleges verziója. Páratlan természeti környezetébe markáns európai jellemvonások települtek, azon belül is megkülönböztethetően holland és angol, de francia és portugál is, mindezen túl amerikai, illetve ausztrál hatások (pl. nagyobb rendelkezésre álló tér, „zöldmezős” urbanizáció stb.) is nyomozhatók. Mindez Afrikában – ugyan annak déli peremén), ahol ezen a vidéken az európaihoz hasonló klimatikus és természeti adottságok vannak, vagy azokat a bőséges erőforrásokra és nemzetközi tapasztalatokra alapozva megteremtették a különböző korok. A gyarmati rendszer ebbe a képbe még ázsiai vonásokat is hozott, ez Durban (indiai) mellett Fokvárosban (indiai és maláj) érvényesül a legjobban, az ország politikai helykeresése (BRICS), illetve a közelmúlt kínai expanziója tovább színesítette a képet. A helyiek (Capetonians – fokvárosiak) ezt a saját identitásuk részének, értéknek tekintik. tapasztalataink szerint mindezek mentén tekinthető globálisnak Fokváros, etimológiai értelemben mindenképpen, de talán még azt meghaladóan is. A mai gyorsan változó világban ennek a térségnek számos olyan egyedi adottsága és tapasztalata van, amelyet egy globális rendszerben kiválóan lehet hasznosítani.

Irodalom

- Bayly, C.A. (2004): *The Birth of the Modern World 1870–1914. Global Connections and Comparisons*. Malden, MA – Oxford: Blackwell Publishing.
- Búr G. (2010): *Az apartheid születése. A gyarmati önkormányzat visszaállítása Dél-Afrikában, 1906–1907*. Budapest: L'Harmattan
- Castells, M. (ed.) (2004): *The Network Society. A cross-cultural perspective*. Cheltenham – Northampton, MA: Edward Elgar.
- Castells, M. (2010): *The Rise of the Network Society*. 2nd ed. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Csap, L., Csapó, E., Kardos, B., K. Fényes, I., Piller, G. (2000): *A világ magyarsága. Magyarok Világszövetsége Nyugati Régiója*, Budapest, 168.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémia Kiadó, Budapest, 192.
- Economic Growth Strategy City of Cape Town 2013. City of Cape Town, 51.
- Erdősi F. (2011): *Afrika közlekedése*. Publikon Kiadó, Pécs, 763.
- Florida R. (2004): *The Rise of the Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York: Basic Books
- Florida R. (2009): *Who's Your City?* New York: Basic Books
- Florida R. (2017): *The New Urban Crisis*. New York: Basic Books.
- Florida R. (2019): *The Rise of the Creative Class–Revisited: Revised and Expanded*. New York: Basic Books
- Fouché, L. (1937): *Mapungubwe: Ancient Bantu Civilisation on the Limpopo*. Cambridge University Press, 183.
- Gibb, M. (2007): *Cape Town, a Secondary Global City in a Developing Country*. Environment and Planning C: Politics and Space, Volume 25/4.
- Hopkins, A. G., ed. (2003): *Globalization in World History*. NY: W. W. Norton & Company, New York.

- EIU Hotspots (2012): Benchmarking Global City Competitiveness, 26.
- Erna Oliver; Willem H. Oliver (2017) The Colonisation of South Africa: A unique case. HTS Teologiese Studies / Theological Studies, Vol 73, No 3.
- Keserű D. (2010): Fenntartható állapotok? Az urbanizáció Afrikában. In: Tarrósy I. (szerk.) Fenntartható Afrika. Publikon Kiadó, Pécs, 55–74.
- Myers, G. (2013): Afrikai városok. Új megközelítések a városkutatás elméletéhez és gyakorlatához. Pécs: Publikon Kiadó, Pécs
- Parnell, S., Walawege, R. (2014): Sub-Saharan African urbanisation and global environmental change. In: Parnell, S., Pieterse, E. (eds.) Africa's Urban Revolution. London – New York: Zed Books. 35–59.
- Sassen, S. (1991): The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press. 410.
- State of Cape Town Report 2020. City of Cape Town, Policy and Strategy Department, 57.
- Statistics South Africa – www.statssa.gov.za
- Liverpool: Port, Docks, and the city. Illustrated London News, 15 May 1886., 505.
- Jesus Leal Trujillo – Joseph Parilla 2016: Redefining Global Cities.
<https://www.brookings.edu/research/redefining-global-cities/>
- Tarrósy, I. (2012): Urbanizáció és fenntartható fejlődés Dar es Salaamban. Afrika Tanulmányok / Hungarian Journal of African Studies, 6(2), 4–22.
- Tarrósy I. (2013): Szerkesztői előszó. In: Myers, G. (2013) Afrikai városok. Új megközelítések a városkutatás elméletéhez és gyakorlatához. Pécs, Publikon Kiadó. 9–11.
- Taylor, P. J. (2004): World City Network: A Global Urban Analysis. Routledge, London
- Worden, N. (1994): The Making of Modern South Africa: Conquest, Segregation and Apartheid. Oxford – Cambridge, MA: Blackwell.

Internetes források

- <https://10times.com/capetown-za>
- www.timeshighereducation.com
- <https://en.unesco.org/creative-cities/cape-town>
- www.timeshighereducation.com
- Western-Cape-Tourism-Performance (2022):
https://www.wesgro.co.za/uploads/files/Research/Wesgro-IQ_Western-Cape-Tourism-Performance_July-2022.pdf