

UDK: 711.4:711.75+711.453.4(667)  
DOI: 10.5379/urbani-izziv-2012-23-02-005

Franklin OBENG-ODOOM

## Politično-ekonomski temelji novega zahodnoafriškega naftnega mesta Sekondi-Takoradi

V članku se z institucionalno-analitično metodo ekonomske zgodovine preučujejo izvor, rast in razvoj novega zahodnoafriškega naftnega mesta Sekondi-Takoradi. Posebna pozornost je namenjena vlogi pristanišč in železnic, njihovemu razvoju in sodelovanju s politično-ekonomskimi ustanovami v preteklih stotih letih. Ta pregledna zgodovinska analiza nakazuje, da je novo zahodnoafriško mesto spet tam, kjer je bilo na začetku. Podobno kot v

20. letih 20. stoletja v državnih in mednarodnih krogih danes ponovno vzbuja nacionalno, regionalno in mednarodno pozornost. Vse kaže, da je treba znova ovrednotiti sodobne zgodbe, ki trdijo, da sta razmah virov in družbeni propad v determinističnem odnosu.

**Ključne besede:** pristanišča, železnice, nafta, Gana, Afrika

## 1 Uvod

Mesto Sekondi-Takoradi, ki je nastalo z združenjem Sekondi-ja in Takoradija, je novo zahodnoafriško naftno mesto. Črno zlato so ob njegovi obali odkrili leta 2007. Do leta 2010 je nafta v mestu že tekla v količinah, primernih za prodajo, od leta 2011 pa se z obale že izvažata po svetu. To stopnjo razvoja mesta Sekondi-Takoradi spremljajo pomembne politične in ekonomske spremembe. Pojav trgovanja z dolarji se povečuje, saj se v mestu drenja vse več mednarodnih naftnih mogotcev. Črpanje in proizvodnja nafte sta ustvarila nova delovna mesta, zaradi česar so uvedli tudi nove smeri in programe na državnih univerzah ter sprožili široko razpravo v parlamentu in medijih (McCaskie, 2008; Gyampo, 2011). V kratkem času so bili sprejeti naftni zakoni, organizirane okrogle mize o nafti, ustvarjeni naftni odbori in organi (na primer Kapela, 2009; Obeng-Odoom, 2009; Obeng-Odoom, 2012a). Da bi privabilo mednarodne goste in dajalo vtis središča ustvarjanja bogastva, se mesto tudi fizično prenavlja. Mestne ulice končno dobivajo imena (Consortium, 2011); napis »naftno mesto« je vgraviran na mnogih dobro vidnih lokacijah.

Kažejo pa se tudi drugi učinki naftne mrzlice na identiteto mesta. Od leta 2007, ko je bil Sekondi-Takoradi razglašen za naftno mesto, so se cene zemljišč in stanovanj zvišale za najmanj 200 % (Yalley in Ofori-Darko, 2012). Zahodnoafriški strokovnjaki (na primer Obeng-Odoom, 2009; Edem, 2011) napovedujejo, da se bosta mesto in njegov mednarodni status še bolj spremenila, kar bo spremenilo dostop do stanovanj in zemljišč ter nadzor nad njimi.

Med družboslovci in zlasti sociologi vlada prepričanje, da te nenadne spremembe povzročajo družbeni razkroj oziroma »anomijo«, če uporabimo besede Emila Durkheima (1951). Hitro rastoča mesta vedno razpadejo ali doživijo popoln »družbeni razdor« (Wilkinson idr., 1982; Lawrie idr., 2011). Ekonomisti običajno govorijo o determinističnem odnosu med razmahom virov ter družbeno-ekonomskim in političnim propadom, pri čemer uporabljajo koncept »prekletstva virov«, ki je povezano z makroekonomskimi procesi, kot so nestanovitne cene nafte in rast vrednosti lokalne valute, in njihovimi sočasnimi učinki kot pojasnjevalnimi spremenljivkami (Corden in Neary, 1982; Collier, 2009). Politologi uporabljajo pojem »rentniška država« (ang. *rentier state*) in trdijo, da razmah virov navadno deželno, bogato z viri, spremeni v avtokratsko državo, ker postane preveč odvisna od prihodkov (rent) od virov. Posledično preživetje države ni več odvisno od »ljudske moči« (Beblawi, 1987).

Treba je razmisliti o tem, ali bo prihodnost mesta Sekondi-Takoradi prav tako mračna. To lahko ugotovimo z analizo začetkov mesta, njegove rasti in slave zaradi ekonomskih in

političnih uspehov. Dosedanje raziskave mesta, ki so se osredotočale na nafto (glej na primer Boohene in Peprah, 2011; Yalley in Ofori-Darko, 2012; Obeng-Odoom, 2012a; 2012b), niso preučevale zgodovine oziroma razvoja mesta. Zato se v tem članku preučuje vloga političnih in ekonomskih ustanov v začetnem in poznejšem razvoju mesta Sekondi-Takoradi v preteklih stotih letih ter ugotavlja, kako je mesto doživljalo obdobja nenadnih sprememb in slave. Članek je pomemben, saj se v njem poskuša razumeti sedanost in predvideti prihodnost s preučevanjem preteklosti, pri čemer se ponujajo pomembni vpogledi za prihodnje raziskave in javno politiko.

Pri tem se uporablja »institucionalno-analitična metoda«, ki zgodovinske podatke in zapise povezuje s širšimi družbenimi razlagami, v katere so vtisnjene vloge politično-ekonomskih ustanov in pojavov, ki se prepletajo in so soodvisni (Tuma, 1971). Ta induktivni pristop zajema kritično oceno in sintezo kvalitativnih in kvantitativnih zgodovinskih podatkov na mikro- in makroravnih. Obenem se pri razlagi »ekonomskega« prečka in presega »ekonomija«, »družbenost« in »politični sistem« (Gay, 1930; Greif, 1998). Natančneje, metoda temelji na 1. besedilni analizi (prebiranje izvirnih besedil, da se izluči avtorjev namen), 2. medbesedilni analizi (analiza idej z upoštevanjem razpoloženja določenega časovnega obdobja), 3. zgodovinski pripovedi (tudi s kritično sintezo preteklih zgodb) in 4. racionalnih rekonstrukcijah (ponovno prebiranje starih besedil in njihovo osmišljanje v sodobnem kontekstu; Marcuzzo, 2008).

V članku je nakazano, da so vzpon, rast in razvoj mesta Sekondi-Takoradi, ki sta ga poganjala promet in trgovina, oblikovale, ovirale in omejile lokalne, nacionalne in mednarodne interakcije v procesu, na katerega je vplivala dejavnost delavcev in drugih družbenih skupin. S tega vidika se »učinek nafte« ne more razviti v obliki samo enega »dogodka«, saj naftna dinamika pronica skozi kompleksno mrežo družbenih odnosov in institucionalnih interakcij. Te ugotovitve kažejo, da so zgodbe, ki zagovarjajo deterministični odnos med nenadno spremembo, kot je razmah virov, ter »družbenim razdorom, »prekletstvom virov« in »rentniško državo« lahko zavajajoče. V nadaljevanju so obravnavani ekonomski začetki, politična zavest in novejša dogajanje v mestu Sekondi-Takoradi.

## 2 Gospodarski razvoj

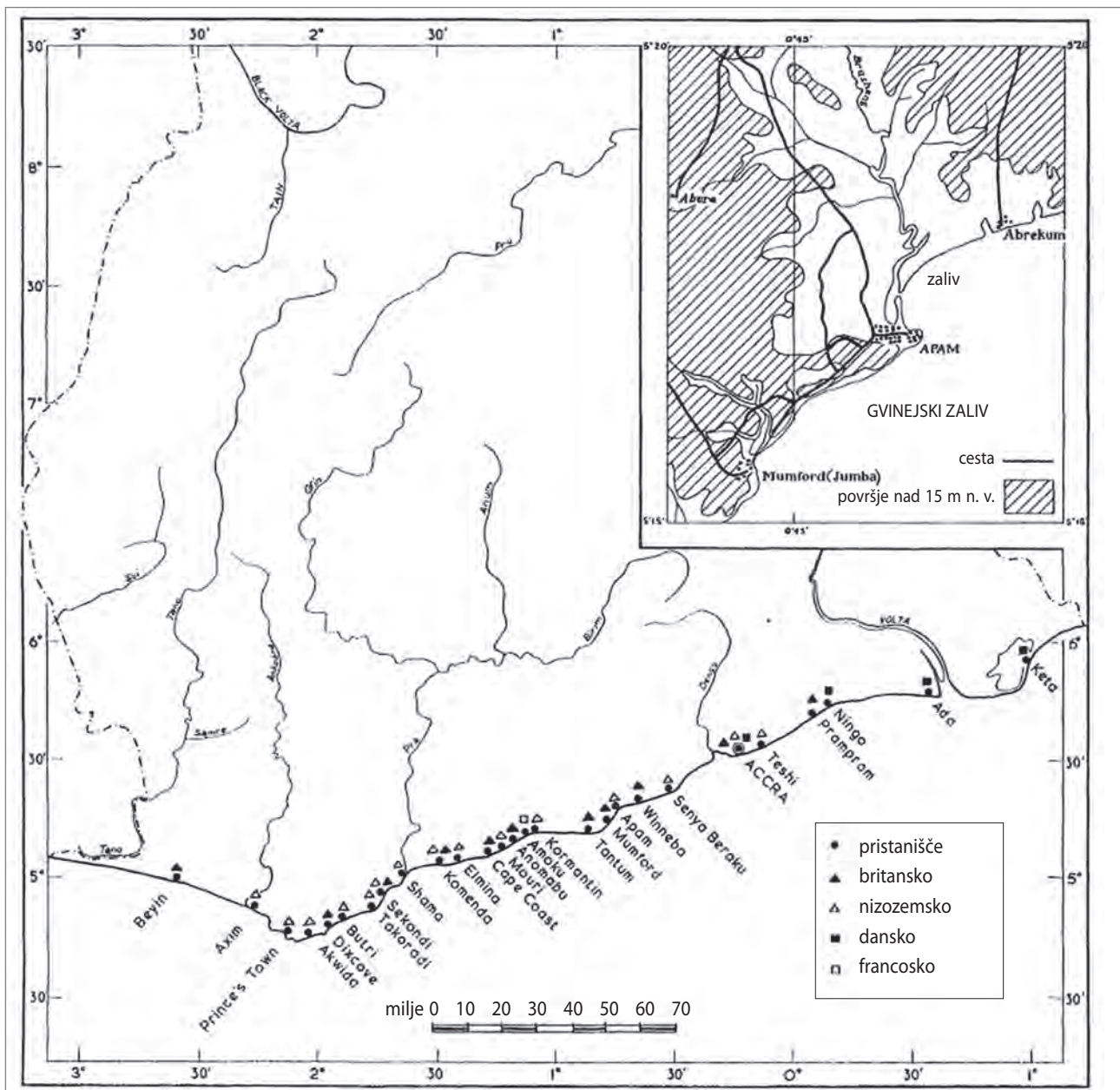
Takoradi in Sekondi sta podomačeni obliki izvorno pruskih imen Taccarary in Secundis. To sta bili ribiški naselji na Zlati obali<sup>[1]</sup>. Prusi so bili med prvimi tujci, ki so z mestom Sekondi-Takoradi vzpostavili trgovsko povezavo. Mesto pa so najprej naselili Nizozemci, ki so leta 1644 v Sekondiju zgradili trdnjavo Fort Orange. Obenem je bil v Sekondiju močan britanski vpliv, veliko Britancev pa se je tam tudi naselilo. Leta 1872

so Nizozemci območje zapustili in svoje imetje prodali Britancem (Administrators, 2012), zaradi česar je izginila tudi delitev na nizozemski in britanski del Sekondija.

Uvedeni so bili pomembni javnopolitični ukrepi, ki so zagotavljali rast mesta Sekondi-Takoradi, med njimi znižanje 25-odstotnega davka na dobiček za vlagatelje, ki so v mestu ustanovili podjetja. Zaradi tega je Sekondi-Takoradi privabljal veliko podjetij, v 80. letih 20. stoletja pa je tam obratovalo kar 21 % vseh ganskih lesnopredelovalnih podjetij (Owusu, 1998). Mesto je postalo slavno predvsem zaradi vloge prometa v mestnem gospodarstvu. Cestni promet je danes glavna oblika prometa v mestu (Mahama, 2012), vendar sprva ni bilo tako. Na Zlati obali je bila najprej zgrajena cestna povezava med

mestoma Saltpond in Oda, ki je bila dokončana leta 1895. Takrat je bilo v državi le malo avtomobilov, ki so uporabljali cestno omrežje. Leta 1911 je bilo na Zlati obali samo 16 tovornjakov in 5 avtomobilov in še to večinoma v Akri. Država pa se je hitro razvijala in zgradili so nove cestne povezave, kot je na primer cesta Nsawam–Cape Coast–Sekondi, saj so pričakovali povečanje števila avtomobilov v državi (ministrstvo za šolstvo, 1991).

Pristanišča in železniške proge so največ prispevali k vzponu in pomembnosti mesta (Busia, 1950). Okrog leta 1903 je poljski Jud Lefeber ugotovil, da ima mesto Takoradi dobre možnosti za pristaniško dejavnost, in odločil se je, da bo to bolje raziskal. Govoril je s poglavarjem Takoradija, ki je bil tudi skrbnik



Slika 1: Pristanišča na Zlati obali leta 1800 (vir: Dickson, 1965)

območja. Poglavar je privolil, da bo Poljaku dal v najem vso zemljo pred obalo Takoradija skupaj z velikim kosom v zaledju. V zameno mu je moral Lefeber plačevati mesečno rento v vrednosti 10 GBP in mu vsak mesec podariti zaboj gina. Potem ko je Lefeber zapustil Zlato obalo, je rento plačeval in gin kupoval njegov naslednik, v upanju, da se bo v Takoradiju nekoč končno razvilo pristanišče, vendar je kolonialna vlada svoja prizadevanja za gradnjo pristanišča usmerila v sosednji Sekondi (avtor neznan, 1943).

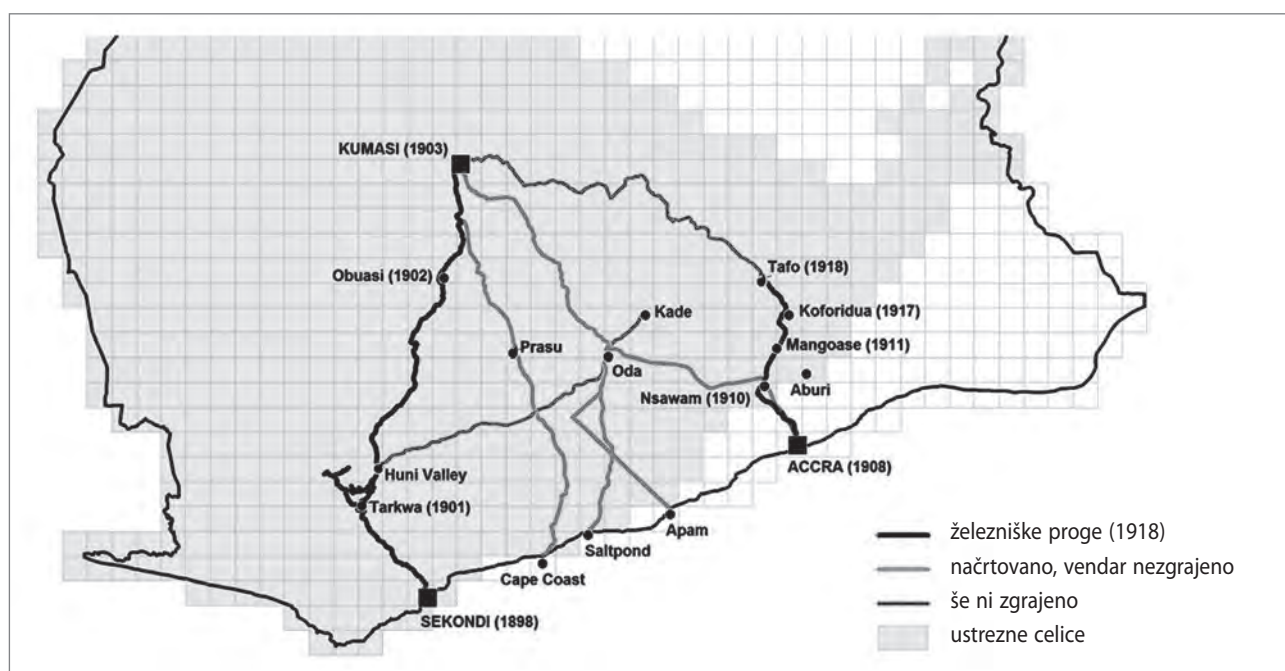
Sekondi je starejši od Takoradija. Po navedbah metropolitanske upravne enote Sekondi Takoradi (ang. *Sekondi Takoradi Metropolitan Assembly*, 2006) naj bi Sekondi nastal že leta 1894. Takoradi je bil kot mesto priznan šele leta 1926 (Busia, 1950) in ni imel nikakršnega slovesa. V članku neznanega avtorja (1943: 38) je zapisano, da naj bi bil »Takoradi majhen kup umazanih, s slamo kritih kolib iz trsja, kjer se plaža konča in začne grmičevje«. Okrog leta 1913 so najemniki prenehali plačevati mesečno rento, saj so opustili upanje, da bo Takoradi kdaj postal pristanišče (avtor neznan, 1943). Pristanišče pa je bilo tam vendarle zgrajeno leta 1928 v okviru desetletnega načrta Gordona Guggisberga, takratnega guvernerja Zlate obale (Mendelson idr., 2003). Takoradi je tako postal prvo umetno zgrajeno zahodnoafriško pristanišče (Hilling, 1975), ki je dopolnjevalo vlogo številnih drugih pristanišč na Zlati obali (glej sliko 1).

Pomembna značilnost pristanišča Takoradi je bila povezava z železnico. To pomeni, da je večina tovora v pristanišče prispela po železnici, ki je bila v Sekondiju zgrajena že mnogo prej. Prvi železniški povezavi sta bili zgrajeni leta 1898, in sicer do mest

Tarkwa (1901) in Obuasi (1902), ki sta bili znani po rudnikih zlata. Prva je bila dolga 63 km, druga pa 200 km. Pozneje so progo podaljšali do Kumasija (1903). Druge železniške proge so se začele drugače, na primer v Akri (zgrajena leta 1905). Stranske proge iz mesta Sekondi-Takoradi, kot je bila proga Tarkwa–Prestea, so bile zgrajene leta 1911. Do leta 1915 se je Sekondi razširil, zlasti kot trgovsko središče, v katero je vodilo 790 km železniških prog (Busia, 1950; glej sliko 2). Leta 1928 so pristanišče v Takoradiju povezali s Sekondijem še z drugim tirom (Busia, 1950).

Pristaniški in železniški objekti so pomembno vplivali na razvoj mesta Sekondi-Takoradi. Privabljali so migrante in ti so večinoma postali stalni prebivalci mesta (Jeffries, 1975). Železniško omrežje je spodbudilo proizvodnjo kakava (Jedwab in Moradi, 2011). Kot je prikazano na sliki 2, so Sekondi-Takoradi, Kumasi in Akra z železniškim prometom ustvarili toliko bogastva in priložnosti, da se jih je prijel vzdevek Zlati trikotnik (Owusu, 1998: 8). Leta 1975 so iz mesta Sekondi-Takoradi do pristanišča po železnici prepeljali 70 % hlodov, 44 % žaganega lesa in 40 % kakava. Kot je prikazano na sliki 3, je bil pristaniški promet izredno živahen. Zagotovil je 75 % tovora, ki je bil nato prepeljan po železnici. V 70. letih 20. stoletja je imel Takoradi drugo najvišjo stopnjo razkladanja v Zahodni Afriki (Hilling, 1975).

Med letoma 1938 in 1939 se je izvoz iz Takoradija povečal za 186 %, uvoz pa za 133 % (White, 1955). V tem času so pristanišče dograjevali in širili. Dela so bila dokončana leta 1956 in so povečala zmogljivost pristanišča z dveh ton letno na tri (Hilling, 1975). Tudi ko so leta 1962 zgradili pristanišče Tema,



Slika 2: Železniške proge leta 1918 (vir: Jedwab in Moradi, 2011)

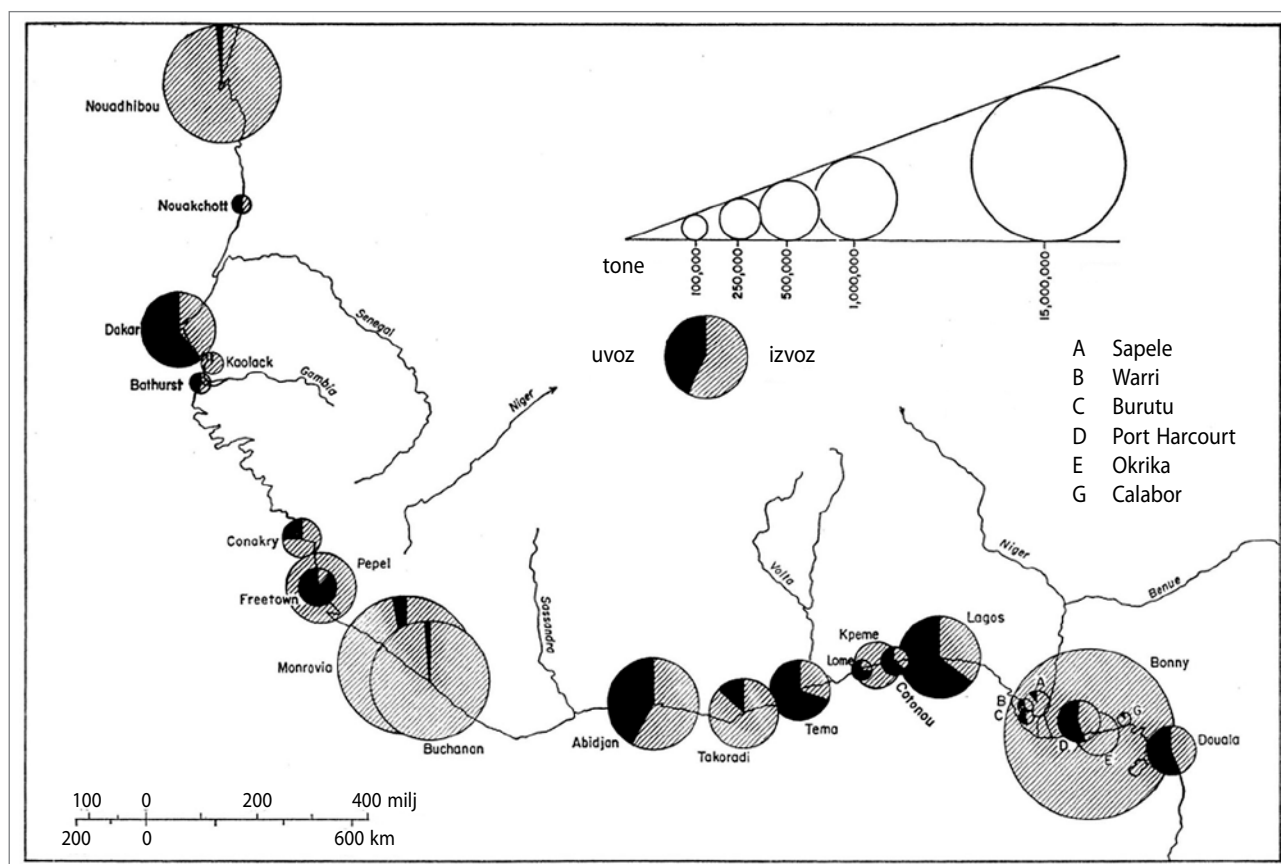
ki naj bi pokrivalo območje v bližini Akre in tako vsaj malo razbremenilo Takoradi, ki je bil preobremenjen zaradi gradnje jezusa Akosombo (Hilling, 1969), je Takoradi še vedno ostal glavno pristanišče za izvoz večine blaga iz države. Tako je bil na primer leta 1972 izhodiščna točka za 80,4 % celotnega izvoza iz države (Hilling, 1975).

Kot navaja Busia (1950), je leta 1947 letna plača pristaniških delavcev znašala od 22,5 do 1.000 GBP, delali pa so od 6.00 ali 8.00 do 16.00 oziroma 18.00. Poleg tega so delavci navadno iskali dodatni zaslužek še drugje (Hart, 1973), saj je bilo v mestu veliko formalnih in neformalnih trgov. Dober primer je bila tržnica (ang. *Market Circle*) v osrednji poslovni četrti v Takoradiju, ki še danes velja za »najbolj urejeno v Gani«. Zgrajena je bil leta 1960 in razširjena v 70. letih 20. stoletja (ENNIMIL, 2011).

Kljub gospodarski moči se je Sekondi-Takoradi soočal z resnimi družbenoekonomskimi težavami, in sicer zlasti s pomanjkanjem hrane, z neustreznimi stanovanji in mladoletniškim prestopništvom. Največ ljudi je bilo zaposleno v kmetijstvu, zato je bilo v mestu veliko kmetov, ribičev in lovcev (Mendelson idr., 2003). Kljub temu je mesto uvažalo hrano (Busia, 1950), stopnja gradnje novih stanovanj (163 %) leta 1970 pa je bila veliko nižja od stopnje rasti prebivalstva (264 %). Do leta 1984 je gradnja padla na slabih 15,5 % (glej preglednico 1).

Ne samo da je stanovanj primanjkovalo, bila so tudi izredno slabe kakovosti. Leta 1950 je samo približno 17 % hiš imelo svojo kopalnico, lastniki pa so stranišča in kuhinje spreminjali v prostore, ki so jih lahko oddajali. Poleg tega so bili sobe in stanovanja nagneten. Nekatere hiše niso imele ustrezne opreme za kuhanje, tam, kjer so imeli tradicionalne kuhinje, pa ni bilo ustreznih shramb (Busia, 1950).

S širjenjem mesta je bilo vse več mladoletniškega prestopništva. Družba je postajala vse kompleksnejša in veliko mladih se je pogosto zagovarjalo pred sodnikom za mladoletnike. Je šlo za anomijo? Verjetno, vendar vzrok ni bila samo ena nenadna sprememba. Mladoletniško prestopništvo je bilo posledica dolgega delavnika, ločenosti od staršev, razpada razširjene družine, pomanjkanja predpisov, ki bi urejali nove razmere, in vse večjega vpliva kapitalistične proizvodnje. Zato so mnogi otroci in mladoletniki začeli skrbeti sami zase tako, da so se ukvarjali z igrami na srečo, kradli ter spali pred trgovinami in na hodnikih tržnice. Poleg tega je bilo v mestu veliko kriminala, prostitucije in korupcije ter tudi sporov, pretefov in brezposelnosti (Busia, 1950). Nekateri zgodovinarji (na primer Tait, 1951) so preučevali veljavnost teh zgodovinskih trditev. Policijska postaja v Takoradiju je bila ustanovljena razmeroma pozno (leta 1975), pristojnost nad območji z največ kriminala pa je dobila šele v 80. letih 20. stoletja (Owusu, 2010). Vzroka torej nista le »anomija« ali »prekletstvo virov«.



Slika 3: Uvoz in izvoz v izbranih zahodnoafriških pristaniščih, 1962–1967 (vir: Hilling, 1969)

**Preglednica 1:** Lastnosti prebivalstva na območju mesta Sekondi-Takoradi<sup>[2]</sup> v letih 1948, 1970 in 1984

Lastnosti	1948	1970	1984
prebivalstvo	44.130*	160.868	178.257
hiše	3.996**	10.507	12.099

Opomba: (\*) Brez 807 prebivalcev neafriškega porekla; (\*\*) številka se nanaša na leto 1947.

Viri: Busia (1950), CHF International (2010), ganski statistični urad (1989, 2005, 2012) in Consortium (2011)

### 3 Politično upravljanje, ozaveščenost in agitacija

Če se osredotočimo na politična vprašanja, je bilo politično upravljanje v mestu Sekondi-Takoradi naloga mestnega sveta v Sekondiju, ki je bil ustanovljen leta 1903 z odlokom o ustanovitvi mestnega sveta. Leta 1943 je bil ustanovljen odbor D. A. Sutherlanda, ki naj bi obravnaval morebitno združitev Takoradija in Sekondija. Odbor je v poročilu leta 1944 močno podprl združitev in 2. decembra 1946 sta se Sekondi in Takoradi politično in upravno združila v mestni svet Sekondi-Takoradi s sedežem v Sekondiju. Leta 1954, tri leta pred razglasitvijo politične neodvisnosti od Velike Britanije, se je svet preoblikoval v občino, saj se je njegovo prebivalstvo zelo povečalo. Do leta 1988 je število prebivalstva tako zraslo, da je občina pridobila status metropolitanskega območja, ki je delovalo v skladu z zakonom o lokalni upravi (ang. *Local Government Law*), 1988, PNDCL 207 (metropolitanska upravna enota Sekondi Takoradi, 2006). Mestnemu svetu pa sta mesto pomagali upravljati še drugi ustanovi: avtohtona oblast (ang. *Native Authority*), ki so jo sestavljali poglavarji in njihovi svetovalci, ki so bili izvoljeni zaradi družinskih, rodovnih in klanskih vezi, ter oblast osrednje vlade (Busia, 1950).

Vsak organ je imel drugačne naloge, ki so jih pogosto določali odloki (na primer odlok avtohtone oblasti iz leta 1944, odlok avtohtonih sodišč iz leta 1944 in odlok mestnega sveta Sekondi-Takoradi iz leta 1945). Avtohtona oblast je bila odgovorna za zakonodajne, sodne in duhovne zadeve, zaradi česar je lahko pobirala različne davke in pristojbine. Treba je poudariti, da je imel organ oblast samo nad prebivalci afriškega porekla. Pristojnosti mestnega sveta pa so bile drugačne. Zanj je bil značilna širša zastopanost, zaradi česar so mu bile podrejene vse rase. Imel je zakonodajno, izvršno in upravno oblast, poleg tega pa je skrbel tudi za zdravje občanov, saj je urejal zdravstvene storitve in ustanove. Skrbel je za poslovne dejavnosti, gradbene projekte in druge komunalne storitve. Osrednja kolonialna oblast je imela pri upravljanju občine velika pooblastila, saj je imela zadnje besedo pri odločitvi, ali je lahko v skladu z običaji izvoljen in postavljen poglavar dejansko član avtohtone oblasti (Busia, 1950).

Najbolj politično ozaveščen je bil železniški sektor. Železniški delavci so pogosto organizirali demonstracije, v okviru katerih so zahtevali boljše delovne pogoje zase in druge delavce. Večina članov sindikata železniških delavcev je živel v mestu

Sekondi-Takoradi, kjer je bil tudi sedež sindikata. V grobem bi lahko delavce razdelili v dve starostni skupini: na tiste, stare od 20 do 40 let, in starejše. Starejše je navadno bolj zanimalo zagotavljanje pravične porazdelitve virov v družbi, medtem ko se je prva skupina bolj osredotočala na notranjo politiko sindikata in delovna mesta (Haynes, 1991).

Kot navaja Busia (1950), so leta 1947 železniški delavci tvorili največjo skupino delavcev v združenjih delavcev formalnega sektorja. Njihovo število (3.276) je presegalo skupno število delavcev v zasebnem formalnem sektorju (3.050) in število zaposlenih v katerem koli drugem vladnem sektorju (glej preglednico 2).

Železniški delavci so močno vplivali na politično agitacijo in naravo politike na Zlati obali. Njihove dejavnosti naj bi močno prispevale k temu, da je vlada napredne stranke, ki je bila na oblasti med letoma 1969 in 1972, izgubila volitve (Haynes, 1991). Pobe Biney, vodja sindikata železniških delavcev in vodilni član konvencijske ljudske stranke (ang. *Convention People's Party*, v nadaljevanju: CPP), je prepričal Kwameja Nkrumaha, vodja CPP, da je 9. januarja 1950 sprožil tako imenovano pozitivno kampanjo (ang. *Positive Action*). Med njo naj bi vsi delavci na Zlati obali bojkotirali britanske trgovine in ostali doma. S to kampanjo so želeli britanski imperij prisiliti, da bi koloniji podelil neodvisnost (Crisp, 1979; ministrstvo za šolstvo, 1991). Nkrumah je privolil v njegov predlog in tako pospešil tudi druga prizadevanja za politično neodvisnost.

Boj za neodvisnost je bil tesno povezan z vlogo Takoradija v prizadevanjih britanskega imperija, da porazi vichyjsko Francijo – francosko državo, ki je med drugo svetovno vojno podpirala Italijo, Japonsko in Nemčijo oziroma sile osi (Parker, 2005). Tik pred drugo svetovno vojno (okrog leta 1936) je Velika Britanija majhno letališče v Takoradiju, ki ga je ustanovila (britanska) imperialistična letalska družba, preuredila v vojaške namene (Jackson, 2006: 218). Letališče v Takoradiju je bila strateška letalska baza, iz katere so britanska letala letela pro-

**Preglednica 2:** Zaposleni v javnem formalnem sektorju leta 1947

Sektor	Zaposleni
železnice na Zlati obali	3.276
zdravstvo (Sekondi in Takoradi)	797
javne gradnje (Sekondi)	654
pristanišče Takoradi	507

Vir: Busia (1950)

ti Severni Afriki in Bližnjemu vzhodu ter odbijala italijanske napade na britanski imperij (Akyeampong, 2003). Med avgustom 1940 in junijem 1943 je bilo v Takoradiju zbranih več kot 4.500 britanskih letal (Jackson, 2006). Posledično so bile tam ustanovljene letalske šole britanskega kraljevega vojnega letalstva. Poleg tega je tudi ameriška vojska letališče uporabljala kot »izhod do glavne zavezniške oskrbovalne črte« oziroma uradno kot eno glavnih strateških točk zahodnoafriške utrdbene črte (Jackson, 2006: 225).

Z ustanovitvijo zahodnoafriškega kraljevega vojnega letalstva je britanski imperij od svojih zahodnoafriških kolonij dobil dodatno pomoč. Poleg tega, da so Britanci uporabljali letališče v Takoradiju, so številne tamkajšnje prebivalce vpoklicali v kraljevo zahodnoafriško vojsko (ang. *Royal West African Frontier Force*), v kateri se je borilo 65.000 Gancev (Israel, 1987; Jackson, 2006). Medtem ko je Velika Britanija zmagoslavno naznanila, da so »afriški vojaki premagali Italijane /.../ in britansko zahodno Afriko ubranili pred napadom vichyjske Francije /.../, nato pa kot pionirji odšli na Bližnji in Daljni vzhod, kjer so se borili z Japonci« (Jackson, 2006: 171), so nekdanji vojaki začutili, da je prišel čas za neodvisnost in osvoboditev Zlate obale izpod krempljev kolonializma.

Za to protikolonialno razpoloženje je bilo več vzrokov. Nekdanji vojaki so se pritoževali, da so plačani manj kot britanski vojaki. Poleg tega so z njimi slabo ravnali in jih diskriminirali, čeprav so bili v vojski enako pogumni kot Britanci. Nekdanji vojak je poročal, kako je britanski vojak pred napadom »lovil sapo in zahteval viski«, medtem ko je vojak z Zlate obale spretno in pogumno stekel v napad (Israel, 1987:163). Poleg tega so menili, da so nekatere druge kolonije, ki so jih videli med vojno, imele obsežnejšo in bolj kakovostno infrastrukturo (Israel, 1987). Zato so nekdanji vojaki začeli agitirati in tudi druge spodbujati k boju za neodvisnost. Veteran iz Takoradija je pripovedoval:

V četi so belci z nami večinoma slabo ravnali. Brcali so nas, nam pravili »črne opice« ipd. Ni nam bilo všeč, kako so ravnali z nami, zlasti ko smo odšli v Burmo in vse tiste kraje. Zato smo se tam odločili, da nekaj storimo zase, ko pridemo nazaj (Israel, 1987: 160).

Poleg drugih lokalnih dejavnikov so k neodvisnosti Gane 6. marca 1957 prispevale tudi nacionalne, regionalne in mednarodne sile (za splošni opis glej de Smith, 1957). Po osamosvojitvi so se železniški delavci uprli poskusom deradikalizacije in nadzorovanja sindikata. Kot del upora po osamosvojitvi je septembra 1961 potekala sedemnajstdnevna stavka (Crisp, 1979). Za sindikat je bila značilna delavska aristokracija (pojavnost družbenega razlikovanja v delavskem razredu), vendar se je boril enotno. Njegove dejavnosti so še okrepile identiteto mesta Sekondi-Takoradi kot delavskega mesta (Jeffries,

1975). Sčasoma pa so sindikat železniških delavcev oslabili pomanjkanje naložb v železniško omrežje, ustanovitev vladno podprtih vzporednih sindikatov (zlasti zveze ganskih sindikatov), ločitev upravljanja pristanišč od železnice in razmah cestnega prevoza (Haynes, 1991). Po državnem udaru v Gani leta 1966, katerega posledica je bila osvoboditev zveze ganskih sindikatov (ang. *Ghana Trades Union Congress*, v nadaljevanju: GTUC) izpod vladnega nadzora, se je težišče, okrog katerega so se organizirali delavci, premaknilo k združenju GTUC (glej Goldsworthy, 1973), ki ima sedež v Akri in je do danes ostalo največje združenje delavskih sindikatov v Gani.

#### 4 Prihodnost mesta Sekondi-Takoradi

Odkritje nafte je leta 2007 mestu prineslo novo energijo. Današnje naftno mesto je mešanica starih in novih urbanih oblik. Stare hiše sobivajo z modernimi stanovanjskimi objekti, podobno kot drugje v Gani (Obeng-Odoom in Amedzro, 2011); kot je prikazano na sliki 4, formalni trgi delujejo tesno skupaj z neformalnimi.

Predvideva se, da se bodo vse te opisane značilnosti močno spremenile. Vse mesto se bo verjetno moralo soočiti z »anomijo«, s »prekletstvom virov« ali pojavom »rentniške države«. Zgodovinska analiza pa kaže, da ta pesimizem ne bo tako enopomenski. Pričakujemo lahko nekatere ekonomske koristi (glej preglednico 3).

Poleg ekonomskih koristi, opisanih v preglednici 3, se ocenjuje, da industrija zemeljskega plina, povezana s tem, ustvari 260 milijonov USD letno (Svetovna banka, 2009). Poleg tega v mestu potekajo številne mednarodne dejavnosti. Od leta 2007 vsaj 41 mednarodnih korporacij sodeluje v naftni industriji mesta; zainteresirana podjetja prihajajo iz ZDA, Norveške, Velike Britanije, Avstralije, Kitajske in Rusije (Obeng-Odoom, 2012b). V Takoradiju nameravajo v naslednjih desetih letih



Slika 4: Mešanica formalnih in neformalnih gospodarskih dejavnosti na tržnici avgusta 2012 (foto: Frank Opoku)

**Preglednica 3:** Obseg in promet naftnega sektorja (naftno polje Jubilee) v Gani

Leto	Obseg (št. sodov)	Promet (USD)	Delovna mesta
2011	24.451.452	444.439.138,8	/
2012 (predvideno)	32.850.000	826.546.666,67	3.500*

Opomba: (\*) Skupno število delovnih mest, ustvarjenih po letu 2007.

Viri: ministrstvo za finance in gospodarsko načrtovanje (2011), ministrstvo za informiranje (2012)

na 971 ha zgraditi satelitsko naselje Kraljevo mesto (ang. *King City*), v katerem naj bi stanovalo 160.000 ljudi. Kljub vsemu pa je pomembno preučiti vpliv teh sprememb na lokalno življenje in opredeliti vidike, ki ustvarjajo protislovja.

Za politično in poslovno elito v Gani bo izgradnja Kraljevega mesta, v katero naj bi se naselilo veliko število priseljencev, imela pozitivne družbene posledice, blagodejno pa bo vplivala tudi na prebivalce mesta Sekondi-Takoradi in vse Gane. Kot navaja izvršni direktor podjetja Renaissance Group, želijo v Kraljevem mestu zgraditi tehnološko sodobne objekte. Poleg tega bo »mogočna kombinacija dinamičnega gospodarstva in poslovno prijaznega okolja v Gani omogočala hitrejše reševanje problemov hitre urbanizacije in demografske rasti kot v mnogih drugih državah po svetu« (Baidoo, 2012). Če pa upoštevamo tudi izkušnje drugih hitro rastočih mest in podobnih nahajališč virov v Afriki, kot so Copperbelt v Zambiji (Ferguson, 1990a, 1990b, 2005), Kano v Nigeriji (Maconachie idr., 2009), Gaborone v Bocvani (Kent in Ikgopoleng, 2011) in Kataroo v Tanzaniji (Bryceson, 2011), direktorjevih trditvev ne bi smeli jemati zlahka. Izkoriščanje nafte in nove gradnje res lahko ustvarijo nove priložnosti za kopičenje bogastva, vendar tudi za izgubo premoženja. Tega dogajanja ne moremo preprosto opisati kot »prekletstva virov«, »družbenega razdora« ali »anomije«.

Politična oziroma strankarska polarizacija države in nevarnost krepitve tega trenda glede na to, da naftne rente začenjajo oblikovati politiko, potrjujeta nepotizem in favoriziranje pri razporejanju delovnih mest v naftni industriji v mestu Sekondi-Takoradi. Sklepamo lahko, da gre za pojav »rentniške države«, vendar je to zavajajoče. Res krožijo skrb vzbujajoče zgodbe, na primer o pogajanjih glede posojil (o izposoji treh milijard USD od kitajske razvojne banke), ki naj bi kršila določbe zakona o upravljanju prometa od nafte (ang. *Petroleum Revenue Management Act*, 2010), o prenatrženem izvajanju dogovorov (na primer dogovor s korejskim podjetjem STX Engineering and Construction Services Ltd o gradnji 200.000 stanovanj, ki niso bila nikoli zgrajena) ter o urjenju in imenovanju posebne vojaške enote, ki naj bi varovala naftne zaloge v mestu Sekondi-Takoradi, ampak hkrati tudi nadzorovala in ustrahovala posameznike, ki kritizirajo vlado (Gyimah-Boadi in Prempeh, 2012), vendar naftno industrijo v mestu hkrati nadzira precejšen del civilne družbe. Trenutno več kot 110 skupin civilne družbe sodeluje pri pregledu naftnih dogovorov. Poleg tega se več kot

150 zasebnih radijskih, dvajset televizijskih postaj in približno 114 ponudnikov spletnih storitev zanima za upravljanje naftnih rent v korist večine ganskega prebivalstva (Gyimah-Boadi in Prempeh, 2012). Tako smo lahko glede naftne industrije v mestu Sekondi-Takoradi obenem optimistični in pesimistični.

## 5 Sklep

Pred približno 100 leti je bilo novo afriško naftno mesto samo preplet ulic z barakami, v katerem ni bilo vidnih sledi vpliva in bogastva. »Lastniki mesta« so od tujcev, ki so od njih najemali obsežne predele mesta, dobivali po nekaj steklenic gina in par funtov. Sčasoma pa je mesto z razvojem pristanišča in železnice ter delavskim delovanjem postalo vplivno na nacionalni in mednarodni ravni. Z vidika novejšega razvoja naftne industrije in povezanega lokalnega, regionalnega in mednarodnega zanimanja za mesto lahko trdimo, da se zgodovina mesta Sekondi-Takoradi ponavlja. V preteklosti je že doživelo podobne spremembe, čeprav razvoj naftne industrije po letu 2007 prinaša nove izzive in priložnosti, povezane z razvojem zemljišč, delovne sile in kapitala. Podobno kot železniški delavci se bodo lahko tudi naftni delavci povezali v sindikate ter tako močno vplivali na mestno gospodarstvo, družbo in okolje. Družbeni odnosi bodo verjetno postajali vse bolj zapleteni ter lahko se pojavijo nove oblike prilagajanja in neprilagajanja. Kljub temu pa ni nujno, da bodo vodile v »družbeni razdor«, »prekletstvo virov« ali »rentniško državo«. Ustanove ter uradna, neuradna, prikrita in jasna pravila, procesi in navade so pomembni: oblikujejo, brzdajo in omejujejo prihodnost, kot je to pokazala raziskava politično-ekonomske preteklosti mesta Sekondi-Takoradi.

Franklin Obeng-Odoom  
University of Technology, Sydney, School of the Built Environment,  
Sydney, Avstralija  
E-pošta: Franklin.Obeng-Odoom@uts.edu.au, odoomj6@yahoo.co.uk

### Opombe

[1] Tako se je Gana imenovala pred 6. marcem 1957.

[2] »Območje mesta Sekondi-Takoradi« je bilo leta 1946 ustanovljeno kot »mestni svet«. Leta 1954 je postalo občina, leta 1988 pa metropolitansko območje kot posledica rastočega števila prebivalstva v mestu (Busia, 1950; metropolitanska upravna enota Sekondi-Takoradi, 2006).



## Zahvala

Rad bi se zahvalil recenzentu revije *Urbani izziv* za vse pripombe, ki so pomagale izboljšati kakovost članka, in uredniku revije dr. Boštjanu Kerblerju za njegovo pomoč. Posebna zahvala gre tudi dr. H. S. Jangu za pomoč pri izboljšanju kakovosti digitalnih slik in Franku Opokuju za sliko 4. Razlaga in analiza, predstavljeni v članku, sta izključno plod mojega dela.

## Viri in literatura

- Administrators (2012): *Colonial history (Sekondi-Takoradi)*. Dostopno na: <http://www.ghanaoilcity.com> (sneto 11. 7. 2012).
- Akyeampong, K. E. (2003): Review of soldiers, airmen, spies and whippers: The Gold Coast in World War II. *Journal of Military History*, 67(3), str. 971–972. DOI: 10.1353/jmh.2003.0191
- Avtor neznan (1943): Takoradi: A memory. *Scottish Geographical Magazine*, 59(1), str. 37–38.
- Baidoo, J. (2012): Veep unveils prototypes of two cities. *Daily Graphic*, 9 Jul. 2012. Dostopno na: <http://www.graphic.com.gh> (sneto 14. 7. 2012).
- Beblawi, H. (1987): The rentier state in the Arab world. V: Beblawi, H., in Luciani, G. (ur.): *The rentier state*, str. 49–62. North Ryde, NSW, Istitutio Affari Internazionali.
- Boohene, R., in Peprah, J. A. (2011): Women, livelihood and oil and gas discovery in Ghana: An exploratory study of Cape Three Points and surrounding communities. *Journal of Sustainable Development*, 4(3), str. 185–95. DOI: 10.5539/jsd.v4n3p185
- Bryceson, D. (2011) Birth of a market town in Tanzania: Towards narrative studies of Urban Africa, *Journal of Eastern African Studies*, 5(2), str. 274–293. DOI: 10.1080/17531055.2011.571389
- Busia, K. A. (1950): *A report on a social survey of Sekondi-Takoradi*. London, Crown Agents for the Colonies for the Govt of the Gold Coast.
- CHF International (2010): *Sekondi-Takoradi poverty map: A guide to urban poverty reduction in Sekondi-Takoradi*. Akra.
- Collier, P. (2009): *The bottom billion: Why the poorest countries are failing and what can be done about it*. New York, Oxford University Press.
- Consortium (2011): *Interim report: The preparation of Sekondi-Takoradi structure plan*. Akra.
- Corden, W. M., in Neary, J. P. (1982): Booming sector and de-industrialisation in a small open economy. *The Economic Journal*, 92, 92(368), str. 825–848. DOI: 10.2307/2232670
- Crisp, J. (1979): Review of "Class power and ideology in Ghana: The railway of Sekondi", *Review of African Political Economy*, 14(Jan.–Apr.), str. 111–113.
- De Smith, A. S. (1957): The independence of Ghana. *The Modern Law Review*, 20(4), str. 347–363. DOI: 10.1111/j.1468-2230.1957.tb00448.x
- Dickson, K. B. (1965): Evolution of seaports in Ghana: 1800–1928. *Annals of the Association of American Geographers*, 55(1), str. 98–111. DOI: 10.1111/j.1467-8306.1965.tb00508.x
- Durkheim, E. (1951): *Suicide: A study in sociology*. Glencoe, IL, Free Press.
- Edem, R. (2011): *The expected impact of the oil discovery in Takoradi on land use patterns and growth of the city*. Diplomska naloga. Akra, Kwame Nkrumah University of Science and Technology, Department of Planning.
- ENNIMIL (2011): Takoradi market structure is fallen apart. *ENNIMIL News File*. Dostopno na: <http://ennimil.blogspot.com.au> (sneto 13. 7. 2012).
- Ferguson, J. (1990a): Mobile workers, modernist narratives: a critique of the historiography of transition on the Zambian Copperbelt, Part One. *Journal of Southern African Studies*, 16(3), str. 385–412. DOI: 10.1080/03057079008708243
- Ferguson, J. (1990b): Mobile workers, modernist narratives: a critique of the historiography of transition on the Zambian Copperbelt, Part Two. *Journal of Southern African Studies*, 16(4), str. 603–621. DOI: 10.1080/03057079008708253
- Ferguson, J. (2005): Seeing like an oil company: space, security, and global capital in neoliberal Africa. *American Anthropologist*, 107(3), str. 377–382. DOI: 10.1525/aa.2005.107.3.377
- Gay, E. F. (1930): Historical records. *The American Economic Review*, 20(1), str. 1–8.
- Ganski statistični urad (1989) *1984 Population and housing census*. Akra.
- Ganski statistični urad (2005) *2000 Population and housing census*. Akra.
- Ganski statistični urad (2012) *2010 Population and housing census*. Akra.
- Goldsworthy, D. (1973): Ghana's second republic: A post mortem. *African Affairs*, 72(286), str. 8–25.
- Greif, A. (1998): Historical and comparative institutional analysis. *The American Economic Review*, 88(2), str. 80–84.
- Gyampo, V. R. E. (2011): Saving Ghana from its oil: A critical assessment of preparations so far made. *Africa Today*, 57(4), str. 50–69.
- Gyimah-Boadi, E., in Prempeh, H. K. (2012): Oil, politics, and Ghana's democracy. *Journal of Democracy*, 23(3), str. 94–108. DOI: 10.1353/jod.2012.0042
- Hart, K. (1973): Informal income opportunities and urban employment in Ghana. *Journal of Modern African Studies*, 11(1), str. 61–89. DOI: 10.1017/S0022278X0008089
- Haynes, J. (1991): Railway workers and the P.N.D.C Government in Ghana, 1982–90. *The Journal of Modern African Studies*, 29(1), str. 137–154. DOI: 10.1017/S0022278X00020772
- Hilling, D. (1969): The evolution of the new ports of West Africa. *The Geographical Journal*, 135(3), str. 365–378. DOI: 10.2307/1797325
- Hilling, D. (1975): Port specialization and efficiency – the case of Ghana. *Maritime Studies and Management*, 3(1), str. 13–20. DOI: 10.1080/03088837500000003
- Israel, A. M. (1987): Measuring the war experience: Ghanaian soldiers in World War II. *The Journal of Modern African Studies*, 25(1), str. 159–168. DOI: 10.1017/S0022278X00007667
- Jackson, A. (2006): *The British Empire and the Second World War*. New York, Hambledon Continuum.
- Jedwab, R., in Moradi, A. (2011): Transportation infrastructure and development in Ghana (*Working Paper No. 2011 – 24*). Paris School of Economics.
- Jeffries, R. (1975): The labour aristocracy? Ghana case study. *Review of African Political Economy*, 2(3), str. 59–70. DOI: 10.1080/03056247508703257
- Kapela, J. M. (2009): *Ghana's new oil: Cause for jubilation or prelude to the resource curse*. Magistrska naloga. Nicholas School of the Environment, Duke University. Tipkopolis.
- Kent, A., in Ikgopoleng, H. (2011): City profile: Gaborone. *Cities*, 28(5), str. 478–494. DOI: 10.1016/j.cities.2010.11.004

- Lawrie, M., Tonts, M., in Plummer, P. (2011): Boomtowns, resource dependence and socio-economic well-being. *Australian Geographer*, 42(2), str. 139–164. DOI: 10.1080/00049182.2011.569985
- Maconachie, R., Tanko, A., in Zakariya, M. (2009): Descending the energy ladder? Oil price shocks and domestic fuel choices in Kano, Nigeria. *Land Use Policy*, 26(4), str. 1090–1099. DOI: 10.1016/j.landusepol.2009.01.008
- Mahama, F. (2012): *Study of vehicular traffic congestion in the Sekondi-Takoradi metropolis*. Magistrska naloga. Kumasi, KNUST, Department of Mathematics.
- Marcuzzo, M. C. (2008): Is history of economic thought a "serious" subject? *Erasmus Journal of Philosophy and Economics*, 1(1), str. 107–123.
- McCaskie, T. (2008): The United States, Ghana and oil: Global and local perspectives. *African Affairs*, 107(428), str. 313–332. DOI: 10.1093/afraf/adn019
- Mendelson, S., Cowlshaw, G., in Rowcliffe, J. M. (2003): Anatomy of a bushmeat commodity chain in Takoradi, Ghana. *Journal of Peasant Studies*, 31(1), str. 73–100. DOI: 10.1080/030661503100016934
- Metropolitanska upravna enota Sekondi Takoradi (2006): *About this metropolis. Brief history*. Dostopno na: <http://stma.ghanadistricts.gov.gh> (sneto 24. 6. 2012).
- Ministrstvo za finance in gospodarsko načrtovanje (2011): *2012 budget*. Akra.
- Ministrstvo za informiranje (2012): *Overview of the Better Ghana Agenda*. Akra.
- Ministrstvo za šolstvo (1991): *History for Senior Secondary School*. Akra.
- Obeng-Odoom, F. (2009): Oil and urban development in Ghana. *African Review of Economics and Finance*, 1(1), str. 18–39.
- Obeng-Odoom, F. (2012a): Natural resource abundance and eminent domain: A study from Africa. *Local Economy*, 27(4), str. 319–325. DOI: 10.1177/0269094212439174
- Obeng-Odoom, F. (2012b): Problematising the resource curse thesis. *Development and Society*, 41(1), str. 1–29.
- Obeng-Odoom, F., in Amedzro, L. (2011): Nezadostno število in neustrezna kakovost stanovanj v Gani [Inadequate housing in Ghana]. *Urbani izziv*, 22(1), str. 49–59 [127–137]. DOI: 10.5379/urbani-izziv-2011-22-01-004
- Owusu, H. J. (1998): Adjustment, industrial locational incentives, and structural transformation in Ghana. *East African Geographical Review*, 20(2), str. 1–24. DOI: 10.1080/00707961.1998.9756264
- Owusu, K. (2010): *Design and production of suggestion box for the various departments in Takoradi Polytechnic*. Poročilo, predloženo grafičnemu oddelku politehnike v Takoradiju kot del obveznosti za prejem diplome HND iz komercialne umetnosti, Takoradi, Gana. Tipkopolis.
- Parker, J. (2005): Next door to Vichy. Soldiers, airmen, spies, and whisperers: The Gold Coast in World War II. *The Journal of African History*, 46(3), str. 529–531.
- Svetovna banka (2009): *Economy-wide impact of oil discovery in Ghana*. Washington D. C.
- Tait, D. (1951): Review of report on a social survey of Sekondi-Takoradi. *Man*, 51(Dec), str. 172.
- Tuma, E. H. (1971): *Economic history and the social sciences: Problems of methodology*. Berkely, University of California Press.
- White, H. P. (1955): Port developments in the Gold Coast. *Scottish Geographical Magazine*, 71(3), str. 170–173. DOI: 10.1080/0036922508735616
- Wilkinson, K., Reynolds, R., Thompson, J., in Ostresh, J. (1982): Local social disruption and western energy development: A critical review. *Pacific Sociological Review*, 25(3), str. 275–296. DOI: 10.2307/1388767
- Valley, P. P., in Ofori-Darko, J. (2012): *The effects of Ghana's oil discovery on land and house prices on communities nearest to the oil field in Ghana (Case Study: Kumasi and Sekondi-Takoradi)*. Prispevek je bil predstavljen na konferenci z naslovom 4th West Africa Built Environment Research (WABER) Conference, ki je potekala od 24. do 26. julija 2012 v Abuji v Nigeriji. Tipkopolis.