

Перенос столиц в Африке: случай столицы Малави Лилонгве

ДЕБОРА ПОТТС

ДЕБОРА ПОТТС. Доктор философии,
старший преподаватель
географического факультета
Королевского колледжа Лондона.
Адрес: K4L.05 Strand Campus, London
WC2R 2LS, UK.
E-mail: debby.potts@kcl.ac.uk.

Ключевые слова: столицы, переносы
столиц, национальное строительство,
постколониальная Африка.

Автор статьи описывает перенос столиц в Малави, обращаясь к сравнительной перспективе анализа и многочисленным примерам переноса столиц на африканском континенте. В числе общих факторов, влиявших на эти решения, Поттс называет колониальное прошлое прежних столиц, необходимость более равномерного развития регионов, снятие межрегиональной или этнической напряженности, а также поиск новых национальных символов и идентичностей. Приводимые ею примеры показывают, что соображения эффективности в этих решениях часто приносились в жертву авторитарным планам правителей и их мегаломании. Исследование переноса столицы Малави демонстрирует, как вышеперечисленные факторы повлияли на решение о переносе столицы из Зомбы в Лилонгве. Развитие Лилонгве в качестве новой столицы сталкивается со многими проблемами, связанными с финансированием, планированием, ростом населения, обеспечением жильем и занятостью.

CAPITAL RELOCATION IN
AFRICA: THE CASE OF LILONGWE
IN MALAWI

ДЕБОРА ПОТТС. PhD, Senior
Lecturer in the Geography Department
of King's College London.
Address: K4L.05 Strand Campus, London
WC2R 2LS, UK.
E-mail: debby.potts@kcl.ac.uk.

Keywords: capitals, capital relocation,
nation building, post-colonial Africa.

Several developing countries have initiated relocation programmes over the past 30 years. Certain common issues can be shown to have contributed to these decisions: the peripheral location of the capital; its colonial connotations; and the need to spread regional development, allay regional or ethnic jealousies, and provide a focus for national pride. An examination of the transferral of Malawi's capital shows how these issues affected the decision to move from Zomba to Lilongwe. The development of Lilongwe as the new capital is facing many problems in the fields of finance, planning, population growth, service and housing provision, and employment. Moreover, Lilongwe's limited ability to provide a real counter-attraction to the major urban centre of Blantyre has been partly due to a lack of strong government commitment to enforcing appropriate policies.



А ПОСЛЕДНИЕ тридцать лет в ряде развивающихся стран (Ботсвана, Бразилия, Малави, Мавритания, Пакистан и Танзания) были запущены проекты по переносу столиц. Будучи административными центрами и символами государственной власти и патриотизма, столицы обладают особым статусом среди других городов, и в их переносе нет ничего нового или необычного. У Африки, к примеру, долгая и сложная история переносов столиц¹, а в Индии Дели сменил Калькутту в роли столицы уже в 1911 году. Многие африканские страны, получив независимость, унаследовали столицы, созданные когда-то для обслуживания интересов колониальных режимов. Ясно, что правительство независимой страны может пожелать, чтобы роль ее столичного города во многих отношениях отличалась от роли «колониальной» столицы. От местонахождения города зависит его влияние на национальную экономику и политику, поэтому, если возникнет желание изменить статус этого города, его расположению будет уделено особое внимание. Впрочем, большинство стран сохранили свои колониальные столицы: они являются основными центрами сосредоточения недвижимого капитала, и затраты на их перенос очень высоки.

Однако с точки зрения государств, принявших решение о переносе столицы, реализация этих программ, несмотря на высо-

Перевод с английского *Александра Писарева* по изданию: © *Potts D.* Capital relocation in Africa: the case of Lilongwe in Malawi // *The Geographical Journal*. July 1985. Vol. 151. P. 182–196.

Автор благодарит Центральный исследовательский фонд Лондонского университета и Школу восточных и африканских исследований за финансирование исследования, результатом которого стала эта статья. Исследование проводилось в ходе двух полевых поездок в Малави с июня по октябрь 1980 года и с июля по сентябрь 1982 года.

1. *Hamdan G.* Capitals of the New Africa // *Economical Geography*. 1964. № 40. P. 239–253.

кую стоимость, была оправдана целым рядом причин. Во-первых, уже имеющиеся «колониальные» города обычно расположены на периферии (часто на побережье), что соответствует интересам ориентированной на экспорт и внешние связи власти. Во-вторых, бывшие столицы имеют скорее «региональный», чем «национальный» характер, поскольку расположены так, что идентифицируются с определенными частями населения². В-третьих, колониальные столицы, как правило, являются центрами притяжения иностранного, европейского капитала и узловыми точками регионов. Своим успехом они обязаны инфраструктуре и «развитию», которые ассоциируются с живущим здесь европейским населением, как, например, на плато Шире в Малави или «белых нагорьях» Кении. В-четвертых, колониальное прошлое таких городов иногда казалось унизительным независимым государствам, для которых столичный город обязательно должен быть символом национальной гордости и независимости³.

Но все эти причины, по сути, носили негативный характер, поэтому важно принять во внимание две линии позитивной аргументации, которыми руководствовались почти все (если не все) решения о переносе столицы. С одной стороны, это важность более центральной позиции и создание нового национального символа. Они были ключевыми факторами при переносе столицы в Абуджу⁴ (Нигерия), Габороне⁵ (Ботсвана), Бразилиа (Бразилия), Исламабад⁶ (Пакистан). В Кот-д'Ивуар недавно также обсуждался перенос столицы из портового Абиджана ближе к центру страны⁷. Для Нигерии и Ботсваны примечательно, что выбор «нейтрального» места для столицы способствовал этническому примирению⁸. Более центральное и нейтральное расположение столицы теоретически способствует и более эффективному управлению. Оно также может помочь легитимации власти,

2. Ibidem.

3. Были, конечно, и иные причины для смены столицы. Например, в Мавритании и Ботсване решения о смене были форсированы получившими независимость государствами по той простой причине, что их страны раньше управлялись из центров за пределами территории. Еще одним фактором смены столицы могла быть перенаселенность прежней столицы (случай Нигерии).

4. *Salau A. T.* A new capital for Nigeria: planning, problems and prospects // *Africa Today*. 1977. 2А, 4. P. 11–22; *Moore J.* Planning Abuja: the politics of new capital construction. Princeton University, 1982. Unpublished B. A. thesis.

5. *Best A. C. G.* Gaborone: problems and prospects of a new capital // *Geographical Review*. 1970. № 60. P. 1–14.

6. *Hardoy J. E.* Two new capital cities: Brasilia and Islamabad // *Ekistics*. 1964. № 18. P. 320–325; *Stephenson G. V.* Two newly created capitals: Islamabad and Brasilia // *Town Planning Review*. 1970. Vol. 41. № 4. P. 317–332.

7. *West Africa*. Ivory Coast: New Capital proposed. 1983. 3415:231.

8. *Best A. C. G.* Op. cit.; *Salau A. T.* Op. cit.

смягчив зависть и ощущение пренебрежения, которые характерны для областей страны вне региона старой столицы.

С другой стороны, новые столичные города иногда задумывались как средства стимулирования регионального «развития». Такая роль согласуется с теориями, обсуждающими использование «полюсов роста» как инструментов смягчения неравенства регионов и содействия дальнейшему развитию⁹. Для государства, по политическим мотивам озабоченного созданием новой столицы, это может быть удобным риторическим оправданием очередного дорогого проекта. Функциональная структура некоторых новых столиц имеет слабый потенциал для эффективного выполнения такой роли, что отражает недостаток желания или неспособность принять меры, которые могли бы способствовать выполнению такой роли. Предполагалось, например, что появление Бразилиа положительно повлияет на развитие региона¹⁰, однако город функционирует в основном как административный центр, а не многофункциональный «центр роста»¹¹ и мало помог улучшению экономической ситуации региона¹². Другой пример: звучавшие поначалу заверения в том, что Абуджа поможет ускорить экономическое развитие страны¹³, были перечеркнуты недавними заявлениями, что, насколько это возможно, промышленность в Абудже вообще не будет развиваться¹⁴.

Многие из этих факторов сыграли свою роль и в случае Лилонгве, который стал малавийской столицей в 1975 году¹⁵. Следующий ниже анализ Лилонгве посвящен развитию города и уделяет особое внимание некоторым проблемам, вызванным реализацией проекта новой столицы.

СТРУКТУРА ПРОСТРАНСТВА МАЛАВИ: ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И ИЕРАРХИЯ ГОРОДОВ

Малави — это маленькая, не имеющая выхода к морю страна. Ее единственные ресурсы — относительно плодородная почва, занимающее треть территории озеро и население (около 6 млн че-

9. *Friedmann J.* Urbanization, planning and national development. L.: Sage Publications, 1973.

10. *Salau A. T.* Op. cit.; *Moore J.* Op. cit.

11. *Stephenson G. V.* Op. cit.; *Hardoy J. E.* Op. cit.

12. *Moore J.* Op. cit.

13. Committee on Location of Federal Capital // Report of Committee on Location of Federal Capital. Lagos, 1976.

14. *Moore J.* Op. cit.

15. Более подробное сравнительное исследование переноса столиц в современной Африке см.: *Potts D.* Comparative Urban Research.

ловек в 1980 году). Благодаря обширной территории и фермерству здесь развит сельскохозяйственный сектор, несомненная основа экономики: страна экспортирует табак, сахар, чай, арахис и хлопок. Малави в значительной степени обеспечивает себя продуктами питания, хотя ситуация может измениться из-за перенаселения, все больше становящегося главной проблемой¹⁶. Кроме того, Малави всегда была важным источником рабочей силы для экономик Зимбабве¹⁷ и ЮАР.

Расположение и характер городских центров Малави во многом обусловлены нуждой в административных и торговых центрах во времена колониального правления. Плато Шире в Южном регионе¹⁸ было основной областью поселений европейцев и плантаций чая и табака. Расположенный здесь Блантайр был основным центром деятельности европейского населения и стал деловой столицей Малави. В колониальный период Южный регион, будучи центром связанного с европейцами городского и сельскохозяйственного развития, привлекал львиную долю всех инвестиций в промышленность и торговлю малавийских городов, а также имел лучшую транспортную и коммуникационную инфраструктуру. Железная дорога заканчивалась в Лимбе в нескольких километрах от Блантайра, и города в конечном счете объединились. Национальной столицей стала Зомба, также расположенная в Южном регионе, но через нее железная дорога никогда не проходила. Роль этого города почти полностью сводилась к административной функции, что само по себе слабо способствовало развитию. Узкий и ограниченный характер экономики не предполагал наличия в стране больших многофункциональных городских центров. Таким образом, в год обретения независимости (1964) уровень урбанизации составлял всего 5%, а почти три четверти городского населения проживало в трех главных городах — Блантайре, Зомбе и Лилонгве. Остальные города — небольшие районные административные центры, а также несколько торговых станций на железной дороге и миссионерские центры. Помимо национального контекста урбанизации Малави значительному развитию городов также могло препятствовать ее периферийное положение в Южно-Африканском ре-

16. *Kydd J.* Structural change in Malawi: consequences of a development strategy based on large-scale agriculture // *World Development*. 1982. Vol. 10. Iss. 5. P. 355-375.

17. В статье будут использоваться нынешние названия стран и городов (Зимбабве вместо Южной Родезии, Малави вместо Ньясаленда, Хараре вместо Солсбери), за исключением тех случаев, когда исторический контекст требует использования старых названий.

18. В Малави 28 провинций, объединенных в три региона: Северный, Центральный и Южный. — *Прим. пер.*

гионе и экономике в целом. К примеру, Малави всегда зависела от мозамбикских портов, поэтому если развитие малавийской внешней торговли и работало в какой-то степени на городскую инфраструктуру, то она находилась за пределами страны. Вдобавок местные или национальные штаб-квартиры многих коммерческих и промышленных компаний, работавших в Ньясаленде, находились не в Блантайре, а в Солсбери, столице Южной Родезии. Зависимое положение Ньясаленда в южноафриканской экономике усилилось в период Федерации Родезии и Ньясаленда (1953–1963). Тогда было официально заявлено: «Правительство протектората не видит иного пути, кроме как открыть Ньясаленд для экономической экспансии с юга, чтобы вовлечь его в орбиту более развитых регионов, — с тем политическим контролем, которого требуют экономические интересы»¹⁹. Зависимость Малави от окружающих стран означала, что в ряде отношений ее города развивались, находясь в самом низу региональной иерархии городов. На вершине же были крупные города вроде Хараре (Зимбабве) и Бейры (Мозамбик).

Эти обстоятельства объясняют очень низкий уровень урбанизации Малави. Несмотря на быстрый рост городского населения после обретения независимости (на 8% с 1966 по 1977 год), из-за того что он начался с низких показателей, к 1977 году уровень урбанизации составлял лишь 8%, и городская система остается неразвитой, в ней все еще нет по-настоящему больших городов и не хватает средних. Поэтому, хотя в 1964 году население Лилонгве не составляло и 20 тыс. человек, он уже был важным центром в рамках малавийской городской иерархии. Будучи столицей Центрального региона, город находился на главной, пересекающей страну с севера на юг дороге. Он был соединен дорогой с Салимой, конечной станцией железной дороги, и с Замбией на западе. Благодаря административной и инфраструктурной функциям в рамках Центрального региона и относительно хорошим коммуникациям к 1964 году Лилонгве почти достиг размеров Зомбы.

ЛИЛОНГВЕ: РЕШЕНИЕ О ПЕРЕНОСЕ

Малавийское правительство объявило о своем решении перенести столицу из Зомбы в Лилонгве в 1965 году, через год после обретения независимости. Зомба страдала от ряда проблем, характерных для колониальных столиц. Она располагалась вдали от центра (рис. 1), в регионе, наиболее тесно связанном с коло-

19. *Clutton-Brock G. Dawn in Nyasaland*. L.: Hodder and Stoughton, 1959. P. 122.

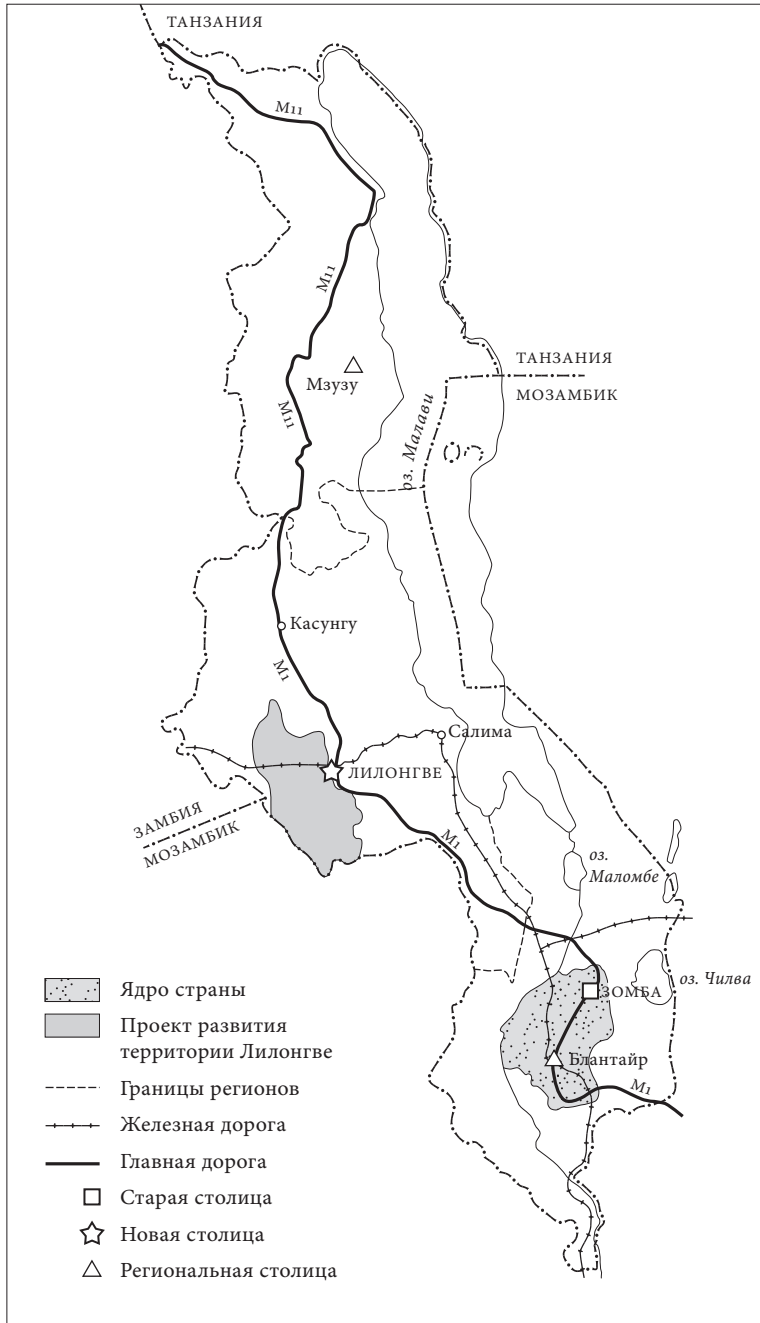


РИС. 1. Малави: экономическое ядро страны, национальная и региональные столицы, основная транспортная сеть

ТАБЛИЦА 1. Население главных городов Малави в 1966 и 1977 годах²⁰

Город	1966	1977
Блантайр	109 461	226 151
Зомба	19 616	21 000
Лилонгве	19 425	102 924

ИСТОЧНИК: Population Census 1977. Preliminary report: District population by traditional authorities (including urban areas) // Malawi Government 1978. Zomba: National Statistical Office.

ниальным влиянием. Для переезда из Зомбы было три главных мотива: желание оказаться поближе к центру, стремление к более равномерному развитию регионов и решение определенных политических задач.

Впрочем, во времена колониального правления Блантайр нередко считался более подходящим, чем Зомба, местом для столицы, что отчасти отражало интересы европейских поселенцев. Зомба, не самый крупный город Ньясаленда, находился лишь в 64 км от Блантайра, бывшего крупнейшим городом как демографически, так и экономически (табл. 1). Неудобным было и расположение Зомбы: ее выбирали из колониальных соображений (город находится в живописном месте), кроме того, она оказалась на пути циклона и была сильно повреждена в 1946 году. Также местный ландшафт мог препятствовать ее расширению. Дискуссии по вопросу о переносе столицы велись уже в колониальный период, и почти всегда Блантайр предлагался в качестве естественной альтернативы — благодаря лучшей инфраструктуре, роли транспортного узла (авто- и железнодорожного), размерам и более благоприятным по сравнению с другими городами условиям. В нем также располагались некоторые важные государственные институты, для работы которых требовалось затратное сообщение между Зомбой и Блантайром²⁰. Очевидно, что, если бы Блантайр стал новой столицей, это решение окупало бы себя в короткие сроки. Однако в колониальный период столицей оставалась Зомба: власти колебались из-за стоимости переноса столицы в Блантайр. Сомнения были прерваны, когда в 1953 году была основана Федерация Родезии и Ньясаленда.

20. Более детальное рассмотрение истории городов Малави см.: Pachai B. The story of Malawi's capitals: old and new, 1891-1969 // *Sociology of Malawi Journal*. 1971. Vol. 24. Iss. 1. P. 1-72.

ЦЕНТРАЛЬНОСТЬ

Центральность приобрела значение ключевой черты будущей столицы лишь с получением Малави независимости в 1964 году. Расположение Зомбы в Южном регионе делало ее относительно недоступной для населения Северного и Центрального регионов. Хотя 50% населения жили в Южном регионе, из-за вытянутости малавийской территории расположение столицы в одном из ее «концов» было особенно неудобным. Было ясно, что Блантайр не может быть столицей, если правительство страны желает стать более доступным для граждан. Этому также препятствовала ассоциация города с колониальным периодом и европейскими колонистами. Поэтому вопрос эффективного управления стал одним из факторов, повлиявших на решение о переносе столицы. Хотя периферийность Зомбы была не так сильна, как у других столиц, выбор Лилонгве имел ряд преимуществ. Город находился в географическом центре страны, что соответствовало цели создания нового и более доступного национального центра, и он уже почти достиг размеров Зомбы. Предполагалось также, что исходная стоимость переезда на раннем этапе строительства будет компенсирована инвестициями в старом Лилонгве. В Зомбе же в любом случае понадобились бы значительные инвестиции, чтобы довести инфраструктуру до уровня современной столицы, и это снижало альтернативные издержки переезда. Таким образом, эффективность управления легче всего было бы поддерживать в Лилонгве.

ВОПРОСЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Развитие Лилонгве было связано и с тем, что Малави нуждалась в региональном развитии:

Важной целью переноса столицы из Зомбы в Лилонгве является то <...> что это даст новый центр роста, который усилит не только сельское хозяйство Центрального и Северного регионов, но и промышленность и торговлю. <...> Ожидается, что Северный регион многое выиграет от связанных с развитием нового столичного города эффектов распространения, притом что основная экономическая активность — в центре страны²¹.

С точки зрения регионального планирования перемещение столицы из Южного региона логично. Неравномерность экономи-

21. Malawi, Economic Planning Division. Regional Planning and National Development in Africa. 1971. P. 3, 4 (unpublished).

ческого развития регионов Малави не новость: в колониальный период по сравнению с двумя другими регионами в Южном гораздо лучше развивалась инфраструктура. Ему принадлежала львиная доля рынка труда, здесь находились большинство промышленных и торговых предприятий, лучшие в стране высшие государственные образовательные и медицинские учреждения. Поэтому можно было говорить о малавийском экономическом пространстве в терминах «ядра» (плато Шире, см. рис. 1) и зависимой периферийной территории, то есть всей остальной страны²². Впрочем, разделение Малави на ядро и периферию не столь однозначно: экономика носит в основном сельскохозяйственный характер, поэтому учет относящихся к сельскохозяйственному производству факторов усложняет общую картину. Во времена независимости Южный регион доминировал во вторичном и третичном секторах экономики, а также обладал самыми большими плантациями чая (принадлежавшими иностранцам) и табака. Но при этом Центральный регион с его плодородными землями имел самые высокие в Африке доходы на душу населения от продаж в не связанной с плантациями (*non-estate*) сельскохозяйственной продукции²³. В Малави более 90% населения — сельское, и лишь небольшая его часть занята в несельскохозяйственной деятельности или работает на плантациях. Поэтому здесь показатель неплантационных сельскохозяйственных доходов может быть наиболее релевантным для большинства населения критерием развития. Исходя из всего этого можно предположить, что размещение столицы в экономически наименее развитом Северном регионе больше отвечало интересам равенства, нежели ее размещение в Центральном регионе.

Однако успешность политики центра роста зависит от соотношения между эффектами распространения и обратной волны, произведенными городским центром. Анализ департамента Антьокия в Колумбии показал, что центры роста могут оказывать крайне незначительное влияние на окружающие сельскохозяйственные районы, если при этом не прилагаются усилия для изменения отношений между городом и сельской местностью²⁴. Малавийский Центральный регион обладает сильной сельскохозяйственной экономикой и, как отмечалось, самыми высокими доходами фермеров (*peasant-producer*). Лилонгве находится близко к нескольким главным сельскохозяйственным проектам этого региона (в частности, к проекту по развитию земель Ли-

22. Mlia J. N. Malawi's new capital city: a regional planning perspective // Pan-African Journal. 1975. Vol. 8. Iss. 8. P. 387–401.

23. Ibidem.

24. Gilbert A. A note on the incidence of development in the vicinity of a growth centre // Regional Studies. 1975. Vol. 9. P. 325–333.

лонгве (*Lilongwe Land Development Project*), см. рис. 1), и эти факторы могут быть важны для потенциала этого города в качестве центра роста. Условия в Центральном регионе, возможно, более благоприятны для справедливых двухсторонних отношений между городом и сельскими районами — отношений, при которых последние могут поддерживать эффективный спрос на городскую продукцию и услуги и, в свою очередь, обеспечивать город сырьем и продовольствием. Иными словами, для установления взаимосвязей между Лилонгве и соседними сельскими районами есть благоприятный климат. В конечном счете Центральный регион выиграл и от других вызванных развитием Лилонгве улучшений инфраструктуры (в особенности транспорта и коммуникаций), и эти эффекты распространения могут способствовать его дальнейшему развитию.

Однако, несмотря на потенциал Лилонгве в качестве центра роста, есть основания полагать, что малавийское правительство не прилагает всех усилий для того, чтобы город его реализовал. В большинстве отчетов по Лилонгве говорится, что его роль центра роста очень важна, а способность стимулировать развитие региона была решающей при выборе в качестве места новой столицы²⁵. Однако «Городской структурный план Лилонгве» (основной документ планирования города) умалчивает об этом, если не считать краткого упоминания о переключении инвестиций с Южного региона. Блантайр остается очень серьезным конкурентом Лилонгве. Вопреки планам содействия инвестициям в промышленность и торговлю Лилонгве при помощи ограничительного лицензирования, исследование показателей занятости в Блантайре и Лилонгве демонстрирует обратное. Блантайр сохраняет быстрые темпы роста, а меры по развитию Лилонгве не соблюдаются слишком строго, поскольку это было бы неэффективно²⁶. Кроме того, нет никакой конкретной политики относительно формы инвестиций, которые должен привлекать Лилонгве. Теория центра роста акцентирует внимание на создании фирм, связанных с производственной структурой прилегающих к центру сельских районов. Поэтому без конкретных мер появление таких фирм в Лилонгве было бы делом случая, а не налаженного механизма.

25. *Mlia J. N.* Op. cit.; *Connell J.* Lilongwe: another new capital for Africa // *East African Geographical Review*. 1972. Vol. 10. P. 89–110; *Geraint R.* From vision to reality: the story of Malawi's new capital. Johannesburg: Lorton Publications, 1974; *Financial Times Survey: Malawi* // *Financial Times*. November 4, 1981; Malawi, Economic Planning Division.

26. *Kaluwa B. M.* Location and extent of future employment opportunities: Lilongwe 1980–1983 (Preliminary findings). University of Malawi, Centre for Social Research, 1981.

Подход малавийских властей к развитию всегда отдавал предпочтение скорее эффективности, нежели равенству и справедливости. В бюджетах 1970–1981 годов на здравоохранение и образование выделялось относительно мало средств (по сравнению с расходами на них в других африканских государствах), и ассигнования в этих сферах получали преимущественно те секторы, инвестиции в которые были наиболее экономически продуктивны. Аналогично «сельскохозяйственная политика делала упор на быстром и эффективном достижении увеличения производительности сельского хозяйства самыми экономичными способами»²⁷. Это вело к двойственному подходу к развитию сельского хозяйства: основной акцент делался на первом направлении — крупномасштабных проектах и плантационных хозяйствах. Ожидалось, что в этом случае увеличение национальных доходов будет более значительным, чем если сконцентрироваться на втором направлении — равномерном развитии небольших ферм. Общее направление малавийской политики развития обнаруживает явную двойственность позиции правительства по отношению к развитию Лилонгве. Было бы несколько странно, если бы один из самых дорогих и значимых проектов развития противоречил общему вектору национального развития, ставя равномерность и равенство выше эффективности. Таким образом, несмотря на провозглашаемую властями важность Лилонгве в качестве центра развития, аргументы в пользу регионального планирования скорее оправдывали перенос столицы, чем реально содействовали развитию города.

ПОЛИТИЧЕСКИЕ МОТИВЫ

В состав независимого правительства Малави входят представители всех уголков страны, и многие ключевые фигуры власти представляют Северный регион, в колониальный период обладавший образовательными институтами наиболее высокого уровня (в основном благодаря влиянию миссионеров), но одновременно и самым низким уровнем экономического развития. Поэтому перемещение администрации на север страны, очевидно, соответствовало желанию правительства консолидировать свою базу²⁸.

Но нельзя пренебрегать и тем фактом, что решения в Малави, по сути, принимаются президентом Бандой. Поэтому его решение создать новую столицу в Лилонгве (являющееся частью

27. Malawi, Economic Planning Division. P. 34.

28. *Mliia J. N.* Public decision-making and the spatial organisation of development in Malawi. Chicago: Northwestern University, 1975. Unpublished PhD thesis.

его плана Гвело, выношенного им во время заключения в тюрьме в Южной Родезии в преддверии обретения Малави независимости) следует считать самым важным фактором во всей программе. После получения страной независимости Банде удалось настолько успешно укрепить свою политическую власть, что он мог инициировать любой приглянувшийся ему проект. Необычайная сила власти Банды в Малави хорошо известна²⁹, и нет никаких сомнений в том, что многие ключевые решения были приняты им единолично. Выбор им Лилонгве как новой столицы мог отвечать интересам регионального планирования в стране, но считать, что это была основная цель переноса — значит постфактум рационализировать его. Коль скоро инициатива проекта исходила от президента, нельзя игнорировать его личные мотивы. В какой-то степени они аналогичны мотивам любого правительства — в той мере, в какой он тоже нуждается в поддержке народа и выгодном расположении своей администрации. Но можно предположить, что сыграли и субъективные соображения. К примеру, Коннел допускал, что выбор пал на Лилонгве отчасти из-за региональной или этнической лояльности: город находится рядом с основными землями этнической группы чева, к которой принадлежит сам Банда³⁰. Как бы то ни было, Лилонгве должен был стать и предметом его личной гордости. Президент напрямую ассоциировал себя с учреждением новой столицы и подчеркивал свою ключевую роль в планировании и управлении проектом — как в изначальном решении о переносе, так и в строительстве большей части новых районов города³¹. Уникальная сила власти Банды в пределах его страны свидетельствует об осмысленности точки зрения, согласно которой проект Лилонгве задумывался скорее как символ его личной власти, чем как рациональный элемент перестройки экономического пространства Малави в сторону равномерности развития регионов.

ФИНАНСИРОВАНИЕ И ПЛАНИРОВАНИЕ ДЛЯ НОВОЙ СТОЛИЦЫ

Высокие затраты на перенос политической столицы вызвали критику в тех странах, которые пытались его осуществить, включая намного более богатые, чем Малави. В Малави проект

29. *Williams T. D.* Malawi: the politics of despair. Ithaca; L.: Cornell University Press, 1978; *Hodder-Williams R.* Support in Eastern Africa: some observations from Malawi // *Politics of Africa: dependence and development* / T. M. Shaw, K. A. Heard (eds.). L.: Longman, 1979.

30. *Connell J.* Op. cit.

31. *Geraint R.* Op. cit.

новой столицы повлек за собой расходы, превышавшие финансовые возможности страны, и помощь в конечном счете была получена в 1968 году от ЮАР³² в виде первоначального кредита в 8 млн южноафриканских рэндов. Генеральный план города также сделала архитектурная фирма из Йоханнесбурга. Он был получен в 1967 году, но по ряду пунктов не подходил нуждам бедной и неразвитой экономики, поэтому малавийский Департамент городского и сельского планирования переработал его, и получившийся план стал основой нового города. В 1968 году для контроля над всеми аспектами развития территории, выделенной для новой столицы (от мобилизации средств до выполнения проектов, в том числе строительных), был учрежден автономный орган — Корпорация развития столичного города (КРСГ)³³. Создание такого института позволило избежать многих проблем, которые могли возникнуть, будь ответственность за городское развитие разделена между правительственными департаментами. Однако КРСГ работает на коммерческой основе, и ее политика и приоритеты отражают эту капиталистическую ориентацию. Ей катастрофически не хватает средств³⁴, и она вынуждена брать займы на внешнем рынке, при том что иностранные инвесторы не горят желанием предоставлять кредиты полугосударственным организациям³⁵. В 1972 году КРСГ была вынуждена создать ряд мероприятий в области недвижимости, чтобы привлечь инвестиции. Это позволило получить к 1978 году почти £100 млн (около 160 млн малавийских квач; далее — К). В 1978 году сообщалось, что «в итоге при небольших государственных затратах Малави имеет практически готовую

32. Хотя это может показаться необычным для страны на юге Африки, управляемой темнокожими, но для Малави этот шаг представлял собой лишь один из моментов диалога с ЮАР, продолжающегося и по сей день (см.: *Leistner G. M. E. Malawi, South Africa and the issue of closer economic co-operation // Occasional paper № 12. Africa Institute of South Africa, 1967; Chipembere H. Malawi and the Southern African complex: a necessity or a virtue? // Africa Today. 1971. Vol. 18. № 2. P. 2; Hughes A. Malawi and South Africa's co-prosperity sphere // Land-locked countries of Africa / Z. Cervenka (ed.). Uppsala: Scandinavian Institute of African Studies, 1973).* ЮАР этот долг позволял увеличить зависимость от нее управляемой темнокожими Южной Африки и, возможно, получить очень удобную военную авиабазу в центре континента (когда был построен аэропорт в Лилонгве).

33. *Geraint R.* Op. cit.

34. В активы КРСГ входят исходный заем у ЮАР в размере 8 млн рэндов, земля в пределах Лилонгве и его района и рента за нее, а также актив баланса в 25 тыс. га «предназначенной» для столицы земли. Вскоре после учреждения организации оказалось, что этих активов недостаточно для выполнения всех ее обязательств.

35. *Capital City Development Corporation 1982: Personal communication.*

новую столицу»³⁶. Тут, однако, оставлен без внимания тот факт, что КРСГ выплачивала дивиденды частным инвесторам, беря кредиты в Национальном банке Малави.

Стоимость строительства Лилонгве намного превысила изначальные оценки в 50–60 млн К³⁷. Ожидалось, что на долю Лилонгве придется 13% государственной программы развития на 1971–1980 годы³⁸. Для сравнения: на сельское хозяйство пошло 19%, а на транспорт — 29%. Ежегодные расходы фонда развития по статье «Новая столица» ненамного превзошли это соотношение. Однако одна из проблем оценки развития состоит в том, что отдельные пункты, проходящие под общими статьями (например, транспорт и правительственные здания), напрямую связаны с проектом столицы и тоже должны быть учтены в окончательном анализе издержек. К примеру, новый аэропорт, чья итоговая стоимость составила в 1981 году 82 млн К³⁹, никогда бы не был построен, не стань Лилонгве столицей. Новые железные дороги, связавшие Салиму, Лилонгве и границу с Замбией, также частично относятся к проекту столицы. Проблема наглядно иллюстрируется следующими данными: за период 1976–1977 годов расходы по статье «Новая столица» составили 2,8 млн К, а расходы на транспорт — около 20 млн К (5 и 28% соответственно от совокупных расходов на развитие), значительная часть которых была потрачена на связанный с Лилонгве транспорт⁴⁰.

Из-за перечисленных проблем никогда не удастся точно оценить затраты на проект Лилонгве. Ясно одно: в масштабах Малави потраченные средства были очень велики, и будь они направлены в другие секторы (например, здравоохранение, образование, фермерское сельское хозяйство), они бы заметно повлияли на темпы их развития.

РОСТ НАСЕЛЕНИЯ В ЛИЛОНГВЕ

Строительство новой столицы по плану, подготовленному Департаментом городского и сельского планирования (рис. 2), началось в 1969 году с подготовительной работы на Кэпитал Хилл, где должно было расположиться правительство. Это место было

36. Malawi makes a profit from its new capital // The Times. July 6, 1978.

37. Connell J. Op. cit.; Mlia J. N. Malawi's new capital city.

38. Malawi, Economic Planning Division. Regional Planning and National Development in Africa. Unpublished paper, 1971.

39. Financial Times Survey: Malawi.

40. Malawi Government 1977 // Appropriation Accounts for the Financial Year 1967/77. Zomba: Government Printer.

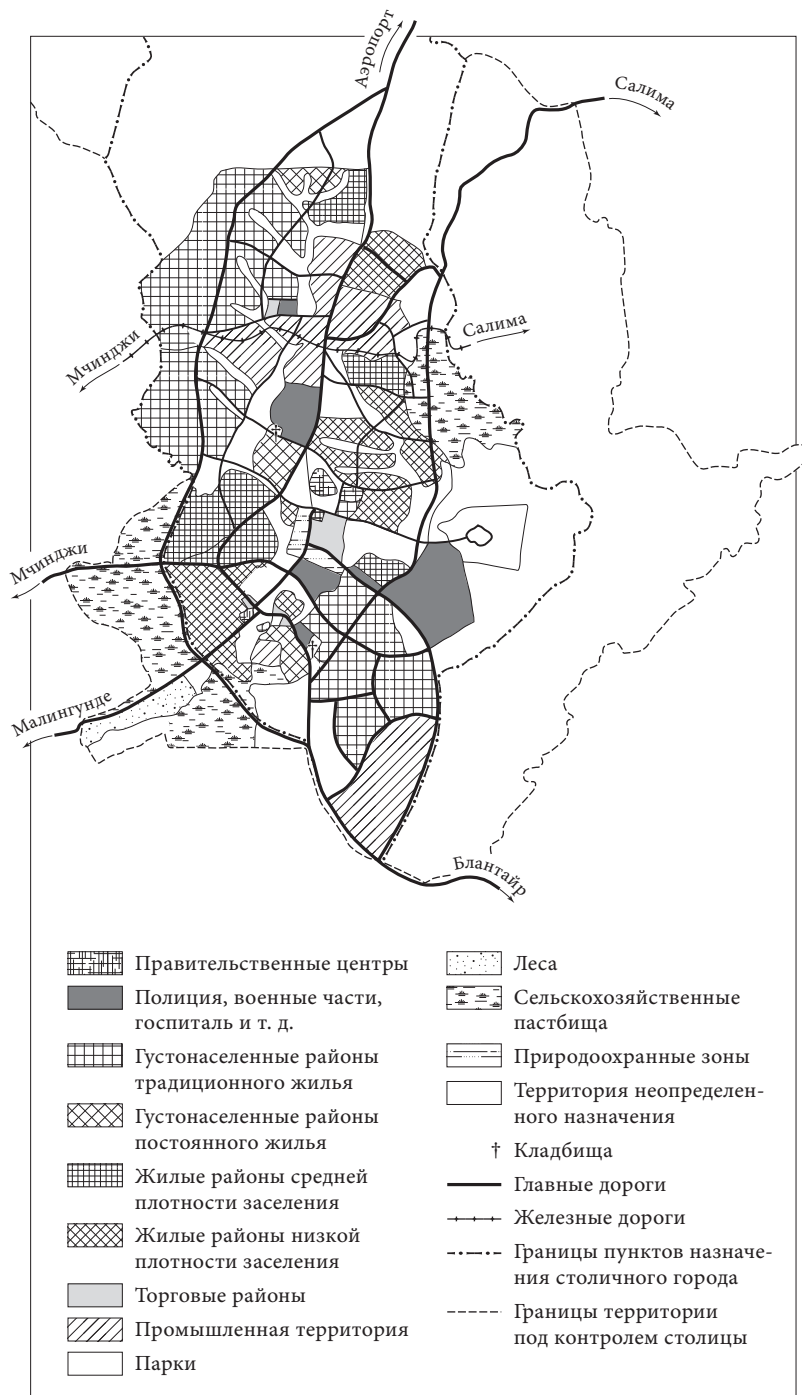


РИС. 2. План Лилонгве

ТАБЛИЦА 2. Рост населения Лилонгве в 1966–1977 годах

	1966	1977	Среднегодовой темп роста	
			в 1966–1977, %	2000*
Население согласно переписям	19 425 ^a	102 924 ^b	16,1	500 000
Население в пределах городских границ 1977 года	45 380 ^c	102 924 ^b	7,7	500 000

ИСТОЧНИКИ: ^a Malawi Population Census 1966 // Malawi Government 1968. Zomba: National Statistical Office; ^b Population Census 1977. Preliminary report: District population by traditional authorities (including urban areas) // Malawi Government 1978. Zomba: National Statistical Office; ^c Malawi Town Planning Department 1978 // Lilongwe Urban Structure Plan, Interim Plan, Sections 1–3. Lilongwe: Town Planning Department.

* Эта оценка основана на официальных прогнозах, согласно которым к 1984 году темп роста составит 8%, а к 2000 году — 6% (Malawi Town Planning Dept., 1978).

объявлено основным в 1975 году, а к 1978-му сюда были перенесены все министерства, а также большинство дипломатических миссий⁴¹. Кроме того, в Лилонгве базируются и другие институты, выполняющие важные государственные функции: здесь расположены штаб-квартиры армии и полиции. При этом резиденции Верховного суда и почты остаются в Блантайре, а парламент, что еще более примечательно, еще заседает в Зомбе. Для него в Лилонгве были предусмотрены новые здания, но возросшие затраты вынудили отложить завершение их строительства.

Развитие города сопровождалось очень высокими темпами роста населения. Вопрос о границах усложняет интерпретацию этих темпов: разные источники приводят разные цифры — от 16,1 до 7,7⁴² (табл. 2).

Все усложняется еще больше, если учесть, что тысячи занятых в сельском хозяйстве жителей Лилонгве были переселены за его пределы. Масштабы этого переселения трудно оценить, но считается, что если принять во внимание этот фактор, то более реалистичная оценка темпов роста населения Лилонгве в межпереписные периоды составит 10–12% в год⁴³.

41. Capital City Development Corporation (CCDC) // Review of Progress. Lilongwe: Public Relations Department, 1977.

42. Mlia J. N. Malawi's new capital city; Malawi Town Planning Department 1978 // Lilongwe Urban Structure Plan, Interim Plan, Sections 1–3. Lilongwe: Town Planning Department.

43. Ответственность за программу расселения несет КРСГ. И Департамент городского и сельского планирования, и сама КРСГ пришли к выводу, что темпы роста «по переписи» и темпы роста «в границах» были слишком

Темп роста населения Блантайра за тот же период — 6,1%, и он сохранится на этом уровне к 2000 году, когда численность достигнет 1 млн. Несмотря на статус столицы, Лилонгве вряд ли станет крупнейшим городом Малави в обозримом будущем.

МОРФОЛОГИЯ ГОРОДА, ЖИЛЬЕ И ТРАНСПОРТ

Развитие Лилонгве происходило строго согласно плану землепользования, подготовленному Департаментом городского и сельского планирования (см. рис. 2). Впрочем, многие из вошедших в план территорий еще не задействованы, и «застроенная» относительно небольшая часть обширных запланированных площадей. Новый деловой район отделен от старой части Лилонгве, причем разделяет их преимущественно парк. Проблемы искусственности, с которыми столкнулись Бразилиа и Канберра, дают о себе знать и в новой столице Малави, которая, в отличие от старых городов, имеет лишь немного черт органично выросшего города. Здесь нет переплетения деловых, промышленных и жилых районов, а последние разделены на округа разной плотности заселения. Плотно заселенные округа для людей с низким доходом далее подразделяются на части с «традиционным» (по схеме *site and service* — предоставляются участки земли с инфраструктурой, само жилье владельцы строят самостоятельно) и «постоянным» (*permanent*) жильем. Формально в последнюю категорию входит построенное жилье, предназначенное в основном для правительственных чиновников, которым оплачивается аренда.

Желание правительства сохранить в Лилонгве облик города-сада привело к появлению густонаселенных жилых районов, расположенных далеко от городского центра и отгороженных от дорог лесополосой. Сквоттинг считается крайне нежелательным, поэтому в соответствии с планом города предпринимаются законодательные меры по предупреждению появления «неприглядных мест»⁴⁴.

Это желание правительства уже стало причиной конфликта с горожанами. Из-за финансовых ограничений программа жилищного строительства стала отставать от быстрых темпов роста населения, 75% которого жили в густонаселенных районах. Коммерческий характер КРСГ заставляет предположить, что ей

радикальными оценками, а реальный темп, скорее всего, составляет 10–12% (из личного общения, август 1982 года).

44. Malawi Town Planning Department, 1978. § 3.10.11.

ТАБЛИЦА 3. Спрос на участки/жилье: жилье для людей с низкими доходами в Лилонгве в 1977–2000 годах (количество необходимых участков)

Год	Традиционное жилье		Постоянное жилье	
	Совокупное	Дополнительное	Совокупное	Дополнительное
1977	10 121	—	2 573	—
1980	12 749	944	3 241	240
1985	18 386	1 041	4 675	265
1990	24 605	1 393	6 256	355
1995	32 927	1 864	8 371	474
2000	44 063	2 494	11 203	634

ПРИМЕЧАНИЕ. Ежегодное дополнительное количество требующихся участков не включает имеющееся отставание в удовлетворении 9 000 зарегистрированных заявлений 1978 года, а также неизвестное число граждан с низким доходом, не позаботившихся о том, чтобы написать заявление.

ИСТОЧНИК: Malawi Govt., Lilongwe Urban Structure Plan, Section 1, Background Information, Table 1D (адаптированная).

вряд ли интересно заниматься дешевыми и неприбыльными участками с инфраструктурой, и это может быть одной из причин нынешнего дефицита жилья. К 1977 году только 1 400 таких участков были обеспечены дорогами и водопроводом⁴⁵, однако это никак не соответствовало уровню спроса (табл. 3). Такое положение дел неизбежно вело к перенаселению в уже существующих районах традиционного жилья. На текущий момент в пределах города есть только одно настоящее сквоттерское поселение, хотя за городом есть несколько мест, которые тоже называют «сквоттерскими территориями»⁴⁶. В районах традиционного жилья (РТЖ) один участок редко занят только хозяйством (*household*) законного владельца: 70% участков заняты более чем одним хозяйством. Вдобавок около половины участков не заселены официальными владельцами, которым уда-

45. Capital City Development Corporation (CCDC) // Review of Progress. Lilongwe: Public Relations Department, 1977.

46. Pennant T. G. E. Housing and employment in Lilongwe City with special reference to the Traditional Housing Areas in the 1970s. Paper presented at Social Science Conference, Chancellor College, Zomba, July 1982. Строго говоря, поселение не является сквоттерским, если его жители получили разрешение на заселение от сельского главы или фермеров. Однако, если фермеры находятся под юрисдикцией Программы развития территории Лилонгве, их земли не могут использоваться для строительства жилья. Это вызвало определенные трения между чиновниками этой программы и КРСГ (из личного общения, 1982 год).

лось незаконно получить их, чтобы затем сдавать в аренду. 40% из этих нелегальных хозяев даже не живут в РТЖ⁴⁷.

Транспорт в Лилонгве — еще одна проблема для социальных групп с низким доходом, поскольку некоторые из новых районов традиционного жилья и большинство деловых и промышленных районов разделяет значительное расстояние. Существующее автобусное обслуживание, предоставляемое «Объединенным транспортом Малави», не соответствует нуждам населения и относительно дорогостояще, поэтому люди в основном передвигаются пешком⁴⁸. Чтобы смягчить нехватку транспортных средств, власти разрешили частные перевозки мини-автобусами, но это не решило проблему стоимости проезда. Исходный городской план, подготовленный в ЮАР, предусматривал (довольно нереалистично), что «со временем каждая семья в Лилонгве будет иметь автомобиль»⁴⁹. Поскольку пересмотренный план был основан на этом исходном, то, возможно, поэтому было уделено недостаточно внимания перепланировке жилых и деловых/промышленных районов в целях облегчения сообщения между ними.

СТРУКТУРА ЗАНЯТОСТИ

Структура занятости в Лилонгве сильно зависит от занятости в органах власти и строительстве, что связано с новым статусом города и быстрым развитием в 1970-е годы. Таблица 4 демонстрирует структуру общей занятости в Лилонгве в 1974 и 1978 годах по сравнению с Блантайром. Занятость в производстве и торговле в Лилонгве увеличилась, но по сравнению с общей занятостью остается низкой. Это влияет на функционирование Лилонгве в качестве центра роста, поскольку только экспансия бюрократии слабо стимулирует рост производства и доходов региона. Это также значит, что город все еще является слабым конкурентом Блантайра в борьбе за инвестиции: последний удерживает торговое и промышленное лидерство. Расширение занятости во вторичном секторе экономики Лилонгве будет во многом зависеть от общего роста экономики, если отношение власти к промышленному развитию города не улучшится. К сожалению, общие тенденции малавийской экономи-

47. Pennant T. G. E. Op. cit.

48. Malawi Town Planning Department 1978 // Lilongwe Urban Structure Plan, Interim Plan, Sections 1–3. Lilongwe: Town Planning Department.

49. Gerke W. J. C., Viljoen C. J. Master plan for Lilongwe: The capital city of Malawi. Johannesburg: Imex (Pty) Ltd., 1968.

ТАБЛИЦА 4. Занятость по секторам:
Блантайр и Лилонгве в 1974 и 1978 годах

	1974		1978	
	Блантайр	Лилонгве	Блантайр	Лилонгве
1 Первичный сектор	1 484	431	3 491	5 372
2 Производство	14 615	1 634	15 210	2 291
3 Электричество и водоснабжение	1 228	736	1 339	831
4 Строительство	6 597	9 905	7 654	8 929
5 Вторичный сектор (п. 2, 3, 4)	22 440	11 875	24 203	12 051
6 Третичный сектор	23 814	14 957	25 827	15 401
7 Совокупная занятость	47 738	27 163	53 521	32 824

ИСТОЧНИК: *Kaluwa B. M.* Op. cit. Table 2.

ки неутешительны: к концу 1970-х годов она пребывала в кризисе, что привело к вмешательству Международного валютного фонда, подготовке очень умеренного плана развития на 1981–1985 годы и сокращениям в ряде секторов⁵⁰.

Если прогнозы на рост населения оправдаются, то текущая ситуация приведет к неизбежному росту безработицы и/или неформальной занятости. Одним из негативных следствий будет то, что спрос на жилье останется высоким, но значительная часть населения станет неплатежеспособной. Лилонгве повторяет путь многих городов третьего мира: несмотря на надежды и заявления властей города, растет сектор неформальной занятости и число потенциальных жителей сквотов. Это может значить, что администрации города придется умерить свою приверженность идее «города-сада» и закрыть глаза на появление на окраинах (и потому во многом «невидимых») незапланированных поселений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При выборе новой столицы Малави учитывались те же факторы, что обычно принимаются во внимание при планировании новой столицы. Лилонгве расположен в центре страны; он заменил старую «колониальную» столицу, чтобы стать символом

50. Financial Times Survey: Malawi.

«национальной» гордости, а правительство напрямую связало проект с необходимостью более равномерного экономического развития регионов. Региональная диспропорция проявлялась в том, что все еще доминировал Южный регион, и это делало аргумент городского планирования весьма убедительным. Впрочем, малавийский случай отличается от преобладающего числа случаев переноса столицы тем, что при выборе не пытались найти нейтральное место. Напротив, новое место очевидным образом выбрано с выгодой для одной группы населения — чева.

Как и в других случаях, результат — особенно по части поддержки регионального развития — разочаровал. Это показывает разделение между господствующими политическими императивами, являющимися «истинной» мотивацией строительства новых столичных городов, и необходимостью замаскировать их, делая упор на те аспекты развития, которые оправдают проект. В случае Нигерии и ее столицы Абуджи это разделение доведено до конца: использовавшуюся поначалу риторику «центра роста» заменила ориентация на исключительно административную роль города с незначительным промышленным сектором или полным его отсутствием. В Малави это разделение не столь глубоко, но теперь, когда основные политические цели достигнуты, неудивительно, что оказавшимся лишь вторичными целям развития уделяется так мало внимания. Если предполагается, что побочным эффектом переноса столицы обычно становится региональное развитие, то малавийский опыт демонстрирует, что принципа *laissez-faire* может быть недостаточно, чтобы изменить ситуацию неравномерного развития регионов. Очевидно, что необходимые инвестиции в новую столицу создают там новые рабочие места и расширяют экономические возможности населения города. Распространение же развития за пределы города не происходит само по себе. Даже при сильной приверженности властей идее новой столицы как «центра роста» такие проекты сталкиваются со многими препятствиями на своем пути. Опыт Малави показал, что преодолеть подавляющее экономическое влияние прежней деловой столицы (которая в большинстве других случаев была и административной столицей) сложно. Превосходство таких столиц, как Дар-эс-Салам или Абиджан, гораздо сильнее, чем превосходство Блантайра, и потому в этих случаях даже труднее достичь успеха в устранении диспропорции развития. Вдобавок само понятие «центр роста» двусмысленно, и есть разногласия по поводу эффективности этого подхода. К примеру, Мозли обобщил различные способы интерпретации этого понятия и приписываемых центру роста функций — от идеи «полюсов роста» (Франсуа Перру) как узлов многих сфер (эти центры должны иметь

промышленные «предприятия-локомотивы» или «отрасли-локомотивы») до отождествления центров роста с большими или средними центральными территориями⁵¹. Согласно стратегии центра роста, исходящие из него «эффекты распространения» будут стимулировать развитие отстающих регионов. Однако не вполне понятно, как эти эффекты работают, насколько велика охватываемая ими территория и в какой мере промышленная структура центра роста влияет на потенциал этих эффектов для развития окружающего региона⁵². В условиях Малави трудно определить, какого рода центром роста должен стать Лилонгве, помимо общих утверждений о том, что он должен содействовать выравниванию развития по регионам. Однако сама по себе «столица, очевидно, не является локомотивом промышленного развития с сильными связями с поставщиками и потребителями, и, независимо от страны, перенос столицы может быть не самым эффективным способом исправить неравномерность развития регионов»⁵³. Это означает, что программы по переносу столиц, декларирующие цели регионального развития, должны быть гораздо более требовательны по части конкретных видов промышленной и торговой деятельности, которые должны развиваться в новых столицах. Это необходимо, чтобы установить четкие связи между этой экономической активностью и нуждами и производством региональной экономики.

Ясно, что развитие нового и доступного символа национального единства — это важный элемент программ по переносу столиц и относительно легкодостижимая цель. Однако в большинстве стран третьего мира, независимо от достоинств новых столиц в качестве национальных символов, их экономическая роль может в итоге оказаться самым важным фактором, компенсирующим затраты на перенос. К примеру, в ситуации Малави для будущего развития очень важна иностранная помощь, но если Лилонгве в представлении «доноров» оказался дорогостоящей ошибкой, то в дальнейшем это может неблагоприятно сказаться на привлечении инвестиций в другие проекты Малави. Впрочем, важнее восприятие народом достижений новой столицы. К примеру, если граждане Малави считают, что качеством их жизни пожертвовали в пользу затратного строительства новой национальной столицы, то ее преимущества в качестве символа национального единства быстро сойдут на нет.

51. *Moseley M. J.* Growth centres — a shibboleth? // *Area*. 1973. Vol. 5. P. 143–150.

52. *Thomas M. D.* Growth pole theory // *Growth centres in regional economic development* / N. M. Hansen (ed.). N.Y.: Free Press, 1972.

53. *Mlia J. N.* Malawi's new capital city. P. 394.

REFERENCES

- Best A. C. G. Gaborone: problems and prospects of a new capital. *Geographical Review*, 1970, no. 60, pp. 1–14.
- Capital City Development Corporation (CCDC). *Review of Progress*, Lilongwe, Public Relations Department, 1977.
- Capital City Development Corporation (CCDC). *Review of Progress*, Lilongwe, Public Relations Department, 1977.
- Chipembere H. Malawi and the Southern African complex: a necessity or a virtue? *Africa Today*, 1971, vol. 18, no. 2.
- Clutton-Brock G. *Dawn in Nyasaland*, London, Hodder and Stoughton, 1959.
- Committee on Location of Federal Capital. *Report of Committee on Location of Federal Capital*, Lagos, 1976.
- Connell J. Lilongwe: another new capital for Africa. *East African Geographical Review*, 1972, vol. 10, pp. 89–110.
- Financial Times Survey: Malawi. *Financial Times*, November 4, 1981.
- Friedmann J. *Urbanization, planning and national development*, London, Sage Publications, 1973.
- Geraint R. *From vision to reality: the story of Malawi's new capital*, Johannesburg, Lorton Publications, 1974.
- Gerke W. J. C., Viljoen C. J. *Master plan for Lilongwe: The capital city of Malawi*, Johannesburg, Imex (Pty) Ltd., 1968.
- Gilbert A. A note on the incidence of development in the vicinity of a growth centre. *Regional Studies*, 1975, vol. 9, pp. 325–333.
- Hamdan G. Capitals of the New Africa. *Economical Geography*, 1964, no. 40, pp. 239–253.
- Hardoy J. E. Two new capital cities: Brasilia and Islamabad. *Ekistics*, 1964, no. 18, pp. 320–325.
- Hodder-Williams R. Support in Eastern Africa: some observations from Malawi. *Politics of Africa: dependence and development* (eds. T. M. Shaw, K. A. Heard), London, Longman, 1979.
- Hughes A. Malawi and South Africa's co-prosperity sphere. *Land-locked countries of Africa* (ed. Z. Cervenka), Uppsala, Scandinavian Institute of African Studies, 1973.
- Kaluwa B. M. *Location and extent of future employment opportunities: Lilongwe 1980–1983 (Preliminary findings)*, University of Malawi, Centre for Social Research, 1981.
- Kydd J. Structural change in Malawi: consequences of a development strategy based on large-scale agriculture. *World Development*, 1982, vol. 10, iss. 5, pp. 355–375.
- Leistner G. M. E. Malawi, South Africa and the issue of closer economic co-operation. *Occasional paper № 12*, Africa Institute of South Africa, 1967.
- Malawi Government 1977. *Appropriation Accounts for the Financial Year 1967/77*, Zomba, Government Printer.
- Malawi makes a profit from its new capital. *The Times*, July 6, 1978.
- Malawi Population Census 1966. *Malawi Government 1968*, Zomba: National Statistical Office.
- Malawi Town Planning Department 1978. *Lilongwe Urban Structure Plan, Interim Plan*, Sections 1–3, Lilongwe, Town Planning Department.
- Malawi, *Economic Planning Division. Regional Planning and National Development in Africa*, 1971 (unpublished).
- Mlia J. N. Malawi's new capital city: a regional planning perspective. *Pan-African Journal*, 1975, vol. 8, iss. 8, pp. 387–401.

- Mlia J. N. *Public decision-making and the spatial organisation of development in Malawi*, Chicago, Northwestern University, 1975 (unpublished PhD thesis).
- Moore J. *Planning Abuja: the politics of new capital construction*, Princeton University, 1982 (unpublished B. A. thesis).
- Moseley M. J. Growth centres—a shibboleth? *Area*, 1973, vol. 5, pp. 143–150.
- Pachai B. The story of Malawi's capitals: old and new, 1891–1969. *Sociology of Malawi Journal*, 1971, vol. 24, iss. 1, pp. 1–72.
- Pennant T. G. E. Housing and employment in Lilongwe City with special reference to the Traditional Housing Areas in the 1970s. Paper presented at *Social Science Conference*, Zomba, Chancellor College, July 1982.
- Population Census 1977. Preliminary report: District population by traditional authorities (including urban areas). *Malawi Government 1978*, Zomba, National Statistical Office.
- Salau A. T. A new capital for Nigeria: planning, problems and prospects. *Africa Today*, 1977, 2A, 4, pp. 11–22.
- Stephenson G. V. Two newly created capitals: Islamabad and Brasilia. *Town Planning Review*, 1970, vol. 41, no. 4, pp. 317–332.
- Thomas M. D. Growth pole theory. *Growth centres in regional economic development* (ed. N. M. Hansen), New York, Free Press, 1972.
- Williams T. D. *Malawi: the politics of despair*, Ithaca, London, Cornell University Press, 1978.