

# ΜΕΤΑΒΑΣΕΙΣ

Διάλεξη για τη  
Σχολή Αρχιτεκτόνων  
Μηχανικών  
Ε.Μ.Π.

αστικό περιβάλλον  
υπό μετάλλαξη

Ψαλλιδάκος Γιάννης\_  
επιβλέπων  
Σεβαστάκης Δημήτρης

03/07/13  
15:00  
αιθ.Α008





## Ευχαριστίες\_

προς τον κύριο Δ. Σεβαστάκη, για την πολύτιμη υποστήριξη και συνεργασία του,  
και προς όλους όσους με τον τρόπο τους βοήθησαν.

# μεταβάσεις\_

αστικό περιβάλλον υπό μετάλλαξη

## σελ. 4 πλαίσιο

Από τον Homo Sapiens Sapiens στον Homo Sapiens Urbanus

/

## 7 εισαγωγή

Αστικές συγκεντρώσεις

Όρια, σύνορα και διαιρέσεις

/

## 23 Dharavi

Παραγκουπόλεις

Μια πόλη μες στην πόλη

Τύποι κατοικίας

Ένας “άτυπος” οικισμός

Dharavi Redevelopment Project

/

## 47 Χωριά ένταξης

Μια λύση σε ένα “πρόβλημα”

“Φιλο”ξενεία κι ένταξη

/

## 55 Masdar City

“Πηγή” έμπνευσης

Πόλη κατά παραγγελία

/

## 74 επίλογος

Μεταβάσεις και ευθύνες

/

## 77 βιβλιογραφία - ιστότοποι - επιρροές

/



# πλαίσιο\_

## Από τον Homo Sapiens Sapiens στον Homo Sapiens Urbanus

«Η πόλη είναι ένας χώρος όπου άνθρωποι μπορούν να μάθουν να ζουν με αγνώστους, να προσεγγίσουν εμπειρίες και ενδιαφέροντα από ζωές που δεν τους είναι οικείες. Η ομοιότητα κάνει άχρηστο το μυαλό ενώ η διαφορετικότητα το διεγείρει και το ανοίγει. Έτσι η πόλη μπορεί να επιτρέψει στους ανθρώπους να αναπτύξουν μια πιο πλούσια, πιο σύνθετη αντίληψη για τους ίδιους τους εαυτούς τους. Δεν είναι μόνο τραπεζικοί ή σκουπιδιάρηδες, Ασιάτες ή Αγγλοσάξονες, αγγλόφωνοι ή ισπανόφωνοι, με την μπουρζουαζία ή το προλεταριάτο. Μπορούν να είναι κάποια ή όλα αυτά μαζί κι ακόμη περισσότερα. Οι άνθρωποι δεν είναι αντικείμενο σε ένα στάσιμο, κατηγοριοποιημένο σχήμα ταυτότητας.»

Richard Sennett «The New Statesman Essay - Cities without care or connection»

Για πρώτη φορά (ήδη από το 2008) στην παγκόσμια ιστορία, η πλειονότητα των ανθρώπων ζει σε πόλεις. Αν το δούμε σε αριθμούς, το 1990 λιγότεροι από 4 στους 10 ανθρώπους ζούσαν σε αστικές περιοχές. Το 2010 περισσότεροι από τους μισούς ζουν σε αυτές και το 2050 η αναλογία υπολογίζεται πως θα είναι 7 στους 10. Ο αριθμός των ανθρώπων αυτών αυξάνεται κάθε χρόνο κατά 60 εκατομμύρια! (16.438 άνθρωποι κάθε μέρα).

Urbanisation : faits et chiffres au niveau mondial UNHABITAT

Μέχρι το 2030 όλες οι αναπτυσσόμενες περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της Ασίας και της Αφρικής, θα έχουν περισσότερους ανθρώπους που ζουν σε αστικές απ' ότι σε αγροτικές περιοχές. Στα επόμενα 20 έτη, ο Homo sapiens, ο σοφός άνθρωπος, θα γίνει Homo sapiens urbanus, ουσιαστικά σε όλες τις περιοχές του πλανήτη.

Όπως έχει πει και ο Henri Lefebvre : «Ο κόσμος είναι το μέλλον του ανθρώπου» (le monde est l'avenir de l'homme)· κι όταν λέει «κόσμος» εννοεί την ανθρωπότητα· εννοεί τη συλλογική, θα μπορούσαμε να πούμε, «κατασκευή» όπου ως ένα σώμα, ως ένας δυσδιόρατος κλίμακας κι έντασης οργανισμός, μας φέρει και μας συνδέει.

Critique de la vie quotidienne (1947)



Ο Homo Urbanus εμφανίστηκε πριν περίπου 7.000 χρόνια στη Μεσοποταμία, στο σύγχρονο Ιράκ. Αυτές οι πρώτες αστικές κοινότητες ήταν οι απαρχές του σύγχρονου αστικού πολιτισμού μας. Από αυτές ξεκίνησαν τα πρώτα δομικά πολιτισμικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων βασικών δεξιοτήτων, όπως η γραφή και τα μαθηματικά. Στην Ur - την πόλη του Αβραάμ - φαίνεται ότι γεννήθηκαν οι ιδέες που οδήγησαν στις τρεις θρησκευτικές συνθέσεις της Παλαιάς Διαθήκης (ιουδαϊσμός, χριστιανισμός και Ισλάμ). Όπου χτίστηκαν πόλεις, έγιναν κέντρα εμπορίου, λατρείας και εξουσίας. Οι δυναμικές και διαφορετικές αυτές κοινότητες ήταν τα πυρηνικά γνωστικά πυκνώματα για την ανθρώπινη νόηση, καλλιεργώντας και μορφώνοντας διάνοιες αλλά και συγκροτώντας ένα κοινόκτητο συλλογικό γνωστικό απόθεμα.

"Ancient City of Ur"  
[http://archaeology.  
about.com/](http://archaeology.about.com/)

Οι πόλεις, όπως έχει πει ο Lewis Mumford, ήταν πάντα "τα καλούπια στα οποία οι άνθρωπινες ζωές ψυχθήκαν και παγώσανε» και πως οι πόλεις είναι ένα προϊόν της γης ... ένα φυσικό γεγονός ... η μέθοδος έκφρασης του ανθρώπου ("a product of earth ... a fact of nature ... man's method of expression").

αμερικανός ιστορικός  
και φιλόσοφος, 1895-  
1990

# εισαγωγή\_

## Αστικές συγκεντρώσεις

Ζούμε στην εποχή των μεγαλουπόλεων. Η αρχαία Ρώμη - πρωτεύουσα μιας αυτοκρατορίας που εκτεινόταν σε τρεις ηπείρους - ήταν η πρώτη πόλη που έφθασε το ένα εκατομμύριο κατοίκους. Μετά την πτώση της Ρώμης, ο πληθυσμός της πόλης έπεσε στις 10.000 κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα. Αυτή τη στιγμή, οι μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου βρίσκονται στον ισλαμικό κόσμο. Κατά την Αναγέννηση, θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε πως οι πόλεις της Κίνας ήταν οι μεγαλύτερες του κόσμου. Η αστική αναγέννηση της Ευρώπης άρχισε κατά τη διάρκεια του δέκατου τέταρτου αιώνα, με πόλεις όπως η Φλωρεντία να φτάνει περίπου τους 100.000 κατοίκους. Το 1650, το Παρίσι γίνεται η μεγαλύτερη πόλη της Ευρώπης με 400.000 κατοίκους.

Σήμερα ονομάζουμε "MegaCities" τις πόλεις με περισσότερους από 10 εκ. κατοίκους. Ήδη από το 2011, 20 τουλάχιστον πόλεις έχουν περάσει το όριο αυτό, με κάποιες από αυτές (Mumbai, Tokyo, Seoul, Shanghai, New York City, Mexico City και Karachi) να έχουν ήδη ξεπεράσει τα 20 εκ. κατοίκους. Οι πόλεις μπορούν να είναι ανοικτές ή κλειστές όσον αφορά τη δυνατότητα των κατοίκων να έχουν πρόσβαση, να καταλαμβάνουν και να χρησιμοποιούν τον αστικό χώρο, ακόμη και να παράγουν νέους χώρους για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους. Οι πόλεις μπορούν επίσης να είναι ανοικτές ή κλειστές αναλόγως της δυνατότητας των κατοίκων να αποφασίζουν για την πρόσβαση και να συμμετέχουν σε διάφορα πεδία αλληλεπιδράσεων και ανταλλαγών.

Roman Empire Population  
<http://www.unrv.com/>

Historical urban community  
sizes  
<http://en.wikipedia.org/>

Nick Mead and the Guardian  
Interactive team  
The rise of megacities -  
interactive



Μερικοί κάτοικοι βρίσκουν την πόλη σαν τόπο όπου η κοινωνική και πολιτική ζωή διαδραματίζεται, όπου δημιουργείται και μοιράζεται η γνώση, και αναπτύσσονται οι διάφορες μορφές δημιουργικότητας και τέχνης. Άλλες κατηγορίες κατοίκων εννοούν και προσλαμβάνουν την πόλη, ως πεδίο χωρίς ευκαιρίες. Οι πόλεις μπορούν επομένως να είναι τόποι συγκρότησης και συμμετοχής, αλλά μπορούν να είναι επίσης τόποι αποκλεισμού και περιθωριοποίησης.

Ήταν όμως η βιομηχανική επανάσταση όπου άλλαξε βαθειά την κατανόηση των πόλεων από τον άνθρωπο: μέσα σε μια γενιά, καμινάδες εργοστασίων αντικατέστησαν καμπαναριά εκκλησιών, τις ψηλότερες δομές στον αστικό ορίζοντα και τα σκοτεινά «σατανικά» ελαιοτριβεία στράγγιξαν τη γύρω ύπαιθρο από τον πληθυσμό της. Το Μάντσεστερ (γνωστή και ως "Cottonopolis") ξεκίνησε από μια πόλη των 43.000 ανθρώπων το 1773, σε μια πόλη των 80.000 το 1801. Πενήντα χρόνια αργότερα, ζούσαν εκεί 300.000 άνθρωποι. Η αρχετυπική βιομηχανική αστική έκρηξη, η ανάπτυξη σαν αυτή του Μάντσεστερ δημιούργησε τεράστια πλούτη για τους επιχειρηματίες της, αλλά καταδίκασε τους εργαζομένους τους να ζουν υπό άθλιες συνθήκες, προκαλώντας τον αποτροπιασμό του Ένγκελς και στη συγγραφή του εξαιρετικού έργου του για «την κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία». Δυστυχώς συνεχίζεται το φαινόμενο στις φτωχογειτονιές, στις παραγκουπόλεις των σημερινών εκρηκτικών αναπτύξεων, όπως πχ στη Βομβάη.

It's official: Manchester is Britain's boom city  
<http://www.manchester-eveningnews.co.uk/>

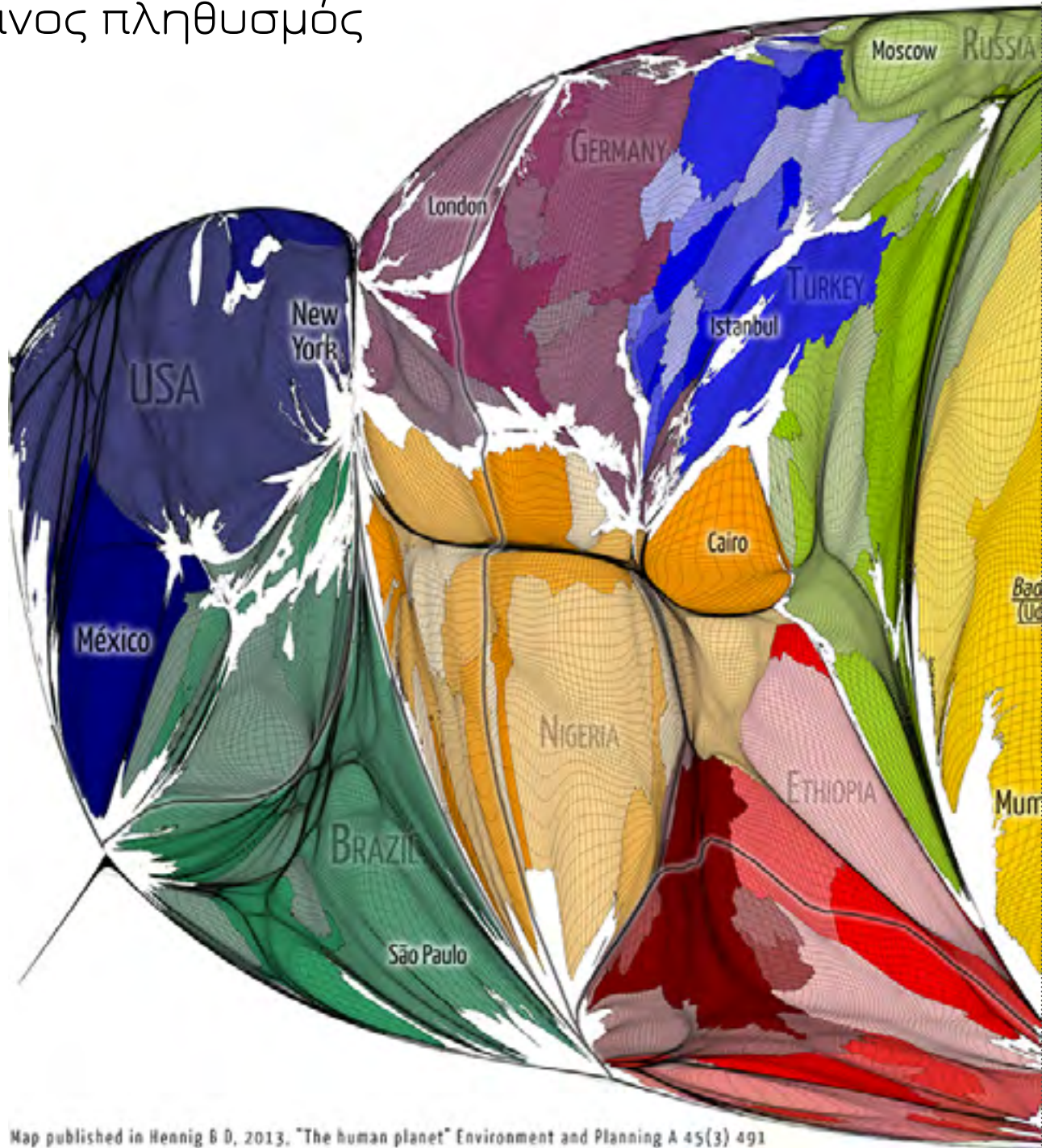
ενδεικτικά, οι 20 πολυπληθέστερες πόλεις του κόσμου παρουσίασαν μια ανάπτυξη από το 1995 ως σήμερα ( 01/04/13 ) ως εξής:

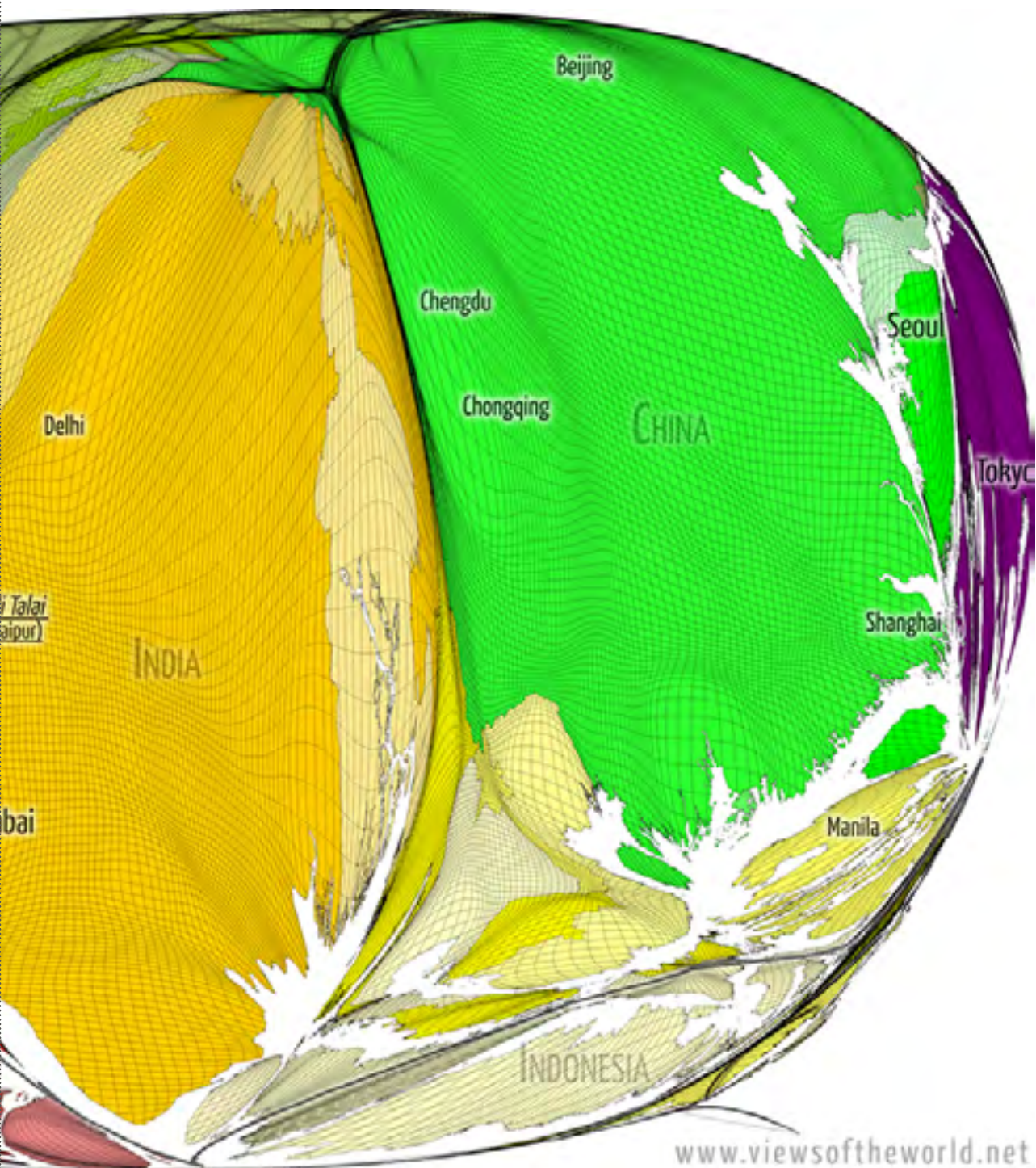
1.	Tokyo / Japan	26,800,000	..... > .....	<b>34,700,000</b>
2.	Canton / China	8,100,000	..... > .....	<b>26,400,000</b>
3.	Jakarta / Indonesia	11,500,000	..... > .....	<b>26,000,000</b>
4.	Shanghai / China	15,100,000	..... > .....	<b>26,000,000</b>
5.	Seoul / Korea (South)	11,600,000	..... > .....	<b>25,600,000</b>
6.	Delhi / India	9,900,000	..... > .....	<b>23,700,000</b>
7.	Mexico City / Mexico	15,600,000	..... > .....	<b>23,600,000</b>
8.	Karachi / Pakistan	9,900,000	..... > .....	<b>22,300,000</b>
9.	Manila / Philippines	9,300,000	..... > .....	<b>21,900,000</b>
10.	New York / U.S.A.	16,300,000	..... > .....	<b>21,600,000</b>
11.	São Paulo / Brazil	16,400,000	..... > .....	<b>21,400,000</b>
12.	Bombay / India	15,100,000	..... > .....	<b>21,200,000</b>
13.	Los Angeles / U.S.A.	12,400,000	..... > .....	<b>17,100,000</b>
14.	Beijing / China	12,400,000	..... > .....	<b>16,900,000</b>
15.	Osaka / Japan	10,600,000	..... > .....	<b>16,800,000</b>
16.	Moscow / Russia	9,200,000	..... > .....	<b>16,300,000</b>
17.	Cairo / Egypt	9,700,000	..... > .....	<b>16,000,000</b>
18.	Dacca / Bangladesh	7,800,000	..... > .....	<b>16,000,000</b>
19.	Calcutta / India	11,700,000	..... > .....	<b>15,900,000</b>
20.	Buenos Aires / Argentina	11,000,000	..... > .....	<b>14,500,000</b>

MAJOR AGGLOMERATIONS OF  
THE WORLD  
[www.citypopulation.de](http://www.citypopulation.de)



# Ανθρώπινος πληθυσμός





www.viewsoftheworld.net

## Όρια, σύνορα και διαιρέσεις

«Προβάλλει μπροστά στα μάτια, η ιδεατή πόλη, η Νέα Αθήνα. Η Νέα Υόρκη και το Παρίσι, μεταξύ άλλων πόλεων, μπορούν να μας δώσουν ήδη μια εικόνα, όπου το κέντρο αποφάσεων και το κέντρο κατανάλωσης συναντιούνται και ενώνονται. Βασισμένη στην στρατηγική τους σύγκλιση, η συμμαχία τους δημιουργεί μια ασύλληπτη επικέντρωση. (...) Κατειλημμένο και κατοικημένο από τους νέους Άρχοντες, το κέντρο πλέον ανήκει σε αυτούς.»

Οι πόλεις αλλάζουν συνεχώς. Χτίζονται, ανοικοδομούνται, μετασχηματίζονται, καταλαμβάνονται από διαφορετικές ομάδες, και χρησιμοποιούνται για διαφορετικές λειτουργίες. Στην αναζήτηση της καλύτερης χωρικής οργάνωσης για καλύτερα αποτελέσματα, για αποδοτικότερες οικονομίες μεγάλης κλίμακας και άλλα συσσωρευμένα οφέλη, οι πόλεις παράγουν ποικίλους βαθμούς κατοικημένης διαφοροποίησης. Στις περισσότερες αστικές περιοχές του αναπτυγμένου κόσμου, η κατάτμηση των χώρων για τις διαφορετικές χρήσεις είναι σχετικά ορατή, αν και η κοινωνική ετερογένεια και οι μικτές χρήσεις παραμένουν διαδεδομένες. Αντίθετα, σε πολλές πόλεις του αναπτυσσόμενου κόσμου, ο χωρισμός των χρήσεων και οι βαθμοί ευημερίας είναι τόσο προφανείς που οι πλούσιοι ζουν στις καλά-συντηρημένες γειτονιές, τις περιορισμένες κοινότητες και τους καλοχτισμένους τυπικούς οικισμούς, ενώ οι φτωχοί είναι περιορισμένοι είτε στο κέντρο της πόλης είτε στους περιφερειακούς άτυπους οικισμούς και στις παρακουπόλεις.

απόσπασμα από «Το δικαίωμα στην πόλη»  
του H.Lefebvre

Inequality gap between rich and poor widens  
<http://www.ndtv.com/>



Η πλειοψηφία του αστικού πληθυσμού αποτρέπεται ή περιορίζεται από την εκπλήρωση των πρώτων αναγκών της, λόγω της οικονομικής, κοινωνικής ή πολιτιστικής θέσης, της εθνικής προέλευσης, του φύλου ή της ηλικίας τους. Κάποιοι άλλοι, μια μειονότητα, ωφελείται από την οικονομική και κοινωνική πρόοδο που συνδέεται χαρακτηριστικά με την αστικοποίηση. Σε μερικές από αυτές τις πόλεις, η αστική διαίρεση μεταξύ «των πλούσιων» και «των φτωχών» ανοίγει ένα χάσμα - εάν όχι μια ανοικτή πληγή - που μπορεί να δημιουργήσει κοινωνική αστάθεια ή τουλάχιστον υψηλές κοινωνικές και οικονομικές απώλειες όχι μόνο για τους αστικούς φτωχούς, αλλά για όλες τις κοινωνικές κατασκευές.

Οι πόλεις, τις περισσότερες φορές, διαιρούνται με πολυεπίπεδα σύνορα. Αυτά χωρίζουν το «κέντρο» από την «περιφέρεια», «το υψηλό» από «το χαμηλό», διαιρούνται με βάση το ιστορικό υπόστρωμα, τις κοινωνικές ανακατανομές, τις εθιμικές και συμπεριφορικές εκδηλώσεις κλπ. Αυτές οι, προκαλούμενες από τις κοινωνικές συνάψεις ή αντιδικίες, οριοθετήσεις, είναι συχνά απολύτως διακυμαινόμενες κατά «μήκος» μιας χωρικής και κοινωνικής συνέχειας. Απεικονίζουν την ηγεμονική διαφορά, την ταξική αλλά και τις δευτερεύουσες πολιτικές πολιτισμικές κλπ που εκφράζονται ανασυντάσσοντας το αστικό πεδίο. Η πιο στενή αξιολόγηση του αστικού χώρου σε πολλές πόλεις του αναπτυσσόμενου κόσμου ρίχνει φως στον τεμαχισμό της κοινωνίας, που χαρακτηρίζει τις διαφορές με τον τρόπο που ο χώρος και οι δυνατότητες παράγονται, ιδιοποιούνται, μετασχηματίζονται και χρησιμοποιούνται. Δηλαδή μερικές περιοχές χαρακτηρίζονται από τη σημαντική υποδομή, τα καλοδιατηρημένα πάρκα, τους κήπους και τις κατοικήσιμες περιοχές μεγάλης αγοραστικής αξίας. Αντίθετα, άλλες περιοχές χαρακτηρίζονται από την ανεπαρκή κατοικία, τις ανεπαρκείς υπηρεσίες, τη φτωχή αναψυχή και τις φτωχές πολιτιστικές εγκαταστάσεις, την αστική αποσύνθεση, και τις λιγοστές επενδύσεις κεφαλαίου στη δημόσια υποδομή.

Αυτές οι απτές διαφορές στην πρόσβαση έρχονται ως συμπτώματα απροσδιόριστων ακόμα τμημάτων μιας κοινωνίας που διανέμει άνισα τις ευκαιρίες και ελευθερίες στους κατοίκους της.



Η χωρική διαίρεση λαμβάνει τη μορφή κοινωνικού, πολιτισμικού και οικονομικού αποκλεισμού. Μεγάλο μέρος της κοινωνίας αποκλείεται συχνά με τη δικαιολογία χαρακτηριστικών της όπως το φύλο, η ηλικία, η φυλή ή το έθνος, υποχρεωμένο να υποστεί ως συνέπεια της επιβεβλημένης περιθωριοποίησής του, αντίστοιχες συνθήκες ζωής αλλά και δικαιώματα.

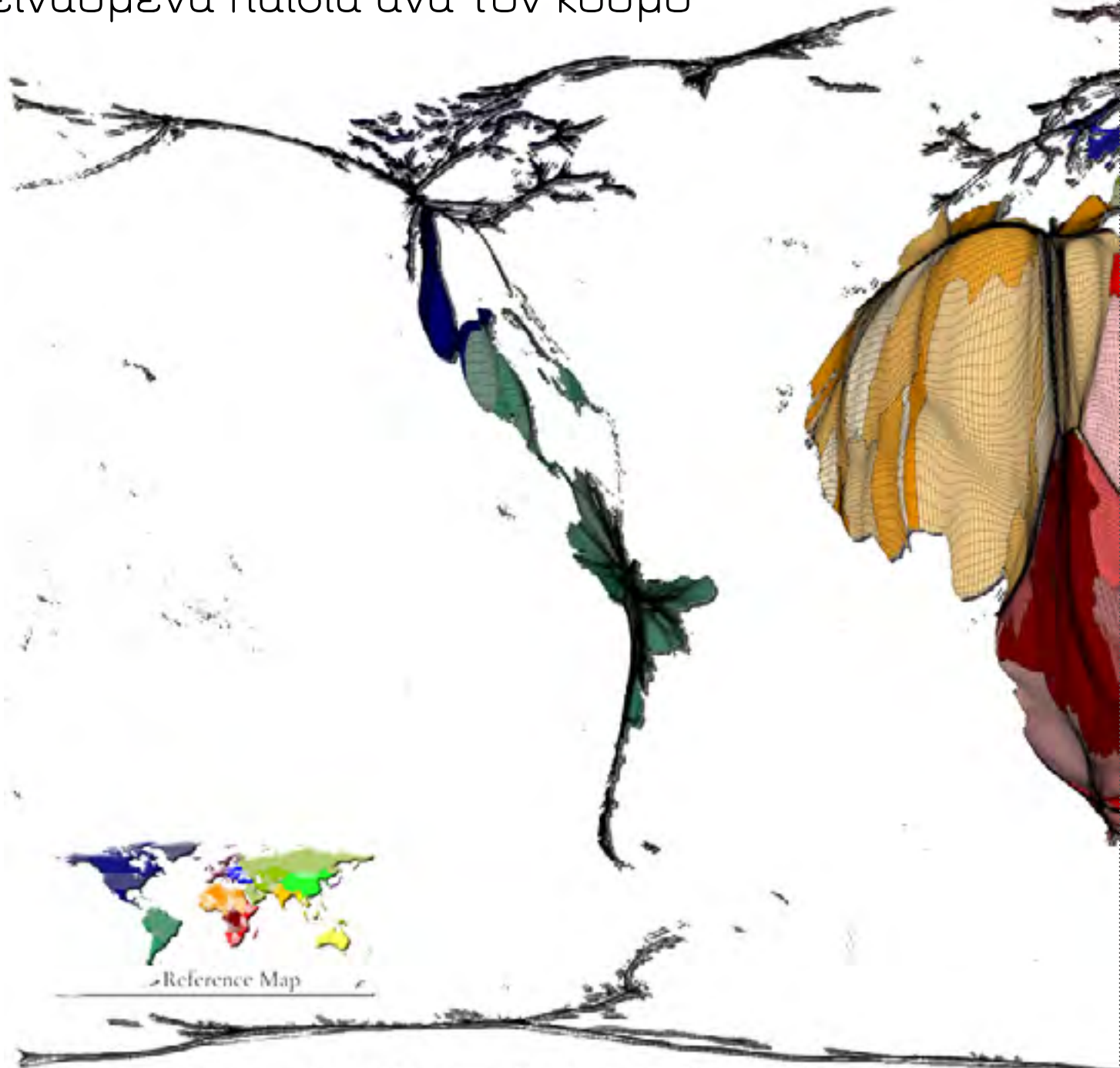
Εντούτοις, αυτή η στενή προοπτική αγνοεί τις πραγματικές και πιθανές συνεισφορές των περιθωριοποιημένων ομάδων στην οικοδόμηση των πόλεων και των εθνών, και επομένως μπορεί μόνο να καθυστερήσει την πρόοδο προς τη βιώσιμη και στην χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Η αστική διαίρεση είναι το πρόσωπο της αδικίας και ένα σύμπτωμα της συστημικής δυσλειτουργίας. Μια κοινωνία δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι είναι αρμονική ή συνεκτική εάν πολλοί άνθρωποι δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις βασικές ανάγκες τους. Μια πόλη δεν μπορεί να είναι αρμονική εάν μερικές ομάδες συγκεντρώνουν τους πόρους και τις κοινωνικές δυνατότητες, ενώ άλλες παραμένουν εξαθλιωμένες και στερημένες. Οι πόλεις δεν είναι ακόμα - και δεν πρέπει να είναι - «ο κόσμος που ο άνθρωπος δημιούργησε, και επομένως ο κόσμος στον οποίο καταδικάζεται εφεξής για να ζήσει». Οι πόλεις είναι, αντίθετα, φορείς για τους κοινωνικούς μετασχηματισμούς και τις μεταρρυθμίσεις: Μέρη όπου οι νέες αξίες, οι πεποιθήσεις και οι ιδέες μπορούν να σφυρηλατήσουν ένα διαφορετικό αναπτυξιακό παράδειγμα που προωθεί τα δικαιώματα και τις δυνατότητες για όλα τα μέλη της κοινωνίας.

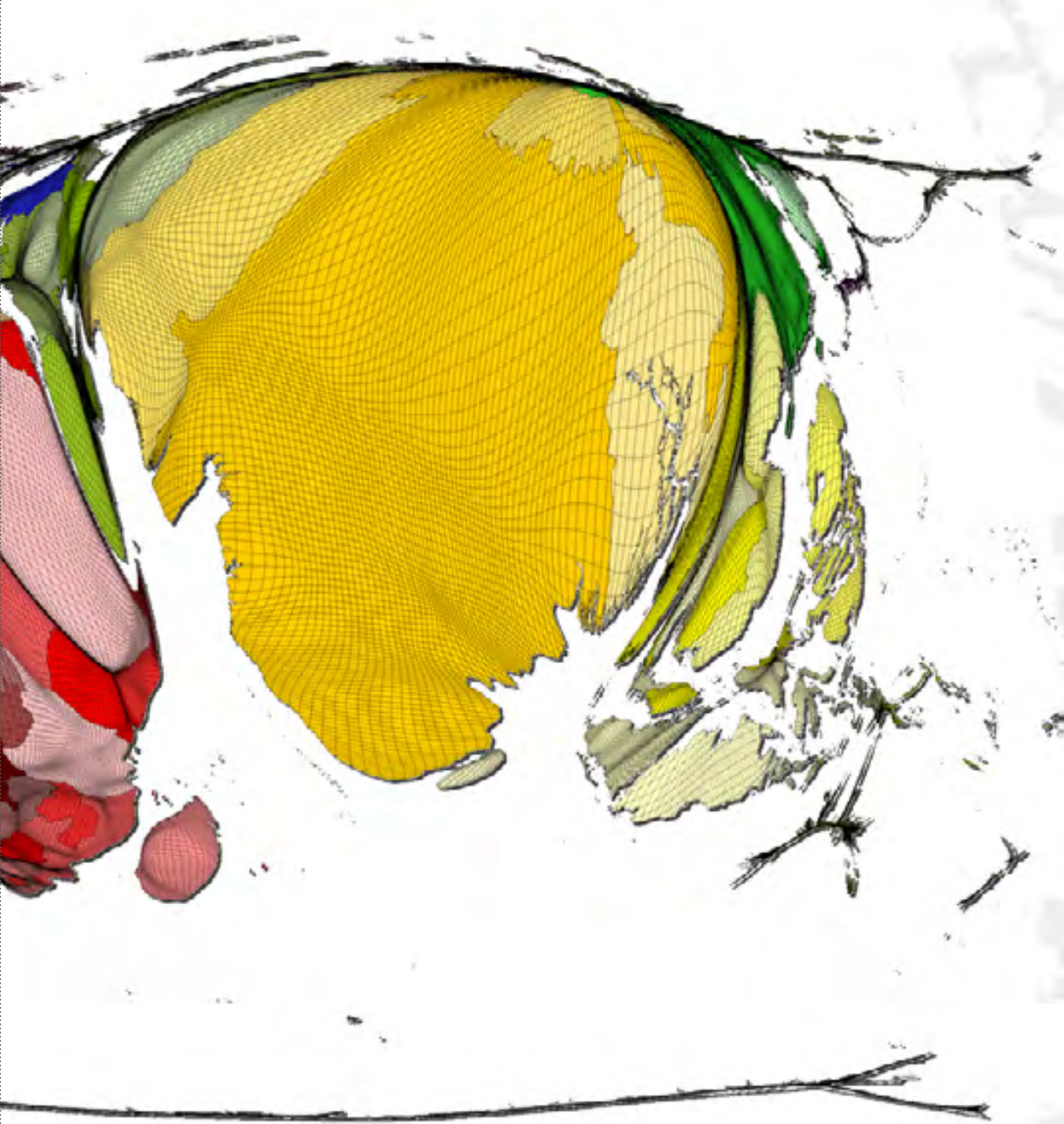
Βασισμένο όχι μόνο στα ηθικά και δεοντολογικά επιχειρήματα αλλά και στην πρακτική πρόσβαση στην ευκαιρία. Η έννοια μιας «πόλης χωρίς αποκλεισμούς» ή «μιας πόλης για όλους», περιλαμβάνει τα κοινωνικά και οικονομικά οφέλη μεγαλύτερης ισότητας, προωθώντας τα θετικά αποτελέσματα για κάθε άτομο στην κοινωνία. Το μεγαλύτερο μέρος της εκρηκτικής ανάπτυξης εμφανίζεται στις αναπτυσσόμενες χώρες, όπου οι δήμοι και άλλες κανονιστικές αρχές συγκρούονται συχνά, σε μια προσπάθεια να την ακολουθήσουν.

Η αστικοποίηση έχει φέρει την ευκαιρία, την ευημερία και την υγεία ως πολιτισμικό επίδικο.

# Πεινασμένα παιδιά ανά τον κόσμο



Global Subnational Prevalence of Child Malnutrition - Data Source: CIESIN, Columbia University  
Map created by Benjamin D. Hennig, University of Sheffield, 2011 - [www.viewsoftheworld.net](http://www.viewsoftheworld.net)





Συγχρόνως, όμως, οι σύγχρονες πόλεις γεμίζουν με σκιές. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για την αστική φτωχή διαβίωση στις παραγκουπόλεις ή άλλους άτυπους οικισμούς, οι οποίοι αποκλείονται συχνά από τις εκτιμήσεις της οικονομίας και της υγιεινής ανάπτυξης των πόλεων. Βασιζόμενοι στο «μέσο όρο» των πόλεων, και στα συνηθισμένα εργαλεία καταγραφής, αντί να εξετάζονται οι διαφορές μεταξύ των γειτονιών και των αστικών υποομάδων, οι ανισότητες μέσα στις πόλεις κρύβονται ακόμη περαιτέρω. Οι πόλεις προσφέρουν την δυνατότητα στους κατοίκους να ωφεληθούν από την εκπαίδευση, την υγεία και τις κοινωνικές υπηρεσίες και να βελτιστοποιήσουν την υγεία και τη ποιότητα ζωής τους. Συγχρόνως, οι κίνδυνοι υγείας όπως οι συνθήκες φτωχής κατοικίας, η έλλειψη πρόσβασης στο ασφαλές νερό και την υγιεινή, και η οικονομική ύφεση, τροφοδοτούν τις εκπτώτικες ροπές των συλλογικών θεσμίσεων.

Για ευνόητους λόγους, στην ερευνητική αυτή εργασία, θα περιοριστούμε σε κάποια από τα χαρακτηριστικά παραδείγματα ενός κόσμου που αναπτύσσεται, που συγκεντρώνεται, που αλλάζει.

Πρώτα θα μιλήσουμε για το Dharavi. Μία από τις μεγαλύτερες παραγκουπόλεις του κόσμου. Μια «πόλη» μέσα σε πόλη (Bombay), με άναρχο σχεδιασμό και ανάπτυξη, όπου η αυτοδιαχείριση κι ο αυτοσχεδιασμός την χαρακτηρίζουν και τη ζωογονούν. Μια «πόλη» ανοιχτή σε όλους τους πολιτισμούς, τις θρησκείες, τις τάξεις... Με υποδομές, όταν υπάρχουν, ελάχιστες και συχνά ανεπαρκείς για την κάλυψη έστω των βασικών αναγκών. Η ανασφάλεια και η αυτοδικία καλύπτουν το κενό των νόμων και του κρατικού μηχανισμού. Ένα παράδειγμα πόλης σίγουρα προς αποφυγή για τον «ανεπτυγμένο» κόσμο, που όμως αξίζει να μελετήσουμε πριν το κατακρίνουμε ή το επευφημήσουμε.

Έπειτα θα δούμε τα «villages d'insertion». «Χωριά ένταξης» όπως τα χαρακτηρίζει η γαλλική κυβέρνηση. Εδώ, ο σχεδιασμός και ανάπτυξη δεν υπάρχουν. Υπάρχει κρατικό πρόγραμμα και μοντέλο για περίκλειστους χώρους «φιλοξενείας» και «προετοιμασίας» επιλεγμένων οικογενειών μεταναστών, με σκοπό, όπως διατείνεται η γαλλική κυβέρνηση, την ένταξη αυτών στην γαλλική κοινωνία. Οι υποδομές περιορισμένες στην κάλυψη των βασικών αναγκών και η προσφερόμενη ασφάλεια, ύψιστη, συνοδευόμενη με κάμερες, φύλακες και ωράρια εξόδων κι επισκέψεων. Ένα πειραματικό μοντέλο προς αναπαραγωγή, προοριζόμενο να «λύσει», ή μάλλον να «απαλύνει» τις επιπτώσεις των μεταναστευτικών ρευμάτων.

Τέλος, θα μελετήσουμε τη Masdar City . Μια πόλη, επιχείρηση, πόρων ιδιωτών αλλά και κρατικών. Ένα μοντέλο πόλης, πρότυπο κατά πολλούς, προσχεδιασμένο, αποστειρωμένο και προορισμένο ...για μεγάλες business. Πόλος για γραφεία, εμπόριο, έρευνα, αλλά και κατοικία. Η προσφορά υποδομών μεγάλη, πολυτέλεια, ανέσεις, χρήμα και υψηλό βιοτικό επίπεδο. Ένας υπεραστικός πόλος, με στόχο να γίνει παγκόσμιος αλλά και παράδειγμα προς μίμηση.

Στο καθένα από τα τρία αυτά παραδείγματα η «μετάβαση» αποτελεί έννοια καθοριστική και χαρακτηριστική, τόσο όσον αφορά τη μορφή όσο και την λειτουργία τους.

- Στο Dharani έχουμε την μετάβαση από μια ανοργάνωτη δόμηση χώρου, ανθρώπινων σχέσεων και λειτουργιών, σε μια άναρχη μα αυτοοργανωμένη πόλη παγκόσμιας εμβέλειας και σημασίας.
- Στα «Χωριά Ένταξης» βλέπουμε τη μετάβαση από την νομαδικού χαρακτήρα κοινότητα και τρόπο ζωής, σε περιφραγμένες, ελεγχόμενες συνθήκες «ένταξης» στο σύγχρονο μοντέλο πόλης.

- Τέλος, στη Masdar City, η μετάβαση εκφράζεται μέσω της επιβεβλημένης μετάλλαξης του περιβάλλοντος, από φυσικό κι αδόμητο, στο σχεδιασμό κι ανοικοδόμηση πόλης, παράδειγμα προς μίμηση κι αντιγραφή.

Στην έρευνά μας αυτή, δεν θα βρούμε απαντήσεις. Στόχος είναι οι ενδιαρμοί, σκέψεις αλλά και ερωτήσεις, που θα προκύψουν από την παρουσίαση μιας-ευελπιστώ- ιδιαίτερης προσέγγισης στο θέμα.



# Dharavi

## Παραγκουπόλεις

Η λέξη “παραγκούπολη” (slum) εμφανίστηκε στην αργκό γλώσσα του Λονδίνου στις αρχές του 19ου αιώνα, αρχικά σήμαινε “κακόφημος χώρος” ή “κακόφημα μέρη της πόλης”. Κατά το μεγαλύτερο μέρος του 19ου αιώνα, η λέξη εμφανίστηκε στο γραπτό λόγο σε εισαγωγικά ως επί το πλείστον ως “backslum (s)”. Στα τέλη του 19ου αιώνα, η λέξη χρησιμοποιείται, όπως ορίζεται στο αγγλικό λεξικό της Οξφόρδης ως “δρόμος, σοκάκι, αυλή κλπ., που βρίσκεται σε μια πολυσύχναστη συνοικία πόλης ή την πόλη και κατοικείται από ανθρώπους χαμηλής τάξης ή και πολύ φτωχής. Ορισμένοι τέτοιοι δρόμοι ή αυλές, συνθέτουν μια πυκνοκατοικημένη γειτονιά ή συνοικία, όπου οι συνθήκες ζωής είναι άθλιες”.

“What are slums and  
why do they exist?”  
UN-HABITAT

Η λέξη υποβλήθηκε σε μια σειρά αλλαγών κατά τη διάρκεια του κινήματος Στεγαστικής Μεταρρύθμισης στην Αγγλία. Χρειάστηκε μια νομική και τεχνική βοήθεια για να οριστεί «μια κατοικία με υλικά ακατάλληλα για ανθρώπινη κατοίκηση» κι έτσι έγινε μια κοινή λέξη χάνοντας τα εισαγωγικά της τη δεκαετία του 1880. Η Στεγαστική Μεταρρύθμιση άλλαξε μια δημοφιλή λέξη, η οποία περιέγραφε κάποτε ένα σκαιό φαινόμενο σε μια γενική επιχειρησιακή αντίληψη που κατέστησε δυνατή την οριοθέτηση των «υποβαθμισμένων περιοχών» για τους τρέχοντες χάρτες της πόλης και τον σχεδιασμό τους. Έγινε μια κοινή λέξη στον αγγλόφωνο κόσμο, που χρησιμοποιείται για παράδειγμα στην Ινδία (μέχρι σήμερα), προκειμένου να ορίσει χωρίς διάκριση τα «bustees», “chawls”, ή τα “cheris” του Μουμπαί, του Δελχί ή του Τσενάι.





Στον 20ο αιώνα η λέξη κρίθηκε παρωχημένη σε πολλές περιπτώσεις αφού απαιτούνται πιο ακριβείς και αυστηροί όροι όπως “φτηνό οίκημα - σπίτι”, “περιοχή φτηνών οικημάτων”, και “επιδεινωμένη γειτονιά”, η οποία εμφανίστηκε στη δεκαετία του 1890 και του 1930 λόγω της νέας θεσπισμένης νομοθεσίας που επιτρέπει την εκρίζωση (eradication) της λεγόμενης παραγκούπολης (slum) επιβάλλοντας τεχνικούς και νομικούς ορισμούς και πρότυπα για τέτοιες ενέργειες. Ταυτόχρονα, το Κοινωνικό Κίνημα χρησιμοποίησε νέες λέξεις όπως «γειτονιές» ή «κοινότητες» για να ορίσει τις παραγκουπόλεις, με σκοπό την «μετονομασία» των στιγματισμένων κοινωνικά υποβαθμισμένων περιοχών. Στη δεκαετία του 1920, οι αμερικανοί «πολεοδόμοι» (city planners) άρχισαν να χρησιμοποιούν την έννοια «μονάδα γειτονιάς”, η οποία αργότερα θα ενσωματωθεί στο διεθνές λεξιλόγιο του αστικού σχεδιασμού. Σήμερα, το 1/3 του αστικού παγκόσμιου πληθυσμού, περίπου 828 εκατομμύρια άνθρωποι ζουν σε παραγκουπόλεις (slums). Το 90% των παραγκουπόλεων βρίσκεται σε πόλεις αναπτυσσόμενων χωρών.

Σύμφωνα με το UN-HABITAT (πρόγραμμα ανθρωπίνων οικισμών των ηνωμένων εθνών), παραγκούπολη (slum) είναι, όταν μια ομάδα ατόμων ζει κάτω από την ίδια στέγη, σε αστική περιοχή, και έχει έλλειψη σε ένα από τα επόμενα:

- Ανθεκτικό περίβλημα μόνιμου χαρακτήρα που προστατεύει από τις ακραίες κλιματικές συνθήκες.
- Επαρκή χώρο διαβίωσης το οποίο σημαίνει όχι περισσότερα από τρία άτομα να μοιράζονται το ίδιο δωμάτιο.
- Εύκολη πρόσβαση σε ασφαλές νερό, σε επαρκείς ποσότητες, σε προσιτή τιμή.
- Πρόσβαση σε επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής, με τη μορφή ιδιωτικής ή δημόσιας τουαλέτας όπου μοιράζεται λογικός αριθμός ανθρώπων.
- Διασφάλιση κατοχής που εμποδίζει τις αναγκαστικές εξώσεις.

Περίπου στο 1/5 των παραγκουπόλεων οι συνθήκες διαβίωσης είναι πολύ φτωχές και άσχημες, έχοντας έλλειψη τουλάχιστον σε 3 από τις βασικές προαναφερόμενες ανάγκες. Η έλλειψη αποχετεύσεων και πόσιμου νερού επιδεινώνεται από τον ανεπαρκή ζωτικό χώρο για τις οικογένειες και από την πρόχειρη στέγασή τους.

Μία από τις μεγαλύτερες παραγκουπόλεις, βρίσκεται στην δεύτερη πολυπληθυσμικότερη χώρα του κόσμου την Ινδία (1,210,193,422 κατοίκους = 17.51% του παγκόσμιου πληθυσμού), στο Μουμπάι.

Οι συζητήσεις γύρω από τις παραγκουπόλεις έγιναν έντονες από το '70 και μετά. Η υψηλή μετανάστευση στην πόλη κατηγορήθηκε γι αυτό. Ο υπερπληθυσμός της πόλης έγινε το κεντρικό σημείο συζήτησης στα αστικά θέματα. Οργανισμοί, όπως ο Metropolitan Authority βάλθηκαν να συζητήσουν και να οργανώσουν την ανάπτυξη έξω από τα όρια της πόλης. Εμφανίστηκαν τα πρώτα περιφερειακά σχέδια με νέες περιοχές κεντρικών επιχειρήσεων και με μια πόλη δορυφόρο. Οι παραγκουπόλεις, η εξωαστική ανάπτυξη, η αστική εξάπλωση του «περιθωρίου»... άρχισαν να πολλαπλασιάζονται με απίστευτους ρυθμούς ζητώντας λύσεις σε σημαντικά και πρωτόγνωρα προβλήματα. Ο τύπος των διαμερισμάτων αλλά πλέον και των παραγκουπόλεων άρχισαν να κυριαρχούν.



## Μια πόλη μες στην πόλη

Στο δέκατο έκτο αιώνα, η Μομβαϊ αναπτύχθηκε γύρω από παλιά εμπορικά κέντρα στα βόρεια (Vasai, Thane) με την πορτογαλική αυτοκρατορία να έχει τον έλεγχο στο θαλάσσιο εμπόριο και στην παράκτια αγροτική οικονομία. Έτσι όταν η αλιευτική κοινότητα Koli και πολλά χωριά τους, ήρθαν σε επαφή με τον Χριστιανισμό, μια Ινδο-Καθολική πολιτιστική ευαισθησία διαμορφώθηκε. Κάτι που είναι ακόμα εμφανές σε πολλά τμήματα της πόλης. Το Kho-tachiwadi - ένα μικρό χωριουδάκι με την Ινδο-Πορτογαλική όψη, αποτελεί μέρος αυτής της κληρονομιάς. Δημιουργήθηκε στα τέλη του δέκατου ένατου αιώνα, όταν η μεσαία τάξη μορφωμένων οικογενειών κατέβηκαν από τα βόρεια χωριά της Gorai, Vasai και Bandra και αποφάσισαν να κινηθούν πιο κοντά στην πηγή των νέων θέσεων εργασίας - το λιμάνι. Έχτισαν τα σπίτια τους σε διάφορα ύψη συνδυάζοντας τις προηγούμενες μορφές τους με τις εκάστοτε αρχιτεκτονικές ιδιαιτερότητές τους. Το χωριό αντικατοπτρίζει όλη την κοινωνικο-οικονομική και πολιτιστική ποικιλομορφία της αναδύομενης πόλης, με σπίτια για όλες τις κοινωνικές τάξεις - φτωχή, μεσαία και υψηλή. Όλες συνωστίζονται στον ίδιο χώρο στο ψηφιδωτό αυτού του ιδιόρρυθμου αστικού-χωριού.

Στις αρχές του δέκατου όγδοου αιώνα, το κέντρο του αστικού βάρους μετατοπίζεται νότια με τους εγκατεστημένους Βρετανούς και δημιουργώντας ένα τεράστιο λιμάνι για να ανταγωνιστεί τα τοπικά λιμάνια, όπως η Σουράτ στο Γκουτζαράτ. Ο ερχομός των τοπικών εμπόρων από το Γκουτζαράτ στην πόλη - ειδικά οι Parsees (πρώην μετανάστες από την Περσία πρακτικοί του Ζωροαστρισμού) διαμόρφωσαν το ήθος της νέας πόλης. Μια πόλη που μέχρι σήμερα η λαϊκή της αρχιτεκτονική ευδοκιμεί και παραπέμπει σε άλλα μέρη

Η λέξη Mumbai προέρχεται από το πορτογαλικό Bom Bahiam όπου και σημαίνει Good Bay = Καλή Ακτή

Parsisme  
<http://fr.wikipedia.org/>

της Ινδίας - κυρίως των παράκτιων Γκουτζαράτ και Μαχαράστρα - περιοχές που ήταν οι κύριες πηγές των μεταναστευτικών πληθυσμών του δεκάτου ενάτου αιώνα. Αυτές οι γειτονιές αρχίζουν από την περιοχή του λιμανιού και συνεχίζουν σε όλη τη διαδρομή προς τα δυτικά σηματοδοτώντας τα σύνορα της αποικιακής Βομβάης. Είναι διάσπαρτες από fire-temples (ναούς της φωτιάς) - ιεροί χώροι προορισμένοι για τους Parsees - που καθορίζουν την ιστορική αυτή στιγμή της πόλης. Η κοινότητα αυτή έπαιξε πρωταγωνιστικό ρόλο στην υποδομή, οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης. Μεγάλες οικογενειακές επιχειρήσεις - που έβγαλαν λεφτά με το εμπόριο οπίου, διοχέτευσαν κονδύλια σε γέφυρες, σχολεία, κολλέγια και επιχειρήσεις.

"Mumbai's 47 fire temples in heritage list"  
[www.nmtv.tv](http://www.nmtv.tv)

Οι λιμενικές δραστηριότητες προσέφεραν πολλά χρήματα στην πόλη και ήταν υπεύθυνες για την φυσική ανάπτυξη της αποικιακής νότιας Βομβάης, εκεί που το Grand Hotel είναι κατά έναν τρόπο η είσοδος για την Ινδία. Γοτθικά, Ινδο-Σαρκενικά (Indo-Sarcenic) και διάφορα άλλα μαζικής κατανάλωσης στυλ, σχεδιάστηκαν από αρχιτέκτονες απ' όλο τον κόσμο σε μια προσπάθεια έκφρασης των φαντασιώσεων τους για αυτήν την πόλη που κάποτε ευημερούσε τόσο, όπως σήμερα τα μεγάλα αστικά κέντρα, σαν την Σανγκάη και ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις.

Ένα μέρος των Parsees είναι οι Iranis - ομάδα μουσουλμανικών και ζωροαστρικών οικογενειών, που έφθασαν από το Ιράν στα τέλη του 19ου και 20ου αιώνα - και ονομάστηκαν έτσι από αυτούς οι επιχειρήσεις των εστιατορίων τους - με το καφέ irani ως την πιο ορατή έκφραση αυτών, και που σύμφωνα με τον ιστορικό Frank Conlon - ήταν οι πρώτοι δημόσιοι χώροι συνάντησης κι αλληλεπίδρασης μεταξύ των κοινοτήτων της Βομβάης, όπου

πολίτες απ' όλες τις κοινωνικές τάξεις και όλων των πιθανών δεσμών μπορούσαν να βρεθούν (το cafe Britania restaurant κοντά στο Grand Hotel, είναι ένα παράδειγμα του σημαντικού αυτού πολιτιστικού θεσμού της πόλης).

## Τύποι κατοικίας

Όπως οποιαδήποτε άλλη αστική περιοχή με βαθιά ιστορία, το Μουμπάι έχει πολλούς τύπους κατοικίας, ανεπτυγμένους μέσα στις διάφορες ιστορικές φάσεις. Όμως, αντίθετα από πολλές άλλες πόλεις του κόσμου, κάθε κάτοικος απασχολείται με τους υπόλοιπους κατοίκους αυτής της μητρόπολης. Τίποτα δεν πετιέται η εγκαταλείπεται σαν παλιό, σαν άχρηστο, ή ερείπιο σε αυτήν την τεράστια οικονομία. Η σημερινή κατάσταση της κατοικίας στο Μουμπάι μπορεί να ειπωθεί μέσα από τους διάφορους τύπους κατοικιών, που σχηματίζουν ένα συνονθύλευμα χώρων ζωής στην πόλη.

Όταν, βεβαίως, λέμε «τύποι κατοικιών» δεν εννοούμε τύπους που κάποιος αρχιτέκτονας μελέτησε, σχεδίασε. Είναι τύποι, λειτουργίες, μορφές...που δημιουργήθηκαν σε συγκεκριμένες, ιδιαίτερες κάθε φορά εποχές και συνθήκες, για διάφορα κοινωνικά στρώματα κατοίκων, συνθέτοντας έτσι ποικίλα αστικά τοπία μέσα στην ίδια την πόλη.

Το Μουμπάι ήταν μια ομάδα επτά νησιών γεμάτη από ψαροχώρια, εκτάσεις καλλιέργειας ρυζιού και αγροτικά χωριά. Είχε επίσης κάποια αρχαία μικρά λιμάνια όπου εξελίχθηκαν σε εμπορικά χωριά. Στα χωριά αυτά κυριαρχούσαν τα μονά οικογενειακά σπίτια δομημένα πυκνά μεταξύ τους.

η λεγόμενη Επτανησία  
κατά τον Πτολεμαίο

Η οικονομία ήταν κυρίως αγροτική, όπου το ψάρεμα και η γεωργία αποτελούσαν τις κύριες ασχολίες των ανθρώπων. Το Μουμπάι έτσι κατείχε μια σημαντική στρατηγική θέση κατά το μήκος της δυτικής ακτής της Ινδίας χάρη στα λιμάνια του. Τόσο οι Ινδοί όσο και άλλοι ξένοι κατακτητές προσπάθησαν επανειλημμένα να πάρουν τον έλεγχο του στα χέρια τους. Έκτισαν λοιπόν κάστρα και άλλες στρατιωτικές εγκαταστάσεις στα αγροτικά του τοπία. Οι άνθρωποι άρχισαν να ζουν σε πανταχόθεν ελεύθερα μονώροφα ή διώροφα σπίτια. Σε αυτά αναγνωρίζουμε έναν από τους τύπους κατοικίας που μπορούμε να συναντήσουμε στο Μουμπάι.

Υπάρχουν μέρη στο Μουμπάι όπου καθιερώθηκαν σαν εμπορικοί κόμβοι ήδη από τον 15ο αιώνα. Οι αποικιοκράτες ενίσχυσαν το Μουμπάι σαν εμπορικό κόμβο, χρησιμοποιώντας το φυσικό λιμάνι στα νότια της πόλης. Έτσι μεγάλες ποσότητες αγαθών άρχισαν να περνούν μέσω του λιμανιού του Μουμπάι. Στη συνέχεια, νέες εκτάσεις γης μετατράπηκαν σε χώρους εμπορίου. Τα χωράφια χρησιμοποιήθηκαν για οικιστική ανάπτυξη. Τα γεωγραφικά εμπόδια των 7 νησιών υπερκεράστηκαν ενώνοντας τα κομμάτια γης με μεγάλης κλίμακας έργα. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έγινε για να ενισχύσει το εμπόριο και το εισόδημα και νέοι χάρτες σχεδιάστηκαν για την υποστήριξη αυτών. Το αποικιοκρατικό φρούριο αναπτύχθηκε στο Νότο για να στεγάσει τους κατακτητές. Ενώ έξω από το φρούριο μία πόλη μεγάλωνε με μεγάλες πυκνότητες χώρων κατοίκησης και εμπορίου. Οι ερημικές εκτάσεις του Μουμπάι αναπτύχθηκαν σε ομάδες κτιρίων με μαγαζιά στις όψεις τους και τις κατοικίες είτε πίσω είτε στους πιο πάνω ορόφους τους. Οι γαιοκτήμονες λοιπόν των άγονων αυτών εκτάσεων από "land owners" έγιναν "land lords" νοικιάζοντας μαγαζιά και σπίτια.





PLAN  
DE BOMBAY  
Et de sés Environs  
Tiré de Thornton Hyd. Ang.  
Echelle  
Lignes marines de France et d'Angleterre

Το τέλος του εφοδιασμού σε ύφασμα από την Αμερική (μετά τον εμφύλιο αμερικανικό πόλεμο) έσπρωξε τους Βρετανούς να κοιτάξουν για άλλα μέρη όπου θα μπορούσαν να παράγουν υφάσματα. Έτσι η βιομηχανία ενισχύθηκε στην Ινδία. Στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα εμφανίστηκαν τα πρώτα κλωστοϋφαντουργεία στο Μουμπάι. Την ίδια περίοδο φορτηγά-τραίνα κλήθηκαν να μεταφέρουν αγαθά και όπλα με γρήγορες ταχύτητες. Στο γύρισμα του αιώνα, το Μουμπάι είχε ήδη γίνει ένα από τα σημαντικότερα κέντρα παραγωγής υφάσματος στον κόσμο. Στόχος ήταν η ανάπτυξη των εργοστασιακών υποδομών. Το τοπίο πλέον άρχισε να χαρακτηρίζεται από εργοστάσια, γέφυρες, σιδηροδρομικούς σταθμούς. Είναι σε αυτήν την περίοδο που εμφανίστηκε ένας από τους διασημότερους τύπους κατοικίας για τα εργατικά στρώματα της κοινωνίας, το «chawl». Πρόκειται για διαμερίσματα σε πολυώροφα κτίρια, συνήθως μονόχωρα, με κοινή χρήση τουαλέτας για κάθε 4 περίπου από αυτά, και νοίκι που πλησιάζει τα 20\$ US.

Με το κίνημα εθνικής ανεξαρτησίας να δυναμώνει κατά τα τέλη του 19ου αιώνα, η αποικιοκρατική κυβέρνηση αναγκάστηκε να ασχοληθεί πιο δραστικά με τα θέματα διακυβέρνησης. Άρχισε να σχεδιάζει την πόλη σαν μια αυτοκρατορική φυλακή. Οργανισμοί, Ινστιτούτα, όπως Δημοτικές Εταιρείες, τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς, Δημαρχεία και Πανεπιστήμια ξεσηκώθηκαν. Όλοι αυτοί οι οργανισμοί πήραν την ευθύνη για τον σχεδιασμό και την οργάνωση της πόλης. Το αστικό τοπίο κατά την περίοδο εκείνη χαρακτηρίστηκε προμελετημένα έργα ανάπτυξης με φαρδείς δρόμους και δίκτυα δημόσιων μεταφορών. Ο τύπος του διαμερίσματος εισήχθη στην πόλη και άρχισε να κερδίζει έδαφος ως ένας τύπος μαζικής κατοίκησης. Καθώς το κράτος άρχισε να προσφέρει γη και κατοικία, οι landlords (κατασκευαστές) πολλαπλασιάστηκαν χτίζοντας ενοικιαζόμενα διαμερίσματα στα νέα εντός σχεδίου πλέον οικόπεδα. Όντας η πρωτεύουσα της αποικίας (Ινδίας) το Μουμπάι δεχόταν χρήματα για να καλύψει τις ανάγκες του και η κυρίαρχη οικονομία της πόλης βασιζόταν στην βιομηχανία.

Μετά την ανεξαρτησία, το Μουμπάι παρέμεινε ως πρωτεύουσα του νομού. Η βιομηχανία ακόμη κυριαρχούσε στην πόλη. Η πρωτοκαθεδρία της συνεχίστηκε και μετά τον νέο σχεδιασμό κρατών στα μέσα του '60. Έγινε η πρωτεύουσα του Maharashtra. Ο σχεδιασμός της επικεντρώθηκε στην Δικαιοσύνη και στην Αποδοτικότητα του Σοσιαλιστικού κράτους όπου οι κανόνες Αστικής Γης και Στέγης, ο Έλεγχος του Ενοικίου, ο Δείκτης Επιφάνειας Δαπέδου, το Σχέδιο Ανάπτυξης και οι Ζώνες Γης, είχαν καθοριστεί. Επίσης δημιουργήθηκαν μεγάλα ινστιτούτα εξυπηρέτησης, όπως το Housing Board, Repair Board, Housing Authority και το Industrial Corporation. Το αστικό τοπίο χαρακτηρίστηκε από νέες βιομηχανικές περιοχές, νέα πολεοδομικά σχέδια, μεγάλες περιοχές μαζικής κατοίκησης, bungalows και διαμερίσματα στις προαστιακές περιοχές και από κάποιες εμπορικές συνοικίες. Καθώς πλέον το «διαμέρισμα» έγινε ο κύριος τύπος κατοικίας, οι παραγκουπόλεις (slums) άρχισαν να μεγαλώνουν. Οι landlords απογοητεύτηκαν μετά τον καθιερωμένο πλέον Έλεγχο Ενοικίου και την δυναμική συμμετοχή του κράτους και της κοινωνίας στον τομέα αυτόν, κι έτσι έκαναν την εμφάνισή τους οι κατασκευαστικές εταιρείες.

Οι συζητήσεις γύρω από τις παραγκουπόλεις έγιναν έντονες από το '70 και μετά. Η υψηλή μετανάστευση στην πόλη κατηγορήθηκε γι αυτό. Ο υπερπληθυσμός της πόλης έγινε το κεντρικό σημείο συζήτησης στα αστικά θέματα. Οργανισμοί, όπως ο Metropolitan Authority βάλθηκαν να συζητήσουν και να οργανώσουν την ανάπτυξη έξω από τα όρια της πόλης. Εμφανίστηκαν τα πρώτα περιφερειακά σχέδια με νέες περιοχές κεντρικών επιχειρήσεων και με μια πόλη δορυφόρο. Οι παραγκουπόλεις, η εξωαστική ανάπτυξη, η αστική εξάπλωση του «περιθωρίου»... άρχισαν να πολλαπλασιάζονται με απίστευτους ρυθμούς ζητώντας λύσεις σε σημαντικά και πρωτόγνωρα προβλήματα. Ο τύπος των διαμερισμάτων αλλά πλέον και των παραγκουπόλεων άρχισαν να κυριαρχούν. Οι κρατικές κατασκευαστικές εταιρείες ενώ παρέμειναν ενεργές, έπαψαν να είναι και οι πιο σημαντικές στον τομέα της κατοίκησης.

Η πόλη μεταμορφώθηκε γρήγορα από το '90, έπειτα από φιλελεύθερες πολιτικές της κυβέρνησης. Κατά τα μέσα του '80, η βιομηχανία της πόλης είχε αρχίσει ήδη να καταρρέει. Η οικονομία πλέον της πόλης βασιζόταν στις μεγάλες και ασαφείς βιομηχανικές υπηρεσίες μεταξύ εξαγωγικών επιχειρηματικών μονάδων και μικρών επιχειρηματιών. Η πόλη τώρα χαρακτηρίζεται από έργα μεγάλων υποδομών, αποκαταστάσεων, μεγάλων εμπορικών κέντρων και πολυκέντρων, πολυτελών δημαρχείων, αναπλάσεων... Ο σχεδιασμός έχει εστιάσει τις δυνάμεις του προς τη διαχείριση της αγοράς με κανονισμούς προστασίας πολιτιστικής κληρονομιάς, παρέχοντας πρόσθετα εργαλεία για την επαναξιοποίηση των ερειπωμένων κτιρίων και των παραγκουπόλεων, μεταφέροντας τα αναπτυξιακά δίκαια, επαναχρησιμοποιώντας παλιές βιομηχανικές περιοχές, ενθαρρύνοντας ιδιωτικούς φορείς, οργανισμούς της κοινωνίας των πολιτών. Οι τύποι κατοικίας που μπορεί κανείς σήμερα να συναντήσει στο Μουμπάι, είναι μεγάλοι πολυτελείς οικισμοί, διαμερίσματα ουρανοξυστών, κατοικίες σε παλιά χωριά και σε χωράφια, έως ερείπια, αποκατεστημένες παραγκουπόλεις αλλά και νέες. Οι μεγαλύτεροι σήμερα κατασκευαστικοί φορείς στον τομέα της κατοικίας, είναι οι κατασκευαστές (builders/developers), οι κρατικές εταιρείες κατασκευών (NGO-State\_Donor-Builder Coalitions), τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (Financial Institutions) και οι Slum Lords. (πολίτες υψηλής κοινωνικοοικονομικής τάξης, συχνά με πολιτικές διασυνδέσεις και συμφέροντα)

## Ένας “άτυπος” οικισμός

Συχνά αποκαλείται ως “η μεγαλύτερη παραγκούπολη της Ασίας”. Το Dharavi είναι στην πραγματικότητα ένας οικισμός πρωτογενών άτυπων οικισμών, βρισκόμενος κυριολεκτικά στην καρδιά του Μουμπαί, την εμπορική πρωτεύουσα της Ινδίας. Κάποτε ένας απομακρυσμένος οικισμός στις παρυφές της πόλης το Dharavi - λόγω της ταχείας προς βορρά επέκταση της Βομβάης - σήμερα βρίσκεται σε στρατηγική θέση ανάμεσα στις δύο κύριες προαστιακές σιδηροδρομικές γραμμές της πόλης και σε απόσταση αναπνοής μακριά από το Bandra-Kurla Complex, το νέο οικονομικό και εμπορικό κέντρο.

Το Dharavi φιλοξενεί μεταξύ μισού και ενός εκατομμυρίου ανθρώπους (δεν υπάρχουν πρόσφατα και αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία του πληθυσμού διαθέσιμα). Σε μια έρευνα του 1986 από την Εθνική Ομοσπονδία Κατοίκων Παραγκουπόλεων (NSDF) υπολογίζεται ότι ζουν 530.225 άνθρωποι (106.045 νοικοκυριά) σε 80.518 κατασκευές των οποίων οι αριθμοί σίγουρα έχουν αυξηθεί από τότε.

Το Dharavi αρχικά ήταν μια ελώδης έκταση πατρίδα των Kolis, μια παραδοσιακή αλιευτική κοινότητα που ζούσε στην άκρη του Mahim Creek. Οι βάλτοι που χώριζαν τα επτά νησιά που σχημάτιζαν τη Βομβάη συμπληρώθηκαν, και μετανάστες από όλη την Ινδία ήρθαν να εγκατασταθούν στο Dharavi. Αγγειοπλάστες από το Gujarat, βυρσοδέψες από Tamil Nadu και εργαζόμενοι στην κλωστοϋφαντουργία από το Uttar Pradesh ήταν μεταξύ εκείνων που ρίζωσαν από την αρχή στο Dharavi τον δέκατο ένατο αιώνα. Για τους μετανάστες το Dharavi πρόσφερε εργασία και οικονομικά προσιτή στέγαση, αλλά για τις αρχές, μέχρι πρόσφατα, ήταν ένα μέρος παράνομων οικισμών όπου θα ήταν αποδεκτοί μόνο αν πολλαπλασιάζονται μακριά από το κέντρο της πόλης.



Σήμερα, το Dharavi αποτελείται από σχεδόν 100 διαφορετικά nagars, ή γειτονιές, που αποτελούν ένα μωσαϊκό πολιτισμών, γλωσσών, θρησκευμάτων, κοινωνικών τάξεων και ειδικοτήτων. Μεγαλύτερες κοινότητες είναι η Tamil και η Maharashtra, όπου κάθε μια περιλαμβάνει περίπου το ένα τρίτο του πληθυσμού. Ωστόσο, όλες σχεδόν οι περιοχές της Ινδίας εκπροσωπούνται στο Dharavi, από το νεότερο κύμα των μεταναστών που προέρχονται από το Bihar. Το Dharavi είναι εστία για ινδουιστές, μουσουλμάνους, χριστιανούς, βουδιστές και άλλους οι οποίοι - με την αξιοσημείωτη εξαίρεση των ταραχών του 1992-93 - συζούν σε μεγάλο βαθμό υπό ειρήνη. Η πλειοψηφία των κατοίκων του Dharavi είναι Dalits (πρώην Untouchables), ενώ και άλλα μέλη από πολλές άλλες ομάδες και φυλές είναι επίσης παρόντα. Το Dharavi δεν είναι εστία μόνο για τη φτωχή τάξη των αστικών κέντρων, αλλά και για επαγγελματίες της μεσαίας τάξης, όπου αδυνατούν να βρουν προσιτή στέγη αλλού.

Το Dharavi δεν είναι αποκλειστικά κατοικημένη περιοχή, αλλά επίσης ένα σημαντικό οικονομικό κέντρο που εκπροσωπεί την τεράστια παραοικονομία της πόλης. Οι εμπορικές επιχειρήσεις του Dharavi περιλαμβάνουν βιομηχανίες ανακύκλωσης, βυρσοδεψεία, εργασίες βαρέων μετάλλων, ξυλουργεία, και βιομηχανικά προϊόντα όπως παπούτσια, ενδύματα, αποσκευές, κοσμήματα. Οι βιομηχανίες εξυπηρετούν γενικά όλο το Mumbai, και πολλά προϊόντα, διανέμονται ακόμη και στις παγκόσμιες αγορές. Μια συντηρητική εκτίμηση τοποθετεί την ετήσια αξία των αγαθών που παράγονται στο Dharavi σε 500 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ («Inside the Slums» The Economist, 27/1/05).

Οι εμπορικές και οι μεταποιητικές επιχειρήσεις παρέχουν απασχόληση σε ένα μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού του Dharavi, καθώς και σε μερικούς που ζουν εκτός αυτού. Ένα μεγάλο μέρος της παραγωγικότητας του Dharavi έχει τις ρίζες της σε μια αποκεντρωμένη παραγωγική διαδικασία που βασίζεται σε ένα τεράστιο δίκτυο μικρών οικιακών μονάδων παραγωγής.











## Dharavi Redevelopment Project

Το Dharavi αναγνωρίστηκε επίσημα ως παραγκούπολη το 1976, όταν η κρατική πολιτική για τις παραγκουπόλεις μετατοπίστηκε από την κατεδάφιση στην αναβάθμιση. Κατά τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας, η κυβέρνηση έλαβε μέτρα κατά του εγκλήματος και της παράνομης παραγωγής λικέρ και προσέφερε βασικές παροχές, όπως βρύσες, τουαλέτες, αποχετεύσεις και ηλεκτρική ενέργεια. Κατά τη διάρκεια μιας επίσκεψης στο Dharavi το 1985, ο πρωθυπουργός Rajiv Gandhi ανακοίνωσε επιχορήγηση 100 crore στη Βομβάη, ένα σημαντικό μέρος των οποίων διατέθηκε για τις υποδομές και τα έργα στέγασης στο Dharavi υπό το πλαίσιο επιχορήγησης του πρωθυπουργού (PMGP). Στις αρχές του 1995, το Σχήμα Αποκατάστασης Παραγκουπόλεων (SRS) παρείχε κίνητρα στους ενδιαφερόμενους για την κατασκευή κτιρίων προσφέροντας δωρεάν 68 τετραγωνικά μέτρα διαμερισμάτων για τους κατοίκους των παραγκουπόλεων, με αντάλλαγμα τα δικαιώματα του κτιρίου, να μπορούν να πωληθούν στην ελεύθερη αγορά ως Μεταβίβαση Δικαιωμάτων Ανάπτυξης (TDR). Τα περισσότερα από τα ψηλά κτίρια του Dharavi κατασκευάστηκαν υπό αυτό το πλαίσιο.

A reprieve for Dharavi  
<http://infochangeindia.org/>

Στο πλαίσιο της ανόδου των τιμών της γης, το τελευταίο σχέδιο για την ανάπτυξη του Dharavi εκπονήθηκε πριν από μία δεκαετία από έναν αρχιτέκτονα εδρευόμενο στις ΗΠΑ, τον Mukesh Mehta, όπου εγκρίθηκε από την κυβέρνηση του κρατιδίου της Μαχαράστρα το 2004. Γνωστό ως Dharavi Redevelopment Project (DRP) και εποπτευόμενο από την Αρχή Αποκατάστασης Παραγκουπόλεων (SRA), το σχέδιο παρουσιάζεται σαν μια περίπτωση προσοδοφόρα για όλους, στην οποία επιλεγμένοι κάτοικοι παραγκουπόλεων λαμβάνουν ασφαλή στέγαση και ανέσεις, ενώ μεσαίες τάξεις

The future of Mumbai's  
largest 'slum'  
<http://urb.im/>

αποκτούν νέες κατοικίες και εμπορικούς χώρους, οι οργανωτές και η κυβέρνηση επίσης κερδίζουν, και ένας δυσάρεστος λεκές έχει αφαιρεθεί από το τοπίο της επίδοξης «Παγκόσμιας - Κλάσης Πόλη» (World - Class City).

Το σχέδιο που εκτιμάται πως θα κοστίσει 93 δισεκατομμύρια Rs. (περίπου 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ), οι αρχές το έχουν βαπτιστεί "Η ευκαιρία της χιλιετίας" - χωρίζει Dharavi σε πέντε τομείς που θα αναπτυχθούν από παγκόσμιες επιχειρήσεις μετά από μια ανταγωνιστική διαδικασία υποβολής προσφορών.

Τα κέρδη από την πώληση υψηλής ποιότητας επιχειρήσεων, θα χρηματοδοτήσουν την επανεγκατάσταση των επιλεγμένων κατοίκων των παραγκουπόλεων (αυτοί δλδ που μπορούν να αποδείξουν πως κατοικούν εκεί πριν από την 1 Ιανουαρίου 1995) στα δωρεάν διαμερίσματα των 68 τετραγωνικών μέτρων σε πολυώροφα κτίρια. Οι υπεύθυνοι για το πρόγραμμα αυτό είναι επίσης επιφορτισμένοι με την παροχή ορισμένων ανέσεων και τη βελτίωση των υποδομών. Τον Ιανουάριο του 2008, η Αρχή Αποκατάστασης Παραγκουπόλεων ανακοίνωσε κατάλογο προεπιλογής 19 υποψηφίων από τους 26 που υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος έπειτα από προσφορές που είχαν ανακοινωθεί τον Αύγουστο του 2007. Οι επιλεγείσες εταιρείες, μεταξύ των οποίων μεγάλες ινδικές ανάπτυξης ακίνητων περιουσιών και πολλές παγκόσμιες επιχειρήσεις, θα υποβάλλουν οικονομικές προσφορές εντός 45 ημερών.

Αν και πολλοί επαινούν την υπεροχή του σχεδίου για την αποσπασματική προσέγγιση, το έργο έχει επικριθεί για την φιλική του στάση στις μεγάλες επιχειρήσεις αντί στην κατοικία (pro-developer και όχι pre-resident), για διαδικασίες χωρίς διαφάνεια έναντι κάποιας συναίνεσης ή διαβούλευσης με την κοινότητα και για την υιοθέτηση μιας προσέγγισης της tabula rasa αγνοώντας τις γενιές της όλο και μεγαλύτερης αυτόνομης ανάπτυξης που έχουν διαμορφώσει το Dharavi σε αυτόν τον μοναδικό και παραγωγικό χώρο...

Οι κάτοικοι διαμαρτύρονται επίσης πως το σχέδιο θα στερήσει πολλά από τα μέσα βιοπορισμού τους, δεν κατανέμει αρκετούς ανοιχτούς χώρους όπως αυτές που έχουν οι σημερινές κατοικίες τους, και δεν λαμβάνει υπόψη του τον αρκετά μεγάλο πληθυσμό του Dharavi, ενοικιαστών αλλά και των πιο πρόσφατων μεταναστών. Οι εμπειρογνώμονες έχουν προειδοποιήσει επίσης ότι το σχέδιο προωθεί αβάσταχτες πυκνότητες, δεν μελετάει επαρκώς τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή τη μελλοντική ανάπτυξη, και δεν ενσωματώνει αποτελεσματικά το Dharavi με τη Βομβάη ως σύνολο. Μερικοί έχουν, επίσης, τονίσει ότι μια απλοϊκή αναδιάρθρωση ζωνών ή επιμερισμός δραστηριοτήτων προσβλέπουν σε βαθιές διασυνδέσεις μεταξύ των οικονομικών δραστηριοτήτων, κοινωνικών δικτύων και της αστικής μορφής του Dharavi. Μια άλλη κριτική του έργου είναι ότι προχώρησε χωρίς αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον πληθυσμό του Dharavi. Σε απάντηση, η κυβέρνηση ανέθεσε την πρώτη κοινωνικοοικονομική έρευνα για την περιοχή το Σεπτέμβριο του 2007, διαχειριζόμενη από μια ΜΚΟ και εφαρμοσμένη εν μέρει από κατοίκους των παραγκουπόλεων. Η έρευνα βρίσκεται σε εξέλιξη.

THE NEW LOOK

Elev  
wall



ated  
ways

Gardens  
and open  
spaces

Multi-storey  
residential and  
office complexes

New Dharavi railway  
station between  
Sion and Mahim

Multi-layer  
roads and  
car parks



# Χωριά Ένταξης

Μια λύση σε ένα “πρόβλημα”

Τον Μάρτιο του 2007, οι τοπικές αρχές με κατοίκους και εκπροσώπους διαφόρων συλλογικοτήτων, δημιούργησαν ένα «χωριό ένταξης», σε μία από τις βιομηχανικές περιοχές της Aubervilliers (Γαλλίας). Κατά τα επόμενα έτη, ακολούθησαν στη δημιουργία τέτοιων «χωριών» πόλεις όπως το Saint-Denis, Bagnolet, Montreuil και Saint-Ouen. Οι τοπικές αρχές της Aubervilliers αποφάσισαν πως το εν λόγω «χωριό» προορίζεται για τους Ρομά της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, που ζουν σε μεγάλες παραγκουπόλεις που ανέπτυξαν σε άδεια οικόπεδα - ως επί το πλείστον εγκαταλελειμμένων βιομηχανιών - παλιών προαστίων του Παρισιού. Αποτελούμενο από προκατασκευασμένα κτίρια, το «χωριό» φιλοξενεί για μια περίοδο τριών έως πέντε ετών, είκοσι επιλεγμένες οικογένειες που είναι υποχρεωμένες να μάθουν, τους κανόνες της κοινωνίας που τους υποδέχεται πριν από την πρόσβασή τους σε ένα διαμέρισμα «κοινωνικής κατοικίας».

Είναι σε θέση σήμερα οι δημόσιοι οργανισμοί να επαναλειτουργήσουν σαν “χώροι διέλευσης” προκειμένου να πλαισιώσουν τους μετανάστες Ρομά σε επισφαλή θέση στις παρυφές της πρωτεύουσας; (Χτισμένοι τη δεκαετία του '60, μισό αιώνα νωρίτερα για την εξάλειψη των παραγκουπόλεων Πορτογάλων ή Μαγκρεμπιανών, καλούνταν να λειτουργήσουν σαν ένα μεταβατικό πέρασμα μεταξύ παραγκουπόλεων και συνήθους κατοικίας, βοηθώντας στη συνοχή του κοινωνικού ιστού.)

Με την πρώτη ματιά, η απάντηση είναι όχι, επειδή τα «χωριά» παρουσιάστηκαν από θεσμικούς παράγοντες ως πειραματικά

A Saint-Ouen, dans  
un village d'insertion  
avec les Roms  
<http://www.rue89.com/>



projects. Η εφαρμογή τους φαίνεται να σχετίζεται με την επίλυση δύο προβλημάτων: 1) εκκένωση των μεγάλων παραγκουπόλεων που εμποδίζουν την υλοποίηση πολεοδομικών σχεδιασμών και γενικότερα καθυστερούν την αποκατάσταση των βιομηχανικών εκτάσεων στα σύνορα του Παρισιού, 2) οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας, οι οποίες κυμαίνονται από την απόρριψη ως τον οίκτο.

Η λειτουργία των “χωριών” απευθύνεται σε ένα κοινό που δεν εντάσσεται σε κάποια συνήθη κατηγορία δημόσιας δράσης. Οι Ρομά από τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία είναι πράγματι ένας άγνωστος πληθυσμός για τις δημόσιες υπηρεσίες και κοινωνικές λειτουργίες της Γαλλίας. Επιπλέον, είναι παράνομοι μετανάστες στη γαλλική επικράτεια, ακόμη και αν είναι πολίτες της ΕΕ και ως εκ τούτου θα έπρεπε να απολαμβάνουν την ελεύθερη κυκλοφορία εντός της Κοινότητας.

Οι ομοιότητες μεταξύ των “χωριών” και των “πόλεων διέλευσης” είναι αδιαμφισβήτητες: Ομαδοποίηση των πληθυσμών-στόχων σε περιοχές υπό την εφαρμογή ειδικού καθεστώτος (οι επισκέπτες δεν επιτρέπονται στο “χωριό”, εκτός αν δοθεί σχετική έγκριση από το διαχειριστή της τοποθεσίας), η διασύνδεση των καταλυμάτων με το κοινωνικό έργο που έχει ως στόχο όχι μόνο την οικονομική και κοινωνική ένταξη των δικαιούχων, αλλά και την εκμάθηση και αποδοχή των κυρίαρχων προτύπων της κοινωνίας υποδοχής και κατά συνέπεια την αλλαγή τρόπων συμπεριφοράς. Όπως οι πόλεις, έτσι και τα “χωριά” είναι κάτι περισσότερο από συσκευές για τη στέγαση και την προστασία. Είναι όργανα της εξουσίας που καθάρουν και στοχοποιούν πληθυσμούς και να καθορίζουν τη συμπεριφορά τους. Με άλλα λόγια, πρόκειται για εργαλεία ελέγχου και αφομοίωσης.



Στην Haut-Montreuil, στην καρδιά μιας μεγάλης βιομηχανικής περιοχής, ένας κατεστραμμένος δρόμος του Montagne-Pierreuse οδηγεί σε έναν περιφραγμένο χώρο που φιλοξενεί εξήντα τροχόσπιτα απόλυτα ευθυγραμμισμένα. Οι είσοδοι φιλτράρονται από έναν φύλακα 24 ώρες το 24ωρο, 7 μέρες την εβδομάδα. Οι Ρομά που ζουν σε αυτό το ασφαλτοστρωμένο οικόπεδο μπορούν να μπαίνουν και να βγαίνουν όποτε θέλουν. Οι επισκέπτες καλούνται να φέρουν στοιχεία της ταυτότητάς τους και μπορούν να επισκέπτονται τον χώρο: Τρίτη και Πέμπτη από τις 15:00 έως τις 18:00.

Το «χωριό» αυτό είναι το τελευταίο και μεγαλύτερο από τα «χωριά ένταξης» στον νομό της Ile-de-France. Μπορεί να φιλοξενήσει 185 Ρομά, συμπεριλαμβανομένων 70 παιδιών, όλοι καταγόμενοι εκ Ρουμανίας. Αυτές οι οικογένειες συμμετέχουν σε ένα πρόγραμμα με επικεφαλής το δήμαρχο της Montreuil και του διαμερίσματος του Seine-Saint-Denis, το οποίο συνδυάζει τη στέγαση έκτακτης ανάγκης και κοινωνικής στήριξης.

Η Florence Haye, αντιδήμαρχος του Saint-Denis, για τη διαχείριση της εγκατάστασης των Ρομά σε τέσσερα μικρά δημοτικά γήπεδα, εκμυστηρεύτηκε: «Πιστεύουμε ότι με τη δημιουργία 20 ακόμη «χωριών» στην Ile-de-France, το πρόβλημα φιλοξενίας για τους Ρομά θα μπορούσε να λυθεί.»

Τα “χωριά ένταξης” μπορεί να μην είναι ούτε χωριά, ούτε χώροι ένταξης, είναι όμως η μόνη λύση που φαίνεται να βρίσκουν οι αρμόδιοι υπουργοί και οι κυβερνήσεις για την προβολή των ευαισθησιών, αλλά και του πολυπολιτισμικού ήθους τους. Δυστυχώς βέβαια γι αυτούς αλλά και για τους εν δυνάμη “κατοίκους” των “χωριών” αυτών, τα προσχήματα δεν αρκούν ν’ απαλύνουν τα προβλήματα.

Σύμφωνα με το γαλλικό Υπουργείο Εσωτερικών, 20.000 Roms (ρομά), ζουν σε περίπου 400 παραγκουπόλεις ανά τη Γαλλία. Μόνο κατά το 2012, 11803 ρομά εκδιώχθηκαν από τα γαλλικά εδάφη για να επιστρέψουν στις χώρες καταγωγής τους (Ρουμανία και Βουλγαρία). Για την επίσπευση αυτής της αποχώρησης, η γαλλική νομοθεσία αποφάσισε την καταβολή “μπόνους” σε όσους οικειοθελώς φεύγουν, προσφέροντας 300 ευρώ ανά ενήλικα, 100 ευρώ για κάθε παιδί και δώρο...τα εισιτήρια αναχώρησης για τις χώρες προορισμού τους.

Αν κρίνουμε από τις κινήσεις και τη μεταχείριση των Ρομά από την γαλλική κυβέρνηση, μπορεί από πρώτη εντύπωση να μας φανεί πως νοιάζεται για την ένταξη στη γαλλική κοινωνία, δημόσια εκπαίδευση κι εργασία των Ρομά (έστω αυτών που δεν εκδίωξε), από μια δεύτερη ανάγνωση όμως διαπιστώνουμε πως η πολιτική που ακολουθείται, κάθε άλλο παρά φιλόξενη θα τη λέγαμε.

Μόλις πριν από λίγους μήνες, στις 14 Μαρτίου του '13, ο υπουργός εσωτερικών κύριος Manuel Valls, με αφορμή τη διαμάχη που έχει αρχίσει να φουντώνει σε περιοχές σαν αυτή του Montpellier, μιλώντας για τα “χωριά ένταξης”, ανέφερε χαρακτηριστικά: “...δεν απασχολούν παρά μία μειονότητα, γιατί δυστυχώς, οι καταπατητές των καταυλισμών (Ρομά) δεν επιθυμούν την ένταξή τους στη χώρα μας, είτε για λόγους πολιτισμικούς είτε γιατί αυτοαπασχολούνται σε παράνομα δίκτυα ζητιανιάς και πορνείας”.

[http://www.lemonde.fr/societe/article/2013/03/15/pour-m-valls-les-roms-ne-souhaitent-pas-s-integrer\\_1849054\\_3224.html](http://www.lemonde.fr/societe/article/2013/03/15/pour-m-valls-les-roms-ne-souhaitent-pas-s-integrer_1849054_3224.html)

Οι αντιδράσεις δεν άργησαν να φανούν, αλλά σίγουρα δεν μπορούμε να μιλήσουμε για γενικευμένη αντίδραση ή “πρώτο θέμα” στις ειδήσεις, μιας που η πλειονότητα του γαλλικού λαού φαίνεται να συμφωνεί με τον υπουργό της και σε αρκετές περιπτώσεις κάνει κι ένα “βήμα” παραπέρα. Ο λόγος για τις επαναλαμβανόμενες πορείες, αντιδράσεις και απαιτήσεις συλλογικοτήτων και οργανώσεων για τις ανεπιθύμητες εγκαταστάσεις των “χωριών” μέσα στα εκάστοτε σύνορα των πόλεων τους.

Εδώ αξίζει να αναφέρουμε, σύμφωνα με την “Διεθνή Άμυνα για τα Παιδιά”, πως η δυσκολία ένταξης των ανθρώπων αυτών δεν έγκειται στην έλλειψη διάθεσης ή προσπάθειας από τους ίδιους, αλλά από το ίδιο το σύστημα και τα εκάστοτε εμπόδια, συχνά ρατσιστικών και βίαιων προθέσεων και πρακτικών. Για παράδειγμα, πολλά από τα παιδιά των Ρομά δεν πάνε σχολείο, είτε γιατί οι δήμαρχοι δεν δέχονται να τα εγγράψουν στα σχολεία τους, είτε γιατί οι βίαιες επιβεβλημένες αποχωρήσεις τους από τους εφήμερους καταυλισμούς τους δεν τους επιτρέπουν μια συνεπή παρακολούθηση του εκπαιδευτικού προγράμματος.

Σίγουρα η μεταχείριση των ανθρώπων αυτών από το γαλλικό κράτος δεν γίνεται σε ίδια μέτρα και σταθμά. Τα “χωριά ένταξης” μπορεί να μπαίνουν στις δημοτικές γαλλικές ατζέντες όλο και πιο συχνά... αλλά μαζί τους μπαίνει κι ένας όλο και διογκούμενος στοχευμένος, κατά τα φαινόμενα, διχασμός. Τα “χωριά ένταξης” σήμερα στη Γαλλία, είναι γι αυτούς που δεν θέλουμε να εντάξουμε, είναι για τους άγνωστους που δεν θέλουμε να γνωρίσουμε, είναι γι αυτούς που δεν θέλουμε μέσα στα σύνορά μας. Γι αυτούς που εν δυνάμει μπορούν να διαταράξουν την ησυχία μας.

<http://www.dei-france.net/DEI-France-envoie-une-lettre.html>





# Masdar City

“Πηγή” έμπνευσης

“Γιατί μια πετρελαϊκή χώρα θα έφτανε να ανεγείρει μία οικονομτρόπολη στο μέσο της αραβικής ερήμου; Μα για ν’ αλλάξει τον κόσμο.”

Λίγες δεκαετίες πριν, όταν άνοιγε το θέμα “πόλη” στους κύκλους των θεωρητικών, κανείς δεν σκέφτηκε να περιγράψει με επιστημονικούς όρους το περιβάλλον κοινωνικοοικονομικό – πολιτισμικό) μιας πόλης σαν της Masdar City. Σήμερα όμως, με την ανέγερση της Masdar City, ζητήματα δεδομένα, θέματα αυτονόητα, κεκτημένα αδιαπραγμάτευτα, μπαίνουν στο σάκο της αμφισβήτησης.

Masdar στα αραβικά σημαίνει Πηγή. Αυτή είναι άλλωστε και η φιλοδοξία του εγχειρήματος: να αποτελέσει, μεταξύ άλλων, πηγή έμπνευσης για μελλοντικές εφαρμογές. Βρίσκεται στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, σε μια παραθαλάσσια περιοχή, μόλις 17 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά του Abu Dhabi, δίπλα στο διεθνές αεροδρόμιο και είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε μελλοντικά, να λειτουργεί με μηδενικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα (environmental footprint). Οι εργασίες κατασκευής έχουν ήδη ξεκινήσει, και ο χρόνος αποπεράτωσης, τοποθετείται γύρω στα τέλη του 2025 (να σημειωθεί πως αρχικά υπολογιζόταν στα τέλη του 2013), με την πρώτη φάση του έργου να παραδίδεται το 2010.

Popular Science  
“Inside The World’s Most  
Ambitious Eco-City”  
από τον Dan Baum  
05.21.2013

John Vidal  
“Masdar City – a glimpse of the  
future in the desert”  
<http://www.guardian.co.uk/>






Για την αρχική ιδέα και την υλοποίηση του έργου ευθύνεται η Εταιρεία Ενέργειας Μέλλοντος του Abu Dhabi (Abu Dhabi Future Energy Company), που δραστηριοποιείται γύρω από ζητήματα ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η πρόταση βρήκε γρήγορα υποστηρικτές στους κόλπους του παγκόσμιου οικονομικού στερεώματος. Ανάμεσα στους συνεργάτες του πειράματος συγκαταλέγονται και οι: MIT, General Electric, BP, Royal Dutch Shell, Mitsubishi, Rolls-Royce, Total S.A., Mitsui, Fiat καθώς και η γερμανική επιχείρηση ηλιακής ενέργειας German Conergy. Αυτοί θα είναι και οι βασικοί επενδυτές του πειράματος, που με την εγκατάσταση των ερευνητικών τους κέντρων εντός Masdar, θα χρηματοδοτήσουν έμμεσα, ή άμεσα την κατασκευή της, κόστος που υπολογίστηκε ότι θα ανέλθει περίπου στα 22 δις δολάρια.

Η Masdar θα είναι πλήρως περιτοιχισμένη, περικλεισμένη, περιορισμένη μέσα στα προδιαγεγραμμένα όρια των κατοικιών, καταστημάτων, γραφείων κι ερευνητικών της κέντρων. Μιμούμενη κι επαναλαμβάνοντας τη μορφή και λειτουργία των τειχών της αραβικής πόλης, πετυχαίνει τόσο τον έλεγχο του εσωτερικού μικροκλίματος που καλείται να δημιουργήσει, όσο και την προστασία της από την ηχορύπανση του κοντινού αεροδρομίου αλλά και την θωράκισή της από τις ανεμοθύελλες της περιοχής.

Για μία τέτοια παγκόσμια πρωτοτυπία, οι υπεύθυνοι του έργου, δε θα μπορούσαν παρά να απευθυνθούν σε ένα αρχιτεκτονικό γραφείο αντιστοίχου διαμετρήματος. Το σχεδιασμό και την επίβλεψη του έργου έχει αναλάβει ο λονδρέζικος κολοσσός Foster and Partners, ενώ η κατασκευή του διοικητικού κέντρου - στρατηγείου έχει ήδη ανατεθεί, μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, στο γραφείο Adrian Smith + Gordon Gill Architecture.



<http://www.fosterandpartners.com/projects/masdar-development/>

[http://smithgill.com/work/masdar\\_headquarters/](http://smithgill.com/work/masdar_headquarters/)







Η έκταση που θα καλύπτει είναι της τάξης των 6 km<sup>2</sup>, αλλά επιδίωξη των σχεδιαστών είναι να δημιουργήσουν εσωτερικές ενότητες, εντός των οποίων θα πραγματοποιούνται όλες οι απαραίτητες, καθημερινές μετακινήσεις. Εργασία, αναψυχή και εμπόριο θα βρίσκονται σε απόσταση αναπνοής από οποιοδήποτε σημείο εντός των εγκαταστάσεων, μειώνοντας έτσι το χρόνο μετάβασης από τη μία δραστηριότητα στην άλλη, στο ελάχιστο. Κάθε επιμέρους πυρήνας θα τροφοδοτείται από το δικό του Εμπορικό Κέντρο Γειτονιάς για τις άμεσες καθημερινές ανάγκες, ενώ στις σχεδιαστικές προθέσεις του Foster είναι το συγκρότημα της τοπικής αγοράς να αποτελεί παράλληλα και το αντίστοιχο χωρόσημο προσδίδοντας έτσι αίσθηση τοπικής ταυτότητας σε κάθε επιμέρους αστική γειτονιά.

Οι μετακινήσεις προς την πόλη και εντός αυτής θα γίνονται με τη βοήθεια τεσσάρων “οικολογικών” μέσων: το ατομικό αυτοκίνητο (ο σχεδιασμός του οποίου ανατέθηκε στη (Mitsubishi), η αυτόματης οδήγησης κάψουλα-ταξί, το τρένο και το μετρό. Στην πόλη θα κυκλοφορούν περίπου 3000 τέτοια οχήματα τα οποία θα πραγματοποιούν πάνω από 135.000 μετακινήσεις ημερησίως, επί 24ώρου βάσεως και για 7 ημέρες την εβδομάδα. Κλειδί στην αποτελεσματικότητα αυτού του μέσου θα αποτελεί η συχνότητα των σταθμών του. Ο αρχικός προγραμματισμός μιλάει για όχι μεγαλύτερη από 150m απόσταση μεταξύ τους. Το σιδηροδρομικό δίκτυο θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από την πόλη της Masdar προς το αεροδρόμιο και το Abu Dhabi, ενώ το δίκτυο του μετρό, παρ’ όλο που αρχικά θα εξυπηρετεί με τις ίδιες συνδέσεις, μελλοντικά – και μέχρι το 2030 – υπολογίζεται ότι θα καλύπτει τις ανάγκες της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής του Εμιράτου.

<http://masdarcity.ae/en/62/sustainability-and-the-city/transportation/>

<http://www.masdar.ac.ae/Transport.html>

Σήμερα στη Masdar ήδη κυκλοφορούν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αλλά και οι αυτόματες κάψουλες-ταξί, σε οδικούς άξονες και δίκτυα υπογείως της πόλης.

Πληθώρα εγκαταστάσεων και εργοστασίων θα παράγουν την ενέργεια, το νερό και τον αέρα που χρειάζεται για να λειτουργήσει, ενώ ήδη το πρώτο φωτοβολταϊκό πάρκο "SHAMS-1" που προβλεπόταν να υποστηρίξει κατά ένα μέρος την ενεργειακή αυτονομία της πόλης, κατασκευάστηκε και πλέον αποτελεί το μεγαλύτερο φωτοβολταϊκό πάρκο του κόσμου, μεγέθους 2,5 τετραγωνικών χιλιομέτρων, αποτελούμενο από 258.000 κάτοπτρα συνολικής ισχύος 100 megawatts. Ο αγώνας δρόμου όμως για την "πράσινη" ενέργεια δεν σταματάει εδώ, αφού συντόμως θα ακολουθήσει το φωτοβολταϊκό πάρκο "NOOR-1" ενώ ο τελικός στόχος "πράσινης" ηλεκτρικής ισχύος της Masdar είναι τα 1,8 gigawatts με χρονικό ορίζοντα το 2032. Το νερό, το οποίο θα κατακλύζει τους ελεύθερους χώρους εντός των τειχών, θα προέρχεται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από το εργοστάσιο αφαλάτωσης, ο αέρας θα φιλτράρεται από μηχανήματα, κρατώντας μακριά τη σκόνη της ερήμου, η ψύξη και ο δροσισμός του περιβάλλοντος θα παράγεται από τεράστιους πύργους αέρα, ενώ όλη η περιοχή γύρω από τα τείχη είναι σχεδιασμένη και οργανωμένη με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκλείεται οποιαδήποτε άλλη εγκατάσταση - επέκταση.

Εντός των τειχών θα στεγαστούν περίπου 1500 επιχειρήσεις που θα δημιουργήσουν περίπου 70.000 θέσεις εργασίας. Υπολογίζεται ότι η νέα αυτή οικονομική δραστηριότητα στην περιοχή, θα ανεβάσει κατά 2% περίπου το ετήσιο Α.Ε.Π. του Εμιράτου του Abu Dhabi. Στις εγκαταστάσεις τέλος, θα φιλοξενηθεί και ένα νέο,

"World's Largest Solar Plant Goes Online"  
Marc Lallanilla  
<http://www.livescience.com/28023-shams-1-largest-solar-energy-plant.html>

In Arabian Desert, a Sustainable City Rises  
<http://www.nytimes.com/>

πανεπιστημιακό ίδρυμα. Σε συνεργασία με το MIT λειτουργεί ήδη η πρώτη, παγκοσμίως, σχολή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, το Masdar Institute of Science and Technology (MIST) του οποίου οι απόφοιτοι θα αποτελούν τον νέο κορμό των εργαζομένων και ερευνητών στην αλυσίδα παραγωγής ενέργειας και έρευνας.

<http://www.masdar.ac.ae/>

## Πόλη κατά παραγγελία

Τα πάντα είναι προμελετημένα. Το κόστος κατασκευής, το κόστος λειτουργίας, το σχέδιο λειτουργίας, το εύρος της οικονομικής δραστηριότητας, η αναπαραγωγή του οικονομικού και ενεργειακού συστήματος, η αναπαραγωγή του διοικητικού συστήματος, ο προγραμματισμός των μετακινήσεων, οι προσβάσεις. Η λεπτομέρεια, όμως σε αυτό το καλοστημένο και καλοσχεδιασμένο πλάνο είναι ότι πρόκειται για μία νέα πόλη.

Η όλη μελέτη αφορά τόσο τα επιμέρους συγκροτήματα γραφείων κι επιχειρήσεων, όσο και τη λειτουργία μιας νεοαναγειρόμενης ζώνης κατοικίας και ενός “παραδειγματικού” κι ελεγχόμενου αστικού περιβάλλοντος.





Η Masdar City σχεδιάστηκε - προγραμματίστηκε για να γίνει ένα σύγχρονο μοντέλο πόλης, αλλά συγκεντρώνει επάνω της όλα τα χαρακτηριστικά ενός καλοσχεδιασμένου προϊόντος, έτοιμο να βγει στην αγορά και να δοκιμαστεί ως προς την επιτυχία της σύλληψης και τη βιωσιμότητά του. Από την πρώτη στιγμή που η ιδέα είδε το φως της δημοσιότητας, καταστρώθηκε μία μεγάλη διαφημιστική καμπάνια για την προώθηση του προϊόντος. Διαφημιστικά σλόγκαν, διαφημιστικές καταχωρήσεις, εκδηλώσεις για τη γνωστοποίηση της επίσημης πρώτης κυκλοφορίας, μακέτες και βίντεο που να επιβεβαιώνουν την ωραία συσκευασία, και όλα τα βήματα που απαιτεί ένα καλό και εφευρετικό marketing για την προσέλευση του αγοραστικού κοινού. Και δεν είναι σχήμα λόγου. Τόσο οι εμπορικές επιχειρήσεις, όσο και οι κάτοικοι που θα εγκατασταθούν εντός Masdar αντιμετωπίζονται ακριβώς με αυτόν τον τρόπο. Ως υποψήφιοι πελάτες που πρέπει να πεισθούν για τη μοναδικότητα και τα προτερήματα αυτού του προϊόντος έναντι κάποιου άλλου, ανταγωνιστικού. Και δεν εμπίπτει όλη αυτή η προώθηση, στο marketing πόλεων που έχουμε συνηθίσει να βλέπουμε τα τελευταία χρόνια. Οι διαχειριστές της Masdar δεν αποβλέπουν σε μία τουριστική αξιοποίηση της, αλλά μιλάνε γι' αυτήν με όρους επιχειρηματικούς. Είτε αναζητώντας χρηματοδότες, είτε συνεργάτες, είτε απλώς του εργαζόμενους που θα συνεισφέρουν στη βάση της αναπαραγωγής και βιωσιμότητας του πειράματος.

Έχουμε να κάνουμε λοιπόν με την διαφήμιση ενός περιβάλλοντος σίγουρα ελκυστικού, με τα σημερινά κριτήρια της έλξης, τόσο για οικονομική επένδυση, για επιχειρήσεις και υπηρεσίες, όσο και για διαμονή. Αυτό όμως που προσφέρει και που μπορεί κάποιον πραγματικά να κερδίσει σαν πελάτη-χρήστη η "πόλη" αυτή, είναι η προσφορά ασφάλειας. Ασφάλεια διαμονής και μετακίνησης, εργασίας κι επιχείρησης, ασφάλεια εκπαίδευσης, ασφάλεια επιβίωσης...κι εν τέλη ασφάλεια γι' αυτό που ξημερώνει.

Πρόκειται για μια πόλη-μηχανή, για μια συνταγή κι ένα καθεστώς που μέσα από τον καθολικό έλεγχο της λειτουργίας του και τις ξεκάθαρες μα δυσκίνητες οδηγίες χρήσης της, ποντάρει στην καταπολέμηση των φόβων μας και στην άγρια τιθάσευση των όποιων "παραφωνιών".



Δύσκολα θα μπορούσε να φανταστεί κανείς οι κοινόχρηστοι χώροι του νέου αυτού αστικού μορφώματος να παραλαμβάνουν γεγονότα κανονικής πόλης. Πολύ περισσότερο, θα αποτελούν δείγματα υψηλού αρχιτεκτονικού design, αποστειρωμένα από οποιαδήποτε μη προβλέψιμη ανθρώπινη διεργασία. Οι διαχειριστές της Masdar City στοχεύουν στην υλοποίηση ενός project που θα εξασφαλίζει ένα περιβάλλον καθαρό, ομοιογενές, ασφαλές, που τίποτα δε θα είναι ικανό να ανακόψει την ομαλή του λειτουργία. Ένα ghetto πλουσίων, μία κοινωνική ελίτ, που θα ζει μακριά από παραβατικές συμπεριφορές, αντιδραστικές τάσεις, κοινωνικές ανομοιογένειες μία gated city, ως εξέλιξη των αμερικάνικων gated communities.

Είναι λοιπόν μια πόλη που μόνο με τα εισαγωγικά στον όρο “πόλη” μπορεί να γίνει κατανοητή. Κατά πρώτη ανάγνωση, βλέπουμε να πληροί όλες εκείνες τις μορφολογικές και λειτουργικές προϋποθέσεις. Βλέπουμε ζώνες κατοικίας, ζώνες γραφείων, εμπορικές, έρευνας κι εκπαίδευσης. Βλέπουμε δρόμους, χώρους κοινόχρηστους, πάρκα και πλατείες. Μα στην ουσία έχουμε έναν χώρο υβριδικό. Έναν χώρο όπου προσομοιάζει πολύ περισσότερο στο οικείο σε εμάς περιβάλλον ενός εμπορικού κέντρου ή ενός οποιουδήποτε χώρου τύπου Disneyland παρά σε συνθήκες κανονικής πόλης.

Είναι ένας χώρος εκ των πραγμάτων ιδιωτικός. Και αν όχι αποκλειστικά ιδιωτικός, ένας χώρος που τον χαρακτηρίζει ένα ιδιότυπο επικοινωνιακό σύστημα στο οποίο η έννοια δημόσιος δεν έχει κανένα αντίκρισμα. Οι ελεύθεροι χώροι της Masdar αποδίδονται όχι σε δημόσια χρήση, αλλά απλά σε κοινόχρηστη.

Είναι τελικά όμως η Masdar “πόλη”; Αρκεί η μορφολογία του χώρου της, η πυκνότητα της δόμησής της, η ανάμιξη και ποικιλία των χρήσεων, η παρουσία των λειτουργιών της και οι ανθρώπινες δραστηριότητες που προκαλούν και στηρίζουν, για να συντάξουν αυτό που θα αποκαλούσαμε “πόλη”; Προφανώς το ερώτημα σηκώνει συζήτηση μεγάλη και η αναζήτηση των απαντήσεων σε αυτό δεν είναι της παρούσης.

Το σίγουρο είναι πως ουδεμίαν σχέση έχει μια τέτοια πόλη με την αρχαιοελληνική ρίζα και σημασία της λέξης “πόλις”, αν εξαιρέσεις την πολεοδομική και μορφολογική της διάθεση. Ενώ στην αρχαία πόλις η έννοια της συλλογικότητας και της συμμετοχής στα κοινά αποτελούσαν στοιχεία αναπόσπαστα και παράγοντες απαραίτητους για τη σύστασή και λειτουργία της, στην σύγχρονη πόλη και δη στο παράδειγμα της πόλης-προτύπου Masdar, απουσιάζουν εκ προθέσεως. Οι δραστηριότητες και τα όποια κοινωνικά γεγονότα προσχεδιάζονται, προγραμματίζονται και λαμβάνουν χώρα υπό την επιμέλεια κι επίβλεψη των από πάνω, εκμηδενίζοντας την όποια ελευθερία κι αυθόρμητη έκφραση ή και διαμόρφωση του παρόντος άρα και του μέλλοντος. Η επέκταση αλλά και η όποια αναδιαμόρφωση της Masdar προφανώς κι αυτή εναπόκειται στα χέρια των υπευθύνων και μετόχων της πόλης, εγγυόντας έτσι την “ποιότητα” του προϊόντος στους πελάτες-πολίτες της.

Άλλωστε ο Θουκυδίδης το είχε πει αυτό: Η ελευθερία ή η σιγή -- Πρέπει να διαλέξετε. Ή θα είσαστε ελεύθεροι ή θα είσαστε ήσυχτοι. Και τα δύο μαζί δεν γίνεται.

Κορνήλιος Καστοριάδης -  
Συνέντευξη στο RFI-1990

Προφανώς, το όλο εγχείρημα δεν έχει αθώα και ρομαντική αφετηρία.

Δεν είναι ούτε η ευαισθησία απέναντι στην καταστροφή του περιβάλλοντος, ούτε η υπέρμετρη αγάπη για το ανθρώπινο είδος και τις άσχημες συνθήκες διαβίωσης του στις σύγχρονες πόλεις. Η Masdar City, εκτός από ένα προϊόν το οποίο ήδη πωλείται τμηματικά στη διεθνή αγορά, αποτελεί ταυτόχρονα και ένα όχημα για την είσοδο στην αγορά.

Εκεί που τα αποθέματα πετρελαίου αρχίζουν να μειώνονται η δραστηριοποίηση σε άλλους τομείς παραγωγής ενέργειας είναι ένα στοίχημα που πρέπει να κερδηθεί το συντομότερο δυνατό. Και εδώ ακριβώς βρίσκεται και η ουσία του θέματος. Όλα τα υπόλοιπα κίνητρα ωχριούν μπροστά στις δυνατότητες κέρδους που δίνει το άνοιγμα στην αγορά ενέργειας. Και δεν είναι μόνο τα άμεσα οικονομικά οφέλη από τον πειραματισμό, την απόκτηση εμπειρίας, γνώσης και την πώληση ενδεχομένως αυτής της γνώσης. Αυτή τη στιγμή κατασκευάζεται ένα πρόσφορο έδαφος για οικονομικά παιχνίδια, μία πλατφόρμα στοιχημάτων και υψηλών ρίσκων που ενδεχομένως να ξεκαθαρίσει ήδη από νωρίς το τοπίο στην αγορά ενέργειας. Δεν είναι μία απλή τεχνολογική περιφέρεια τύπου Silicon Valley, αλλά μία πόλη - εργαλείο για την επίτευξη του μέγιστου οικονομικού κέρδους. Ενδεχομένως και μία πόλη που πρωτοστατώντας στα νέα ενεργειακά διεθνή δεδομένα, να αποτελέσει και μία παγκόσμια - κατά Sassen - πόλη. Τον τόπο όπου θα επινοούνται νέα ενεργειακά παράγωγα, νέες τεχνικές, νέες τεχνολογίες. Μία πλήρως καθετοποιημένη παραγωγική διαδικασία που ενσωματώνει και όλες εκείνες τις συνθήκες που απαιτούνται για την πλήρη αναπαραγωγή του συστήματός της.

<http://www.saskiasassen.com/PDFs/publications/The-Global-City-Brown.pdf>

Η οριστική νομιμοποίηση του εγχειρήματος έρχεται από την ίδια την αρχιτεκτονική κοινότητα. Με τη συμμετοχή του Norman Foster στην υλοποίηση του πειράματος, επιβεβαιώνεται για ακόμη μία φορά η εικόνα που επικρατεί τις τελευταίες δεκαετίες ως προς το ρόλο και τη θέση του αρχιτέκτονα στον σχεδιασμό και την παραγωγή του χώρου. Μία τάση που θέλει αρχιτέκτονες star να σχεδιάζουν από παπούτσια μέχρι ολόκληρες κοινότητες. Και προφανώς δεν προκύπτει κανένας ηθικός προβληματισμός όταν καλείται κάποιος ειδήμονας του χώρου να σχεδιάσει μία πόλη από το μηδέν. Η μεταμοντέρνα κουλτούρα έχει καθιερώσει το αρχιτεκτονικό star system και επιβραβεύει τις σχεδιαστικές υπερβολές στο όνομα της εφήμερης και επιφανειακής καινοτομίας. Έχοντας υποκαταστήσει το σχεδιασμό από το design, η νέα λογική θέλει τους αρχιτέκτονες να συμμετέχουν και αυτοί με διαφημιστικούς όρους σε ένα παιχνίδι εντυπώσεων. Χώροι χωρίς κοινωνική ταυτότητα, χωρίς κοινωνική ευαισθησία, χωρίς κοινωνικό προβληματισμό που εξυπηρετούν κυρίως την ανάγκη για διάκριση και πρόσκαιρη αναγνώριση. Μία λογική που καταναλώνει αρχιτεκτονήματα με την ίδια ευκολία που καταναλώνει εμπορεύματα.

Ένα άλλο θέμα που προκύπτει από το εγχείρημα αυτό είναι εξίσου αντιφατικό, αν και ενέχει και μία ηθική διάσταση. Όπως δήλωσε κι ένας από τους υπεύθυνους του έργου «Δημιουργούμε μία πόλη όπου οι κάτοικοι και οι επισκέπτες θα απολαμβάνουν την υψηλότερη ποιότητα ζωής με το μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα». Ενώ, επομένως, διαφημίζεται ως η πόλη με μηδενικές εκπομπές ρύπων και μηδενικό αριθμό αποβλήτων, το περιβαλλοντικό κόστος ενός τέτοιου πειράματος εξετάζεται όχι στο σύνολό του, αλλά από ένα επίπεδο και μετά. Οι θεωρητικές μετρήσεις των εκπομπών όχι μόνο δεν γίνονται από τη στιγμή που η πόλη είναι έτοιμη να λειτουργήσει, αλλά αφήνουν και ένα περιθώριο τουλάχιστον δέκα χρόνων για την πλήρη επίτευξη των στόχων. Επίσης, οι εγκαταστάσεις που απαιτούνται για την τροφοδότηση και μόνο, της Masdar με ενεργειακά αποθέματα, καλύπτουν μία έκταση όσο και η πόλη. Πόσο οικολογικά μη επιλήψιμο είναι το γεγονός ότι για να κατασκευαστεί όλο αυτό το τεχνολογικό συγκρότημα θα καταπατηθούν τεράστιες εκτάσεις γης; Και στην τελική πόσο επαναλήψιμη είναι τελικά η Masdar;

Masdar Institute / Foster +  
Partners  
<http://www.archdaily.com/>



Θα μπορούσαμε βεβαίως να γράφουμε σελίδες και σελίδες για τη Masdar και ότι συνεπάγεται το φαινόμενο αυτό. Είναι ένα θέμα κι ένα γεγονός που όσο εντυπωσιακό φαίνεται (και είναι), άλλο τόσο εντυπωσιακή και ελειπής είναι η πληροφόριση που έχουμε επί αυτού. Στον διεθνή τύπο, έντυπο και ηλεκτρονικό, το θέμα της Masdar αντιμετωπίζεται είτε επιπόλαια, είτε εν μέρη, προβάλλοντάς μας είτε την περιβαλλοντική διάσταση αυτού είτε το αρχιτεκτονικό και πολεοδομικό του περιτύλιγμα. Επικροτείται και χαιρετίζεται ως θαύμα αρχιτεκτονικής και αστικού πράσινου σχεδιασμού, έτοιμη να διαγράψει σύγχρονα περιβαλλοντικά προβλήματα και να χαράξει τον δρόμο προς ένα αύριο “πράσινο”, επιχειρηματικό κι ελπιδοφόρο.

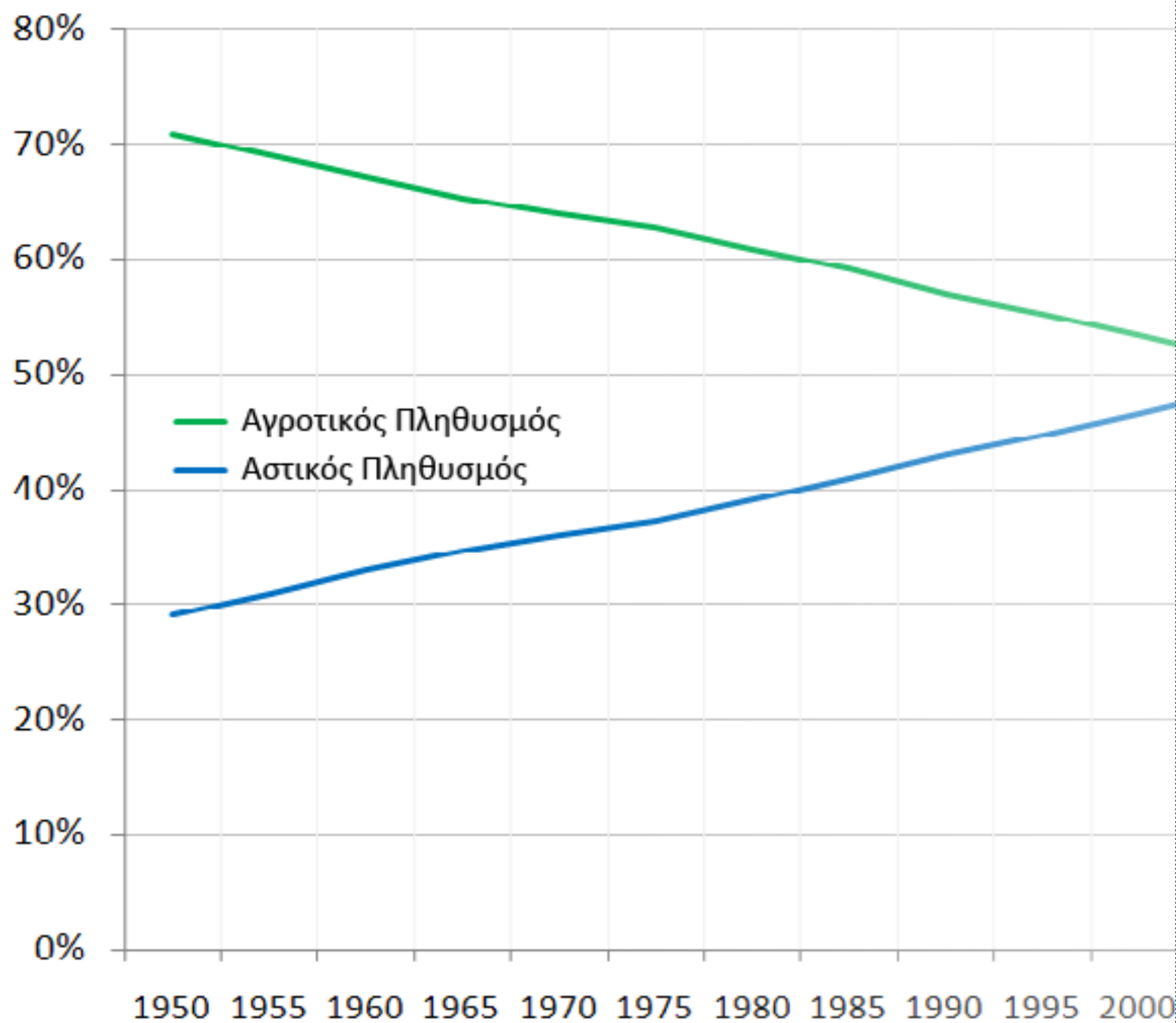
Η Masdar, εν τέλη, φαντάζει μια πόλη σε δοκιμαστικό σωλήνα. Φαντάζει πείραμα σε εργαστήριο αποστειρωμένο σε υπό έλεγχο πάντα συνθήκες. Το εργαστήριο αυτό δεν είναι άλλο από το χρηματοπιστωτικό μας περιβάλλον σε ένα σύστημα που οι αξίες του μετριοούνται και τυπώνονται σε χαρτιά. Φαντάζει πόλη...που λογαριάζει το μέλλον της με ψηφία, εγκαταστάσεις και μηχανές, ...μα δίχως πολίτες.







## Ποσοστό επί του Παγκόσμιου Πληθυσμού



Data Source: United Nations, <http://esa.un.org/unup/p2k0data.asp>

# Επίλογος

## Μεταβάσεις και ευθύνες

Η Masdar City όπως τα Χωριά ένταξης και το Dharavi, είναι τρία παραδείγματα που σηκώνουν πολλή συζήτηση και πολλές σελίδες ανάλυσης για την ανάγνωση και κατανόησή τους. Τρεις πόλοι αστικής συγκέντρωσης, όπου ακριβώς αυτή η συγκέντρωση, αυτός ο ιδιαίτερος κάθε φορά τύπος αστικοποίησης που παράγει τα μοντέλα συγκέντρωσης είναι και αυτό που τα «συνδέει» ως σπονδύλους ενός φαινομένου μετάβασης και ίσως ριζικού ανακαθορισμού.

Για πρώτη φορά στην παγκόσμια ιστορία, η πλειονότητα των ανθρώπων ζει σε πόλεις με τεράστιο κόστος κοινωνικό και οικονομικό και απώλεια πολιτισμικών πόρων. Για πρώτη φορά στην παγκόσμια ιστορία, τόσοι πολλοί άνθρωποι συνωστίζονται, ονειρεύονται, υποφέρουν και δημιουργούν σε τέτοιας έντασης και έκτασης πυκνότητες. Ποιά είναι αυτό το πλαίσιο, αυτή η σύνθεση και υποδομή που θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις νέες αυτές διευρυνόμενες και κατακλυσμαία εκδηλούμενες ανάγκες, βιοσυνθήκες; Ποιά είναι αυτή η μαγική συνταγή, που αναγνωρίζοντας και εκτιμώντας την διαφορετικότητα, την αξία, τη δύναμη του κάθε ανθρώπου, θα μπορούσε να ισοσκελίσει τις ανισότητες, να υπερκεράσει σύνορα και αποκλεισμούς και να δώσει ώθηση σε ένα δίκτυο ανθρώπινο, δίκαιο και δημιουργικό, σε μια κοινωνία που θα σέβεται και δεν θα εθελοτυφλεί στα άτομα που τη συνθέτουν;

Δυστυχώς αυτή η συνταγή δεν φαίνεται να υπάρχει.  
Ευτυχώς,...δεν είναι απαραίτητα μαγική.

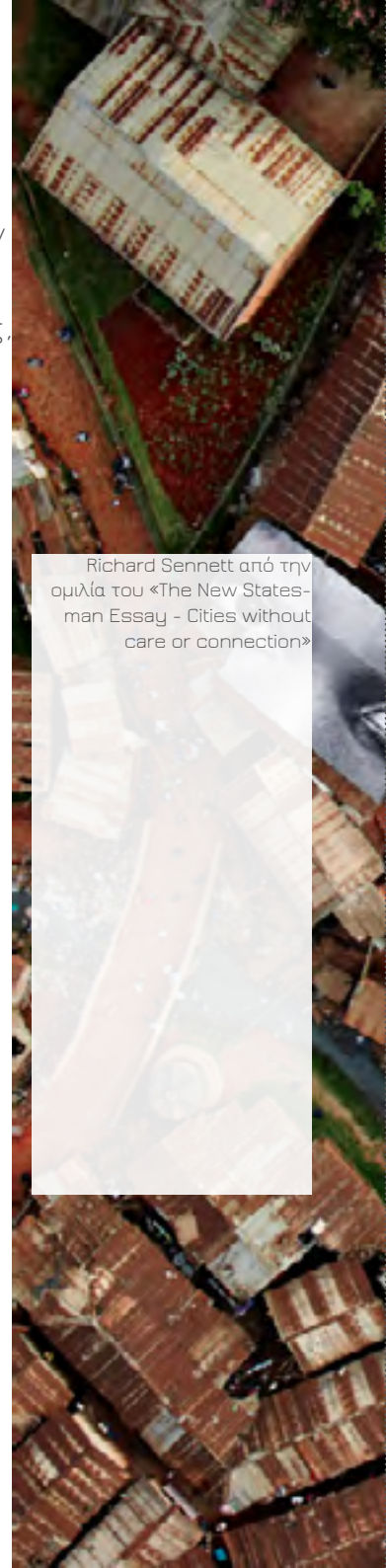
Έχουμε να κάνουμε με ένα φαινόμενο ρωών και εκπτώσεων από το μοντέρνο υπόδειγμα , πρωτόγνωρο, με παγκόσμιας κλίμακας επιρροή τόσο για το φυσικό περιβάλλον, όσο και για το τεχνητό. Αυτή η δομική ανασύνταξη προϋποθέτει διεύρυνση των αναλυτικών εργαλείων όπου η τυποποίηση και η ολοποιητική αντίληψη του μοντέρνου διαρρηγνύεται από επιμέρους εγγραφές, συμπεριφορές, γλώσσες και δικαϊκές κωδικοποιήσεις . Η ανασύνθεση των γενικών στοιχείων με τις μερικεύσεις είναι η μήτρα των νέων συγκρούσεων.

«...Κάτι λείπει στη ζωή σου, θα έπρεπε να ανοιχτείς προς τους άλλους, στη φιλική γειτνίαση των αγνώστων.

Αυτό έχει να κάνει με την τέχνη να δημιουργείς καλύτερες πόλεις σήμερα. Χρειάζεται να συγκεντρώσουμε διαφορετικές δραστηριότητες στον ίδιο χώρο, όπως κάποτε η οικογενειακή δραστηριότητα συνέπιπτε με τον εργασιακό χώρο. Η αδυναμία των καπιταλιστικών καιρών, μας επαναφέρει σε αυτό που σημάδεψε την ανάδυση της βιομηχανικής πόλης, μια πόλη που έσπασε σε κομμάτια την πρωταρχική δομή - τη χωρική αυτή σχέση, πριν τον βιομηχανικό καπιταλισμό, μεταξύ οικογένειας, εργασίας, δημόσιων τελετουργικών χώρων και διάφορων άτυπων κοινωνικών εστιών. Σήμερα, χρειάζεται να επιδιορθώσουμε την συλλογικότητα του χώρου για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τον ψηφιακό χρόνο του σύγχρονου εργαστηρίου μας.»

Εν τέλει

“[Ο αρχιτέκτονας] Δεν πρέπει να τρέχει να προλάβει τις εξελισσόμενες ανάγκες “πρέπει” να ερευνά και να προβλέπει”, μας λέει ο Τάκης Ζενέτος.



Richard Sennett από την ομιλία του «The New Statesman Essay - Cities without care or connection»

Να αποσύρεται δεμένος στο παρόν, με άγκυρα στη γη και όραμα ελεύθερο... θα πρόσθετα. Να αποσύρεται και να 'ναι πάντα εδώ. Να παρατηρεί, να νοιάζεται, να απορεί. Ν'αμφισβητεί τις έτοιμες αλήθειες και χρησμούς, να στέκεται αυτάρκης και ειλικρινής. Και όσο γρήγορα κι αν ο κόσμος αυτός αλλάζει, ναι, ο αρχιτέκτονας δεν πρέπει βιαστικά ν'ακολουθεί.

και προσθέτει: "Να μη σχεδιάσουμε τίποτα, τουλάχιστον με τους γνωστούς τρόπους, να μην συνεχίσουμε τα λάθη, να μην δεσμεύσουμε το μέλλον που αλλάζει γοργά"

Ας πάρουμε λοιπόν μιαν ανάσα, κι ας αναλογιστούμε... Ποιοί είμαστε, που είμαστε πως θέλουμε να ζούμε; Για τι; Για ποιόν;

«Είναι αδύνατο να κατανοήσει κανείς την καθημερινότητα, αποδεχόμενός τη, βιώνοντάς τη παθητικά, χωρίς να παίρνει κάποια απόσταση. Η αποστασιοποιημένη κριτική, η διαρκής αναζήτηση κι αμφιβολίες για την κυρίαρχη ιδεολογία, καθώς και η σύγκριση, πάνε μαζί.»

Henri Lefebvre

Και θα κλείσω με έναν συλλογισμό από το βιβλίο του «Το δικαίωμα στην πόλη» «Το δικαίωμα στην πόλη δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ένα απλό δικαίωμα ένταξης σε αυτήν ή ως αποδοχή στις παραδοσιακές μορφές και λειτουργίες της.»

Αυτή η «πειραματική ουτοπία» όπως ο H.Lefebvre την αποκαλεί στις μελέτες και στις αναζητήσεις του, δεν έχει να κάνει με «μια ιδεολογία συμμετοχής με το μικρότερο δυνατό κόστος συναίνεσης, των ατόμων που μπορεί αυτή να ενδιαφέρει και να αφορά. (...)

Η πραγματική και με δράσεις εκφραζόμενη συμμετοχή φέρει ήδη ένα όνομα. Ονομάζεται αυτοδιαχείριση.»

# Βιβλιογραφία - Ιστότοποι - Επιρροές

- Henri Lefebvre "Le droit à la ville"
- Richard Sennett «The New Statesman Essay - Cities without care or connection»,
  - <http://www.theplaceswelive.com/>
  - [www.amnesty.org](http://www.amnesty.org)
  - <http://experimentalgeographies.wordpress.com/>
  - <http://www.unhabitat.org/>
- Steward Brand sur les villes illégales
  - <http://www.ted.com/>
- Geoffrey West : Les maths surprenantes des villes et des compagnies
  - <http://www.ted.com/>
  - <http://architectureforhumanity.org/>
  - <http://www.worldmapper.org/>
  - <http://www.viewsoftheworld.net/>
- Laboratoire Urbanisme Insurrectionnel
  - <http://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.gr/>
  - <http://cityfairytale.wordpress.com/>





ΜΕΤΑΒΑΣΕΙΣ / ΨΑΛΛΙΔΑΚΟΣ ΓΙΑΝΝΗΣ\_ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΣΕΒΑΣΤΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ