

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Αστικές Αναπλάσεις, Αστική Ανάπτυξη και Αγορά Ακινήτων



«Η ΑΡΧΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΑΙ: Η ΚΡΥΦΗ ΑΣΤΙΚΗ ΤΟΥ ΔΙΑΣΤΑΣΗ»

Διπλωματική Εργασία : Παρασκευά Γαβριέλλα

Επιβλέπων Καθηγητής : Καλλιώρας Δημήτρης

Αθήνα, 2023

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που ήταν στο πλευρό μου, στη δύσκολη αυτή προσπάθεια.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Καλλιώρα Δημήτριο, ο οποίος με την υπομονή και τις γνώσεις του με βοήθησε να ολοκληρώσω αυτή την εργασία.

Ευχαριστώ ιδιαίτερα τον Μόδεστο, τον άνθρωπο που με στήριξε σε αυτή την προσπάθεια περισσότερο απ' όλους και μου έδωσε δύναμη να μπορέσω να επικεντρωθώ στο στόχο μου και να τον πετύχω. Επίσης ευχαριστώ τους γονείς μου Χρήστο και Δήμητρα και τον αδερφό μου Ιάκωβο που όσο μακριά και αν είμαστε, είναι πάντα στο πλευρό μου και στηρίζουν τις επιλογές μου.

Τέλος, ευχαριστώ όλους του καθηγητές του μεταπτυχιακού, που μου πρόσφεραν απλόχερα όλες τους τις γνώσεις και κάνουν το τμήμα της Χωροταξίας ξεχωριστό.

Σύντομη Περίληψη

Από τις αρχές του 21ου αιώνα, τα αστικά τοπία των πόλεων μετασχηματίζονται και προσαρμόζονται στην πρόκληση των συνθηκών της οικονομικής και πολιτισμικής παγκοσμιοποίησης. Στην προσπάθεια να αντιμετωπίσουν τον ανερχόμενο ανταγωνισμό μεταξύ των πόλεων και να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της εποχής, υιοθετούν νέες αστικές πολιτικές με σκοπό την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος και τη εξασφάλιση ευκαιριών που προκύπτουν από τις διαδικασίες της παγκόσμιας οικονομίας. Ωστόσο τα μοντέλα ανάπτυξης που ακολουθούν, πολλές φορές κρύβουν κινδύνους ως προς τη βιωσιμότητα καθώς περιλαμβάνουν στρατηγικές ταχείας ανάπτυξης. Αυτό το μοντέλο ανάπτυξης υιοθέτησε και το αραβικό εμιράτο του Ντουμπάι που αποτελεί και τη περιοχή μελέτης της παρούσας διπλωματική. Το συγκεκριμένο μοντέλο χαρακτηρίζεται και ως μοντέλο ‘fast track’ του οποίου το μέλλον θεωρείται αβέβαιο καθώς τα έργα έχουν ολοκληρωθεί σε χρόνο ρεκόρ, κάτι που θα μπορούσε να έχει γίνει σε βάρος της ποιότητας και της τελειότητας, ιδιαίτερα στις κατασκευές. Θεωρείται ένα εξαιρετικά ενεργοβόρο μοντέλο με τεράστιο οικολογικό αποτύπωμα, αρνητικές οικονομίες συγκέντρωσης και έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Με το να ενεργεί, ωστόσο, ταχύτατα του έδωσε πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του. Η παρούσα διπλωματική επιχειρεί συστήσει στο κοινό την άλλη πλευρά της πόλης του Ντουμπάι από την αρχή της δημιουργίας του. Ακόμα γίνεται διερεύνηση εις βάθος την στρατηγική ανάπτυξης που ακολούθησε η πόλη στο πέρασμα του χρόνου και να φτάσουμε στο σήμερα και στο αποτέλεσμα αυτής της ανάπτυξης. Γίνεται αναφορά στην κρυφή αστική διάσταση της πόλης του Ντουμπάι, ώστε να γνωρίσουμε εκ των έσω την πολιτισμική της ταυτότητα, η οποία χάνεται στην παγκόσμια εικόνα που έχει αποκτήσει. Τέλος εξετάζεται ο αντίκτυπος του μοντέλου ανάπτυξης στο φυσικό περιβάλλον, την κοινωνικό-πολιτική του διάσταση και την έλλειψη ευαισθησίας ως προς τις πολιτισμικές αξίες.

Λέξεις Κλειδιά: Παγκοσμιοποίηση, Αστική Ανάπτυξη, Μεγάλα Έργα, Ντουμπάι, Κρυφή Αστική Διάσταση, Ανταγωνισμός Πόλεων, Πολιτισμική Ταυτότητα

ABSTRACT

At the beginning of the 21st century, cities and urban landscapes are being transformed so as to respond to the challenge of economic and cultural conditions of globalization. In order to face the intense competition between cities and to cope with the demands of times, new urban policies were adopted in order to gain competitive advantages and ensure opportunities arising from the processes of global economy. However the development models often followed, hid risks in terms of sustainability, as they included rapid growth strategies. This model development was also adopted by the Arab Emirate of Dubai, which also constitutes the region studied in this postgraduation diploma. This particular model can also be characterized as a 'fast track' one, whose future is considered uncertain, as the projects have been completed actually in record time. This could've been achieved by an overestimated expense in quality and perfection, especially during its construction. It is an extremely energy-efficient model with a huge ecological footprint, negative savings and economies in concentration and intense traffic problems. Acting promptly, however, gave an advantage against its competitors. This dissertation attempts to bring about to its audience, this other aspect of the city of Dubai since its foundation. It conducts an in-depth investigation of the development strategies, followed by the city, during its passage through time, reaching the current today's results of its development. There is also a reference to the hidden past urban dimension of the city of Dubai, so that we can get to know firsthand from within, its cultural identity, which has been lost in the global image acquired in the recent years. Finally, there has been an examination of the development model's impact on the natural environment, its socio-political dimensions and the lack of sensitivity to cultural values.

Key words: Globalization, Urban Development, Mega Urban Projects, Dubai , Hidden past urban dimension , Cities' Competitiveness , Cultural Identity

Πίνακας περιεχομένων

Σύντομη Περίληψη	2
ABSTRACT	4
ΛΕΞΙΚΟ ΟΡΩΝ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	9
1.1 Η έννοια της Παγκοσμιοποίησης – Globalization	9
1.2 Ο ανταγωνισμός των πόλεων στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης	13
1.3 Ο καινοτόμος χωρικός σχεδιασμός ως απάντηση στη πρόκληση της κρίσης της ταυτότητας των πόλεων.....	17
1.4 Έργα μεγάλης κλίμακας και η δημιουργία παγκόσμιας εικόνας	18
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ – ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΑΙ.....	21
2.1 Το εμιράτο του Ντουμπάι	21
2.2 Ιστορική και Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ντουμπάι	24
2.3 Η αρχή της δημιουργίας του Ντουμπάι.....	26
2.4 Ο μετασχηματισμός του σε σύγχρονη πόλη στην εποχή της Παγκοσμιοποίησης..	42
ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ	73
3.1 Περιβαλλοντικά Ζητήματα	73
3.2 Κοινωνικά και Οικονομικά Ζητήματα.....	76
3.2 Οι επιπτώσεις του μοντέλου ανάπτυξης στο πολιτισμό	79
3.4 Πιέσεις που δέχεται ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός.....	80
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	82
Συμπεράσματα.....	84
Βιβλιογραφία	89
Ελληνική Βιβλιογραφία.....	89
Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....	89
Χρήσιμοι Σύνδεσμοι.....	92

ΛΕΞΙΚΟ ΟΡΩΝ

Globalization: Ο όρος Globalization αποτελεί την ορατή ήδη κατάργηση των συνόρων στην οικονομία, την πληροφόρηση, την οικολογία, την τεχνολογία και την κοινωνία των πολιτών. Η οικονομία, η κοινωνία, ο πολιτισμός, και η τεχνολογία, αποτελούν τις τρεις διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης.

Global Projects: Ο όρος Global Cities αποτελεί την χωρική έκφραση του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης (Πετράκος και Οικονόμου: 1999-2005). Οι Global Cities αποτελούν κέντρα συγκέντρωσης αναπτυγμένων υπηρεσιών, επενδύσεων και μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων (headquarters, operations) (Sassen: 2000).

Flagship Projects: Τα Flagship Projects μεταφράζονται ως έργα-ναυαρχίδες. Πρόκειται για μεγάλης κλίμακας πρωτοποριακά έργα (συνεδριακά κέντρα, πολιτιστικά κέντρα, πάρκα κληρονομιάς κλπ.) που κατέχουν σημαίνων και καταλυτικό ρόλο στην αστική αναγέννηση με σκοπό την προσέλκυση επιπλέον επενδύσεων.

Mega Urban Projects: Με τον όρο Mega Urban Projects εννοούμε την κατασκευή αστικών έργων μεγάλης κλίμακας. Συνήθως γίνεται η χρήση του καινοτόμου σχεδιασμού και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς

Waterfront Development: Ανάπτυξη η οποία πραγματοποιείται στα χωρικά όρια μιας πόλης με υδάτινο στοιχείο. Κυρίως αφορά την ανάπλαση αστικών θαλάσσιων μετώπων και χαρακτηρίζονται από καινοτομία στον αστικό και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό του χώρου και από εμβληματικά έργα.

Iconic Building: Πρόκειται χαρακτηρισμό που αποδίδεται σε έργα/κτίρια, εμβληματικής αρχιτεκτονικής, που χαρακτηρίζονται από τη μοναδικότητα ως προς την κατασκευή.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής διερευνά τις επιπτώσεις του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης στο αστικό μοντέλο ανάπτυξης που υιοθετεί μια μεγαλούπολη. Σημαντικές επιπτώσεις έχουν επέλθει στη δομή και τη λειτουργία των πόλεων, λόγω του νέου διεθνοποιημένου περιβάλλοντος. Ως περιοχή μελέτης επιλέχθηκε το Ντουμπάι. Ο λόγος που επιλέχθηκε αυτή η περιοχή μελέτης ήταν λόγω της περιέργειας για το πώς ξεκίνησε η δημιουργία αυτού του υπερθεάματος κτιριακού πλούτου. Όλοι μιλούν για το σύγχρονο Ντουμπάι και για τη θέση του στο παγκόσμιο χάρτη, αλλά κανείς για το παρελθόν του. Με τη παρούσα διπλωματική, έγινε προσπάθεια ανάλυσης της δημιουργίας της πόλης του Ντουμπάι από το μηδέν. Διερευνήθηκαν ιστορικά στοιχεία που μας οδηγούν στην αρχή του πολιτισμού, ενός πολιτισμού που δεν γνωρίζουμε πολλά γι' αυτόν. Έγινε ανάλυση της αστικής ανάπτυξης του Ντουμπάι, από τότε που συστάθηκε ως πόλη και μέχρι σήμερα. Ακόμα, σημαντική αναφορά γίνεται στην κρυφή αστική διάσταση της πόλης, καθώς απέναντι από την λάμψη των ουρανοξυστών, υπάρχει η περιοχή της παλιάς πόλης. Η περιοχή αυτή αγκαλιάζει όλο τον πολιτισμό που κληρονόμησε η περιοχή πριν αποκτήσει τη σύγχρονη αστική της διάσταση. Κτίρια με αραβική αρχιτεκτονική και ανατολίτικα στοιχεία, η παλιά αγορά και το μουσείο είναι τα πιο σημαντικά ορόσημα της περιοχής στα οποία μπορεί κάποιος να ανακαλύψει ποιος πολιτισμός κρύβεται πίσω από τη σύγχρονη εντυπωσιακή πόλη. Η υποβαθμισμένη εικόνα της περιοχής καθώς και τα κακοσυντηρημένα κτίρια, δείχνουν ότι δεν έγινε καμία προσπάθεια για την διατήρηση της πολιτισμικής ταυτότητας, κάτι που θα αναλυθεί και στα τελευταία κεφάλαια της παρούσας διπλωματικής.

Κατά την προσπάθεια του να αποτελέσει μια ανερχόμενη παγκοσμιούπολη των ΗΑΕ, το Ντουμπάι χρησιμοποίησε ένα ιδιαίτερο μοντέλο ανάπτυξης. Η αρχή έγινε χωρίς να διαθέτει ούτε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα, παρά μόνο τα έσοδα που επέφερε η πρόσφατη ανακάλυψη του πετρελαίου στην περιοχή. Το Ντουμπάι πέτυχε τη δημιουργία ενός μοναδικού αστικού τοπίου, που διακρίνεται από την υπερβολή και την λάμψη ενός ιδιαίτερου μοντέλου ανάπτυξης, το οποίο καλούμαστε να διερευνήσουμε και μας προβληματίζει μελλοντικά. Δημιουργούνται πολλές απορίες, οι οποίες διατυπώνονται και αφορούν τη βιωσιμότητα του μοντέλου ανάπτυξης που δημιούργησε, το τρόπο εξέλιξης του και το μέλλον του αραβικού λαού, όσο ταυτόχρονα αναφέρονται σημαντικά

ζητήματα σχετικά με το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση και την πολιτιστική διατήρηση της ταυτότητας του. Η παρούσα διπλωματική βασίστηκε σε βιβλιογραφική έρευνα, κατά κύριο λόγο ξενόγλωσση και διακρίνεται σε τρία βασικά μέρη.

Το πρώτο μέρος αποτελεί το θεωρητικό πλαίσιο της παρούσας διπλωματικής στο οποίο αναλύονται βασικές ορολογίες της παγκοσμιοποίησης και της αστικής ανάπτυξης. Αρχικά περιγράφεται το «φαινόμενο» της Παγκοσμιοποίησης και ποιες επιπτώσεις έχει στον ανταγωνισμό που έχει δημιουργηθεί μεταξύ των πόλεων και στην αλλαγή των αστικών τοπίων.

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει τη μελέτη περίπτωσης της πόλης του Ντουμπάι. Αναλύεται η ιστορική του εξέλιξη από την αρχή της δημιουργίας του και προβάλλονται κάποια οικονομικά και δημογραφικά στοιχεία. Η μελέτη επικεντρώνεται στην αστική ανάπτυξη της περιοχή και στον πολεοδομικό σχεδιασμό στο πέρασμα των χρόνων, ενώ στη συνέχεια παρουσιάζεται η κρυφή αστική διάσταση της πόλης.

Στο τρίτο μέρος αναπτύσσονται τέσσερα βασικά ζητήματα που αφορούν τις επιδράσεις του μοντέλου ανάπτυξης στο περιβάλλον, στην επίτευξη της κοινωνικής-οικονομικής σύγκλισης και ενσωμάτωσης και ως προς τη διατήρηση της πολιτισμικής ταυτότητας. Παράλληλα αναλύονται οι πιέσεις που έχει δεχτεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός. Στη συνέχεια πραγματοποιείται μια συνολική αξιολόγηση του μοντέλου ανάπτυξης του Ντουμπάι μέσω της δημιουργίας μιας ανάλυσης SWOT, όπου παρουσιάζονται τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα καθώς και οι ευκαιρίες και οι απειλές που εντοπίστηκαν στο μοντέλο ανάπτυξης της περιοχής. Τέλος, παρατίθενται τα συνολικά συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

1.1 Η έννοια της Παγκοσμιοποίησης - Globalization

Το «Φαινόμενο» της Παγκοσμιοποίησης επηρεάζει σημαντικά κάθε διάσταση, γεγονός που αντιλαμβανόμαστε και στον ατομικό μικρόκοσμο, αλλά και στο ευρύτερο περιβάλλον. Φαίνεται άλλωστε, ότι είναι δύσκολο να δωθεί ένας ξεκάθαρος ορισμός για την σημασία της Παγκοσμιοποίησης και ποια είναι η επηρροή της στο παγκόσμιο γίγνεσθαι (Marshall, 2003).

Αφήνοντας πίσω την αδύνατη προσπάθεια επεξήγησης του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης όπως ακόμα και την αδύνατη χρονολογικά αναφοράς στην αρχή της, μένει να δοθεί έμφαση στους τρόπους επίδρασης και των διαστάσεων της, όπως αυτοί γίνονται αισθητοί. Κάπως έτσι, η Παγκοσμιοποίηση στις μέρες μας, δηλώνει την εμφανή ήδη κατάργηση των συνόρων στην κοινωνία, την οικονομία, την οικολογία, την τεχνολογία και την πληροφόρηση του πολίτη. Ο Cox (1993) κάνει αναφορά στα γνωρίσματα της Παγκοσμιοποίησης που έχουν σχέση με τον νέο καταμερισμό της εργασίας, την διεθνοποίηση της παραγωγής, τα καινούρια μεταναστευτικά ρεύματα από το Βορρά προς το Νότο, το σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον το οποίο δημιουργεί αυτές τις διαδικασίες και την ενοποίηση των κρατών μετασχηματίζοντας τα κράτη σε «εκπροσώπους» του παγκοσμιοποιημένου κόσμου (globalizing world). Χαρακτηριστικά η Sassen (2001) αναφέρει πως οι έννοιες που βρίσκονται στην αρχή του προβληματισμού σχετικά με το φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης είναι δύο. Η πρώτη σχετίζεται με το γνωστό zero-sum game, όπου βασιζόμενη σε αυτό η Παγκόσμια Οικονομία, κερδίζει ότι χάνει κάθε κράτος και το αντίστροφο. Η δεύτερη υποστηρίζει, πως αν ένα γεγονός συμβαίνει σε διεθνές έδαφος θεωρείται και διεθνές γεγονός, έστω έχει σχέση με μια δικαστική απόφαση ή μια επιχειρηματική μετακίνηση.

Οι διαστάσεις της Παγκοσμιοποίησης: Οικονομική, Πολιτική και Κοινωνική/Πολιτισμική

Η Παγκοσμιοποίηση θεωρείται μια «πολυδιάστατη» λέξη με πολλές έννοιες , για την οποία αποδίδονται διαφορετικές ερμηνείες (Short: 2004). Η Παγκοσμιοποίηση έχει διάφορες διαστάσεις και διαχωρίζονται σε οικονομική, πολιτική, κοινωνική/πολιτιστική και ιδιαίτερα της χωρική.

Η οικονομική διάσταση της Παγκοσμιοποίησης (economic globalization) περιλαμβάνει την διεύρυνση της παραγωγικής διαδικασίας αγαθών και υπηρεσιών εκτός των συνόρων, την γρήγορη μετακίνηση του κεφαλαίου στον κόσμο, όπως και την επέκταση της διασυνδεσιμότητας ανάμεσα στις οικονομίες των χωρών (Short: 2004). Διακρίνεται κυρίως για την ταχεία ανάπτυξη των εμπορικών συναλλαγών και των θεσμών που δεν σταματούν στα διεθνή σύνορα.

Η πολιτική διάσταση της παγκοσμιοποίησης (political globalization) κάνει την εμφάνισή της σε ζητήματα που αφορούν το εμπόριο, την ανάπτυξη, την ασφάλεια και το περιβάλλον. Πλέον υπάρχει οργάνωση γύρω από ένα σύστημα παγκόσμιων θεσμών παρακολούθησης και ελέγχου (Short: 2004). Η σημασία της πολιτικής διάστασης της Παγκοσμιοποίησης δίνει έμφαση κυρίως στην ιδέα ότι κάθε κράτος βρίσκεται κάτω από την «ρούμπρικα» της παγκοσμιοποίησης, στον εξωτερικό πολιτικό έλεγχο και στο έλεος των παγκόσμιων αγορών (Marshall, 2003). Αποτέλεσμα αυτού είναι, να προκαλείται η αίσθηση του ανταγωνισμού μεταξύ των κρατών και των πόλεων που όπως θα αναλυθεί και πιο μετά, καταλήγει στην εξέλιξη ανταγωνιστικών υποδομών.

Η κοινωνική/πολιτισμική διάσταση της παγκοσμιοποίησης (cultural globalization) έχει σχέση με την δημιουργία όμοιων πολιτισμικών θεσμών και προτύπων σε παγκόσμιο επίπεδο (Short: 2004). Η Παγκοσμιοποίηση των θεσμών της παράδοσης και της κουλτούρας, προκαλεί την δημιουργία ομοιοτήτων και διαφορών οι οποίες με τη σειρά τους προκαλούν κρίση ταυτότητας στους ανθρώπους, αλλά και στον ίδιο το χώρο.

Η Χωρική Διάσταση της Παγκοσμιοποίησης – Global City

Είναι σημαντικό να γίνει αναφορά στη ρίζα του φαινομένου της Παγκοσμιοποίησης, που ξεκινά από την πρόοδο της τεχνολογίας, η οποία με τη σειρά της ευθύνεται για την αλλαγή της αντίληψης της έννοιας του χώρου και του χρόνου από τους ανθρώπους (Γοσποδίνη και Μπεριάτος: 2006).

Το φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης, αλλάζει σημαντικά τα δεδομένα της πόλης, με αλλαγές οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τις μεγαλουπόλεις (Γοσπονδίνη και Μπεριάτος 2006). Η Παγκοσμιοποίηση παίζει ρόλο στην ενίσχυση της κεντρικότητας των μητροπολιτικών και μεγάλων πόλεων, μέσα από την συγκέντρωση οικονομικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων όπως επίσης και μέσα από την παροχή ποικίλων υπηρεσιών (Πετράκος και Οικονόμου: 1999-2005)

Η Παγκοσμιούπολη (Global City) αποτελεί την χωρική και κοινωνική έκφραση της παγκόσμιας οικονομίας (Πετράκος και Οικονόμου: 1999 2005). Οι παγκοσμιούπολεις θεωρούνται κέντρα συγκέντρωσης αναπτυγμένων υπηρεσιών, επενδύσεων και μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων (headquarters operations), (Sassen: 2000).

Μια πόλη χαρακτηρίζεται “global city”, εάν περιλαμβάνει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Τη συγκέντρωση headquarters operations, χρηματοδοτικών κέντρων και πολυεθνικών επιχειρήσεων
- Η ύπαρξη πολυάριθμων προηγμένων παραγωγικών υπηρεσιών (advanced producer services)
- Η ύπαρξη σπουδαίων υλικών υποδομών, που διακρίνονται από υψηλή προσβασιμότητα (δημιουργία πολυώροφων μοντέρνων κτιρίων υψηλής τεχνολογίας και αρχιτεκτονικής, διεθνών αεροδρομίων)
- Η ύπαρξη υποδομών πολιτισμού και κοινωνικών υποδομών.

Επομένως, η Παγκοσμιούπολη χαρακτηρίζεται από την αστική συγκέντρωση η οποία θεωρείται χρηματοοικονομικό κέντρο παγκόσμιας εμβέλειας, με μεγάλη συγκέντρωση υπηρεσιών προηγμένης τεχνολογίας και μεγάλη κοινωνική και πολιτιστική υποδομή (Πετράκος και Οικονόμου: 1999-2005)

Η Ονομασία (label) των Πόλεων

Κατά την προσπάθεια της κατανόησης και περιγραφής της περιπλοκότητας των δυνάμεων που μεταμορφώνουν την σύγχρονη πόλη, αποδόθηκαν διάφορες ονομασίες στις πόλεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σε global city, megacity, world city, postmetropolis cosmopolis, galactic metropolis, exopolis, edge city, simcity, fractal city και post-fordist industrial metropolis (Marshall: 2003). Ωστόσο υπάρχει μια συγκεκριμένη τυπολογία από τη διεθνή εμπειρία των παγκοσμιούπολεων, που σχηματίζει ένα δίκτυο ιεράρχησης.

Στην ονομασία των Hyper Global Cities, στην οποία κατατάσσεται η Νέα Υόρκη, το Τόκυο και το Λονδίνο (Marshall:2003). Μετά ακολουθούν οι ανερχόμενες παγκοσμιούπολεις, με τίτλο Emerging Global Cities στις οποίες ανήκουν πόλεις όπως το Βερολίνο, το Μιλάνο στην Ευρώπη, η πόλη του Μεξικού, το Σαο Πάολο στην Κεντρική και Λατινική Αμερική, η Σαγκάη και η Σιγκαπούρη στην Άπω Ανατολή, και το Dubai και το Abu Dhabi στις Αραβικές Χώρες. Τελευταίες εμφανίζονται οι μητροπολιτικές περιφέρειες παγκοσμιούπολεων – Regional/SubNational Global States στις οποίες ανήκουν μητροπολιτικές περιοχές όπως του Μιλάνου, της Βαρκελώνης, του Χονγκ -Κονγκ, του Σαν Φρανσίσκο, του Σικάγο (Marshall, 2003).

Η Παγκοσμιοποίηση και το Νέο Παράδειγμα Αστικής Πολιτικής

Έχει παρατηρηθεί πως η ταχύτητα της νέας ανάπτυξης είναι αισθητά μεγαλύτερη τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Στα πλαίσια της έρευνας της παγκοσμιοποίησης παρατηρήθηκε ότι περιλαμβάνει και την κατανόηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων με οικονομικούς όρους, το μάρκετινγκ, το branding της πόλης και την «επιχειρηματική πόλη» (Jensen & Butler: 1999).

Είναι αναγνωρίσιμη πλέον η διαφορά της αστικής πολιτικής στα χρόνια μεταξύ του τέλους του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και του τέλους της δεκαετίας του '70, τη στιγμή που η αστική ανάπτυξη αντιμετώπισε προβλήματα εργασίας, ενώ αργότερα χαρακτηρίστηκε από έμφαση στο κεφάλαιο και όχι στην εργασία (Şengul, 2000). Η σύγχρονη αστική πολιτική διακρίνεται από την μετατόπιση από την τοπική παροχή πρόνοιας και υπηρεσιών σε πιο εξωστρεφείς πολιτικές, για την προώθηση της τοπικής ανάπτυξης και οικονομικής ανάπτυξης. Στη παρούσα στιγμή, οι κυβερνήσεις ενθαρρύνονται να υιοθετήσουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, κάποτε διακριτικά για τις επιχειρήσεις, όπως η τάση αποδοχής του ρίσκου, η εφευρετικότητα, ο προσανατολισμός

στην ανάπτυξη, η προώθηση και τα κίνητρα κέρδους (Hall & Hubbard: 1998). Ο Hall και ο Hubbard υποστηρίζουν πως οι επιχειρηματικές πολιτικές υπάρχουν παντού σε ολόκληρο τον καπιταλιστικό κόσμο, ακόμη και στις πιο «συντηρητικές» αστικές περιοχές. Η σύγχρονη αστική πολιτική σχετίζεται με τη μετάβαση από τον «φορντιστή σε έναν μεταφορντιστικό τρόπο συσσώρευσης δηλαδή έναν ευέλικτο». Οι σύγχρονες μορφές παραγωγής και κατανάλωσης έχουν αλλάξει τη διάσταση της αστικής πολιτικής. Σειρά είχε η μετάβαση σε μια επιχειρηματική μορφή αστικής πολιτικής. Ο Harvey (1987) μελέτησε τον ρόλο των αστικών διαδικασιών στην ανάπτυξη του καπιταλισμού με τη πάροδο του χρόνου και κέντρισε την προσοχή στις αντιφάσεις της αστικής πολιτικής. Η νέα αστική πολιτική τοποθετείται σε ένα ευρύ χωροχρονικό πλαίσιο και προκύπτουν δύο προβληματισμοί, σύμφωνα με τον ίδιο. Ο πρώτος είναι η συμπίεση του χρόνου και του χώρου και ο δεύτερος η αναδιοργάνωση των επενδύσεων, απειλώντας την τοπική ταυτότητα.

Οι πολιτικές αστικής ανάπτυξης έρχονται αντιμέτωπες με δύο σημαντικές απαιτήσεις: 1) την οικονομική αναδιάρθρωση και 2) ένα κοινωνικά ισορροπημένο περιβάλλον με οικολογική βιωσιμότητα. Την τελευταία δεκαετία, ένα νέο παράδειγμα έχει εμφανιστεί, που περιλαμβάνει τρεις αλληλένδετες ιδέες: Την αστική διακυβέρνηση, την συμμετοχή της κοινότητας και την αποκέντρωση (Van Naerssen: 2000). Η έυστοχη αστική διακυβέρνηση μπορεί να αποφέρει οφέλη σε όλους τους δημόσιους τομείς. Ακόμα μπορεί να ελαττώσει το κόστος της διαφθοράς και να δημιουργήσει μια διαρκή απασχόληση. Από πολιτικής άποψης, μπορεί να βοηθήσει στην αύξηση της δημόσιας στήριξης και μπορεί να φέρει την αποτελεσματική παροχή αστικών υπηρεσιών, στην προσέλκυση επενδύσεων και επισκεπτών.

1.2 Ο ανταγωνισμός των πόλεων στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης

Με το άνοιγμα της αγοράς και της ελεύθερης μετακίνησης κεφαλαίου μεταξύ των χωρών, ορισμένες πόλεις έχουν οδηγηθεί σε διαφορετικές θέσεις και τοποθετήσεις του κεφαλαίου και των επενδύσεων, κάτι που επηρεάζει σημαντικά το ανταγωνιστικό προφίλ τους (Γοσποδίνη: 2006). Οι πόλεις αυτές καλούνται να αντιμετωπίσουν τις αλλαγές που έχει επιφέρει η επιρροή της παγκοσμιοποίησης και αφορούν κυρίως την ιεράρχηση των πόλεων, τον μετασχηματισμό των αστικών δικτύων, την αλλαγή στη μορφολογία των πόλεων και τον τρόπο χωρικής οργάνωσης.

Στο πλαίσιο της κοινωνικό-οικονομικής παγκοσμιοποίησης και του διεθνοποιημένου περιβάλλοντος, οι πόλεις ανταγωνίζονται η μια την άλλη έτσι ώστε να εξασφαλίσουν μιας υψηλή θέση στο δίκτυο ιεράρχησης των πόλεων (Μεταξάς: 2001).

Την τάση ανταγωνισμού των πόλεων, τη συναντάμε πιο πολύ σε Ευρωπαϊκές χώρες και τις χώρες της ανεπτυγμένης Ασίας και απεικονίζει την προσπάθεια των πόλεων να επιβληθούν έναντι άλλων πόλεων για την προσέλκυση του κεφαλαίου, πρώτα μέσα από τη δημιουργία νέων ελκυστικότερων οικονομικών συνθηκών και τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου που στηρίζεται:

α. Στη δημιουργία σύγχρονων υποδομών (μεταφορικές υποδομές, τηλεπικοινωνίες)

β. Στην δημιουργία καλύτερης εικόνας της πόλης (city/ place image) και την ανάδειξη της ταυτότητας του τόπου (Μεταξάς: 2001 & Γοσποδίνη: 2006).

Η επίτευξη του δεύτερου γίνεται με την ανάδειξη της ιστορικής και πολιτισμικής κληρονομιάς, του πρωτότυπου σχεδιασμού του χώρου και της δημιουργίας νέων επικέντρων (Gospodini: 2006· Γοσποδίνη και Μπεριάτος:2006).

Με αυτό τον τρόπο, η ανάγκη εύρεσης των κατάλληλων συνθηκών που θα δημιουργήσουν ελκυστικότερη εικόνα για τις πόλεις έτσι ώστε με τη σειρά του να προσελκύσουν νέες επενδύσεις, έφερε τη δημιουργία νέων πολιτικών που αφορούν τον αστικό χώρο, οι οποίες ονομάζονται ‘Νέες Αστικές Πολιτικές’, και τη γένεση μιας ‘Νέας Αστικής Κουλτούρας’ (Cox: 1993 - 1995).

Οι Επιπτώσεις της Παγκοσμιοποίησης

Γίνεται όλο και πιο βέβαιο ότι η παγκοσμιοποίηση δεν είναι απλώς ένα καθαρά οικονομικό φαινόμενο αλλά εκτίθεται σε παγκόσμιο επίπεδο. Η παγκοσμιοποίηση αποτελεί μια διαδικασία με πολλές διαστάσεις και πολλούς προβληματισμούς. Θεωρείται ένα φαινόμενο το οποίο έχει ισχυρή επίδραση στην οικονομική ανάπτυξη, διακρίνεται για το κύμα νέων τεχνολογιών που επιφέρει και για την συγχώνευση των πολυεθνικών και της χρηματιστηριακής επανάστασης. Ωστόσο υπάρχουν πολλοί κίνδυνοι που κρύβει όπως η οικονομική αστάθεια, η συσσώρευση πληθυσμού και είναι υπαίτια για την εξάντληση των φυσικών πόρων, της εξάπλωση της φτώχειας, την πολιτισμική κρίση και της προσβολής της εθνικής κυριαρχίας. Οι πολιτικές αλλαγές και οι οικολογικές ανησυχίες παίζουν το πιο σημαντικό ρόλο. Αν εξαιρεθούν οι παραπάνω επιπτώσεις, είναι σημαντικό να αναφερθεί το γεγονός ότι λόγω του κύματος τεχνολογικής προόδου που έχει επιφέρει, έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της ιατρικής επιστήμης και την καταπολέμηση πολλών ασθενειών. Από την άλλη όμως, οι διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης εκθέτουν σε κίνδυνο τα οικονομικά ασθενέστερα στρώματα, καθώς οι συνθήκες εργασίας που έχουν αναπτυχθεί λόγω της παγκοσμιοποίησης δεν είναι βιώσιμες.

Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στο πολιτιστικό περιβάλλον

Είναι σημαντικό να γίνει αναφορά στις επιπτώσεις που επιφέρει η παγκοσμιοποίηση σε πολιτιστικό επίπεδο, μιας και η εργασία αναλύει την κρυφή αστική διάσταση της περιοχής μελέτης. Οι διαδικασίες που εφαρμόζεται η παγκοσμιοποίηση σε εθνικό επίπεδο και τα εργαλεία που χρησιμοποιεί ένα κράτος για την αστική ανάπτυξη στα πρότυπα της παγκοσμιοποίησης, δημιουργούν αναμφίβολα ένα σύνολο πολυπολιτισμικών αλληλεπιδράσεων. Η έλευση ξένου πληθυσμού σε μια ξένη χώρα εντείνει το πρόβλημα αυτό. Γι αυτό το λόγο δημιουργείται ο προβληματισμός εάν η κοινωνική, πολιτισμική, πολιτική, γλωσσική και φυλετική ετερότητα, μπορεί να εμποδωθεί μέσω των διαδικασιών διαπολιτισμικής επικοινωνίας από τις υφιστάμενες δομές. Το Συμβούλιο της Ευρώπης υποστηρίζει ότι η διαπολιτισμικότητα σε συνδυασμό με την προστασία της πολιτισμικής ταυτότητας και των δικαιωμάτων μπορούν ενισχύσουν τους δεσμούς των κοινωνικών ομάδων. Αποτελεί άλλωστε δικαίωμα, η ύπαρξη σε ένα πολιτιστικό περιβάλλον, σύμφωνα με συζητήσεις πολλών διεθνών Οργανισμών, καθώς ο πολίτης τοποθετείται ως

«παγκόσμιος» αφού συνδέεται όχι μόνο με την εθνική αλλά και με τη διεθνή κοινότητα. Συνεπώς, η παγκόσμια τάξη πραγμάτων, έρχεται αντιμέτωπη με προκλήσεις που αφορούν την ειρήνη, την αμοιβαία κατανόηση, την πολιτισμική ποικιλομορφία και τον σεβασμό πολιτισμικών αξιών. Η παγκοσμιοποίηση διευκόλυνε σε μεγάλο βαθμό τις πολιτιστικές ανταλλαγές και το πολιτισμικό διάλογο πέραν των εθνικών συνόρων. Δεν υπάρχει πλέον ουσιαστική σύνδεση του πολιτισμού με τον τόπο, και η ύπαρξη μιας παγκοσμιοποιημένης αγοράς σημαίνει ότι η αγορά ορίζει τις παγκόσμιες σχέσεις. Οι πολιτισμοί ενσωματώνονται και συγκλίνουν μέσω ροών εικόνων και πληροφοριών. Αναλύοντας τις ιδέες του Woods (2003) και εστιάζοντας μόνο στις οικονομικές και τις πολιτικές διαστάσεις της παγκοσμιοποίησης, μπορεί πλέον να υποθεί ότι η παγκοσμιοποίηση αποτελείται από διάφορους αλληλένδετους παράγοντες: την επέκταση των παγκόσμιων αγορών, τις προκλήσεις για τα εθνικά κράτη και τις εταιρείες, και την εμφάνιση νέων, μη γεωγραφικά περιορισμένων, κοινωνικών και πολιτικών κινημάτων. Αυτοί οι παράγοντες αντικατοπτρίζουν πτυχές που αξίζει να αναλυθούν και χρήζουν περαιτέρω λεπτομερούς συζήτησης.

Το Φαινόμενο της Αστικής Ανάπτυξης

Το φαινόμενο της αστικής ανάπτυξης εμφανίζεται μέσα από την αυξανόμενη ένταση της χρήσης της αστικής γης και την επέκτασή της πέρα από τα όρια της αρχικά δομημένης επιφάνειας. Η αστική ανάπτυξη, συνήθως, αυξάνει τα προβλήματα οργάνωσης του αστικού χώρου καθώς οι αστικές λειτουργίες αυξάνονται και, ενίοτε, συγκρούονται (η σύγκρουση των αστικών λειτουργιών καθιστά απαραίτητη την πολεοδομική παρέμβαση).

Οι πόλεις είναι στενά συνδεδεμένες με τα γενικότερα χαρακτηριστικά της οικονομίας αποτελώντας τους κύριους δέκτες της εξέλιξης στην ανθρώπινη ευημερία.

1.3 Ο καινοτόμος χωρικός σχεδιασμός ως απάντηση στη πρόκληση της κρίσης της ταυτότητας των πόλεων

Η πρόκληση για την ανάγκη ενίσχυσης της εικόνας της πόλης, η οποία ξεκινάει κυρίως από τις διαστάσεις του φαινομένου της Παγκοσμιοποίησης (οικονομική - πολιτιστική - τεχνολογική), προκάλεσε το φαινόμενο της κρίσης της ταυτότητας των πόλεων. Βασικό εργαλείο, μέχρι πριν κάποια χρόνια, για την αντιμετώπιση των παραπάνω παραμέτρων αποτελούσε η χρήση της αρχιτεκτονικής και πολιτισμικής κληρονομιάς. Ωστόσο, σε κάποιες μεταβιομηχανικές πόλεις, βασικό εργαλείο ενίσχυσης της ταυτότητας των πόλεων αποτελεί ο καινοτόμος σχεδιασμός σε συνδυασμό, όπου κρίνεται απαραίτητο, με την αρχιτεκτονική και πολιτισμική κληρονομιά (Γοσποδίνη και Μπεριάτος: 2003).

Ο ορισμός και ο στόχος του καινοτόμου σχεδιασμού

Καινοτόμος σχεδιασμός ορίζεται εκείνος που παράγει στο χώρο σχηματισμούς, οι οποίοι έχουν ουσιαστικές διαφορές με τα χαρακτηριστικά του υπόλοιπου αστικού τοπίου τόσο σε τοπική όσο και σε διεθνή κλίμακα (Γοσποδίνη και Μπεριάτος στο Γοσποδίνη και Μπεριάτος: 2006). Συνεπώς, θεωρείται ότι αποτελούν αντιθετικές ριζοσπαστικές δομές μέσα στο χώρο (Gospodini: 2001). Ο στόχος του σχεδιασμού αυτού είναι η δημιουργία σχημάτων μέσα το αστικό τοπίο με ιδιαίτερο χαρακτήρα. Επομένως συνθέτει ιδιαιτερότητες στο χώρο που δεν επαναλαμβάνονται (Γοσποδίνη και Μπεριάτος: 2003 αειχώρος). Στόχος του ακόμα, είναι η δημιουργία των χώρων που είναι κατάλληλοι να φιλιξενήσουν, ανάλογα το είδος, δραστηριότητες και υπηρεσίες (Γοσποδίνη και Μπεριάτος: 2003 αειχώρος).

Αστική Μορφολογία και αστικός σχεδιασμός

Επομένως, είναι φανερό πως ο καινοτόμος σχεδιασμός, και η αρχιτεκτονική και πολιτισμική κληρονομιά είναι οι απαραίτητοι μηχανισμοί που χρησιμοποιεί ο στρατηγικός σχεδιασμός και στοχεύουν στη μεταμόρφωση και τη εξέλιξη του αστικού τοπίου. Ο καινοτόμος σχεδιασμός μαζί με την αρχιτεκτονική και πολιτισμική

κληρονομιά, τείνουν να μεταποιήσουν την αστική μορφολογία των πόλεων καθώς ο χώρος πλέον χαρακτηρίζεται από την διαφορετικότητα των μορφωμάτων (Beriatos & Gospodini: 2004) .

Χαρακτηριστικό παραδειγμα αποτελούν οι περιοχές οι οποίες χαρακτηρίζονται μόνο από καινοτόμο σχεδιασμό, εξαιτίας του οποίου προκύπτει μια νέα αστική μορφολογία στην οποία δεν γίνεται αναφορά στην πολιτισμική ταυτότητα του τοπικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα εντοπίζονται και περιοχές, που διακρίνονται από την μίξη του καινοτόμου σχεδιασμού και της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς με αποτέλεσμα να προκύπτει μια μικτή αστική μορφολογία με αναφορές τόσο στην τοπική παράδοση (αναπλασμένα παραδοσιακά κτίρια) όσο και στον καινοτόμο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό.

Με τη μίξη των δύο τελευταίων δημιουργείται ένα νέο διεθνοποιημένο αστικό τοπίο (globalized urban landscape), το οποίο αποτελείται από διεθνείς και τοπικές αναφορές (Beriatos & Gospodini: 2004).

1.4 Έργα μεγάλης κλίμακας και η δημιουργία παγκόσμιας εικόνας

Ένας νέος φόβος έχει προκληθεί στις πόλεις από το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και τον ανταγωνισμό των πόλεων. Ο φόβος αυτός αφορά κυρίως τη αποτυχία της απόκτησης μιας θέσης στο δίκτυο παγκόσμιας ιεραρχίας των παγκοσμιοποιημένων πόλεων και να παραμείνουν στο προσκήνιο της παγκόσμιας αγοράς. Έτσι οδηγήθηκαν στη δημιουργία υποδομών, στις οποίες περιλαμβάνονται αστικά έργα (urban projects), με σκοπό να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να διασφαλίσουν ευκαιρίες που προκύπτουν από τις διαδικασίες της παγκόσμιας οικονομίας (Marshall: 2003).

Στο πλαίσιο ανταγωνιστικότητας το να βελτιώνεις την εικόνα της πόλης που αποσκοπεί στην απόκτηση παγκόσμιου κύρους (image of being global) θεωρείται εξίσου σημαντική όσο και το να γίνει παγκόσμια (being global) (Marshall:2003). Η Zukin (1992) επισημαίνει ότι, για τις πόλεις της παγκοσμιοποίησης , το να προβληθεί μια συγκεκριμένης εικόνας της πόλης, είναι σημαντικός παράγοντας για να προσελκύσει την παγκόσμια elite και τις επενδύσεις.

Ένα αστικό θέαμα δημιουργείται, το οποίο να επικρατεί μεταξύ των υπολοίπων και το οποίο θα είναι ικανό να επιτύχει :

- τη εξασφάλιση συγκεκριμένων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων
- την προσέλκυση συγκεκριμένων νομέων
- την απόκτηση «υψηλού κοινωνικού status» μέσω του σχεδιασμού της εικόνας της πόλης η οποία θα μπορεί να προωθηθεί μέσα στο χώρο της παγκόσμιας αγοράς
- την ενσωμάτωση και την ανάδειξη ενός συγκεκριμένου πρότυπου αστικής ζωής και πολιτισμού(Marshall: 2003).

Έργα Ναυαρχίδες (Flagship Projects)

Ο καινοτόμος σχεδιασμός, ως νέο εργαλείο του αστικούσχεδιασμού, προσδιορίζει την εικόνα του τόπου, την ταυτότητά του και τη διαδικασία του branding μιας περιοχής. Τα λεγόμενα «έργα-ναυαρχίδες» (flagship projects), αποτελούν στοιχείο του καινοτόμου σχεδιασμού, τα οποία ανταποκρίνονται στη νέα καταναλωτική εικόνα και προσδιορίζονται ως εργαλεία marketing και branding του τόπου.

Τα «έργα-ναυαρχίδες», αποτελούν καινοτόμα, μεγάλης κλίμακας έργα (κέντρα πολιτισμού, συνεδριακά κέντρα, αστικά πάρκα κληρονομιάς κ.α.) και παίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική αναγέννηση που στοχεύουν στην προσέλκυση επιπλέον επενδύσεων (Deffner & Labrianidis: 2005). Στόχος τους αποτελεί να τονίσουν τις αλλαγές που προκαλούνται στην πόλη, σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο αλλά και την εικόνα της πόλης ως brand. Οι αλλαγές γίνονται αντιληπτές τόσο σε τοπικό ή περιφερειακό επίπεδο όσο και σε παγκόσμιο. (Deffner & Labrianidis: 2005)

Τα πρωτοποριακά έργα δημιουργούνται κυρίως σε περιοχές με έντονο ενδιαφέρον όπως τα κέντρα πόλεων, περιοχές ιδιαίτερης πολιτιστικής κληρονομιάς ή παράκτια μέτωπα. Όμως το να εφαρμοστούν και να έχουν αποτέλεσμα αυτά τα έργα, δείχνει να λαμβάνει ποικίλες κρητικές. Αφενός με υπερισχύει η άποψη ότι επιτυγχάνεται ο στόχος της οικονομικής ανάπτυξης των περιοχών μέσω της προσέλκυσης επενδύσεων και τουριστικών και την δημιουργία μιας συγκεκριμένης ταυτότητας στο χώρο καθώς δρουν ως οπτικά σύμβολα αλλαγής. Αφετέρου, υποστηρίζεται ότι κάποιες φορές στηρίζονται εις βάρος του κοινωνικού αποκλεισμού, της ομοιογενοποίησης και της αλλοίωσης της πολιτισμικής ταυτότητας (Evans: 2003).

Θεαματική Αρχιτεκτονική (starchitecture)

Ο καινοτόμος σχεδιασμός, όπως γίνεται αντιληπτό, παίζει καθοριστικό ρόλο στο τρόπο με τον οποίο προσδιορίζεται η ταυτότητα του τόπου. Με την καινοτόμο αρχιτεκτονική, τα κτήρια αποκτούν συμβολικό χαρακτήρα σε τοπικό αλλά και διεθνές επίπεδο. Οι σπουδαίοι αρχιτέκτονες (starchitects), που σχεδιάζουν αυτά τα θεαματικά κτίρια, είναι ικανοί να παίζουν ρόλο στη δημιουργία αλλά και τον προσδιορισμό της μοναδικής ταυτότητας του τόπου. (Ponzini & Nastasi: 2008). Ως αποτέλεσμα της εφαρμογής αυτής της νέας τάσης στις μητροπόλεις αλλά και σε πολλές μεγαλουπόλεις, ήταν να δημιουργηθούν μεγάλα εντυπωσιακά κτίρια από διάσημους αρχιτέκτονες. Με την ανάμειξη του καινοτόμου σχεδιασμού και της « ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής από σπουδαίους αρχιτέκτονες » (starchitecture) προκύπτει η δημιουργία επιχειρηματικών epicέντρων, epicέντρων υψηλού πολιτισμού και epicέντρων πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου σε παράκτιες περιοχές.

Συνεπώς, το νέο παγκοσμιοποιημένο τοπίο της κοινωνίας, πρέπει να παρουσιάσει δυνατές εικόνες για να μπορέσει να έλξει το κοινό και να ενισχύσει την εικόνα του. Η θεαματική αρχιτεκτονική αγκαλιάζει τις κτιριακές υποδομές και το περιβάλλον που έχει δομηθεί. Ωστόσο, αυτό που εσωτερικά προσφέρεται στα νέα αστικά τοπία είναι η εμπειρία της ασφαλούς αναψυχής σε συνδυασμό με τον υπέρμετρο καταναλωτισμό. Ο μείζη αυτών έχουν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας εξαιρετικής εμπειρίας για τους επισκέπτες, τους κατοίκους και οι τόποι έλκουν περισσότερους επενδυτές, εξελίσσοντας ακόμη περισσότερο την εικόνα του αστικού τοπίου.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ – ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΑΙ

2.1 Το εμιράτο του Ντουμπάι

Το Ντουμπάι αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο εμιράτο στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, καλύπτοντας περισσότερα από 4.000 τ.λμ. Η Σάρτζα είναι γειτονικό εμιράτο και συνορεύει με τα βόρεια όρια της πόλης του Ντουμπάι. Η κυβέρνηση των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων σχηματίζεται από το Συμβούλιο των Κυβερνητών των επτά στο σύνολο Εμιράτων. Ο πρόεδρος αυτού του συμβουλίου είναι ο Εμίρης του Άμπου Ντάμπι. Και αναπληρωτής του είναι ο Εμίρης του Ντουμπάι.

Με πάνω από 1,2 εκατομμύρια κατοίκους, το Ντουμπάι θεωρείται η τέταρτη μεγαλύτερη πόλη στην Αραβική Χερσόνησο μετά το Ριάντ, την Τζέντα και το Άμπου Ντάμπι. Ήδη στη δεκαετία του '90, το εμιράτο ήταν σε μεγάλο βαθμό, οικονομικά ανεξάρτητο από την εύρεση πετρελαίου. Ο πετρελαϊκός πλούτος του Ντουμπάι είναι σχετικά περιορισμένος και αναμένεται ότι θα εξαντληθεί με σταθερό ρυθμό ροής, μέσα στα επόμενα 40 χρόνια. Οι ηγεμόνες του Ντουμπάι ξεκίνησαν από νωρίς να επενδύουν τον πλούτο τους στην επέκταση διαφόρων οικονομικών τομέων, έτσι ώστε να αποφύγουν την εξάρτηση από το πετρέλαιο. Το Ντουμπάι εξελίχθηκε στο οικονομικό και εμπορικό κέντρο των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων. Λόγω των ζωνών ελεύθερου εμπορίου, πολλές εταιρείες, ειδικά από τη βιομηχανία Λογισμικού, εγκαταστάθηκαν στο Ντουμπάι. Σήμερα, το εμιράτο θεωρείται μεγαλύτερο τουριστικό κέντρο της ΗΑΕ, λόγω των μεγάλων επενδύσεων σε τουριστικές υποδομές, της φθηνής αγοράς και της σχετικά φιλελεύθερης πολιτικής στάσης.

Κάθε εμιράτο διαχειρίζεται τον εαυτό του και ως αποτέλεσμα είναι σε μεγάλο βαθμό αυτόνομο. Στο μέλλον σχεδιάζεται η συγκέντρωση της κεντρικής διοίκησης στο εμιράτο του Άμπου Ντάμπι. Ο προϋπολογισμός των ΗΑΕ είναι σε μεγάλο βαθμό έσοδα από το πετρέλαιο από το Άμπου Ντάμπι 75% και από το Ντουμπάι 25%. Ο πληθυσμός των ΗΑΕ είναι κατά 80% ξένος.

Η Γεωγραφική του θέση

Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και το Ομάν αποτελούν το ανατολικό τμήμα της Αραβικής Χερσονήσου. Έχουν περίπου 600 χλμ ακτογραμμής στον Περσικό Κόλπο και άλλα 100 χλμ στον Κόλπο του Ομάν, πέρα από την κορυφή της χερσονήσου Μουσαντάμ, η οποία εκτείνεται στο στενό του Ορμούζ και αποτελεί εθνικό έδαφος του Ομάν.

Οι αστικοί οικισμοί είναι συγκεντρωμένοι σε αυτές τις μεγάλες, ήπιας κλίσης ακτές με λίγες μόνο υδρορροές που φτάνουν στην ενδοχώρα. Πριν από την ακτή υπάρχουν κοραλλιογενείς ύφαλοι, που χωρίζουν μεγαλύτερες λιμνοθάλασσες και εκτεταμένες, περιοδικά πλημμυρισμένες αλυκές στην ηπειρωτική χώρα από την ανοιχτή θάλασσα. Πίσω από την ακτή ξεκινά η έρημος. Οι κυματοειδείς επιφάνειες από χαλίκι και οι επίπεδες αμμώδεις πεδιάδες εναλλάσσονται μεταξύ τους. Οι αμμόλοφοι μετακινούνται από τη θάλασσα με νοτιοανατολική κατεύθυνση λόγω του συνεχούς ανέμου. Στην ενδοχώρα των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, υπάρχουν πολύ λίγες οάσεις όπως η Αλ Άιν και η Λίβα. Στο νότο, η έρημος περιλαμβάνει το Rub Al Khali και αποτελεί τη μεγαλύτερη έκταση ερήμου στην Αραβική Χερσόνησο με έκταση περίπου 650.000 τ.χλμ.

Εικόνα 1 Η γεωγραφική θέση του Ντουμπάι



Πηγή: Google Earth

Στην ανατολική πλευρά των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων αρχίζει η οροσειρά Χατζάρ, η οποία φτάνει σε ύψη άνω των 3000μ. Κλιματικά, η ακτή και η ενδοχώρα βρίσκονται στην υποτροπική ξηρή ζώνη. Θεωρείται μια από τις πιο ζεστές περιοχές στον κόσμο το καλοκαίρι. Το Ντουμπάι τοποθετείται 25 μοίρες βόρεια και 55 μοίρες ανατολικό γεωγραφικό πλάτος στον Περσικό Κόλπο και χαρακτηρίζεται από μια στενή είσοδο που εκτείνεται 14 χλμ στην επίπεδη περιοχή της ερήμου λόγω μιας ιδιοτροπίας της φύσης. Μέχρι και σήμερα, η είσοδος αυτή, με την αγγλική ονομασία "Creek", θεωρείται το πιο σημαντικό γεωγραφικό χαρακτηριστικό του Ντουμπάι στο κατά τα άλλα επίπεδο και με ξερό περιβάλλον της ερήμου. Το κλίμα του πόλης του Ντουμπάι μπορεί να περιγραφεί ως υποτροπικό και άνυδρο. Οι βροχοπτώσεις είναι σπάνιες και ακανόνιστες (Lis, 2010).

Το Εμιράτο του Ντουμπάι περιλαμβάνει μεγάλες εκτάσεις γης που εκτείνονται από την ακτή του Αραβικού Κόλπου μεταξύ του εμιράτου του Άμπου Ντάμπι στα νότια και του εμιράτου του Σάρτζα στα βόρεια. Το ίδιο το Ντουμπάι χωρίζεται σε δύο μέρη από έναν κολπίσκο μήκους 14 km, το προαναφερόμενο Creek. Το Μπουρ Ντουμπάι, που αποτελεί το νότιο τμήμα του, θεωρείται το επίσημο κέντρο, ενώ το βόρειο τμήμα, που ονομάζεται Ντέιρα, είναι το επιχειρηματικό κέντρο, όπου εδρεύει η πλειονότητα των αγορών και των εμπορών. Η σημαντική θέση της πόλης, οφείλεται στον κολπίσκο που λειτουργεί ως φυσικό λιμάνι για εμπορεύματα. Σημαντικοί ακόμη παράγοντες που συνέβαλαν στη σημερινή θέση της τοποθεσίας είναι η εγγύτητά της με το πόσιμο νερό, η στρατηγική της θέση με θέα στο μέτωπο ναυσιπλοΐας που βλέπει το Ιράν και η θέση της στους παλιούς εμπορικούς δρόμους μεταξύ Ευρώπης και Ινδίας. Η πόλη έχει ωφεληθεί πάρα πολύ από αυτή τη θέση ως σταθμός ανεφοδιασμού πλοίων (Institute of Research and Arabic Studies: 1978).

Εικόνα 2 Το "Creek" του Ντουμπάι



Πηγή: www.timeoutdubai.com

2.2 Ιστορική και Πολεοδομική Ανάπτυξη του Ντουμπάι

Η εμπορική σημασία του Εμιράτου

Από τις αρχές κιόλας του αιώνα, στις ακτές του Περσικού Κόλπου εγκαταστάθηκαν οικισμοί. Σύμφωνα με αρχαιολογικές ανασκαφές που έγιναν, βρέθηκαν πολλά στοιχεία για αρχαίους πληθυσμούς που καταλάμβαναν την περιοχή που σήμερα είναι το σύγχρονο Ντουμπάι. Τα ιστορικά στοιχεία χρονολογούνται από το 3000 π.Χ, με παραδείγματα όπως ο οικισμός του Al Qusais (κεραμικά, πέτρινα εργαλεία και μπρούτζος βρίσκονται στο Μουσείο του Ντουμπάι). Η πόλη ήταν το κέντρο του χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου από τον 4000 π.Χ. (Ινστιτούτο Έρευνας και Αραβικών Σπουδών, 1978). Τον έκτο αιώνα, ιδρύθηκαν μεμονωμένα εμπορικά κέντρα, συμπεριλαμβανομένης της Jumairah, η οποία βρίσκεται στη σημερινή αστική περιοχή του Ντουμπάι. Αρχικά όμως ο κλάδος αυτός περιοριζόταν σε έναν μόνο σταθμό από καραβάνια. Η παλαιότερη γραπτή αναφορά για το Ντουμπάι γίνεται το 1095, στο "Book of Geography" από τον ανδαλουσιανό-άραβα γεωγράφο Abu Abdullah al-Bakri. Σύμφωνα

με γραπτές μαρτυρίες, αποτελούσε σταυροδρόμι διέλευσης κατοίκων και ταξιδιωτών από τα πρώτα χρόνια της ίδρυσής του.

Από τα μέσα του 18ου αιώνα, λόγω πολιτικού κενού, αναπτύχθηκαν αρκετοί μικρότεροι οικισμοί κατά μήκος της ακτογραμμής του Περσικού Κόλπου. Στη μια πλευρά, ο πληθυσμός αποτελούνταν από αμετακίνητες φυλές Βεδουίνων, ενώ στην άλλη, έμπειροι Άραβες μετακινήθηκαν στη θάλασσα για εμπορικές συναλλαγές. Οι κάτοικοι αυτών των οικισμών ζούσαν εκτός από το εμπόριο και από την αλίευση μαργαριταριών. Το 1587 το Ντουμπάι αναφέρθηκε από τον Ιταλό έμπορο Gasparro, στην ομιλία του για το εμπόριο μαργαριταριών. Εμπορικά πλοία που ταξίδευαν μεταξύ Κίνας και Ινδίας στα ανατολικά, και μεταξύ Πορτογαλίας, Ολλανδίας και Βρετανίας στα δυτικά, συχνά αγκυροβολούσαν στους κολπίσκους της πόλης (Department of Information: 1974). Το Ντουμπάι ήταν ένα σταυροδρόμι και κέντρο θαλάσσιων επιχειρήσεων. Το πιο σημαντικό θεμέλιο για κάθε οικισμό ήταν μια πηγή γλυκού νερού. Η συμμετοχή των μεγάλων ναυτικών εθνών αυξάνονταν, ιδιαίτερα της Βρετανίας στο εμπόριο με την Ινδία, οδήγησε σε πολιτική ανατίμηση της περιοχής. Εξαιτίας του αυξανόμενου θαλάσσιου εμπορίου, η πειρατεία έγινε μια νέα πηγή εισοδήματος για τις φυλές της περιοχής (Davidson: 2008).

Η Βρετανία το 1820 υπέγραψε συμβόλαιο με μεγάλες φυλές της Ακτής του Κόλπου για τον τερματισμό της πειρατείας. Αυτή ήταν η γέννηση των Trucial States. Αν και η Βρετανία ήταν παρούσα σε πολιτικά θέματα της περιοχής, δεν δημιουργήθηκαν αποικιακοί οικισμοί. Είναι σημαντικό ότι οι τότε υπάρχοντες οικισμοί δεν άλλαξαν από τη βρετανική παρουσία. Από περιγραφή ενός Βρετανού Αξιωματικού του Ναυτικού το 1822 του ναυτικού, έχουμε την εικόνα ενός οικισμού στο σημερινό Ντουμπάι, ως μια συλλογή από καλύβες από λάσπη που περιβάλλονται από έναν χαμηλό τοίχο. Εκείνη την εποχή, το μικρό ψαροχώρι είχε ήδη το όνομα Μπουρ Ντουμπάι (Davidson: 2008).

Εικόνα 3 Η περιοχή του Ντουμπάι το 1833



Πηγή: <https://www.onecentral.ae/english/pages/about> Last Accessed October 2018

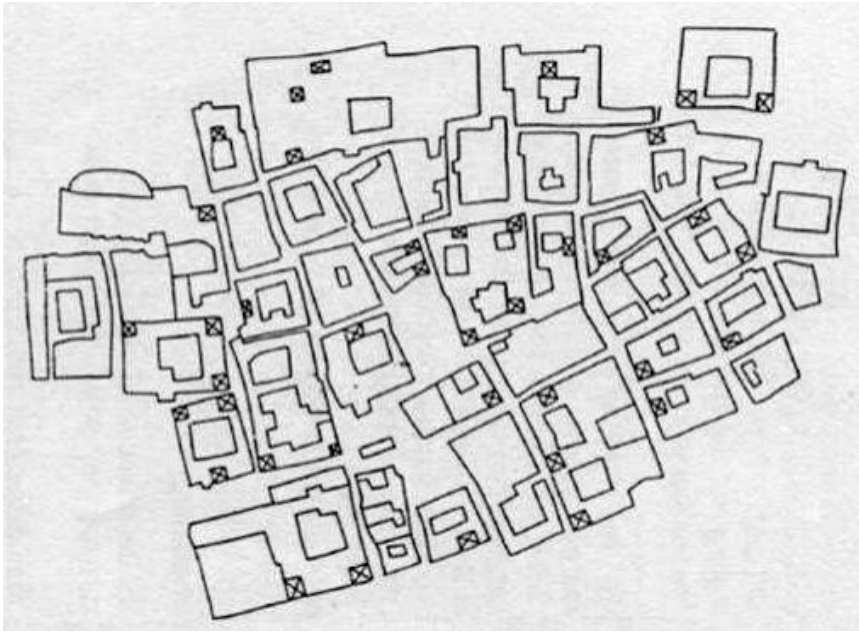
2.3 Η αρχή της δημιουργίας του Ντουμπάι

Δεν υπάρχει ακόμη επίσημη αναφορά της προέλευσης του ονόματος Ντουμπάι. Θεωρείται ότι είναι η σύνθεση των περσικών λέξεων «δύο» και «αδέλφια» και σημαίνει οι δύο απέναντι οικισμοί στις όχθες του κολπίσκου. Άλλη μια θεωρία είναι ότι το όνομα προέρχεται από τον αραβικό όρο Daba, που σημαίνει ακμάζουσα αγορά. Υπάρχει ακόμα μια θεωρία που υποστηρίζεται ευρέως από τους ιστορικούς, με αναφορά ότι το Ντουμπάι προέρχεται από το Dab, το αραβικό όνομα για μια σαύρα με αγκαθωτή ουρά που ήταν κοινή στην έρημο του Κάτω Κόλπου, αν και είναι ελάχιστα γνωστή σήμερα επειδή αποφεύγει τις κατοικημένες περιοχές.

Το 1833, 800 άνθρωποι ξεκίνησαν από τη φυλή Bu Flasa, μια υποδιαίρεση της φυλής Bani Yas από το Άμπου Ντάμπι και εγκαταστάθηκαν στο Ντουμπάι, για να ιδρύσουν την οικογενειακή κυριαρχία του Αλ Μακτούμ. Ο Αλ Μακτούμ, χαρακτηρίζονταν από ευέλικτες πολιτικές και η διοικητική πολιτική ήταν αρκετά ανεκτική. Το Ντουμπάι εκείνη την εποχή προσέλκυσε νομαδικές οικογένειες, που χρησιμοποιούσαν τις παράκτιες περιοχές για βοσκότοπους, κάτι που τις ενθάρρυνε να μείνουν και να ριζώσουν. Ο αρχηγός της φυλής Μακτούμ Αλ Μπούτι μετακόμισε με τη φυλή του, που αριθμούσε περίπου 800 άτομα, στον ασήμαντο μέχρι τότε οικισμό «Μπουρ Ντουμπάι». Αυτή θεωρείται η πραγματική γέννηση του σημερινού εμιράτου, στο οποίο εξακολουθεί να κυριαρχεί η δυναστεία Αλ Μακτούμ. Η πόλη του Ντουμπάι μεγάλωσε στις αρχές του αιώνα από 1.500 κατοίκους σε περισσότερους από 10.000 κατοίκους. Αρχικά συγκεντρώθηκαν στις δύο πλευρές της όχθης της στενής εισόδου. Επιχειρηματίες σε παράκτιες περιοχές της Περσίας, όπως η Lanja, έψαχναν για ένα καλό επιχειρηματικό περιβάλλον σε μια εποχή που ο ηγεμόνας του Ντουμπάι Αλ Μακτούμ καθιέρωσε μια πολιτική ανοιχτών θυρών. Το λιτό αστικό τοπίο καθοριζόταν από τα λιτά λασπόσπιτα Βεδουίνων Barasti. Χαρακτηριστικός τρόπος τοιχοποιίας ήταν από κοραλλιογενείς ογκόλιθους που σοβατίζονταν με ασβέστη.

Το 1860 χτίστηκε το φρούριο της πόλης που ονομάζεται Αλ Φαχίντι. Το φρούριο αυτό, που παραμένει έως σήμερα ένα από τα παλαιότερα κτίσματα της πόλης, βρισκόταν στις νοτιοανατολικές παρυφές κοντά στον κολπίσκο. Αμέσως μετά υπήρχε η αγορά του δρόμου «Souq» (Σουκ). Η οχύρωση της πόλης δεν ήταν πολύ ισχυρή λόγω της μικρής απειλής που δέχονταν από άλλες φυλές και αποτελούνταν από ένα απλό λασπότοιχο. Η πιο σημαντική οικονομική βάση ήταν εκτός από το εμπόριο μαργαριταριών και το ψάρεμα. Εως και την αλλαγή του αιώνα, ο πληθυσμός αποτελούνταν κυρίως από τη φυλή των Αλ Μακτούμ (Davidson: 2008).

Εικόνα 4: Παλιά πόλη του Ντουμπάι η Μπαστάκια



Πηγή: UNESCO, 1981

Το τέλος της Λαντζα, η αρχή του Ντουμπάι

Η συγκεκριμένη ενότητα υπογραμμίζει πώς το τέλος της Λαντζα, εμπορικού κέντρου της Περσίας, σημάδεψε τη δημιουργία του Ντουμπάι. Η αρχή έγινε από την εχθρότητα που αναπτύχθηκε μεταξύ της κυβέρνησης του Ιράν και του κράτους Λαντζα στην Περσία, το οποίο κυβερνούσαν οι Άραβες. Η έχθρα εξελίχθηκε σε ανοιχτή πολιτική αντιπαλότητα και το έτος 1877, οι Ιρανοί κατέλαβαν την εξουσία. Αμέσως προσπάθησαν να εκδιώξουν και να αντικαταστήσουν τους Άραβες και τους επόμενους μήνες, οι φόροι αυξήθηκαν κατακόρυφα και επιβλήθηκαν νέες χρεώσεις στις εμπορικές δραστηριότητες. Το έτος 190, επιβλήθηκε φόρος 5% στο κόστος όλων των εμπορευμάτων που περνούσαν από τη Λαντζα, γεγονός που ελάττωσε τις λιμενικές μετακινήσεις. Με την πτώση του λιμάνιού της Λαντζα, πολλοί επιχειρηματίες προσπάθησαν να μεταφέρουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες στην απέναντι όχθη του Περσικού Κόλπου. Το λιμάνι του Ντουμπάι ήταν κοντά και διευκόλυνε την πρόσβαση στους εμπόρους. Οι ηγεμόνες του Ντουμπάι αρπάζοντας την ευκαιρία, ενθάρρυναν τους εμπόρους να μεταφερθούν εκεί. Στην αρχή, οι περισσότεροι έμποροι από τη Λαντζα εγκαταστάθηκαν στο Ras Al Khaima ή στο Sharjah που ήταν πιο κοντά και όχι στο Ντουμπάι. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η πόλη Sharjah αντικαταστήσει το επιχειρηματικό λιμάνι της Λαντζα. Ωστόσο, το λιμάνο του Sharjah άρχισε να χάνει σταδιακά τη θέση του για πολλούς

λόγους. Ο πιο σημαντικός, ήταν ότι λάσπη και η άμμος συσσωρεύονταν στην είσοδο του κολπίσκου Sharjah και δεν υπήρχε κατάλληλος εξοπλισμός βυθοκόρησης για να το απομακρύνει. Εκτός αυτού, υπήρχαν και πολλές εσωτερικές διαμάχες.

Ο σεΐχης Αλ Μακτούμ, ηγεμόνας του Ντουμπάι, έκανε ό,τι ήταν δυνατό για να προσελκύσει εμπόρους του Κόλπου στο λιμάνι του Ντουμπάι. Μείωσε τους φόρους στις εισαγωγές και τις εξαγωγές και ξεκίνησε συστηματικά προγράμματα για να ενθαρρύνει τους πλούσιους εμπόρους της Lanja να συνεχίσουν να μεταφέρουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες στο Ντουμπάι. Ακόμη, τους έδωσε κτήματα χωρίς να ζητάει καμία προσωπική εγγύηση, με σκοπό την προστασία της εμπορικής αποβάθρας του Ντουμπάι. Η ιδέα του Μακτούμ ήταν ότι μόλις εγκατασταθούν οι μεγάλες επιχειρήσεις στο Ντουμπάι, θα ακολουθούσαν και οι μικρότερες επιχειρήσεις. Η πτώση της Lanja συνεχίστηκε, με την πλειοψηφία των μεγαλοεπιχειρηματιών να προτιμούν το Ντουμπάι ως τοποθεσία για τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και στη συνέχεια να ακολουθούν και οι μικρότεροι επιχειρηματίες. Ο Αλ Μακτούμ, ως μεγάλος οραματιστής, πέτυχε το σκοπό του.

Πριν από το 1822

Μεχρι και το 1822, θεωρείται η αρχή της σύγχρονης ιστορίας της πόλης του Ντουμπάι. Δεν υπάρχουν ακριβείς πηγές για τη δημογραφική σύνθεση και τα πολεοδομικά στοιχεία της πόλης κατά την περίοδο αυτή, εκτός από μια περιγραφή που δόθηκε από τον υπολοχαγό R. Cajon του βρετανικού στρατού το 1822, η οποία δίνει την εικόνα μιας πόλης και ενός χάρτη, που φτιάχτηκε κατά τη διάρκεια επισκέψεων στην περιοχή. Σαν πρώτη αναφορά για το Ντουμπάι, ο υπολοχαγός Cajon, ανέφερε τον κολπίσκο και τους κοραλλιογενής υφάλους, τα χτισμένα κτίρια από πέτρα και λάσπη, τρεις κυκλικούς πύργους και το φρούριο, έναν πληθυσμό μεταξύ 1000-1200, 150 νέγρους στρατιώτες που φρουρούσαν την πόλη και μια κύρια ενασχόληση με το ψάρεμα και το εμπόριο μαργαριταριών, που επέφεραν ετήσια έσοδα από 20 έως 30 χιλιάδες δολάρια. Τα υλικά κατασκευής ήταν πολύ περιορισμένα στον μικρό πυρήνα του Μπουρ Ντουμπάι. Αξιοσημείωτο είναι επίσης, ότι η πόλη ήταν εκτεθειμένη σε εξωτερικούς κινδύνους, από την εσβολή άλλων φυλετικών ομάδων και γι' αυτό χτίστηκε το φρούριο.

Εικόνα 5 Ξύλινα σκάφη που χρησιμοποιούνται για ψάρεμα και αλλίευση μαργαριταριών



Πηγή: <https://www.ladyandhersweetescapes.com/2014/03/Dubai-Heritage-Tour AlShindagha.html>

Εικόνα 6 Χειροποίητα δίχτυα ψαρέματος στη ζώνη Κατάδυσης



Πηγή: <https://www.ladyandhersweetescapes.com/2014/03/Dubai-Heritage-Tour AlShindagha.html>

Μεταξύ 1822-1935

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα, η πόλη είχε επεκταθεί σε τρεις μικρές περιοχές (Logimer: 1984): Στην περιοχή Ντέιρα, όπου υπολογίζεται ότι υπήρχαν 1.600 σπίτια ανάμεσα σε φοίνικες, με μικτό πληθυσμό Αράβων, Ελλήνων της Περσίας, Ιρανών και Ινδών. Υπήρχαν ακόμη περίπου 350 καταστήματα ή επιχειρήσεις. Στη περιοχή Μπουρ Ντουμπάι που αποτελούνταν από 200 σπίτια και 50 καταστήματα ή γραφεία και ένα παλιό φρούριο. Αυτή η συνοικία καταλήφθηκε από Ινδούς. Και τέλος τη συνοικία Αλ Σαντάκα, στην άλλη πλευρά του κολπίσκου, που αποτελούνταν από 250 σπίτια που καταλαμβάνονταν από Αραβες και Έλληνες Πέρσες.

Η πόλη του Ντουμπάι επεκτάθηκε και στις δύο πλευρές του κολπίσκου, δίπλα στη θάλασσα και στον κόμβο του ναυτιλιακού εμπορίου, το οποίο ήταν κεντρικό στην ανάπτυξη. Από τους «Doxiadis Associates» υπολογίστηκε η έκταση της γης σε 20 εκτάρια εκείνη την εποχή. Αυτή η εκτίμηση ίσως δεν είναι ακριβής, γιατί η πόλη αυτή την περίοδο είχε επεκταθεί σε τρία μέρη. Σύμφωνα με άλλους χάρτες, είναι πιθανό ότι το Ντουμπάι κάλυπτε 1,7 τετραγωνικά χιλιόμετρα μέχρι το τέλος του 1935, όπως εκτιμάται από τους Doxiadis Associates.

Πίνακας 1 Η κτισμένη περιοχή στο Ντουμπάι από το 1900-1993

Ρυθμός ανάπτυξης %	Έκταση (εκτάρια)	Έτος
-----	20	1900
4.04	80	1935
9.60	200	1945
4.80	320	1955
10.60	530	1960
13.01	1800	1970
21.20	4700	1975
12.30	8400	1980
5.50	11000	1985
48.6	17841	1993

Πηγή: Doxiadis Associates, *Comprehensive Development Plan for Dubai Emirate*, Vol. 2, 1985: 409.

Τα κτίρια ήταν κατασκευασμένα από ασβεστόλιθους, λασπότουβλα και φύλλα φοίνικα. Υπολογίστηκε ότι ο πληθυσμός της πόλης στις αρχές του 20ου αιώνα ήταν περίπου 10 χιλιάδες άνθρωποι. Ακόμη, η περιοχή του Ντουμπάι αποτελούσε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της περιοχής. Οι κύριες εξαγωγές ήταν τα μαργαριτάρια και τα αποξηραμένα

ψάρια. Χουρμάδες εισήχθησαν από τη Βασόρα και ρύζι, ζάχαρη και μπαχαρικά από την Ινδία. Η πλειονότητα των εισαγωγών προοριζόταν για τις εσωτερικές περιοχές, ιδίως το Al Buraimi. Μέχρι το 1900, το Ντουμπάι αριθμούσε 355 βάρκες συλλογής μαργαριταριών, 50 ψαρόβαρκες και 20 εμπορικά πλοία .

Μεταξύ 1935-1960

Η πρώτη φάση της αστικής ανάπτυξης επεκτάθηκε από το 1935 έως το 1960. Σε αυτή τη φάση, ο ρυθμός ανάπτυξης ήταν αργός και φυσικός, με περιορισμένη επέκταση ανάλογα με την περιορισμένη οικονομική δραστηριότητα και την αργή αύξηση του πληθυσμού. Η πλειοψηφία του πληθυσμού ήταν συγκεντρωμένη στη μικρή ζώνη στην είσοδο του Dubai Creek. Ο κολπίσκος έπαιξε βασικό ρόλο, ως πηγή εισοδήματος για την πόλη, με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα. Το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής χρησιμοποιήθηκε για στέγαση και ορισμένες επαγγελματικές εγκαταστάσεις (Δήμος του Ντουμπάι, 2001). Το κυρίαρχο στυλ στέγασης βασίστηκε στην κουλτούρα των εκτεταμένων οικογενειών σε κοντινές κατοικίες, και φτιαγμένο κυρίως από γύψο, λάσπη και φύλλα φοίνικα. Οι οικογένειες ζούσαν κοντά για λόγους ασφαλείας. Οι κατοικημένες περιοχές συνδέονταν εσωτερικά με στενά περάσματα, μερικά από τα οποία ήταν περάσματα για πεζούς και άλλα για ζώα και τη μεταφορά εμπορευμάτων. Η σημασία του κολπίσκου σήμαινε ότι το πρώτο έργο που εφαρμόστηκε στην πόλη το 1956, ήταν η εμβάθυνση του κολπίσκου και η απομάκρυνση των κοιτασμάτων άμμου και λάσπης από μια αυστριακή εταιρεία και κόστισε 400 χιλιάδες λίρες. Έγιναν προσπάθειες για τη βελτίωση των όχθων του κολπίσκου και την κατασκευή προβλήτων και καταστημάτων για να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες απαιτήσεις του εμπορίου. Τα έργα χρηματοδοτήθηκαν από έσοδα από πωλήσεις γης μετά την αναδιάρθρωση των τραπεζών. Η πόλη αναπτύχθηκε στις τρεις περιοχές γύρω από τον κολπίσκο, εκτείνοντας η καθεμία προς την πλευρά της ξηράς. Αυτό ήταν κυρίως στη νότια και ανατολική πλευρά, αλλά εντός ορίων. Το 1945, η πόλη επεκτάθηκε προς τα βόρεια, με μια μεγάλη αγορά, το Al Bateen στην Deira. Μια ευρύτερη γειτονιά αναπτύχθηκε στο Al Ghabibah και το Al Wasl. Το τσιμέντο για οικοδομές εισήχθη για πρώτη φορά από την Ινδία το 1948 (Δοξιάδης Συνεργάτες, 1985). Μέχρι το 1955, η αστική περιοχή είχε αυξηθεί σε τρία τετραγωνικά χιλιόμετρα, επεκτεινόμενη γύρω από τις παλιές κεντρικές περιοχές Naif, Sikkat al Kail και Al Sabkah από την πλευρά της Deira και στην περιοχή Al Bastikiyh και Al Shandagah στην πλευρά του Bur Dubai (Ινστιτούτο Έρευνας και Αραβικές Σπουδές, 1978).

Εικόνα 7 Ιστορικό Μνημείο της παλιάς γειτονιάς Al Ghabibah – Κτίριο που έχει διασωθεί και αποτελεί πλέον σταθμό του μετρό



Πηγή: <https://www.ladyandhersweetescapes.com/2014/03/Dubai-Heritage-Tour-AlShindagha.html>

Εικόνα 8 Τα τείχη της Σκοπιά Al Shindagha, που βρίσκεται λίγα μόλις βήματα μακριά από το σταθμό του μετρό Al Ghubaiba.



(Τα τείχη της Σκοπιά Al Shindagha, που βρίσκεται λίγα μόλις βήματα μακριά από το σταθμό του μετρό Al Ghubaiba. Η σκοπιά χτίστηκε το 1939 όπου διακρίνονται και τα υλικά που χρησιμοποιούσαν τότες, με σκοπό την άμυνα και ανακαινίστηκε από τον Δήμο του Ντουμπάι το 1994. Κοντά στον πύργο βρίσκεται το σπίτι του Σεΐχη Σαΐντ Αλ Μακτούμ. Το να μπει μέσα στην επίσημη κατοικία του οραματιστή Κυβερνήτη του Ντουμπάι (1912-1958), παππού του σημερινού Ηγεμόνα Σεΐχη Μοχάμεντ μπιν Ρασίντ Αλ Μακτούμ, είναι μια σουρεαλιστική εμπειρία. Τώρα, η ταπεινή κατοικία είναι επίσης γνωστό ότι είναι το Μουσείο Al Shindagha, όπου μπορείτε να δείτε ιστορικές φωτογραφίες και έγγραφα)

Πηγή: <https://www.ladyandhersweetescapes.com/2014/03/Dubai-Heritage-Tour AlShindagha.html>

Εικόνα 9 Το σπίτι του ηγεμόνα Αλ Μαχτούμ που αποτελεί πλέον ιστορικό μνημείο



Πηγή: <https://www.ladyandhersweetescapes.com/2014/03/Dubai-Heritage-Tour-AlShindagha.html>

Αυτή η περίοδος είδε την άφιξη ξένων τραπεζών και εταιρειών λόγω της αυξανόμενης εμπορικής σημασίας της πόλης, ιδιαίτερα στο εμπόριο και την επανεξαγωγή χρυσού. Σπουδαίες χρηματοοικονομικές εταιρείες, όπως η Βρετανική Τράπεζα της Μέσης Ανατολής, είχαν ιδρύσει μικρά υποκαταστήματα στο Ντουμπάι μέχρι το έτος 1946. Το 1957, λήφθηκε η απόφαση για την ίδρυση του δημοτικού συμβουλίου, υπό την προεδρία του Σεΐχη Ρασίντ μπιν Σαΐντ στην πρώτη του συνεδρίαση, ένας δήμος και ένα ρυθμιστικό σύστημα για την πόλη του Ντουμπάι (το 1959).

Μεταξύ 1960-1975 (Δημιουργία Μεγάλων Υποδομών)

Μια καινούρια περίοδος ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του εξήντα, ως αποτέλεσμα των αυξανόμενων επιχειρηματικών αποδόσεων χρυσού από τράπεζες στη Βρετανία και την Ελβετία, προς εξαγωγή στην Ινδία. Η κυβέρνηση, η οποία έδωσε ιδιαίτερη σημασία στις επιχειρήσεις, μείωσε τους τελωνειακούς δασμούς και άνοιξε τις πόρτες στους επιχειρηματίες να κερδίσουν νόμισμα χωρίς φόρο. Το συγκεκριμένο γεγονός, ενθάρρυνε μεγάλο αριθμό επιχειρηματιών από τον Κόλπο, την Ινδία, το Πακιστάν, το Ιράν και άλλους διεθνείς επιχειρηματικούς οργανισμούς, ώστε να επιλέξουν το Ντουμπάι ως μέρος για επιχειρήσεις και ως τόπο διανομής για τα προϊόντα τους. Αυτό με τη σειρά του

είχε σαν αποτέλεσμα, ο κολπίσκος του Ντουμπάι να μην μπορεί να καλύψει τις αυξανόμενες απαιτήσεις των επιχειρηματιών και των μεγάλων πλοίων που έρχονταν στην πόλη. Έτσι σε επόμενο χρόνο, οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αυξήθηκαν και τα μεγάλα πλοία αγκυροβολούσαν στη θάλασσα και ξεφόρτωναν τα εμπορεύματά τους σε μικρότερα πλοία, ώστε να τα μεταφέρουν στην ξηρά. Το 1968, η κυβέρνηση ξεκίνησε την κατασκευή ενός μεγάλου σε βάθος λιμανιού στο οποίο μπορούσαν να έχουν πρόσβαση τα πλοία 30 ποδιών (Δήμος του Ντουμπάι, 1974). Τα επίσημα εγκαίνια του λιμανιού Rashid έγιναν στις 5 Οκτωβρίου 1972.

Το Ντουμπάι από εκείνη τη στιγμή υπέστη σε μια δραματική αλλαγή. Κατασκευάστηκε ο πρώτος ασφαλτοστρωμένος δρόμος μεταξύ του παλατιού στο Zabeel και του Al Diwan στο Bur Dubai , όπου έπεσε το πρώτο τσιμέντο και τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα τέθηκαν σε χρήση (Ινστιτούτο Έρευνας και Αραβικών Σπουδών:1978). Η πόλη του Ντουμπάι κατάφερε να καλύψει 6,5 τ.χλμ μέχρι το τέλος του έτους 1960. Η επέκταση της πόλης τέθηκε σε εφαρμογή και δεν υπήρχε τίποτα να την εμποδίσει. Το μόνο που δεν άλλαξε και διατηρήθηκε ήταν το νεκροταφείο στη Δήρα. Η κυβέρνηση επένδυσε σε κτίρια κατοικίας και η στέγαση άρχισε να αλλάζει σταδιακά. Χτίστηκαν συγκροτήματα για ομάδες περιορισμένου εισοδήματος (υπήκοοι και ομογενείς), όπως τα συγκροτήματα κατοικιών Al Qusais, Karama, Rashidya, Najma και Safiya. Η κινητήριος δύναμη πίσω από αυτό ήταν η ανακάλυψη πετρελαίου τον Ιούνιο του 1966, και το φορτηγό που φόρτωσε την πρώτη αποστολή πετρελαίου στις 9 Σεπτεμβρίου 1969 ήταν μια ιστορική στιγμή. Ένα ακόμα σημαντικό σημείο καμπής ήταν η ίδρυση ενός νέου διεθνούς τερματικού σταθμού επιβατών και αεροδρομίου το 1971. Την ίδια χρονιά ιδρύθηκε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Συνεργάτες Δοξιάδη: 1985). Ο αριθμός των ταξιδιών άγγιξε τα 156 την εβδομάδα, οργανωμένα από είκοσι διαφορετικές αεροπορικές εταιρείες (Βλ. πίνακα 2).

Πίνακας 2 Κινήσεις αεροσκαφών στο διεθνές αεροδρόμιο του Ντουμπάι από το 1974-1984

Έτος	Τακτικές πτήσεις	Άλλες πτήσεις	Στρατιωτικά αεροπλάνα	Σύνολο
1974	15,260	8,314	5,874	29,448
1975	18,233	11,411	7,624	37,268
1976	23,218	13,580	9,455	46,253
1977	26,822	20,539	7,956	55,317
1978	27,806	22,446	7,740	57,992
1979	30,517	20,796	8,383	59,696
1980	33,596	19,674	7,610	60,880
1981	33,690	16,016	9,455	59,161
1982	34,216	14,530	12,414	61,160
1983	36,006	14,424	15,974	66,404
1984	34,868	13,849	15,361	64,078
Μέση ετήσια ανάπτυξη	8.6%	5.2%	10.1%	8.1%

Πηγή: Doxiadis Associates, (1985)

Στα νότια του αεροδρομίου, η κυβέρνηση έχτισε την κατοικημένη περιοχή Al Rashidiya. Με την επέκταση του αεροδρομίου, έγινε και η κατασκευή νέων δρόμων προς διαφορετικούς προορισμούς, ενώ κατασκευάστηκε και ο δρόμος Ντουμπάι προς Άμπου Ντάμπι. Το 1963, κατασκευάστηκε μια γέφυρα, για να συνδέει τα δύο κύρια μέρη της πόλης, το Diera και το Bur Dubai. Η τεχνολογία κινητής γέφυρας χρησιμοποιήθηκε για να επιτρέψει στα πλοία να περνούν μέσα από τους κολπίσκους. Ακόμη μια κατασκευή γέφυρας ξεκίνησε για να καλύψει τις αυξανόμενες απαιτήσεις των μεταφορών το 1974.

Αν και υπήρχαν δύο συνδετικές γέφυρες, κρίθηκε ότι η κίνηση στους δρόμους θα μπορούσε να βελτιωθεί πιο πολύ και ξεκίνησαν οι εργασίες για μια σήραγγα κάτω από το στόμιο του κολπίσκου. Το σχέδιο αναδιοργάνωσης για την πόλη ήταν να συμπεριλάβει δύο νέους δρόμους για τη μετατόπιση του λιμανιού και του κολπίσκου. Ξηρή αποβάθρα κυκλοφορίας γύρω από άλλα σημεία της πόλης και γειτονικές πόλεις, ώστε να μην διαταραχθεί η κεντρική περιοχή. Στη συνέχεια αυτού του έργου, η αστική περιοχή επεκτάθηκε σε 47 τ.χλμ το 1975, συμπεριλαμβανομένης της αναβίωσης του λιμανιού Saeed και του Al Hamriyah στη Deira και της επέκτασης στο Jumierah, Umm Sqaim στο νότο.

Εικόνα 10 Οι Κεντρικοί Δρόμοι στο Ντουμπάι, 1974



Πηγή: open data of Organisation – Municipality of Dubai

Η «χρυσή» εποχή του πετρελαίου

Με φόντο την έναρξη της έκρηξης του πετρελαίου (1955-1970) στο γειτονικό Εμιράτο του Άμπου Ντάμπι, το πετρέλαιο, το οποίο βρέθηκε από βρετανικές εταιρείες, προωθούνταν ήδη το 1958. Το Ντουμπάι επρόκειτο να επωφεληθεί πολύ από την έκρηξη του πετρελαίου ξεκίνησε εκείνη την εποχή . Για μεγάλο χρονικό διάστημα όμως στο Ντουμπάι δεν βρέθηκε πετρέλαιο, ωστόσο η οικονομική κατάσταση βελτιώθηκε σημαντικά με τα νέα έργα. Η μεγάλη ώρα έφτασε και το 1966 βρέθηκε πετρέλαιο και στο Εμιράτο του Ντουμπάι. Τα κοιτάσματα πετρελαίου εντοπίστηκαν υπεράκτια στον Αραβικό Κόλπο και ήταν σημαντικά χαμηλότερα από αυτά του γειτονικού Άμπου Ντάμπι. Εκμεταλλευόμενο την ανακάλυψη πετρελαίου, επιτάχυνε την ανάπτυξή του το Ντουμπάι. Ωστόσο, σε αντίθεση με άλλες γειτονικές χώρες του, το πετρέλαιο του Ντουμπάι αναμένεται να εξαντληθεί στα επόμενα 10 με 20 χρόνια. Ήταν σημαντικό από

την αρχή το Ντουμπάι, να χρησιμοποιήσει τα έσοδα από το πετρέλαιο για να προωθήσει το δρόμο του σε μια πολύ πιο διαφοροποιημένη οικονομία. Υιοθετώντας μια σειρά επιτυχημένων επιχειρηματικών αποφάσεων, όπως η δημιουργία της ζώνης ελεύθερου εμπορίου του Jebel Ali, και τα κίνητρα για τις επιχειρήσεις και άλλες εξελίξεις στη δεκαετία του '80, βοήθησαν να καταστεί η πόλη του Ντουμπάι ένας σημαντικός παράγοντας στην παγκόσμια οικονομία. Στη δεκαετία του 1960 και του 1970, ο Σεΐχης Ρασίντ (ηγεμόνας), με τις αποφάσεις του καθόρισε το μέλλον του Ντουμπάι. Αρχικά πήρε την απόφαση να ιδρύσει το λιμάνι Rashid και υποστήριξε την πρόταση να αναπτυχθεί το Port Jebel Ali ως νέο βιομηχανικό κέντρο.

Το πρώτο Γενικό σχέδιο του 1960

Ακόμη και πριν από την εποχή της έκρηξης του πετρελαίου, το 1960 έγινε το πρώτο γενικό σχέδιο για το Ντουμπάι, το οποίο προήλθε από τον Βρετανό αρχιτέκτονα, John Haris. Το περιεχόμενο του σχεδίου αυτού, ήταν η ανάπτυξη ενός σύγχρονου αναπτυξιακού συστήματος, η διαίρεση της αστικής περιοχής σε ζώνες και η κατανομή διαφορετικών χρήσεων γης. Ακόμα, σχεδιάστηκε ένα νέο κέντρο της πόλης. Οι στόχοι του γενικού σχεδίου ήταν ταπεινοί και ανταποκρίνονταν στις οικονομικές προσδοκίες πριν βρεθεί το πετρέλαιο.

Τα εργαλεία του Ρυθμιστικού Σχεδίου, χαρακτηριζόταν από μια αυστηρά συγκεντρωτική αστική ανάπτυξη. Ως αρχική στρατηγική του σχεδίου, ήταν το δημοτικό συμβούλιο του Ντουμπάι, στο οποίο το 1957 δόθηκε η εξουσία να συντονίζει όλες τις διοικητικές υπηρεσίες. Το δημοτικό συμβούλιο, αποτελούνταν σε μεγάλο βαθμό από ηγετικές προσωπικότητες της οικονομίας. Επιπρόσθετα, το πρότυπο της αστικής ανάπτυξης επηρεάστηκε έντονα από τη δομή της αγοράς ακινήτων, η οποία διαφέρει ουσιαστικά από το δυτικό μοντέλο (Davidson: 2008).

Την περίοδο 1975-1985, η ανάπτυξη ήταν τέσσερις φορές μεγαλύτερη από ό,τι την περίοδο 1960-1975. Τη συγκεκριμένη περίοδο, η αστικοποίηση είχε πρωταγωνιστικό ρόλο. Ο πληθυσμός που κατοικούσε στην πόλη άγγιζε το 95,4% του συνολικού πληθυσμού του Πριγκιπάτου το 1985. Η εμπορική δραστηριότητα αυξήθηκε λόγω της αστικής ανάπτυξης και παράλληλα με την εξόρυξη πετρελαίου. Οι δαπάνες αυξήθηκαν για την υποδομή και το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνταν για την υλοποίηση έργων που προέκυψαν σε μεγάλους αριθμούς μετά το 1975. Ο όγκος της ανάπτυξης στο εμπόριο

τετραπλασιάστηκε σε λιγότερο από δέκα χρόνια, αυξάνοντας τις συνολικές εισαγωγές από 4,8 δισ. AED το 1974 σε 19,5 δισ. AED το 1983. (βλ.πίνακα 3)

Το ετήσιο εισόδημα του Ντουμπάι από πετρέλαιο, διπλασιάστηκε 36 φορές κατά την περίοδο 1969-1983. Το μέγεθος των αστικών περιοχών τριπλασιάστηκε επίσης σε λιγότερο από δέκα χρόνια. Η οικιστική περιοχή του Ντουμπάι υπολογίστηκε σε 110 τ.χλμ το 1985.Πλέον η πόλη περιελάμβανε τις περιοχές, Jebel Ali, Al Najma, Chicago Beach και Umm Sqaim, Jumeirah, Zabeel, Bader City, Rashidia, Al Romul Al Qarhoud, Al Metinha και Hamriyah και Hor Al Anz.

Πίνακας 3 Ανάπτυξη Εισαγωγών, 1974-1983

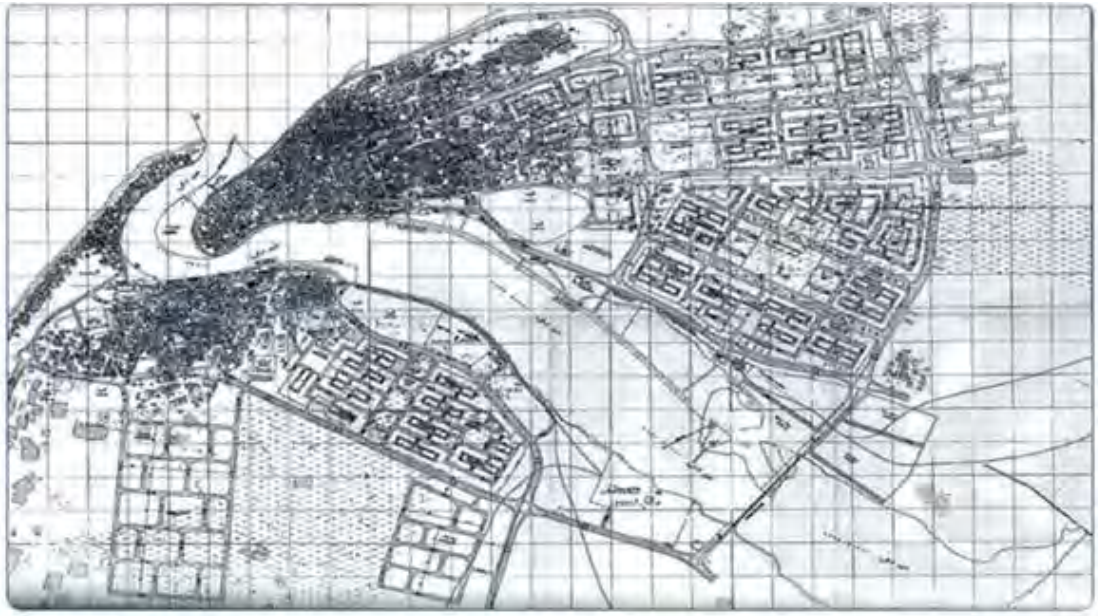
Ετος	Καταναλωτικά αγαθά	Ενδιάμεσα αγαθά	Κεφαλαιουχικά αγαθά	Σύνολο σε εκατομμύρια AED
1974	2646	690	1480	4816
1976	4473	1288	3737	9498
1978	6418	1306	4983	12707
1980	9990	3909	5752	19550
1983	11092	3110	5355	19558

Πηγή: Ghunaim, (1993:173)

Το κύριο χαρακτηριστικό της αστικής ανάπτυξης του Ντουμπάι ήταν ο ασαφής σχεδιασμός, με την επιφύλαξη αποφάσεων που κυριαρχούνταν από τα συμφέροντα των ελίτ ομάδων και ορισμένων κοινωνικο-πολιτιστικών εκτιμήσεων.

Στα μέσα της δεκαετίας του 1980, η ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας και τα έσοδα από το πετρέλαιο επέβαλαν την ανάγκη ανάπτυξης προγραμμάτων σχεδιασμού σύμφωνα με την πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη. Αν και οι αξιωματούχοι κατανοούσαν ότι έπρεπε να εργαστούν για την εφαρμογή νέων σχεδίων, η πόλη γνώρισε απρόβλεπτη αστική ανάπτυξη, προκαλώντας προβλήματα στέγασης, απορρόφηση μεταναστών σε ανθυγιεινές συνθήκες και προβλήματα στις μεταφορές. Η αστική περιοχή στη νότια πλευρά, βρισκόταν ακόμη σε πρώιμο αναπτυξιακό στάδιο.

Εικόνα 11 Το πρώτο Master Plan του John Harris του Ντουμπάι από 1960



Πηγή: [John Harris's first Master Plan of Dubai from 1960 \[14\].](#) | [Download Scientific Diagram \(researchgate.net\)](#)

2.4 Ο μετασχηματισμός του Ντουμπάι σε σύγχρονη πόλη στην εποχή της Παγκοσμιοποίησης

Η ταχεία οικονομική ανάπτυξη του Ντουμπάι

Στις αρχές της δεκαετίας του '70 τελείωσε το προτεκτοράτο της Μεγάλης Βρετανίας και δημιουργήθηκαν τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα. Εκτός από τον Σεΐχη Ζαγιέντ του Άμπου Ντάμπι, ήταν ο Σεΐχης Ρασίντ του Ντουμπάι που ήταν η αποφασιστική δύναμη στην ομοσπονδιακή διαδικασία. Με την είσοδο της βιομηχανίας πετρελαίου, ήρθε και η επανάσταση στην οικονομία και την κοινωνία του Ντουμπάι σε χρόνο μηδέν. Το πετρέλαιο βοήθησε στη δημιουργία δυνατών μεγάλων έργων, αρχικά όσον αφορά τις υποδομές και την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Εκτός των άλλων, προέκυψαν και τα τεράστια νέα λιμάνια Port Rashid και Jebel Ali Port. Ακόμη, οι αποβάθρες, μια μονάδα παραγωγής αλουμινίου και ολόκληρη η βιομηχανική περιοχή κατασκευάστηκαν σε άμεση γειτνίαση με το λιμάνι Jebel Ali. Σε μια νύχτα, το Ντουμπάι έγινε **βιομηχανική πόλη** και με το άνοιγμα του διεθνούς αεροδρομίου το 1971 κατάφερε να αποκτήσει **παγκόσμια φήμη**.

Ακόμη ένας σημαντικός παράγοντας για την ταχεία οικονομική ανάπτυξη ήταν η συγκέντρωση των εμπόρων στον πληθυσμό του Ντουμπάι, οι οποίοι είχαν ένα δίκτυο διεθνών επαφών. Από τον τομέα της εξόρυξης πετρελαίου, έως το μάρκετινγκ, ήταν απαραίτητο στην αρχή, οι επιχειρηματίες να είναι ταυτόχρονα συγχρηματοδότες μεγάλων έργων, οικονομικοί σύμβουλοι και επενδυτικοί εταίροι σε ιδιωτικές εταιρείες όπως η Dubai Telephone Company. Εξαιτίας της οικονομικής ανάπτυξης, σημειώθηκε και ραγδαία αύξηση του πληθυσμού. Το έτος 1968 υπολογίστηκαν περίπου 59.000 κάτοικοι. Μέσα στις επόμενες δεκαετίες ο αριθμός αυτός αυξήθηκε κατακόρυφα. Η τεράστια αυτή ανάπτυξη, φαίνεται και από τη μεγάλη εισροή μεταναστών εργατών, οι οποίοι ήρθαν ως εργάτες, λόγω της απότομης οικονομικής ανάπτυξής της πόλης. Εκτός από εξειδικευμένους επιστήμονες και μηχανικούς από τη Δύση, καθώς και μετανάστες από γειτονικές αραβικές χώρες, χιλιάδες Ασιάτες αλλοδαποί εργαζόμενοι μετανάστευσαν στον τομέα των κατώτερων υπηρεσιών (Davidson: 2008).

Εικόνα 12 Μορφολογικός μετασχηματισμός της πλατείας Βανίγας και των περιχώρων της



Πηγή: Βασισμένο σε αεροφωτογραφίες από τον Δήμο του Ντουμπάι

Οι επιπτώσεις της επιταχυνόμενης αστικής ανάπτυξης

Η ταχεία ανάπτυξη των προαστίων, χαρακτηρίζει τη δεκαετία του 1970. Στις αρχές της δεκαετίας, γύρω στο 1971, αναπτύχθηκε ένα νέο γενικό σχέδιο, το οποίο ήταν πολύ πιο φιλόδοξο σε σύγκριση με προηγούμενο και περιλάμβανε μια νέα οικονομική ανάπτυξη. Η πόλη είχε τεράστιες δυνατότητες περεταίρω ανάπτυξης και η πίεση για επέκταση μεγάλωνε σταθερά. Βασικό πλάνο του σχεδίου, ήταν να τοποθετηθεί ένας δακτύλιος αστικών οδών γύρω από την πόλη και να αναπτυχθεί ένα ακτινωτό οδικό δίκτυο προς τα νέα προάστια. Ακόμη ένα σημαντικό έργο στην ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς ήταν το κατασκευή της σήραγγας Shindagha κάτω από τον κολπίσκο. Η σήραγγα επρόκειτο να συνδέσει τις συνοικίες Deira και Bur Dubai και να βελτιώσει αποφασιστικά την ανάπτυξη του κέντρου της πόλης. Δύο γέφυρες ακόμη, η Maktoum και η Garhoud χτίστηκαν πάνω από τον κολπίσκο. Κάπως έτσι, αναπτύχθηκαν οι δύο πλευρές του ποταμού, ώστε να μην υπάρχει κανένα εμπόδιο για περαιτέρω ανάπτυξη. Πριν από αυτά τα έργα, εξακολουθούσαν να εξαρτώνται από τη μεταφορά με πλοίο (Davidson: 2008).

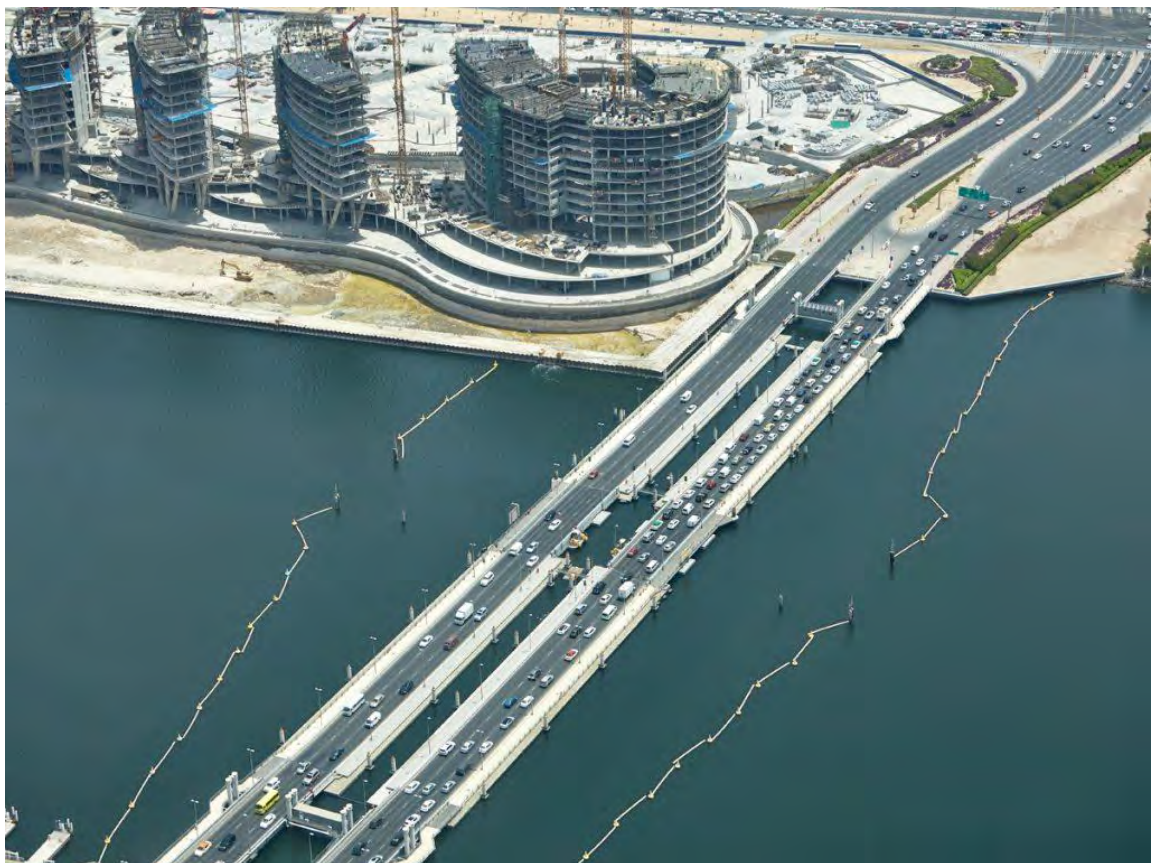
Εικόνα 13 Το δεύτερο Master Plan του Ντουμπάι του John Harris από το 1971



Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/John-Harris-second-Master-Plan-of-Dubai-from-1971-15-A-Deira-area-B-Bur-Dubai-area_fig6_320860098 Last Accessed September 2018

Σε αυτήν την περίοδο, η επιταχυνόμενη αστική ανάπτυξη άφησε πολλές αρνητικές επιπτώσεις στις συμπαγείς, οργανικές, παραδοσιακές περιοχές του Ντουμπάι, με σύγχρονους τύπους κτιρίων και συστήματα αστικού πλέγματος, που αναπτύχθηκαν υπό την αυξανόμενη επίδραση εξωτερικών δυνάμεων, αλλά δεν σχετίζονται με τον πολιτισμό ή την αρχιτεκτονική παράδοση. Η αστική ανάπτυξη στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης δεν βοήθησε τους σχεδιαστές να αναπτύξουν παραδοσιακές αστικές μορφές αρχιτεκτονικής. Αυτό οφειλόταν στην προσπάθεια για να καλύψουν τις αυξανόμενες ανάγκες ενός μεγάλου πληθυσμού. Το ίδιο πρόβλημα αντιμετώπισαν πολλές πόλεις του Κόλπου. Η άφιξη εξειδικευμένων επαγγελματιών και εργατικού δυναμικού από άλλες χώρες, η έλλειψη τοπικής τεχνογνωσίας και η παρανόηση των δυνατοτήτων και της αξίας των παραδοσιακών οικισμών, οδήγησαν στην ταχεία εξαφάνιση πολιτιστικών κτιρίων και οικισμών αυτήν την περίοδο.

Εικόνα 14 Η Γέφυρα Maktoum. Χτισμένη το 1963



(Αυτή η γέφυρα είναι μία από τις 6 διαβάσεις στο Dubai Creek και ήταν μία από τις πρώτες στο Ντουμπάι. Λειτουργεί σε συντονισμό με την πλωτή γέφυρα και ανοίγει και κλείνει έτσι ώστε τα μεγάλα πλοία να μπορούν να κινούνται μέσα στο νερό στα σημεία που είμαι χτισμένο)

Πηγή: <https://www.timeoutdubai.com/attractions/most-beautiful-bridges-in-dubai>

Εικόνα 15 Η Γέφυρα Maktoum, όταν φτιαχγόταν το 1963



Πηγή: (<https://www.timeoutdubai.com/attractions/most-beautiful-bridges-in-dubai>)

Εικόνα 16 Η Γέφυρα Maktoum, όταν φτιαχνόταν το 1963.



Πηγή: (<https://www.timeoutdubai.com/attractions/most-beautiful-bridges-in-dubai>)

Εικόνα 17 Η γέφυρα Garhoud. Αυτή είναι μια από τις παλαιότερες και μεγαλύτερες γέφυρες στον κολπίσκο του Ντουμπάι.



Πηγή: (<https://www.timeoutdubai.com/attractions/most-beautiful-bridges-in-dubai>)

Τα πρώτα μεγάλα έργα

Η περιοχή ανατολικά του κολπίσκου στην περιοχή της Ντέιρα έγινε γρήγορα το πρώτο οικονομικό κέντρο. Εκεί εγκαταστάθηκαν πολλές τράπεζες και κρατικά ιδρύματα. Ακόμη, είχε μεγάλη οικονομική σημασία, αφού δημιούργησε την υπηρεσία ακτοπλοΐας και επανεξαγωγής στη βόρεια όχθη του κολπίσκου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 άνοιξε το διεθνές αεροδρόμιο. Από την άλλη πλευρά του κολπίσκου, βρισκόταν το διεθνές λιμάνι εισαγωγής και εμπορευματοκιβωτίων που εκτεινόταν κατά μήκος της αποβάθρας. Εκτός από τις μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, το World Trade Center (Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου) ήταν επίσης το πρώτο ορόσημο στην πόλη (Nassar et al: 2014).

Ένας πανύψηλος πύργος 39 ορόφων άνοιξε το 1979. Ήταν το πιο ψηλό κτίριο στη Μέση Ανατολή με συνολικό ύψος 149 μέτρα, εκείνη την εποχή. Αποτέλεσε τη φιγούρα της οικονομικής ανάπτυξης εκείνης της εποχής. Ο κυρίαρχος ουρανοξύστης σηματοδοτεί το σταυροδρόμι μεταξύ της επέκτασης της παλιάς πόλης και των μεταγενέστερων αστικών περιοχών προς το Jebel Ali. Αποτελεί ακόμα το τέρμα ενός σχεδόν ευθύγραμμου άξονα προς τον κολπίσκο, ο οποίος ονομάστηκε Trade Center Road. Ο δρόμος οδηγούσε μέσω του World Trade Center προς το Jebel Ali και αποτέλεσε τον κύριο άξονα αστικής ανάπτυξης. Πιο μετά, το μεγαλύτερο μέρος του δρόμου μεταξύ World Trade Center και Jebel Ali μετονομάστηκε σε Sheikh Zayed Road (Davidson: 2008).

Εικόνα 18 Το World Trade Center, Ντουμπάι, 1979



Πηγή: Davidson, 2008

Εικόνα 19 Το Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου του Ντουμπάι, που απεικονίζεται εδώ το 1981. Ήταν ο ίδιος ο Σείχ Ρασίντ που επέμεινε στη σημερινή τοποθεσία του πύργου



Πηγή: Gulf News Archives

*Εικόνα 20 Το Ντουμπάι ως εμπορικός κόμβος σήμαινε ότι ο κολπίσκοι ήταν η καρδιά του εμιράτου.
Φωτογραφία τη δεκαετία του 1970*



Πηγή: Gulf News Archives

Εικόνα 21 Ο κολπίσκος τη δεκαετία του 1960



Πηγή: Gulf News Archives

Πέρα από την κατασκευή του λιμανιού Rashid στις εκβολές του «Creek», προβλεπόταν και ο σχεδιασμός νέων οικιστικών περιοχών κατά μήκος της ακτής προς το Jebel Ali. Η νέα αυτή οικιστική περιοχή ονομάστηκε Jumeirah. Νότια της πόλης σχεδιάστηκε η ανάπτυξη πρόσθετου χώρου για εγκαταστάσεις υγείας, εκπαίδευσης και αναψυχής. Μεγάλη σημασία για τη δομή της σύγχρονης πόλης είχε η δημιουργία του διαδρόμου ανάπτυξης κατά μήκος της ακτής προς το Jebel Ali.

Με τα χρόνια, ο δρόμος Trade Center με πολλές κυκλοφοριακές λωρίδες έγινε όλο και πιο εκτεταμένος και αποτέλεσε το γραμμικό κέντρο της νέας αστικής περιοχής, γνωστής και ως Νέο Ντουμπάι. Το νέο αυτό γραμμικό κέντρο έγινε και το νέο οικονομικό κέντρο της πόλης τις επόμενες δεκαετίες. Αυτός ο άξονας, συνέδεε σημαντικές περιοχές οικονομικής δραστηριότητας στα βόρεια και νότια του εμιράτου. Αποτελούσε επίσης την απευθείας σύνδεση με το Άμπου Ντάμπι (Davidson: 2008).

Το νέο πρότυπο οικιστικών περιοχών

Βασικό χαρακτηριστικό της οικιστικής τυπολογίας στις πρόσφατα αναπτυγμένες περιοχές οικισμού, ήταν η περιτοιχισμένη βίλλα. Λόγω της έλευσης μεγάλου αριθμού αλλοδαπών εργατών, χτίστηκαν πολλές πολυώροφες πολυκατοικίες. Ειδικά στο παλιό κέντρο και τον άμεσο περιβάλλοντα χώρο αντικαταστάθηκε η παλιά τυπολογία με πολυώροφα νέα κτίρια. Ο ευκατάστατος πληθυσμός, ειδικά οι πλούσιοι ντόπιοι, μετακόμισαν στους νέους οικισμούς στη Jumeirah, ενώ οι μεγάλες μάζες των αλλοδαπών εργαζομένων, ειδικά εκείνοι στον τομέα των κατώτερων υπηρεσιών, ζούσαν σε άμεση γειτνίαση με το κέντρο ή τις βιομηχανικές περιοχές (Elsheshtawy: 2009).

Εικόνα 22 Το προάστιο της Jumeirah



Πηγή: <https://www.expatswoman.com/dubai/guide/area-guides/jumeirah-park-area-guide>

Προς μια παγκόσμια πόλη (1980 έως σήμερα)

Με την ανακλαλυψη του πετρελαίου η οικονομία του Ντουμπάι απογειώνεται. Ακόμη, αυξάνεται ακόμη περισσότερο, από τον πρώτο πόλεμο του Κόλπου μεταξύ Ιράν και Ιράκ, όταν εμφανίστηκε ένα προσοδοφόρο εμπόριο μεταξύ Ιράν και Ντουμπάι. Το λιμάνι του Ντουμπάι απέκτησε μεγάλη σημασία, εξαιτίας του πολέμου, καθώς το λιμάνι του Κουβέιτ λιμάνι του χαρακτηρίστηκε ως απειλούμενο. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, το Ντουμπάι έχει γίνει το πιο σημαντικό λιμάνι στην περιοχή (Pacione: 2005).

Με την αύξηση του εμπορίου, όλο και περισσότερες τράπεζες εγκαταστάθηκαν στο Ντουμπάι. Με τη σειρά του αυτό έκανε ακόμα πιο ελκυστικό το Ντουμπάι, ως επενδυτική τοποθεσία. Οι χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές, ένα φιλικό προς τις επιχειρήσεις και πολιτικά σταθερό περιβάλλον βοήθησαν πολλές εταιρείες να εγκατασταθούν στη πόλη του Ντουμπάι. Το πιο σημαντικό επιχείρημα για μια έδρα στο εμιράτο ήταν η εκτεταμένη απαλλαγή από φόρους και δασμούς (Pacione: 2005).

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, υπήρχαν πάνω από 800 υποκαταστήματα εταιρειών από 72 διαφορετικές χώρες. Μεταξύ άλλων, μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες όπως η Nokia, η Daewoo ή η Reebok επένδυσαν σε κεντρικά γραφεία της εταιρείας στο Ντουμπάι για να βρίσκονται στη συνεχώς διευρυνόμενη αγορά. Ο αριθμός των υποκαταστημάτων από εταιρίες αυξανόταν συνεχώς. Το 2002, υπήρχαν περισσότερες από 2.051 εταιρείες που ώθησαν την οικονομική ανάπτυξη στο Ντουμπάι.

Εικόνα 23 Η οδός Sheikh Zayed το 1990



Πηγή: <http://dubaiinmyeyes.blogspot.ae/2012/10/sheikh-zayed-rd-i-dubajscy-kierowcy.html>

Ήταν γνωστό από την αρχή ότι το μέλλον στο Ντουμπάι στηρίζεται στην οικονομική ανεξαρτησία λόγω του πετρελαιο. Από τη δεκαετία του '90, η πόλη έχει ενταθεί για να επεκταθεί ως τουριστικό κέντρο. Η καθιέρωση του Ντουμπάι ως τουριστικό αξιοθέατο αποτελεί επίσης μέρος του μάρκετινγκ της πόλης, έτσι ώστε οι επενδυτές στο μέλλον να επενδύουν τα κεφάλαιά τους σε έργα του εμιράτου (Pacione: 2005).

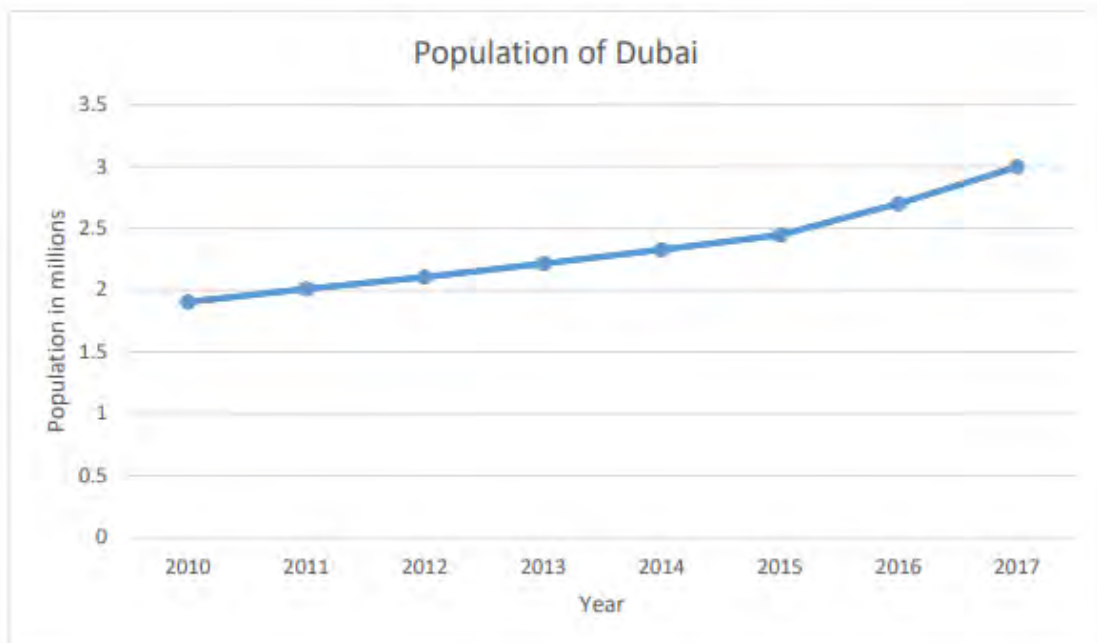
Η διαφορά της οικονομικής αστικής ανάπτυξης των δεκαετιών του '80 και του '90 από εκείνη της δεκαετίας του '70, ήταν στο ότι δόθηκε μικρότερη έμφαση στην επέκταση της βιομηχανία, σε σχέση με την άνοδο σε παγκόσμια πόλη. Η πόλη θα γινόταν το πιο σημαντικό τραπεζικό και οικονομικό κέντρο της περιοχής και θα ήταν μια ελκυστική τοποθεσία για εταιρείες από όλο τον κόσμο. Στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 ενισχύθηκε η οικονομική σημασία του Ντουμπάι, κυρίως λόγω της εισροής κεφαλαίων της Σαουδικής Αραβίας στο εμιράτο (Pacione: 2005).

Ο πληθυσμός αυξήθηκε επίσης έντονα με την αύξηση της οικονομικής σημασίας,. Το έτος 1985 υπήρχαν 370.788 κάτοικοι. Μόνο δέκα χρόνια αργότερα, ο αριθμός είχε σχεδόν διπλασιαστεί με 689.420 κατοίκους και το 2002, κόντεψε να ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο. Σήμερα,περισσότεροι από 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι κατοικούν στο

Ντουμπάι. Δύο παράγοντες μπορούν να ερμηνεύσουν την ταχεία ανάπτυξη του πληθυσμού. Πρώτον, η μαζική εισροή αλλοδαπών εργαζομένων, ειδικά τα τελευταία χρόνια. Σήμερα, πάνω από τα δύο τρίτα του πληθυσμού προέρχονται από το εξωτερικό. Το έτος 2000, ήταν μόνο περίπου 53% σε σύγκριση με σήμερα. Και δεύτερον, το υψηλό ποσοστό γεννήσεων, το οποίο οδήγησε σε αύξηση του γηγενούς πληθυσμού (Pacione: 2005).

Από το 1980, η πόλη επεκτάθηκε με ολοένα αυξανόμενη ταχύτητα. Το 2004, η πόλη είχε ήδη 605 km². Η ετήσια αστική ανάπτυξη είναι κατά μέσο όρο 4%. Το τρέχον αναπτυξιακό σχέδιο προβλέπει μια περιοχή πόλης 501 km² που αναπτύχθηκε πρόσφατα, η οποία θα διπλασιάσει σχεδόν το μέγεθος της πόλης μέχρι το 2015.

Εικόνα 24 Αύξηση του πληθυσμού του Ντουμπάι την τελευταία δεκαετία



Πηγή: MOCCAE 2017

Με την αλλαγή στις παγκόσμιες οικονομικές δραστηριότητες, οι αυξανόμενες τεχνολογικές αλλαγές και η απελευθέρωση του εμπορίου συνέβαλαν στην αύξηση της πολυεθνικής παραγωγής, εμπορίου και υπηρεσιών. Με τη σειρά του αυτό, οδήγησε στην επιταχυνόμενη ανάπτυξη της πόλης, ειδικά μετά την επιστροφή του πετρελαίου. Ο κύριος παράγοντας για την αστική ανάπτυξη αυτής της περιόδου ήταν η ίδρυση της αεροπορικής εταιρείας Emirates και της Ελεύθερης Ζώνης Jebel Ali, αμφότερες το 1985, που σήμερα είναι η μεγαλύτερη ελεύθερη ζώνη σε ολόκληρη την περιοχή. Ο αερολιμένας επεκτάθηκε

ώστε να γίνει ο κύριος περιφερειακός κόμβος μεταφορών, με περισσότερους από 12 εκατομμύρια επιβάτες το 2000. Η έναρξη της Ζώνης Τεχνολογίας Ηλεκτρονικού Εμπορίου και Μέσων του Ντουμπάι (TECOM) αποτέλεσε την πιο πρόσφατη πρωτοβουλία, που περιλαμβάνει το Dubai Internet City (DIC) , το Dubai Ideas Oasis και το Dubai Media City (DMC). Βασικός στόχος, ήταν το Ντουμπάι να γίνει η πρωτεύουσα του ηλεκτρονικού εμπορίου, του διαδικτύου και των μέσων ενημέρωσης της Μέσης Ανατολής, ενισχυμένη από την οικονομική ανάπτυξη, τις αυξήσεις του μέσου όρου των ατομικών εισοδημάτων και τις μεγάλες επενδύσεις σε επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, μαζί με το συνεχιζόμενο φαινόμενο των εμπορικών κέντρων. Όλα αυτά, είχαν μεγάλο αντίκτυπο στη μορφολογία της πόλης για πολλούς λόγους και ένας από τους οποίους ήταν η έλλειψη σχεδιασμού. Το ύψος των κατοικημένων περιοχών άλλαξε ως αποτέλεσμα της ζήτησης και του μεγαλύτερου πληθυσμού. Η ζήτηση της γης μεγάλωσε στα περίχωρα της πόλης από τις αρχές του 1985.

Το νέο Γενικό Σχέδιο (1990 – 2012)

Ένα νέο γενικό σχέδιο εμφανίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990, που κάλυπτε την ανάπτυξη από το 1993 έως το 2012, το οποίο αφορούσε τη φυσική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Ορόστηκαν σε ποιες κατευθύνσεις και σε ποια στάδια θα αναπτυχθούν στο μέλλον οι νέες αστικές περιοχές και πώς θα κατανεμηθούν οι χρήσεις γης. Επιπρόσθετα, η υποδομή θα πρέπει να επεκταθεί περισσότερο ώστε να συμβαδίζει με την ανάπτυξη. Βασικός στόχος του σχεδίου ήταν η δημιουργία ενός βέλτιστου πλαισίου για την αύξηση των συμφερόντων των ιδιωτών επενδυτών. Με αυτό το τρόπο, πρέπει να απλοποιηθούν οι διαδικασίες διαχείρισης και σχεδιασμού κατανομής της γης (Pacione:2005).

Με στόχο την μείωση της απώλειας κεφαλαίου που προκλήθηκε από τη μεταφορά στο εξωτερικό, προσπάθησαν να πείσουν τους ομογενείς για μια επένδυση στην τοπική αγορά. Οι στόχοι ήταν πολλοί και ήταν απαραίτητη η ανάπτυξη καλύτερης διαχείρισης. Κρινόταν απαραίτητο να ενωθούν τα διάφορα συμφέροντα σε έναν κοινό παρονομαστή.

Λόγω της τυπολογίας των κυρίως ανεξάρτητων μονοκατοικιών, η περιοχή της πόλης αναπτύχθηκε γρήγορα, ειδικά κατά μήκος του νέου άξονα μεταξύ Jebel Ali και του κέντρου της πόλης. Όσο η πόλη επεκτεινόταν, η ανάπτυξη του οδικού δικτύου γινόταν όλο και πιο σημαντική. Το Ντουμπάι αποτελεί μια πόλη κυρίως με αυτοκίνητα, όπου τα τελευταία χρόνια λιγότερο από το 5% της κίνησης ήταν δημόσια και τα μέσα μαζικής

μεταφορές αποτελούνταν αποκλειστικά από ταξί και λεωφορεία. Η οδός Sheikh Zayed επεκτείνεται συνεχώς και αποτελείται από οκτώ δρόμους που είναι όλοι φορτωμένοι. Με σκοπό την ανακούφιση του σημαντικού οδικού άξονα, κατασκευάστηκε ο παράλληλος δρόμος Al Kail. Ακόμη, κατασκευάστηκε ένας περιφερειακός δρόμος γύρω από την πόλη στην οδό Emirates, που εκτείνεται από το Άμπου Ντάμπι έως τη Σάρτζα (Pacione:2005)

Ήταν σαφής η διάκριση μεταξύ του χειρισμού της ανάπτυξης νέων οικισμών για ντόπιους και αλλοδαπούς εργάτες. Κάθε γηγενής άνδρας άνω των 20 ετών λαμβάνει οικόπεδο 1400 m², βάση της πολιτικής κατανομής της γης. Η προμήθεια κατοικιών για ντόπιους οργανώνεται και επιδοτείται σε μεγάλο βαθμό από το δημόσιο τομέα Επιπλέον, οι ντόπιοι λαμβάνουν άτοκα δάνεια για την αγορά κατοικίας. Η διοίκηση είναι υπεύθυνη μόνο για τον καθορισμό και την παρακολούθηση της γης που μπορεί να αναπτυχθεί ως περιοχή οικισμού. Αντίθετα, η προμήθεια κατοικιών για το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού των αλλοδαπών εργαζομένων εξαρτάται αποκλειστικά από ιδιώτες. Αφού αποκτήσουν ιδιώτες επενδυτές τη γη και το δικαίωμα να την καλλιεργήσουν, ο ανεπτυγμένος χώρος διαβίωσης μισθώνεται στους αλλοδαπούς εργάτες. Πριν από λίγα χρόνια, οι αλλοδαποί μπορούν επίσης να αποκτήσουν ακίνητη περιουσία με περιορισμούς (Pacione: 2005).

Η συγκεκριμένη στεγαστική πολιτική είχε πολλές συνέπειες για τη φυσική ανάπτυξη της πόλης. Υπήρξε εκθετική αύξηση της ζήτησης γης, δεδομένου ότι η χρήση γης δεν παρασχέθηκε σε νοικοκυριά αλλά σε μεμονωμένα άτομα με γη. Αυτό επιτάχυνε περαιτέρω την προαστικοποίηση και δημιούργησε νέα προάστια όπως το Mazhar ή το Nad Al Hamar στα περίχωρα της πόλης. Με την ανάπτυξη συνοικιών κοντά στο κέντρο της πόλης, όπως το Har Al Anz ή το Al Hamriya, έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστεί η εξάπλωση (Pacione: 2005).

Η κρατική συμμετοχή στην ανέγερση κατοικιών για χαμηλόμισθους εργαζόμενους δεν προβλεπόταν με το Γενικό Σχέδιο του 1993. Ο κύριος λόγος ήταν ότι οι κατοικίες χαμηλού κόστους ήταν σε ανταγωνισμό με τον ιδιωτικό τομέα. Για να αντιμετωπιστεί η έλλειψη στέγης, οι εταιρείες ενθαρρύνθηκαν να παρέχουν στέγη στους εργαζόμενους τους. Έτσι αναπτύχθηκαν οι εργατικές εγκαταστάσεις γύρω από το Al Quoz και το Jebel Ali (Elsheshtawy: 2009).

Μια σειρά από πολυώροφα έργα, εμφανίστηκαν τις δεκαετίες του '80 και του '90: αφενός κατά μήκος της οδού Baniyas στη βόρεια όχθη του κολπίσκου, όπου, μεταξύ άλλων, αναδύθηκαν οι Δίδυμοι Πύργοι και αφετέρου κατά μήκος της οδού Sheikh Zayed, που

αποτελέσσε τη ραχοκοκαλιά της νέας αστικής ανάπτυξης. Μετά το World Trade Center, δημιουργήθηκε άλλο ένα σημαντικό ορόσημο της πόλης, το Emirates Towers. Οι δύο πύργοι έχουν διαφορετικά ύψη 355 m και 312 m και χρησιμοποιούνται διαφορετικά. Το Office Tower είναι ένας καθαρός πύργος γραφείων και αυτή τη στιγμή το ψηλότερο κτίριο στην πόλη. Το Hotel Tower είναι ένα επιχειρηματικό ξενοδοχείο πέντε αστέρων με περισσότερα από 400 δωμάτια και σουίτες. Οι δύο πύργοι άνοιξαν το 2000, ύστερα από τέσσερα χρόνια κατασκευής και από τότε αποτελούν καθοριστικό στοιχείο της σειράς πολυώροφων κατά μήκος της οδού Sheikh Zayed (Gupte: 2011).

Εικόνα 25 Μια εναέρια άποψη των πύργων της Emirates υπό κατασκευή τον Νοέμβριο του 1999.



Πηγή: <https://www.thenationalnews.com/lifestyle/travel/jumeirah-emirates-towers-turns-20-here-are-20-facts-to-know-about-the-dubai-landmark-1.1009848>

Το Ντουμπάι έλαβε ακόμη ένα σημαντικό ορόσημο με την ολοκλήρωση του πολυτελούς ξενοδοχείου Burj Al Arab το 1999, το οποίο στη συνέχεια αποτέλεσε τη ναυαρχίδα της αστικής ανάπτυξης. Έχοντας συνολικό ύψος 321 μέτρα, τοποθετείται ψηλότερα από τον Πύργο του Άιφελ και χτίστηκε σε ένα νησί που σε απόσταση 280 μέτρα από την ηπειρωτική χώρα κοντά στο Jumeirah Beach Resort. Η κατασκευή του διήρκεσε συνολικά 3 χρόνια και απασχόλησε περισσότερους από 4.000 εργαζομένους. Τα θεμέλια

του έργου για να εξασφαλίσουν τη στατικότητα του, έχουν πάχος 1,5 μέτρου και έπρεπε να αγκυρωθεί σε βάθος 45 μέτρων στον βυθό της θάλασσας. Οι πολυτελείς εγκαταστάσεις του με 202 διώροφες σουίτες και σχεδόν 500 m² χώρο καθιστικού, έκαναν το ξενοδοχείο ένα από τα πιο ακριβά και γνωστά παγκοσμίως. Το συγκεκριμένο έργο ήρθε να αντικαταστήσει το Παγκόσμιο Κέντρο Εμπορίου, ως ορόσημο του Ντουμπάι. Η σχηματική του υπόσταση είναι βασίστηκε στην ομοιότητα ενός πανιού που λυγίζει στον άνεμο. Η αρχιτεκτονική του μπορεί να χαρακτηριστεί ως μοντέρνα και με πρότυπα παγκόσμιων μητροπόλεων, αν και εσωτερικά είναι έντονα αισθητό το ανατολίτικο στοιχείο (Elsheshtawy: 2009).

Εικόνα 26 Το Burj Al Arab υπό Κατασκευή το 1999



Πηγή: (<https://www.kayak.co.uk/Dubai-Hotels-Burj-Al-Arab-Jumeirah.12863.ksp>)

Εικόνα 27 Το Burj Al Arab σήμερα



Πηγή: (<https://www.kayak.co.uk/Dubai-Hotels-Burj-Al-Arab-Jumeirah.12863.ksp>)

Εικόνα 28 Υπερπολυτελείς εγκαταστάσεις στο Burj Al Arab



Πηγή: (<https://www.kayak.co.uk/Dubai-Hotels-Burj-Al-Arab-Jumeirah.12863.ksp>)

Μεταξύ 2000-2007

Η συγκεκριμένη περίοδος, απεικονίζει μια αστική ανάπτυξη στο μεταβατικό παγκοσμιοποιημένο Ντουμπάι. Δίνει έμφαση στη χρήση της αστικής ανάπτυξης για να καθοδηγήσει την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, από μια εξαρτώμενη από το πετρέλαιο πόλη, σε μια επιχειρηματική και τουριστική οικονομία. Μαζί με αυτή την μεταβατική περίοδο, μεταβάλλεται και ο ρόλος του ίδιου του εμιράτου, από μια βάση πόρων σε ένα σημαντικό παράγοντα της αγοράς. Το Ντουμπάι κατά την διαδικασία ανάπτυξής του εισήλθε σε μια νέα φάση παγκοσμιοποίησης, με την ενθάρρυνση του τουρισμού και των εμπορικών συναλλαγών που βασίζονται στη γνώση, που οδήγησαν στην ανάπτυξη των αστικών μεγάλων έργων. Μέσω της προσπάθειάς του να ενταχθεί στη λίστα των παγκοσμιοποιημένων πόλεων, το Ντουμπάι μεταμόρφωσε το αστικό του τοπίο σε μεγάλο βαθμό. Το νέο αστικό σκηνικό του Ντουμπάι, διακρίνεται από την δημιουργία νέων ιδιόκτητων, ελεγχόμενων και προσβάσιμων αστικών υποδομών: εμπορικά κέντρα, πολυτελής κατοικίες, προορισμούς αναψυχής, θεματικά πάρκα, πολυώροφες εγκαταστάσεις γραφείων και υποκαταστήματα πολυεθνικών και διεθνών εταιρειών. Στην εικόνα 29, φαίνονται οι κύριες πρωτοβουλίες ανάπτυξης αστικών μεγάλων έργων που πραγματοποιήθηκαν στο Ντουμπάι από το 1985, από τότε που δημιουργήθηκε η αεροπορική εταιρεία Emirates.

Εικόνα 29 Η ανάπτυξη της πόλης του Ντουμπάι πριν από το 1822 έως το 2007



Πηγή: *Jumeirah_Palm_Island_MP.pdf*

Το αστικό τοπίο διαμορφώνεται από μια σειρά προνομιούχων χωρικών ζωνών, οι οποίες συνδέονται άμεσα με άλλους αξιόλογους χώρους σε όλη την πόλη, καθώς και με παρόμοιες ζώνες εντός της εθνικής, διεθνούς ή ακόμα και παγκόσμιας σφαίρας. Οι αστικές αλλαγές, από το 2000 μέχρι σήμερα, ήταν αποτέλεσμα της μαζικής εισροής ξένων μεταναστών. Μεγάλο μέρος των κατοίκων των παραδοσιακών περιοχών, μετακινήθηκε σε περιοχές σύγχρονων κατοικιών, κάτι που ενθαρρύνθηκε από πολλούς παράγοντες. Οι υποβαθμισμένες παραδοσιακές περιοχές μετατράπηκαν σε υποβαθμισμένους χώρους κατοικίας για ξένους εργάτες.

Μια σημαντική μετατόπιση σημειώθηκε γύρω από τον δρόμο Sheikh Zayed, ο οποίος εξελίχθηκε σε κέντρο ανάπτυξης και πληθυσμού και αναμένεται να συνεχίσει να εξαπλώνεται στο μέλλον. Οι βιομηχανικές ζώνες τοποθετήθηκαν εκτός των οικιστικών τετραγώνων, μακριά από τις κεντρικές επιχειρηματικές περιοχές της πόλης, προκειμένου να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις που έχουν στον υπόλοιπο αστικό χώρο. Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας της αστικής διαμόρφωσης ήταν η πτώση της αξίας της δημόσιας

γης ώστε να είναι πιο προσβάσιμη. Η συγκεκριμένη περίοδος γνώρισε μεγάλη επέκταση στο κομμάτι της αστικής γης. Συνολικά η έκταση έφτασε τα 17.841 εκτάρια το 1993, με μέση ετήσια αύξηση 486 εκταρίων (Gunaim: 1993).

Μια ακόμη περιοχή που αναπτύχθηκε σημαντικά, ήταν η νότια ακτή της πόλης. Αυτό ήταν αποτέλεσμα της απόφασης του Σεΐχη Ρασίντ μπιν Σαΐντ, πρώην ηγεμόνα του Ντουμπάι, προσπαθώντας καλύψει την ανάγκη για κίνηση εμπορικών πλοίων. Η λήψη της απόφασης έγινε το 1979 και σε συνδυασμό με την τάση επέκτασης προς τα νότια, ο Σεΐχης Ρασίντ πείστηκε για τη δημιουργία του εναλλακτικού λιμανιού Τζεμπέλ Άλι αντί του Πορτ Ρασίντ. Με το κίνητρο διασφάλισης του ρόλου του Ντουμπάι ως τουριστικό και επιχειρηματικό κέντρο, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο, η κυβέρνηση σχεδίασε την ανάπτυξη της Ζώνης Τζεμπέλ Αλί. Η συγκεκριμένη ζώνη έχει στρατηγική σημασία, καθώς αποτελεί τη τελευταία παράκτια περιοχή που αναπτύχθηκε. Μετά το 2001, ξεκίνησαν οι διαδικασίες, για την εξέλιξη της ζώνης σε ένα ολοκληρωμένο αστικό και τουριστικό κέντρο, όπου, εκτός από την οικιστική χρήση, περιλαμβάνονται και επιχειρηματικές και τουριστικές δραστηριότητες. Με το τελευταίο μεγάλο έργο, το Dubai Waterfront ή αλλιώς η προκυμαία του Ντουμπάι, όχι μόνο κατάφερε να επεκτείνει κατά 375 χλμ τη παραλία, αλλά περιλαμβάνει και το μεγαλύτερο τεχνητό κανάλι χτισμένο στην έρημο. Στο μέλλον θα μπορούσε να θεωρηθεί ως μια ανεξάρτητη οικιστική κοινότητα, που θα φιλοξενεί περίπου 3-6 εκατομμύρια ανθρώπους. Εξετάστηκε ακόμα η επέκταση του σημερινού αεροδρομίου του Ντουμπάι για εμπορική χρήση και η κατασκευή ενός μεγάλου αεροδρομίου στο Jebel Ali για επιβατική, που θα επέκτεινε την οικιστική έκταση στα 604,7 τ.χλμ. (Δήμος του Ντουμπάι: 2003).

Εικόνα 30 Ο αναπτυσσόμενος κλάδος των ακινήτων

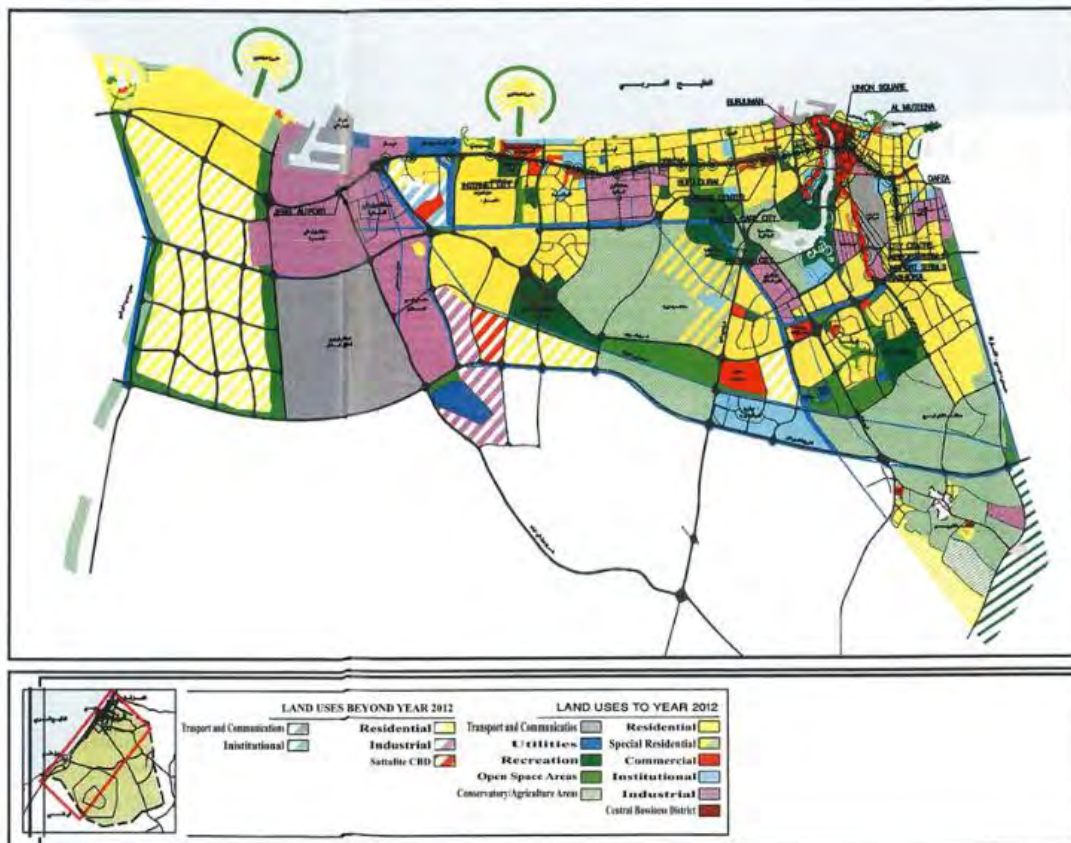


Πηγή: Dubai World, <http://www.dubaiworld.ae/en/index.html>

Το Στρατηγικό Σχέδιο για την Αστική Ανάπτυξη του Εμιράτου του Ντουμπάι (1998- 2050)

Το νέο στρατηγικό σχέδιο, με μια σειρά προτάσεων για την ανάπτυξη με χρονοδιάγραμμα 52 ετών, δεν επικεντρώθηκε μόνο στην πόλη του Ντουμπάι. ήταν μια ολοκληρωμένη στρατηγική για ολόκληρο το εμιράτο, υπό την αιγίδα του Γραφείου Σχεδιασμού και Έρευνας στο Δήμο του Ντουμπάι. Πρωταρχικός στόχος του, ήταν η διαχείριση της αστικής ανάπτυξης σε ολόκληρη τη χώρα, συμπεριλαμβανομένων όλων γύρω περιοχών. Το στρατηγικό σχέδιο, εξέτασε τις μελλοντικές απαιτήσεις, την αποτελεσματική χρήση της γης και των πόρων και τα δίκτυα υπηρεσιών (Δήμος του Ντουμπάι, 2001). Με βάση το στρατηγικό αυτό σχέδιο εκτιμήθηκε η πορεία της ανάπτυξης του εμιράτου στο σύνολό του, σύμφωνα με τις πληθυσμιακές προβλέψεις μέχρι το έτος 2050.

Εικόνα 31 Διαρθρωτικό Σχέδιο Ντουμπάι 2002



Πηγή: Δήμος Ντουμπάι

Ως κύριος στόχος του σχεδίου ήταν ο φραγμός της παράλογης εξάπλωσης των έργων πέραν του διαρθρωτικού σχεδίου και η εξασφάλιση μιας μακροπρόθεσμης μελλοντικής ανάπτυξης.

Το Σχέδιο Δομής, 1993-2012 και το Στρατηγικό Σχέδιο 1998-2050 αποτέλεσαν τα δύο τελευταία σχέδια της αστικής ανάπτυξης και περιλαμβάνουν, νέες ιδέες διαφόρων σχεδιαστών, όπως τη βελτίωση των παράκτιων περιοχών όπως η ζώνη Jebel Ali, και τη δημιουργία ενός νέου τουριστικού τομέα. Στόχος και των δύο σχεδίων είναι η κατανόηση του τρόπου με τον οποίο τα νέα πολεοδομικά σχέδια εξαρτώνται από τη δημιουργία μιας νέας αστικής περιοχής με βάση τη δημιουργία σημαντικών έργων.

Αφού αναλύθηκαν οι μηχανισμοί αστικής ανάπτυξης και ο σχεδιασμός της πόλης στο Ντουμπάι από τα προηγούμενα στάδια του, είναι σαφές ότι η πόλη έχει ενισχύσει την ανάπτυξη του δομημένου περιβάλλοντος, ιδιαίτερα τα μεγάλα έργα. Η έννοια των μεγάλων έργων είναι σημαντική καθώς ανοίγει το δρόμο για τη χρήση της νέας αστικής στρατηγικής του Ντουμπάι, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης.

Κρυμμένοι αστικοί χώροι και η υποβάθμισή τους

Η μαζική αυτή αστική ανάπτυξη με τη δημιουργία νέων περιοχών και τη μετακίνηση του ντόπιου πληθυσμού σε ιδιόκτητα κτίρια είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση των χώρων αυτών στο κέντρο της παλιάς πόλης γύρω από το Creek. Ένα από τα πιο αντιπροσωπευτικά παραδείγματα του παλιού Ντουμπάι είναι η περιοχή Al Bastakiy'ya με τα χαρακτηριστικά σπίτια κτισμένα με αιολικούς πύργους, μια περσική εφεύρεση που διοχετεύει δροσερό αέρα μέσα σε ένα κτίριο, αποτελώντας ένα τουριστικό σημείο της πόλης. Η ιστορική περιοχή Al Fahidi, που συνήθως αναφέρεται ως Al Bastakiya, κρατά τις μνήμες μιας εποχής που χρονολογείται πριν από την ομοσπονδία των Εμιράτων και συνδέει την πόλη με τις ρίζες του παρελθόντος και την ιστορία της, παίζοντας σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης. Είναι κτισμένη σε μικρή απόσταση από το φρούριο και την οικία του Sheikh Saeed, δίνοντάς της μια μεγαλύτερη σπουδαιότητα. Παρόλα αυτά πολλά από τα κτίρια έχουν κατεδαφιστεί κατά τη δεκαετία του 1970 με σκοπό την κατασκευή πολυώροφων κτιρίων. Σήμερα η περιοχή που έχει διασωθεί αποτελεί ένα ανοικτό μουσείο με εκθέσεις ζωγραφικής και εστιατόρια για τους γνώστες της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, της πολεοδομίας και της παραδοσιακής κληρονομιάς.

Εικόνα 32 Η περιοχή της παλιάς πόλης



Πηγή: <https://theculturetrip.com/middle-east/united-arab-emirates/articles/dubais-heritage-a-tour-of-al-bastakiya/>

Εικόνα 33 Η αρχιτεκτονική των κτιρίων τότε



Πηγή: <https://theculturetrip.com/middle-east/united-arab-emirates/articles/dubais-heritage-a-tour-of-al-bastakiya/>

Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο 2.2 , τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα ήταν γνωστά για το εμπόριο μαργαριταριών και χρησιμοποιήθηκαν ως σταθμός κατά μήκος των οδών εξωτερικού εμπορίου, συμπεριλαμβανομένων των περσικών διαδρομών προς τη Ρώμη,

του Δρόμου του Μεταξιού προς την Κίνα, των πορτογαλικών αφρικανικών διαδρομών και της βρετανικής διαδρομής μπαχαρικών προς την Ινδία.

Το Ντουμπάι ήταν κάποτε μια ταπεινή πόλη με σημαντικό ναυτικό λιμάνι. Αναπτύχθηκε από έναν μικρό οικισμό στον κολπίσκο (Khor Dubai), την περιοχή που σήμερα αποκαλούμε Παλιά Πόλη ή Παλιό Ντουμπάι, και μεταμορφώθηκε σε αυτό που είναι σήμερα σε λίγες μόνο δεκαετίες.

Η ιστορία της Παλιάς Πόλης ξεκινάει το 1896 με τους Ιρανούς εμπόρους που κατέφθασαν από τη πόλη Bastak του Ιράν. Αυτοί έμειναν αρχικά σε παρακείμενη περιοχή πάνω από τα καταστήματά τους μέσα στο souq (αγορά) και όταν αργότερα η συμβολή τους έγινε μεγαλύτερη, παραχώρησαν σε αυτούς αλλά και σε έμπορους από άλλες περιοχές, την περιοχή αυτή για να χτίσουν οι ίδιοι σπίτια. Έτσι η περιοχή αυτή πήρε το όνομά του τόπου καταγωγής τους. Οι πλούσιοι αυτοί έμποροι δημιούργησαν μια πλούσια αρχιτεκτονικά γειτονιά με μεγάλα κτίρια τα οποία είχαν σχεδιαστεί με σκοπό να μειώσουν τις αρνητικές καιρικές συνθήκες, όπως η ζέστη και η υγρασία και έφεραν την περσική αρχιτεκτονική με τους συλλέκτες ανέμου, γνωστούς ως barajil. Η ανάπτυξη της περιοχής αυτής είχε ως αποτέλεσμα να αλλάξουν οι κοινωνικές δομές της πόλης και της οικονομίας. Κατά τη δεκαετία του 1960 η περιοχή είχε φτάσει στο μεγαλύτερο μέγεθος της, καλύπτοντας 4 εκτάρια (40,000 τ.μ.). Την περίοδο αυτή εκπονήθηκε το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο από τον John Harris το οποίο θα αναλυθεί περαιτέρω στα επόμενα κεφάλαια. Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό απαγορευόταν η κατεδάφιση ή μετατροπές της περιοχής αυτής.

Εικόνα 34 Το μουσείο της παλιάς πόλης



Πηγή: <https://arabiahorizons.com/blog/history-within-dubai-museum-and-al-fahidi-fort/>

Το 1978 ανατέθηκε στον Ιρακινό αρχιτέκτονα Mohamed Makiya η αναστήλωση του φρουρίου και ο σχεδιασμός του ως μουσείου, το οποίο παραμένει έως σήμερα. Παρόλες τις προσπάθειες για τη διατήρηση της περιοχής και της ιστορικής της σημασίας κατά τη δεκαετία του 1970 σημειώθηκε παρακμή της περιοχής αυτής. Πολλοί κάτοικοι εγκατέλειψαν την περιοχή και μετακινήθηκαν στα προάστια της πόλης οδηγώντας τη μετακίνηση χαμηλόμισθων μεταναστών σε αυτήν. Ταυτόχρονα πολλά από τα κτίρια αυτά κατεδαφίστηκαν με σκοπό την κατασκευή πολυκατοικιών. Το 1989 μετά από μία επίσκεψη του Πρίγκηπα Κάρολου και την προτροπή του για αναγνώριση της περιοχής ως ιστορικής και συντήρησή της ξεκίνησε μια προσπάθεια από το Δήμο του Ντουμπάι για τη συντήρηση 55 κτιρίων. Με την καθοδήγηση του αρχιτέκτονα Rasad Bukhash πολλά από τα κτίρια που είχαν κατεδαφιστεί αναστηλώθηκαν χρησιμοποιώντας φωτογραφικό υλικό και απομεινάρια των υλικών των κτιρίων. Η ιστορία της περιοχής Al Bastakiy'ya, προβάλλει την αλλαγή στην αντιμετώπιση των ιστορικών περιοχών. Κατά τη δεκαετία 1970-1980 παγκοσμίως επικρατούσε η άποψη ιδεολογιών μοντερνισμού οι οποίες θεωρούσαν ότι το παρελθόν πρέπει να ξεχνιέται. Αν και αρχικά θεωρούνταν ως ξένη, Περσική και άρα μη αραβική, αργότερα έγινε

σύμβολο ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και αναγνωρίστηκε η τουριστική της σημασία.

Εικόνα 35 Το φρούριο Al Fahidi



Πηγή: <https://arabiahorizons.com/blog/history-within-dubai-museum-and-al-fahidi-fort/>

Σήμερα πολλά από τα κτίρια που αναστηλώθηκαν αποτελούν χώρους τεχνών, εστιατόρια, καφετέριες και ένα ξενοδοχείο. Ενώ οι κατοικίες των Σεϊχηδων αποτελούν μουσεία, και το souq λειτουργεί ακόμα και αποτελεί τουριστικό προορισμό. Το souq βρίσκεται στο παραθαλάσσιο τμήμα της περιοχής και στο σταθμό των θαλάσσιων ταξί abra διευκολύνοντας έτσι τις μετακινήσεις των προϊόντων μεταξύ της περιοχής αυτής και της Deira. Στην περιοχή αυτή υπάρχουν επίσης χώροι προσευχής, όπως τζαμιά αραβικής και περσικής αρχιτεκτονικής αλλά και ένας ναός ινδουιστών.

Εικόνα 36 Το Τζαμί Jumeirah Mosque



Πηγή: <https://planetohotels.com/guide/en/united-arab-emirates/dubai/jumeirah-mosque>

ΜΕΡΟΣ ΤΡΙΤΟ – ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – Η ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΝΤΟΥΜΠΑΙ ΣΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗΣ

Το Ντουμπάι, έχοντας δεχθεί μεγάλη επιρροή από το φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης ακολούθησε ένα συγκεκριμένο μοντέλο αστικής ανάπτυξης. Το μοντέλο αυτό ανάπτυξης, δημιουργήθηκε στην προσπάθεια της πόλης να ξεφύγει από τις επιρροές της Παγκοσμιοποίησης, της ανταγωνιστικότητας των πόλεων και προσπαθώντας να διακριθεί στο δίκτυο ιεράρχησης που αναφέρθηκε προηγουμένως. Βασικά χαρακτηριστικά αυτού του μοντέλου αποτελούν ο γρήγορος ρυθμός ανάπτυξης, το γιγαντιαίο μέγεθος των έργων και η πρωτοπορία (mega flagship projects). Ως επακόλουθο αυτού, ήταν η μετατροπή του Ντουμπάι από μια παγκόσμια οικονομία εξόρυξης πετρελαίου σε ένα παγκοσμίως διαστάσεων οικονομικό, επιχειρηματικό και εμπορικό πόλο, όπως επίσης σε κέντρο τουρισμού και ελευθέρου χρόνου.

Εκτός της ανάπτυξης του Ντουμπάι, δημιουργείται ένα σημαντικό ερώτημα που αφορά τη βιωσιμότητα αυτής της ανάπτυξης στο πέρασμα του χρόνου και σε θέματα που αφορούν το περιβάλλον, την κοινωνία, την οικονομία και τον πολιτισμό. Παρακάτω θα αναλυθούν εκτενέστερα αυτοί οι προβληματισμοί.

1.1 Περιβαλλοντικά Ζητήματα

Το Περιβάλλον θεωρείται ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες της ανάπτυξης και θα πρέπει να αποτελεί πρωτεύον κριτήριο σε όλες τις διαδικασίες της ανάπτυξης. Το Ντουμπάι, προσπαθώντας να πετύχει τους στόχους του, δεν έλαβε κανένα μέτρο προστασίας για το περιβάλλον κατά τη διαδικασία ανάπτυξής του και αμέλησε τις συνέπειες της ανάπτυξης στο περιβάλλον. Ως αποτέλεσμα αυτού μέχρι και σήμερα, είναι η αντιμετώπιση σοβαρών περιβαλλοντικών ζητημάτων που έχουν παγκόσμιο αντίκτυπο. Το πρώτο και βασικότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει είναι η έλλειψη

ενεργειακών πόρων. Αν και διαθέτει εξαιρετικά αποθέματα πετρελαίου, τα οποία προβλέπεται πως θα εξαντληθούν κάποια στιγμή, η περιοχή παρουσιάζει έλλειψη σε ενεργειακούς πόρους. Τα μεγάλα έργα που έχουν κατασκευαστεί και θα λειτουργήσουν απαιτούν την χρήση τεράστιας ποσότητας ενέργειας ενώ ταυτόχρονα εντείνουν την υπερκατανάλωση. Τη χρονιά του 2010 οι ανάγκες σε κατανάλωση ενέργειας μεγάλωσαν κατά 9,6% από το προηγούμενο έτος. Το Ντουμπαί προσπαθώντας να αντιμετωπίσει τον κίνδυνο της εξάλειψης των πετρελαϊκών αποθεμάτων, αρχικά στράφηκε στην παραγωγή ενέργειας μέσω ΑΠΕ (ηλιακή ενέργεια, αιολική ενέργεια, εξόρυξη), κάτι όμως που δεν είχε αποτέλεσμα αφού η ενέργεια που παρήγαγε δεν επαρκούσε. Έτσι μπροστά στον κίνδυνο της κάλυψης της ενέργειας, στράφηκε προς την παραγωγή πυρηνικής ενέργειας. Στο Άμπου Ντάμπι, έχει ξεκινήσει, σε πρώιμο στάδιο σχεδιασμού, η κατασκευή τεσσάρων πυρηνικών πλατφορμών μέχρι το 2017 που αποσκοπούσε στην παραγωγή του 23% της ενέργειας των ΗΑΕ μέχρι το 2020. Ακολουθώντας το παράδειγμα του Άμπου Ντάμπι το οποίο έχει ως βασικό στόχο τον προσανατολισμό σε εναλλακτικής μορφής ενέργεια, το Ντουμπαί πρόκειται να δημιουργήσει το μεγαλύτερο φωτοβολταϊκό πάρκο στο κόσμο μέχρι το 2030. Η κατασκευή του φωτοβολταϊκού πάρκου θα έχει έκταση 48 τ.χλ., και μέγιστη ισχύ 1.000MW και το κόστος της υλοποίησης του project θα φτάσει τα \$32.67δισ.

Εκτός από το πρόβλημα της έλλειψης της ενέργειας, το Ντουμπαί έρχεται αντιμέτωπο με το ζήτημα της έλλειψης νερού. Η αύξηση του πληθυσμού κατά την ανάπτυξη της πόλης καθώς και τα χαμηλά αποθέματα νερού δεν καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων. Οι κάτοικοι αυξάνονται συνέχεια, ο υπερκαταναλωτισμός, η δημιουργία μεγάλων έργων που περιλαμβάνουν κανάλια, μεγάλο αριθμό υπερπολυτελών ξενοδοχείων και πολυτελείς κατοικίες με πισίνες, απαιτούν την κατανάλωση μεγάλης ποσότητας νερού. Ο μόνος τρόπος να επιλυθεί το πρόβλημα νερού είναι η αφαλάτωση του θαλασσινού νερού που διαθέτει το Ντουμπαί. Η μέθοδος της διαδικασίας αφαλάτωσης αντίστοιχα απαιτούσε μεγάλη κατανάλωση ενέργεια για να μπορέσουν να λειτουργήσουν οι μονάδες αφαλάτωσης, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται το περιβάλλον ακόμα πιο πολύ, αλλά και το θαλάσσιο οικοσύστημα. Στον Περσικό Κόλπο έγινε η αύξηση των επιπέδων άλμης σε 47.000ppm από 32.000ppm που ήταν πριν τριάντα χρόνια, γεγονός το οποίο σύμφωνα με τον Οργανισμό World Wild Fund For Nature θεωρείται απειλή για την υποβάθμιση της τοπικής θαλάσσιας πανίδας.

Επιπροσθέτως, το Ντουμπάι αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα ρύπανσης του αέρα λόγω του αυξημένου πληθυσμού και της χρήσης ΙΧ. Αυτό οφείλεται στις τεράστιες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) και μονοξειδίου του άνθρακα (CO) που εκπέμπονται καθημερινά. Επίσης, οξειδία του Αζώτου (NO_x) και υδρογονάνθρακες (H_x), με εκπέμπονται καθημερινά, υποβαθμίζουν την ποιότητα του αέρα. Πιο συγκεκριμένα, έχουν παρατηρηθεί αυξημένες συγκεντρώσεις PM₁₀, προκαλώντας στους κατοίκους συμπτώματα κόπωσης και άσθματος. Η μεγαλύτερη αιτία της μόλυνσης της ατμόσφαιρας αποτελεί η αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους της πόλης. Το 42% της ρύπανσης του αέρα προέρχεται από τη χρήση ΙΧ, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2008, το ποσοστό συγκέντρωσης διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), μονοξειδίου του άνθρακα (CO) και οξειδίων του Αζώτου (NO_x), έφτασε στο 13% ενώ στον Καναδά ήταν 4,7% και στη Βιρτζίνια 2,5%.

Η μεγάλη έντασης κατασκευαστική δραστηριότητα προκάλεσε σοβαρές επιπτώσεις στην περιβάλλον μέσα από την μετασχηματισμό τόσο του τοπίου όσο και της θαλάσσιας πανίδας. Το μεγαλύτερο παγκοσμίως έργο, που αποτέλεσαν τα μεγάλα τεχνητά νησιά (The World Palms Islands) δημιούργησαν σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην θαλάσσια πανίδα. Κοραλλιογενείς ύφαλοι, οστρεοστρώματα και υπόγεια θαλάσσια λιβάδια υποβαθμίστηκαν με αποτέλεσμα να διαταραχθεί η τοπική θαλάσσια αλυσίδα ενώ οι συνεχείς διαθέσεις άμμου στη θάλασσα, προκάλεσαν θολώτητα τα καθαρά νερά του Περσικού κόλπου. Παράλληλα λόγω της αυξημένης ποσότητας άλατος του νερού, διαβρώθηκαν τα παράλια και ολόκληρο τα παραλιακό μέτωπο.

Συνεπώς, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που έχει αφήσει η ανάπτυξη του Ντουμπάι και σχετίζεται με την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, θεωρείται παγκόσμιο ζήτημα. Επιβάλλεται λοιπόν, η ταχεία παρέμβαση της Κυβέρνησης και η εύρεση λύσεων και αποφάσεων για την επαναδιατύπωση του τρόπου ανάπτυξης, λαμβάνοντας μελλοντικά σοβαρά υπόψη το περιβάλλον και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την προστασία του.

3.2 Κοινωνικά και Οικονομικά Ζητήματα

Πέραν των περιβαλλοντικών ζητημάτων που αναφέρθηκαν, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη και να εξεταστούν οι επιπτώσεις των εργαλείων ανάπτυξης και γενικά του φαινομένου της Παγκοσμιοποίησης ως προς τη κοινωνία και την οικονομία. Το κατά κεφαλήν ΑΕΠ των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων θεωρείται από τα μεγαλύτερα σε παγκόσμιο επίπεδο, κυρίως εξαιτίας της συνεχόμενης ζήτησης σε πετρέλαιο παγκοσμίως. Αποτέλεσμα αυτού, ήταν ο αυξανόμενος αριθμός των πλουσίων κατοίκων (1 εκατομμύριο) όπου οι 59 χιλιάδες από αυτούς είναι εκατομμυριούχοι. Αν και υπολογίζεται γενικά ότι ο ιδιωτικός πλούτος (personal wealthy) στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αγγίζει τα 43 δισεκατομμύρια δολάρια (για το έτος 2007), χωρίς να θεωρείται ότι ο πλούτος αυτός που προκύπτει, ισομοιράζεται στην κοινωνία (Al Darmaki: 2008).

Η περίοδος της έντονης επένδυσης διεθνών κεφαλαίων στο Ντουμπάι (1994 - 2005), θεωρήθηκε σημαντική για την εξέλιξη στον τομέα της υγείας και σε άλλους κοινωνικούς δείκτες (Al Darmaki: 2008). Με βάση αυτές τις στατιστικές έρευνες, σημειώθηκε σημαντική άύξηση του μέσου όρου ζωής και ελαχιστοποιήθηκε η παιδική θνησιμότητα. Επίσης, όλοι οι υπόλοιποι κοινωνικοί δείκτες παρουσίασαν βελτίωση.

Παρά το γεγονός αυτό, δεν είχαν όλοι οι κάτοικοι πρόσβαση στις υπηρεσίες υγείας. Αυτό οφείλεται στο ότι το μεγαλύτερο μέρος του εργατικού δυναμικού, που είναι εργατικοί μετανάστες (Ασιάτες, Αφρικανοί), δεν έχουν ίσα δικαιώματα με τους ντόπιους κατοίκους. Συγκεκριμένα έχουν περιορισμένη πρόσβαση σε κοινωνικές υπηρεσίες, όπως η εκπαίδευση και η ιατρική περίθαλψη (Al Darmaki: 2008). Οι κοινωνικές διακρίσεις στα δικαιώματα των μεταναστών είναι εμφανείς, όπως γίνεται αντιληπτό από την Αστική αρμοστεία του ΟΗΕ. Σε γενικές γραμμές οι Ευρωπαϊκές κοινότητες διαμένουν σε πιο υγιεινά περιβάλλοντα. Κατά πολλούς, το ίδιο το περιβάλλον που δημιουργήθηκε στο Ντουμπάι, προκάλεσε τις εθνικές διακρίσεις ανάμεσα στις μεταναστευτικές κοινότητες ιδιαίτερα ανάμεσα στις μη Δυτικές και τις Δυτικές κοινότητες. Ωστόσο, κάποιοι από τη Μέση Ανατολή κατοικούν σε υψηλού ενδιαφέροντος περιοχές στο νότιο Ντουμπάι (Stephenson & Ali-Knight: 2010)

Ακόμα, σημειώθηκε σημαντική πρόοδος στον εκπαιδευτικό τομέα. Το επίπεδο των ατόμων με σημαντικές γνωσιακές ελλείψεις έχει μειωθεί σημαντικά σε βαθμό 5,89% το 2005 από 28,7% που ήταν το 1980 (Al Darmaki: 2008). Οι κάτοικοι στην πλειοψηφία

τους (61,16%) θεωρούνται μέσης εκπαίδευσης, ενώ το 16,25% του πληθυσμού διαθέτει ανώτερη εκπαίδευση. Όμως σημαντικό γεγονός αποτελεί, το ότι παρά την πρόοδο που σημειώθηκε στο τομέα της εκπαίδευσης, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα εξακολουθούν να εξαρτώνται από εξειδικευμένους επιστήμονες όπως μηχανικούς, ειδικούς συμβούλους, οικονομολόγους οι οποίοι είναι κυρίως άλλων εθνοτήτων, λόγω της έλλειψης δυνατότητας να αποκτήσουν επιστημονική εξειδίκευση (Al Darmaki: 2008).

Με βάση την Παγκόσμια Τράπεζα, το 1999 από το συνολικό δημόσιο ταμείο, μόνο το 1,9 % του ΑΕΠ των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, παραχωρήθηκε στην εκπαίδευση ενώ το 2009 παραχώρησαν μόνο το 1.7% του ΑΕΠ (Al Darmaki: 2008). Με αυτό τον τρόπο, φαίνεται ότι η δεν γίνεται σωστός καταμερισμός των δημόσιων δαπανών και κυρίως όσον αφορά τον τομέα της εκπαίδευσης. Τόσο τα Αραβικά Εμιράτα όσο και το Ντουμπάι προτιμούν να επενδύσουν σε κατασκευές παρά στη μόρφωση.

Ένα ακόμα ζήτημα αφορά την προσέλκυση διαφορετικών εθνοτήτων και την συνύπαρξη με τους ντόπιους. Σοβαρά προβλήματα έχουν προκληθεί, τα οποία αφορούν την αλλοίωση της Ισλαμικής ταυτότητας. Οι περισσότεροι κάτοικοι στο Ντουμπάι είναι Ασιάτες κατά μεγάλο ποσοστό, Αραβικός και Ευρωπαϊκός πληθυσμός (Al Darmaki: 2008). Η ανάμειξη πολλών εθνοτήτων και η συνύπαρξή τους, έχει επιπτώσεις στον πολιτισμό και την κοινωνία. Η ποικιλομορφία σε ήθη, έθιμα κουλτούρα και τρόπο ζωής δημιουργεί εντάσεις στις σχέσεις ιθαγενών και μεταναστών (Al Darmaki: 2008). Χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι το γεγονός ότι οι γυναίκες στο Ντουμπάι, εξακολουθούν να κρύβονται και να διαχωρίζονται από τους άντρες, ενώ οι γυναίκες των δυτικών εθνοτήτων μπορούν άφοβα να ντύνονται και να συμπεριφέρονται με βάση τον τρόπο ζωής που έκαναν στην χώρα τους (Al Darmaki: 2008).

Ακόμα, η δημιουργία των εντυπωσιακών, μεγάλης κλίμακας και καινοτόμων έργων έχει προκαλέσει χωρικό αποκλεισμό, κοινωνική πόλωση και χωρικό διαχωρισμό (exclusiveness, polarization, segregation) ως συνέπεια τα έργα να αποτελούν χωρικό όριο και σύνορο για τις διάφορες κοινωνικές τάξεις (Al Darmaki: 2008). Η δημιουργία αυτής της κλίμακας έργων και η νέα καλαισθησία της ευρύτερης περιοχής, δημιούργησαν το φαινόμενο του παραγκωνισμού κοινωνικών ομάδων και ατόμων και την μετατόπισή τους στην περιφέρεια της πόλης και έξω από το κέντρο. Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελούν κάτοικοι της περιοχής Jumeirah. Αν και δεν ήταν αναγκαίο, οι κάτοικοι του Jumeirah, μετακινήθηκαν στα προάστια της πόλης με άμεση συνέπεια την

εμφάνιση ενός είδους ρατσισμού και χωρικού διαχωρισμού της περιοχής (Stephenson & Ali-Knight: 2010). Ο κοινωνικός διαχωρισμός που προκαλείται βρίσκεται ανάμεσα στους εύπορους ιθαγενείς και ξένους, και στους χαμηλόμισθους μετανάστες εργάτες και τους ντόπιους πολίτες χαμηλού εισοδήματος (Al Darmaki:2008). Με αυτό τον τρόπο, διαφορετικές γειτονιές δημιουργήθηκαν με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως η γειτονιά Al Satwash στη οποία κατοικούν μόνο οι χαμηλόμισθοι μετανάστες εργάτες ή η περιοχή Jumeirah στην οποία διαμένουν μόνο οι Ευρωπαίοι και υψηλού εισοδήματος κάτοικοι. Ακόμα, πρέπει να αναφερθεί, πως τα μέτρα προστασίας και ασφάλειας των έργων αποτελούν φραγμό και οδηγούν στην περιορισμένη κινητικότητα των ανθρώπων (Stephenson & Ali-Knight: 2010). Σε διάφορους δημόσιους χώρους, χώρους αναψυχής και κατανάλωσης (shopping malls, θεματικά πάρκα) υπάρχουν κλειστά συστήματα ελέγχου, ιδιωτικής ασφάλειας ενώ για την είσοδο σε αυτούς τους χώρους απαιτείται κωδικός ή κάρτα (Stephenson & Ali-Knight: 2010). Για παράδειγμα, στα νησιά Palms, είναι η επιτρεπτή είσοδος μόνο σε εκείνους που κατοικούν στο νησί. Ακόμα και αυτοί που εργάζονται στο νησί αναγκάζονται να διαμένουν σε χώρους εκτός. Επακόλουθο είναι ο χωρικός αποκλεισμός, η απομόνωση διαφόρων κοινωνικών ομάδων και η έντονη ταξική διάκριση του πληθυσμού (Stephenson & Ali-Knight: 2010).

Αυτού του είδους κοινωνικά ζητήματα που προκύπτουν από το μοντέλο ανάπτυξης του Ντουμπαί, είναι μείζονος σημασίας και πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα επίλυσής τους. Η παγκοσμιοποίηση επιφέρει σημαντική ανάπτυξη σε μια περιοχή, ωστόσο είναι ξεκάθαρο ότι πέρα από τη λάμψη και την εξουσία κρύβονται σημαντικά κοινωνικά προβλήματα τα οποία καθιστούν τη βιωσιμότητα του Ντουμπαί αβέβαιη. Το Ντουμπαί, επηρεασμένο από το φαινόμενο της Παγκοσμιοποίησης και προσπαθώντας να δημιουργήσει μια ελκυστική εικόνα, δεν έδωσε την κατάλληλη προσοχή για την επίτευξη της κοινωνικής οικονομικής σύγκλισης και ενσωμάτωσης.

1.2 Οι επιπτώσεις του μοντέλου ανάπτυξης στο πολιτισμό

Η αρχιτεκτονική που επικράτησε στο Ντουμπάι μπορεί να χαρακτηριστεί ως αποτέλεσμα του παγκοσμιοποιημένου χαρακτήρα που δόθηκε στην πόλη τις τελευταίες δεκαετίες. Τα κτίρια είναι αποκομμένα μεταξύ τους χωρίς κάποια συνάφεια αλλά και κανένα δεσμό με την παραδοσιακή αρχιτεκτονική του αραβικού κόσμου. Μετά την κατασκευή του World Trade Centre του πρώτου πολυώροφου κτιρίου στα τότε προάστια της πόλης ξεκίνησε η κατασκευαστική έκρηξη με την κατασκευή πολυώροφων κτιρίων και αλλάζοντας την τότε μορφή της πόλης από ακτινωτή γύρω από τον ποταμό Creek, σε γραμμική κατά μήκος της οδού Sheikh Zayed. Νωρίτερα η κατασκευή των κτιρίων περιοριζόταν σε κτίρια από κοραλλιογενείς πέτρες και γύψο, κτίρια από φύλλα φοίνικα και κτίρια από πηλό και θραύσματα κοραλλιών γύρω από την περιοχή του Creek.

Σε αντίθεση με την υψηλή επένδυση στην ανάπτυξη των νέων επεκτάσεων της πόλης, η ιστορική κληρονομιά στο κέντρο της πόλης παραμελήθηκε. Στο Ντουμπάι δεν διατηρήθηκαν σχεδόν καθόλου παλιά κτίρια. Η παλιά δομή των δρόμων βρίσκεται εν μέρει ακόμα στο Deira ή στο Bur Dubai. Αντίθετα, η παλιά πλήνθινη αρχιτεκτονική αντικαταστάθηκε σχεδόν πλήρως στις δεκαετίες του '60 και του '70. Μόνο μεμονωμένα κτίρια, όπως κτίρια παλατιών ή τμήματα της αγοράς του δρόμου (σουκ) είναι μάρτυρες του παρελθόντος. Η αποκατάσταση του παλιού σουκ στη Ντέιρα εξυπηρετεί κυρίως τον τουρισμό, που έχει κερδίσει ένα σημαντικό ιστορικό αξιοθέατο (Elsheshtawy, 2009).

Η αρχιτεκτονική που επικράτησε στο Ντουμπάι στηρίζεται στην κατασκευή παγκόσμιων icons τα οποία τραβούν την προσοχή, δανειζόμενοι σχέδια από άλλες χώρες και κουλτούρες προσαρμοσμένες στα δικά τους δεδομένα με σκοπό τη δημιουργία μιας παγκόσμιας πόλης ανάμεσα στις σημαντικότερες πόλεις. Μεγάλα αρχιτεκτονικά γραφεία από αναγνωρισμένους αρχιτέκτονες παγκοσμίως σχεδίασαν πολλά από τα γνωστά εικονικά κτίρια στο Ντουμπάι, συναγωνίζοντας άλλες πόλεις του αραβικού κόσμου, αλλά και παγκοσμίως. Η κατασκευή τέτοιων κτιρίων ξεκίνησε ήδη από τα μέσα του 1990. Τα κτίρια αυτά χαρακτηρίστηκαν φουτουριστικά του 21ου αιώνα με μοντέρνο, διεθνή στυλ, όπου το λειτουργικό συναντάει το διακοσμητικό. Οι αρχιτέκτονες διαθέτουν αρκετή ελευθερία για την κατασκευή των κτιρίων αυτών που συχνά θυμίζουν αυτά των πόλεων της Κίνας, με μόνο όριο τα ύψη των κτιρίων. Αντίθετα η φαντασία των αρχιτεκτόνων ήταν απεριόριστη με προτάσεις οι οποίες

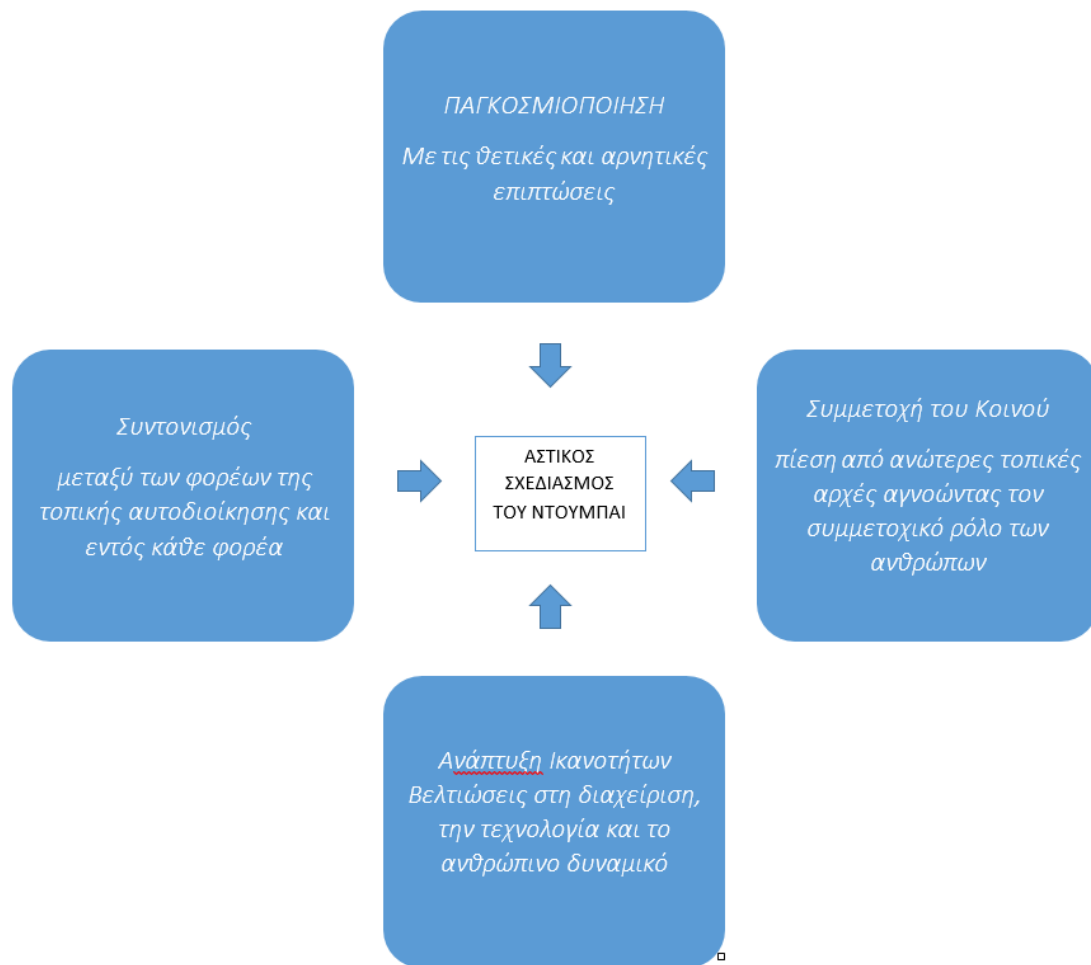
συχνά προκαλούν το θαυμασμό. Μιας και οι αρχιτέκτονες είναι από χώρες του Δυτικού κόσμου, δεν υπάρχει επιρροή και έμπνευση του ντόπιου πληθυσμού. Η έλλειψη εκπαίδευσης τα περασμένα χρόνια με μόλις τα τελευταία χρόνια τη λειτουργία τοπικών πανεπιστημίων δεν έδωσε τη δυνατότητα σε νέους πολίτες της χώρας να αναπτύξουν την ταυτότητα των Εμιράτων. Στην προσπάθεια της υπερβολής και της ανάδειξης της πόλης μέσω των τεράστιων έργων, χάθηκε η ταυτότητα και η κουλτούρα ενός πολιτισμού που ξεκίνησε από το μηδέν, χωρίς καμία ιστορική σημασία να μένει ανεξίτηλη στο χρόνο.

3.4 Πιέσεις που δέχεται ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός

Διάφοροι περιορισμοί μπορούν να εντοπιστούν από την ανάγνωση σχετικά με την ανάπτυξη του πολεοδομικού σχεδιασμού στο Ντουμπάι. Ο πρώτος περιορισμός είναι η εξάρτηση της ανάπτυξης από ξένη τεχνογνωσία και εργατικό δυναμικό, παρά το γεγονός ότι αυτή η κατάσταση έχει βελτιωθεί λόγω της συνεχιζόμενης διαδικασίας εθνικοποίησης και του αυξανόμενου αριθμού καταρτισμένων τοπικών αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων. Στο πλαίσιο αυτό, η τοπική αυτοδιοίκηση έχει αναπτύξει ένα πρόγραμμα ανώτατων σπουδών για την αντιμετώπιση του θέματος της έλλειψης ανθρώπινου δυναμικού. Την τελευταία δεκαετία, υπήρξε αύξηση στον αριθμό των ντόπιων αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων.

Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει ανάγκη για περισσότερους τοπικούς επαγγελματίες για να αντιμετωπίσουν τις δυναμικά αυξανόμενες ανάγκες για διαφορετικές δεξιότητες αστικού σχεδιασμού. Ο δεύτερος περιορισμός είναι η έλλειψη συμμετοχής του κοινού στην ανάπτυξη του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ο τρίτος περιορισμός είναι η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των θεσμών της τοπικής αυτοδιοίκησης και εντός κάθε θεσμού. Τέταρτον, ένας άλλος περιορισμός είναι ότι οι αστικές περιοχές πρέπει να ανταποκριθούν σε διάφορες πιέσεις, όπως οι δυνάμεις της παγκοσμιοποίησης, η αυξανόμενη ζήτηση για στέγαση, υπηρεσίες και έργα αστικής αποκατάστασης, καθώς και η ικανότητα να επωφελούνται από διαχειριστικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Το Σχήμα 1 δείχνει τις πιέσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό στο Ντουμπάι.

Σχήμα 1 Πιέσεις στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό στο Ντουμπάι



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Με βάση την παραπάνω ανάλυση που πραγματοποιήθηκε πάνω στο μοντέλο ανάπτυξης που υιοθέτησε το Ντουμπαί είναι σημαντικό γίνει μια συνολική αξιολόγησή του. Είναι φανερό πως πολλά είναι τα ζητήματα που έχουν προκύψει και προκαλούν προβληματισμό και για το λόγο αυτό, είναι σημαντικό να δημιουργηθεί μια Ανάλυση SWOT, η οποία αποτελείται από πλεονεκτήματα, αδυναμίες, ευκαιρίες και απειλές, του μοντέλου ανάπτυξης της περιοχής μελέτης.

Εξετάζοντας τα στοιχεία του πίνακα της ανάλυσης SWOT (βλ.σχήμα 2) παρατηρείται πως η βιωσιμότητα του τρόπου που αναπτύχθηκε το Ντουμπαί έχει πολλές αμφιβολίες. Με βάση δύο σημαντικών πλεονεκτημάτων, όπως η ύπαρξη κεφαλαίου και ο ρυθμός του τρόπου λήψης αποφάσεων, το Ντουμπαί δημιούργησε ένα μοναδικό τοπίο, οικονομικού και εμπορικού κέντρου, μέσω των επενδύσεων που προσέλκυσε. Αν εξαιρέσουμε το γεγονός πως πέτυχε να προσελκύσει με έναν ιδιαίτερο και μοναδικό τρόπο το παγκόσμιο ενδιαφέρον και να αποτελέσει οικονομικό και επιχειρηματικό κέντρο, είναι φανερό πως δεν μπόρεσε να αντιμετωπίσει σημαντικά ζητήματα, όπως η περιβαλλοντική υποβάθμιση, η απώλεια κοινωνικής συνοχής, η αλλοίωση της πολιτισμικής ταυτότητας, με αποτέλεσμα να θεωρείται αβέβαιο το μέλλον του. Είναι σημαντικό επίσης να αναφερθούν και οι εξωτερικές απειλές που απειλούν τη βιωσιμότητα του, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις τρομοκρατικές επιθέσεις εξαιτίας της γειτνίασης με την Σαουδική Αραβία.

Το Ντουμπαί έχει σταδιακή σύνδεση με την παγκόσμια οικονομική αρένα, μέσω των μεγάλων έργων που το καθιστούν ανταγωνιστικό στο παγκόσμιο δίκτυο ιεράρχησης. Η στρατηγική του ανάπτυξη έχει ως επακόλουθο μεγάλα προβλήματα με οικονομικές, κοινωνικό-πολιτικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις. Ακόμη, είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση στο ότι το Ντουμπαί αποτελεί ένα παγκόσμιο κέντρο τουρισμού και υπηρεσιών, κάτι κάτι που θεωρείται ανησυχητικό καθώς και οι δύο τομείς είναι ευάλωτοι σε ευμετάβλητες διακυμάνσεις και δεν ελέγχονται σωστά. Η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα μπορεί να εξαρτάται από εξωτερικούς παράγοντες και το θέμα θεωρείται εξαιρετικά περίπλοκο. Είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη πως η γη διαθέτει πόρους που εξαντλούνται. Επίσης, είναι άμεσα αναγκαία η ενσωμάτωση του τοπικού πληθυσμού και να προτροπή του στην απόκτηση περιουσιών ώστε να υπάρξει ένα είδος ισορροπίας. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιτευχθεί με την προσφορά χαμηλών δανείων χωρίς τόκους από

την Κυβέρνηση. Αναγκαία μέτρα θα πρέπει να ληφθούν, ώστε να εφαρμόζεται ο κατάλληλος έλεγχος στην αγορά ακινήτων και να εφαρμοστούν μεγαλύτερα όρια στο θέμα της κερδοσκοπίας. Τέλος, είναι σημαντική η ενθάρρυνση των εθνικών εταιρειών και η επένδυση εθνικού κεφαλαίου με σημαντικές μειώσεις στην τιμή της γης, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να κατευθύνουν την προσοχή στην ανάπτυξη του τοπικού ανθρώπινου κεφαλαίου εξελίσσοντας την εκπαίδευση και την επιμόρφωση ώστε να αποκτήσουν εξειδίκευση και ο τοπικός πληθυσμός.

Σχήμα 2 *SWOT – ANALYSIS*



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Συμπεράσματα

Το φαινόμενο Ντουμπάι, προκάλεσε προβληματισμό και λόγο συζήτησης μεταξύ των ακαδημαϊκών και των κριτικών, με τη μετατροπή του από μια περιφερειακή πόλη που η οικονομία της στηρίζεται στο πετρέλαιο, σε ένα παγκόσμιο επιχειρηματικό κέντρο επενδύσεων, τουρισμού και θεάματος. Οι πόλεις έρχονται αντιμέτωπες με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και την απόκτηση μιας θέσης στο παγκόσμιο δίκτυο της ιεραρχίας. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι πόλεις να παλεύουν να επιβιώσουν στην αρένα του παγκόσμιου ανταγωνισμού υιοθετώντας νέες αστικές πολιτικές με σκοπό την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Σημαντικό παράγοντα για την προσέλκυση της παγκόσμιας elite και των επενδύσεων αποτελεί η δημιουργία ιδιαίτερων αστικών τοπίων.

Νέα αστικά μοντέλα ανάπτυξης υιοθετούνται προκειμένου οι πόλεις να αποκτήσουν μια νέα ταυτότητα με συγκριτικά πλεονεκτήματα και να καταφέρουν την επίτευξη ενός αστικού τοπίου ικανού να τραβήξει το παγκόσμιο ενδιαφέρον. Ωστόσο, στην προσπάθεια αυτή, της απόκτησης νέας ταυτότητας, παραμελούν και «ξεχνούν» την παλιά τους.

Στη προσπάθεια για την δημιουργία των νέων «αστικών τοπίων», χρησιμοποιούνται η αρχιτεκτονική κληρονομιά και ο καινοτόμος σχεδιασμός (Γοσποδίνη και Μπεριάτος: 2006- Gospodini: 2002). Η νέα αστική εικόνα που δημιουργείται περιλαμβάνει χρήσεις όπως πολιτισμός, ελεύθερος χρόνος, υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, κατοικία υψηλών εισοδηματικών στρωμάτων. Ο στόχος επικεντρώνεται πλέον στο νέο επενδυτή, τον επιχειρηματία και τον τουρίστα-καταναλωτή. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι πραγματικές ανάγκες του μεγαλύτερου μέρους του τοπικού πληθυσμού συνήθως παραγκωνίζονται. Η ποιότητα του κτισμένου περιβάλλοντος, έχει μετατραπεί από αποτέλεσμα της οικονομικής ανάπτυξης σε προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη (Gospodini: 2002).

Με σκοπό την προσέλκυση κατοίκων, επισκεπτών και επενδύσεων, στα πλαίσια της σύγχρονης πόλης, οι μηχανισμοί πολεοδομικού σχεδιασμού, χρησιμοποιήθηκαν σε συνδυασμό με τα οικονομικά κίνητρα και το χωρικό σχεδιασμό. Όλα τα παραπάνω σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση και την ελεύθερη μετακίνηση του κεφαλαίου,

οδήγησαν στην αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων που αποσκοπούσαν στην οικονομική ανάπτυξη.

Στόχος είναι πλέον η δημιουργία ενός «τοπίου αίγλης και συμβολισμού» μέσα από το σχεδιασμό μεγάλων έργων και συνδυαστικά με την προβολή και τη προώθηση αυτών (Gospodini: 2002) που θα επικρατεί μεταξύ των υπολοίπων και το οποίο θα είναι ικανό να επιτύχει την εξασφάλιση συγκεκριμένων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων όπως η προσέλκυση της παγκόσμιας elite και η απόκτηση «υψηλού status» της πόλης (Global City).

Το Ντουμπάι επηρεασμένο σε μεγάλο βαθμό από την παγκοσμιοποίηση, θεώρησε την ανάγκη να ανοιχτεί στην παγκόσμια αγορά, βρίσκοντας νέους τρόπους για να μετατρέψει μια οικονομία που βασίζεται στην εξόρυξη πετρελαίου σε μια οικονομία βασισμένη στις επενδύσεις και τον τουρισμό. Η κυβέρνηση έδειξε προθυμία να παραχωρήσει έδαφος στην Παγκοσμιοποίηση, όσο οι εσωτερικές επενδύσεις εισέβαλαν στα έργα μεγάλης κλίμακας δημιουργώντας ένα ισχυρό κίνητρο για κατάθεση κεφαλαίου στο τομέα της αγοράς ακινήτων. Με την έλλειψη επιβολής φόρων και την έλλειψη γραφειοκρατικών συστημάτων, υπάρχει μεγαλύτερη διαχειριστική ευελιξία όπως επίσης και αποτελεσματικότητα στον τρόπο που αλληλεπιδρά η κυβέρνηση και ο ιδιωτικός τομέας. Το ρίσκο των ξένων επενδύσεων στην κατασκευή κτιρίων του Ντουμπάι είναι μικρό ρίσκο, αφού υπάρχει ευκολία στην πώληση ακίνητης περιουσίας στη ξένη αγορά. Με αυτό το τρόπο κατάφερε το Ντουμπάι να «χτίσει» μια πολυζήτητη υποδομή και ένα ιδανικό περιβάλλον κυρίως μέσω του αστικού σχεδιασμού. Τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά που εντοπίστηκαν στο μοντέλο ανάπτυξής του είναι το ρίσκο, η δυναμικότητα, η επιμονή και η ταχύτητα στη λήψη αποφάσεων. Τα μεγάλα έργα στο Ντουμπάι επέτρεψαν στους σχεδιαστές και τους επενδυτές να εξελιχθούν με φανταστικούς όρους και με απεριόριστη ελευθερία για την υλοποίηση αξιολογών ιδεών, σε συνδυασμό με την υψηλού επιπέδου συλλογική προσπάθεια και τον συντονισμό ανάμεσα στο διοικητικό και το εργατικό δυναμικό. Οι διαδικασίες ανάπτυξης οργανώνονται σε μεγάλες εκτάσεις γης ως αυτόνομα projects, όπου κάθε ένα από αυτά συνδέεται ανεξάρτητα με τα δίκτυα και διαμορφώνει τις δικές του περιβαλλοντικές συνθήκες. Παράλληλα χρησιμοποιήθηκαν μηχανισμοί και τρόποι σχεδιασμού σύγχρονης πολεοδομίας όπως zoning (δημιουργία ζωνών χρήσεων γης), διαχωρισμός των οικιστικών περιοχών από μεγάλους οδικούς άξονες, πολυώροφα κτίρια και ελεγχόμενη μείξη χρήσεων γης. Ως αποτέλεσμα από το σύνολο μεμονωμένων έργων μεγάλης

κλίμακας της πόλης προκύπτει το ερώτημα «Σύγχρονες πόλεις ή μεγάλης κλίμακας ιδιωτικές επιχειρήσεις; ». Το μοντέλο ανάπτυξης που υιοθετήθηκε μπορεί να θεωρηθεί ένα μοντέλο “fast track” , το οποίο έχει απρόβλεπτο μέλλον ως προς τη βιωσιμότητα, καθώς τα έργα ολοκληρώθηκαν ταχύτατα, κάτι που θα μπορούσε να έχει γίνει σε βάρος της ποιότητας και της τελειότητας, ιδιαίτερα στις κατασκευές. Θεωρείται ένα εξαιρετικά ενεργειακά καταναλωτικό μοντέλο με τεράστιο οικολογικό αποτύπωμα, αρνητικές κοινωνικό-πολιτικές επιπτώσεις και με αντίκτυπο στον πολιτισμό. Η ταχύτατα όμως αυτή του έδωσε σημαντικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του. Ακόμα, το μοντέλο ανάπτυξης που αναλύεται, δεν κατάφερε να πετύχει την κοινωνική και οικονομική σύγκλιση καθώς και την πολιτισμική διατήρηση.

Το Ντουμπάι κατάφερε να αποτελέσει ασφαλές μέρος για την προέγκυση επενδύσεων και να χτίσει την αίσθηση εμπιστοσύνης προς το εξωτερικό. Εκτός των άλλων, προκύπτει μια βασική απορία που σχετίζεται με τη βιωσιμότητα του μοντέλου ανάπτυξης του Ντουμπάι, μπροστά σε μια διεθνή οικονομική κρίση. Υπάρχει ο φόβος των επιπτώσεων της συνεχιζόμενης παγκόσμιας οικονομικής κρίσης και είναι μεγάλος. Το Ντουμπάι επηρεάστηκε από την οικονομική κρίση του 2008, όπως άλλωστε έχει φανεί και συγκεκριμένα επηρέασε την σημαντικά την οικονομία του Ντουμπάι και ειδικότερα τον κλάδο σχετίζεται με την κατασκευή και την αγορά ακινήτων.

Εάν μεγαλώσει η παγκόσμια κρίση τι θα συμβεί στο κλάδο της αγοράς ακινήτων; Είναι προφανές πως θα χαμηλώσουν οι τιμές των ακινήτων, ενώ μελλοντικά θα ανεβούν ξανά (λόγο του ανταγωνισμού) σε χαμηλότερα όμως επίπεδα από την αρχική τιμή. Ακόμα, θα γίνουν μειώσεις στις τιμές των ενοικίων, ενώ οποιαδήποτε κατασκευαστική δραστηριότητα θα παγώσει λόγω έλλειψης διακίνησης ρευστού. Αυτό θα έχει σοβαρές επιπτώσεις και στον κλάδο της εργασίας με αποτέλεσμα η ανεργία να αυξηθεί ενώ το εργατικό δυναμικό που έχει μεταναστεύσει στο Ντουμπάι, θα αποχωρίσει με σκοπό την εύρεση εργασίας σε άλλες χώρες του Κόλπου όπως στο Άμπου Ντάμπι και το Κατάρ. Τα ακίνητα που βρίσκονται διαθέσιμα, δεν θα πουληθούν ενώ δύσκολα θα καταφέρουν να ενσωματωθούν στο πολεοδομικό ιστό του Ντουμπάι αποκτώντας μια διαφορετική χρήση από εκείνη για την οποία προοριζόταν ,με αποτέλεσμα να μετατραπούν σε κενά κελύφη. Θα αρχίσει η φθορά των ακινήτων χωρίς να μπορέσουν να κάνουν απόσβεση του κόστους κατασκευής.

Επιπροσθέτως, σημαντικό είναι το ενδεχόμενο μιας πολεμικής σύρραξης λόγω της γειτνίασης του Ντουμπάι με χώρες όπως η Συρία και το Ιράν, κάτι που θα επηρεάσει σημαντικά την οικονομία του Ντουμπάι. Επίσης θα επέλθει σημαντική μείωση στην τουριστική κίνηση, λόγω της ανασφάλειας που δημιουργεί ο πόλεμος. Πιθανότατα να επηρεαστεί και το επίπεδο των επενδύσεων ενώ παράλληλα θα προκληθεί εσωτερική ή εξωτερική μετανάστευση του γηγενούς πληθυσμού.

Το Ντουμπάι έχει χαράξει την πορεία του και συνεχίζει ως ένα παγκόσμιο οικονομικό κέντρο (global city). Στο πλαίσιο της Παγκοσμιοποίησης προσπαθεί να χαράξει μια νέα οικονομική κατεύθυνση και να συμβαδίσει έτσι με τις αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία, ποδοπατώντας όμως τον πολιτισμικό του πλούτο. Απώτερος σκόπός του είναι να αποτελέσει μητροπολιτικό κέντρο επιχειρήσεων, τουρισμού και τεχνικών υποδομών μεγάλης κλίμακας στη Μέση Ανατολή. Επωφελείται από το νέο περιβάλλον της παγκοσμιοποίησης και δεν διατίθεται να κάνει καμία προσπάθεια για να διατηρήσει την κληρονομιά του πολιτισμού του και να προφυλάξει την ιδεολογία και τις κοινωνικές αξίες των τοπικών κοινοτήτων του απ' τις νέες και ενοχλητικές παγκόσμιες αξίες. Η κρυφή αστική του διάσταση, θα παραμείνει κρυφή καθώς δεν γίνεται καμία προσπάθεια να την αναδείξει. Είναι σημαντικό να εφαρμοστούν εργαλεία αστικής ανάπτυξης στις περιοχές της παλιάς πόλης και να προωθηθεί περισσότερο η συγκεκριμένη περιοχή μέσω τουριστικού μάρκετινγκ, ώστε να μπορέσει κάποιος να γνωρίσει την πραγματική ταυτότητα του Ντουμπάι.

Προκύπτουν λοιπόν τα ερωτήματα τα οποία καλούμαστε να εξηγήσουμε σχετικά με το «ποιο είναι το μέλλον του αραβικού λαού;» και «πόσο βιώσιμο μπορεί να είναι το συγκεκριμένο μοντέλο ανάπτυξης στο μέλλον;». Ως απάντηση μπορεί να δοθεί με δύο λέξεις κλειδιά «αβεβαιότητα» και «ολιστική ανάπτυξη»:

1) Αν μέχρι τώρα το Ντουμπάι πέτυχε τη δημιουργία ενός πρότυπου μοντέλου ανάπτυξης fast-track, η πορεία του είναι άγνωστη και εξαρτάται από εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη, οι οποίοι είναι δύσκολο να εκτιμηθούν.

2) Στοχεύοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη, το Ντουμπάι είναι απαραίτητο να υιοθετήσει μια πιο ευέλικτη αναπτυξιακή στρατηγική που να στηρίζεται όχι μόνον στην καινοτομία αλλά και στην παρατήρηση των νέων παγκόσμιων συνθηκών της ανάπτυξης της σημερινής εποχής όπως ακόμα και την προσαρμογή στο αναπτυξιακό μοντέλο της

Παγκοσμιουπόλης σημαντικών παραμέτρων, όπως η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, η ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού της τοπικής κοινωνίας, η οικονομική σύγκλιση της τοπικής κοινωνίας, και η πολιτισμική φιλελευθεροποίηση της τοπικής κοινωνίας.

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (2003) 'Η 'κυριαρχία' της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του καινοτόμου σχεδιασμού στα αναδυόμενα 'διεθνο-τοπικο ποιημένα' αστικά τοπία: η περίπτωση της Αθήνας 2004'. Αειχώρος, 2 (2) 72-97.

Γοσποδίνη Α. (2006) 'Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης', στο: Γοσποδίνη Α. και Μπεριάτος Η. (επ.), Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλε, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική, 27-50.

Λάλου, Γ. (2012) 'Η Συμβολή του Κτισμένου Περιβάλλοντος στο Μάρκετινγκ και το Branding των Πόλεων: Το παράδειγμα του Βερολίνου'. Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος

Νίκου Μ. (2012) 'City Branding και Καινοτόμος Χωρικός Σχεδιασμός σε αντιπαράθεση με την Ολιστική και Βιώσιμη Ανάπτυξη – Το παράδειγμα του Ντουμπάι'. Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος

Μεταξάς, Θ., (2001) 'Το μάρκετινγκ του τόπου ως εργαλείο για την τοπική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της πόλης: περιοχή μελέτης η Λάρισα', Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Μεταξάς, Θ. (2005) 'Μάρκετινγκ του τόπου (πόλης): προσδιορισμός, σχεδιασμός, εφαρμογή και αποτελεσματικότητα'. Αειχώρος, 4 (2) 62-99.

Μητρογιώργης Γ.(2008) , Η δύναμη στο Dubai, Ερευνητική Εργασία, Βιβλιοθήκη Αρχιτεκτόνων Α.Π.Θ.

Οικονόμου, Δ. Πετράκος, Γ. (1999) 'Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Αστικών Κέντρων', στο Οικονόμου, Δ. Πετράκος, Γ. (1999) Η ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής και Πολιτικής, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας. Gutenberg, Βόλος, σς. 13-44

Τσεγενίδη, Κ. (2001) 'Μάρκετινγκ πόλεων: Απο την γερμανική εμπειρία στην ελληνική πραγματικότητα'. Διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος

Τσεγενίδη Κ. (2002) 'Μάρκετινγκ Πόλεων και Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα: Η περίπτωση της Πάτρας ως Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα το 2006'. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Τσολάκης Α. (2009), The Dubai Effect, Ένα ταξίδι από το Bilbao στο Dubai, οι πόλεις των landmarks και του marketing, Ερευνητική Εργασία, Βιβλιοθήκη Αρχιτεκτόνων Α.Π.Θ.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Al Darmaki, I. (2008) 'Globalisation and Urban Development: A Case Study of Dubai's Jumeirah Palm Island Mega Project'. University of Southampton, Faculty of Engineering Science & Mathematics, School of Geography.

Asworth, G. & Kavaratzis, M. (2010) "Towards Effective Place Branding Management: Branding European cities and regions".

- Abdellatif, M. A., & Othman, A. A. E. (2006). Improving the sustainability of low-income housing projects: The case of residential buildings in Musaffah commercial city in Abu Dhabi. *Emirates Journal for Engineering Research*, (pp. 115-120).
- Aldalbahi, M., & Walker, G. (2015). Attitudes and policy implications of urban growth boundary and traffic congestion reduction in Riyadh, Saudi Arabia. In *International Conference Data Mining*.
- Aldalbahi, M., & Walker, G. (2016). Riyadh transportation history and developing vision. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 216, 163-171.
- Al-Ghafri, A., Inoue, T., & Nagasawa, T. (2007). Irrigation Scheduling of Aflaj of Oman. University of Hokkaido. www.inweh.unu.edu/inweh/drylands/Publications/AlGhafri.pdf.
- Al-Hathloul, S. (2002). Riyadh architecture in one hundred years. *Center for the Study of the Built Environment*, 21, 1-21
- Al-Hathloul, S. (2017). Riyadh Development Plans in the Past Fifty Years (1967-2016). *Current Urban Studies*, 5(01), 97.
- Al-Hosani, N., & Salam, A. (2018). Sustainable city transport strategies: tourist perspectives on Dubai. *Journal of Tourism Research & Hospitality*, 7(2). ,
- Almuhri, H., Alriyami, H., & Scott, N. (Eds.). (2017). *Tourism in the Arab World: An Industry Perspective*. Channel View Publications.
- Al-Rasheed, M. (2010). *A history of Saudi Arabia*. Cambridge University Press.
- Al-Shihri, F., & Benson, J. (2002). The National-Local Policy Vacuum in Sustainable Land-use Planning: Al-Qatif Oasis, Saudi Arabia. Oxford: EOLSS Publishers..
- Bagaee, S. (2007). Brand Dubai: The instant city; or the instantly recognizable city. *International Planning Studies*, 12(2), 173-197
- Balakrishnam, M. (2008) 'Dubai - a star in the east: A case study in a strategic destination branding'. *Journal of Place Management and Development*, 1 (1) 62-91
- Barthel, P. A., & Vignal, L. (2014). Arab Mediterranean Megaprojects after the 'Spring': Business as Usual or a New Beginning?. *Built Environment*, 40(1), 52-71.
- Battesti, V. (2013). Resources and Appropriations. *Études rurales*, (2), 153-175.
- Beriatos, E. & Gospodini, A. (2004) 'Glocalising urban landscapes: Athen and the 2004 Olympics'. *Cities*, 21 (3) 187-202.
- Brown, K. L., & Brown, C. (1973). " From Madina to Metropolis: Heritage and Change in the Near Eastern City"(Book Review). *Islamic Quarterly*, 17(3), 187.
- Cox, K. (1993) 'The local and the global in the new urban politics: a critical review'. *Environment and Planning C: Society and Space*, 11 (4) 433-448.
- Cybrirsky, R. (2013). *Capital Cities around the World: An Encyclopedia of Geography, History, and Culture*. Santa Barbara: ABC-CLIO
- David Price, Alhanoof AlDebasi, 2017, *Protecting Intellectual Property in the Arabian Peninsula: The GCC states, Jordan and Yemen*. Routledge.
- Davidson, C. M. (2008). From traditional to formal education in the lower Arabian Gulf, 1820–1971. *History of Education*, 37(5), 633-643.
- De Pauw, E. (2002). *An agroecological exploration of the Arabian Peninsula*. Icarda.

Deffner, A.M. & Labrianidis, L. (2005) 'Planning culture and time in a mega event: Thessaloniki as the European City of Culture in 1997'. *International Planning Studies*, 10 (3-4) 241-264.

Deffner, A.M. & Metaxas, T. (2010) 'The city Μάρκετινγκ Pilot Plan for Nea Ionia, Magnesia, Greece: An exercise in Branding'. *Journal of Town & City Management*, 1 (1) 58-68
Evans, G. (2003) 'Hard-branding the cultural city - from Prado to Prada'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27 (2) 417-440.

Doxiadis, (1985), 'Comprehensive Development Plan for Dubai Emirate', Vol. 2.

Elhiraika, A., Hamed, A. (2002). Explaining growth in an oil-dependent economy: The case of the United Arab Emirates, United Arab Emirates University and Abu Dhabi Fund for Development.

Elsheshtawy, Y. (2009). Dubai: Behind an urban spectacle. routledge.

Evans, G. (2003) 'Hard-branding the cultural city - from Prado to Prada'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27 (2) 417-440.

Fox, J. W., & NADA, M. S. (2006). The Arab Gulf region: Traditionalism globalized or globalization traditionalized?. In *Globalization and the Gulf* (pp. 13-70). Routledge

Gospodini, A. (2001) 'Urban design, urban space morphology, urban tourism: an emerging new paradigm concerning their relationship'. *European Planning Studies*, 9 (7) 925-934.

Gospodini, A. (2002) 'European cities in competition and the new 'uses' of urban design'. *Journal of Urban Design*, 7 (1) 59-74

Gospodini, A. (2004) 'Urban morphology and urban identity in European cities: built heritage and innovative design'. *Journal of Urban Design*, 9 (2) 225-248.

Gospodini, A. (2006) 'Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city'. *Cities*, 23 (5) 311-330.

Gunaim, A. (1993), 'Studies in urban geography and environmental planning of the United Arab Emirates', Dar Al Qira'aa liljame, Dubai [In Arabic]

Gupte, P. (2011). Dubai: the making of a megapolis. Penguin Books India.

Hall, T. and Hubbard, P. (eds) (1998), 'The Entrepreneurial City: Geographies of Politics, Regime and Representation', Chichester: John Wiley.

Harvey, D. (1982), 'The Limits to Capital', Oxford, Basil Blackwell.

Harvey, D. (1985), 'Monument and Myth: The Building of the Basilica of the Sacred Heart'. In D. Harvey, *Consciousness and the Urban Experience*. Oxford: Blackwell.

Harvey, D. (1987), 'Flexible accumulation through urbanisation: reflections of 'postmodernism' in the American city', *Antipode* 19: 260-286.

Harvey, D. (1989a), 'The Condition of Postmodernity', Oxford: Blackwell.

Harvey, D. (1989b), 'The Urban Experience', Oxford: Blackwell.

Harvey, D. (1989c), 'From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism', *Geografiska Annaler*, 71:3-17.

Hutton, Th.A. (2004a), 'The new Economy of the Inner City', *Cities*, 21(2): 89-108.

Hutton, Th. A. (2004b), 'Post-industrialism, Post-modernism and the Reproduction of Vancouver's Central Area: Retheorising the 21st-century City', *Urban Studies* 41(10): 1953-1982.

Institute of Research and Arabic Studies, (1978), 'The United Arab Emirates a comprehensive survey study', Cairo [In Arabic].

International Monetary Fund. (2012). United Arab Emirates: Selected Issues and Statistical Appendix, IMF Country Report No. 12/136

Kavaratzis, M. (2004) 'From city μάρκετινγκ to city branding: towards a theoretical framework for developing city brands'. Place Branding, 1 (1) 58-73.

Lee, H & Jain, D. (2009) 'Dubai's brand assessment success and failure in brand management Part 1'. Place Branding and Public Diplomacy, 5 (3) 234-24

Lis, S. (2010). Dubai, from the scratch until today-A new vision of tourism?. GRIN Verlag.

Marshall. R. (2003) "Emerging Urbanity: Global Urban Projects in the Asia Pacific Rim". London: Spon Press

Nassar, A. K., Blackburn, G. A., & Whyatt, J. D. (2014). Developing the desert: The pace and process of urban growth in Dubai. Computers, Environment and Urban Systems, 45, 50-62.

Pacione, M. (2005) 'City Profile Dubai'. Cities, 22 (3) 255-265

Ponzini, D. Nastasi, M. (2008) 'Starchitecture: Scences, Actors, Spectacles in Contemporary Cities'. Sassen, S., (2001), The Global City: New York, London, Tokyo, (new update edition), Princeton University Press

Sassen, S., (2000) 'The Global City: Strategic Site/New Frontiers'. American Studies, 79-95.

Short, J. (2004) "Global Metropolitan: Globalizing Cities in a Capital World". Routledge

Stephenson L. M. & Ali-Knight, J. (2010): Dubai's tourism industry and it's societal impact: social implications and sustainable challenges, Journal of Tourism and Cultural Change, 8 (4) 278-299

Van Naerssen, Ton (2000), Cities and the Globalisation of Urban Development Policy, Globalisation and development studies, Rozengracht 176A, 1016NK Amsterdam, The Netherlands

Zukin, S., (1992), 'The city as a landscape of power: London and New York as a global financial capitals'. London and New York: Routledge

Xue C. Q. L., Zhai H., Mitchenere B. (2011) Shaping Lujiazui: The Formation and Building of the CBD in Pudong, Shanghai. Journal of Urban Design, Vol. 16. No. 2, pp. 209-232

Χρήσιμοι Σύνδεσμοι

Dubai Healthcare City - <http://www.ihc.ae/>. [πρόσβαση στις 15/01/2023]

Dubai Dibiotech <http://www.dubiotech.ae/>. [πρόσβαση στις 20/01/2023]

Dubailand, A Dubai Properties Group Destination - <http://www.dubailand.ae>. [πρόσβαση στις 20/01/2023]

Dubai Mall - <http://www.thedubaimall.com/en>. [πρόσβαση στις 17/01/2023]

Dubai Architecture. database of Dubai architectural styles. architects and regions - <http://www.dubai-architecture.info>. [πρόσβαση στις 17/01/2023]

Skidubai.com - <http://www.skidubai.com>. [πρόσβαση στις 20/01/2023]
<http://www.eturbonews.com>. [πρόσβαση στις 22/01/2023]
 gulfnews.com - <http://gulfnews.com>. [πρόσβαση στις 15/01/2023]
 The gulf Today - <http://gulftoday.ae>. [πρόσβαση στις 15/01/2023]
<http://progressivetimes.wordpress.com>. [πρόσβαση στις 17/01/2023]
 Mongabay.com Environmental NEWS - <http://news.mongabay.com>. [πρόσβαση στις 20/01/2023]
 TheNational - <http://www.thenational.ae>. [πρόσβαση στις 15/01/2023]
<http://www.eturbonews.com/2273/environmental-concerns-over-dubai-tourism-dev> [πρόσβαση στις 15/01/2023]
<http://gulfnews.com>. [πρόσβαση στις 17/01/2023]
<http://news.mongabay.com>. [πρόσβαση στις 17/01/2023]
<https://www.newside.gr/apisteutes-poleis-anagnorizate-paliotera/> [πρόσβαση στις 18/01/2023]
<https://farbitis.ru/el/antarctica/istoriya-sozdaniya-palma-dzhumeira-iskusstvennye-ostrova-v-dubae-arabskie/> [πρόσβαση στις 18/01/2023]
<https://factum-info.net/el/interesnoe/puteshestviya/116-dubaj-samyj-bystrorazvivayushchij-syagorod-v-mire> [πρόσβαση στις 18/01/2023]
https://www.researchgate.net/figure/John-Harriss-second-Master-Plan-of-Dubai-from-1971-15-A-Deira-area-B-Bur-Dubai-area_fig6_320860098 [πρόσβαση στις 17/01/2023]
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2012/cr12136.pdf> [πρόσβαση στις 18/01/2023]
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2012/cr12116.pdf> [πρόσβαση στις 20/01/2023]
 United Arab Emirates, Ministry of Economy. (2011). Annual Economic Report 2011, <http://www.economy.ae/English/Documents/EconomicAnnualReport-en.pdf> [πρόσβαση στις 23/01/2023]