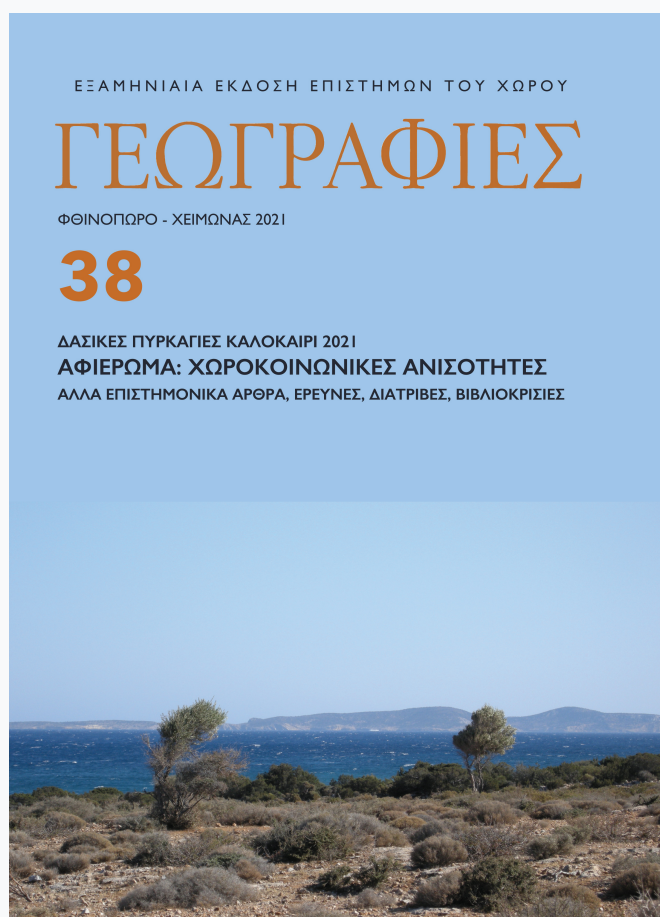


Γεωγραφίες

Αρ. 38 (2021)

Γεωγραφίες, Τεύχος 38, 2021



**ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΧΩΡΙΚΟΣ
ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΙΣΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΝΕΟ
ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ: ΑΛΛΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ**

Έλια Αποστολοπούλου

ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΧΩΡΙΚΟΣ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΙΣΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΝΕΟ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΜΕΤΑΞΙΟΥ: ΑΛΛΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ¹

Έλια Αποστολοπούλου²

Περίληψη

Σε αυτό το άρθρο, εξετάζω πως ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού αναδιαμορφώνει τις αστικές και κοινωνικές γεωγραφίες των πόλεων που αποτελούν βασικούς αστικούς κόμβους του. Προσφέροντας μια σχεσιακή σύγκριση, ο σκοπός μου είναι να δείξω πως οι εξελίξεις σε τέσσερις πόλεις τόσο του Παγκόσμιου Νότου όσο και του Βορρά (Αθήνα, Κόνζα, Κολόμπο, Λονδίνο) είναι τα προϊόντα αλληλένδετων κοινωνικο-χωρικών διαδικασιών που επηρεάζουν βαθιά τις γεωγραφίες της καθημερινής ζωής στην πόλη. Η ανάλυσή μου βασίζεται στην αντίληψη του Λεφέβρ για την παραγωγή του χώρου, του τόπου και της κλίμακας και, ως εκ τούτου, αντιλαμβάνομαι τους τόπους που μελετώ εδώ ως μέρος σύνθετων δικτύων κοινωνικών σχέσεων, κοινωνικο-χωρικών μετασχηματισμών, ιστοριών, εμπειριών και αντιλήψεων, μεγάλο μέρος των οποίων διαμορφώνεται σε κλίμακες που υπερβαίνουν τα όρια της κάθε πόλης. Καταλήγω στο συμπέρασμα ότι ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού σηματοδοτεί την εμφάνιση μιας νέας μορφής, αυταρχικής νεοφιλελεύθερης αστικοποίησης που καθοδηγείται από τη –σχεδόν παγκόσμια– κυριαρχία των υποδομών και δημιουργεί ένα νέο στάδιο ρεβανσιστικής και αυταρχικής αστικής ανάπτυξης. Η τελευταία εμβαθύνει τον χωρικό κατακερματισμό, τον εδαφικό στιγματισμό και τον κοινωνικό διαχωρισμό εντείνοντας την ανισότητα σε όλες τις πόλεις που μελετώνται σε αυτό το άρθρο.

Λέξεις κλειδιά

Αστικοποίηση, μεταποικιακές γεωγραφίες, εξευγενισμός, χωρική διόρθωση, έργα υποδομής, δημόσιος χώρος

Urban socio-spatial transformation and inequality in the New Silk Road: Reconfiguring the social geography of cities

Elia Apostolopoulou

Abstract

In this paper, I explore how China's Belt and Road Initiative (BRI) reconfigures urban and social geographies in cities that are key urban nodes of the New Silk Road. By offering a relational comparison, I show how developments in four cities across the Global South and North (Athens, Colombo, Konza, London) are the products of intertwined socio-spatial processes that deeply influence the geographies of everyday life in the city. My analysis is grounded in Lefebvrian conceptions of the pro-

1. Η εν λόγω εργασία αποτελεί επαν-επεξεργασία της εργασίας Apostolopoulou, E. (2020a). Tracing the Links between Infrastructure Led Development, Urban Transformation, and Inequality in China's Belt and Road Initiative. *Antipode*, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/anti.12699>. Σημαντικές διαφορές μεταξύ των δύο εργασιών συνιστά η συμπερίληψη μίας νέας περίπτωσης μελέτης, και συγκεκριμένα της Κόνζα, στην εν λόγω εργασία καθώς και μιας σειράς αποσπασμάτων από την εμπειρική, εθνογραφική μελέτη των υπόλοιπων τριών πόλεων.

2. elia.apostolopoulou@gmail.com; ea367@cam.ac.uk

duction of space, place and scale and, therefore, places are seen as articulated moments in complex networks of social relations, socio-spatial trajectories, histories, experiences and understandings, a large proportion of which are shaped on a scale than significantly exceeds each city's boundaries. I conclude that the BRI signals the emergence of a new form of infrastructure-led, authoritarian neoliberal urbanism that engenders a new stage of revanchist and authoritarian urban development. This deepens spatial fragmentation, territorial stigmatization and social segregation intensifying inequality in all the cities explore here.

Keywords: Urbanization, postcolonial geographies, gentrification, spatial fix, infrastructure, public space

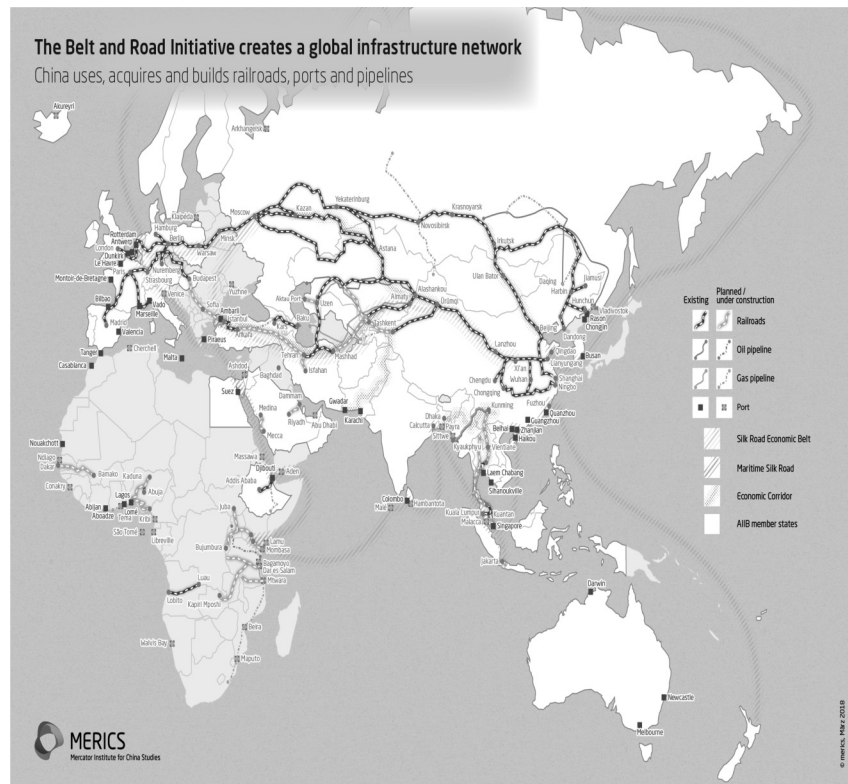
Εισαγωγή

Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού (New Silk Road ή Belt & Road Initiative) είναι το μεγαλύτερο έργο υποδομής από το Σχέδιο Μάρσαλ και ίσως το πιο φιλόδοξο στην ανθρώπινη ιστορία με συντηρητικές εκτιμήσεις να υποδηλώνουν ότι το κόστος του θα φτάσει το 1 τρισεκατομμύριο δολάρια.³ Το όλο εγχείρημα αποτελεί την πιο πρόσφατη στιγμή στη διαδικασία γεωγραφικής επέκτασης και χωρικής αναδιοργάνωσης που χαρακτήρισε τη μετάβαση της Κίνας στον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 (Olinga-Shannon κ.ά. 2019). Οι ρίζες του θα πρέπει να αναζητηθούν στις ιδιαιτερότητες της κινεζικής οικονομίας και στο βασικό ρόλο των υποδομών στο μοντέλο εκβιομηχάνισης της το οποίο χαρακτηρίζεται από ένα σαφή προσανατολισμό προς τις εξαγωγές, καθώς και στο ευρύτερο διεθνές πολιτικο-οικονομικό πλαίσιο έτσι όπως διαμορφώθηκε μετά από τη χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 (Tooze 2018). Η οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και η αυξημένη ανταγωνιστικότητά της υποστηρίχτηκαν από τεράστιες επενδύσεις σε υποδομές σε συνδυασμό με την ανάπτυξη ειδικών οικονομικών ζωνών (EOZ) (Olinga-Shannon κ.ά. 2019). Παρόλο που αυτό κατέστησε σταδιακά την κινεζική αγορά υποδομών τη μεγαλύτερη στον κόσμο, είχε σημαντικά όρια που ήδη παρατηρήθηκαν τη δεκαετία του 1990 στη μειωμένη κερδοφορία πολλών τομέων.

Τα παραπάνω προβλήματα εντάθηκαν μετά την κρίση του 2008: η χρηματοπιστωτική κρίση στις αγορές των ΗΠΑ και της ΕΕ οδήγησε σε σημαντική μεί-

ωση των εξαγωγών της Κίνας κατά τουλάχιστον 30% (Olinga-Shannon κ.ά. 2019· Schindler & Kanai 2019· Tooze 2018). Η κινεζική κυβέρνηση ανταποκρίθηκε μέσω ενός μαζικού πακέτου οικονομικών κινήτρων ύψους 586 δισεκατομμυρίων δολαρίων που χρηματοδοτήθηκε από το κράτος, συνιστώντας την πρώτη πραγματικά μεγάλης κλίμακας δημοσιονομική αντίδραση στην κρίση παγκοσμίως (Tooze 2018). Το 38% αυτού του πακέτου υποστήριξε την ανάπτυξη υποδομών και, ιδιαίτερα, τις εγχώριες αστικές υποδομές οδηγώντας στην επέκταση δρόμων, αεροδρομίων, εμπορικών κέντρων και συγκροτημάτων διαμερισμάτων, μεταμορφώνοντας βαθιά τις αστικές γεωγραφίες της Κίνας. Οι μαζικές επενδύσεις στο δομημένο περιβάλλον μαζί με την έκρηξη στον τομέα των κατασκευών οδήγησαν σε υπερπροσφορές που έγιναν εμφανείς, μεταξύ άλλων, στη δημιουργία «πόλεων-φαντασμάτων» (Jin κ.ά. 2017) και στην υπερβολική παραγωγική ικανότητα σε βιομηχανικούς τομείς, από το χάλυβα έως το τσιμέντο (Cai 2017· CSIS 2018· Webb 2019). Η ανάγκη εξόρυξης πρώτων υλών, πρόσβασης σε φτηνό και εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, ευνοϊκών ρυθμίσεων και ελαχιστοποίησης της απόστασης μεταξύ των τομέων της εξόρυξης πόρων, της παραγωγής και της κατανάλωσης, μαζί με τη διαθεσιμότητα φτηνού κεφαλαίου και χαμηλών επιτοκίων από τις μεγάλες οικονομίες, συμπεριλαμβανομένων των ΗΠΑ και της Κίνας, πυροδότησαν αυτό που ο Tooze (2018) ονομάζει «global infrastructure rush»⁴. Οι Hilyard και Sol (2017) χαρακτηρίζουν αυτήν την περίοδο ως την εποχή των ακραίων υποδομών («extreme infrastructure») που αναδιαμορφώνουν τόπους και κοινωνίες με σκοπό να δημιουργήσουν φιλικά προς το κεφάλαιο εμπορικά τοπία και νέους οικονομικούς διαδρόμους.⁴

Σε αυτό το πλαίσιο αναδύθηκε ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού, δίνοντας μια παγκόσμια διάσταση στο κινεζικό πακέτο τόνωσης (Schindler & Kanai 2019), με στόχο την αναζωογόνηση της οικονομικής ανάπτυξης μέσω της γεωγραφικής αναδιάρθρωσης και επέκτασης επιβεβαιώνοντας ότι η αναπαραγωγή του κεφαλαίου απαιτεί τη διαρκή του κίνηση (Marx 1887). Πράγματι, η επιταγή του εκμηδενισμού του χώρου με το χρόνο διατρέχει την Έκθεση Ανάπτυξης της Παγκόσμιας Τράπεζας του 2009 χωρίς φυσικά να αποδίδει την έννοια στον Μαρξ. Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού έγινε σταδιακά το πλέον εμβληματικό παράδειγμα της σχεδόν παγκόσμιας ηγεμονίας της ανάπτυξης που καθοδηγεί-



Χάρτης του Νέου Δρόμου του Μεταξιού. Πηγή:
<https://merics.org/en/analysis/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>

ται από τις υποδομές («infrastructure-led development») και έπαιξε βασικό ρόλο στην εποχή μετά το 2008 ως μια σημαντική χωρική διόρθωση («spatial fix») στην παγκόσμια οικονομική κρίση (Harvey 2014, 2016· Summers 2016· Zhang 2017) κυρίως λόγω της δυνατότητάς του να απορροφήσει πλεονάσματα που διαφορετικά θα οδηγούνταν σε υποτίμηση. Αυτά συνίστανται σε ένα συνδυασμό πλεονασματικού κεφαλαίου που αναζητά παραγωγικές επενδύσεις, πλεονασματικών εμπορευμάτων που αναζητούν αγοραστές και πλεονάσματος εργατικής δύναμης που αναζητά απασχόληση (Ekers & Prudham 2017).

Ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού διευκόλυνε την εξαγωγή προϊόντων, όπως ο χάλυβας, το τσιμέντο και το αλουμίνιο, για την υποστήριξη της κατασκευής υποδομών μεγάλης κλίμακας επιτρέποντας στα κινεζικά προϊόντα και υπηρεσίες να εισέλθουν σε νέες αγορές, κάτι που αποτελούσε βασική προτεραιότητα για την κινεζική κυβέρνηση με βάση το 13ο πενταετές σχέδιο⁵ (2016-2020) ενισχύοντας σημαντικά τις εμπορικές σχέσεις της Κίνας με τη Νοτιοανατολική και Κεντρική Ασία και την Ευρώπη. Αυτό που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι ο κεντρικός ρόλος της *αστικοποίησης* σε αυτή

τη διαδικασία αναδιάρθρωσης και επέκτασης, που απορρέει από την ικανότητά της να απορροφά πλεονασματικά κεφάλαια τα οποία διαφορετικά θα οδηγούνταν σε υποτίμηση (Christophers 2011· Harvey 2018· Lefebvre 1974· Smith 2008). Παρόλο που το αστικό αναφέρεται εδώ στην παραγωγή και αναπαραγωγή του δομημένου περιβάλλοντος που δεν περιορίζεται σε αστικούς οικισμούς, σύμφωνα με την έννοια της πλανητικής (Brenner & Schmid 2014) ή γενικευμένης (Lefebvre 1974) αστικοποίησης, αυτό που πρωτίστως με ενδιαφέρει σε αυτό το άρθρο είναι ο τρόπος με τον οποίο αυτές οι τάσεις αναδιαμορφώνουν τον αστικό χώρο εντός των πόλεων που θεωρούνται βασικοί αστικοί κόμβοι του Νέου Δρόμου του Μεταξιού.

Για να κατανοήσουμε το τελευταίο, είναι σημαντικό να λάβουμε υπόψη ότι η πρωτοβουλία οργανώνεται γύρω από έξι κύριους οικονομικούς διαδρόμους⁶ (Eder 2018· OECD 2018· Summers 2016). Παρά τη ρητορική απεικόνισή τους ως συνεχών επιφανειών, η χωρική διαμόρφωση των ροών κεφαλαίου, εργασίας και προϊόντων αναμένεται να πραγματοποιηθεί κυρίως γύρω από ένα δίκτυο αστικών κόμβων, κάτι που γίνεται σαφές και από το λεγόμενο «Vision document»⁷ του

Νέου Δρόμου του Μεταξιού και τη σαφή αναφορά του τόσο στο ρόλο μεγάλων πόλεων στην Κίνα όσο και στη σημασία τοποθέτησης μιας σειράς στρατηγικών έργων⁸ σε επιλεγμένες πόλεις σε όλο τον κόσμο αντικατοπτρίζοντας ένα χωρικό παράδειγμα που αναπαράγει ηγεμονικές καπιταλιστικές αναπτυξιακές ιδέες (Summers 2016). Ο βασικός στόχος των εν λόγω διαδρομών είναι η σύνδεση μεγάλων αστικών-οικονομικών κέντρων και ο συνδυασμός έργων υποδομής και βελτιωμένης συνδεσιμότητας με επενδύσεις στο δομημένο περιβάλλον. Όπως καταδεικνύουν πρόσφατα δεδομένα τηλεοπτικής (Linlin et al. 2017), η αστικοποίηση έχει ήδη ενταθεί γύρω από τους διαδρόμους του Νέου Δρόμου του Μεταξιού με συγκεκριμένες πόλεις σε κάθε διάδρομο τοποθετημένες ή συνδεδεμένες με τρόπους που τις ωφελούν περισσότερο (Derudder et al. 2018). Οι διάδρομοι του Νέου Δρόμου του Μεταξιού ως εκ τούτου, αναμένεται να εγγράψουν νέους σκοπούς σε ήδη υπάρχουσες αστικές περιοχές, να δημιουργήσουν νέους συνδέσμους μεταξύ τους ή ακόμη και να κατασκευάσουν εντελώς νέες πόλεις (Wiig & Silver 2019) ώστε να δημιουργήσουν νέες διεθνικές εμπορικές σχέσεις. Αυτό υποδηλώνει μια διαδικασία αναδιαμόρφωσης των κοινωνικών γεωγραφιών των πόλεων όχι μόνο στο εσωτερικό της Κίνας (Wu et al. 2016), και συνολικότερα στην Ασία (Linlin et al. 2017), αλλά, όπως θα δούμε στις επόμενες ενότητες, σε ολόκληρο τον κόσμο σε μια ιστορικά απαράμιλλη κλίμακα.

Ακριβώς σε όλες τις παραπάνω δυναμικές, στρέφω τώρα την προσοχή μου. Χρησιμοποιώντας την προσέγγιση των μαρξιστικών μεταποικιακών γεωγραφιών, ο σκοπός μου είναι να προχωρήσω σε μια σχεσιακή σύγκριση (Hart 2018, 2006) τεσσάρων πόλεων, της Αθήνας, της Κόνζα, του Κολόμπο, και του Λονδίνου, ώστε να δείξω πώς οι εξελίξεις σε καθεμία από αυτές είναι προϊόντα αλληλένδετων χωρο-ιστορικών διαδικασιών που έχουν τόσο συγκλίσεις όσο και αποκλίσεις. Η σχεσιακή σύγκριση βασίζεται στην αντίληψη του Lefebvre (1974) για την παραγωγή του χώρου, του τόπου και της κλίμακας. Αυτό σημαίνει ότι κάθε μέρος γίνεται κατανοητό ως ένα κομβικό σημείο σύνδεσης σε ένα ευρύτερο δίκτυο κοινωνικά παραγόμενων χώρων, αντικατοπτρίζοντας αυτό που η Massey (1994) αποκαλεί μια εξωστρεφή αντίληψη του τόπου. Οι τόποι που ερευνώνται στην επόμενη ενότητα γίνονται, επομένως αντιληπτοί ως αρθρωτά μέρη σε σύνθετα δίκτυα κοινωνικών σχέσεων, κοινω-

νικο-χωρικών μετασχηματισμών, ιστοριών, εμπειριών και αντιλήψεων, ένα σημαντικό μέρος των οποίων ερμηνεύεται σε μια κλίμακα που ξεπερνά τα όρια της κάθε πόλης ή ακόμα και της κάθε χώρας (Massey 1994). Αυτή η ανάλυση είναι ζωτικής σημασίας για την αποδόμηση του λεγόμενου «μεθοδολογικού εθνικισμού» (Goswami 2002), δηλαδή της κατανόησης του έθνους-κράτους ως του αυτονόητου χώρου όπου διαμορφώνονται οι πολιτικές, πολιτιστικές και οικονομικές σχέσεις (Hart 2018). Η προσέγγιση των μαρξιστικών μεταποικιακών γεωγραφιών και η σχεσιακή σύγκριση αποτελούν τη βασική αναλυτική αλλά και μεθοδολογική μου προσέγγιση και μοιράζονται σημαντικές ομοιότητες τόσο με τον μεταποικιακό συγκριτικό αστισμό (postcolonial comparative urbanism, βλ. Schmid et al. 2018) όσο και με την αντι-τοπογραφία (counter-topography, βλ. Katz, 2011). Η επιλογή μου αυτή βασίζεται στη δυνατότητα των εν λόγω προσεγγίσεων να επιτρέπουν τη δημιουργία απροσδόκητων συνδέσεων μεταξύ διαφορετικών τόπων οδηγώντας στην παραγωγή χωρικών αφαιρέσεων που είναι απαραίτητες για την ανάδειξη και κατανόηση των τρόπων με τους οποίους ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού ανακατασκευάζει τον αστικό χώρο στον παγκόσμιο Νότο και Βορρά.

Συγκεκριμένα, μελετώ τέσσερις πόλεις που προσφέρουν εμβληματικά παραδείγματα της δυνατότητας του Δρόμου του Μεταξιού να αλλάξει τις κοινωνικές γεωγραφίες των πόλεων επηρεάζοντας καθοριστικά τα κυρίαρχα πρότυπα χωρικής και κοινωνικής ανισότητας, αναδεικνύοντας έτσι μια κρίσιμη πλευρά του όλου εγχειρήματος που παραμένει μέχρι στιγμής ανεξερεύνητη (για εξαιρέσεις βλ. Schindler & Kanai 2019· Williams et al. 2020· Wiig & Silver 2019). Επέλεξα αυτές τις πόλεις όχι μόνο επειδή μου επιτρέπουν να εξερευνήσω το ρόλο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού σε τρεις ηπείρους, αλλά και επειδή σε όλες τις περιπτώσεις που εξετάζω εδώ ο Νέος Δρόμος του Μεταξιού αναμένεται να αναδιαμορφώσει βαθιά τον αστικό χώρο μέσω ενός συνδυασμού νέων υποδομών μεταφορών, έργων ακινήτων και ειδικών οικονομικών ζωνών (βλ. και Apostolopoulou, 2020a). Το εμπειρικό μου υλικό προέρχεται από πρωτογενή κοινωνική έρευνα που συνίσταται τόσο σε εθνογραφική έρευνα, συμπεριλαμβανομένων 45 συνεντεύξεων με υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, εργαζομένους στα έργα, ακτιβιστές και κατοίκους των τεσσά-

ρων περιοχών, καθώς και σε μια εκτεταμένη ανάλυση κυβερνητικών εγγράφων και διαδικτυακών πηγών.

Κόνζα, Κένυα

Η νέα τεχνόπολη Κόνζα⁹ βρίσκεται 60 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά του Ναϊρόμπι, και η κυβέρνηση της Κένυας έχει ως στόχο να την καταστήσει ένα παγκόσμιο κέντρο τεχνολογίας που θα αποτελέσει σημαντικό οικονομικό μοχλό για την ανάπτυξη της χώρας. Η πόλη προβλέπεται να συγκεντρώσει επιχειρηματικές και εμπορικές δραστηριότητες και μία νέα αγορά ακινήτων. Η Αρχή Ανάπτυξης της Τεχνόπολης (KoTDA) ιδρύθηκε το 2012 για να επιβλέψει την κατασκευή και τη διαχείριση της και να εξασφαλίσει τη δημιουργία φιλικών προς τις επιχειρήσεις συστημάτων διακυβέρνησης. Η Κόνζα, ή Σίλικον Βάλει της Σαβάνα,¹⁰ όπως ονομάζεται στα ενημερωτικά φυλλάδια και στα μέσα ενημέρωσης αναπαράγοντας τη ρητορική της αναπτυξιακής ατζέντας της κυβέρνησης της Κένυας, έχει ως βασικό στόχο την προσέλκυση παγκόσμιων υπηρεσιών εξωτερικής ανάθεσης και τεχνολογιών πληροφορικής και η KoTDA επέλεξε την αμερικανική εταιρεία συμβούλων Tetra Tech¹¹ για την επίτευξη αυτού του στόχου. Η KoTDA πρόσφατα (2019) εισηγήθηκε και πέτυχε το σχεδιασμό της Κόνζα ως μιας ειδικής οικονομικής ζώνης¹² (EOZ), με σκοπό να δώσει στους πιθανούς επενδυτές γενναία δωρά επιχειρηματικά κίνητρα. Όπως μου εξήγησαν φορείς άμεσα εμπλεκόμενοι στο έργο, οι ρυθμίσεις αυτές, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν τα εξής: όσοι εργάζονται στην Κόνζα και δεν είναι από την Κένυα απαλλάσσονται πλήρως από την καταβολή φόρου εισοδήματος ενώ οι ξένες εταιρείες απαλλάσσονται από το να δεσμεύσουν το 20% του μετοχικού τους κεφαλαίου σε τοπικούς επενδυτές. Η βασική λογική που καθοδηγεί τη δημιουργία της Κόνζα είναι αυτή της «έξυπνης πόλης».¹³ Η εν λόγω ρητορική όχι μόνο επιδιώκει να παρομοιάσει την Κόνζα με υπάρχοντα εμπορικά κέντρα, όπως το Ντουμπάι και η Σιγκαπούρη, αλλά παράγει και συγκεκριμένες αφηγήσεις που την προωθούν ως ένα νέο πόλο έλξης της παγκόσμιας ελίτ και αποτελεί το βασικό εργαλείο που χρησιμοποιεί η KoTDA για να προσελκύσει ξένες επενδύσεις.

Οι κινεζικές επενδύσεις μέχρι στιγμής πρωταγωνιστούν στην κατασκευή της νέας πόλης. Είναι ενδεικτικό ότι το 2019, η κυβέρνηση της Κένυας εξασφάλισε 666



Απεικόνιση της μελλοντικής εικόνας της Konza Technopolis. Πηγή: https://www.konza.go.ke/project_category/ongoing/

εκατομμύρια δολάρια¹⁴ από την Κίνα για την κατασκευή της Κόνζα με την κινεζική εταιρεία τηλεπικοινωνιών Huawei να δεσμεύεται ότι θα επενδύσει 172,7 εκατομμύρια δολάρια. Παράλληλα, η China Aerospace Construction Group (CACG), μέσω χρηματοδότησης από την Τράπεζα Εξαγωγών-Εισαγωγών της Κίνας, ξεκίνησε την κατασκευή της Γραμμής Μεταφοράς Konza-Isinya τον Νοέμβριο του 2019. Το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή τεσσάρων γραμμών μεταφοράς και διανομής υψηλής τάσης έκτασης 250χλμ., καθώς και την επέκταση οκτώ σταθμών μετασχηματισμού ισχύος. Το ενεργειακό έργο χαρακτηρίστηκε ως κρίσιμο για την αναπτυξιακή ατζέντα της Κένυας, με τον κινέζο πρέσβη να τονίζει την υποστήριξη της Κίνας και τη βούληση της να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στον ευρύτερο εκσυγχρονισμό της χώρας.¹⁵

Η πρώτη φάση του έργου, που πρόκειται να ολοκληρωθεί το 2022, οραματίζεται τη δημιουργία μιας νέας πόλης, με πρόσβαση σε πάρκα, αναψυχή και διασκέδαση, ποικίλες εμπορικές δραστηριότητες, εστιατόρια και ένα φάσμα επιλογών στέγασης. Παρά τη ρητορεία της δημιουργίας μίας πόλης πρότυπο που θα υλοποιήσει τις κεντρικές αναπτυξιακές προτεραιότητες της Κένυας (υποδομές, διατροφική ασφάλεια, προσιτή κατοικία και δημόσια υγεία για όλους), όπως επιβεβαιώνουν συζητήσεις με κατοίκους της ευρύτερης περιοχής, η Κόνζα έχει επηρεάσει αρνητικά, από τα πρώτα στάδια του σχεδιασμού της, τις ζωές των ανθρώπων που ζουν στην περιφέρειά της και έχει προκα-

λέσει τεράστια όξυνση της ανισότητας. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η δημιουργία μίας ζώνης 20.000 εκταρίων γύρω από τις κατασκευές για να αποφευχθούν οι «ανεπίσημες» δραστηριότητες των κατοίκων. Η δημιουργία της ζώνης ενέτεινε την ήδη υπάρχουσα ανασφάλεια στην ιδιοκτησία γης και την εξασφάλιση μέσω διαβίωσης όπως μου είπαν κάτοικοι των γύρω χωριών και προκάλεσε μια σειρά αποκλεισμών, συμπεριλαμβανομένου του αποκλεισμού των ποιμενικών κοινοτήτων από τη βόσκηση των βοοειδών τους. Πρόσφατα, οι δύο μεγαλύτερες κοινότητες στην περιοχή (Old Konza και Malili) ενημερώθηκαν ότι οι οικισμοί τους πρόκειται να κατεδαφιστούν. Ωστόσο, δεν έχουν λάβει ακόμη καμία επίσημη ειδοποίηση για αποζημίωση και αποκατάσταση των οικισμών τους ενώ η κατασκευή της πόλης συνεχίζεται κανονικά χωρίς καμία κοινωνική διαβούλευση.

Η Κόνζα λόγω της εγγύτητας της με το Ναϊρόμπι, συνδέεται άμεσα και με άλλα έργα υποδομής χρηματοδοτούμενα από εταιρείες κινεζικών συμφερόντων, συμπεριλαμβανομένου του νέου –αμφιλεγόμενου– σιδηρόδρομου Μομπάσας-Ναϊρόμπι¹⁶ που εντάσσεται στο Νέο Δρόμο του Μεταξίου. Την ίδια χρονιά που ο νέος σιδηρόδρομος άρχισε να λειτουργεί, η κινεζική κρατική εταιρεία Guangdong New South ίδρυσε την πρώτη ΕΟΖ της Κέννας για να εκμεταλλευτεί το νέο διάδρομο μεταφορών προς το λιμάνι της Μομπάσα. Η συμμετοχή της Κίνας στην Κόνζα είναι καθοριστικής σημασίας για την ενίσχυση του δικτύου υποδομών της στην Κέννα, το οποίο είναι χτισμένο γύρω από τον εν λόγω σιδηρόδρομο. Είναι σημαντικό να τονιστεί εδώ ότι, όπως μου εξήγησαν κάτοικοι της περιοχής, ο σιδηρόδρομος καταδικάστηκε από τις τοπικές κοινωνίες γιατί προκάλεσε την υφαρπαγή της γης τους. Συγκεκριμένα, η China Road and Bridge Corporation¹⁷ έλαβε την άδεια από την Εθνική Επιτροπή Γης της Κέννας να απαλλοτριώσει μεγάλο κομμάτι γης, με την επιτροπή να υποστηρίζει ότι το δημόσιο αγαθό του σιδηροδρόμου υπερέβαινε την εκποίηση γης. Όπως επιβεβαιώνει η εμπειρική μου έρευνα, όταν οι κοινότητες που επηρεάστηκαν από το έργο ενημερώθηκαν μέσω επιστολής ότι δε θα αποζημιωθούν με τους συντελεστές που αποδίδονται σε εμπορικές επιχειρήσεις, και οι 220 επιστολές που είχε στείλει η Εθνική Επιτροπή Γης επιστράφηκαν στη δημοτική κυβέρνηση ως ένδειξη διαμαρτυρίας. Περιβαλλοντικές οργανώσεις εξέφρασαν επίσης την αντίθεσή τους

για την κατασκευή του έργου, επειδή ο σιδηρόδρομος θα διέσχιζε δύο εθνικά πάρκα.

Η δημιουργία της νέας Τεχνόπολης είναι ένα από τα πολλά προτεινόμενα σχέδια μεγάλης κλίμακας υποδομών στην υποσαχάρια Αφρική που πρόκειται να εντείνουν δραματικά τις ήδη τεράστιες κοινωνικές ανισότητες που χαρακτηρίζουν τις περισσότερες αφρικανικές πόλεις. Σε ένα μέρος όπου πολλοί άνθρωποι ζουν με λιγότερα από 2 δολάρια την ημέρα και στερούνται την πρόσβαση σε καθαρό νερό και εγκαταστάσεις υγείας, η «έξυπνη» πόλη Κόνζα είναι ειδικά σχεδιασμένη ώστε να εξυπηρετήσει μόνο μια μικρή ελίτ αποκλείοντας τους κατοίκους των γύρω περιοχών από την πρόσβαση στη γη τους και στα μέσα διαβίωσης τους.

Royal Albert Dock, Αγγλία

Η αστική «αναγέννηση» του Royal Albert Dock του Λονδίνου περιλαμβάνει τη μετατροπή μιας έκτασης 35 στρεμμάτων από έναν εγκαταλελειμμένο, μεταβιομηχανικό χώρο σε μια νέα επιχειρηματική περιοχή και έναν τεχνολογικό κόμβο.¹⁸ Το έργο υποστηρίζεται από την κινεζική εταιρεία ABP¹⁹ (Advanced Business Park) και συνδέεται με τη δημιουργία νέων υποδομών σε έργα μεταφοράς. Αυτές περιλαμβάνουν τόσο τη νέα σιδηροδρομική διαδρομή²⁰ μεταξύ Υίγου, ενός εμπορικού κέντρου στην ανατολική ακτή της Κίνας 300 χιλιόμετρα νότια της Σαγκάης, και Λονδίνου όσο και την επένδυση 480 εκατομμυρίων λιρών στο αεροδρόμιο City. Η επένδυση της ABP περιλαμβάνει νέα γραφεία, κατοικίες, εμπορικές επιχειρήσεις καθώς και έργα πολιτισμού και αναψυχής. Η πρώτη φάση ολοκληρώθηκε το 2019 και περιελάμβανε τη δημιουργία 460.000m² γραφείων σε 21 νέα κτίρια αρκετά από τα οποία είναι ήδη διαθέσιμα προς πώληση ή ενοικίαση. Η δεύτερη φάση θα περιλαμβάνει περισσότερα γραφεία, διαμερίσματα και μια κλειστή λέσχη μελών. Το μακροπρόθεσμο όραμα της ABP περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός «ασιατικού επιχειρηματικού κέντρου»²¹ και τη μετατροπή της περιοχής στο τρίτο οικονομικό κέντρο του Λονδίνου.²²

Όπως μου εξήγησαν κάτοικοι και ακτιβιστές/στρίες από την περιοχή του Νιούχαμ, οι Βασιλικές Αποβάθρες του Λονδίνου, μια περιοχή στο δήμο του Νιούχαμ στο Ανατολικό Λονδίνο, έχουν μακρά ιστορία και μία πλούσια παράδοση ακτιβισμού. Το τελικό κλείσιμο



Απεικόνιση της μελλοντικής εικόνας του Royal Albert Dock. Πηγή: <https://www.multiplex.global/projects/royal-albert-dock-london/>

τους στην εμπορική κυκλοφορία το 1981 οδήγησε σε μαζική ανεργία, περιβαλλοντική υποβάθμιση και όξυνση της κοινωνικής και οικονομικής ανισότητας στο Ανατολικό Λονδίνο. Αυτό σηματοδότησε την έναρξη ενός αμφιλεγόμενου προγράμματος αναγέννησης που αντιμετώπισε μεγάλη κριτική. Μια σημαντική στιγμή στην αντίσταση των κατοίκων ήταν η δημιουργία ενός σχεδίου των πολιτών (People's Plan) το 1983 που προσέφερε ένα εναλλακτικό όραμα για τις αποβάθρες (Brownill 2018). Το σχέδιο αντανάκλουσε την επιθυμία των τοπικών κοινοτήτων να αποκτήσουν έλεγχο στο μέλλον της περιοχής: πρότεινε τη δημόσια ιδιοκτησία γης και επενδύσεων, την κοινωνική συμμετοχή στον πολεοδομικό σχεδιασμό και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Μέσα, όμως, σε ένα πλαίσιο περικοπών στο πρόγραμμα στέγασης από την κυβέρνηση της Θάτσερ, σημειώθηκε μια σταδιακή στροφή προς την ιεράρχηση των ιδιωτικών επενδύσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, η Αναπτυξιακή Επιχείρηση των Αποβαθρών αποφάσισε να εκποιήσει δημόσια γη και να πουλήσει 5.000 στρέμματα και 55 μίλια παραθαλάσσιας ιδιοκτησίας σε ιδιώτες (Henneke & Knowles 2020) ουσιαστικά ακυρώνοντας τα σχέδια των κατοίκων.

Η σημερινή επένδυση της ABP συνεχίζει την παράδοση των αστικών αναπλάσεων που από τη δεκαετία του 1980 αντιτίθενται στα αιτήματα των κατοίκων για να ευνοήσουν συγκεκριμένα επιχειρηματικά συμφέροντα. Όπως μου εξήγησαν εκπρόσωποι της εταιρείας, η ABP πρόκειται να δημιουργήσει και επτά νέες δημόσιες πλατείες και ένα παραλιακό δρόμο για να αποζη-

μιώσει τους κατοίκους. Παρ' όλα αυτά αλλά δεν είναι σαφές μέχρι στιγμής ούτε ποιος θα διαχειρίζεται αυτές τις περιοχές ούτε ποιες δραστηριότητες θα επιτρέπονται. Είναι σημαντικό να σημειωθεί εδώ ότι η συμφωνία του 2013 μεταξύ της Δημοτικής Αρχής του Λονδίνου, υποστηριζόμενη από τον τότε δήμαρχο Μπόρις Τζόνσον, και την ABP που έδωσε στην εταιρεία την αποκλειστική διαχείριση της περιοχής, επικρίθηκε έντονα, μεταξύ άλλων, λόγω της συμμετοχής της ABP σε εξώσεις πολιτών στο Πεκίνο αλλά και της απουσίας ουσιαστικής δημόσιας διαβούλευσης. Επιπλέον, όπως μου εξήγησαν ακτιβιστές/στρίες με δράση στην ευρύτερη περιοχή, το όραμα της εταιρείας που συνίσταται στην ιδιωτικοποίηση και μετατροπή (δημόσιου) εγκαταλελειμμένου χώρου σε οικονομικές ζώνες, «έξυπνες πόλεις» και πράσινους θύλακες για τις ελίτ είναι πολύ αμφιλεγόμενο για τους πολίτες. Πράγματι, το Albert Dock έχει ήδη μετατραπεί σε έναν ιδιωτικοποιημένο δημόσιο χώρο που διοικείται από τους εταιρικούς ιδιοκτήτες του, οι οποίοι, όπως μου εξήγησαν εκτενώς, είναι ανοιχτοί σε κοινοτικά εργαστήρια και συμμετοχή των κατοίκων σε δραστηριότητες για την ανάπλαση της περιοχής αλλά παρ' όλα αυτά δεν έχουν σαφή εικόνα για τις θέσεις εργασίας που μπορεί να προκύψουν από τις παρεμβάσεις στην περιοχή ή για το που θα μένουν όσοι/ες πιθανόν εργαστούν για αυτούς. Παράλληλα, και παρά τις ασαφείς υποσχέσεις των επενδυτών, η περιοχή μεταμορφώνεται σταδιακά σε μια ζώνη επιχειρήσεων και ακινήτων που στοχεύει πρωτίστως σε επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας και καινοτομίας και πλούσιους επενδυτές, όπως δείχνουν και οι τιμές των διαθέσιμων γραφείων.

Σήμερα, οι πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές γειτονιές της εργατικής τάξης της περιοχής μπορεί να έρχονται πιο κοντά (με γεωγραφικούς όρους) στους κόμβους του πλούτου στο Canary Wharf και στο City του Λονδίνου αλλά παραμένουν κοινωνικά και οικονομικά μακριά από αυτούς. Όπως μου είπε ένας αγωνιστής των XR στο Νιούχαμ (Extinction Rebellion Newham) «τα νέα διαμερίσματα που χτίζονται δεν είναι καθόλου προσιτά για τους ανθρώπους της περιοχής. Και παρά τις ελπίδες που έχουν ορισμένοι ότι κάποια από αυτά αποτελέσουν “προσιτή στέγαση” (affordable housing), αυτό δεν αποτελεί κάτι ιδιαίτερα ελκυστικό για τους κατοίκους του Νιούχαμ επειδή το λεγόμενο ‘προσιτό ενοίκιο’ δεν είναι καθόλου το ίδιο με το “κοινωνικό

ενοίκιο” (social rent) του οποίου ο υπολογισμός βασίζεται στο γενικό εισόδημα του συγκεκριμένου πληθυσμού τον οποίο αφορά. Οι άνθρωποι του Νιούχαμ δε βλέπουν, λοιπόν τίποτα θετικό για αυτούς σε αυτές τις επενδύσεις, ούτε θεωρούν ότι πρόκειται να τους προσφέρουν επιπλέον στέγαση». Και συμπλήρωσε: «το ίδιο ισχύει και για τις θέσεις εργασίας. Ρωτήσαμε πόσες δουλειές θα προκύψουν, και πόσες από αυτές θα είναι για τους κατοίκους και αν θα αποτελούν κανονικούς μισθούς (living wage jobs). Η απάντηση είναι ότι ακόμη δε ξέρουν».

Είναι σημαντικό να σημειωθεί εδώ ότι οι Βασιλικές Αποβάθρες αποτελούν τη μόνη Επιχειρηματική Ζώνη του Λονδίνου,²³ μια περιοχή δηλαδή που παρέχει κίνητρα για να προσελκύσει ξένες επενδύσεις. Τα οφέλη για τις επιχειρήσεις που βρίσκονται εντός της ζώνης περιλαμβάνουν φορολογικές διευκολύνσεις, απλοποιημένες διαδικασίες αδειοδότησης έργων και διατήρηση σταθερών επιτοκίων για 25 χρόνια. Στο *Belt & Road News*, με τον τίτλο «Χτίζοντας μια πόλη μέσα στην πόλη του Λονδίνου», η επένδυση γιορτάζεται ως σωτήρας για την περιοχή. Παρά τη δύναμη αυτής της αφήγησης, η οποία παραλείπει να αναφέρει ότι οι κινεζικές εταιρείες δραματίζουν μέχρι στιγμής το βασικό ρόλο στο έργο, η επένδυση αναμένεται να οδηγήσει στην εκτόπιση των οικονομικά ασθενέστερων, εντείνοντας την ανισότητα με βάση την τάξη και τη φυλή, όπως έχουν κάνει πολλές παρόμοιες διαδικασίες εξευγενισμού στο Λονδίνο. Αυτό δεν περιλαμβάνει μόνο τη φυσική μετεγκατάσταση των κατοίκων λόγω της αύξησης των ενοικίων, αλλά και την περιθωριοποίησή τους σε μια περιοχή όπου η συλλογική φαντασία για την πιθανή επανουकीοποίησή της από τους κατοίκους του Λονδίνου φαίνεται σήμερα μίλια μακριά από την τρέχουσα κατάσταση. Όπως μου είπε μια κάτοικος του Νιούχαμ και ακτιβίστρια με δράση στην περιοχή: «Αυτό που στην πραγματικότητα συμβαίνει είναι ότι χρησιμοποιούν μια αρκετά μεγάλη έκταση γης, γης του Νιούχαμ, που δε θα μπορεί να οικοδομηθεί περαιτέρω ή να χρησιμοποιηθεί. Χάνεται δημόσιος αστικός χώρος και αν –υποθετικά μιλώντας– έχουμε ποτέ μια αριστερή κυβέρνηση που θα επέλεγε να αρχίσει να χτίζει και πάλι κατοικίες για τους απλούς κατοίκους και ανοιχτούς δημόσιους χώρους, τότε δε θα υπάρχει γη για να συμβεί αυτό. [...] Αυτά τα μέρη είναι στεγνά και απρόσωπα, τόποι χωρίς ιστορία. Δεν αλληλεπιδρούν με τους ανθρώπους που

βρίσκονται γύρω τους, με την οικολογία γύρω τους ή με τους τόπους. Είναι ξηρά μέρη που σε μας δε προσφέρουν τίποτα και δεν είναι άλλωστε ο σκοπός τους αυτός, όλοι ξέρουμε ότι δε δημιουργούνται για να καλύψουν κάποια κοινωνική ανάγκη. Το μόνο που πετυχαίνουν είναι να εντείνουν τον κοινωνικό διαχωρισμό. Δίπλα σε μια από τις πιο φτωχές περιοχές του Λονδίνου με τα μεγαλύτερα ποσοστά θυμάτων από τον κορωνοϊό, φτιάχνουν ένα νέο κόμβο καταναλωτισμού και συσσώρευσης κερδών».

Πειραιάς, Ελλάδα

Χαρακτηρισμένος ως «η Κεφαλή του Δράκου» από τον Κινέζο Πρόεδρο Xi Jinping κατά την επίσκεψή του στην COSCO τον Νοέμβριο του 2019, ο Πειραιάς αποτελεί κεντρική επένδυση για την Κίνα λόγω της στρατηγικής του γεωγραφικής θέσης που τον καθιστά πύλη εισόδου των κινεζικών προϊόντων στην Νοτιοανατολική, Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη. Η COSCO,²⁴ μια κινεζική κρατική εταιρεία παροχής υπηρεσιών ναυτιλίας, έλαβε το 2008 μια παραχώρηση 35 ετών από την ελληνική κυβέρνηση για τη λειτουργία τμήματος του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων (προβλήτες II και III) και ίδρυσε τον Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων Πειραιά²⁵ (Piraeus Container Terminal-PCT). Όπως μου εξήγησαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεών μας εμπλεκόμενοι στην όλη διαδικασία, η απόφαση για την ιδιωτικοποίηση του πιο κερδοφόρου τμήματος του Πειραιά υποστηρίχτηκε από Έλληνες εφοπλιστές που περίμεναν να αποκτήσουν ευνοϊκούς όρους δανειοδότησης από κινεζικές τράπεζες εάν συμφωνούσαν να χρησιμοποιήσουν κινεζικά ναυπηγεία για τα πλοία τους. Η σύμβαση παραχώρησης περιελάμβανε μια σειρά όρων που θα επέτρεπαν στην COSCO να καθιερώσει ηγεμονική θέση στην αγορά, με ενδεικτικό παράδειγμα τη συμφωνία μεταξύ του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) και της PCT ότι δε θα αναπτυχθεί σταθμός εμπορευματοκιβωτίων σε μια περιοχή 200 χιλιομέτρων από το λιμάνι χωρίς την άδεια της COSCO. Το 2016, η COSCO υπέγραψε συμφωνία²⁶ με το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) για την εξαγορά του 67% των μετοχών του ΟΛΠ. Η συμφωνία αμφισβητήθηκε από τα συνδικάτα και τους λιμενεργάτες που έχουν ιστο-

ρικά διαδραματίζει εμβληματικό ρόλο στο ελληνικό εργατικό κίνημα.

Ομοίως με το Albert Dock στο Λονδίνο, η απάντηση τόσο από Έλληνες όσο και από Κινέζους αξιωματούχους στην κλιμάκωση της κοινωνικής αντίδρασης ήταν ότι η μετατροπή του Πειραιά σε βασικό κόμβο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού θα φέρει θέσεις εργασίας και ευημερία,²⁷ κάτι που μου τόνισαν και κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων που πραγματοποίησα με εμπλεκόμενα στελέχη στη διαδικασία εξαγοράς. Αυτό που αναμφίβολα έφερε η ιδιωτικοποίηση ήταν μια τεράστια αύξηση της κλίμακας λειτουργιών του λιμανιού καθιστώντας τον Πειραιά τον 36ο μεγαλύτερο λιμάνι παγκοσμίως (Lloyd's List)²⁸ και το 2ο μεγαλύτερο στη Μεσόγειο.²⁹ Τον Ιούλιο του 2017, κατά τη διάρκεια της επίσκεψης του τότε Πρωθυπουργού της Ελλάδας στο Πεκίνο, ο Πρόεδρος της Κίνας ανακοίνωσε ότι ο Πειραιάς θα πρέπει να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Μεσόγειο, ένα διεθνές ορόσημο των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών και βασικός άξονας του Νέου Δρόμου του Μεταξιού. Η Ελλάδα παρουσιάστηκε ως βασική επικοινωνιακή γέφυρα μεταξύ της Κίνας και της ΕΕ και ο Πειραιάς ως ένα λιμάνι φιλικό και οικείο για τους Κινέζους τουρίστες. Τα νέα σχέδια της COSCO αντικατοπτρίζουν αυτές τις φιλοδοξίες: όπως περιγράφεται στο νέο masterplan³⁰ η επέκταση του λιμανιού περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, έναν νέο προβλήτα κρουαζιέρας, τέσσερα ξενοδοχεία πολυτελείας και ένα εμπορικό κέντρο που πρόκειται να χτιστεί σε ένα νέο τεχνητό «νησί» αλλάζοντας ριζικά τη μορφή της Πειραιϊκής.

Παρά την κινέζικη ρητορεία συνεργασίας και τη διαβεβαίωση των ελληνικών κυβερνήσεων ότι η ιδιωτικοποίηση θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης, η πραγματικότητα δείχνει σαφή επιδείνωση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανισότητας και εργασιακή ανασφάλεια. Η παραχώρηση του λιμανιού διευκόλυνε διαδικασίες συσσώρευσης, εκποίησης και εκμετάλλευσης και οδήγησε σε επισφαλείς εργασιακές σχέσεις με επιπτώσεις που εκτείνονται πέρα από τις συνήθεις επιπτώσεις των ιδιωτικοποιήσεων των λιμανιών (βλ. Neilson 2019). Όπως μου εξήγησαν εργαζόμενοι στο λιμάνι, όταν η COSCO απέκτησε τις δύο προβλήτες τουλάχιστον 500 εργαζόμενοι έχασαν τη δουλειά τους μέσω της επιβολής ενός προγράμματος πρόωρης συνταξιοδότησης. Αυτό που



Απεικόνιση της μελλοντικής εικόνας του νέου προβλήτα κρουαζιέρας στον Πειραιά. Πηγή: <https://www.eib.org/en/press/all/2019-303-eur-140-million-eib-backing-for-port-of-piraeus-transformation>

τόνισαν όλοι/όλες με όσους μίλησα είναι ότι η COSCO χρησιμοποίησε στρατηγικά ένα συνδυασμό άμεσων προσλήψεων και υπεργολαβίας που ενέτεινε το διαχωρισμό μεταξύ των εργαζόμενων και χειροτέρευσε τις εργασιακές συνθήκες για πολλούς από αυτούς. Σημαντικά ζητήματα που σχετίζονται με το μέγιστο ωράριο εργασίας και τους κανονισμούς για την υγεία και την ασφάλεια έχουν προκύψει με πολλούς εργαζόμενους να καλούνται να εργαστούν μόλις 90 λεπτά πριν από τη βάρδια τους. Αυτές οι πρακτικές έχουν χρησιμοποιηθεί για να περιορίσουν τη δύναμη των συνδικαλιστικών οργανώσεων και των σωματείων και σε άλλες περιπτώσεις ιδιωτικοποιήσεων, με ιδιαίτερη ένταση μετά την κρίση του 2008. Στην περίπτωση του Πειραιά, οι εργαζόμενοι πρέπει να αντιμετωπίσουν και τη διοίκηση της COSCO που δεν είναι ανοιχτή σε συλλογικές διαπραγματεύσεις. Η ιδιωτικοποίηση του Πειραιά έχει δημιουργήσει μέχρι τώρα περιορισμένο αριθμό νέων θέσεων εργασίας ενώ η COSCO έχει εισαγάγει το μεγαλύτερο μέρος της απαραίτητης τεχνολογίας από την Κίνα,³¹ απολαμβάνοντας φορολογικές εξαιρέσεις επωφελούμενη από τη λειτουργία του Πειραιά ως Ελεύθερης Ζώνης³² Ελέγχου Τύπου II.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των εργασιών της COSCO, οι οποίες δεν πέρασαν ποτέ από κάποιο δημόσιο λεπτομερή έλεγχο ή κάποια εκτενή και σε βάθος διαβούλευση, έχουν επηρεάσει δυσανάλογα τις γειτονικές περιοχές με αποτέλεσμα οι κάτοικοι συγκεκριμένων περιοχών

να αναγκάζονται να ανεχθούν 24 ώρες έκθεσης σε φωτορύπανση και ηχορύπανση. Η επέκταση αναμένεται να επιδεινώσει την κατάσταση και έχει αμφισβητηθεί έντονα από τους κατοίκους της περιοχής. Παρά την αυξανόμενη αντίθεση και εν μέσω καταγγελιών από περιβαλλοντικές ΜΚΟ³³ ότι τα έργα της COSCO απειλούν τα οικοσυστήματα και τους αλιευτικούς χώρους του Σαρωνικού αλλά και τη δημόσια υγεία, τον Μάρτιο του 2020 και εντός της πανδημίας του κορωνοϊού, ξεκίνησε η εκτέλεση ενός τεράστιου λιμενικού έργου κατασκευής προβλητών για 6 θέσεις ελλιμενισμού κρουαζιεροπλοίων νέας γενιάς, που αποτελεί σχέδιο όλων σχεδόν των Ελληνικών κυβερνήσεων από το 2006. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι η μελέτη έχει επικριθεί έντονα για την υποτίμηση των επιπτώσεων των παρεμβάσεων, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων στη δημόσια υγεία λόγω της απελευθέρωσης επικίνδυνων αποβλήτων σε μια περιοχή που βρίσκεται δίπλα σε σχολεία, σπίτια και παιδικές χαρές.³⁴

Όπως με τις Βασιλικές Αποβάθρες του Λονδίνου, η ιστορία του Πειραιά και η κοινωνική και πληθυσμιακή (βλ. Μαλούτας 2017) του διαστρωμάτωση είναι σημαντικές για την κατανόηση του τι σημαίνουν τα παραπάνω για τους κατοίκους της περιοχής. Το Κερατσίνι, η Δραπετσώνα και το Πέραμα, αποτελούν μέρος μιας πρώην λιμενικής-βιομηχανικής ζώνης που βρίσκεται μεταξύ του επιβατικού και του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της οποίας η εμφάνιση συνδέθηκε με το εισερχόμενο κύμα βιομηχανικών εργατών και προσφύγων τη δεκαετία του 1930 οδηγώντας στην επέκταση κατοικιών χαμηλής ποιότητας. Οι γύρω περιοχές μετατράπηκαν σταδιακά σε γειτονιές της εργατικής τάξης με μια σημαντική ιστορία ριζοσπαστικού ακτιβισμού. Η αστική ανάπτυξη τελικά πήρε τη μορφή διαμερισμάτων λόγω του μετασχηματισμού του Πειραιά σε ένα σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο και τη βιομηχανική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.³⁵ Ωστόσο, η παρακμή της βιομηχανικής και ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης³⁶ που εντάθηκε τη δεκαετία του 1990 οδήγησε σε μαζική ανεργία και εγκατάλειψη. Όπως συζητήσαμε αναλυτικά με εργαζόμενους/ες στο λιμάνι, η οικονομική κρίση του 2008 έπληξε περαιτέρω την περιοχή προκαλώντας αύξηση της ανεργίας και οδηγώντας πολλούς σε οικονομική απόγνωση δημιουργώντας το έδαφος η ιδιωτικοποίηση να παρουσιαστεί ως λύση για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Η κλιμακούμενη κοινωνική ανισότητα και η υποβάθμιση δεκαετιών οδήγησαν πρόσφατα σε κυβερνητικές υποσχέσεις ότι η επέκταση του λιμανιού θα συνοδευτεί από ένα μεγάλο σχέδιο «αστικής αναγέννησης». Αυτό περιλαμβάνει ένα νέο διεθνή κόμβο επιχειρήσεων και καινοτομίας στο δήμο Κερατσίνου-Δραπετσώνας, ένα από τα πέντε «εμβληματικά» έργα που ανακοίνωσε ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης³⁷ τον Ιούλιο του 2019. Αυτό αντανακλά έναν παρόμοιο τύπο αστικής αναγέννησης με τον αστικό εξευγενισμό που έχει κυριαρχήσει στις αποβάθρες του Λονδίνου³⁸ και που είναι καινούριος για την Ελλάδα. Αυτός συνίσταται στη δημιουργία «εξευγενισμένων» μεταβιομηχανικών θυλάκων στην περιφέρεια των κέντρων των πόλεων με αμφισβητήσιμα κοινωνικά οφέλη και υψηλή πιθανότητα ενίσχυσης της κοινωνικής, οικονομικής, χωρικής, περιβαλλοντικής και πολιτισμικής ανισότητας. Είναι σημαντικό να τονίσουμε εδώ ότι οι κινεζικές επενδύσεις δεν περιορίζονται στον Πειραιά. Όπως μου εξήγησαν εργαζόμενοι σε μεσιτικά και αρχιτεκτονικά γραφεία που συνεργάζονται με Κινέζους επενδυτές, έχουν ήδη επηρεάσει σημαντικά την αγορά ακινήτων στην Αθήνα, όπως αποδεικνύεται και από την αύξηση των ενοικίων που έχει προκαλέσει αυξανόμενη στεγαστική ανασφάλεια για τις χαμηλές εισοδηματικές τάξεις.

Οι υποσχέσεις αναγέννησης δεν έχουν πείσει μέχρι στιγμής τους πολίτες του Πειραιά, των οποίων οι αγώνες εξακολουθούν να έρχονται αντιμέτωποι με την αστυνομική καταστολή. Όπως μου εξήγησαν συμμετέχοντες/ουσες του κινήματος των κατοίκων «Όχι Λιμάνι στην Πειραιϊκή» έχουν μέχρι στιγμής καταφέρει να αναδείξουν τα ζητήματά που αφορούν στη ρύπανση του περιβάλλοντος και τη δημόσια υγεία οργανώνοντας συνελεύσεις, συζητήσεις, και εκδηλώσεις ενώ έχουν καταφύγει και στα δικαστήρια έχοντας ήδη κερδίσει δυο σημαντικές αποφάσεις που έχουν καθυστερήσει σημαντικά το έργο. Αυτό σημαίνει ότι η προοπτική ολοκλήρωσης του έργου των προβλητών μέχρι τον Αυγουστο 2021 (όπως προβλεπόταν αρχικά) είναι πλέον απίθανη όπως ομολογούν και οι αξιωματούχοι της COSCO. Όπως μου είπε μία συμμετέχουσα στο κίνημα πολιτών: «μετά την ολοκλήρωση των προβλητών στην Πειραιϊκή η COSCO θα κατέχει το 67% των μετοχών έχοντας ουσιαστικά το μονοπώλιο του Πειραιά. Αυτό έχει γίνει πλέον αντιληπτό από τους περισσότερους κατοίκους που βλέπουν ότι η πόλη τους θα μετα-

τραπεί σε μια λιμενοβιομηχανική ζώνη ασύμβατη με την κατοικία και έχουν αρχίσει να οργανώνουν την αντίδρασή τους». Πράγματι, στις 9 Δεκεμβρίου 2020, κινήσεις πολιτών υπέβαλλαν αίτημα για προληπτικά μέτρα, ζητώντας την άμεση παύση των εργασιών στη νότια αποβάθρα κρουαζιέρας για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος του Πειραιά που απειλείται από τα επιχώματα της COSCO. Η προσωρινή διαταγή ασφαλιστικών μέτρων έγινε δεκτή από το Πρωτοδικείο Πειραιά με την απόφαση να αναγνωρίζεται η σημασία προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς στον Πειραιά να την επιπλέον ρύπανση της θάλασσας από τις συνεχείς επιχωματώσεις.³⁹

Κολόμπο, Σρι Λάνκα

Η δημιουργία μιας νέας πόλης από τον ωκεανό στο Κολόμπο, το λεγόμενο Colombo Port City,⁴⁰ αποτελεί ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού στη Σρι Λάνκα. Το έργο ξεκίνησε επίσημα το 2014 με τον πρώην Πρόεδρο Rajapaksa να δηλώνει στην τελετή εγκαινίων, όπου ήταν παρών και ο Κινέζος Πρόεδρος, ότι «με τη βοήθεια των Κινέζων φίλων ο λαός της Σρι Λάνκα μπορεί να πραγματοποιήσει το όνειρό του».⁴¹ Αυτό ακολούθησε την υπογραφή μιας συμφωνίας παραχώρησης μεταξύ της διοίκησης του Rajapaksa και της China Harbour Engineering Company, μιας μονάδας της κρατικής εταιρείας China Communications Construction Company (CCCC) που ανέλαβε την κατασκευή. Ομοίως με τον Πειραιά, συμφωνήθηκε ότι η κυβέρνηση της Σρι Λάνκα δε θα αναλάμβανε ανταγωνιστικά έργα σε ακτίνα 20 χιλιομέτρων από το λιμάνι του Κολόμπο (Gunawansa 2018).

Η νέα πόλη συνδέεται με την κεντρική επιχειρηματική περιοχή του Κολόμπο και αναμένεται να γίνει βασικός κόμβος του Θαλάσσιου Δρόμου του Μεταξιού (Maritime Silk Road)⁴². Η αναμενόμενη συνολική επένδυση φτάνει τα 15 δισεκατομμύρια δολάρια Αμερικής, αποτελώντας τη μεγαλύτερη ξένη επένδυση στην ιστορία της Σρι Λάνκα. Το Colombo Port City (ή Colombo International Financial City) αποτελείται από πέντε περιφέρειες (Internaitonal Island, Central Park Living, Financial District, Island Living, The Marina⁴³) οι οποίες, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνουν ένα ολοκληρωμένο θέρετρο, ένα θεματικό πάρκο, ένα κέντρο ψυχαγωγίας και ένα κέντρο επιχειρηματικών δραστηριο-



Απεικόνιση της μελλοντικής εικόνας του Colombo Port City. Πηγή: https://www.architectmagazine.com/project-gallery/port-city-of-colombo_o

τήτων και μετασχηματίζει ήδη βαθιά το αστικό τοπίο του Κολόμπο.⁴⁴ Η πόλη, όταν ολοκληρωθεί, θα περιλαμβάνει πολυτελή ξενοδοχεία και διαμερίσματα, εμπορικά κέντρα, βίλες, γραφεία, καζίνο, πρεσβείες, εκπαιδευτικά ιδρύματα, ουρανοξύστες⁴⁵ και μια τεχνητή παραλία με πρόσφατες καλλιτεχνικές αναπαραστάσεις να αποτυπώνουν ένα αστικό τοπίο συγκρίσιμο με το Ντουμπάι ή το Canary Wharf.⁴⁶ Η πόλη θα περιλαμβάνει, επίσης, δημόσιους χώρους, αλλά, όπως και στις Βασιλικές Αποβάθρες του Λονδίνου, δεν υπάρχουν μέχρι στιγμής συγκεκριμένες πληροφορίες για το ποιος θα τους διαχειρίζεται και για το ποιος θα έχει δικαιώματα πρόσβασης. Όπως μου εξήγησαν ακτιβιστές/ριες με δράση στην περιοχή, ο αποκλειστικός χαρακτήρας της ανάπτυξης δημιουργεί σοβαρές ανησυχίες ότι η πρόσβαση θα είναι αυστηρά περιορισμένη: «θα έχουν πρόσβαση άτομα από άλλες περιοχές στο Port City; Έχουμε σοβαρές ανησυχίες ότι δε θα έχουν και ότι οι φτωχοί των πόλεων θα περιθωριοποιηθούν ακόμη περισσότερο».

Η ξένη επιρροή στη διαμόρφωση του αστικού μέλλοντος του Κολόμπο ήταν εμφανής πολύ πριν από τη νέα πόλη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα πολυτελή συγκροτήματα διαμερισμάτων που έχουν κατασκευαστεί, συμπεριλαμβανομένου του συγκροτήματος Astoria⁴⁷ που βρίσκεται λιγότερο από ένα μίλι από τη νέα πόλη και είναι έργο της κινεζικής κρατικής εταιρείας Aviation Industry Corporation. Το συγκρότημα

Astoria αντικατοπτρίζει ένα μοντέλο αστικοποίησης διαδεδομένο στην Κίνα: πύργοι πολυτελών διαμερισμάτων με αποκλειστικά κλαμπ, διάσημες εμπορικές φίρμες, πισίνες και ιδιωτικούς κήπους και διαφημίζεται ως «έξυπνη» επένδυση που μπορεί να εξασφαλίσει πρόσβαση στην αγορά ακινήτων του Κολόμπο.⁴⁸ Από το 2005 έως το 2014, πραγματοποιήθηκαν στη Σρι Λάνκα μαζικές δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές, συμπεριλαμβανομένων δρόμων, αυτοκινητοδρόμων, λιμανιών και αεροδρομίων, χρηματοδοτούμενες κυρίως από την Κίνα. Αυτές περιελάμβαναν την ιδιωτικοποίηση του Colombo International Container Terminal (CICT) το 2013 με το 80% των μετοχών του να πωλούνται σε κινεζική εταιρεία. Ομοίως με τον Πειραιά, και όπως μου εξήγησαν κάτοικοι της περιοχής, το εργατικό δυναμικό μειώθηκε δραστικά και αρκετοί εργαζόμενοι προσλήφθηκαν από εργολάβους με χαμηλότερους μισθούς και λιγότερα εργασιακά δικαιώματα ενώ οι λεπτομέρειες της ιδιωτικοποίησης δεν είναι ακόμη πλήρως γνωστές: «είναι σχεδόν αδύνατο να αποκτήσει κανείς ακριβή πληροφόρηση για τη συμφωνία; κανείς/καμία δε ξέρει τι ακριβώς συμβαίνει και αυτό φυσικά αποδυναμώνει την αντίσταση σε αυτά τα έργα» (ακτιβίστρια με δράση στην περιοχή).

Η Σρι Λάνκα βρίσκεται σε μια από τις πιο πολυσύχναστες εμπορικές οδούς στον κόσμο. Η νέα πόλη μαζί με το λιμάνι Hambantota,⁴⁹ ένα άλλο ιδιαίτερα αμφιλεγόμενο έργο του Νέου Δρόμου του Μεταξιού στη Σρι Λάνκα, έχουν, επομένως, μεγάλη σημασία για την Κίνα επειδή αποτελούν βασικά σημεία πρόσβασης στον Ινδικό Ωκεανό. Η νέα πόλη προβλέπεται να μετατραπεί σε ένα παγκόσμιο χρηματοοικονομικό κέντρο με νομοθεσία ειδικά σχεδιασμένη ώστε να διευκολύνει τη διευθέτηση διεθνών συμβάσεων.⁵⁰ Όπως μου εξήγησαν εμπλεκόμενοι στα έργα, αυτό δεν αντικατοπτρίζει μόνο τις κινεζικές φιλοδοξίες, αλλά αποτελεί βασικό μέρος των σχεδίων αστικής αναγέννησης των κυβερνήσεων της Σρι Λάνκα που ακολούθησαν το τέλος του 26ετούς εμφυλίου πολέμου (το 2009) και στόχευαν να μετατρέψουν τη Σρι Λάνκα σε μια απορρυθμισμένη οικονομία ανοιχτή σε ξένους επενδυτές. Η μετονομασία του αρμόδιου υπουργείου ως Υπουργείου Άμυνας και Αστικής Ανάπτυξης είναι ενδεικτική της συμμετοχής του στρατού στον εξωραϊσμό του Κολόμπο και την απομάκρυνση των παραγκουπόλεων που οδήγησε σε κατεδαφίσεις⁵¹ και μαζικές εξώσεις των πολυεθνικών και πο-

λυθρησκευτικών κοινοτήτων και των κοινοτήτων χαμηλού εισοδήματος από το κέντρο της πόλης (Radicati 2020· Ruwanpura et al. 2020· Van Dort 2016).

Η δημιουργία του Colombo Port City συνάντησε από την αρχή την αντίδραση της τοπικής κοινωνίας. Βασικά ζητήματα ήταν οι κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της νέας πόλης. Όπως μου εξήγησαν επιστήμονες και ακτιβιστές/ριες, οι αμμοληψίες από τον ωκεανό καταστρέφουν τις ακτές του Κολόμπο, τους κοραλλιογενείς υφάλους, και τα θαλάσσια οικοσυστήματα θέτοντας σοβαρές απειλές διάβρωσης και πλημμύρας σε μια περιοχή επιρρεπή σε φυσικές καταστροφές, επηρεάζοντας άμεσα τη διαβίωση των ανθρώπων που ζουν στις παραλίες του Κολόμπο και εξαρτώνται από την αλιεία.⁵² Άλλα ζητήματα θεμελιώδους σημασίας αποτελούν η αρπαγή και εκποίηση γης, η ανεπαρκής αποζημίωση για τα χαμένα εισοδήματα της εργατικής τάξης και των φτωχών της πόλης και το γεγονός ότι το έργο σχεδιάστηκε αποκλειστικά για να ευνοήσει τις πλούσιες ελίτ.

Εν μέσω μιας κλιμακούμενης λαϊκής διαμαρτυρίας, το έργο τέθηκε σε αναστολή μετά τις εκλογές του 2015 με τη νέα κυβέρνηση να ανακοινώνει ότι η συμφωνία θα επανεξεταστεί. Τον Μάρτιο του 2016, στο πλαίσιο της διαρκούς διόγκωσης του εθνικού εξωτερικού χρέους, σημαντικό μέρος του οποίου οφειλόταν στην Κίνα, και της αναγνώρισης ότι η επανεξέταση της συμφωνίας δε θα ήταν οικονομικά εφικτή, η κυβέρνηση επέτρεψε στο έργο να συνεχιστεί τονίζοντας την τεράστια σημασία του για την οικονομία της Σρι Λάνκα και επιβεβαιώνοντας ότι τα σχέδια για τη νέα πόλη ευθυγραμμίζονταν με την κυβερνητική φιλοδοξία να μετατραπεί το Κολόμπο σε ένα κορυφαίο χρηματοοικονομικό κόμβο (Gunawansa 2018). Η επανεκκίνηση του έργου ακολουθήθηκε από έντονες διαμαρτυρίες και απεργίες,⁵³ και όπως μου εξήγησαν συμμετέχοντες/ουσες στις μαζικές διαδηλώσεις εκείνης της περιόδου, υπήρχαν αυξημένες ανησυχίες ότι οι κινεζικές εταιρείες θα αποκτούσαν το ρόλο του «γαιοκτήμονα» της νέας πόλης και ότι η τελευταία θα αποκτούσε σταδιακά μια ξεχωριστή οντότητα όπου μόνο μια συγκεκριμένη τάξη ανθρώπων θα έχει τη δυνατότητα να ζήσει.⁵⁴ Επιπλέον, η νέα πόλη χτίζεται δίπλα στο Galle Face Green, ένα αστικό πάρκο με μεγάλη ιστορία που αναμένεται να επηρεαστεί από τις κατασκευές και το οποίο αποτελεί ένα εμβληματικό μέρος για την περιοχή αφού είναι ο

μεγαλύτερος ανοιχτός χώρος και ένας δημοφιλής προορισμός για την εργατική τάξη του Κολόμπο.

Το 2019, η πρώτη φάση του έργου ολοκληρώθηκε, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας 269 εκταρίων «νέας» γης με αμμολήψεις από τον ωκεανό. Παρόλο που οι πρώτες αποζημιώσεις έχουν δοθεί στο πρόγραμμα στήριξης εισοδήματος των ψαράδων⁵⁵ εξασφαλίζοντας τη συναίνεση κάποιων μελών της τοπικής κοινωνίας, οι διαδηλωτές εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι το έργο θα οδηγήσει σε μαζικούς εκτοπισμούς και θα καταστρέψει την πόλη, επισημαίνοντας ότι το μέγεθος του προβλήματος δεν έχει αποτιμηθεί ποτέ από τις επίσημες εκτιμήσεις. Η νέα πόλη αναμένεται να διπλασιάσει τον πληθυσμό του Κολόμπο και αντικατοπτρίζει ένα αναπτυξιακό μοντέλο που αγνοώντας τις προηγούμενες χρήσεις γης, τις κοινωνικές ανάγκες και τους περιβαλλοντικούς κινδύνους μετατρέπει τις πόλεις σε πεδία μάχης μεταξύ των επενδυτών, των κυβερνήσεων, της εργατικής τάξης και των περιθωριοποιημένων των πόλεων.⁵⁶ Το αμφισβητούμενο όραμά του συνίσταται σε μια νεοαποικιακή αντίληψη αναμεμιγμένη με νεοφιλελεύθερες ιδεοληψίες για τη δημιουργία υπερσύγχρονων πόλεων και διεθνών χρηματοοικονομικών κόμβων (βλ. Enns & Bersaglio 2020) με χαμηλή φορολογία για το κεφάλαιο και αυτόνομα νομικά συστήματα που έχουν σχεδιαστεί ρητά για να ωφελήσουν μια συγκεκριμένη οικονομική και επιχειρηματική ελίτ.

Η μεταβαλλόμενη κοινωνική γεωγραφία των πόλεων στο Νέο Δρόμο του Μεταξιού

Οι ιστορίες των τεσσάρων πόλεων παρά τις σημαντικές αποκλίσεις τους αναδεικνύουν τον τρόπο με τον οποίο ο κοινωνικο-χωρικός μετασχηματισμός των πόλεων που αποτελούν κεντρικούς αστικούς κόμβους του Νέου Δρόμου του Μεταξιού αλληλεπιδρά με τοπικές και παγκόσμιες διαδικασίες οδηγώντας στην παραγωγή νέων αστικών γεωγραφιών. Η σχεσιακή σύγκριση των διαφορετικών πόλεων μας επιτρέπει να δούμε ότι αυτές οι γεωγραφίες μπορεί να διαμορφώνονται από τοπικές κοινωνικές σχέσεις, οικονομικές συνθήκες και σχέσεις εξουσίας, αλλά εξαρτώνται από ευρύτερες κοινωνικο-χωρικές διεργασίες (Hart 2018), και συγκεκριμένα από την (επανα)τοποθέτηση των πόλεων μέσα σε έναν ολοένα και περισσότερο αλληλεξαρτώμενο και ιεραρχικά οργανωμένο παγκόσμιο χωροχρόνο λόγω του ρόλου τους στο

Νέο Δρόμο του Μεταξιού. Υποστηρίζω ότι το αποτέλεσμα των εν λόγω αλληλεπιδράσεων οδηγεί στην ανάδυση νέων αστικών μορφών κοινωνικο-χωρικής οργάνωσης οι οποίες σηματοδοτούν την εμφάνιση ενός νέου σταδίου *αυταρχικής νεοφιλελεύθερης αστικοποίησης υπό την ηγεσία των υποδομών* (Apostolopoulou 2020a) το οποίο δημιουργεί ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες για τους κατοίκους των πόλεων. Παρόλο που αυτή η μορφή αστικοποίησης μοιράζεται κάποιες σημαντικές ομοιότητες με παρόμοιες διαδικασίες που έχουν παρατηρηθεί από άλλους/ες ερευνητές/τριες (βλ. Bruff 2014· Kuymulu 2013· Tansel 2019· Zhang 2017), διαφοροποιείται παράλληλα από αυτές με διακριτό τρόπο λόγω του καθοριστικού ρόλου του Νέου Δρόμου του Μεταξιού στη διαμόρφωση και εξέλιξη των χαρακτηριστικών της.

Ειδικότερα, υποστηρίζω ότι το νέο αυτό στάδιο ρεβανσιστικής και αυταρχικής νεοφιλελεύθερης αστικής ανάπτυξης εμβαθύνει το χωρικό κατακερματισμό, τον εδαφικό στιγματισμό και τον κοινωνικό διαχωρισμό. Αυτό γίνεται εμφανές στον τρόπο με τον οποίο βαθαίνει ποσοτικά και ποιοτικά τις υφιστάμενες τάσεις αστικής αναγέννησης και εξευγενισμού επιδιώκοντας μια πλήρη ανακατασκευή των πόλεων που ιεραρχεί τη συσσώρευση κεφαλαίου πάνω από κάθε άλλο κοινωνικό και χωροταξικό σχεδιασμό και, ως εκ τούτου, είναι βαθιά άνιση, κοινωνικά και χωρικά. Στις πόλεις του Παγκόσμιου Βορρά, όπως η Αθήνα και το Λονδίνο, οι κινεζικές επενδύσεις έλαβαν έναν αναβαθμισμένο ρόλο μέσα σε ένα πλαίσιο παρατεταμένης κρίσης, ιδιωτικοποιήσεων, δημόσιων απο-επενδύσεων και πολιτικών λιτότητας (Apostolopoulou & Adams 2015) οδηγώντας στον περαιτέρω κατακερματισμένο των υποδομών της κοινωνικής αναπαραγωγής και οξύνοντας την αστική περιθωριοποίηση. Είναι ενδεικτικό πως και στις δύο πόλεις τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξιού και η αύξηση των κινεζικών επενδύσεων συνοδεύτηκε με αύξηση των ενοικίων λόγω της μαζικής μίσθωσης διαμερισμάτων από κινεζικές εταιρείες αλλά και το ότι στρατηγικά έργα υποδομών που πραγματοποιούνται και στις δύο πόλεις έχουν ως σκοπό να διευκολύνουν τις εμπορικές συναλλαγές και όχι να καλύψουν τις ανάγκες των κατοίκων των πόλεων. Επίσης, και στην Αθήνα και στο Λονδίνο, όπως άλλωστε στην Κόντζα και το Κολόμπο, οι κινεζικές επενδύσεις εκτείνονται πολύ πέρα από τα συγκεκριμένα έργα. Στο Ηνωμένο Βασίλειο κατά την τελευταία δεκαετία, οι κινεζικές επενδύσεις έχουν επεκταθεί στον τομέα της ενέργειας (συμπεριλαμβανομέ-

νου του τομέα της πυρηνικής ενέργειας με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον πυρηνικό σταθμό Hinkley Point⁵⁷), των κατασκευών, των τηλεπικοινωνιών, της εκπαίδευσης και των μεταφορών.⁵⁸ Αντίστοιχα, στην Ελλάδα οι κινεζικές επενδύσεις αυξάνονται με γοργούς ρυθμούς στους τομείς των υποδομών, της ενέργειας, των τηλεπικοινωνιών, του τουρισμού και της κατοικίας (Tonchev & Davarinou 2017).

Παρόμοιες τάσεις εκδηλώνονται και στις πόλεις του Παγκόσμιου Νότου αναδεικνύοντας τις παγκόσμιες διαστάσεις που έχουν λάβει οι πολιτικές αστικού εξευγενισμού (López-Morales 2015). Συγκεκριμένα, οι νέες πόλεις στο Κολόμπο και στην Κόνζα έχουν εντείνει τον εκτοπισμό και την απομάκρυνση των φτωχότερων στρωμάτων υπό τη ρητορική της δημιουργίας νέων «έξυπνων» πόλεων και χρηματοοικονομικών κόμβων για τις ελίτ. Αυτό αναπαράγει μια νεο-αποικιακή αντίληψη που ιεραρχεί την προσέλκυση επενδυτών και εύπορων επαγγελματιών υψηλότερα από τις ανάγκες των κατοίκων των πόλεων που οι πολιτικές αστικής αναγέννησης και «εξευγενισμού» επιδιώκουν να μεταμορφώσουν (Goldman 2011). Το τελευταίο συνεπάγεται και μια επιθετική επανεγγραφή της ιστορίας, της έννοιας και της λειτουργίας του δημόσιου χώρου ως ενός ομογενοποιημένου χωρικού προϊόντος, ενός *μη τόπου* (Apostolopoulou, 2020β) ιδανικού για την προσέλκυση νεοεμφανιζόμενων αστικών επιχειρηματικών κοινοτήτων (start ups) και την επανεφεύρεση της πόλης για εύπορους εταιρικούς επενδυτές και αγοραστές ακινήτων. Αυτή η ανακατασκευή των πόλεων αντανακλά τη φетиχοποίηση της κατανάλωσης και της επιχειρηματικότητας και καταδεικνύει τη βαθιά υποτίμηση τόσο των κοινών όσο και των κοινωνικών αναγκών επιστρέφοντας τα μέρη που αγγίζει σε ένα «έτος μηδέν».⁵⁹ Είναι σημαντικό να σημειωθεί εδώ ότι τα παραδείγματα των πόλεων που εξετάστηκαν εδώ δείχνουν ακόμη ότι οι χωρικές διορθώσεις (spatial fixes) δε μετασχηματίζουν μόνο το δομημένο περιβάλλον, τις αστικές κοινωνικο-χωρικές διαρθρώσεις και τις κοινωνικές σχέσεις αλλά και τις αστικές φύσεις (Ekers & Prudham 2017). Αυτό εκδηλώνεται με εμβληματικό τρόπο στη δημιουργία μιας νέας πόλης από τον ωκεανό στο Κολόμπο αλλά είναι εμφανές και στις άλλες τρεις πόλεις.

Υποστηρίζω ότι τα παραπάνω σηματοδοτούν μια αυταρχική μετατόπιση, η οποία έχει ήδη εντοπιστεί μετά την οικονομική κρίση του 2008 (Apostolopoulou

et al. 2014) και η οποία εκφράζεται στην παγίωση μιας αυταρχικής μορφής νεοφιλελεύθερης αστικοποίησης που είναι το αποτέλεσμα μιας παράλληλης διαδικασίας ιεράρχησης της συσσώρευσης κεφαλαίου πάνω από κάθε άλλη κοινωνική ανάγκη και απόρριψης κάθε εναλλακτικού πολιτικού και οικονομικού σχεδίου ως μη ρεαλιστικού. Όλα τα έργα που ερευνήθηκαν εδώ δείχνουν μια σαφή παραμέληση για το δημόσιο συμφέρον και τις κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων της πόλης και μια στρατηγική προσπάθεια να προστατευτούν οι υποκείμενες συμφωνίες από τη δημόσια κριτική. Είναι ενδεικτικό εδώ ότι η κινεζική κυβέρνηση έχει ξεκαθαρίσει ότι βλέπει τα έργα του Νέου Δρόμου του Μεταξίου ως «έργα εμπορικής συνεργασίας μεταξύ εταιρειών» και, επομένως, θεωρεί ότι ζητήματα που σχετίζονται με τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους θα πρέπει να επιλυθούν με διαπραγματεύσεις μεταξύ των αρμόδιων «επιχειρηματικών εταίρων».

Από τη μία πλευρά, λοιπόν, ο αυταρχισμός εκφράζεται ως οικονομικός εξαναγκασμός (economic coercion): η αστική ανάπτυξη που καθοδηγείται από τις υποδομές (infrastructure-led development) αναδιαμορφώνει τις πόλεις ως κόμβους συσσώρευσης κεφαλαίων, ελεύθερου εμπορίου και συναλλαγών, ξένων επενδύσεων και «πολυτέλειας» (Ong 2006· Sassen 2002). Από την άλλη πλευρά, ο αυταρχισμός συνεπάγεται αντιδημοκρατικές πολιτικές πρακτικές με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη δημιουργία νέων οικονομικών και επιχειρηματικών ζωνών και στις τέσσερις περιοχές που μελετήθηκαν εδώ. Οι ΕΟΖ συνιστούν μία από τις πιο εμφανείς εκδηλώσεις της παράλληλης επιβολής θετικών εξαιρέσεων για τμήματα του κεφαλαίου και δυσμενών συνθηκών για την εργατική τάξη και έχουν χαρακτηριστεί ως νεοφιλελεύθερες «ζώνες εξαίρεσης» και «διαβαθμισμένης κυριαρχίας» και ως τόποι εργασιακής εκμετάλλευσης (Ong 2006). Αυτές οι ζώνες έχουν μακρά ιστορία στην Περιφέρεια του Μεγάλου Μεκόνγκ και έχουν χαρακτηριστεί από περιορισμένη διαφάνεια, εκτοπισμό των τοπικών κοινωνιών, περιορισμένα εργασιακά δικαιώματα και διάτρητες μελέτες εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Thame 2017).⁶⁰

Οι ιστορίες της Κόνζα, του Κολόμπο, του Πειραιά και του Albert Royal Dock καταδεικνύουν επίσης ότι ο κοινωνικο-χωρικός μετασχηματισμός του αστικού χώρου παρά τις ομοιότητες που παρουσιάζει μεταξύ διαφορετικών τόπων, έχει και σημαντικές διαφοροποι-

ήσεις. Έτσι ο αυταρχισμός, όπως περιγράφεται παραπάνω, παρόλο που εκφράζεται σε όλες τις πόλεις στη διαπραγμάτευση της κατεύθυνσης του αστικού μετασχηματισμού μέσω διαδικασιών και φόρουμ που αποδίδουν προνομιακή πρόσβαση σε εταιρικές ελίτ, συμπεριλαμβανομένων συμφερόντων μνημειώδους διάστασης, και αποκλείουν κοινωνικά κινήματα και οργανώσεις πολιτών (βλ. επίσης Swyngedouw 2000), έχει σημαντικές διαφορές. Στο Λονδίνο, μια πόλη με μακρά ιστορία στον αστικό εξευγενισμό και τη συναινετική διακυβέρνηση, η δημόσια διαβούλευση και η συλλογική διαπραγμάτευση αντικαθίσταται με άτυπη συμμετοχή σε κοινοτικά εργαστήρια χωρίς κανένα αποφασιστικό χαρακτήρα. Στην Ελλάδα, η συμμετοχή είναι αυστηρά καθορισμένη ώστε να ευνοεί εκλεγμένους αντιπροσώπους είτε με παρόμοιες είτε με συναινετικές πολιτικές ατζέντες με την κυβέρνηση και ακολουθείται από την καταστολή των κοινωνικών αγώνων. Στο Κολόμπο και στην Κόνζα περιλαμβάνει τον εκτοπισμό των κατοίκων τις περισσότερες φορές με βίαιο και αντιδημοκρατικό τρόπο.

Η επιθετική ιεράρχηση της συσσώρευσης κεφαλαίου εν τέλει επιβάλλει τη δημιουργία αποκλειστικών μοντέλων αστικής ανάπτυξης που έρχονται σε πλήρη αντίθεση με τις ιστορικές απαιτήσεις αλλά και τις κοινωνικές ανάγκες των κατοίκων των πόλεων. Στο Κολόμπο και στην Κόνζα οι νέες πόλεις στοχεύουν αποκλειστικά τις διεθνείς ελίτ και τους επενδυτές. Στον Πειραιά τα πολυτελή ξενοδοχεία και εμπορικά κέντρα στοχεύουν σε πλούσιους επιβάτες κρουαζιέρας. Στο Λονδίνο, μια πόλη που είναι το αποτέλεσμα της ταξικής νίκης των νεοφιλελεύθερων δυνάμεων (Massey 2007), το Albert Dock απεικονίζεται ως μέρος της κυρίαρχης αστικής κουλτούρας της επιχειρηματικότητας και των start ups, αποκρύπτοντας ότι το κύριο κοινό του είναι οι εύποροι επενδυτές. Αυτό, όμως, που αγνοούν όσοι επιχειρούν την αντιδραστική επαναχάραξη της κοινωνικής γεωγραφίας των πόλεων ώστε να επιτελέσουν αποτελεσματικά το ρόλο τους ως αστικοί κόμβοι του Νέου Δρόμου του Μεταξιού, είναι ότι υπάρχει ένας άρρηκτος δεσμός ανάμεσα στην αστική ανάπτυξη, τον σχεδιασμό των πόλεων και τα κοινωνικά κινήματα (Castells 1977). Η προσέγγιση των μεταποικιακών γεωγραφιών αναδεικνύοντας το λεπτό νήμα που συνδέει μέρη τόσο διαφορετικά όσο το Κολόμπο και οι Βασιλικές Αποβάθρες, μας επιτρέπει να δούμε ότι η εμβάθυνση της αστικής περιθωριοποίησης και της κοινωνικής ανισότητας που

καθοδηγείται από το Νέο Δρόμο του Μεταξιού δημιουργεί παράλληλα δυνατότητες για νέες χωρικές αντιστάσεις και τοπικές-παγκόσμιες συμμαχίες ανοίγοντας το δρόμο για τις αστικές κοινωνίες του μέλλοντος και την επανοικειοποίηση του αστικού χώρου από τους κατοίκους των πόλεων.

Σημειώσεις

3. <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
4. <https://www.aims.ca/site/media/aims/Tradescapes.pdf>
5. <https://www.uschina.org/policy/official-13th-five-year-plan-outline-released>
6. Για μία σειρά χαρτών που περιγράφουν το Νέο Δρόμο του Μεταξιού βλέπε: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/interactive-map>
7. https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-7463-46fc-9094-0465a6f1ca23/vision_and_actions_on_jointly_building_silk_road_economic_belt_and_21st-century_maritime_silk_road.pdf
8. <https://www.merics.org/en/bri-tracker/interactive-map>
9. <https://www.konza.go.ke/>; <https://twitter.com/konzatech>
10. <https://www.voanews.com/africa/kenya-struggles-give-life-futuristic-silicon-savannah-city>
11. <https://www.tetrattech.com/en/projects/konza-technopolis-the-new-silicon-savannah>
12. <https://www.konza.go.ke/2020/03/28/opportunity-to-invest-at-konza-special-economic-zone/>
13. <https://www.konza.go.ke/smart-city/>
14. <https://www.reuters.com/article/us-kenya-china/kenya-secures-666-million-from-china-for-tech-city-highway-idUSKCN1S21KG>
15. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι συνολικά τουλάχιστον 70 επιχειρήσεις κινεζικών συμφερόντων δραστηριοποιούνται αυτή τη στιγμή στην Κένυα.
16. <https://qz.com/africa/996255/kenyas-3-2-billion-nairobi-mombasa-rail-line-opens-with-help-from-china/>
17. <https://www.crbcc.com/site/crbccEN/Introduction/index.html>
18. <https://rad.london/>
19. <http://220.194.44.78/en/culture/>
20. <https://www.bbc.com/news/uk-38666854>
21. https://construction.citic/en/content/details_47_2374.html
22. <https://www.newhamrecorder.co.uk/news/local-council/royal-albert-dock-set-to-become-london-s-third-business-2954510>
23. <https://royaldocks.london/opportunity/londons-only-enterprise-zone>
24. <https://www.coscointl.com/>; <https://www.coscoshipping.gr/>
25. <http://www.pct.com.gr/content.php?lang=gr&id=1>
26. <https://www.businessnews.gr/epixeiriseis/epixeiriseis/typografi-symfonia-cosco-taipid-gia-tin-exagora-toy-67-ton-metohon-toy-olp>
27. https://www.chinadaily.com.cn/business/2016-02/18/content_23531017.htm
28. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1128428/One-Hundred-Ports-2019-Stable-showing>
29. <https://www.thenationalherald.com/229205/chinas-cosco-makes-piraeus-2nd-largest-port-in-mediterranean/>
30. <https://www.ekathimerini.com/244826/article/ekathimerini/business/cosco-master-plan-for-piraeus-coming-up-for-approval>

31. <http://www.olp.gr/en/press-releases/item/3649-piraeus-port-authority-sa-assigns-to-huawei-technologies-sa-the-project-of-modernizing-its-network-infrastructure>
32. https://www.aade.gr/sites/default/files/2021-01/A1292_FEK.pdf
33. <https://archipelago.gr/xeकिनise-anexelegkti-aporripsi-chilidon-tonon-toxikou-izimatos-sta-alieftika-pedia-ke-ikosystemata-tou-saronikou/?fbclid=IwAR1hUmK1Bf6sx9CvnQn2CjJt9O7Eoc9cl2chVO2tVXiomdremP7focmUV8>
34. Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε δύο πολύ ενημερωμένες σελίδες των κατοίκων του Πειραιά στο Facebook: <https://www.facebook.com/groups/2506300902740101/>; <https://www.facebook.com/groups/LIMANI.FILIKO.STIN.POLIS>
35. Βλέπε και http://www.ub.edu/grassrootseconomics/?page_id=24
36. Όπως μου ανέφεραν εργαζόμενοι στον Πειραιά 1,663 βιομηχανικές και εμπορικές επιχειρήσεις έκλεισαν στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά μόνο μεταξύ 1992-1996.
37. <https://www.kathimerini.gr/1034899/article/epikairothta/politikh/pen-te-nea-erga-anakoinwse-o-kyriakos-mhtsotakhs>
38. Στα ελληνικά μέσα ενημέρωσης η ανακοίνωση του σχεδίου αστικής αναγέννησης ακολουθήθηκε από τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως τις νέες “αποβάθρες” (“docklands”): <https://gr.askmen.com/economy/1097184/article/drapetsona-to-neo-elleniko>.
39. <https://www.epohi.gr/article/37796/peiraikh-deytero-dika-stiko-rapisma-sthn-cosco?fbclid=IwAR0eB38VBRXagAmy3ubMnqsYT4OZkuDd-lyo4qf9AFsuqJ5jCS9pilKc4E>
40. <https://www.portcitycolombo.lk/>
41. https://www.chinadaily.com.cn/world/2014xisco/2014-09/18/content_18617323.htm
42. https://www.chinadaily.com.cn/world/2014xisco/2014-09/18/content_18617323.htm
43. <https://www.portcitycolombo.lk/#master-plan>
44. <https://www.portcitycolombo.lk/gallery/#birds-eye-night>; <https://twitter.com/PortCityColombo>
45. <https://grant-associates.pr.co/157772-som-masterplan-for-colombo-sri-lanka-features-designs-by-grant-associates>
46. <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/02/sri-lanka-new-dubai-chinese-city-colombo>
47. <http://www.astoria.lk/>
48. <http://www.astoria.lk/living-in-astoria/>
49. <https://www.ft.com/content/f0d88070-9f99-11e7-9a86-4d5a475ba4c5>
50. <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/02/sri-lanka-new-dubai-chinese-city-colombo>
51. <https://colombogazette.com/2015/06/11/paving-the-way-for-rajapaksa-renaissance/>
52. <https://panap.net/2017/10/debt-destruction-china-funded-projects-sri-lanka-stir-controversy-conflict/>
53. <https://www.ucanews.com/news/sand-dredging-for-colombo-port-project-results-in-protests-77401>; <http://www.sundaytimes.lk/170827/business-times/women-from-fishing-community-protest-against-port-city-255936.html>
54. Βλέπε και <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/02/sri-lanka-new-dubai-chinese-city-colombo>
55. <https://www.dailynews.lk/2019/07/11/finance/190763/port-city-completes-rs500-mn-livelihood-support-programme>; http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2020-01/15/content_75617233.htm
56. <https://www.opendemocracy.net/en/handicapped-sovereignty-escalating-costs-of-sri-lan/>
57. <https://www.bbc.com/news/business-53468925>
58. <https://www.theguardian.com/world/2020/jul/11/where-in-britain-does-china-spend-its-money>
59. https://www.vice.com/en_uk/article/nnq7q7/dan-hancox-regeneration-supernove
60. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι ειδικές οικονομικές ζώνες έχουν τις ρίζες τους στις αποικιακές πρακτικές της Δύσης και, ειδικότερα, στη δημιουργία ειδικών λιμανιών και τελωνειακών περιοχών σε κυριαρχούμενες περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας.

Βιβλιογραφικές αναφορές

- Apostolopoulou, E. (2020α). «Tracing the Links between Infrastructure Led Development, Urban Transformation, and Inequality in China’s Belt and Road Initiative». *Antipode*, <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/anti.12699>.
- Apostolopoulou E (2020β). *Nature swapped and nature lost: biodiversity offsetting, urbanization and social justice*. Springer-Palgrave.
- Apostolopoulou E., Adams W.M. (2015). «Neoliberal Capitalism and Conservation in the Post crisis Era: The Dialectics of “Green” and “Un green” Grabbing in Greece and the UK». *Antipode* 47(1):15-35.
- Apostolopoulou E., Bormpoudakis D., Paloniemi R. et al (2014). «Governance rescaling and the neoliberalization of nature». *International Journal of Sustainable Development* 21(6): 481-494.
- Brenner N., Schmid C. (2014). «Planetary urbanization». In: N Brenner (ed.) *Implosions/Explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization* (pp. 160-163). Berlin: Jovis.
- Brownill S. (2018). «The song remains the same: regeneration narratives in the Royal Docks». In: Minton A Duman A., James M. and Hancox D. (eds) *Regeneration songs: Sounds of investment and loss in East London*. Watkins Media Limited.
- Bruff I (2014). «The Rise of Authoritarian Neoliberalism». *Re-thinking Marxism* 26: 113-129.
- Cai P. (2017). *Understanding China’s Belt and Road Initiative*. Lowy Institute For International Policy, Sydney. Available at: <http://hdl.handle.net/11540/6810>.
- Castells M. (1977). *The Urban Question: A Marxist approach*. London: Edward Arnold.
- Christophers B. (2011). «Revisiting the urbanization of capital». *Annals of the Association of American Geographers* 101(6): 1347-1364.
- CSIS (2018). *How will the Belt and Road Initiative advance China’s interests?* Centre for Strategic & International Studies. Available at: <https://chinapower.csis.org/chinabelt-and-road-initiative/>
- Derudder B., Romain J., Xingjian L., Kunaka C. (2018). *Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. Washington: World Bank Group.
- Eder T. (2018). «Mapping the Belt and Road Initiative». *Mercator Institute for China Studies*. Available at: <https://www.mercics.org/index.php/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative>
- Ekers M., Prudham S. (2017). «The Metabolism of Socioecological Fixes: Capital Switching, Spatial Fixes, and the Production of Nature». *Annals of the American Association of Geographers* 107: 1370-1388.
- Enns C., Bersaglio B. (2020). «On the Coloniality of “New” Mega Infrastructure Projects in East Africa». *Antipode* 52: 101-123.

- Goldman M. (2011). «Speculative urbanism and the making of the next world city». *International journal of urban and regional research* 35(3): 555-581.
- Goswami M. (2002). «Rethinking the modular nation form». *Comparative Studies in Society and History* 44(4): 770-799.
- Gunawansa A. (2018). «Creation of New Urban Land by Reclaiming the Sea in Colombo Port City». In Cashman K. and Quinlan V. (eds). *United Nations Human Settlements Programme* (pp. 98-119).
- Hart G. (2006). «Denaturalizing dispossession: Critical ethnography in the age of resurgent imperialism». *Antipode* 38(5): 977-1004.
- Hart G. (2018). «Relational comparison revisited: Marxist post-colonial geographies in practice». *Progress in Human Geography* 42(3): 371-394.
- Harvey D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso books.
- Harvey D. (2014). *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. USA: Oxford University Press.
- Harvey D. (2016). *The Ways of the World*. New York: Oxford University Press.
- Harvey D. (2018). *The limits to capital*. Verso books.
- Henneke L., Knowles C. (2020). «Conceptualising cities and migrant ethnicity. The lessons of Chinese London». In Solomos J. (ed.) *Routledge International Handbook of Contemporary Racisms*. Routledge.
- Hildyard N., Sol X. (2017). *How infrastructure is shaping the world: A critical introduction to infrastructure mega corridors*. Brussels: Counter Balance.
- Jin X., Long Y., Sun W. et al (2017). «Evaluating cities' vitality and identifying ghost cities in China with emerging geographical data». *Cities* 63: 98-109.
- Katz C. (2011). «Accumulation, excess, childhood: Toward a counter-topography of risk and waste». *Documents d'analisi geogràfica* 57: 47-60.
- Kuymulu M.B. (2013). «Reclaiming the right to the city: Reflections on the urban uprisings in Turkey». *City* 17(3): 274-278.
- Lefebvre H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- Li X. (2019). «China-Europe Land-Sea Express Route with the Belt and Road Initiative». In Fang C., Nolan P. (eds). *Routledge Handbook of the Belt and Road*. Routledge.
- Linlin L., Huadong G., Pesaresi M. (2017). «Remote sensing of urbanization dynamics along the Belt and Road». *Bulletin of Chinese Academy of Sciences* 32(1):74-81.
- López-Morales E. (2015). «Gentrification in the global South». *City* 19(4): 564-573.
- Μαλούτας Θ. (2017). «Πειραιάς 1951-2011: Δημογραφική στασιμότητα σε μια μητρόπολη με έντονες πληθυσμιακές διακυμάνσεις.» *Athens Social Atlas*. <https://www.athenssocialatlas.gr/>
- Marx K. (1887). *Capital: A critique of political economy*. Volume I. Moscow: Progress Publishers.
- Massey D. (1994). *Space, place and gender*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Massey D. (2007). *World City*. UK and USA: Polity.
- Neilson B. (2019). «Precarious in Piraeus: on the making of labour insecurity in a port concession». *Globalizations* 16: 559-574.
- OECD (2018). «The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape». *OECD Business and Finance Outlook 2018*. Paris: OECD.
- Olinga-Shannon S., Barbesgaard M., Vervest P. (2019). *The Belt and Road Initiative (BRI): An AEPF Framing Paper*. Asia Europe People's Forum.
- Ong A (2006). *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*. Durham: Duke University Press.
- Radicati A. (2020). «The unstable coastline: navigating dispossession and belonging in Colombo». *Antipode* 52(2): 542-561.
- Ruwanpura K.N., Brown B., Chan L. (2020). «(Dis) connecting Colombo: Situating the Megapolis in Postwar Sri Lanka». *The Professional Geographer* 72: 165-179.
- Sassen S. (2002). «Locating cities on global circuits». *Environment and urbanization* 14(1): 13-30.
- Schindler S., Kanai J.M. (2019). «Getting the territory right: infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies». *Regional Studies*, doi: 10.1080/00343404.2019.1661984
- Schmid C., Karaman O., Hanakata N.C. et al (2018). «Towards a new vocabulary of urbanisation processes: A comparative approach». *Urban Studies* 55: 19-52.
- Smith N. (2008). *Uneven development: Nature, capital, and the production of space*. Athens and London: The University of Georgia Press.
- Summers T. (2016). «China's 'New Silk Roads': sub-national regions and networks of global political economy». *Third World Quarterly* 37(9): 1628-1643.
- Swyngedouw E. (2000). «Authoritarian governance, power, and the politics of rescaling». *Environment Planning D*. 18: 63-76.
- Tansel C.B. (2019). «Reproducing authoritarian neoliberalism in Turkey: Urban governance and state restructuring in the shadow of executive centralization». *Globalizations* 16:320-335.
- Thame C. (2017). *SEZs and Value Extraction from the Mekong*. Bangkok: Focus on the Global South.
- Thieme T., Lancione M., Rosa E. (2017). «The city and its margins: ethnographic challenges across makeshift urbanism: Introduction». *City* 21: 127-134.
- Tonchev P., Davarinou P. (2017). *Chinese investment in Greece and the big picture of Sino-Greek relations*. Athens: Institute of International Economic Relations.
- Tooze A. (2018). *How a decade of financial crises changed the world*. New York: Allen Lane.
- Van Dort L.T. (2016). *Neoliberalism and Social Justice in the City: An Examination of Postwar Urban Development in Colombo, Sri Lanka. Culminating Projects in Social Responsibility*. Available at: https://repository.stcloudstate.edu/socresp_etds/7
- Webb S. (2019). *Spaces of Capital: Uneven Geographical Development and China's Belt and Road Initiative in Laos*. The University of Sydney.
- Wiig A., Silver J. (2019). «Turbulent presents, precarious futures: Urbanization and the deployment of global infrastructure». *Regional Studies* 53(6): 912-923.
- Williams J., Robinson C., Bouzarovski S. (2020). «China's Belt and Road Initiative and the emerging geographies of global urbanization». *The Geographical Journal* 186(1): 128-140.
- Wu Y., Li X., Lin G.C. (2016). «Reproducing the city of the spectacle: Mega-events, local debts, and infrastructure-led urbanization in China». *Cities* 53: 51-60.
- Zhang X. (2017). «Chinese Capitalism and the Maritime Silk Road: A World-Systems Perspective». *Geopolitics* 22(2): 310-331.