

يقدّم معرض **«إسكان فائض عن الحاجة»** ١٨ صورة فوتوغرافية للمصوّر أنطوني هامبوسبي، اختيرت من مشروع «طريق القاهرة الدائري» وهو مشروع يمتد على مدار أربع سنوات يتشكّل من ١٨٠ صورة فوتوغرافية تُمثّل المشهد المعماري والعمراني. يظهر في هذه الصور ذات المقاس الكبير، والتي الثّقِطت في مواقع مُهمّشة، نشاط البناء الإسكاني الزائد عن الحاجة هائل الحجم، وآفاق إسكان القاهرة اليوم وواقعها المرير، الذي يتميز بكثافته المرتفعة وبخلوّه من الإشغال في كثير من الأحيان.

تحيط بأطراف القاهرة ملايين من الأمتار المربّعة من العقارات الإسكانية الشاغرة. لقد ارتأى مخطّطو الطريق الدائري فيه وسيلة لتعيين حدود المدينة، تضع حدًا لتوسّعها غير الرسمي الذي لا يكلّ. بيد أن الطريق قد سهّل الوصول إلى أراض جديدة، واستحدثت تخومًا للعمران والإنشاء الإسكاني تصلح لجميع قطاعات الاقتصاد. وهكذا صار توزيع الموارد غير المُنصف وسوء إدارة تخطيط التوسّعات على مرأى من الجميع على أطراف المدينة.

إن واقع أزمة الإسكان/ الإسكان الفائض وتناقضاته، ليضرب بجذوره في أربعينيات القرن العشرين. فأتناء الحرب العالمية الثانية، توقفت أعمال البناء تقريبًا في مصر. ومع وضع الحرب أوزارها تزايد عدد السكّان قرابة ٤٠٠ ألف نسمة، وهو التعداد الذي استوجب مضاهاته بما لا يقل عن ٨٠ ألف وحدة سكنية. ولكن البناء الإسكاني شهد تعطلًا بسبب الاضطرابات السياسية فيما بعد الحرب، إلى جانب ارتفاع كلفة مواد البناء. وفي محاولة للاستجابة لمشكلة نقص الإسكان، أطلقت الحكومة في العام ١٩٤٩ برنامجاً إسكانيًا، لم تنتفع به أكثر من ألف أسرة في أنحاء البلاد.

وفي أعقاب العام ١٩٥٢، ظهر الإسكان الشعبي باعتباره واحدًا من أولويات الدولة، وذلك لأسباب سياسية وعملية. وقد تم حصر الانتفاع من الإسكان الشعبي في حدود الأسر التي لا يتعدّى دخلها الشهري ٢٥ جنيهًا. وقام النظام الناصري بإنشاء المجلس العالي للتعمير وكلّفه بإيجاد نماذج وخيارات للإسكان، وأن يتقدّم بخطط وسياسات وموازنات مقترحة. وقد أوصى المجلس بأن تحتفظ الدولة بالحق في الإخلاء القسري لسكّان ما أطلقت عليه تسمية «الأحياء غير الصحيّة» والتحقّظ على أراضيهم، تمهيدًا لنقلهم إلى إسكان شعبي حديث.

في الوقت ذاته، بدأت الدولة في بحث فكرة التوسّع الصحراوي، حيث يمكن لأصحاب الدخول المتوسطة والعالية تملّك القيلات والشقق، بدلًا من استئجارها. وهكذا وُلد مشروع مدينة نصر وتوجّه الدولة صوب التوسّع في الصحراء. ولقد أثبتت أزمة الإسكان في مصر أن الدولة غير قادرة بمفردها على بناء عدد كاف من الوحدات السكنية ذات الأسعار المتاحة، وعلى نحو يستوعب حجم الطلب عليها. فقد خأصت دراسة قامت بها وزارة الشؤُون المحليّة والزراعية في العام ١٩٥٨، إلي أن مصر في احتياج إلى بناء ٧٢ ألف وحدة سكنية

سنويًا، من أجل استيعاب النمو السكاني واستبدال الإسكان غير اللائق. وصارت أزمة الإسكان تحدّيًا يواجه المهندسين المعماريين وممارساتهم، والتي طالما اعتمدت على الاستجابة لاحتياجات عملائهم من ميسوري الحال. وأسفر الاحتياج إلى بناء وحدات سكنية بأعداد كبيرة، عن صعود نجم المقاولين.

وعلى الرغم من استمرار الأزمة الإسكانية التي تنامت على نحو فلكي منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، فإننا اليوم نشهد مئات الآلاف من الهياكل الخرسانية وبنيات الطوب الأحمر العاري، خاوية على عروشها في انتظار أن تُشغل. إن المضاربات العمرانية التي تجربها، على نحو متدرّج، شبكة مربّبة من المستثمرين، قد نجم عنها بقاء أكثر من ٣٠٪ من إجمالي أسهم الإسكان في البلاد، خاليًا من الإشغال (بحسب ما أتى على لسان وزير الإسكان طارق وفيق في العام ٢٠١٣) وعلى الرغم من حاجة المواطنين والأسر ذات الدخل المحدود الماسّة للإسكان. وبحسب أكثر التقديرات تفاؤلاً، فإن عدد الوحدات الشاغرة في القاهرة وحدها يبلغ المليون ونصف المليون وحدة سكنية.

لقد أسفر انتعاش حركة الإسكان في العقد الماضي عن وفرة كبيرة في الإسكان باهظ السعر بالرغم من أنّ بناءه يعتبر رخيص الكلفة، وهو الإسكان الذي لايزال خارج متناول السواد الأعظم من أهالي القاهرة، سواء جغرافياً أو اقتصادياً. ولم يخلّ عالم الإنشاءات غير الرسمية من انتعاش هو الآخر، وهو العالم الذي أهدى إلى السوق مناطق غير رسمية، يسكنها ثلثا أهالي القاهرة، على الرغم من افتقارها للبنية التحتية وتصاريح البناء. ويحف بالطريق الدائري عدد كبير من هذه البنيات.

وفي مشروع «طريق القاهرة الدائري» المسحي الذي استغرق أربع سنوات، يقوم أنطوني هامبوسبي بتوظيف هيكل هذا الطريق الشاهق وسيلة ضرورية، لتصوير واقع عمراني لا يدركه الناظر إليه من منسوب الشارع، ويعاني من درجة عالية من التجريد لدى التطلّع إليها من عل. لقد تم وضع تصميم هيكل الطريق الدائري المرتفع قصداً كي يبتز المجتمعات المحرومة، بل وحجب أي معلم لوجودهم من خلال تشييد حواجز جانبية تمنع قائدي السيارات من الاتصال بصريًا بالمدينة «غير المرغوبة» من حولهم. وهكذا يقوم هامبوسبي بتوظيف هيكل الطريق باعتباره منصّة للمشاهدة، تتيح له التقاط صور بانورامية لمدينة لا يجب أن نراها أو أن نلتقط لها صورًا. يتّصل هذا المشروع بمشاريع سابقة قام بها هامبوسبي، نذكر منها «الزمام الصغير» في باريس، والذي قام من خلاله بالتوثيق للسكة الحديدية المهجورة المحيطة بباريس، والتي تعود للقرن التاسع عشر، والتي قامت بالربط ما بين مختلف محطّات المدينة في حدودها السابقة.

لا يقتصر مشروع «طريق القاهرة الدائري» على توثيق مناطق الإسكان غير الرسمي، وإنما يتضمّن

صورًا فوتوغرافية لإسكان حديث البناء لذوي الدخل المتوسط، ولإسكان الدولة الشعبي المتهالك، وللمشروعات الإسكانية التي أنشأها مستثمرون منذ سنوات، ولا تزال شاغرة. ثمة صور أخرى لأراض شاغرة تقع على الحد الفاصل ما بين المربعات السكنية، ولمواقع إنشائية ضخمة لعشرات البنيات السكنية التي ترتفع طوابقها بالتوازي، ولأبراج الضغط العالي التي تنتصب فوق الصحراء، وتمد بالطاقة أطراف مدينة لا تتوقف عن التوسع. إن القاهرة من وجهة نظر هامبوسبي ومن خلال ممارسته الفوتوغرافية تبدو وكأنها مشهد تم التلاعب به، طوبوغرافية للكثافة السكانية والمادية، مدينة في حالة عدم اكتمال وبناء وهدم لا ينتهي.

(نقله إلى العربية: محمد عبدالله)



that hinder drivers from visually connecting with the “undesirable” city around them. Hamboussi utilized this road infrastructure as a viewing platform that allows him to capture panoramic views of a city that is not to be seen nor photographed. The project is consistent with Hamboussi’s previous projects, such as La Petite Ceinture in Paris documenting the now abandoned 19th century circular railway that once connected the city’s different stations at its former boundary.

“Cairo Ring Road” is not limited to documenting informal settlements. There are also photographs of newly built middle-income housing, dilapidated government-built social housing, and still uninhabited housing projects built years ago by private investors. There are also images of liminal vacant spaces between housing blocks, massive construction sites of dozens of apartment buildings rising simultaneously, electrical towers rising over the desert to supply power to the ever-expanding city. Through his photographic practices, Hamboussi’s Cairo is presented as an altered landscape, as topography of human and material density, a city in a constant state of incompletion, construction and destruction.

2013) despite the acute need for housing by low-income individuals and families. Conservative estimates place the number of vacant homes in Cairo at one and a half million units.

The housing boom of the past decade has produced over abundance of excessively priced yet cheaply constructed housing that is out of reach geographically and economically to Cairo’s majority. The building boom has also occurred in the informal construction industry that has supplied the market with informal areas where two thirds of the city’s inhabitants live with poor infrastructure and in buildings erected with no permits. A great deal of such constructions flank Cairo’s ring road.

In his four-year photographic survey “Cairo Ring Road” Anthony Hamboussi utilizes the city’s elevated road infrastructure as a necessary tool to photograph an urban reality incomprehensible when viewed only from street level and too abstract when viewed from the air. Cairo’s elevated road infrastructure is designed to sever underprivileged communities, and sometimes to conceal their existence by building side barriers

and upper income residents can buy, rather than rent, villas, duplexes and apartments. This was the birth of Madinet Nasr and the state’s direction towards desert expansion. The housing crisis in Egypt proved that the state alone could not build enough affordable housing to absorb demand. A 1958 study by the Ministry of Municipal and Rural Affairs concluded that Egypt needed to build 72,000 housing units annually in order to keep up with population growth and to replace existing inadequate housing. This housing crisis challenged the relevance of architects and their practices, which had long catered to relatively wealthy individual clients. The need for housing built in large quantities resulted in the rise of the housing subcontractor.

While the housing crisis that exponentially grew after the end of the Second World War continues, today, hundreds of thousands of exposed red brick and unfinished concrete structures sit empty awaiting occupants. Speculative urbanism carried out in piecemeal fashion by a complex web of investors has resulted in over 30% of the country’s housing stock to remain uninhabited (according to statements by housing minister Tarek Wafik in



A photography exhibition by **Anthony Hamboussi**
Curated by **Mohamed Elshahed**

معرض فوتوغرافي ل **انطوني هامبوسبي**
تنسيق **محمد الشاهد**

Townhouse Gallery
October 18 - November 10

١٨ أكتوبر - ١٠ نوفمبر

SURPLUS! Housing from the Periphery presents 18 photographs by Anthony Hamboussi curated from “Cairo Ring Road,” a larger project spanning four years composed of 180 photographs of urban and architectural landscapes. The large format images, captured in peripheral locations, depict the immense scale of excessive residential building activities, high density and often-uninhabited dystopian vistas of housing in contemporary Cairo.

Millions of square meters of unoccupied residential real estate encircle the outskirts of Cairo. Planners conceived the city’s Ring Road as a tool defining the city limits and to prohibit continued informal expansion. However, the road has made new territories accessible, providing new frontiers for urbanization and housing construction by all sectors of the economy. The already prevalent uneven distribution of resources and the mismanagement of planning expenditures have become more visible at the city’s edges.

The origin of today’s contradictory urban reality of housing crisis/housing surplus goes back to the 1940s. During the Second World War, the construction industry nearly came to a halt in Egypt. By the end of the war, the country’s population had increased by 400,000 inhabitants, which should have been matched by at least 80,000 new housing units. The construction of housing was further delayed by the postwar political turmoil and the high cost of building materials. In an attempt to respond to the housing shortage, in 1949 the government initiated a housing program that barely benefited one thousand families across the country.

After July 1952, al-iskan al-shaabi (popular housing) emerged as a priority for the state both for political and practical reasons. Popular housing schemes were restricted to families earning less than twenty-five pounds monthly. The Nasser regime established al-Majlis al-aali li-l-Taamir (the Supreme Council for Construction) whose task was to research available options and models for housing and to draft plans, policies, budgets and proposals. The council recommended that the state holds the right to forcibly evict residents from “unhealthy districts,” to acquire their lands and to relocate them to modern social housing.

At the same time the state began to explore the idea of expanding into the desert where middle