

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ “СВ.КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ”

ФИЛОСОФСКИ ФАКУЛТЕТ  
Книга СОЦИОЛОГИЯ  
Том 102

ANNUAIRE DE L’UNIVERSITE DE SOFIA “ST.KLIMENT OCHRIDSKI”

FACULTE DE PHILOSOPHIE  
Livre SOCIOLOGIE  
Tome 102

---

## ПРОЕКЦИИ НА СОЦИАЛНОТО ПРОСТРАНСТВО В ПРАКТИКИТЕ НА ОБЖИВЯВАНЕ НА ФИЗИЧЕСКОТО ПРОСТРАНСТВО

ЛЮБОМИР ПОЖАРЛИЕВ

*Lyubomir Pozharliev. PROJECTIONS OF SOCIAL SPACE IN THE STYLES OF HABITATION OF PHYSICAL SPACE*

The paper presents the results of a research of a Sofia neighborhood – Dragalevtsi. The case study used the following methods - participant observation, visual methods, in-depth interviews with local residents. Dragalevtsi had experienced different transformations for less than a century – from a former traditional village, to a “villa zone” (an area for holiday homes) of the socialist elite, and now to a prestigious suburb of Sofia that is increasingly becoming a neighborhood of the rich. The study shows that this neighborhood is an interesting case for several reasons. First, Dragalevtsi challenges Pierre Bourdieu’s thesis in *The Weight of the World* of isomorphism between social and physical space, of social homogeneity of specific quarters, because it is not a homogenous suburb but, conversely, a suburb inhabited by different groups: “new rich” people living side by side with very poor; representatives of Western companies are neighbors with “villagers”, breeding sheep, and with impoverished socialist intelligentsia, etc. Next, it is a place of other social contrasts, the stronger of which is that this “prestigious” Sofia suburb, as it is defined now, is with an archaic infrastructure – without a sewerage system, with bad roads (in some places, just dirt tracks), without street lighting, lack of proper public transportation. The thesis defended in the paper is that this infrastructure generates and strengthens the existing social inequalities. The paper analyzes the different coping strategies of the rich and the poor for overcoming infrastructural problems. The main strategy of the rich is focused on privatization of public goods – creating “private” streets, “private” street lighting. As for the poor, they predominantly have one opportunity – working for the new rich. So, the tendency observed is of re-feudalization – the poor are working in the new rich houses, both groups living with infrastructure, resembling the medieval centuries.

### **1. Да мислим парадокси – съжителството на неравенства в един софийски квартал**

Анализирайки модерния капиталистически град, урбаносоциолози като Херберт Ганс [Ганс, 2002], а и социолози като Пиер Бурдийо говорят за изоморфизма между физическото и социалното пространство в него. Докато основна характеристика на града като цяло е неговата хетерогенност, то отделните квартали са социално хомогенни, в тях живеят сходни по социален статус хора.

Ето как в текста си „Ефектът на мястото” Пиер Бурдийо мотивира тезата си за взаимната свързаност на социалното и физическото пространство: „социалното пространство се проявява във физическото, но винаги в повече или по-малко заличена форма; властта върху пространството, която се основава на притежанието на капитал в различните му варианти, намира израз в

присвоеното физическо пространство под формата на специфично отношение между пространствената структура на разпределение на актьорите от една страна и пространствената структура на разпределение на блага и услуги от частен и публичен вид – от друга”<sup>1</sup> Тъй като обект на анализите му са общества със структурирани неравенства – френското или американското, които Бурдийо често дава за пример, йерархията в социалното пространство намира израз в йерархия на физическите места. „Различните полета или ... различните физически обективирани социални пространства проявяват тенденцията да се наслаждат едно върху друго. Така се стига до концентрация на крайно редки блага и техните притежатели на определени места на физическото пространство (Fifth Avenue, rue du Faubourg, Saint-Honoré), които се противопоставят във всяко отношение на местата, където могат да се открият основно най-бедните (определени предградия, гета).”<sup>2</sup> Така „страданието на бедните” най-често е концентрирано в гетата и предградията.

Основният теоретичен проблем, който се обсъжда е, дали се наблюдава подобен изоморфизъм между физическото и социалното пространство в социалистическите и постсоциалистическите градове, дали социалните неравенства са се уталожили и в съответна йерархия на местата.

За обект на моето изследване<sup>3</sup> избрах един софийски квартал, бивше село, сега престижно предградие на столицата - Драгалевци, което се превръща все повече в квартал на богатите, издигащи големи къщи сред обширни дворове, за да се радват на уединение, чист въздух и хубава гледка. Интересът ми към този квартал бе продиктуван от контрастите, ясно видими в него, чрез които, следвайки Бурдийо, можем да открием и характеристики на неравенствата в българското общество. Тези контрасти ме доведоха до първата хипотеза за изследването на квартал Драгалевци, че **в случая нямаме социално хомогенно предградие, напротив, в него живеят различни групи.** Втората хипотеза произтича от конкретен контраст - кварталът на богатите е всъщност квартал с архаична инфраструктура - без канализация, с лоши улици, дори с пътечки, без добро улично осветление. Тезата ми бе, че **самата инфраструктура генерира неравенства.** Какво имам предвид?

Според Пиер Бурдийо има два критерия за това как може един ресурс да бъде мислен като капитал:

- 1) Необходима е общоприета ценност на ресурса;
- 2) Необходимо е този ресурс да не бъде общодостъпен.

Ако едното от тези две условия не е изпълнено, това не е капитал, а ресурс (няма дистинкция, отличителност).

Допускам, че ценността на инфраструктурата е общосподелена. Тя по принцип трябва да бъде общодостъпна, същевременно обаче ключова моя хипотеза е, че ако тя не е развита, то достъпът до бърз и мощен транспорт

<sup>1</sup> Навсякъде цитатите от „Ефектът на мястото” са по непубликуван превод на Светла Маринова от Bourdieu, P. 1997. *Das Elend der Welt*. Konstanz, UVK Verlagsgesellschaft mbH., така че не мога да посочвам страници.

<sup>2</sup> „Ефектът на мястото” – вж. горната бележка под линия.

<sup>3</sup> Първоначално това изследване започна в практиката на гл.ас. д-р Светла Маринова по социални неравенства, след това то се превърна в колективен проект. Дипломната ми работа също е посветена на изследване на квартал Драгалевци. Благодаря на д-р Маринова за насоките и подкрепата, както и на колегите от практиката Леа Вайсова и Кирил Миленов.

преодолява нейните недостатъци. Т.е недостатъците на инфраструктурата могат да се капитализират, ако човек разполага с икономически капитал, позволяващ му закупуване на мощни транспортни средства, изграждане на допълнителна инфраструктура и облагородяване със собствени финансови средства. Така инфраструктурата структурира кумулативни неравенства.

Нещо повече, изследователите в областта на социалните изследвания на технологиите ясно доказват, че **артефакти като транспорта и инфраструктурата съдържат в себе си определен тип политики и имат възможности да привилегирват едни групи и да изключват други. В този смисъл те са инструмент за производство на отношения на неравенства** [Winner, 1980:121 -136; Latour, 1988; Callon, 1986].

Използваните от мен методи са: включено наблюдение – няколко седмични обиколки из Драгалевци; визуален метод – фотографирах “обекти” в квартала; спонтанни разговори и целенасочени полуструктурирани интервюта с жители на квартала (интервютата са 12). Това, което обективът показва, а и впоследствие разговорите с хората, е хибридно съчетание на различни “дистинкции”, невъобразимо за западен поглед съжителство на социални контрасти, което изглежда парадоксално.

## **2. Драгалевци през поле-зрението на социолога: кварталът на контрастите Общинска инфраструктура / “частни улици”**

Още при влизането в Драгалевци, а след това и при разходката из квартала, се натрапват огромните дупки по шосето и улиците, непочистения сняг<sup>4</sup>, пукнати тръби, от които се излива вода на пътя. За “нормални” коли (тип “Volkswagen” – [снимка 1] това съчетание от дупки и вода е убийствено, за джипове обаче това не е проблем. Край централните улици, всички в такова потресаващо състояние [снимка 2], от време на време се появяват пресечки, застлани с нови скъпи павета, гладки и спретнати, с новоизградени бордюри и канали за оттичане на водата. Попитах жена, вървяща по една такава улица, що за улица е тази. Тя отвърна “частна”.

*“Какво означава това?Ами какво, общината като не се грижи, ние се оправяме сами – няма да си трошим колите, я...Събрахме пари и си я направихме.Кои – съседите ли? Видях и други подобни улици, и те ли така са направени – по съседски? Ние тук от всички къщи събрахме пари. Ей онази (сочи една уличка по нагоре), я направи собственикът на най-горната къща (къщата е огромна, улицата води към вратата на оградата). То доста от богатите си направиха улици.”*

Следователно, публичното пространство на квартала е “разграфено” от три типа улици – общински, “частно-кооперативни” [снимка 3], “частно-персонални” [снимка 4]. По част от т.нар. от мен “частно-персонални” улици хората се движат свободно, пред някои “тежки палати” с огромни дворове, има бариери и охранителни будки, което означава, че улицата си е само на къщата. Сигурно, за да се разхожда собственикът сам на спокойствие.

Ето така бедните си тичат/карат през дупките и локвите, съответно си амортизират колите; а богатите стигат по частните си улици до частните си къщи, запазвайки джиповете си. Неравенството е кумулативно – лоши улици, бързо износване на колите; хубави улици – здрави коли. Все пак общината се

<sup>4</sup> Първото наблюдение е правено през зимата на 2008 г.

грижи за “социалната справедливост” защото и на богатите им се налага да карат по общинските шосета. Може би дотогава, докато не откупят цялата инфраструктура, не направят навсякъде хубави пътища, по които се возиш/ходиш само срещу такса или членски внос...

#### **Долчинки, тресавища, пътечки**

Но “пътната” инфраструктура предлага още по-голямо многообразие. За да се стигне до многото и различни, пръснати из квартала къщи, човек върви по споменатите вече общински и частни улици, сред долчинки, баирчета, дерета, ливади, и сред огромна площ, за която се твърди, че е тресавище. На него е забранено да се строи - и поради тази причина, и защото има защитен вид рядка висока трева. На друго място пък ми разказаха, че има опасност да пропаднат няколко големи затворени къщи в дерето. Но това, разбира се, не спира строежа. Как укрепват къщите си, за да не пропаднат, питам се аз, но тресавището мълчи [снимки 5 и 6].

#### **Публичен/частен транспорт**

Сред това многообразие на “пътища” се открояват следните транспортни средства. Публичен транспорт – рейс 64, който минава на 17 минути, и рейс 98. Последният тръгва от София в 10.30, от Драгалевци за града – в 11 и малко. Маршрутки - № 21, 40, 25, 41, като на интервал от 5 до 10 минути може да се хване някоя от тях, но понякога много закъсняват. По мои наблюдения те са значително по-използвани от автобусите.

Разнообразни коли – от раздрънкани Москвичи и Лади, през умерено стари западни коли, до най-люксови Мерцедеси и БМВ-та – предимно в сребрист и черен цвят - и огромни ландроувъри, прелитащи над дупките като много силни крилати коне.

Тъй като в квартала се строи почти навсякъде, има и много камиони и бетоновози.

Има къщи, до които може да се стигне само пеш – там, където живеят щастливите и волни роми....[снимки 7, 8, 9].

#### **Уединение/застрояване**

Като предимство на живота в Драгалевци се изтъква уединението, чистият въздух и гледката към София. Заради това най-богатите къщи имат доста големи дворове и доста високи огради. Над тях обаче вече надвисват горните етажи на новостроящи се блокове. Всяко свободно място започва да се застроява, постепенно гледката изчезва от появилата се изведнъж сграда пред старата вила/новата къща, заместена от гледането в “собствения двор”. Ако бъдещият собственик настоява да има гледка и да не бъде гледан от други, трябва да си купува парцели все по-нагоре и нагоре по склоновете, далеч от кварталния център, далеч и от улиците, далеч от градското осветление. А това означава, че гледката и усамотението стават много скъпо струващ лукс, защото, за да си ги осигуриш, наред с други елементарни инфраструктурни удобства, трябва да построиш къща, да прокапаш собствена септична яма, да прокараш вода и електричество, да си направиш частна улица със собствено улично осветление (една от частните улици си имаше такива частни улични лампи). Чистият въздух обаче засега е безплатен, но и той е на изчерпване... [снимки 10, 11, 12].

#### **Селската общност и отчужденият квартал**

И така, в момента кварталът е нашарен от големи къщи, полускрити зад големи огради, наред със селски къщи със селски дворове, вили от социалистическо време, сгущени в гората. Човек остава с впечатлението, че новозаселващите искат да се скрият зад оградите си, да не натрапват името и биографиите си – няма имена на големите порти, както и на пощенските кутии. За сметка на това има видеокамери, които следят минаващите край къщата. Докато вървах по усилено застрояващата се улица от снимка 11 зад мен вървеше охранител, който гледаше с известно подозрение, като видя че се отклонявам по една улица, той зави по друга, отчетливо открояваща се частна улица [снимка 4]. Както казах, някъде има и охранителни будки и бариери. Общото между новите къщи, застроени в най-различни стилове – като мини Петродворец или като крепост с бойници, или в съвременен стил, или в неовъзрожденски – е като че ли скритото желание те да са уютни убежища на хора, които искат да се скрият от очите на другите, да запазят анонимност; да се изолират. Те изглеждат като апотеоз на английската максима “Моят дом е моята крепост”.

Същевременно се вижда, че селото е живяло общностен живот. На старото читалище откривам плоча с имената на дарителите – наред с фамилиите си седят фамилиарните обръщения към тях, те не са г-н еди кой си, а Сандо, Дано, Найдо и т.н. Селото има футболен отбор от 60 години. На една стара барачка все още седи стар кован надпис „Ковач”, срещу която обаче е предвидено да изникне китно лъскаво блокче. И досега в централните улички, където са повечето по-стари селски къщи, си има селски кръчми, в които готвят превъзходни домашни ястия, хората се познават и даже пият на вересия. В кръчмата освен бира и ракия предлагат само шкембе чорба, руло Стефани и боб. Но това е май позагълхваният живот на селото. Насреща му застават големите огради с видеокамерите [снимки 13, 14, 15, 16, 17].

#### **Бедни, но щастливи/ богати, но мъртви...**

Жилищният пейзаж съчетава най-разнообразни архитектурни видове – богати домове под формата на палати, крепости, модерен стил с фонтанчета, беседки, барбекюта, вероятно огромни частни градини, дори и мавзолеи-пирамиди – „Къщата на Рамзес 2”; селски къщи със селски дворчета; тип планински вили, закътани в гората; нови тържествени блокове, наред със запуснати бараки и разградени къщи, от които обаче се чува глъч.

Най- прекрасният (и тъжен) контраст за мен бе съжителството на две сгради, разположени една срещу друга на едно пътче. Едната е голяма, белокаменна и добре оградена къща, пред която е имало охранителна будка, бариера и частна улица, но няма никакъв признак на живот. Хората от селото казват, че била на Илия Павлов, или “на някой като него, когото го убиха...”. За нея е залепена стара неизползваема барачка, а насреща е разградената къща на роми, от която изскачат, гонят се, тичат две ромчета...Появява се и майката и се запияват някъде из тресавището [снимки 9, 18,19, 20]<sup>5</sup>.

Ето какво е Драгалевци за жена, живееща там:

---

<sup>5</sup> Наблюдението е проведено на 17.02. 2008, неделя, от 11 ч. до 16 ч. и обхваща една голяма, но не цяла част от кв. Драгалевци.

*„Въобще не може този конгломерат от толкова много хора - един да гледа кокошки и да ги пуска по улицата нали, друг да гледа овци, трети овце и крави и да ги мъкнат да пасат по стадиона, това е-е-е върхът - - значи цяло лято кравите им пасат на стадиона. Тва на кво прилича? Тва въобще квартал ли е и въобще за кво говориме? Или Драгалевци е квартал на София и ще отговаря на всички изисквания,или.. е село или не е село.....Еми-и за мене (Драгалевци) е просто една пълна измислица. Такова нещо няма, това по света не може да бъде обяснено, просто по никви критерии не може да бъде обяснено. Има да речеме, аз не знам на колко процента може да бъде разделено...има хора, които там си живеят, напр. такива като нас, нямат друго жилище, там живеят цялогодишно; има хора, които са си ги дали под наем къщите, нали, на чужденци, просто това им е имот, но не живеят те там...; има хора, които, примерно, си използват къщите за вили - ходят там само лятото. Над нас има 2-3такива къщи; а-ммм всякакъв тип има; т.е. ни е курортно селище, ни е вилна зона, нито е село - да си гледат овце, кози и крави, нито е квартал, в който постоянно всички живеят, ми е едно нищо.... па дори да се изтеглиш по оная улица нагоре там, с канала, дето си изсипват и гумите вътре, и дюшеци, и всякакви боклуци в нещо като река, която отива до никъде, тя свършва просто-о, бе мръсотия до шия”(Л.П.– к.м.)*

Очевидно това описание не може по никакъв начин да „пасне” на теоретичните визии за модерен капиталистически град, така както го откриваме и в текста на Херберт Ганс [Ганс, 2002] и в цитирания по-горе текст на Пиер Бурдийо. Драгалевци бива представян като „един от най-престижните и скъпи квартали на София”; но той не е градски квартал, защото по улиците се разхождат кокошки, овце и крави. Не е градско място и по инфраструктура защото урбанистите твърдят, че развитата инфраструктура и градът взаимно се предпоставят и обуславят. Не е и предградие за средна класа и богати, защото в него живеят различни разнородни групи. Точно тази разнородност показва, че не е вече и село. В него не се открива връзка между социално и физическо пространство, няма социална хомогенност; това е пространство на различието.

Максима на Бурдийо е, че е необходимо да се научим да мислим парадокси. Ще се опитам да разсъждавам върху това как стават възможни социалните контрасти и какви последици ще има неравностойното съжителство за преживяване на социалните неравенства?

### **3. Как стават възможни социалните контрасти – за хибридацията на село-квартал-вилна зона-предградие**

Характерна за българското общество през последните 130 години е бързата смяна на различни социални режими. В периода след Освобождението България стартира като дребнособственическа селска страна и започва да се модернизира чрез либерално-капиталистически модел. През 1944 г. все още 80 на сто от населението ѝ е селско, наложеният комунистически режим радикално сменя съществуващият дотогава елит и ударно и волунтаристично индустриализира и урбанизира страната. След 1989 г. се налага отново либерален модел, със спецификата на посткомунистическо наследство и в условията на едно вече глобализирало се, консумативно, информационно общество. В рамките на 130 години – три епохи. Тази въртележка на режимите препяства стабилното структуриране на социални неравенства, постоянно прекроява, сменя социалните йерархии, което прави възможно съжителството на различни

социални групи в едно обособено физическо пространство. Такъв е случаят с квартал Драгалевци.

На територията на Драгалевци в рамките на 100 години ясно се откроява, а и досега се вижда, бързата смяна, а оттам и наслагване на тези три различни епохи.

Първата е тази на традиционното село. Драгалевци би следвало да е едно от най-прочутите български села в света, тъй като то е антропологически терен и обект на анализ на известния американския социолог Ървин Т. Сандърс. Той е изследвал живота в Драгалевци през 30-те години на миналия век и е издал на английски през 1949 г. книгата си *Balkan Village*, която става много популярна. Не случайно Сандърс наименова книгата си „Балканско село”, защото той разглежда Драгалевци като типологичен случай, показващ „устойчивостта и слабостта или силата на една селска общност, където промените се дължат не толкова на насилие, колкото представляват последица от бавните, но неизбежни процеси на времето” [Сандърс, 2006:5]. Драгалевци през 1934 г., според отговорите на драгалевчани е „около 300 къщи”, а според преброяването от 1934 г. е 1669 души, от тях голямата част – 75 на сто, според Сандърс, са „селски стопани, т.е. собственици на недвижими имоти” [пак там:15], като под имот се разбира къща с двор и земя - притежавали средно 75 дка земя. Към селяните Сандърс добавя „още две трудови групи: интелигенция и занаятчий”, както и групата на циганите калайджии, които „въпреки ниското си социално положение изпълняват полезна функция за обществото”, според Сандърс, но драгалевчани, ако искат да обидят някого, го питат „А бе, ти циганин ли си?”. Сандърс смята, че **тогава няма съзнание за драстични неравенства, всяка група се радва на уважение, без циганите, селото е сравнително хомогенно.** Сандърс описва типична селска общност, на прага на модернизацията, но все още запазила обичаите си, живееща по съседски и по селски солидарна. Инфраструктурата е като на традиционно село. И досега някои от къщите са селски и в тях живеят „коренните” жители.

Втората епоха е тази на социализма, по времето на който селото вече е квартал на София. Частната собственост е унищожена и заменена с кооперативна, като част от хората продължават да се трудят в селското стопанство, но в ТКЗС; друга част започват да работят в заводите, но да си живеят в Драгалевци. Градът започва да „нахлува” в селото чрез представителите на соцелита – то става вилна зона на престижни групи – на партийния елит, членове и кандидат членове на Полибюро на БКП, както и на издигнати „членове” на групата на т.нар. художествено-творческа интелигенция, лекари, учени и прочие хора с висок културен символен капитал. От реконструираната през интервютата история на Драгалевци по времето на социализма не може да се твърди, че социализмът е довел до ускорена модернизация. Безспорно има модернизационни ефекти, но тъкмо защото като вилна зона то е ценно със своята природа и вероятно привиден като „естествен” живот, селото „надделява” над градския квартал (модерна инфраструктура се изгражда в урбанизираните придатъци на индустриалните зони) и се запазва селската инфраструктура – без канализация, лошо водоснабдяване, липса на модерни улици и пътища.

След 1989 г. настъпва отново радикална промяна – започва времето на неолибералния капитализъм, при който доминиращият дотогава политически капитал отстъпва на икономическия, кооперативната собственост се разпада и се връща частната, в началото на прехода се разгръща силна неформална, дори „сенчеста” икономика, която води до бързи „удари” и лесно богатство. Купувачите през 90-те са т. нар. мутри, представители на нелегитимния сенчест бизнес – защото мястото е хем близо до София, хем уединено, в него няма патрулки и полицейско управление. В момента вече строят къщи и богати хора с легитимно придобито богатство – защото място е в полите на планината и има чист въздух. „Новите богати”, съвсем в духа на обособяването на луксозните градски предградия, търсят уединение и бягство от шумния градски живот, а и възможности за построяване на „класическа буржоазна” впечатляваща еднофамилна къща – знак за новия им статус. Драгалевци им предлага това, а има и символическа ценност от времето на социализма. Част и от предишните вилджии решават да оползотворят символния капитал и да се заселят постоянно там. Друга част, най-вече представители на социнтелигенцията, не издържат на пазарната конкуренция, обедняват и напускат. В изоставените къщи се заселват роми. „Коренните” селяни като цяло живеят в същите къщи, в които са си живели преди, въпреки че за част от тях промяната дава шанс – земите им се връщат и те започват да продават парцели или да строят. Бившите работници - „пришълци”, нямат този шанс и особено ако са възрастни, започват да обедняват. Но, тъй като в квартала много се строи, започват да прииждат работници от обеднели деиндустриализирани части на страната, те живеят във фургони.

И така, сега в Драгалевци живеят обеднели социнтелигенти; заможни мутри, завършили спортни училища, заедно с охраняващите ги бодигардове с бронжилетки; други охраняващи, само че от фирми и със знаци за легитимност; бивш премиер на България и настоящи политици; нови богати; бедни роми; справящи се с живота кореняци-селяни; много строители от цялата страна, спящи във фургони. Инфраструктурата си остава същата.

Всъщност на територията на Драгалевци откриваме хибридно образуване от компресирани се три различни типа социалност, в които доминират различен тип социални актьори. Подобно явление, според мен, описва Ернст Блох за Германия през 30-те години на миналия век: „...за първи път под формата на *Ungleichzeitigkeit* - несвоевременна своевременност - се смесват измеренията на града и на провинцията: забързаното, изпълнено с глъч време на работници и бизнесмени, по-спокойното и плавно течащо време на средните класи, дълбокото неравномерно време на лишените от собственост и почти неподвижното време на селяните. Времена, които до вчера са били разделени и следователно поддаващи се на управление, сега се явяват на Блох в своето съединяване и сливане в рамките на една единствена кипяща от вълнения пространствено-времева арена.” [Бономи, 2005:76]

Историческият преход от традиционното село с беден планински поминък към създадената през социализма с постановления вилна зона и накрая до крайградски квартал на новобогатите се отлага и пространствено в опозициите на хетерогенното общество в днешното Драгалевци. Така то се оказва доста по-различно от класическите западни образци на връзката на социалните общности



и пространството на населяването. В Драгалевци не се открива социалната хомогенност, характерна за кварталите на модерния капиталистически град, напротив, то е място на съжителство на различни социални групи. При това Драгалевци не влиза и в класическите социологически „етикети” за социални топоси – то не е село, но не и предградие и квартал в смисъла на урбанистичните изследвания. Това място е разнородно, нито това, нито онова, пъстра и еkleктична смесица, хибрид.

Тъкмо заради наслагването на трите епохи, свързани с различен тип ресурси, това социално пространство на различни актьори все още не е йерархизирано, защото в него се сблъскват, противодействат различни капитали - икономически, социални, символни. А в момента текат и динамични процеси на (пре)структуриране на социални неравенства, изключително интересни за изследване.

Значимите за мен въпроси, на които тук търся отговор са:

Как се структурират неравенствата?

Върви ли се към хомогенизация на социалното пространство и ако да – към каква?

Как съжителстващите толкова различни групи преживяват себе си спрямо другите?

В следващата част ще разгледам как инфраструктурата допълнително засилва неравенствата.

#### 4. Инфра-структуриране на неравенства

##### Драгалевци – забравеният от властите квартал

Като цяло всички интервюирани от мен жители на Драгалевци, независимо от статуса си, оценяват инфраструктурата в Драгалевци като ужасна във всички нейни компоненти. На първо място като най-значимият проблем поставят канализацията, но след това се изброяват и пътища, транспорт, водоснабдяване, сметоизвозване.

*„Значи за хората в Драгалевци нищо не се е променило, сега са станали още по-зле. В Драгалевци няма канализация, транспортът е отвратителен, чакаш часове, маршрутите са същата работа, това което получаваме като на пазар, като хранителни стоки е под всяква критика, иначе се водиме баровски квартал – с най-големите данъци, с най-голям данък сгради, данък смет.” (М.С.)*

*„Мръсните води текат по улиците, фекални води по улиците, не могат да се спрат, няма канализация...” (К.М.)*

*„По-рано беше два пъти седмично сметоизвозването, сега гледам някой път хич ги няма, някой път веднъж седмично минават - пълна скръб... Транспорта е под всяква критика, по-лошо просто не може да бъде. Значи около километър и половина трябва да минеш, за да хванеш въобще някакъв транспорт. Тоя километър и половина аз лично го минавам всеки ден по два пъти, т.е. отивайки до там, до гробищата, минават горе рейсове, минават два селски рейса, които общо взето са на половин час, ако не на повече, някой път ги чакам по 40 минути. По-рано имаше една маршрутка 25, тя още я има де, но тя пък е (сmee се) на час, ако дойде-е и я чакаш просто-о-о – това е абсурд да стоя и да я чакам. Пътищата с-а-а-а, на нашата улица си събираме пари да си поправяме дупките...” (Ж.М.)*

И т.н., и т. н.. Няма човек от интервюираните, който да не се е оплакал от инфраструктурата. Описанието плаши до степен, че се чудиш защо тия хора

живеят там. Има воня от канализацията, електричеството спира, водата спира, пътищата, особено през зимата, са под всякаква критика.

*„Не ходиш така по нанагорницето и после по задник надолу, нали и ей сега като е такова времето аз падам по три-четири пъти докато стигна до спирката” (Ж.М.).*

При това, пред тази инфраструктура в някакъв смисъл всички са равни, дори „на баровците децата, всичките, живеят тука, горе има една частна градина и вече не може да се мине по Лешникова гора и всичките отидоха при Борисов в дома за деца, а бусовете ги чакаха тука. Изобщо не могат да се качат.Изобщо.” (М.С.)

**В този смисъл, жителите на „престижния квартал Драгалевци”, независимо колко са бедни или богати, не просто не се чувстват привилегирани и защитени, а точно обратното – те се чувстват пренебрегнати, неравноправни спрямо останалите жители на София, защото са изключени от градската инфраструктура и в този смисъл от градския начин на живот.** Често пъти няма яснота кой е виновен за това, но голяма част от обясненията засягат тоталната незаинтересованост на общината и различните институции. Нещо повече, твърди се, че „на тях им е изгодно да е така”, защото проблемите им осигуряват работа – щат, а и могат да изкарат нещо допълнително.

*„Но общо взето е направил общината недостъпна.....Всичко е някъде нагоре по етажите. Отиваши, подаваши една незнайна молба, чакаши незнаен отговор, незнайно кога идват, но то на повечето места вече е така. Така че в т’ва отношение специално с канализацията и улиците, наистина... има какво да се иска. И: А кой може да го оправи? Р: Ами т’ва е общинска грижа. Значи общината е...тя сключва договори и отдава тези, поддръжката на тези улици към определени фирми.” (А.Н.)*

*„Викаме общината да дойдат и те казват – това не е В и К, това е подпочвена вода. Ние не носим отговорност. Хоп измиваме ръцете, сядаме на колата и си заминаваме..... И като отидеш, аз мен ми се наложи кога си уреждах документите за магазина, отивам в община Витоша, еми то им тежи да работят, то просто им тежи да работят.”(М.С.)*

Един от интервюираните експерти също сподели, че община Витоша има славата на най корумпираната в София.

Всичко това може да се обобщи в две главни следствия.

Първото – Драгалевци се превръща в свободна зона, в зона, в която регулацията присъства само фиктивно, по подобие на улиците, които ги няма, но в градоустройствения план присъстват в пълно описание, с отстояния между огради и тротоар и т.н. и т.н. Както казва един респондент „Тая Община не знам кво прави освен да събира данъците.” (Ж.М.) Впрочем подобно оттегляне на държавата и изоставяне на един квартал е дефиниция за гето, според Пиер Бурдийо. Очевидно обаче, че Драгалевци не се мисли като бедно гето.

Второ – поради преднамереното или не отсъствие на общината и всякакви други контролни органи, в очите на почти всички респонденти, това е своеобразно условие за формиране на различни стратегии за справяне с проблемите на средата и на съвместния живот. Именно в тези лични или колективни стратегии се разкриват различните социални неравенства.

## **Транспорт**

Особеностите на квартал Драгалевци, т.е. относителната му отдалеченост от София (не само от центъра, но още повече до далечни квартали на града, най-вече в западната и северна част), както и лошата му инфраструктура (ужасни пътища „които приличат повече на дерета” (С.Б.), напомнят на „навлизане в

пещера” (М.П.), трудно поддържане, дупки и свлачища, течове на вода и кал отвсякъде. „В Драгалевци навсякъде тече.”(М.П.) предизвикват не само физическия проблем с придвижването до града. Разбитата инфраструктура, дори по-точно е да се каже липсата на такава, **буквално разделя хората на социални групи и подсилва съществуващите социални неравенства**. Ако според Бурдийо социалното пространство отразява диспозициите между групите и отношенията на зависимост и власт, то за случая Драгалевци може да констатираме обратното – **физическото пространство (вкл. и в аспекта на неговата нерегулираност и некултивираност) не само отразява подобни диспозиции на неравенства, но и създава такива.**

**Най-ясно изразеното неравенство е между пътуващите с обществен транспорт и тези, които пътуват с частен.**

#### **Социален статус и дистанции**

Един от методите за удържане на различните разкази на респондентите за транспорта, бе и ние самите като изследователи да се возим с него. Както с публичен, така и с частен. Описвахме подробно честота на автобусите, маршрутките, време на придвижване от една точка до друга и общо време от началната точка до Драгалевци и обратно. Също така се стараехме да разнообразяваме различните места, от които тръгнахме или към които се връщахме, с почти всички видове транспорт, които водят до и от Драгалевци. Целта на всичко това беше да си изградим своя референтна рамка, която да ни ориентира в интервютата, както и да „преживеем” различните разстояния и начини на придвижване, които са ежедневие за нашите респонденти. От общо 8 отивания и връщания с публичен транспорт, от най-различни точки на тръгване от София (от Дружба, Плиска, Завод Електроника, Младост, Изгрев, Центъра) и обратно, нямаме нито едно отиване което да е било по-малко от час, а при връщанията – по-малко от 1 ч. и 30 минути, включвайки и чакането.

От друга страна, при пътуването ми с Мерцедеса на един от респондентите до центъра на Драгалевци, стигнахме за не повече от 20 минути. От квартал „Изгрев” с Опел Вектра ми отне не повече от 30 мин, при снежна буря, а смея да твърдя, че с джип, същото разстояние щеше да бъде изминато за двойно по-малко време.

Проблемът частен-публичен транспорт може да е съществувал и преди, но едва ли е бил толкова значим, колкото сега. Докато до 1989 г. и дори малко по-късно Драгалевци е преимуществено вилна зона, придвижването до него и до София е ограничено и неинтензивно. Защото, както местните жители, така и вилджииите, дошли през летния сезон за почивка, рядко пътуват до големия град. „*Рейсът от и за София напомняше на междуселски рейс*”, твърди М.П. А пък преди 45-та година, както казва Петър Мирчев в книгата си „София тъжна и весела”, пътуването с трамвай № 6 до Княжево (най-близката точка до Драгалевци и в този смисъл единствен публичен транспорт) по детски наивно се нарича „експедиция”[Мирчев, 1978 :133].

Но след 1989 г., когато Драгалевци става по-скоро предградие за хора, работещи в София, но живеещи и преспиващи в Драгалевци, т.е. **с принудителната мобилност на населението, инфраструктурата и транспортът се превръщат в основен социален, а и личен проблем.** „*Идването до тук е-е... проблем за човек, който не е мобилен, човек, който не е*

независимо мобилен...в смисъл, който няма кола.” (Д. С.) Дори може да се каже, че за подобен тип хора „това място е почти недостъпно” (пак тя). Мобилността и липсата на такава, като две крайности на постмодерната социална диференциация [Бауман, 1999:199], бидейки признаци на глобалния мобилен елит и на уседналите изостанали групи, социологически се откриват и тук, но вече като **специфично българско следствие на бездействията на един конкретен адресат – държавата и нейните институции, които съзнателно или не са занемарили инфраструктурата на района.** Проблемът не е в това, че новите елити, населили квартала през последните години по принцип пренасят и тука характеристиките на мобилния си стил на живот, в контраст с другите обитатели, а че **условията на инфраструктурата засилват техните технически, икономически и символни ресурси за сметка на останалите.** Защото, **ако лошата инфраструктура се преодолява относително бързо от онези, които разполагат с мощни автомобили и джипове, то тя се оказва непреодолима пречка за движението на онези, които разчитат единствено на обществения превоз.** Тъкмо поради това тук се появяват две основни групи хора.

**Първата е тази на богатите, при които наличието на мощни собствени превозни средства (при това повече от едно), защото както казва С. Б.**

„Всеки човек в една къща там трябва да има поне две коли, за да може единият да кара децата, другият, примерно, да ходи на работа”), **не полага Драгалевци като далечно място, а го прави привлекателно за живеене, тъй като „не е далеч от центъра”**(С.Б.) Притежаването на такива лични средства за придвижване се преживява от останалите хора като социална поза и демонстрация на престиж. От страна пък на богатите това е въпрос, както на удобство, така и на понякога неосъзнато социално дистанциране от бедната тълпа по рейсовете. Дори не много заможната студентка Д.С., която спомена, че се е возила не повече от 10 пъти с автобус казва:

„А рейса беше... не мо'а ти кажа на колко години, но поне двајсе и много стар, малък, миризлив, със сяк'ви човешки... м-м... слюзести-и няк'ви ужасни неща, миризми и такива подобни. Пълен беше пълен с хора, които миришеха и-и излъчваха лоша енергия и лоша миризма”. По-нататък обаче и тя преживява социалната дистанция от още по-богатите – тези с най-луксозните автомобили.

„Всичките тези коли които движат постоянно, всичките физиономии в тях, в тези супер, супер скъпи хай-клас коли, тези хора, които някак си на по 20 години, там, мацки на по 15-16 години, които карат, те не са представителна извадка за софиянциите и за българите, примерно, по принцип” (Д.С.) И още не може да не дразни това, че „Едните карат някакъв, напр. огромен джип нов, а другите, да речем, карат някаква кола на 20 години”. В подкрепа на това **интервюираните изброяват явно впечатляващите мнозинството марки коли на новобогаташите – „джипове, голфове, БМВ-та”** (Д.С.), „с огромни джипки пътуват” (М.С.); (С.Б.) „пътувам с джип”; (А.Н.) „пътувам с Мерцедес Е-200”; „някакви Скорпио коли .... много бързо се излиза, много бързо се влиза.” (С. Б. за Пашата) и т. н.

Като цяло картината тук не е по-различна от тази навсякъде из страната. Но с оглед на мястото, това променя тотално преживяването на пространствените дистанции за различните групи хора. **Ако за обикновения човек е нужен „поне един час” за да стигне до София (което прави големия град**

отдалечено и трудно достъпно място), дори за повече (с градския транспорт се стига „минимум час и половина в едната посока минимум и час и половина в другата” – С.В., Ж.М.,М.С. ), за новобогаташите то е „на един хвърлей разстояние”, „За десет минути си до центъра” (С.Б.) Затова те определят като предимство на квартала неговата близост на града. **Така обективно един и същ отрязък от пространството се преживява от различните социални групи едновременно и като твърде дълъг и трудно проходим, и като много къс и бързо преодолим.** Тази игра на дистанции, както нееднократно отбелязваме, придава определен социален смисъл на самото Драгалевци. За богатите то се оказва както място, достатъчно близо до София, с оглед на бизнес контактите и комуникацията, така и достатъчно отдалечено, не само защото така смятат много от живеещите, но и поради спокойствието и недостъпността от погледа на държавата, ако това е целта на самите елити.

**Втората група хора са тези, които ползват услугите на градския транспорт и редките маршрутки.** При условие, че разписанието не се спазва, че „от три курса на автобусите – два се спестяват” (М.П.), че при най-малки влошавания на времето стават огромни задръствания, че маршрутките се движат единствено ако им е гарантирана достатъчна клиентела (затова вечер и в почивни дни са твърде редки), **обикновените жители преживяват квартала като трудно достъпен, като много отдалечен.** Те съзират в това определено ограничаване на свободата си. „Зависим си от всяко твое желание да се махнеш от това място, ако нямаш кола.” (Д.С.)

Като следствие от посочените разлики между групите могат да се констатират и **два типа преживявания за изолация.** За бедните това е един вид **насилствена изолация**, едва ли не държавна принуда да си останат на мястото. По особен начин това се отразява на често маркираната опозиция между града (София) и Драгалевци. Драгалевци е тук горе; онова долу там е градът. Самото Драгалевци в тази перспектива е проблемно, домодерно, напомнящо на отдалечено и недостъпно гето. Възлов индикатор за местоположението на квартала е, **че е далече.** В езика на социалната символика това означава и че е сякаш „извън държавата” или нормалния живот. Заради това се появяват и агресии спрямо общината, че не си върши работата: „Няма мърдане, баба не може да излезе ни за пенсия, ни за ток, деца – няма такъв филм. ... Викаме общината да дойдат и те казват - ние не носим отговорност.” (М.С.)

За богатите – обратно, изолацията е вид **самоизолация**, дори с привкус на самогетоизиране, доколкото онова, което останалите преживяват като граница и затвореност винаги може да се прекрачи и преодолее. В строгия смисъл на думата това е и опозиция на една реална и една по-скоро фикционална форма на изолираността. Тази ситуация не може да не се преживява като аспект на социалното неравенство при натрапващото се сравнение между възможностите, които различните групи притежават.

### **Възрастови диспозиции към отдалечеността**

Описаните по-горе два типа на автомобилизираните богаташи и по-бедните, ползващи градския транспорт, очертават само общата рамка на отношението на пътната инфраструктура, транспорта и неравенствата. Допълнително обаче тези **отношения се усложняват от възрастовата структура** на населяващите квартала. Потвърждава се тезата на Ганс за **значението на етапа от жизнения**

**цикъл, в преживяването на квартала, в който живееш, в случая – Драгалевци.**

От една страна за **най-възрастните**, особено вилджий-пенсионери, местни и други, честото пътуване до София и обратно не е проблем. Търсещи тъкмо изолацията, чистия въздух, зеленината, спокойствието, подобни хора сякаш с възрастта пренебрегват неудобствата на лошия транспорт и пътища. „Да, има неудобства, но той вика, аз съм пенсионер, какво толкова ми трябва? **Много важно, че един ден в седмицата ще чакам един час автобуса.** От тая гледна точка той е доволен от живота си.” (М.П.) Други са в предпенсионна възраст и заниманията им в града стават все по-спорадични. „Няма какво особено да правя в центъра. А и честно казано нямам и желание да слизам често в центъра.” (М.П.) „О, аз ходя в София само при хубаво време.” (Б.Д.) Изработва се идеология на самоизолацията: „Защо да слизам в София, тук ми е добре.” (Д.Н.)

**За работещите в активна трудова възраст, отдалечеността на квартала е значим фактор. За тези, които пътуват с публичен транспорт до София, отдалечеността е огромен проблем.** „Но специално транспорта е някакъв ужас... не искам да карам кола, искам да ходя с градски транспорт, но поне нещо нормално да има а не тия рейсове да ми се мъкнат на по 40 минути, при положение че рейс 64 върви от Хладилника през Драгалевци, Бояна до Центъра по Хигиена и обратно..., ми те са пуснали два рейса сигурно в движение, това е безумие...Просто е ужас и това е, има хора, винаги е препълнена, едва успяваш да се качиш, като дойде препълнена и хората остават и въобще не могат да се качат...” (Ж.М.)

**Местните жители предпочитат да работят в Драгалевци и една от причините за това е, че София им е твърде далеч.** „Аз работя тука...И живея в Драгалевци. **Не пътувам с градския транспорт – разгеле...** просто не пътувам... Не ми се налага да пътувам...” (М.С.) „Тя, ако пътуваше щеше да идва у един часа на работа”, допълва друга шопкиня. „Това, ако ходиш на работа трябва да тръгваш поне час и половина по-рано за да стигнеш, ако си от осем и половина, ти шест и половина седем максимално да се изнасяш от тука...Не става, не става. Просто не става. И се сърдят хората, е как няма да се сърдят, ами ти си направил 1 лев билет, ами тя жената кат се качи в рейса, тя умряла от студ бе, тя не може да си каже името.”

Както казах обаче, за **богатите работещи в града, отдалечеността не е проблем, а дори е предимство** и положителна характеристика на квартала, точно както светло е описван по сайтовете за недвижими имоти.

Що се отнася до **децата**, тук положението е двойствено. От една страна, мястото е идеално за малки деца, които могат да бъдат гледани от своите баби и дядовци. „Адски удобно е да си отглеждаш децата там – на зелено, на чисто, под контрола на много роднини, в затворено пространство, но не и в затворена стая или апартамент. Има къде да търчат, има къде да се нагълтат на въздух, далече са от шосе, далече са от каквито и да било опасности, движение също няма”- казва М.П. „Но когато имаш баба и дядо в Драгалевци от детска градина нямаш нужда, та това е едно от предимствата на Драгалевци.” (М.П.) „Преместихме се тук заради децата, заради чистия въздух.” (Ч.Г.)

**Няма проблем за отглеждането на децата и на най-богатите.** В квартала има няколко частни детски градини, някои от които много луксозни, със специална храна, превоз, детски учителки, знаещи чужди езици. Очевидно е също така, че и голяма част от тези градини не са по джоба на голяма част от местните хора – „за по 400 евро на месец без храната и превоза” (Д.С.). Впрочем при

едно от наблюденията, попаднах на малка детска градина, с въоръжен пост отпред в черен джип, при което охранителят (облечен в черно и с очертаваща се под блузата бронезилетка) като забеляза, че се приближавам, светкавично си бръкна в джоба и видях, че хваща малко автоматично оръжие, по-голямо от пистолет със сигурност.

Едно предположение, не появило се от интервютата, би могло да бъде, че когато бабите и дядовците работят, **проблемът с придвижването на най-малките деца до детските градини, става единствено проблем за бедните. Първо, защото за да се запишат децата в общинската детска градина трябва да се чака дълго и второ – защото, ако това не стане, децата трябва по някакъв начин да пътуват всеки ден в града.**

Това важи и за по-големите деца, които пътуват, за да учат в столицата. Проблемът не стои за основното образование, тъй като в селището има две основни училища. Тук отново богатите са облагодетелствани, тъй като разполагат или с възможност да изберат някое от частните учебни заведения в квартала, или да водят със собствени автомобили децата си в града. „*Моите ходят на друго място. Аз трябва да ги карам.*” (С.Б.) Останалите деца пътуват с обществен транспорт, като се отчита, както цената на билетите, така и условията на предвижване – „*да не мръзнат*” (М.С). „*Ама то с маршрутката ни идва по-евтино. Тя ако отиде с автобуса, с автобуса са 2 лева и 2 лева да се върне, са 4, в маршрутката дава 3*”. (М.С)

### **Пътна инфраструктура**

Изследването многократно показва, че пътната инфраструктура е окаяна: „*...Значи-и едни дупки, които общината не оправяше толкова години, това са точно пред стадиона, а-а-а а-а, те бяха невероятни - просто по 30 сантиметра. Мъжът ми даже в една дупка му падна предната броня на колатаа..*” (Ж.М.)

В рамките на тази обща, окаяна инфраструктура, както вече казах, се появяват частни пътища, построени от новобогаташите. Впрочем голяма част от семействата, независимо от социалния си статус, полагат някакви усилия сами да подобрят инфраструктурата. Масова практика е да се бетонират малки пространства по границите на парцелите, за да могат колите да излизат на потрошените улици. Частното правене на инфраструктура сблъсква интереси на едни и създава проблеми на други.

„*Имаше там при нас, един път се кооперираха да правят заедно и докараха едни камънаци отпред. Ама това се нарича трошляк и той е примерно с 86 ръба. Това е чукано от разни големи камънаци и това е отпадъка. Това реже гуми, пука гуми, не мога да ти опиша. Това е най-грубата настилка. Това е най-грубата постелка, като се прави настилка, това се слага отдолу. То е такъв едър чакъл. След това се насипва дребен чакъл и пясък и това се трамбова. Но едрият чакъл се пълни и се прави като основа на път за да не поддава и да има обтекаемост. Та заринаха с тоя трошляк, но тъй като понеже в Драгалевци навсякъде тече, се отмиха дребните и останаха само едрите камънаци и те в един момент заминаха нанякъде и напълниха канавките на тези, които са най-ниско.*” (М.П.)

Социалните неравенства се демонстрират най-напред в по-големите пътни участъци, които богатите изграждат, но все пак не дотолкова дълги, че да бъдат общо ползвани. Новите хубави улици, са „*по-скоро тегели между старите*” (Д.С.).

Любопитно е също, че **социалната диференциация се отлага и в материалите или общо казано в настилките**, използвани за подобряване на инфраструктурата. Срещу **бетона, чакъла, смески от камъни и фуга, на не**

**толкова заможните противостои богатството на строителните материали – най-вече асфалт и павета на богатите.** Интересен е статутът на декоративните плочки и тротоарчета, тъй като са сравнително евтини, по-скъпи от чакъла и смеските, но значително по евтини от асфалта. (по думите на интервюирания експерт-архитект). Те не се употребяват по предвиденото им предназначение, за тротоари, а за точно обратното. Причините за това могат да бъдат най-разнообразни – както чисто икономически (евтини), така и контекстуални (просто няма тротоари или зони за пешеходци), но също така и символни, да изразяват висок статус и/или за да покажат взаимстваност от Запада, където наистина на места има подобни декоративни настилки, основно за входи или специални ленти за движение, напр. за колоездачи. **Парадоксът е, че улицата става тротоар, а тротоарът или го няма или е частна собственост.** Това се дължи на двойствеността между фиктивност и реалност, между нормативи и практики, тъй като реално няма улици, а само фиктивно - в подробния градоустройствен план. Със строенето на такава улица инициаторът на строежа, за своя сметка има право да нанесе промени в подробния градоустройствен план и така регламентирано по закон (ЗУТ) сам да конструира пространството и то напълно легално. А при липсата на контрол зеейва огромната пропаст между „на хартия” и „на паве”. *„Миналата година един новобогаташ, някакъв от Ловеч дойде и направи разкошна къща. И човекът плати от-до улицата, т.е. от входа до улицата. Но не с бетон, а с малко тротоарче, павета, малки бордюрчета, вкараха навсякъде шахти, контролни направи и така”.* (М.П.) **Това по специфичен начин противопоставя социално функционалността срещу естетиката на околната среда.**

#### **Канализация, Водоснабдяване, Електричество**

Общият проблем с канализацията се решава също така социално диференцирано от различните групи. При липсата на цялостна канализация, както и превантивното ѝ построяване преди новото застрояване, всеки решава проблема с входните и отходни води и мръсотия напълно хаотично и автономно.

**Най-бедните слоеве** от населението решават проблема с минимум средства и вероятно се оказват и най-големи замърсители на околната среда. Те отвеждат отходните си води директно в околните дерета и рекички. Екологията не е приоритет за бедността. *„Има съседни, които са си изкопали до дъждовната канализация да си отведат каналните води. Къщите си изливат, някои край реките, директно там. Направо една тръбичка си отвежда фекалиите в реката, а оттам към Южния парк на София.”* (С.Б.)

**Други копят септични ями** по дворовете си. В зависимост от възможностите на собствениците тези ями биват два вида – дълготрайни и краткосрочни. Първите се градят със *„суха зидария, в която течното отива в почвата, остава само твърдата маса, един вид, гъстата част”* (С.Б.).

Вторите, краткотрайните, пак по думите на интервюирания , са просто изкопани ями *„Всичкото си е вътре и ти просто отиваш и по-често го...Викаш машина да го изсмуче това нещо”.* Но и **по отношение на изсмукването социалното разделение е налице.** Голяма част от населението просто изчаква старите ями да се напълнят. После ямата *„се затваря, по някъв начин, бетонира се и след това се копае нова примерно, не знам.”* (Д.С.) Една интервюирана се оплаква, че вече няма в двора място, което да не е било предишна фекална яма. **Така**



**дворът на бедняка постепенно се превръща в бивш клозет.** По-богатите, напротив могат да си позволят периодично изпомпване на мръсотията и фекалните остатъци, като викат съответните коли и служители по-често. Следователно, от честотата на прочистване на фекалиите с помощта на службите може да се съди и за благосъстоянието на фамилията.

Показателен е диалогът между М.С., нейна приятелка (Р1), местна и мен (Л.П.): „(МС) *Една лайнарка взима 200 лева.* (Р1) *200 лева.* (МС) *200 кинта взима.* (Л.П.) *Леле, а колко често идва?* (М.С.) *Ами колко, ей оня трябва да викнеш..* (Р1) *Хе-хе-хе, еми колко акаш.* (М.С.) *Да. Зависи кви пари взимаш, колко акаш и така нататъка. Ха-ха-ха. Всичко е навързано.*”

**Най-богатите,** построили собствени палати или живеещи в луксозните кооперации могат да си позволят нови специални химически ями или колектори „*Те са, тия новите слагат повече тия химическите тоалетни..*”, (приятелка на М.С., местна) Възможно е обаче някои от тях да са си построили подобни от стар тип или пък да са оставили заварените. Всички интервюирани се оплакват от непоносимата воня на фекалии, особено през лятото и не на последно място течове от мръсотия навсякъде. Така и естествените канали – коритата на местните рекички, се оказват онази природна даденост, която замества липсващите канализации. Това, разбира се, води до едно своеобразно приравняване на условията на живот на бедни и богати. **Ако лошата пътна инфраструктура и отчасти проблемите в енергоснабдяването и водоснабдяването са относително решими с повече или по-малко инвестиции, то проблемът за каналните води и фекалии уеднаквява начина на живот на обитателите.** „*В смисъл навсякъде е по-о... до къщичките текат лайнца-а, всякви фекалии и така нататъка.*” (Д. С.) „*Да, кошмарно е. И такива аромати се носят – гледаш някакви палати, лежиш си в двора и ти мирише на фекалии.*” (С.Б.) „*...викат значи, е-е, вие сте от Драгалевци, значи баровците. Викам, ела ми на гости да видиш как смърди на лайна бе, сестро, ела ми на гости да виши.*” (М.С.)

Друг допълнителен социален проблем е, че **течовите възникващи вследствие на липсата на канализация облагодетелстват онези, които живеят на по-високите места в квартала (несъмнено това е луксозната част на богатите) и се изливат и замърсяват върху парцелите на живеещите подолу (най-често местни и по-бедни хора).** Но тъй като всички на практика живеят с малки изключения под някои други хора, то проблемът става всеобщ. **Така частното правене на инфраструктура сблъсква интереси, т.е. решаването на частния проблем създава по-големи общи проблеми.** Всяко ново застрояване в рамките на цялостно нерегулираната среда по принцип вреди на живеещите отпреди. Направиш ли си нова къща или блокче, то „*дърпаш от тока и водата на съседите*”. (М.П.)

Драгалевци е предвидено за вилно място. В разказа на М.П. най-ясно се описва ситуацията. Потреблението на електроенергия е било разчетено за сезонно пребиваващи по вилите си хора, които нямат нужда от големи електроконсуматори. „*Всичко това е разчетено за такива едни параметри, които са били валидни за преди 30-40 години, за вилата.... Т.е. за вила, за сглобяема къщичка, където няма да стоиш зимно време, няма да ползваш фризер, автоматична пералня. Ще отидеш там, ще пуснеш един котлон и три лампи и един малък хладилник и това е.*” Същото казва и К.М. „*Драгалевци е предвидено за вилно място. Вижте, по времето на социализма имаше ... за благоустрояването също член 52 от Закона за*

местното самоуправление, за самоуправлението. Благоустрояването на вилните зони ставаше за сметка на собствениците... Да, нали, изграждането на електромережата и там улици, канавки, отводнявания... Но имаше си до последно, че благоустрояването на вилната зона става за сметка на собствениците." Увеличаването на постоянно живеещото население претоварва електромережата. Токът е слаб, (крушките едва, едва светят), няма улично осветление, често стават аварии. „Всички кретат с някакъв много мижав ток.” (пак М.П.)

**Тук отново се появяват форми на социалното неравенство, този път по отношение на енергоснабдяването.**

**Първо, има райони,** най-престижната и желана част на Драгалевци, където „Никога не им спира токът..” (М.П.) Тази социална несправедливост е наследство от социализма, тъй като това са били местата на жилищата на „някогашините отговорни другари, които са били.... По имена сега не мога да се сетя, но да кажем, това са от ранг на министри, зам. министри, член на политбюро и т. н. ” (М.П.)

**Втората, по-малко, но все пак облагодетелствана група** е на тези, които са в състояние да си направят електропреносни съоръжения, които гарантират постоянен и силен ток в жилищата им. „Богаташите напр., някои от тях, дават луди пари и строят едни такива, временни, не ами... има едни такива мачти трафопостове”. (М.П.) „Черепя като му спре тока, лампите не гаснат, има си собствени генератори.” (Б.Д.)

**Ролята на държавата за узаконяване на неравенствата**

Привидно действията на енергоснабдяване са насочени сякаш срещу такива неравенства. Напр. при строеж на споменатите частни „мачти”, заместващи общите трафопостове, за да бъдат узаконени се изисква да снабдяват с ток поне още няколко абонати. „Можем да ти го утвърдиме, да ти го пуснем в експлоатация, защото така и така си го направил, но за да ти го пуснем и имаш ток ще трябва да зареждаш още пет шест човека. Няма смисъл да строиш мачти, защото ти набутват още няколко абоната”. Но зад това привидно изравняване на възможностите по отношение на инфраструктурата, всъщност държавата я парцелира с оглед на ресурсите на едни или други групи. Защото, по същество **вместо същинското уравняване чрез създаването на цялостна, регулирана електромережа, водоснабдяване, канализация, пътища и т.н. държавата запазва монопола върху природни и създадени ресурси и суровини (вода, ток и т.н.), като заедно с това узаконява и приватизирани форми на достъпа и ползването им.** Това е феномен на едно своеобразно **приватизиране на приватизираното под флага на някакъв тип експроприация.** Същото се наблюдава и при водоснабдяването. Ако някой си построи собствен водопровод, защото общината не се е погрижила за общия, то Водоснабдяване (според М.П.) отказва да пусне вода по него, ако не бъде заплатен допълнително. Към това трябва да се прибави и подозрението, че всичко това се прави не само защото е по-лесно и не изисква икономически вложения, а и заради възможна корупция и злоупотреба на общински и държавни чиновници, които дават в крайна сметка разрешителните документи за всяко подобрене. Така чиновническият рекет по същество обслужва приватизирането на инфраструктурата.

**Инфраструктурата и изравняването на неравенствата**

Един от най-интересните резултати от изследването е, че успоредно с наблюдаваните и преживявани неравенства с оглед инфраструктурата, тя по специфичен начин благоприятства и за тяхното нивелиране и изравняване.

Напр., съсипаните пътища и коловози, повреждат не само луксозните автомобили, но и старите трошки на по-бедните обитатели. Дори в известен смисъл, както казва една от интервюираните – „*по тях могат да се движат само такива коли, за които да не ти е жал че се чупят*”. Така, по един особен начин луксозното возило се приравнява с неугледния, евтин стар Москвич или Лада или в по-модерен смисъл Опел и Форд. Голфът все още носи друго символно значение. В тази хаотична и мръсна среда в крайна сметка и лъскавината на новата кола се заличава от калта и мръсотията. Същото се отнася и до принудата на всички (с малкото изключения, за които говорихме) да дишат мръсния фекален въздух, да газят общата кал, да ползват слабия ток. Когато фекалните води от канализацията наводняват една новопостроена луксозна вила, те заедно с това сякаш стопяват и социалните различия. „*Като влезнат в лайната всички са равни и омекват.*” , казва М.П. Защото, от една страна богатите също преживяват онова, което и по-бедните и по-стари жители са преживявали, а от друга става ясно че „*и да имаш много пари , нищо не можеш да направиш*”. Това се отлага и във взаимоотношенията между по-бедни и по-богати съседи. На няколко места в интервютата се споменава за постепенно изглаждане на отношенията. „*В началото се правят на голямото добрутро и те гледат отвисоко. Обаче в един момент и на тях им се налага да газят същата кал и се примиряват.*” (М.П.) Общите условия на инфраструктурата спомагат за създаване на социални разлики и неравенства, но и по някакъв начин ги притъпяват.

И така, надявам се, показах как инфраструктурата засилва съществуващите социални неравенства. Следващият въпрос е как ще се структурират тези неравенства, върви ли се към хомогенизация на социалното пространство и ако да – към каква?

## **5. Новата феодализация?**

**Вероятно и тук ще се върви към социална хомогенизация, към превръщане на Драгалевци в богато градско предградие.**

Видимо този процесът вече е започнал. Социнтелигенцията и старите вилджии са поредните, които ще продадат местата и къщите си и ще си отидат – в града или в отвъдното. Новите бизнесмени си създават симулакрумен свят в малките кварталчета в рамките на квартала. Той е от затворен тип и същевременно видимо демонстрира дистинктивни белези на заможност (райграс, а не троскот, малки кипарисчета, а не овошки, басейн, а не селска мивка и т.н.). Тези от местните, които са и ще стават богати рентиери започват да се държат като новите богаташи. По-бедните стари селяни, които нямат земи, или са ги „втечнили” (така драгалевчани наричат изпиването на парите от продадените земи) и техните потомци постепенно започват да работят при новите богати – стават кучкари, прислужници, чистачки, гувернантки, строители, градинари, но не и охранители. Така се възстановява реторически една едновременна фигура – тази на чорбаджията. Литературният български канон е заклеил образа на чорбаджията като душманин и изедник. Дали ще се появи отново такова преживяване на неравенствата е трудно да се каже. „Новите слуги” печелят може би повече от доста от работещите в София, обитават красиви места, ореолът на стопанина им носи символен капитал. След един разговор в една от кръчмите един местен, за да се изяви пред нас, „чужденците” ме попита „Искаш ли да ти покажа къщата на Пашата?” Когато

обаче аз рязко отговорих „Добре, хайде”, той се стъписа. Испита Страх. Страх от мен, непознатия, страх от познатия нрав на Пашата. Осъзнаване, че не можеш да водиш никого в къщата на Пашата, защото тя не е твоята къща. Осъзнаване, че ти си само кучкарят на Пашата и че кучето му е по-важно за него от тебе. Че символично си при стопанина си чорбаджия, но реално не си при него, че си чужд. Така и сега се оформят сигналите за един, по същество живот на хора, които живеят феодално и в частично феодална инфраструктура. Но това важи и за имотните обитатели. Защото покрай огромните палати и тук, както в Средновековието текат фекалните води и никой тук не може да разчита на модерната държава, а единствено на преданите обслужващи съселани. Това е взаимно закрепостяване на неравностойни групи, което не може да не се преживее травматично. В този смисъл е прав Бурдийо, казвайки: „Нищо не е по-непоносимо от преживяната като промискуитет физическа близост на отдалечени като социални позиции личности.”

**Възможен е обаче и друг вариант** – при липса на цялостни държавни политики за създаване на нормална инфраструктурна среда, сегментираното присвояване на елементи от инфраструктурата, частичните подобрения, които са в състояние да направят новите заселници не биха могли да компенсират неудобствата на живота тук

Към това вероятно ще се прибави и елиминирането на един от основните притегателни за преселването тук аргумент – чистата природа, видимата планина, зелените площи. Екологичната среда изчезва успоредно с грандоманското (неизбежно за такова престижно място) застрояване. Този екологичен проблем, често неподвижен днес е макропроблем – едновременно засяга и богати, и бедни. В този смисъл бъдещото му разрастване може да доведе допълнително към един вид оттегляне на победителите – новите богати в други инфраструктурно по-подредени и екологично чисти места. Това на свой ред (при споменатата неангажираност на държавата) ще обезсмисли въобще новия огромен квартал.

Но засега, докато се структурират твърдо и неизбежно новите неравенства, в междинните пространства, нерегулирани от общината и държавата и незакупени от новите богати, ще се скитат и гонят бедни и щастливи ромчета.

#### ЛИТЕРАТУРА

- Бономи, А. 2005. Размито пространство. В: *Критика и хуманизъм*, кн.20, бр.1.
- Бурдийо, П. 1997. *Практическият разум*. С. ИК „Критика и хуманизъм”.
- Бъргър, П. 1999. *Покана за социология*, С.
- Ганс, Х. 2002. Урбанизмът и субурбанизмът като начини на живот. В: *Градът: социална реалност и представа. Антология*. (съст. Грекова, М.) 2002. С., Изток/Запад.
- Деянов, Д. 1997. Предговор към „Практическият разум” на П. Бурдийо. С., ИК „Критика и хуманизъм”.
- Кабакчиева, П. 2001. *Гражданското общество срещу държавата: българската ситуация*. С., ЛИК.
- Маринова, Св. 2007. *Лекции*.
- Мирчев, П. 1978. *София – тъжна и весела*. С., Отечество.
- Михайлеску, В. 2005. Хибридность – пряхор на постиндустриалната парадигма? В: *Критика и хуманизъм*, кн.20, бр.1.
- Паунова, С. 2005. Социално конструиране на градската инфраструктура. В: *Критика и хуманизъм*, кн.20, бр.1.

- Сандерс**, Ъ. 2006. *Село на Балканите*, С., Южен Кръст.
- Станоева**, Е. 2005. Софийският трамвай (1901-1934). Дискурс върху градската модернизация. В: *Критика и хуманизъм*, кн.20, бр.1.
- Уърт**, Л. 2002. Урбанизмът като начин на живот. В: *Градът: социална реалност и представа. Антология.*(съст. Грекова М.) 2002. Со., Изток/Запад.
- Хабермас**, Ю.1995. *Структурни изменения на публичността*. С., УИ „Св.Кл.Охридски”.
- Чалъков**, И. 2003 Социализмът като общество на мрежите и икономическото развитие. В: *Социологически проблеми*, бр.1/2.
- Чалъков**, И. и др. 2008. *Мрежите на прехода. Какво всъщност се случи в България след 1989 г.* С., Изток/Запад.
- Bourdieu**, P. 1997. *Das Elend der Welt*. Konstanz, UVK Verlagsgesellschaft mbH.
- Callon**, M. 1986. The Sociology of an Actor-Network: The Case of the Electric Vehicle. In: *Mapping the Dynamics of Science and Technology* (ed. By M. Callon, J. Law and A. Rip).
- Kaufmann**, J.-C. 1999. “*Das verstehende Interview*”. Konstanz1, UVK Verlag.
- Latour**, B., J. **Johnson**.1988. Making Humans and Non-Humans Together: The Sociology of a Door Closer. In: *Social Problems*, Vol. 35, No 3, p. 298 -310.
- Robert**, J. 2004. GESTERN - HEUTE - MORGEN: Der Automobilverkehr Röntgenaufnahme der industriellen Kontraproduktivität. In: *Archipel [Monatsblatt]*, Nr. 113 (2004-02-17).
- Winner**, 1980. Do artifacts have politics? In *Daedalus* p. 109, 121 -136.

#### **Закон за устройството на територията**

##### **Уеб сайтове:**

- [www.raionvitosha.com](http://www.raionvitosha.com) , последно посетен на 15.01.2009 г.
- <http://bg.wikipedia.org/> , последно посетен на 17.01.2009 г.
- [www.mirela.bg](http://www.mirela.bg) , последно посетен на 17.01.2009 г.



Снимка 1



Снимка 2





*Снимка 3*



*Снимка 4*



*Снимка 5*



*Снимка 6*





Снимка 7

СТО 0835 ДРТ

# КВ. ДРАГАЛЕВЦИ

## 64 АВТОСТАНЦИЯ ХЛАДИЛНИКА



ЦЕНТЪР ПО ХИГИЕНА  
БЛ. ЖАКЕЛ КВ. ТЕШОВ  
ПЛ. РУСЕВ  
БЛ. ГОЦЕ ДЕЛЧЕВ  
УЛ. Т. КАБАЦКОВ  
УЛ. МОНАСТИРСКИ  
ЛЪВАНИ  
ГРЪБНИЩЕН ПАРК БОРНА  
КВ. БОРНА  
УЛ. СКОПСКАТА  
БОЛНОСНО ХАИЧЕ  
УЛ. БРЕЗИТЕ  
В.З. КВ. РАДЕЦКИ  
БОФАР АД  
ДЕТСКИ ДВОР -  
КИЛОМЕТЪР  
В.З. МИРОМЕТЪР  
УЛ. 5  
УЛ. 10  
УЛ. ЛЕШНИКОВА ГОРА  
ГРЪБНИЩЕН ПАРК  
ДРАГАЛЕВЦИ  
ОКОЛОДЪРЪСТЕН ПЪТ  
КВ. КРЪСОВИЦА  
УЛ. АСЕН БОРДАНОВ  
АВТОСТАНЦИЯ  
ХЛАДИЛНИКА

ЦЕНТЪР ПО ХИГИЕНА -> АВТОСТАНЦИЯ ХЛАДИЛНИКА

ДЕЛНИК													ПРЕДПРАЗНИК, ПРАЗНИК																															
ЧАС	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	ЧАС	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
М	40	10	05	05	13	07	01	13	07	06	00	14	09	22	18							М	28	08	30	11	05	03	03	15	09	03	15	09	03	15	13	18	14	08				
В																						В																						
С																						С																						
Ч																						Ч																						
П																						П																						
Ш																						Ш																						
СБ																						СБ																						
Н																						Н																						

Допустимо отклонение от разписанието при нормална транспортна обстановка- 2 минути.  
 "СКГТ-София" ЕООД си запазва правото да променя разписанията при възникнала необходимост, за което пътниците ще бъдат уведомявани

Снимка 8



*Снимка 9*



*Снимка 10*





*Снимка 11*



*Снимка 12*





Снимка 13



Снимка 14





*Снимка 15*



*Снимка 16*





Снимка 17



Снимка 18





*Снимка 19*



*Снимка 20*