

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β΄: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΜΑΘΗΜΑ: Μεταλλαγές των Ιδεών για την Πόλη
Διδάσκουσες: Ντίνα Βαϊού, Μαρία Μαντουβάλου, Μαρία Μαυρίδου
Φοιτήτρια: Αγγελική Βάσιλα

Η Αθήνα ως μητρόπολη
Τάσεις μετασχηματισμού, εμπορευματοποίηση της πόλης,
ανακατατάξεις σε κοινωνικό και πολεοδομικό ιστό

Αθήνα 2009

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β΄: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΜΑΘΗΜΑ: ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Εργασία

Η Αθήνα ως μητρόπολη.

Τάσεις μετασχηματισμού, εμπορευματοποίηση της πόλης, ανακατατάξεις σε κοινωνικό και πολεοδομικό ιστό.

- 1. Εισαγωγή**
- 2. Η θέση της Αθήνας στον ελληνικό χώρο**
- 3. Μεταλλαγές στη γεωγραφία και τη συγκρότηση της Αθήνας**
 - 3.1 Θεσμικά πλαίσια σχεδιασμού. Τάσεις, ενστάσεις, αντιφάσεις**
 - 3.2 Από την Ολυμπιάδα και μετά**
- 4. Πόλη και αγορά**
- 5. Πόλη και κοινωνικές σχέσεις. Δημόσια ζωή, ταξικές ανισότητες, αποκλεισμοί**
- 6. Αστικά ιδεολογήματα για την πόλη**
- 7. Αντιστάσεις στην εμπορευματοποίηση της πόλης. Κοινωνικά κινήματα διεκδίκησης για την πόλη**
- 8. Αντί επιλόγου...**
- 9. Βιβλιογραφία**

1. Εισαγωγή

Οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις δεν αποτελούν μόνο τους τόπους όπου γεννιούνται, μεγαλώνουν, κατοικούν, σπουδάζουν, εργάζονται και διασκεδάζουν περισσότεροι από τους μισούς ανθρώπους του πλανήτη, αλλά αποτελούν και τα πεδία δράσης και έκφρασης όλων των μορφών της καθημερινότητας, των ανταλλαγών κεφαλαίων, αγαθών και ιδεών. Σε όλο τον κόσμο, οι πόλεις διαρκώς αλλάζουν. Εμφανίζεται, καταρχήν, μια επέκταση των πόλεων – η οποία συνοδεύεται από μια μεγάλη αύξηση του πληθυσμού τους – που συνδέεται άμεσα με τις διαδικασίες μεταλλαγής της παραγωγής, της οικονομίας, της τεχνολογίας και κατ' επέκταση της πολιτικής και του πολιτισμού, γεγονός που οδηγεί και σε μεταλλαγές των ίδιων των πόλεων στο πέρασμα των χρόνων. Από τη μια πλευρά έχουμε τις πόλεις και τις περιφέρειές τους να επεκτείνονται διαρκώς, και ταυτόχρονα οι ίδιες οι πόλεις να αποκτούν οντότητα όντας τμήματα ενός δικτύου πόλεων. Έτσι, ο ανταγωνισμός των πόλεων που τις «υποχρεώνει» να προσελκύσουν επενδύσεις και να αναπτύξουν νέες, κερδοφόρες δραστηριότητες για την επιβίωσή τους, ορίζει ουσιαστικά τη σύγχρονη έννοια της ανάπτυξης και αποτελεί στόχο των παρεμβάσεων στην πόλη.

Από την άλλη πλευρά, σε μια παράλληλη συζήτηση τίθενται τα θέματα της κοινωνικής συνοχής, της μετανάστευσης, της περιθωριοποίησης. Η πόλη έχει πολλαπλές όψεις και κάθε κοινωνική κατάσταση αποτυπώνεται στη μορφή και την αρχιτεκτονική της. Έτσι, μπορεί κανείς, να «διαβάσει» σ' αυτή τον αυταρχισμό ή τη δημοκρατία της, τους κοινωνικούς αγώνες, τις εξεγέρσεις και την καταστολή τους, το επίπεδο ευημερίας των κατοίκων, το κυρίαρχο πρότυπο τρόπου ζωής, το κατά πόσο οργανωμένη ή όχι είναι, τη συμμετοχή ή την αδιαφορία των κατοίκων για τα κοινά, τις εκμεταλλευτικές σχέσεις και τη διείσδυση του κεφαλαίου στην καθημερινότητα, και φυσικά, τις δυσκολίες της καθημερινής ζωής, τη μοναξιά και τα αδιέξοδα της σύγχρονης μεγαλούπολης, καθώς και πολλά άλλα.

Όλα τα παραπάνω αποτελούν σύνθετες παραμέτρους και ζητήματα που η δυναμική τους αποτελεί τη βάση για την άρθρωση πολιτικών για τον σύγχρονο αστικό σχεδιασμό. Η δομή της πόλης συνδέεται άμεσα με το υπάρχον κοινωνικό σύστημα και πολλές φορές εξυπηρετεί την εκάστοτε εξουσία, αφού επιχειρείται να χρησιμοποιηθεί ως ένα ακόμη όργανο επιβολής της, καθώς και ελέγχου της ανάπτυξης προς όφελος των συμφερόντων της. Με αυτήν την έννοια ο τρόπος συγκρότησης των πόλεων, οι αλλαγές χρήσεων, οι αναπλάσεις τμημάτων ή και ολόκληρων περιοχών, οι νέες υποδομές, οι μίξεις χρήσεων κ.α., οι οποίες προτείνονται και υιοθετούνται για την ανάπτυξη της πόλης, είναι άμεσα συνδεδεμένος με ιδιαίτερες κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές συνθήκες που επικρατούν σε κάθε εποχή και αποσκοπούν στο να γίνει η πόλη ανταποδοτική είτε έμμεσα είτε άμεσα, ώστε να μπορεί η ίδια ή συγκεκριμένες περιοχές της να προσελκύουν επικερδείς επενδύσεις.

2. Η θέση της Αθήνας στον ελληνικό χώρο

Εξετάζοντας ιστορικά την εξέλιξη της Αθήνας στο αστικό δίκτυο της χώρας, διαπιστώνεται ήδη από τη δεκαετία του 1950, η κυριαρχία της Αθήνας σε σχέση με όλα τα άλλα αστικά κέντρα. Ειδικότερα η Αθήνα και η περιφέρεια γύρω από αυτή εξακολουθεί να διατηρεί την αναπτυξιακή πρωτοκαθεδρία, ως το ισχυρότερο διοικητικό και οικονομικό κέντρο (μαζί με τη Θεσσαλονίκη), με τις πλέον επαρκείς υποδομές συγκριτικά με την υπόλοιπη περιφέρεια της χώρας, υψηλό επίπεδο κατάρτισης και εξειδίκευσης του ανθρώπινου δυναμικού, και ισχυρή γεωπολιτική θέση. Συνεπώς, η Αθήνα κατέχει κεντρική θέση στο ελληνικό χώρο και διαδραματίζει κυρίαρχο αναπτυξιακό ρόλο σε εθνικό επίπεδο. Κύριες ζώνες επιρροής της αποτελούν η κεντρική και Νότια Ελλάδα καθώς και ο νησιωτικός χώρος (ειδικά οι Κυκλάδες), ενώ ακολουθεί η υπόλοιπη επικράτεια με συμπληρωματικό το αναδυόμενο ρόλο της Θεσσαλονίκης στο βόρειο άξονα.

Η Αττική είναι το κέντρο του σημαντικότερου αναπτυξιακού άξονα της χώρας (Αττική, Στερεά Ελλάδα, Θεσσαλία και Κεντρική Μακεδονία). Στο μητροπολιτικό χώρο της Αθήνας συγκεντρώνεται το 50% των οικονομικών δραστηριοτήτων και του ανθρώπινου δυναμικού με την υψηλότερη παραγωγικότητα εργασίας σε όλους τομείς, το υψηλότερο επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης, το 50% του εθνικού δικτύου τεχνικής υποδομής που συνεχώς βελτιώνεται, το μεγαλύτερο τμήμα παραγωγής και κατανάλωσης. Σε συνδυασμό μάλιστα με τα

σημαντικά εμπόδια της πορείας συγκρότησης του Βορείου και του Δυτικού αναπτυξιακού άξονα της χώρας, διευρύνεται ακόμα περισσότερο η σημασία του Αθηναϊκού χώρου σε εθνικό επίπεδο¹.

Αποτελεί το διοικητικό κέντρο της Χώρας όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό των διοικητικών υπηρεσιών (υπουργεία, οργανισμοί κοινής ωφέλειας, τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες), των πανεπιστημιακών και ερευνητικών ιδρυμάτων της χώρας. Αποτελεί, επίσης, κόμβο διέλευσης κεντρικών οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών δικτύων (Διεθνές Αεροδρόμιο) καθώς και των βασικών δικτύων υποδομής (π.χ. ενέργεια, τηλεπικοινωνίες, κ.α.) Ταυτόχρονα, όμως, με το σχεδιασμό και την υλοποίηση των μεγάλων έργων όπως νέο Διεθνές Αεροδρόμιο, ΜΕΤΡΟ, Ολυμπιακοί Αγώνες, ενισχύεται η μητροπολιτική κυριαρχία της Αθήνας. Επίσης, αποτελεί το σημαντικότερο κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών της χώρας εθνικής εμβέλειας ιδιαίτερα στην παροχή προηγμένων υπηρεσιών προς επιχειρήσεις. Θα πρέπει να τονιστεί, επίσης, ο ιδιαίτερος ρόλος της Αθήνας στις αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, ιδιαίτερα μετά τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων.

3. Μεταλλαγές στη γεωγραφία και τη συγκρότηση της Αθήνας

Η θεώρηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας ως μητροπολιτικής περιοχής προκύπτει από τη θέση που καταλαμβάνει ή θέλει να έχει το ελληνικό κεφάλαιο στην ευρύτερη περιοχή σε συνδυασμό με τις νέες προοπτικές που ανοίγονται μετά και τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ως «μητρόπολη», λοιπόν, μεταλλάσσεται διαρκώς και εξαπλώνεται σε όλο το λεκανοπέδιο της Αττικής, ακολουθώντας ταχύτατους ρυθμούς ανάπτυξης. Σύμφωνα με το ΓΠΧΣΑΑ 2007 ιδιαίτερο ρόλο διαδραματίζουν τα αστικά κέντρα της χώρας, κυρίως της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, καθώς «ενισχύεται η ένταξη τους στα διεθνή και ευρωπαϊκά μητροπολιτικά δίκτυα, με διακριτούς ρόλους για καθένα από τα δύο αυτά αστικά (Αθήνα: εκσυγχρονισμός της εθνικής οικονομίας, τεχνολογίες αιχμής και πολιτισμός, Θεσσαλονίκη: στήριξη και διεύρυνση του μητροπολιτικού της ρόλου και πέραν των παραπάνω, ανάδειξη της σε κέντρο κατανάλωσης και χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών για τις Βαλκανικές και τις Παραεξωϊνικές χώρες). Επίσης, ενισχύεται ο ρόλος των δύο πόλεων ως ιστορικών και διαχρονικών κέντρων της Μεσογείου».

Ειδικότερα για την Αθήνα θα λέγαμε καταρχήν ότι η περίοδος που εξελίσσεται τώρα αποτελεί τη δεύτερη φάση μιας συνολικής αναδιάρθρωσης που η πρώτη περίοδος της χαρακτηρίστηκε από τα λεγόμενα μεγάλα έργα και τις επεμβάσεις για τους Ολυμπιακούς αγώνες.²

Οι βασικές κατευθύνσεις των μεταλλαγών και αναδιρθρώσεων του συστήματος γης-οικοδομής που ως στόχο είχαν την αποτελεσματικότερη διείσδυση του κεφαλαίου σε κάθε πτυχή του παραπάνω συστήματος, με απώτερο σκοπό τη μεγαλύτερη δυνατή εκμετάλλευση του χώρου και του περιβάλλοντος για την παραγωγή κέρδους, σύμφωνα με το ΓΠΧΣΑΑ για το ρόλο της Αθήνας ως Μητροπολιτικό Κέντρο διεθνούς εμβέλειας, είναι οι εξής:

- Η διαμόρφωση της Αθήνας σε μητρόπολη διεθνούς εμβέλειας με στρατηγικό ρόλο σε Βαλκάνια και Ανατολική Μεσόγειο στα πλαίσια και ενός ρόλου της Ελλάδας σαν διαμετακομιστικός κόμβος - κέντρο σε Βαλκάνια, ΝΑ Ευρώπη, Μ. Ανατολή.
- Σαν ειδική έκφραση του παραπάνω είναι ο προωθούμενος ρόλος της Αθήνας ως κόμβος μεταφορών, πόλος τουρισμού, «πολιτισμού» και εμπορίου και κέντρο χρηματοπιστωτικών και εν γένει υπηρεσιών. Η διαμόρφωση ενός «καπιταλιστικού προφίλ πόλης» ανταγωνιστικού στα πλαίσια απόκτησης συγκριτικών πλεονεκτημάτων έναντι των άλλων καπιταλιστικών πόλεων.

¹ ΓΠΧΣΑΑ 2002

² «Οι αναπτυξιακές επιλογές των Ολυμπιακών αγώνων ενίσχυσαν τις τάσεις επιθετικής συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης του κεφαλαίου και αναδιανομής της κερδοφόρας «επενδυτικής ύλης» σε όφελος των ισχυρών και μεγάλων ομίλων στον κατασκευαστικό τομέα, στις τηλεπικοινωνίες, τον τουρισμό, τις υπηρεσίες, το χρηματοπιστωτικό σύστημα και τα ΜΜΕ. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες, ως «μεγάλη ιδέα» και μοχλός για την ενίσχυση της διεθνούς προοπτικής της Αθήνας...», στο «Ολυμπιακοί Αγώνες 2004 στην Αθήνα – Νεοφιλελεύθερες πολιτικές και κοινωνικές αντιστάσεις», Πορτάλιου Ελ., κείμενο διάλεξης στο πλαίσιο του μαθήματος «Η πόλη ως κοινωνικό έργο, αντικείμενο και πεδίο πολιτικής: Αστικά κοινωνικά κινήματα», ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική Σχεδιασμός του Χώρου, Ε.Μ.Π., 2009

- Σε οικονομικό επίπεδο έχουμε την ανάδυση νέων επιχειρηματικών σχημάτων, όπως είναι οι συγχωνεύσεις των κατασκευαστικών εταιρειών και η δραστηριοποίηση των τραπεζών στον τομέα της ανάπτυξης, αξιοποίησης και διαχείρισης της ακίνητης περιουσίας (property development-property management).³
- Στο επίπεδο της δημόσιας διοίκησης και εν γένει σε σχέση με το ζήτημα της σχέσης κράτους και αγοράς έχουμε επίσης νέα δεδομένα όπως τις ΣΔΙΤ και τη συστηματική προσπάθεια αξιοποίησης και εκμετάλλευσης της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου (OTEstate, ETA A.E., ΓΑΙΟΣΞΕ), που εκτός των άλλων αφορούν και μεγάλες ιδιοκτησίες γης.⁴

Συνοπτικά θα λέγαμε ότι ο χώρος της πόλης τίθεται εκ νέου και με πιο επιθετικό τρόπο σε μία υπό νέους όρους εκμετάλλευση του συνόλου των στοιχείων που τη συγκροτούν. Καταρχήν, ο χώρος της πόλης και ο δημόσιος χώρος αποκτά χαρακτήρα καταναλωτικού αγαθού, καθώς «τα αντικείμενα του αστικού σχεδιασμού είναι σήμερα τα «μεγάλα έργα» και η ένταξή τους στην πόλη, οι αναπλάσεις, οι επαναχρήσεις κτηρίων και περιοχών, η πλήρωση αστικών κενών, η ανάπτυξη κτηρίων και περιοχών κατάλληλων να υποδεχθούν της λειτουργίες της «νέας οικονομίας»(χώροι ανάπτυξης/προβολής των νέων τεχνολογιών), της«πολιτιστικής στροφής» (κτήρια αθλητικών θεαμάτων και πολιτιστικών/εμπορικών δραστηριοτήτων), και των νέων οικονομικών λειτουργιών real estate (τράπεζες, ασφάλειες)»⁵, ή αποτελεί απλώς το μέσο (τη διέλευση) προς τα προϊόντα και υπηρεσίες που έχουν σημασία, και γίνεται αντιληπτός ως χώρος που έχει βαρύτητα μόνο στο βαθμό που ο ίδιος μπορεί να «συναλλαγεί», να «χρησιμοποιηθεί», να «αξιοποιηθεί» - τελικά να ειπωθεί με οικονομικούς όρους. «Οι ίδιες οι πόλεις, μέσα από τους δήμους και τα δίκτυα που συγκροτούνται με επιχειρήσεις και ομάδες ενδιαφερομένων, αναζητούν τρόπους λειτουργίας σε επιχειρηματική – ανταποδοτική βάση.»⁶ Ο τριτογενής τομέας, όχι πια ως απλώς ο τομέας παροχής εμπορευμάτων-αγαθών αλλά ως τομέας παραγωγής σχέσεων εξάρτησης κάνει δυναμικά πια την εμφάνισή του σε όλες τις πλευρές και στιγμές ζωής στις πόλεις. Βασικές υποδομές και υπηρεσίες αποκτούν «ανταλλακτική αξία».

3.1. Θεσμικά πλαίσια σχεδιασμού. Τάσεις- ενστάσεις- αντιφάσεις

Η διαδικασία που περιγράφηκε παραπάνω, περιλαμβάνει επεμβάσεις στην χωροταξική πολεοδομική διάρθρωση του λεκανοπεδίου αλλά και την ενίσχυση αυτής της πολιτικής με κατάλληλες θεσμικές αλλαγές σε επίπεδο κεντρικού, περιφερειακού και τοπικού σχεδιασμού.

Στα αστικά κέντρα το ζήτημα της παραγωγής υποδομών και κτιρίων γίνεται κεντρικό, ενώ οι επαναχρήσεις-αναπλάσεις κυριολεκτικά αλλάζουν εξολοκλήρου το χαρακτήρα ολόκληρων περιοχών (Ψυρρή, Μεταξουργείο), ο δημόσιος χώρος φαίνεται να αλλάζει χαρακτηριστικά και ταυτόχρονα να συρρικνώνεται, διάφορες λειτουργίες του να περνούν ολοένα και περισσότερο στη σφαίρα του ιδιωτικού (Ελαιώνας, Μητροπολιτικό πάρκο στο Γουδί, παραλιακό μέτωπο), ενώ η περιφέρεια και οι εξωαστικές περιοχές, και η σχέση τους με την πόλη μεταλλάσσεται ριζικά (Μεσόγεια, Υμηττός), ακολουθώντας τη γενικότερη τάση ανάπτυξης που αντιμετωπίζει και την ύπαιθρο ως πεδίο επενδυτικών δραστηριοτήτων, ως πεδίο αξιοποίησης, δημιουργώντας σε πολλές περιπτώσεις το λεγόμενο «αστικο-αγροτικό συνεχές» που απειλεί να εξαφανίσει την διάκριση μεταξύ πόλης και υπαίθρου.

Σε αυτά τα πλαίσια και αυτήν ακριβώς τη λογική έρχεται να υπηρετήσει το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αττικής. Καταρχήν, στο ΡΣΑ «...ως Πρωτεύουσα νοείται πλέον το σύνολο της Περιφέρειας – Νομού Αττικής, για την

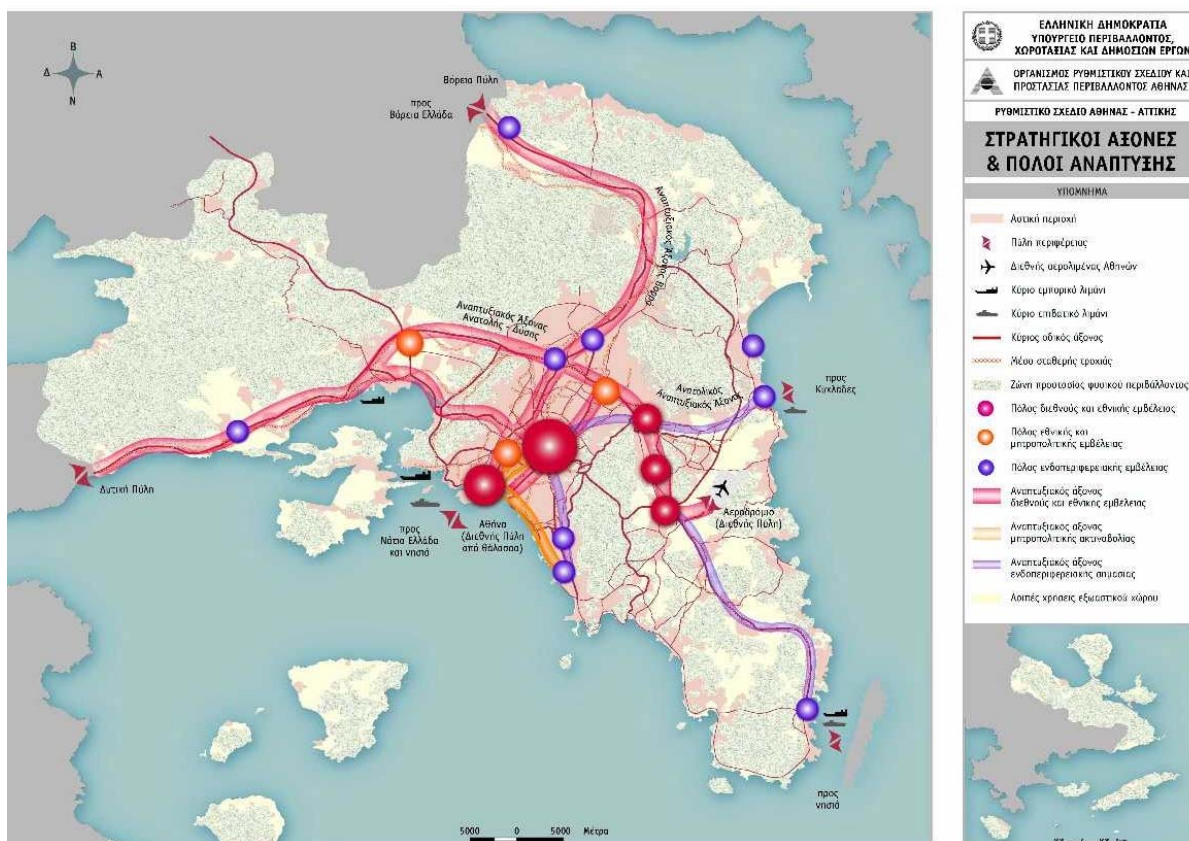
³ Μαρία Μαντουβάλου-Ευαγγελία Μπαλλά, σημειώσεις μαθήματος Μεταλλαγές των ιδεών για την πόλη, ΕΜΠ, σελ. 131

⁴ Όπως παραπάνω

⁵ Μαντουβάλου Μ, 2000, *Η ανάπτυξη του αστικού χώρου ως κοινωνικό πολιτικό διακύβευμα*, Εισήγηση στη 2η Επιστημονική μερίδα Συλλόγου φοιτητών Τμήματος γεωγραφίας, «Ελληνική πόλη και γεωγραφία : Νέα παραδείγματα στην Ερμηνεία και το Σχεδιασμό», Μυτιλήνη

⁶ Μαντουβάλου Μ., 2000, *Η ανάπτυξη του αστικού χώρου ως κοινωνικό πολιτικό διακύβευμα*, Εισήγηση στη 2η Επιστημονική Ημερίδα Συλλόγου φοιτητών Τμήματος γεωγραφίας, «Ελληνική πόλη και γεωγραφία : Νέα παραδείγματα στην Ερμηνεία και το Σχεδιασμό», Μυτιλήνη

οποία το όραμα είναι ο μεταξύ άλλων και συγκοινωνιακός εξοπλισμός της ώστε να αναδειχθεί σε διεθνή κόμβο μεταφορών στα διευρωπαϊκά δίκτυα», ενώ «Άξονες κατά κανόνα οδικοί στις κατευθύνσεις Βορρά – Νότου και Ανατολής – Δύσης γίνονται αντιληπτοί ως "στρατηγικής σημασίας αναπτυξιακοί άξονες εθνικής και διεθνούς εμβέλειας"... Σε επίπεδο οδικών έργων ενσωματώνονται ρητά οι άξονες Ελευσίνα – Θήβα (νέος), η Λ. Κύμης μέχρι τους Θρακομακεδόνες, η Λ. Ελληνικό – Αεροδρόμιο μέσω της σήραγγας της Αργυρούπολης, η Λ. Σχιστού, η Ανατ. Περιφ. Υμηττού και Πεντέλης και η Λ. Σουνίου. Έργα αναβάθμισης σε άξονες περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση της Λ. Ραφήνας, τη σύνδεση της Κατεχάκη με την Ε.Ο.1. μέσω της σήραγγας Τουρκοβουνίων και την αναβάθμιση της Λ. Κων/πόλεως σε συνδυασμό με την αναβάθμιση και ανισοπεδοποίηση του σιδηροδρομικού άξονα ΟΣΕ μέχρι το ΣΚΑ.



Το βασικό χαρακτηριστικό της παραπάνω πρότασης είναι ότι γίνεται σαφές πως ο εξωτερικός δακτύλιος της πρωτεύουσας τροποποιείται ώστε να συμπεριλάβει εντός του και τα φυσικά όρια του λεκανοπεδίου, τον Υμηττό και το Αιγάλεω. Γεγονός που προδίδει τις προθέσεις ή τις τάσεις ανάπτυξης του πολεοδομικού συγκροτήματος βραχυ-μεσοπρόθεσμα».⁷

Ουσιαστικά μέσω του ΡΣΑ, επεκτείνεται το δομήσιμο κατά 200.000 στρέμματα που αφορούν κυρίως στα Μεσόγεια, Λαυρεωτική κλπ, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι χάνει και τον, κατά τους τύπους, αγροτικό χαρακτήρα που είχε αποδοθεί στην περιοχή από το προηγούμενο σχέδιο του '83. Άλλωστε, όλη η αντίληψη που βρίσκεται πίσω από την κατάρτιση του ΡΣΑ συμπυκνώνεται στην φράση του υπουργού, ότι από στις βασικές επιδιώξεις του Ρυθμιστικού είναι «βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, η ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη, καθώς επίσης και η διασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής». Με αυτά τα κριτήρια προτείνει μια Αττική, δεξαμενή ουσιαστικά από μπετόν, χωρίς ελεύθερους χώρους πρασίνου,

⁷ Καλαντζοπούλου Μ., Βλαστός Θ., Σαρηγιάννης Γ., 2009, *Μέσα σταθερής τροχιάς και αστικοί αυτοκινητόδρομοι*, εισήγηση σε Ημερίδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος της Αρχιτεκτονικής Σχολής του ΕΜΠ: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αττικής 2009. Κριτική Αποτίμηση, Προοπτικές, Ιούνιος 2009.

ενταγμένη στα πλαίσια του «αναπτυξιακού μοντέλου» και των μητροπολιτικών κέντρων που επιτάσσουν οι σύγχρονες ανάγκες του κεφαλαίου.⁸

Επιπλέον, το εισηγητικό κείμενο του Γενικού Χωροταξικού Σχεδίου αναφέρει, ότι *«Διαπιστώνεται ότι κύριοι εθνικοί πόλοι ανάπτυξης παραμένουν τα μητροπολιτικά κέντρα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης καθώς αποτελούν τα βασικά διοικητικά κέντρα της χώρας, διαθέτουν δε υποδομές που ενισχύουν τη θέση τους ως τόπων προσέλκυσης κάθε είδους επενδύσεων...Εκτιμάται ότι ο ρόλος των δύο κύριων εθνικών πόλων θα ισχυροποιηθεί περαιτέρω, ωστόσο η σχετική σπουδαιότητα τους θα μειούται όσο θα αυξάνει η ελκυστικότητα των λοιπών εθνικών πόλων ανάπτυξης...με την προώθηση κατάλληλων παρεμβάσεων και κυρίως με την ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών αξόνων και των λοιπών υποδομών».* Ωστόσο, παρά τις προτάσεις για νέους πόλους ανάπτυξης που θα οδηγήσουν στη «συγκράτηση» της Αθήνας, το ίδιο το ΡΣΑ, προσθέτει νέα μεγάλα έργα, νέες υποδομές και νέες χωρικές συγκεντρώσεις μεταποιητικών δραστηριοτήτων, νέους αυτοκινητόδρομους, επεκτάσεις των ήδη υπάρχοντων κ.α., τα οποία αντί για αποφόρτιση της περιφέρειας Αττικής δημιουργούν νέα υπερσυγκέντρωση, ενώ με τις συγκεκριμένες παρεμβάσεις που προτείνει, πχ την περαιτέρω διάβρωση του Υμηττού με νέους αυτοκινητόδρομους, καταστρέφοντας το βουνό και ενισχύοντας τη χρήση του ΙΧ (άρθρο 26, *περί οδικού Δικτύου*), και ανατρέποντας τις όποιες διακηρύξεις για προτεραιότητα στην ανάπτυξη των μέσω μαζικής μεταφοράς και τον περιορισμό της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.⁹

Οι αντιφάσεις του ΡΣΑ / 85 δημιούργησαν τριβές του ΣΤΕ με το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το σημερινό ΡΣΑ, ενώ διακηρυκτικά υιοθετεί την αρχή *«της συμπαγούς πόλης»* σύμφωνα με την οποία η πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη κατευθύνεται μέσα στη θεσμοθετημένη αστική γη, προωθώντας έτσι την ανάρθρωση της εξάπλωσης και διάχυσης του οικιστικού ιστού στον εξωαστικό χώρο, την αξιοποίηση της πολεοδομημένης γης και τη συνετή διαχείριση και προστασία του περιβάλλοντος, αναδεικνύει σημαντικές αντιφάσεις οι οποίες στο σύνολο τους ακυρώνουν ή αποδυναμώνουν τον στρατηγικό στόχο του περιορισμού της αστικής διάχυσης.¹⁰

Πιο συγκεκριμένα, ΡΣΑ / 09 φαίνεται να

- Νομιμοποιεί και επικυρώνει τη σημερινή κατάσταση της οικιστικής έκρηξης στην Αττική και ενσωματώνει τις τάσεις που έχουν ήδη δημιουργηθεί.
- Δημιουργεί έτσι ένα ευέλικτο πλαίσιο για την επιχειρηματικότητα – *τις προωθητικές δραστηριότητες* – όπου τίποτε δεν απαγορεύεται. Όλα τελικά επιτρέπονται, κατά προτεραιότητα ή μη. Σ' αυτό το πλαίσιο δεν διαγράφεται και ρητά θέση απέναντι στις μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις και την εν δυνάμει αντίφαση σχετικά με τη δραστηριοποίηση των μικρών και μεσαίων οικοδομικών επιχειρήσεων.
- Ακόμη και οι προβλέψεις του για το φυσικό περιβάλλον συνδέονται με την ανάπτυξη επιχειρηματικότητας στην αναψυχή και στον τουρισμό, ενώ αποφεύγονται όροι και μέτρα (όπως οριοθετήσεις ή ακριβείς αναφορές περιορισμών) που να εξασφαλίζουν την προστασία του. Το ίδιο ισχύει και για το θαλάσσιο μέτωπο.
- Επανέρχεται ο στόχος του διεθνούς ρόλου της Αθήνας ως «Πόλης- Πύλης» για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη... Υποστηρίζονται έτσι τα νέα μεγάλα οδικά έργα, πολλά εκ των οποίων έχουν ήδη δρομολογηθεί, ενώ αφήνεται γενικά ελεύθερο το πεδίο για την ανάπτυξη έργων υποδομής και τη λειτουργία, επομένως, της σχετικής «ατμομηχανής» της οικονομίας – προοπτική που επίσης θα μπορούσε να αποτελεί άρρητο στρατηγικό στόχο.¹¹

Όλα αυτά τα δεδομένα, συνυφασμένα με τις διεθνείς τάσεις, διαμορφώνουν ένα νέο πεδίο. Τα διακυβεύματα που σχετίζονται με αυτή την προβληματική εκτείνονται σε θεωρητικό επίπεδο, σε κάθε περίπτωση μπορούν να

⁸ Δεμερτζή Αγγελική, «Πλήρης τσιμεντοποίηση της Αττικής» εφημερίδα ΠΡΙΝ, 18-4-2009

⁹ Πορτάλιου Ε., «Κριτική προσέγγιση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής», εισήγηση σε ημερίδα οικολογικών οργανώσεων Περιστερίου, Χαϊδαρίου και Πετρούπολης, «Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής», σελ. 2-3, Αθήνα 2009

¹⁰ Ζήφου Μ., Μαυρίδου Μ., Γεωργακόπουλος Ν.: «Αξονας: Οικιστική πολιτική και αστική διάχυση», εισήγηση σε ημερίδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος της Αρχιτεκτονικής Σχολής του ΕΜΠ: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής. Κριτική, Αποτίμηση-Προοπτικές, Ιούνιος 2009

¹¹ Μαντουβάλου Μαρία: «Το Ρ.Σ.Α. ως εργαλείο διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης», εισήγηση σε ημερίδα του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος της Αρχιτεκτονικής Σχολής του ΕΜΠ: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής. Κριτική, Αποτίμηση-Προοπτικές, Ιούνιος 2009

ειδωθούν από διαφορετικές οπτικές και κυρίως γίνονται απτά με την ανάδειξη παρεμβάσεων σε νευραλγικά σημεία του λεκανοπεδίου της Αττικής. Τα περιβαλλοντικά ζητήματα, ιδιαίτερα μετά από τις τεράστιες καταστροφές του περασμένου καλοκαιριού, τα παραδείγματα ανάδειξης του «πολιτισμού» ως κομβικής παραμέτρου της διαμόρφωσης του «προφίλ» της πόλης και ως προϊόντος κατανάλωσης, η μετατροπή της Ελλάδας σε χώρα υποδοχής μεταναστών, ταυτόχρονα με τον Ευρωπαϊκό ρόλο της ως μιας από τις πύλες εισόδου της Δύσης στα Βαλκάνια, έρχονται να συμπληρώσουν το παζλ των δεδομένων.

Επειδή όμως η πόλη είναι πεδίο (και) αντιπαράθεσης συμφερόντων, ενδιαφερόντων, οραμάτων κλπ πολύ διαφορετικών μεταξύ τους, η έκβαση των εξελίξεων εξαρτάται από κοινωνικούς και πολιτικούς συσχετισμούς που επικρατούν στην εκάστοτε κοινωνία, καθώς και από το βαθμό που θα εμπλακούν στη λήψη πολιτικών αποφάσεων, οι έχοντες τα διαφορετικά συμφέροντα.

3.2. Από την Ολυμπιάδα και μετά

Υπό τον ιδεολογικό μανδύα των Ολυμπιακών Αγώνων, η Αθήνα μετατράπηκε σε ένα πελώριο εργοτάξιο-υποδοχέα τεράστιου ύψους δημόσιων και δευτερευόντως ιδιωτικών πόρων με τα έργα υποδομής – τα οποία είχαν



προγραμματιστεί και έγιναν είτε με χρηματοδοτήσεις από το II και III ΚΠΣ είτε με ιδιωτικές επενδύσεις με παραχώρηση, αντί προνομιακών ανταποδοτικών συμφωνιών, της χρήσης και εκμετάλλευσης των έργων, - (Αττική Οδός, Αεροδρόμιο, Μετρό και προαστιακός, Περιφερειακή Υμηττού, νέοι κυκλοφοριακοί κόμβοι, ΠΑΘΕ, επεκτάσεις λιμανιών και άλλα).

Με τους Αγώνες χρηματοδοτήθηκε ένας, επίσης, μεγάλος αριθμός έργων αθλητικής υποδομής και ολυμπιακών εγκαταστάσεων από το δημόσιο (γη και πόροι), που βρίσκονται στους Ολυμπιακούς Πόλους και οι οποίοι με το νόμο 3342/2005 παραδόθηκαν στην Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε., μια εταιρία που δεν ανήκει στον ευρύτερο δημόσιο τομέα και δεν ελέγχεται από τη Βουλή. Η εταιρία αυτή έχει ήδη ξεκινήσει να



εκμισθώνει τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις σε ιδιώτες μεγαλοεπιχειρηματίες, παραχωρώντας τους ταυτόχρονα δικαίωμα νέας δόμησης χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων και νέες δημόσιες αδόμητες εκτάσεις εκατοντάδων στρεμμάτων. Έτσι, η απόδοση των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, για συλλογικές λειτουργίες της πόλης, μοιάζει μακρινό όνειρο. Στο πλαίσιο εξευγενισμού της πόλης ολοκληρώθηκε, τέλος, ένας αριθμός σημαντικών αναπλάσεων (ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων, διαμόρφωση και αναβάθμιση κεντρικών πλατειών, κ.λ.π.) με σκοπό την αναμόρφωση της εικόνας και της λειτουργίας της Αθήνας.

Με την Ολυμπιάδα και τα μεγάλα έργα η πόλη επανασχεδιάστηκε με κριτήριο την κατάληψη των πιο καίριων σημείων-φιλέτων της από το κατασκευαστικό, εμπορικό και τουριστικό κεφάλαιο με στόχο την ενίσχυση της

ανταγωνιστικότητας και κερδοφορίας, σε αυτούς τους κλάδους. Τέτοια παραδείγματα είναι το Ολυμπιακό Χωριό, το Mall- τεράστιες εγκαταστάσεις στο πουθενά, η αναμόρφωση όλου του παραλιακού μετώπου κ.α.

Οι νέες λειτουργίες της πόλης που αναπτύσσονται συνδέονται με το νέο μοντέλο ανάπτυξης. Νέα επιχειρηματικά κέντρα, νέοι εμπορικοί πόλοι, νέες ξενοδοχειακές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, συγκροτήματα αναψυχής και διασκέδασης, θεματικά πάρκα, συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών, αποθηκευτικοί χώροι, εγκαταστάσεις νέων τεχνολογιών, νέα συγκροτήματα γραφείων κ.ο.κ., αναδεικνύονται τόσο στο προϋπάρχον χωρικό σύστημα της πρωτεύουσας, όσο και στις εκτεταμένες νέες περιοχές που εντάσσονται σε αυτό.¹²

Ήδη, από τη δεκαετία του 60 ο πολεοδομικός σχεδιασμός επέβαλε κεντρικά την κατάτμηση του χώρου σε διακριτές ζώνες διαφορετικών λειτουργιών, ωστόσο, με την Αθήνα να γιγαντώνεται στο πέρασμα των χρόνων, η πόλη και οι λειτουργίες της δεν μπορούσαν να λειτουργήσουν αποτελεσματικά, δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν την παραγωγή, έτσι χρειάστηκε ένας ριζικός πολεοδομικός επανασχεδιασμός. Η διάκριση του αστικού χώρου σε διαφορετικές ζώνες χρήσεων και λειτουργιών δεν εγκαταλείφθηκε, αντιθέτως, ενισχύθηκε. Ουσιαστικά δε μιλάμε για μια πόλη, αλλά για ένα άθροισμα πόλεων, την πόλη-εργοστάσιο (Θριάσιο Πεδίο), την πόλη-αγορά (εμπορικό τρίγωνο), την πόλη-υπνωτήριο (Νέο Ψυχικό-Ολυμπιακό Χωριό), την πόλη-χώρος διασκέδασης (παραλιακό μέτωπο).

Η ροή ανθρώπων και εμπορευμάτων ανάμεσα στις τεμαχισμένες φέτες ζωής και χρόνου (κατοικία-εργασία-διασκέδαση) οδήγησε στους καινούριους αυτοκινητόδρομους (Αττική οδός, Περιφερειακή Υμηττού,) στα μελλοντικά δίκτυα μετρό, προαστιακού, στο νέο αεροδρόμιο Σπατών, στα νέου τύπου λιμάνια (Λαυρίου και Ραφήνας), και για πρώτη φορά οι τρεις φυσικές ενότητες (Λεκανοπέδιο, Θριάσιο και Μεσόγεια) συνδέθηκαν άμεσα¹³, συμβάλλοντας σε μια «ενοποίηση» περιοχών, αγροτικής περιαστικής ή άλλης συναφούς χρήσης, στο άνοιγμα δηλαδή «νέων εδαφών» προς εκμετάλλευση.¹⁴



Περιφερειακή Υμηττού

Η διαδικασία αυτή δημιούργησε μια βεβαιωμένη, θα λέγαμε, αστικοποίηση των περιοχών της Ανατολικής Αττικής, με σοβαρές επιπτώσεις στα Μεσόγεια, ενώ παράλληλα μείωσε καθοριστικά τους αδόμητους χώρους. Έτσι, περιοχές παραθεριστικής κατοικίας, κυρίως στην ανατολική Αττική, μετατρέπονται σε περιοχές μόνιμης κατοικίας, ενώ μέχρι πρότινος αγροτικές περιοχές, κυρίως στα Μεσόγεια αλλά και στο Θριάσιο Πεδίο, μετατρέπονται σε «απόθεμα γης». Η ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων, λόγω της εγκατάστασης του νέου διεθνούς αεροδρομίου, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα υπό διαμόρφωση πόλου ανάπτυξης, καθώς ήδη έχουν κάνει την εμφάνισή τους ξενοδοχεία υψηλών προδιαγραφών (Holiday Inn), μεγάλα πολυκαταστήματα (IKEA, Mega-Κωτσόβολος, Factory Outlet, Telengmann κ.α.). Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή έχουν εγκατασταθεί επιχειρήσεις πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών, ενώ δρομολογείται και η ανάπτυξη χονδρεμπορίου και νέων μεγάλων αποθηκευτικών χώρων. Παρόμοια, επιχειρηματικές δραστηριότητες αναπτύσσονται κατά κανόνα κατά μήκος υπερτοπικής σημασίας οδικών αξόνων, τόσο στην Αττική Οδό και των δευτερευόντων οδικών αξόνων των ανισόπεδων κόμβων, όσο και σε προϋπάρχοντες οδικούς άξονες που είτε αναβαθμίζουν το ρόλο τους (π.χ. Λ. Κηφισίας ως περιοχή εγκατάστασης επιτελικών γραφείων επιχειρήσεων), είτε αναδεικνύονται (π.χ. Λ. Βουλιαγμένης ενόψει της μελλοντικής χρήσης του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού).¹⁵

¹² Παναγιώτης Βασιλάκης: φφφφφφφφφφφφ

¹³ Βαίου Ντίνα, Μαντουβάλου Μαρία, Μαυρίδου Μαρία, «Εισαγωγικό σημείωμα Αθήνα 2004, Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης», περιοδικό Γεωγραφίες, τεύχος 7, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα 2004

¹⁴ Δελλαδέτσιμας Παύλος Μαρίνος, «Η τρέχουσα δυναμική της Αθήνας: συμβατικό-νέο πρότυπο και έργα υποδομής», περιοδικό Γεωγραφίες, τεύχος 7, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα 2004

¹⁵ Εισήγηση της ΠΡΩΚΑΤ σε διήμερο αντικαπιταλιστικών κινήσεων πόλης, Λόφος Στρέφη, 21-22 Ιουνίου 2008

Ταυτόχρονα, αλλαγές υπάρχουν και μέσα στην πόλη σε πολλούς δήμους. Οι νέοι δρόμοι που χαράσσονται, η επέκταση του ΜΕΤΡΟ, οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις που επανασχεδιάζονται¹⁶ και, η ενοποίηση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, οι αναπλάσεις (gentrification) και οι αλλαγές χρήσεις οδήγησαν μέσα από τους μηχανισμούς της αγοράς στην αλλαγή του χαρακτήρα συγκεκριμένων περιοχών, προσελκύοντας υποκαταστήματα τραπεζών, γραφεία επιχειρήσεων, κλάδους τροφίμων, ένδυσης, υπόδησης, ειδών πολυτελείας κ.ο.κ., παράλληλα με τη σταδιακή «κάθαρσή» τους από συγκεκριμένους κλάδους μεταποίησης και εμπορίου και την κατοικία χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων.¹⁷ Επίσης, απελευθέρωσαν σημαντικές εκτάσεις όπως το πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού, το μέτωπο Σαρωνικού -Αγ. Κοσμάς, Φάληρο, τον Ελαιώνα το παλιό εργοστάσιο λιπασμάτων στη Δραπετσώνα κ.α., νέα φιλέτα που και αυτά αποδίδονται σταδιακά σε μερίδες του κατασκευαστικού, εμπορικού και τουριστικού κεφαλαίου, στην προοπτική μετατροπή τους σε σημαντικούς πόλους ανάπτυξης, των αντίστοιχων επιχειρηματικών δράσεων που επιλέγονται.

4. Πόλη και αγορά

Η πόλη, αποτελεί χώρο καθημερινής ζωής εκατομμυρίων ανθρώπων και ταυτόχρονα, πεδίο ανάπτυξης των μεταξύ τους κοινωνικών σχέσεων, λόγω των ποικίλων δραστηριοτήτων και λειτουργιών σε αυτή. Έτσι, στην καθημερινή ζωή στην πόλη οι κάτοικοι διαμορφώνουν τα κριτήρια για τη χρήση της πόλης από τις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες που ζουν σε αυτή, κατανοούν και ερμηνεύουν την πραγματικότητα, αισθάνονται ασφαλείς ή όχι, διεκδικούν αλλαγές ή όχι, υποτάσσονται ή εξηγείρονται, αλλοτριώνονται ή περιθωριοποιούνται κοκ. Η πόλη, δηλαδή, είναι το πεδίο δράσης, ο τόπος των πολλαπλών ανθρώπινων δραστηριοτήτων, αντιλήψεων και κοινωνικών σχέσεων, που λειτουργεί ως καθρέφτης της ανθρώπινης κοινωνίας και επομένως είναι κοινωνικός χώρος. Έτσι ο χώρος, όπως και η πόλη και το περιβάλλον δεν είναι ένα ουδέτερο έδαφος. Είναι, αντίθετα, κοινωνικά προσδιορισμένες έννοιες, καθώς αποκτούν διαφορετικό χαρακτήρα ανάλογα με το κοινωνικό σύστημα στο οποίο αναφερόμαστε και τις διάφορες φάσεις του. Καθορίζονται από τους υλικούς όρους ζωής των κατοίκων, το επίπεδο παραγωγής, το βαθμό της οικονομικής ανάπτυξης και συμμετέχουν δυναμικά στη διαμόρφωση της καθημερινότητας, προκαλώντας ή αποκλείοντας σκέψεις, δράσεις, συναισθήματα, ατομικές και κοινωνικές συμπεριφορές. Αν αυτό είναι περίπου προφανές πρέπει επίσης να έχουμε κατά νου ότι παίζουν με την σειρά τους ενεργητικό ρόλο στην ταξική πάλη.¹⁸ Ο χώρος της πόλης, που ήδη από την εποχή της πρώτης εκβιομηχάνισης είχε γίνει αντικείμενο εκτεταμένης κερδοσκοπίας, μέσω των διαδικασιών της παραγωγής αλλά και της αγοράς γης και κατασκευών, τέθηκε εκ νέου υπό διαπραγμάτευση τόσο ως προς τους όρους εκμετάλλευσής του όσο και ως προς το κοινωνικό και πολιτικό του νόημα. Η συζήτηση αυτή για τον χώρο της πόλης μαζικοποιήθηκε και απέκτησε κριτικό, συγκρουσιακό αλλά και οραματικό χαρακτήρα στο γόνιμο έδαφος των μεγάλων κοινωνικών και πολιτικών κινήματων των δεκαετιών '60 και '70, ενώ εμπλουτίστηκε με την οικολογική προβληματική της δεκαετίας του '80.¹⁹ Σήμερα, στην εποχή της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, επιχειρείται μια εξ αρχής καθολική ιδεολογική και πολιτική κυριαρχία των αξιών της καπιταλισμού σε όλα τα επίπεδα της ανθρώπινης ζωής. Αυτό σημαίνει για την πόλη, ότι προκειμένου, να ανταποκρίνεται στα δεδομένα της καπιταλιστικής παραγωγής, ο χώρος της

¹⁶ «Οι Ολυμπιακοί Αγώνες επέκτειναν την εμπορευματοποίηση του χώρου και την πρωτοκαθεδρία των ιδιωτών επενδυτών, οι οποίοι, όμως, δεν διαθέτουν ίδια κεφάλαια αλλά απομυζούν δημόσιους πόρους σε γη και χρήμα. Είναι χαρακτηριστικό και προκλητικό το ότι 15 Ολυμπιακοί Πόλοι, οι 12 εντός Αττικής (Ολυμπιακός Πόλος Φαλήρου, Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, Ολυμπιακός Πόλος Ελληνικού, Ολυμπιακό Κέντρο Γουδί, Ολυμπιακό Κέντρο Γαλατσίου, Ολυμπιακό Κέντρο Νίκαιας, Ολυμπιακό Κέντρο Άνω Λιοσίων, Ολυμπιακό Κωπηλατοδρόμιο στο Σχινιά, Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο Μαρκόπουλου, Ολυμπιακό Σκοπευτήριο Μαρκόπουλου, Διεθνές Κέντρο Ραδιοηλεκτρονικής, Κέντρο Γραπτού Τύπου) έχουν περάσει ήδη με νόμο στην Α.Ε. Ολυμπιακά Ακίνητα και έχουν προχωρήσει οι διαδικασίες χαρακτηριστικής παραχώρησης σε μεγαλοεπιχειρηματίες, που προικοδοτούνται με δημόσια γη, με δικαίωμα νέας δόμησης για εμπορικές και άλλες χρήσεις καθώς και με ένα ιδιότυπο καθεστώς *laisser faire* ως προς τους όρους λειτουργίας αυτών των περιοχών. Οι νόμιμοι δικαιούχοι, δηλ. οι πολίτες που κατέβαλαν και καταβάλλουν το αντίτιμο των επενδύσεων, δεν δικαιούνται ελεύθερη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις», στο «Ολυμπιακοί Αγώνες 2004 στην Αθήνα – Νεοφιλελεύθερες πολιτικές και κοινωνικές αντιστάσεις», Πορτάλιου Ελ., κείμενο διάλεξης στο πλαίσιο του μαθήματος «Η πόλη ως κοινωνικό έργο, αντικείμενο και πεδίο πολιτικής: Αστικά κοινωνικά κινήματα», ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική Σχεδιασμός του Χώρου, Ε.Μ.Π., 2009

¹⁷ Βαΐου Ντίνα, Μαντουβάλου Μαρία, Μαυριδίου Μαρία, «Εισαγωγικό σημείωμα Αθήνα 2004, Στα μονοπάτια της παγκοσμιοποίησης», περιοδικό Γεωγραφίες, τεύχος 7, εκδόσεις Εξάντας, Αθήνα 2004

¹⁸ Δραγανίγος Αντώνης, Η καπιταλιστική αναδιάρθρωση της πόλης, περιοδικό Διάπλους, τεύχος 11, Δεκέμβριος 2005, σελ. 36.

¹⁹ Πορτάλιου Ελένη: *Αντίσταση στην εμπορευματοποίηση της πόλης*, εφημερίδα ΕΠΟΧΗ, 31-7-05

σχεδιάζεται εξ αρχής με τέτοιο τρόπο ώστε οι διάφορες λειτουργίες του να είναι αποδοτικές, δηλαδή κερδοφόρες. Στο επίπεδο του σχεδιασμού (αρχιτεκτονικού, πολεοδομικού, χωροταξικού) και παραγωγής του χώρου η άλλοτε συνειδηση της κοινωνικής λειτουργίας του σχεδιασμού, η αντίληψη του χώρου ως «κοινωνικού πυκνωτή», εξασθενεί και εκφυλίζεται ενώ παράλληλα αυξάνεται ο ανταγωνισμός και η ολοκληρωτική απορρόφηση και ενσωμάτωση του στην εμπορευματική παραγωγή. Αποτέλεσμα αυτών είναι είτε η σταδιακή υποβάθμιση του δημόσιου χώρου σε χώρο κίνησης είτε η «ομογενοποίηση» χρήσεων, υποταγμένων στην καταναλωτική και εμπορευματική πρακτική. Σε αυτά τα γενικά πλαίσια θα τολμούσαμε να πούμε πως οι πόλεις σχεδιάζονται συνολικά 'για να πουληθούν'.

Έτσι, τις τελευταίες δεκαετίες οι πόλεις ανταγωνίζονται για να προσελκύσουν επιχειρηματικά συμφέροντα με νέους τρόπους. Για την Αθήνα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σημείο τομής αποτέλεσε η ολυμπιάδα το 2004. Μερικά πολύ χαρακτηριστικά παραδείγματα της εισβολής της αγοράς σε κάθε λειτουργία της πόλης είναι τα παρακάτω:

Οι αναπλάσεις σε μια σειρά υποβαθμισμένες περιοχές με σχέδια εξευγενισμού που οδήγησαν σε γενικευμένες αλλαγές χρήσης είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα εμπορευματοποίησης ολόκληρων περιοχών, που οδήγησαν σε άνοδο των τιμών, σε εκτοπισμό κατοίκων και προσέλκυση νέων στρωμάτων, στην ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων με ταυτόχρονη απομάκρυνση άλλων, και τελικά σε νέες ταξικές πολώσεις. Τέτοια

παραδείγματα στην Αττική έχουμε αρκετά. Η πεζοδρόμηση της Ερμού εκτόπισε τους μικρούς εμπόρους και τις παλιές χρήσεις όχι μόνο στην Ερμού αλλά και σε όλη τη γύρω περιοχή, εκτινάσσοντας, ταυτόχρονα στα ύψη τις τιμές αγοράς και ενοικίασης των ακινήτων. Αντίστοιχα, στου Ψυρρή, τίποτα δε θυμίζει την παλιά λαϊκή συνοικία με τα μαγαζάκια τύπου χρώματα-σιδηρικά κλπ. Συνολικά το ιστορικό κέντρο της Αθήνας (με τη βοήθεια από το πρόγραμμα



ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων) μετασχηματίστηκε σε μια ακριβή περιοχή εμπορίου και πληθώρας κέντρων αναψυχής. Ακόμη στο Μεταξουργείο και τον Κεραμικό, τα κέντρα έχουν ξεφυτρώσει σα μανιτάρια το ένα δίπλα στο άλλο και οι τιμές έχουν και εκεί εκτιναχτεί στα ύψη, ενώ η πρόσφατη αλλαγή χρήσεων μέσα στην Τεχνόπολη ώστε να επιτρέπονται τα κέντρα αναψυχής δίνει το στίγμα. Τέλος, ανάλογο παράδειγμα αποτελεί και η διπλή ανάπλαση του Ελαιώνα με το γήπεδο του Παναθηναϊκού (που πήρε το πράσινο φως) και το νέο mall του Βωβού.

Η παραπάνω λογική, καθορίζει τη φυσιογνωμία ολόκληρων περιοχών, διαμορφώνει νέες πραγματικότητες στην πόλη και μεταλλάσσει την έννοια του δημόσιου χώρου της πόλης και τη δυνατότητα χρήσης του από το σύνολο των κατοίκων.²⁰

²⁰ Πορτάλιου Ελένη, «Εξευγενισμός: Κοινωνικές και χωρικές ανακατατάξεις στις σύγχρονες πόλεις. Το παράδειγμα της Αθήνας», *Διάπλους*, τ.28, σελ.58-61, Αθήνα, 2008

Στην ίδια λογική κινείται και η δημιουργία των τεράστια συγκροτημάτων-πολυχώρων εμπορικών κέντρων (shopping malls), που προσομοιώνοντας τις εμπειρίες του δημόσιου χώρου σε ένα ιδιοκτησιακό καθεστώς έχουν ως στόχο την προσέλκυση του καταναλωτικού κοινού και την επίτευξη κέρδους. Το σχεδιαστικό τους μοντέλο που ενοποιεί ένα σύνολο

διαφορετικών καταστημάτων, στην καρδιά ενός εσώκλειστου συγκροτήματος – υποστηριζόμενο τις περισσότερες φορές από χρήσεις αναψυχής – επιδιώκει την σκηνοθετημένη εμπειρία της δημόσιας ζωής, ενός φιλόξενου



περιβάλλοντος μέσα σε συνθήκες πλήρους ελέγχου, ασφάλειας και απομόνωσης από τους κινδύνους της πόλης. Βασίζόμενο στις αρχές μέγιστο κέρδος - οικείο περιβάλλον, έρχεται ως απάντηση στον υποβαθμισμένο πλέον δημόσιο χώρο της πόλης, με τη μεταφορά της ζωής να πραγματοποιείται πίσω από «κλειστές πόρτες», σε χώρους που έχουν όλα όσα κάποιος «θελήσει» να αγοράσει, το που θα διασκεδάσει, μέχρι και το που θα βρεθεί με τον άνθρωπό του.

Καθώς αναφέρει και ο Σταυριδής: *όπως ο χώρος των πολυκαταστημάτων είναι ταυτόχρονα οικείος και εντυπωσιακός, είναι ταυτόχρονα ιδιωτικός και δημόσιος. Είναι ιδιωτικός γιατί ανήκει σε κάποιον ο οποίος τον παραχωρεί σε «δημόσια χρήση» για να ωφεληθεί τελικά από τη μαζική είσοδο ενός αγοραστικού κοινού.*

Πραγματικά, μόνο καταχρηστικά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ο χώρος του εμπορικού κέντρου ως δημόσιος, αφού στερείται κάθε έννοια πολιτικής σφαίρας της δημόσιας ζωής, είναι χώρος που έχει σχεδιαστεί και χρησιμοποιείται για την αλληλεπίδραση του κόσμου, όμως ανήκει σε ιδιώτες που ελέγχουν οτιδήποτε συμβαίνει αλλά και το είδος των ανθρώπων και των δραστηριοτήτων που έχουν το δικαίωμα να βρίσκονται εκεί (αποκλείοντας για παράδειγμα πολιτικές ή συνδικαλιστικές συγκεντρώσεις).

Έτσι, ο δημόσιος χώρος παύει να είναι χώρος ελεύθερης συνεύρεσης, επικοινωνίας, γνωριμίας, διασκέδασης, αντιπαράθεσης, πολιτικής συζήτησης, ο χώρος του ελεύθερου παιχνιδιού, ο χώρος να γνωρίσεις και να ερωτευτείς. Γίνεται χώρος που υπόκειται σε μια διαδικασία «κανονικοποίησης – τυποποίησης» αφαιρώντας του το «ελευθεριακό» στοιχείο που έχουν οι δημόσιοι χώροι εκ φύσεως, και ταυτόχρονα βομβαρδίζονται από τα σύμβολα της διαφήμισης με φανταχτερές έννοιες και εικόνες, αναζητώντας τη «χαρούμενη εικονική πραγματικότητα», μια πραγματικότητα που τα αισθήματα και οι συγκινήσεις είναι εξαγοράσιμα προϊόντα.



Πιο «ολοκληρωμένη» πρόταση από τα mall είναι τα νέα θεματικά πάρκα διασκέδασης, τύπου Allou Fun Park. Η μεγάλη δημοτικότητα του πάρκου (Allou) οφείλεται στην ψευδαίσθηση επίσκεψης σε μια παραμυθούπολη, στοχεύει στην ψυχαγωγία τεράστιων μαζών μέσω μιας φανταστικής φυγής από την πραγματικότητα και στηρίζεται στην προκατασκευασμένη «φαντασία» της κουλτούρας του θεάματος. Η ψευδαίσθηση της

αφθονίας, το παραμύθι, η περιπέτεια σε έναν κόσμο του μέλλοντος, σε έναν άγριο εξωτικό τόπο, στα χνάρια ενός χαμένου πολιτισμού, φυσικά επί αντιτίμου, είναι -όχι και τόσο αθώες- βαθιές ιδεολογικές μεταφορές



κοινωνικών αξιών. Μπαίνοντας στο χώρο του πάρκου, «...Οι μεγαλύτεροι, πριν ή μετά την τοξοβολία, τη σκοποβολή, τον ιππόδρομο, το ψάρεμα ή τους κρίκους, μπορείτε να επισκεφθείτε το Paragallino Cafe για καφέ ή γλυκό, το Grillizo για τα ψητά του, το Gorilla για pizza, το Everest για αγαπημένες γεύσεις και αργότερα να απολαύσετε το ποτό σας στο La Isla Lounge Bar. Και ο κατάλογος δεν τελειώνει εδώ», μας πληροφορεί το διαφημιστικό φυλλάδιο της εταιρίας.

Στη λογική της επιχειρηματικότητας είναι και η δημιουργία χώρων στάθμευσης, υπόγειων ή υπέργειων, τελευταία σε πλατείες. Πέρα από το ότι η δημιουργία χώρων στάθμευσης, αντί να επιλύει το πρόβλημα το επιτείνει, οι χώροι αυτοί υλοποιούνται συνήθως με τη διαδικασία των ΣΔΙΤ όπου ο ιδιώτης δίνει τα απαραίτητα κεφάλαια για την κατασκευή και, φυσικά, αναλαμβάνει και την εκμετάλλευση του έργου. Το κίνητρο, λοιπόν, για τη δημιουργία γκαράζ δεν είναι η ανακούφιση του προβλήματος της στάθμευσης αλλά η εκμετάλλευση μιας ακόμα δυνατότητας κέρδους από την εκμετάλλευση της πόλης, σε βάρος του ελάχιστου εναπομείναντος πρασίνου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Να προσθέσουμε ότι οι χώροι αυτοί κυρίως σχεδιάζονται κοντά σε εμπορικά κέντρα ή οργανωμένους χώρους διασκέδασης ώστε η λειτουργία τους να εξυπηρετεί την προσωρινή στάθμευση των επισκεπτών και πελατών έναντι ακριβού αντιτίμου, και όχι την στάθμευση των κατοίκων.



Σε διαφορετικό πεδίο, αλλά με ίδια λογική είναι οι νέοι δρόμοι που χαράσσονται. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει ένας οργανισμός κατασκευής οδικών αξόνων στο λεκανοπέδιο της Αττικής (Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνας – Σπάτων, Αττική οδός, Περιφερειακή Υμηττού, κ.α) με τη δημιουργία οδικών αξόνων πολλών χιλιομέτρων που υποτίθεται ότι θα βελτιώναν την επικοινωνία μεταξύ δυτικής και ανατολικής Αθήνας.

Όμως, για να κατασκευαστούν αυτοί οι νέοι δρόμοι καταλαμβάνουν τεράστιες εκτάσεις, βουνά αποχαρκτηρίζονται από δάση σε αστικό πράσινο, όπως πρόσφατα συνέβη με τον Υμηττό και τους νέους δρόμους, ενώ τελικά η δημιουργία τους αποσκοπεί στην περαιτέρω επέκταση της πόλης και την εξυπηρέτηση και δημιουργία νέων χρήσεων «αναψυχής», «ευαγών

δραστηριοτήτων», «πολιτισμού» και «ανάπτυξης», νέων δηλαδή επιχειρηματικών-ανταποδοτικών και άρα κερδοφόρων λειτουργιών.

Αν σε όλα αυτά προσθέσουμε το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια έχει επέλθει μια σοβαρή ιδεολογική υποχώρηση εννοιών και αξιών που έως τώρα θεωρούνταν αδιαμφισβήτητες σε βαθμό που το κοινωνικό σύνολο αποδέχεται ως αξίες της στοιχεία της κυρίαρχης ιδεολογίας, όλα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, ενισχύουν την αντίληψη της «αγοράς» σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό ως μοναδικού μέσου και χώρου κοινωνικών – προσωπικών και πολιτιστικών σχέσεων. Αν σε όλο αυτό το πλαίσιο, σκεφτούμε και την «κατάληψη», του χώρου από τις εταιρικές μάρκες, τις διαφημιστικές πινακίδες κλπ κατανοούμε το βομβαρδισμό σε καθημερινή βάση της συνείδησης με τελικό στόχο την κατανόηση του κόσμου και των αξιών του να είναι αυτό που βλέπουμε.

5. Πόλη και κοινωνικές σχέσεις. – Δημόσια ζωή, ταξικές ανισότητες, αποκλεισμοί

Οι πόλεις στην ιστορική τους διαδρομή αποτέλεσαν κοινό πεδίο πολιτικής τόσο της εξουσίας όσο και των «αποκάτω». Οι αλλαγές στο χώρο και οι ανατροπές στη συγκρότηση των πόλεων πολλές φορές αποτέλεσαν κοινωνικά και πολιτικά αιτήματα. Σήμερα, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, η κοινή συνθήκη της πόλης τίθεται υπό αμφισβήτηση καθώς, από τη μια, μεγάλες σύγχρονες πόλεις κατακερματίζονται σε αδιαπέραστες, ταξικά ορισμένες ενότητες και, από την άλλη, η εξουσία προσλαμβάνει απρόσιτες στο λαό της πόλης μορφές, στο πλαίσιο των διεθνών κυρίαρχων οικονομικών κατευθύνσεων.²¹

Κομβικό ζήτημα είναι ο δημόσιος χώρος που παράγεται. Οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι, ως τμήμα του συνόλου των διαφορετικών πεδίων που διαμορφώνουν μια πόλη δέχονται τη μεγαλύτερη επίθεση την εποχή που ζούμε. Η αύξηση των ιδιωτικοποιημένων χώρων αλλά και των λειτουργιών τους ως ημι-δημόσιοι χώροι για τον κόσμο, θολώνουν περαιτέρω την κατάσταση. Τέτοιοι χώροι είναι τα μεγάλης κλίμακας εμπορικά κέντρα και κέντρα αναψυχής, η δημιουργία «ελεγχόμενων δημόσιων περιοχών», όπου ξεπηδούν ζητήματα προσβασιμότητας, «ασφάλειας» κ.α. Θα μπορούσαμε να μιλήσουμε ακόμη και για μετάλλαξη του δημόσιου χώρου, σε σχέση πάντα με αυτό που ήταν και σε σχέση με τα παλιότερα ιδανικά και αξίες που τον οριοθετούσαν και τον νοηματοδοτούσαν. Είναι αλήθεια ότι ο ρόλος που έπαιζε άλλοτε ο δημόσιος ή κοινόχρηστος χώρος, ως ο χώρος στον οποίο οι εργαζόμενοι βίωναν το ελεύθερο χρόνο χωρίς την διαμεσολάβηση εμπορευματικών σχέσεων τείνει να εξαφανιστεί. Η απλή κοινωνική συνεύρεση, η επαφή με στοιχεία πολιτισμού, οποιαδήποτε αθλητική δραστηριότητα κλπ, σήμερα μπορεί να πραγματώνεται μόνο στη βάση της αγοράς.²²

Επειδή στο συγκεκριμένο κεφάλαιο εξετάζεται η μεταλλαγή των κοινωνικών σχέσεων στην πόλη, οι ανισότητες και οι αποκλεισμοί, θα προσπαθήσουμε να αναφέρουμε κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η ζωή στην πόλη διαφοροποιείται ανάλογα το φύλο, την κοινωνική τάξη, την εθνικότητα, την ηλικία, τη θρησκεία κλπ. Για κάποιες ομάδες, αυτές οι διαφορετικές προσλαμβάνουσες της πόλης μπορεί να είναι θέμα επιλογής, ωστόσο για κάποιες άλλες είναι στοιχείο αποκλεισμού και περιθωριοποίησης.²³

Αν δούμε διάφορες περιοχές της Αθήνας θα διαπιστώσουμε ότι υπάρχουν μεγάλες ανισότητες. Από τη μία έχουμε μια διαδικασία υποβάθμισης περιοχών (δυτικά, περιοχές του κέντρου Κυψέλη, Σεπόλια) και από την άλλη έχουμε «αναβάθμιση» άλλων περιοχών (Νότια, Δραπετσώνα, Μεσόγεια, Θριάσιο. Ελαιώνας). Η «αναβάθμιση» αυτή συνδυάζεται με αλλαγές χρήσεων γης, που με τη σειρά τους επιφέρουν αύξηση στην αξία της γης και που κι αυτή με τη σειρά της οδηγεί στις μετακινήσεις πληθυσμών στην ίδια την πόλη. Χαρακτηριστικά παραδείγματα, οι περιοχές του Ψυρρή και το Μεταξουργείο με τη «μετατόπιση» των μετανασταστών, αστέγων και εξαρτημένων ανθρώπων παραδίπλα με ταυτόχρονη προσέλκυση νέων-

²¹ Πορτάλιου Ελένη, κείμενο διάλεξης στο πλαίσιο του μαθήματος «Η πόλη ως κοινωνικό έργο, αντικείμενο και πεδίο πολιτικής: Αστικά κοινωνικά κινήματα», ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική Σχεδιασμός του Χώρου, Ε.Μ.Π., 2009

²² Εισήγηση της Πόλης Ανάποδα Νέας Σμύρνης σε διήμερο αντικαπιταλιστικών κινήσεων πόλης, Λ. Στρέφη, 21-22 Ιουνίου 2008

²³ Βαΐου Ντίνα, «Πόλη και Πολίτες: η καθημερινή ζωή και το "δικαίωμα στην πόλη"» στο βιβλίο *Βιώσιμη πόλη*, εκδόσεις ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ 2000, σελ. 209.

φιλότεχνων κατοίκων, νεο-επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Ουσιαστικά, απλώς αλλάζει η γεωγραφία της δυστυχίας, που τη θέλουν αόρατη στο όνομα του εξευγενισμού των επιλεγμένων από τα επενδυτικά κεφάλαια φιλέτων της Αθήνας. Ταυτόχρονα, ένα δεύτερο στοιχείο που αξίζει να σημειώσουμε είναι, η συνύπαρξη ζωνών περιοχών κοινωνικού αποκλεισμού, διεύρυνσης της καταστολής, περαιτέρω υποβάθμισης, δίπλα με «αποστειρωμένες» περιοχές «ανθρώπινης και αξιοπρεπούς» διαβίωσης, life style διασκέδασης κλπ. Έτσι έχουμε, για παράδειγμα, στη δυτική πλευρά του Ποικίλου όρους τη σκουπιδοπεριοχή και στην ανατολική είναι η βιτρίνα, ανάλογο παράδειγμα αποτελεί το περιφραγμένο, περιποημένο τμήμα του άλσους Βεΐκου από τη μία πλευρά (την ορατή από το δρόμο) και το παρατημένο, γεμάτο μπάζα και υλικά οικοδομών από την πίσω, αθέατη πλευρά.



Ένα δεύτερο σημείο έχει να κάνει με τη δυνατότητα ισότιμης πρόσβασης των ανθρώπων σε κάθε δημόσιο χώρο, αλλά και γενικότερα με τη δυνατότητα ισότιμης πρόσβασης και παραμονής των ανθρώπων στις διαφορετικές περιοχές της πόλης. Προκειμένου να ανταποκρίνεται στα δεδομένα της καπιταλιστικής παραγωγής, ο χώρος της πόλης «χωρίζεται» σε οικόπεδα, των οποίων η αξία αποτιμάται σε χρήμα. Πουλιέται και αγοράζεται σε διαφορετικές τιμές, και με αυτόν τον τρόπο ο χώρος γίνεται εμπόρευμα, γεγονός που συμβάλλει στην άνιση πρόσβαση αλλά ακόμη και στον αποκλεισμό ατόμων και κοινωνικών ομάδων από διάφορες περιοχές της πόλης.²⁴ Κι εδώ τα παραδείγματα είναι πολλά, ενδεικτικά θα αναφέρουμε μερικά. Μόλις πριν από λίγα χρόνια, οι κάτοικοι στο ελληνικό και την γενικότερη περιοχή κινητοποιήθηκαν διεκδικώντας την ελεύθερη πρόσβαση στις παραλίες. Η εμπορευματοποίηση ακόμη και αυτών των κοινωνικών αγαθών, όπως είναι η θάλασσα, καθιστά αδύνατη την πρόσβαση στον χαμηλόμισθο εργαζόμενο και το μετανάστη αφού το κοντινό παραλιακό κομμάτι θα έχει ένα συγκεκριμένο προφίλ, όπως περιγράφηκε παραπάνω, και θα του επιτρέπεται πρόσβαση μόνο με αντίτιμο σε συγκεκριμένα μικρά τμήματα (πλαζ).



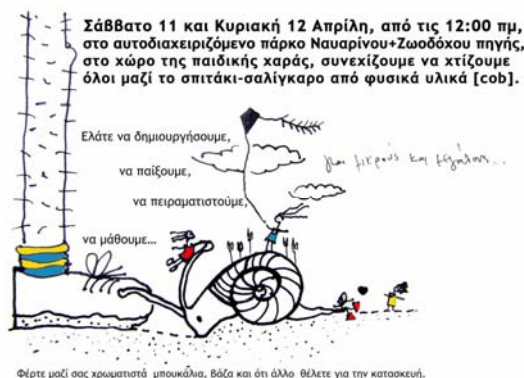
Κάτοικοι ρίχνουν τα κάγκελα στην παραλία Ελληνικού



Κάτοικοι ρίχνουν τα κάγκελα στο πεδίο του Άρεως

Παλαιότερα κάτοικοι της περιοχής γύρω από το πεδίο του Άρεως, έριχναν επανειλημμένα τα κάγκελα που απαγόρευαν την ελεύθερη πρόσβαση στο πάρκο. Πιο πρόσφατα, κάτοικοι της περιοχών γύρω από το παρκάκι στην Κύπρου και Πατησίων, και στο πρώην πάρκινγκ στα Εξάρχεια, Ζωοδόχου Πηγής και Ναυαρίνου, διεκδικούν και απαιτούν δημόσιο χώρο στις γειτονίες τους, ενώ θέτουν θέματα αυτοδιαχείρισης του δημόσιου χώρου, πραγματοποιώντας ταυτόχρονα και δράσεις στους εν λόγω χώρους.

²⁴ Βαίου Ντίνα «Πόλη και Πολίτες: η καθημερινή ζωή και το "δικαίωμα στην πόλη"» στο βιβλίο *Βιώσιμη πόλη*, εκδόσεις ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ 2000, σελ. 212.



Ένα τρίτο στοιχείο που θα αναφέρουμε αφορά τη σχέση που έχει ο χώρος, η πόλη με τα παιδιά μέσα από δραστηριότητες όπως το παιχνίδι, που είναι κατεξοχήν λειτουργία που διαδραματίζεται στον ανοιχτό, ελεύθερο χώρο των πόλεων. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, πέρα από τις γνωστές παιδικές χαρές που βρίσκονται σε πάρκα και πλατείες, έχουμε τη δημιουργία άλλων χώρων παιχνιδιού. Η σύγχρονη ζωή και οι ρυθμοί της πόλης περιορίζουν το χρόνο παιχνιδιού, αλλάζοντας ταυτόχρονα τον χώρο αλλά και τον τρόπο και τελικά, το ίδιο το παιχνίδι. Αν και τα παιδιά έχουν την ικανότητα να παίζουν οπουδήποτε και με οτιδήποτε, διαμορφώνονται χώροι τύπου allou fun park, ειδικά διαμορφωμένοι χώροι για παιχνίδι σε κέντρα εστίασης τύπου macdonald's, goody's, οι κλειστοί παιδότοποι, χώροι ουσιαστικά ψυχαγωγίας και μάλιστα συγκεκριμένου τύπου, σε κλειστούς (ήρα ασφαλείς) χώρους, όσο το δυνατόν πιο μακριά από το φυσικό στοιχείο, το στοιχείο της εξερεύνησης, της δημιουργικής φαντασίας, της ελευθερίας. Χωρίς να υποστηρίζουμε ότι δεν υπάρχουν δραστηριότητες που είναι δημιουργικές σε αυτούς τους χώρους, επανερχόμαστε στην πλευρά της εμπορευματοποίησης των σχέσεων από πολύ νωρίς (όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο), ενώ ταυτόχρονα, το παιχνίδι ανάγεται και αυτό σε ελεγχόμενη δραστηριότητα κλειστού χώρου, με την κάθε εταιρία να διαφημίζει και να προωθεί σε αυτούς τους χώρους τα προϊόντα της, με τον γονιό, να μπορεί να καταναλώνει και να παρακολουθεί, δηλαδή να αισθάνεται ασφαλής.

Ειδική πλευρά στην αλλαγή των σχέσεων πόλης-κατοίκου είναι ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης. Μια σειρά αρμοδιότητες και λειτουργίες που παλαιότερα ήταν στην ευθύνη του κράτους, μεταφέρθηκαν στην τοπική αυτοδιοίκηση, χωρίς την ταυτόχρονη μεταφορά κονδυλίων. Έτσι, με πρόσχημα ότι οι δήμοι δεν έχουν τα απαραίτητα έσοδα για να μπορέσουν να συντηρήσουν, κατασκευάσουν, αναβαθμίσουν τις υποδομές και υπηρεσίες στην περιοχή τους, χρειάζεται η οικονομική συμβολή ενός εταίρου, ο οποίος, για να «συμβάλει» και να χρηματοδοτήσει το έργο πρέπει να έχει κέρδος. Πέρα από τα ερωτήματα που προκύπτουν όπως τι έργα γίνονται στους δήμους, ποια κριτήρια τα καθιστούν ή όχι απαραίτητα, ποιος εγγυάται την ποιότητα και ασφάλειά τους, ποιο είναι το ικανό και αναγκαίο αντίτιμο, ώστε οι κάτοικοι να έχουν πρόσβαση σε αυτά, διαπιστώνουμε ότι καταρχήν ο κάτοικος αντιμετωπίζεται ως πελάτης, και επίσης ότι και σε αυτό το επίπεδο, μετατοπίζεται η υποχρέωση της πολιτείας στους ίδιους τους εργαζόμενους –ως κατοίκους στη συγκεκριμένη περίπτωση – για κάθε ζήτημα. Όποιος έχει την οικονομική δυνατότητα να πληρώνει, θα σπουδάζει, θα έχει καθαρή πόλη, θα έχει πάρκο για να παίζουν τα παιδιά του, θα έχει φώτα κλπ.

Έτσι, προωθείται μια ολόκληρη λογική στην οποία «εκπαιδεύονται» οι κάτοικοι, ενώ σε αυτή την πόλη δε χωράνε όλοι. Δημιουργείται, έτσι μια σειρά κοινωνικά αποκλεισμένων ομάδων (ασθενέστερα οικονομικά στρώματα, μετανάστες κ.α.) από μια ποικιλία υπηρεσιών και παροχών.

6. Αστικά ιδεολογήματα για την πόλη

Στο κεφάλαιο αυτό θα κάνουμε μια προσπάθεια να εξηγήσουμε τον ιδεολογικό μανδύα που χρησιμοποιείται για τη μεταλλαγή της πόλης σε πόλη-εμπόρευμα.

- Η έννοια του δημόσιου χώρου στην πόλη, η πλατεία, ο δρόμος ανέκαθεν αποτελούσαν τους χώρους όπου διαδραματιζόταν η δημόσια ζωή. Αποτελούσαν τα πεδία συνέντευξης, ελεύθερης ανταλλαγής απόψεων,

σεβασμού στο άτομο, τους χώρους όπου ο κόσμος συναντιέται και συγκεντρώνεται, διαμαρτύρεται, διαδηλώνει, μιλά, συναναστρέφεται με κόσμο, ανταλλάσσει την αδιαμεσολάβητη πληροφορία, διασκεδάζει ή απλώς απολαμβάνει την ελευθερία του επειδή ακριβώς είναι δημόσιοι χώροι. Ακόμα και η ιδέα της ελευθερίας του λόγου, της ελεύθερης διακίνησης των ιδεών, οφείλουν πολλά στους δημόσιους χώρους. Ακριβώς αυτή η ελευθερία «εξαφανίζεται». Ο ελεύθερος δημόσιος χώρος με την έννοια που τον γνωρίζαμε ως τώρα είτε ορίζεται ως «περιττός» για την εργαζόμενη πλειοψηφία, οπότε παραχωρείται στο κεφάλαιο (Ολυμπιακά ακίνητα, μεγάλοι ελεύθεροι χώροι Ελληνικό, Ελαιώνας, άλσος Βεΐκου, αλλά και μικρότεροι χώροι, Κύπρου και Πατησίων, παρκάκι Εξάρχεια κλπ) είτε αποκτά εμπορευματική χρήση αντίστοιχη του συνολικού μοντέλου ζωής.

- Τα τελευταία χρόνια καλλιεργείται η αντίληψη ότι η κοινωνία δεν μπορεί να διαχειριστεί το χώρο έξω από την σφαίρα της ιδιωτικής οικονομίας επειδή το κράτος είναι αναποτελεσματικό, γραφειοκρατικό και ανίκανο. Η λογική που προσπαθεί όλα αυτά τα χρόνια να επιβάλλει ο αστικός πολιτικός κόσμος και χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον στις ΔΕΚΟ (Ολυμπιακή, ΟΤΕ, ΔΕΗ, κλπ) για την ανικανότητα του κράτους με αποτέλεσμα την προβληματική λειτουργία αυτών των οργανισμών έχει μεταγραφεί και στο πεδίο των ελεύθερων-δημόσιων χώρων. Εμφανίζεται έτσι ότι η εγκατάλειψη και ο μαρasmus χώρων που υπάρχουν στην πόλη και δεν έχουν ιδιωτική ιδιοκτησία, χρήση ή εκμετάλλευση, είναι φυσικό επόμενο αφού το κράτος είναι ανίκανο να τους συντηρήσει και να τους προσφέρει στην κοινωνία και τους κατοίκους. Σαν μοναδική βιώσιμη λύση προβάλλεται η μετατροπή τους σε ιδιωτικούς ή ιδιωτικής εκμετάλλευσης.²⁵
- Σε συνέχεια του παραπάνω, πολλοί υποστηρίζουν ότι η ιδιωτικοποίηση είναι ο ασφαλέστερος τρόπος προώθησης του δημόσιου συμφέροντος. Με κίνητρο την επιθυμία για χρήματα, πχ οι δάσκαλοι θα διδάσκουν καλύτερα, οι διοικητικοί υπάλληλοι θα παρέχουν στους πελάτες αυτά που χρειάζονται, οι δρόμοι θα είναι καλύτεροι εφόσον από την εκμετάλλευσή τους οι εταιρίες θα κερδίζουν κ.α. Αυτή η λογική που προβάλλεται κατά κόρον από τις εταιρίες και τους ιδεολογικούς εκφραστές τους (π.χ. Μίλτον Φρίντμαν - Σχολή του Σικάγο) θεωρεί ότι η εγωιστική και υλιστική φύση του ανθρώπου κυριαρχεί έναντι οποιασδήποτε άλλης πλευράς της ανθρωπίνης φύσης και ισχυρίζεται ουσιαστικά ότι 1) το δημόσιο συμφέρον που ασκούν οι δημόσιες υπηρεσίες προκύπτει από την ατομική ανάγκη όσων ασκούν εξουσία για την πραγμάτωση του δικού τους ιδιοτελούς συμφέροντος, και 2) ως προέκταση του πρώτου, ότι η εμπορευματοποίηση θα βοηθήσει στην αναβάθμιση των συμφερόντων του κοινωνικού συνόλου.
- Τα τελευταία χρόνια η ύπαιθρος και η σχέση της με την πόλη έχει αλλάξει ριζικά. Καταρχήν παραδοσιακές μορφές παραγωγής και απασχόλησης βρίσκονται σε κρίση, υπάρχει στροφή στην τυποποίηση, με τα νέα μέτρα της ΕΕ οι μικροί αγρότες και οι εργάτες γης χάνουν τη δυνατότητα να καλλιεργούν και να παράγουν τα προϊόντα τους και σε συνδυασμό με την πολιτική που γενικώς ακολουθείται, η ύπαιθρος ουσιαστικά πρέπει και αυτή να μεταλλαχθεί, ώστε να μπορέσει να επιβιώσει στο υπάρχον σύστημα ανάπτυξης που κυριαρχεί. Έτσι, υπάρχει μια τεράστια συρρίκνωση καταρχήν του ήδη μικρού πληθυσμού αγροτών και εργατών γης. Αυτό τους υποχρεώνει να αναζητήσουν εναλλακτικές πηγές εισοδήματος, κι εδώ έρχεται ο ρόλος της τουριστικής βιομηχανίας που γίνεται καθοριστικός για το μοντέλο ανάπτυξης της χώρας. Μιας βιομηχανίας που θα ορθολογικοποιήσει την προηγούμενη «χύμα» κατάσταση, με ένα οργανωμένο και ολοκληρωμένο σχέδιο που έχει βάλει στο μάτι στιδήποτε παρθένο υπάρχει. Έτσι, οι διάφορες πόλεις και χωριά της Ελλάδας «πουλάνε» την ιστορία τους και την πολιτισμική τους ταυτότητα, ως ο μόνος τρόπος για να μη μαραζώσουν, αναζητώντας επενδυτές και κατασκευαστές που θα της καταστήσουν όσο το δυνατόν «ακριβότερες».²⁶
- Ό εξευγενισμός είναι πολύ σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη μιας περιοχής που μαραζώνει. Ωστόσο, ο εξευγενισμός αυτός σημαίνει εξευγενισμό και στη συμπεριφορά της φυσικά αστικής πολιτισμένης τάξης, η οποία θα έχει το δικαίωμα να κατοικεί στην αναμορφωμένη περιοχή, σημαίνει αναβάθμιση της γειτονιάς

²⁵ Εισηγήση της Πόλης Ανάποδα Νέας Σμύρνης σε διήμερο αντικαπιταλιστικών κινήσεων πόλης, Λ. Στρέφη, 21-22 Ιουνίου 2008

²⁶ Βαΐου Ντίνα, Μαντουβάλου Μαρία: Επιλεκτική αναδρομή στη μελέτη της πόλης «μετά το 1968», *Σύγχρονα Θέματα*, σελ. 130

εφόσον γίνουν αποδεκτοί οι συγκεκριμένοι εξευγενισμένοι κοινωνικοί κανόνες, σημαίνει ασφάλεια, τάξη και άρα περιθωριοποίηση και εκτοπισμό όσων δεν μπου να συμβαδίσουν.

- Η επίθεση στους ελεύθερους χώρους συμπληρώνεται επίσης και από την λογική που προβάλλεται και θεωρεί ότι η χρήση αυτών των χώρων δεν γίνεται από το σύνολο της κοινωνίας αλλά από ομάδες κατοίκων ή τμήματα του πληθυσμού ανάλογα με τα ενδιαφέροντα τους. Η επιχειρηματολογία παράγεται από την άποψη ότι δεν μπορεί να επιβαρύνεται η κοινωνία από το κόστος των χώρων που χρησιμοποιούν συγκεκριμένα τμήματα της.
- Με την συγκρότηση της αστικής δημοκρατίας ως αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας, με την ελλιπή συμμετοχή και ρόλο του πολίτη-κατοίκου-εργαζόμενου στις πολιτικές αποφάσεις και την σύγχρονη παρακμή και δυσπιστία στους πολιτικούς θεσμούς σε παγκόσμιο επίπεδο, φαίνεται να μην υπάρχει σύνδεση του πολίτη με το κράτος παρά μόνο όταν αυτή είναι υποχρεωτική.²⁷ Όπως υποστηρίζει ο Bauman, ο πολίτης απαλλαγμένος ιδεολογικά από την ευθύνη της δράσης του, μοιάζει να γίνεται αντιληπτός ως ικανοποιημένος ή όχι καταναλωτής.²⁸ Έτσι, ως προς την πολιτική και κοινωνική του δράση, καθώς είναι πλήρως ενταγμένος στην κουλτούρα της κατανάλωσης, έχει περιοριστεί στο να ακολουθεί ρεύματα προτίμησης. Οι απόψεις του διατυπώνονται στο επίπεδο της επιλογής, σε ένα προκαθορισμένο πλαίσιο επιλογών, είτε πρόκειται για σαπούνια είτε πρόκειται για κόμματα, για πρόσωπα ή πολιτικές αποφάσεις. Κατ' αναλογία, η αποξένωση των πολιτών από τον δημόσιο χώρο, μπορεί να αποδοθεί στο γεγονός ότι αυτοί αντιμετωπίζονται ως χώροι που έχουν κάποια αξία χρήσης μόνο όταν προσφέρουν συγκεκριμένες επιλογές σε καταναλωτικές υπηρεσίες. Μια τέτοια αντιμετώπιση, λίγα περιθώρια φαίνεται να αφήνει στην ποιοτική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και στην επαναοικειοποίησή του προς όφελος του κατοίκου.
- Ο ελεύθερος-δημόσιος χώρος, η πλατεία, ο δρόμος «ενοχοποιείται» ως πιθανός χώρος αντικοινωνικών, επικίνδυνων και «ανεξέλεγκτων» δραστηριοτήτων. Όσο και αν οι διάφορες πολιτικές επιχειρούν να εξαλείψουν τις κοινωνικές αντιθέσεις από την εικόνα του δημόσιου χώρου, επιτείνοντας τις ανισότητες, κατασκευάζοντας, στιγματίζοντας και αποκλείοντας κοινωνικές ομάδες, ο δρόμος, ο δημόσιος χώρος παραμένει ο *γνήσιος* τόπος αναφοράς των διαμαρτυρόμενων και των αποκλεισμένων του συστήματος. Κάθε χώρος που δεν ελέγχεται μέσω της εμπορευματικής δραστηριότητας παράγει επικίνδυνα και αντικοινωνικά φαινόμενα. Οι έννοιες της ασφάλειας και της παραβατικότητας χρησιμοποιούνται σαν εργαλεία στην προσπάθεια αναμόρφωσης του δημόσιου χώρου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περιοχή των Εξαρχείων, που έχει αποτελέσει αντικείμενο πολλών μελετών ευρέων αναπλάσεων (που, ωστόσο, ποτέ δεν εφαρμόστηκαν). Η προσέγγιση βασιζόταν σε ευρείες πεζοδρομήσεις, την εκτεταμένη απαγόρευση «μη συμβατών» χρήσεων γης, την τεχνητή αύξηση της υπεραξίας της γης, την μεταμόρφωση όχι μόνο του χαρακτήρα αλλά και του κοινωνικού περιεχομένου της γειτονιάς (ανάμεσα στα άλλα και με την μετατροπή του Πολυτεχνείου σε γιγαντιαίο εκθεσιακό-πολιτιστικό κέντρο).²⁹ Αντικειμενικός στόχος η εκδίωξη του φοιτητόκοσμου και της νεολαίας που σύχναζε στην περιοχή και η αντικατάστασή τους με μεσαία-υψηλά εισοδήματα. Έτσι στα σχέδια συμπεριλαμβάνεται αρχικά και η δημιουργία χρυσοχοείων και γκαλερί, (στις οποίες θα πήγαιναν οι τουρίστες μετά την επίσκεψή τους στο Αρχαιολογικό Μουσείο) στην κατεύθυνση της δημιουργίας ενός τουριστικού πόλου.³⁰
- Η «κανονικοποίηση» του χώρου σε συνδυασμό με την εμπορευματοποίηση χρησιμοποιείται σαν μέσο κάθαρσης του χώρου από τα «παραβατικά» ή εν δυνάμει «παραβατικά» στοιχεία, κυρίως μετανάστες,

²⁷ Κάτι που υποστηρίζει ο Σέννερ ήδη από το στο βιβλίο του *Η τυραννία της οικειότητας. Ο δημόσιος και ιδιωτικός χώρος στο δυτικό πολιτισμό*, εκδόσεις Νεφέλη, 1999, σελ. 15-16

²⁸ Οι «κινήσεις πολιτών» μοιάζουν να αντιλαμβάνονται τους πολίτες όχι ως ανθρώπους πρόθυμους να αναλάβουν την ευθύνη για θέματα που ξεπερνούν τις ιδιωτικές τους ανάγκες και επιθυμίες, αλλά ως καταναλωτές υπηρεσιών που παρέχονται από οργανισμούς τους οποίους ελάχιστα δικαιούνται να επιθυμούν να εξετάσουν, και ακόμη λιγότερο να εποπτεύσουν... τα δικαιώματα που απορρέουν από το δικαίωμα του καταναλωτή να ικανοποιηθεί από την υπηρεσία που του προσφέρεται... παράλληλα η πολιτική έχει υποβιβαστεί σε διαχείριση της κρίσης», Bauman Zygmunt (1994), *Και πάλι μόνοι: Η ηθική μετά τη βεβαιότητα*, Μτφρ: Ρ. Μπενβενίστε, Κ. Χατζηκυριάκου, Έρασμος, Αθήνα, 1998, σελ. 41-42, 55-58

²⁹ Τσαγκαράτος Σπύρος: *Πολεοδομικά Τετράδια*, εκδόσεις Νεφέλη, Αθήνα 2001, σελ. 40

³⁰ ο.π., σελ. 29-30

νεολαία και προβάλλεται σαν στοιχείο της ασφάλειας³¹. Οι πρακτικές της αρχιτεκτονικής διευθέτησης του χώρου εξαντλούνται κυρίως σε μια σειρά από «ευρηματικά» αρχιτεκτονικά στοιχεία, που «παράγουν» τον αποκλεισμό ή εγκλεισμό ομάδων από τον παραδοσιακό δημόσιο χώρο της πόλης. Επιλογές όπως, απουσία χώρων υγιεινής και πόσιμου νερού στον δημόσιο χώρο, καταιονηστήρες στα πάρκα ρυθμισμένοι να λειτουργούν σε άτακτα χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να αποτρέπουν άστεγους να κοιμούνται στον χώρο, παγκάκια σχεδιασμένα με τρόπο που είναι αδύνατον να ξαπλώσει κανείς, αλλά και κάδοι απορριμμάτων που κλειδώνουν για να εμποδίζουν τους άστεγους από το να αναζητήσουν εκεί τροφή³². Ο χώρος της πόλης πρέπει να είναι χώρος υπό επιτήρηση, καθώς κοινωνικές αναταραχές συμβαίνουν όλο και πιο συχνά μέσα στην πόλη. Έτσι, η κυρίαρχη τάξη παίρνει τα μέτρα της για τον έλεγχο της πόλης, τόσο μέσω της πολεοδομικής καταστολής (με συγκεκριμένους σχεδιασμούς) όσο και μέσω της πραγματικής καταστολής.³³

- Σε συνέχεια του παραπάνω, συνολικά, ο δημόσιος χώρος αντιμετωπίζεται ως ο χώρος που αναγκαστικά διασχίζει κανείς για να πάει στο σπίτι, στην δουλειά, στα μαγαζιά ή στους χώρους αναψυχής και επομένως θα ήταν βολικότερο να περιορίζεται στο ελάχιστο δυνατό, μειώνοντας την δυσάρεστη επαφή με τους κοινωνικά αποκλεισμένους. Σε αυτή την κατεύθυνση, παίρνονται σχεδιαστικές αποφάσεις που προστατεύουν τις μετακινήσεις των κοινωνικά ισχυρότερων και τις καθιστούν ασφαλείς και αποστειρωμένες από τον μολυσμένο δημόσιο χώρο της πόλης. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των μετακινήσεων από και προς τα κτίρια Ronald Reagan και Los Angeles Times. Όπως αναφέρει ο Davis οι εξυπηρετήσεις των γραφείων γίνονται μέσω ενός υπόγειου δικτύου, που περιλαμβάνει εκτός από χώρο στάθμευσης, *όμορφα σχεδιασμένους χώρους με γκαζόν, μικρά πάρκα, μπουτίκ, εστιατόρια και εκθέσεις...* Το συγκρότημα αυτό έχει θερμά επαινεθεί από κριτικούς της αρχιτεκτονικής, που πιστεύουν ότι προσθέτει μια δόση τέχνης και πρασίνου. Παράλληλα, όμως προσθέτει μια μεγάλη δόση απειλής - ένοπλοι φρουροί, κλειδωμένες πύλες και κάμερες ασφαλείας - προς εκφοβισμό των άστεγων και των φτωχών.³⁴

7. Αντιστάσεις στη μετάλλαξη της πόλης- Κοινωνικά κινήματα διεκδίκησης για την πόλη

Η ιστορία των κοινωνικών κινήματων στις πόλεις είναι αρκετά παλιά, περισσότερο βέβαια στην Ευρώπη και στην Αμερική και λιγότερο στην Ελλάδα. Ενδεικτικά και σκόρπια στην πάροδο των χρόνων θα αναφέρουμε - χωρίς να σημαίνει ότι καθεμιά από αυτές είναι παρόμοιου περιεχομένου, πολύ περισσότερο δε ανάλογης σημασίας και βαρύτητας - την Κομμούνα του Παρισιού, την εξέγερση στο Σικάγο, το Αργεντινάθο, την εξέγερση στην Οαχάκα του Μεξικό, την εξέγερση στα γαλλικά προάστια πριν από 4 χρόνια και τη φετινή εξέγερση στην Αθήνα. Το κοινό των κοινωνικών κινήματων είναι ότι, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, αμφισβητούν το μοντέλο ζωής που τους επιβάλλεται να ακολουθούν και σε κάποιες περιπτώσεις προτείνουν ψήγματα μιας άλλης διαφορετικής ζωής, θα τολμούσαμε να ισχυριστούμε και μιας άλλης κοινωνίας. Σε τέτοιες περιόδους οι εξεγερμένες μάζες βλέπουν στην εικόνα της πόλης αυτά που αμφισβητούν, αυτά που ουσιαστικά τους περιθωριοποιούν και τους αποκλείουν και αυτά που θέλουν να αλλάξουν. Έτσι, για παράδειγμα στην εξέγερση του Λος Άντζελες, οι φτωχές μάζες, οι εξαθλιωμένοι άστεγοι έδειξαν όλο το μίσος απέναντι στην πόλη των πλουσίων και της καταστολής.

Στη Γαλλία ο «τυχαίος» θάνατος των δύο νέων παιδιών στο Κλισί Σου Μπουά, προάστιο του Παρισιού στις 27 Οκτωβρίου, πυροδότησε το θερμό Νοέμβρη του 2005 στη Γαλλία. Η πόλη καίγεται γιατί όταν κάτι σε πετάει στο περιθώριο, δεν έχεις καμία εκτίμηση γι' αυτό.

³¹ Πόλη Ανάποδα, διήμερο αντικαπιταλιστικών κινήσεων πόλης, 20-21 Ιουνίου, λόφος Στρέφη

³² Ενδεικτικά ο Davis αναφέρει ότι «ένα διάσημο εστιατόριο στο Phoenix ξόδεψε \$12,000 για να κτίσει τον απόλυτο κάδο απορριμμάτων-κλουβί (bag-lady-proof trash cage) ο οποίος είναι φτιαγμένος από χοντρές μεταλλικές ράβδους και από συνδυασμό από κλειδαριές και απειλητικά καρφιά για να προφυλάξει τα «ανεκτίμητα» αποσυντιθέμενα κεφάλια ψαριών και τις χαλασμένες πτηνιπές πατάτες». Ακριβώς αυτή η εικόνα του άστεγου που ψάχνει στα σκουπίδια ενός ακριβού εστιατορίου εγείρει τις πραγματικές κοινωνικές σχέσεις και καταστρέφει την επίπλαστη ευδαιμονία της λαμπερής πόλης των αστέρων.

³³ Σαρηγιάννης, Γιώργος: «Καταστολή και Πολεοδομία στη Ελληνική Πόλη του 21^{ου} αιώνα», στο βιβλίο *Πόλη και Χώρος Από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, ΕΜΠ, ΣΕΠΟΧ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Αθήνα 2004

³⁴ Davis Mike, *City of Quartz*, Verso London New York 1990, σελ. 234

Ακόμα και στην Αθήνα του περσινού Δεκεμβρη, η δολοφονία του δεκαπεντάχρονου Αλέξη Γρηγορόπουλου στα Εξάρχεια, πυροδότησε τη βουβή οργή της νεολαίας για τα αδιέξοδα που η κοινωνία δημιουργεί. Η πόλη κήκε, η νεολαία έδειξε την αποστροφή της στη γιορταστική, πλασματική εικόνα που κρύβει πίσω της την απόγνωση και το αβέβαιο αύριο. Για την κοινή γνώμη, πίσω από τις στάχτες των καμένων αυτοκινήτων, ξεπρόβαλε η άλλη, η άγνωστη πόλη, η πόλη που καθρεφτίζει τις κοινωνικές ανισότητες, την έλλειψη δουλειάς, το αβέβαιο μέλλον, το ρατσισμό.

Όπως, πολλές φορές αναφέρθηκε στην παρούσα εργασία, ο χώρος της πόλης δεν είναι ουδέτερος, δεν παράγει από μόνος του συμπεριφορές, σίγουρα όμως τρομοκρατεί, δεσμεύει και αποκλείει συμπεριφορές. Ο σχεδιασμός της πόλης περιγράφει, διατρέχει και αναπαράγει σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό τους κοινωνικούς αποκλεισμούς. Ένας διαφορετικός σχεδιασμός ή, καλύτερα, διαφορετικά κριτήρια σχεδιασμού θα μπορούσαν να σημαίνουν και αλλαγή στο παραπάνω μοντέλο της πόλης. Τα κινήματα πόλης επαναφέρουν ακριβώς αυτή τη συζήτηση στο προσκήνιο, ταρακουνώντας τις κυρίαρχες αξίες, κανόνες και νόμους που θέλει να επιβάλλει το καπιταλιστικό πολιτικό σύστημα ως μοναδικές και καθολικές.

Τα τελευταία χρόνια στην Αθήνα ξεπηδούν κινήματα κατοίκων και επιτροπών σε πολλές γειτονιές, τα οποία εστιάζουν κυρίως σε ζητήματα ποιότητας ζωής, έλλειψης ελεύθερων χώρων κλπ., χωρίς αυτό να σημαίνει ότι πολλές φορές δεν καταπιάνονται και με γενικότερης φύσης ζητήματα. Το δικαίωμα στην πόλη, όπως το διατυπώνει ο Lefebvre, σημαίνει το δικαίωμα των πολιτών, των εργαζομένων στα δίκτυα επικοινωνίας και πληροφόρησης. Σημαίνει το δικαίωμα στη συνεύρεση, την ελεύθερη ανταλλαγή απόψεων, το σεβασμό στο άτομο, τη συλλογική ζωή κ.λπ., συνδέεται άμεσα με το δημόσιο χώρο της πόλης και τελικά με την «επικράτηση» της κοινωνικής, συλλογικής πολιτικής ζωής πάνω στην ιδιωτική ζωή και ατομική στάση.³⁵ Διατυπώνοντας αυτή την άποψη ουσιαστικά αμφισβητεί τις υπάρχουσες, κυρίαρχες δομές και προτείνει μια κοινωνική αλλαγή που στον πυρήνα της θα έχει τη συμμετοχή, θα παράγει μια ζωή ελεύθερη από τους κανόνες και αποκλεισμούς που επιβάλλει η καπιταλιστική κοινωνία.

Ανάλογα, ο Castells από το βιβλίο του *The city and the grassroots*, υποστηρίζει ότι τα αστικά κοινωνικά κινήματα είναι «συλλογικές πράξεις οι οποίες σκόπευσαν συνειδητά στο μετασχηματισμό των κοινωνικών συμφερόντων και αξιών που εγχαράσσονται στις μορφές και τις λειτουργίες της δοσμένης ιστορικά πόλης».³⁶ Προσπαθώντας να καταγράψουμε κάποια χαρακτηριστικά τους θα λέγαμε ότι καταρχήν, παρουσιάζουν πολλά διαφορετικά επίπεδα, από τα ζητήματα που αναδεικνύουν μέχρι τον τρόπο που λειτουργούν ως τον τρόπο που διεκδικούν. Τα κινήματα κατοίκων και επιτροπών σε πολλές γειτονιές, εστιάζουν κυρίως σε ζητήματα ποιότητας ζωής, έλλειψης ελεύθερων χώρων, ενώ παρουσιάζουν πολλά διαφορετικά επίπεδα, από τα ζητήματα που αναδεικνύουν μέχρι τον τρόπο που λειτουργούν ως τον τρόπο που διεκδικούν.

Ωστόσο, η πλειοψηφία των επιτροπών κατοίκων λειτουργούν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό με έναν οριζόντιο τρόπο, κατορθώνοντας να εμπλέκουν πολλές και διαφορετικές πολιτικές και κοινωνικές ομάδες στις συζητήσεις και στη δράση τους. Υπάρχουν, λοιπόν, επιτροπές και πρωτοβουλίες κατοίκων που λειτουργούν με συνελευσιακό-ανοιχτό τρόπο και άλλες που λειτουργούν περισσότερο αντιπροσωπευτικά ή μέσω κάποιων παρατάξεων με θεσμικούς παράγοντες της περιοχής. Υπάρχουν επιτροπές που κινούνται κυρίως με μια λογική θεσμικών διεκδικήσεων και άλλες που ισχυρίζονται ότι μαζί με τις θεσμικές διεκδικήσεις είναι απαραίτητες και οι κινηματικές διαδικασίες, καθώς σε αντίθετη περίπτωση οι επιτροπές κατοίκων χάνουν την επαφή με τον κόσμο, δεν τον ενεργοποιούν, δεν πιέζουν και στο τέλος οι ίδιες κατανοούν «νεκρό πράγμα». Συνέχεια του παραπάνω είναι οι επιτροπές που κινούνται μόνο στα πλαίσια νομικών και «νόμιμων» διεκδικήσεων και άλλες που αμφισβητούν ακόμα και αυτή τη νομιμότητα. Υπάρχουν επιτροπές που κυρίως διαμορφώνουν αιτήματα του «φτάνει πια» και κάποιες του «να πάει αλλιώς».³⁷

Ένα πρώτο συμπέρασμα είναι ότι τα κινήματα πόλης στην Αθήνα πολλαπλασιάστηκαν μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες. Σήμερα, τα δεκάδες μέτωπα που υπάρχουν αυτή τη στιγμή ανοιχτά στην Αττική είναι στοιχεία που

³⁵ Βαΐου Ντίνα, Πόλη και πολίτες: «Η καθημερινή ζωή στην πόλη και το "δικαίωμα στην πόλη"» στο βιβλίο *Βιώσιμη Πόλη*, ΣΤΟΧΑΣΤΗΣ 2000, σελ. 214.

³⁶ Πορτάλιου Ελένη, Αστικά κοινωνικά κινήματα, περιοδικό Διάπλους, τ. 11, Δεκέμβριος 2005, σελ. 52.

³⁷ Ρίτσαρντ Σένετ, *Η τυραννία της Οικειότητας. Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός χώρος στο δυτικό πολιτισμό*, εκδόσεις Νεφέλη, 1999, σελ. 373

καταδεικνύουν ότι η επίθεση στις διάφορες πλευρές της πόλης, δεν είναι αποσπασματική και τυχαία. Μάλιστα, η ποικιλομορφία των θεμάτων που οι επιτροπές κατοίκων αναδεικνύουν τη βεντάλια των ζητημάτων που απασχολούν την καθημερινότητα των κατοίκων στην πόλη. Ενδεικτικά αναφέρουμε κάποια τέτοια ζητήματα επιτροπών κατοίκων όπως οι κεραίες κινητής τηλεφωνίας, η διάσωση ελεύθερων χώρων, τα δικαιώματα των πεζών στην πόλη (πεζοδρόμια, ποδήλατο κτλ), πλατείες και πεζόδρομοι χωρίς τραπεζοκαθίσματα, διατήρηση ιστορικών και αρχιτεκτονικών χώρων, δενδροφυτεύσεις, ελεύθερη πρόσβαση στις παραλίες, αποκαθάλωση των τεραστίων διαφημιστικών πινακίδων από τις λεωφόρους και τις οροφές των κτιρίων, ανακύκλωση, έλεγχο στις δαπάνες και στα έσοδα των δήμων, δικαιώματα των μεταναστών, κτλ.

Ένα δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι ο τρόπος οργάνωσης της σύγχρονης πόλης, ο επανασχεδιασμός της, ο επαναπροσδιορισμός της έννοιας του ελεύθερου και δημόσιου χώρου από την πλευρά του κεφαλαίου, μαζί με τις αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης της εργασίας, βρίσκονται σε πλήρη αντίθεση με τη δημιουργία συλλογικότητων και συλλογικών διεκδικήσεων. Ταυτόχρονα, τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να εμφανίζεται μια κρίση αντιπροσώπευσης στους υπάρχοντες φορείς και θεσμούς και μια αποστασιοποίηση των κατοίκων από αυτούς, που καθιστά τα κινήματα πόλης να ελέγχουν και αυτούς τους θεσμούς, και κάποιες φορές να συγκρούονται ευθέως με μικρά και μεγάλα συμφέροντα.

Ένα τρίτο συμπέρασμα είναι η διαπίστωση ότι τα κινήματα πόλης έχουν φυσικά πολλές διαφορετικές προσεγγίσεις στις διεκδικήσεις τους. Θεωρώντας ως σημαντική την προσπάθεια δημιουργίας μιας αντιδιαχειριστικής αντίληψης τόσο σε σχέση με το κυρίαρχο μοντέλο διαχείρισης που προβάλλεται σήμερα όσο και με «εναλλακτικά» μοντέλα που τελευταία βλέπουμε στα πλαίσια της ανάπτυξης της «πράσινης» οικονομίας, έχει σημασία να κατανοήσουμε ότι τέτοια διαδικασία δεν δημιουργεί αυτονόητες έννοιες μέσα σε μία μέρα. Ωστόσο, όσο το κεντρικό και το τοπικό κράτος απομακρύνεται και αντιπαρτίθεται στις ανάγκες και δικαιώματα των κατοίκων, των εργαζομένων, της νεολαίας και υποβαθμίζει την ποιότητα ζωής τους, τόσο θα δημιουργούνται κινήματα διεκδίκησης που θα αντιστέκονται σε αυτό το μοντέλο. Αυτό που κρίνεται ως σημαντικό είναι αν και κατά πόσο θα καταφέρουν οι επιτροπές κατοίκων να διατηρήσουν την αυτονομία τους, να αγκαλιάσουν τις αγωνίες και τους προβληματισμούς όσο το δυνατόν περισσότερων συνανθρώπων τους, και, ταυτόχρονα, να δημιουργήσουν τους διαύλους επικοινωνίας και συντονισμού δράσης μεταξύ τους.

8. Αντί επιλόγου

Τα παραπάνω ερωτήματα είναι ανοικτά και η απάντησή τους μέσω του σχεδιασμού αποκτά πολύ κομβική σημασία. Η Αθήνα «αναπτύσσεται», μεταλλάσσεται και «ανταγωνίζεται» άλλες πόλεις, διεκδικεί τη «θέση» της στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία. Η διαδικασία αυτή βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Τόσο σε σχέση με την θέση της στο διεθνές περιβάλλον και το ρόλο που επιδιώκει να διαδραματίσει το ελληνικό κεφάλαιο στο διεθνή ανταγωνισμό, όσο και σε σχέση με τους ενδογενείς όρους συγκρότησης και αναπαραγωγής του. Το ΓΠΧΣΑΑ, το ΡΣΑ το Εθνικό Χωροταξικό και τα Ειδικά Χωροταξικά σχέδια, όλα εξυπηρετούν τον «μητροπολιτικό» ρόλο της Αθήνας. Όμως, το αν η οικονομική ανάπτυξη συμβαδίζει με τη μη καταστροφή του περιβάλλοντος δεν είναι ζήτημα αυταπόδεικτο. Ειδικά μετά τις τεράστιες κλίμακας φυσικές καταστροφές των πυρκαγιών του φετινού και προπερσίνου καλοκαιριού το ζήτημα τίθεται όλο και πιο επιτακτικά. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης επιδέχεται πολλές ερμηνείες, ακόμη και αντιτιθέμενες μεταξύ τους, που καθιστούν το περιεχόμενό της αρκετά ασαφές. Ο αντίλογος που φαίνεται να ξεπηδά καταρχήν από τις πάρα πολλές σήμερα, επιτροπές κατοίκων και να αγκαλιάζει και ευρύτερα στρώματα απέναντι σε ζητήματα που προβάλουν την «βιώσιμη ανάπτυξη» μια περιοχής, ουσιαστικά θέτουν το ερώτημα τι είδους ανάπτυξη, για ποιον και γιατί.

9. Βιβλιογραφία

1. Ντίνα Βαΐου, Μαρία Μαντουβάλλου, Μαρία Μαυρίδου, *Κοινωνικές δυναμικές και ανάπτυξη του αστικού χώρου. Αναγνώσεις στην ελληνική πολεοδομία*, σημειώσεις στο μάθημα Μεταλλαγές των ιδεών για την πόλη, ΕΜΠ, Αθήνα 2009
2. Ντίνα Βαΐου, Μαρία Μαντουβάλλου, *Επιλεκτική αναδρομή στη μελέτη της πόλης «μετά το 1968»*, Σύγχρονα Θέματα
3. Θ. Βλαστός, *Εμπορευματοποίηση του δρόμου*, έκδοση ΤΕΕ 18-21/11/1996
4. Mike Davis, *City of Quartz*, Verso London New York 1990
5. Ανρί Λεφέβρ, *Δικαίωμα στην πόλη*, εκδόσεις Παπαζήσης 1977
6. Μαρία Μαντουβάλλου, Μαρία Καλαντζοπούλου, *Πολεοδομία και πολιτικοκοινωνικά διακυβεύματα στην*
7. Μιχάλης Μοδινός, Ηλίας Ευθυμόπουλος, *Η Βιώσιμη πόλη*, εκδόσεις Στοχαστής, 2000
8. Νίκος Μπελαβίλας, " *Τόποι ανθρώπων*", Πολίτης-Αυγή, Αθήνα, 2005
9. Ελένη Πορτάλιου: *Αντίσταση στην εμπορευματοποίηση της πόλης*, εφημερίδα ΕΠΟΧΗ, 31-7-05
10. Γιώργος Σαρηγιάννης, Καταστολή και Πολεοδομία στη Ελληνική Πόλη του 21^{ου} αιώνα, στο βιβλίο *Πόλη και Χώρος Από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, ΕΜΠ, ΣΕΠΟΧ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Αθήνα 2004
11. Ρίτσαρντ Σένετ, *Η τυραννία της Οικειότητας. Ο δημόσιος και ο ιδιωτικός χώρος στο δυτικό πολιτισμό*, εκδόσεις Νεφέλη, 1999
12. Γεράσιμος Σκλαβούνος *Από την πολή και το τοπικό στο περιφερειακό και το παγκόσμιο-Δοκίμια για τις συγκοινωνίες, την ανάπτυξη και το περιβάλλον*, εκδόσεις Γόρδιος, Αθήνα, 2006
13. Πάνος Τότσικας, *Η άλλη όψη της Ολυμπιάδας 2004*, εκδόσεις ΚΨΜ, Αθήνα, 2004
14. Πάνος Τότσικας, *Εδώ κάποτε... Συμβολή στην ιστορία της Ηλιούπολης*, εκδόσεις ΚΨΜ, 2005
15. *Ανέκδοτα Κείμενα. ...ένα βιβλιαράκι για τη Μαίρη Μαντουβάλλου*, εκδόσεις Ο Πολίτης, Αθήνα 2007
16. *Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Ανάτυπο από τα πρακτικά συνεδρίου *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική πόλη: Πολεοδομικές πολιτικές και κοινωνικοπολιτικές ανακατατάξεις*, Αθήνα 2005
17. *Πόλη και Χώρος Από τον 20^ο στον 21^ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, ΕΜΠ, ΣΕΠΟΧ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Αθήνα 2004
18. *Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής. Κριτική, Αποτίμηση-Προοπτικές*, πρακτικά Ημερίδας του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος της Αρχιτεκτονικής Σχολής του ΕΜΠ:, Αθήνα, Ιούνιος 2009
19. Περιοδικό Γεωγραφίες, τεύχος 7, καλοκαίρι 2004
20. Περιοδικό Γεωγραφίες, τεύχος 14, άνοιξη 2008
21. Περιοδικό Διάπλους, τεύχος 11, Δεκέμβρης 2005
22. Περιοδικό Διάπλους, τεύχος 26, Ιούνιος-Ιούλιος 2008

Ιστοχώροι

Εφημερίδα Εποχή: www.epohi.gr

Εφημερίδα ΠΡΙΝ: www.prin.gr

Παρατηρητήριο Ελεύθερων Χώρων: <http://www.asda.gr/elxoroι>

Πρωτοβουλία Αντικαπιταλιστικών Κινήσεων Πόλης: www.protovoyliakiniseonpolis.wordpress.com

Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ: <http://www.minenv.gr/4/42/g4200.html>,