

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΑΡΤΖΟΣ

Η εξέλιξη της χωροταξικής πολιτικής στην Ελλάδα και η περίπτωση της Χαλκιδικής

Το κείμενο που ακολουθεί αφορά τη χωροταξική πολιτική στην Ελλάδα, αλλά επειδή πραγματεύεται θέματα εκτός σχεδίου δόμησης και πολεοδομικής δεύτερης κατοικίας, που είναι για την Ελλάδα κυρίαρχο πολεοδομικό θέμα, μπορεί να ενταχθεί νομίζω στο γενικό τίτλο αυτού του τόμου.

Η χωροταξική πολιτική δεν επιχειρεί να προλάβει τα προβλήματα που δημιουργούν οι κοινωνικές συγκρούσεις στο χώρο, ξυπνάει μόνο όταν τα προβλήματα γίνουν τόσο κραυγαλέα ώστε να ταρακουνήσουν το κράτος. Κατά τα άλλα η χωροταξία περιορίζεται σε ενδιαφέρουσες συζητήσεις και ασκήσεις επί χάρτου.

Στην περίοδο 65 – 80 το κραυγαλέο πρόβλημα στην Ελλάδα ήταν η πώλωση, η ραγδαία υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Το πρόβλημα αυτό οφειλόταν στη δραματική φτώχεια της επαρχίας σε συνδυασμό με την ανάγκη εισροής εργατικής δύναμης στις επενδύσεις κεφαλαίου εκείνης της εποχής, οι οποίες, ως αυστηρά βιομηχανικές, ήταν επικεντρωμένες στις δυο μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, σε αντίθεση με τις μετέπειτα εξελίξεις της συμπεριφοράς του κεφαλαίου στις οποίες θα αναφερθώ παρακάτω.

Την εποχή λοιπόν εκείνη το κράτος προκάλεσε μια σειρά χωροταξικές μελέτες οργανικά συνδεδεμένες με την ανάπτυξη, οι οποίες βασίστηκαν στην ιδέα της ισόρροπης ανάπτυξης του χώρου ως μέσου για την άρση της πώλωσης. Κάθε τόπος διαθέτει φυσικούς πόρους και άλλους τοπικούς συντελεστές παραγωγής, εργασία, ιδιοκτησία γης, οικονομικά αποθέματα κλπ., οι οποίοι, αν συνδυαστούν και αναπτυχθούν με σωστό σχεδιασμό και αυτοδιαχείριση υποστηριζόμενη από το κράτος, θα μπορεί να συγκρατηθεί στον τόπο ένας ωρισμένος πληθυσμός με εισόδημα ανταγωνιστικό προς εκείνο των μητροπολιτικών περιοχών. Οι υπηρεσίες θα αναπτυχθούν κατ' αναλογία προς το εισόδημα των βασικών κλάδων, (περίπου 20 – 30 %). Όσος πληθυσμός δεν μπορεί να συγκρατηθεί υπό τις συνθήκες αυτές θα φύγει, αλλά ο υπόλοιπος θα μείνει και θα στεριώσει. Εάν οι πόροι αντέχουν να στηρίξουν πληθυσμό περισσότερο του υπάρχοντος θα εισρεύσει στον τόπο πληθυσμός και από άλλες περιοχές. Οι μελέτες καλούνταν να προτείνουν τρόπους ανάπτυξης των φυσικών πόρων με βάση την παραπά-

νω λογική. Η αειφορία εκλαμβάνονταν ως σημείο ισορροπίας ανάμεσα στην ανάπτυξη και την ανανεωσιμότητα των φυσικών πόρων, που σημαίνει ότι όχι μόνο η περισσότερη αλλά και η λιγώτερη ανάπτυξη θα έβλαπτε την ισορροπία. Θα επιδιωκόταν φυσικά και η χρήση εξωγενούς κεφαλαίου, αλλά σε ελεγχόμενη σχέση με τους τοπικούς συντελεστές ώστε να μεγιστοποιείται το τοπικό όφελος. Το εθνικό εισόδημα δεν θα μειώνονταν, παρά ελάχιστα ίσως, ενώ θα είχε επιτευχθεί, πέρα από την άρση της πώλησης, η ομαλή κατανομή του εθνικού εισοδήματος στο χώρο και η άρση της ανεργίας στα αστικά κέντρα. Αυτή ήταν η φιλοσοφία εκείνης της εποχής.

Οι μελέτες συντάχθηκαν από διεπιστημονικές ομάδες που μελέτησαν τις δυνατότητες των φυσικών πόρων σε βάθος.

Η Χαλκιδική δεν ενέπιπτε στην κατηγορία των προβληματικών περιοχών γιατί εντασσόταν στην εμβέλεια της Θεσσαλονίκης. Παρ' όλ' αυτά στην χωροταξική μελέτη του νομού Χαλκιδικής του ΥΠΕΘΟ, το 1976, της οποίας η γράφων είχε την τιμή να είναι ο συντονιστής, εφαρμόστηκαν και σ' αυτήν οι ίδιες προδιαγραφές, με στόχο την αύξηση του εισοδήματος και τη συγκράτηση του πληθυσμού.

Η Χαλκιδική διέθετε τρεις κύριους φυσικούς πόρους: γεωργικά εδάφη, μεταλλεύματα και ακτές – τοπία. Χρησιμοποιείται εδώ επίτηδες ο όρος ακτές – τοπία, αντί του όρου ακτές, γιατί φυσικός τουριστικός πόρος είναι οι ακτές μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο τους κι' αυτό δεν έχει μόνο περιβαλλοντική αλλά και οικονομική σημασία, όπως θα δούμε.

Τα καλά γεωργικά εδάφη της δυτικής ακτής και της Ορμύλιας αφορούν τον ντόπιο αγροτικό πληθυσμό, ο οποίος απασχολείται σ' αυτά και σήμερα με καλό εισόδημα. Η μελέτη είχε προτείνει συγκεκριμένες αναδιαρθρώσεις καλλιεργειών και υποδομές.

Στα μεταλλεύματα θα αναφερθώ μόνο ακροθιγώς: Η σχέση των δυο μεγάλων εξορυκτικών επιχειρήσεων, λευκολίθου και μικτών θειούχων, με την τοπική οικονομία, το 1976, ήταν καθαρά σχέση χαμηλόμισθης εργασίας διπλοαπασχολούμενων γεωργών μεταφερόμενων στα μεταλλεία από όλη τη Χαλκιδική με λεωφορεία των εταιριών. Σε ότι αφορά την έλξη χαμηλόμισθης εργασίας με αυτό τον τρόπο η Χαλκιδική χωριζόταν σε δυο μεγάλες εμβέλειες.

Ας επικεντρώσουμε όμως την προσοχή μας στο φυσικό πόρο ακτές – τοπία. Το μεγάλο εξωγενές κεφάλαιο γνωρίζει καλά τη σημασία του φυσικού περιβάλλοντος για την αύξηση της ζήτησης πελατών ψηλού εισοδήματος, γι' αυτό εντάσσει το κόστος του περιβάλλοντος ως εισροή στην επένδυση. Αγοράζει έτσι τεράστιες εκτάσεις που αφήνει αδόμητες, ενώ ταυτόχρονα σχεδιάζει σωστά τις συστάδες του. Συγκρίνετε για παράδειγμα το περιβάλλον της Σάνη ή του Καρρά με το περιβάλλον της Καλλικράτειας, ή της Γερακινής. Οδεύοντας προς τη Σάνη δεν βλέπεις, όχι αυθαίρετο, όχι εκτός

σχεδίου δόμηση, αλλά ούτε λίθο επί λίθου, βλέπεις μόνο το θαυμάσιο φυσικό τοπίο, γιατί όλη η περιοχή ανήκει στη Σάνη. Φυσικά η εισροή αυτή εισπράττεται από το κεφάλαιο πολλαπλά μέσω των τιμών και της ποιότητας και πολλαπλότητας των υπηρεσιών.

Θα μπορούσε η τοπική κοινωνία να διαχειριστεί το φυσικό πόρο ακτές – τοπία με ένα ανάλογο τρόπο; Αδύνατο, λένε όλοι, η τοπική κοινωνία δεν έχει κεφάλαιο για να αγοράσει όλη τη γη. Έχει όμως την ίδια τη γη, απαντούμε εμείς, έχει την παράκτια γεωργική ιδιοκτησία κομματιασμένη. Μπορεί να συνεταιριστεί και να την ενώσει. Μπορεί να προσθέσει σ' αυτήν, με τη βοήθεια του δήμου, δασικές εκτάσεις δομήσιμες κατά τη νομοθεσία, που διαθέτουν καταλληλότητα. Μπορεί να διενεργήσει ένα συνολικό σχεδιασμό και να κατανείμει δίκαια τα δικαιώματα δόμησης στις ζώνες καταλληλότητας, ανταλλάσσοντας με το δήμο ή το κράτος τη γη που δεν διαθέτει καταλληλότητα – θέα, κλίσεις κλπ. – και πρέπει επομένως να παραμείνει κοινόχρηστο πράσινο για να διακόπτεται η δόμηση και να διαμορφώνονται συστάδες. Αδύνατο λέει το Υπουργείο, δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για κάτι τέτοιο. Μα το θεσμικό πλαίσιο το φτιάχνουμε εμείς. Θα μπορούσε το Υπουργείο να έχει θεσμοθετήσει ένα γεωργοοικιστικό αναδασμό στις τουριστικές περιοχές, κατά το πρότυπο των εργαλείων που θεσμοθέτησε ο 947 / 79 και ο 1337 / 83. Άλλωστε, ακόμη και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δεν απαγορεύει τις ανταλλαγές, αν οι ενδιαφερόμενοι συμφωνούν.

Δεν φρόντισε όμως η πολιτεία να εξηγήσει στους ενδιαφερόμενους τα αγαθά ενός εναλλακτικού μοντέλου ανάπτυξης σαν αυτό που περιγράψαμε και να υποστηρίξει οικονομικά και θεσμικά τη συμμετοχή τους σ' αυτό. Έτσι, η πληροφόρητη αποκέντρωση που εφάρμοσε το κράτος στην περίοδο 80 – 90 είχε σαν συνέπεια το ολίσθημα της τοπικής κοινωνίας στο μίζερο εκείνο είδος τουριστικής «ανάπτυξης» που στηρίζεται στη δόμηση της παράκτιας γεωργικής μικροιδιοκτησίας στη θέση που βρίσκεται, με θεσμικό πλαίσιο την εκτός σχεδίου δόμηση και τα αυθαίρετα, ένα πλαίσιο που έχει εγγεγραμμένη μέσα του την αντιλειτουργικότητα και την καταστροφή του περιβάλλοντος.

Υπό τις συνθήκες αυτές ο τοπικός πληθυσμός ήταν απρόθυμος, όχι μόνο να συνεργαστεί, αλλά ακόμα και να εργαστεί. Αδρανοποίησε δηλαδή επί πλέον και το συντελεστή εργασία, που θα τον συγκρατούσε στον τόπο, και προτίμησε να περιοριστεί στην εμπορική εκμετάλλευση της γης, πουλώντας την σε εξωγενείς επενδυτές ή σε μεμονωμένους παραθεριστές, ή εντάσσοντάς την σε σχήματα αντιπαροχής και μετακομίζοντας ο ίδιος στη Θεσσαλονίκη.

Η καταστροφή του περιβάλλοντος ήταν η κραυγαλέα επίπτωση αυτής της πολιτικής. Το κράτος ταρακουνήθηκε πάλι, η χωροταξική πολιτική ξύπνη-

σε, συνεπικεντρωμένη τώρα και από την Ευρώπη λόγω της ιδιαίτερης σημασίας των Ελληνικών ακτών για τον Ευρωπαϊκό προγραμματισμό. Έτσι ανατέθηκαν οι μελέτες ENVIREG, το 1992. Στο γραφείο μας ανατέθηκε η μελέτη ENVIREG Χαλκιδικής.

Οι μελέτες ENVIREG δεν ήταν αναπτυξιακές, ήταν καθαρά ρυθμιστικές και μάλιστα κανονιστικές, χωρίς πολιτική γη. Ας δούμε τι σημαίνει αυτό. Λέμε ότι οι ακτές καταστρέφονται από τη συνεχή δόμηση πάνω στην επίπεδη γεωργική γη και ότι η τουριστική ανάπτυξη πρέπει να γίνεται κατά συστάδες, πάνω σε ελαφρές κλίσεις με θέα, περιβαλλόμενες από πράσινο.

Αν αυτό είναι αλήθεια, τότε γίνεται φανερός ο λόγος για τον οποίο η εκτός σχεδίου δόμηση και η συμβατική πολεοδόμηση καταστρέφουν το περιβάλλον. Ο λόγος είναι ότι η παράκτια γεωργική ιδιοκτησία, πάνω στην οποία εφαρμόζονται, ούτε μεγάλη είναι ώστε να διαμορφώνει συστάδες, ούτε θέα έχει, ούτε μπορεί να δημιουργήσει διακοπές χωρίς να θιγούν δικαιώματα.

Η δεύτερη επίπτωση ήταν λιγότερο φανερή και δεν απασχόλησε το κράτος. Ο τρόπος αυτός «ανάπτυξης» προδικάζει ένα κοντόφθαλμο οικονομικό μέλλον για τη Χαλκιδική γιατί αποξενώνει τον πληθυσμό από τα περιουσιακά του στοιχεία και δεν τον συγκρατεί στον τόπο, αφού και αυτοί ακόμα που διατηρούν διαμερίσματα μπορούν να μένουν στη Θεσσαλονίκη και να καταναλώνουν ή να επενδύουν εκεί τα εισοδήματά τους από τη Χαλκιδική. Μόνο η απασχόληση στον τόπο παραγωγής συγκρατεί τον πληθυσμό. Αν ο πληθυσμός μένει στη Χαλκιδική μπορεί να αποφευχθεί η ανεργία που θα τον απειλεί σε λίγο στη Θεσσαλονίκη και, που ξέρεις, μπορεί να προστατευθεί και το περιβάλλον της Χαλκιδικής, αν οι ντόπιοι παραγωγοί αναγνωρίσουν την οικονομική σημασία του.

Το κράτος όμως αποφεύγει να βλέπει τα πράγματα σφαιρικά και να σκαλίζει τα αίτια. Προσπαθεί απλώς να θεραπεύει τα φαινόμενα, απομονώνοντας τα. Περιβάλλον, σου λέει. Ωραία. Και πως θα το προστατεύσουμε; Κανονιστικά, με ζώνες και απαγορεύσεις, δηλαδή νομικίστικα. Επιχειρεί λοιπόν να εφαρμόσει τις μελέτες ENVIREG κανονιστικά, θεσμοθετώντας ΖΟΕ. Στη Χαλκιδική τα τοπικά συμφέροντα αντέδρασαν και η ΖΟΕ δεν θεσμοθετήθηκε.

Η ΔΙΠΕΧΩ (η Περιφέρεια) προσπαθεί να εφαρμόσει το ENVIREG άτυπα, μέσω των γνωμοδοτήσεων για ιδιωτικές πολεοδομήσεις, επεκτάσεις οικισμών κλπ., στα πλαίσια της αρμοδιότητάς της. Αρμοδιότητα της ΔΙΠΕΧΩ όμως δεν μπορεί να είναι ούτε η προώθηση της αξιοποίησης των ζωνών από την τοπική κοινωνία, ούτε η παρεμπόδιση της εκτός σχεδίου δόμησης. Έτσι έχει η κατάσταση σήμερα. Μπορεί να προβληθούν διάφορες αντιρρήσεις. Μια απ' αυτές θα ήταν η εξής: Το περιβάλλον που παράγει η τοπική κοινωνία μπορεί ίσως να μην ανταποκρίνεται στη ζήτηση ψηλών εισοδημάτων, αλλά είναι αρκετό για το μαζικό τουρισμό. Δυστυχώς δεν είναι έτσι. Το εξωγενές κεφάλαιο έχει ήδη αρχίσει να στρέφεται στα μεσαία εισοδήματα,

με ποιοτική προσφορά, και κάποια στιγμή ίσως αφαιρέσει αυτή την πελατεία από τις τοπικές ομάδες, απαξιώνοντας την προσφορά τους. Εξ' άλλου, το περιβάλλον πρέπει να αντιμετωπίζεται σαν ενότητα, δεν είσαι σωστό να δεχθούμε ότι αλλού θα υποβαθμίζεται και αλλού θα αναδεικνύεται.

Μια δεύτερη αντίρρηση μπορούσε να είναι η εξής: Τι κακό έχει η συγκέντρωση του πληθυσμού στη Θεσσαλονίκη, αφού η Χαλκιδική εντάσσεται έτσι κι' αλλιώς στη μητροπολιτική εμβέλεια της Θεσσαλονίκης ως περιοχή δεύτερης κατοικίας και αφού η συγκέντρωση πληθυσμού σε πόλους και άξονες εκφράζει τη σημερινή αντίληψη της χωροταξίας, σε αντίθεση με το στόχο της ισόρροπης ανάπτυξης του χώρου που επιχειρήθηκε στο παρελθόν;

Είναι αλήθεια ότι η οικονομική πολιτική σήμερα, ακολουθώντας την εξέλιξη της τεχνολογίας και την παγκοσμιοποίηση του κεφαλαίου, επικεντρώνεται στις επενδύσεις μεγάλου ιδιωτικού κεφαλαίου σε επιλεγμένα μεγάλα αστικά κέντρα. Οι επενδύσεις αυτές αφορούν κυρίως την παροχή υπηρεσιών τεχνολογίας, χρηματοδότησης κ.λπ. στους παραγωγούς, χωρίς να είναι απαραίτητη πια η παρουσία τους στους τόπους παραγωγής, πράγμα που συνεπάγεται μια ριζική αλλαγή στην παραδοσιακή δομή του δικτύου αστικών κέντρων.

Οι παραγωγοί όμως θα εξακολουθούν πάντα να εργάζονται στους τόπους παραγωγής και να τροφοδοτούν τα ως άνω επιλεγμένα κέντρα με πρωτογενείς οικονομικές εισροές, προερχόμενες από τους βασικούς κλάδους παραγωγής, χωρίς τις οποίες οι επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας δεν θα έχουν από πού να αντλήσουν τα κέρδη τους. Θα είναι δηλαδή και πάλι η εργασία, σε συνδυασμό με τους φυσικούς πόρους, η πηγή των βασικών αξιών, οι γεωργοί θα εκμεταλλεύονται έδαφος, οι μινιδόροι το υπέδαφος και οι ξενοδόχοι τους τουριστικούς πόρους. Η διακίνηση των υπηρεσιών όμως, της χρηματοδότησης και της τεχνολογίας θα γίνεται από μακριά. Θα υπάρξουν ασφαλώς εξελίξεις και στην ίδια την παραγωγή, η εισαγωγή τεχνολογίας π.χ. θα μειώσει και θα εξειδικεύσει την απασχόληση. Η εργασία όμως πάντα θα συνδέεται με τους φυσικούς πόρους και αυτό θα είναι το μέτρο στο οποίο ο πληθυσμός θα συνδέεται με τον τόπο και θα εξακολουθεί να κατοικεί σ' αυτόν.


Αυτό άλλωστε απαντάει και στο πρόβλημα της ανεργίας που ταλανίζει σήμερα τις κυβερνήσεις. Αν όλος ο πληθυσμός συγκεντρωθεί στις πόλεις η ανεργία είναι δεδομένη, γιατί δεν θα υπάρχουν πρωτογενείς αξίες. Παρ' όλα αυτά οι κυβερνήσεις θεωρούν την ανεργία ως εξαρτημένη μεταβλητή, δηλαδή ως κάτι που πρέπει να αντιμετωπισθεί εκ των υστέρων, με δεδομένη την αστικοποίηση του πληθυσμού.

Η ισόρροπη ανάπτυξη του χώρου θα πρέπει να γίνει και πάλι στόχος της αναπτυξιακής πολιτικής, κατ' επέκταση δε και της χωροταξικής. Οι φυσικοί πόροι θα πρέπει να θεωρηθούν ως τοπικοί συντελεστές παραγωγής και να

αναπτυχθούν σε συνδυασμό με την τοπική εργασία και επιχειρηματικότητα, σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο βαθμό, με συνολικό σχεδιασμό και αυτοδιαχείριση την οποία θα οργανώσουν και θα εγγυηθούν οι δήμοι, με έμφαση στην ποιότητα της προσφοράς. Αυτός θα πρέπει να είναι ο τρόπος με τον οποίο οι δήμοι θα πρέπει να χειριστούν το νέο εργαλείο των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ του νόμου 2508/97.

Το εξωγενές κεφάλαιο φυσικά θα επεκτείνει τη δράση του, είτε επενδύοντας σε στρατηγικούς φυσικούς πόρους που του παραχωρεί το ίδιο το κράτος, είτε αγοράζοντας και αναπτύσσοντας τουριστικά μεγάλες εκτάσεις. Η τοπική κοινωνία όμως μπορεί να αντιδράσει, σταματώντας να πουλά τη γη και διαμορφώνοντας συνεταιριστικές επιχειρήσεις ικανές να παράγουν ανταγωνιστικά τουριστικά προϊόντα ποιότητας.

Οι δήμοι, τέλος, θα πρέπει να αποσαφηνίσουν τους στόχους τους. Για ποιους σχεδιάζουν; Για τους παραθεριστές; Για τους επενδυτές; Για τον ντόπιο πληθυσμό; Θέλουν να συγκρατηθεί ο πληθυσμός στη Χαλκιδική και να αναπτυχθεί οικονομικά, σε αρμονία με το περιβάλλον, ή δεν έχει και τόση σημασία; Μήπως βαραίνουν περισσότερο άλλοι στόχοι; Πως σκέπτονται να συνθέσουν τους διάφορους συντελεστές; Η αποσαφήνιση των στόχων θα είναι καθοριστικό βήμα για το σωστή σχεδιασμό των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και τα εργαλεία αυτά θα πρέπει οι δήμοι να τα χρησιμοποιήσουν ενεργά, προωθητικά, όχι απαγορευτικά και νομικίστικα.



ΑΛΕΞΗΣ ΔΕΦΝΕΡ

Μπορεί η ψυχαγωγία
να αποτελέσει αντικείμενο σχεδιασμού;
Η περίπτωση των εστιατορίων στο
πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας¹

Εισαγωγή

Το αντικείμενο του άρθρου είναι η ανάλυση κυρίως της γεωγραφικής κατανομής, και δευτερευόντως της χρονικής διάστασης, των χώρων κατανάλωσης φαγητού στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας (ΠΣΠ). Ο σκοπός του άρθρου είναι η διερεύνηση της δυνατότητας των χώρων φαγητού να αποτελέσουν αντικείμενο σχεδιασμού.

Το φαγητό είναι η μόνη βασική ανθρώπινη ανάγκη που μπορεί να λάβει χώρα στο γενικό πλαίσιο μιας μεγάλης ομάδας και μπορεί να λειτουργήσει και ως ψυχαγωγία. Ως βασική ανθρώπινη ανάγκη μπορεί να αξιολογηθεί και να συγκριθεί με τον ύπνο, ενώ η ψυχαγωγική λειτουργία του φαγητού εξακολουθεί να ισχύει και στην περίπτωση που αποτελεί μια μοναχική δραστηριότητα. Το φαγητό ανήκει στην τέταρτη κύρια κατηγορία των δραστηριοτήτων *ελεύθερου χρόνου*, την οποία αποτελούν η ψυχαγωγία και οι δραστηριότητες κοινωνικής ζωής. Οι άλλες τρεις είναι ο πολιτισμός, ο αθλητισμός και ο τουρισμός (Δέφνερ, 1999). Ο ελεύθερος χρόνος αποτελεί μια βασική πολεοδομική λειτουργία (Le Corbusier, 1943/1987· Καρύδης, 1977· Στεφάνου, 1977), η οποία είναι και η περισσότερο αγνοημένη από σχεδιαστική άποψη, ενώ αναφορικά με τις κατηγορίες του, η περισσότερο αγνοημένη είναι η ψυχαγωγία. Όσον αφορά τις κατηγορίες χρήσης εδάφους στην πόλη, οι χώροι φαγητού, ως κεντρικές ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, ανήκουν στις περιοχές και θέσεις κεντρικών λειτουργιών (Αραβαντινός, 1984/1998, σ. 148).

Οι τρεις κύριες διαστάσεις των χώρων κατανάλωσης φαγητού είναι η οικονομική, η πολιτισμική και η γεωγραφική. Όσον αφορά την οικονομική διάσταση, το φαγητό ανήκει στον τομέα των υπηρεσιών (και ειδικά στη φιλοξενία /τροφοδοσία) και η καταναλωτική του διάσταση είναι εξίσου σημαντική με την παραγωγική, ίσως σημαντικότερη από ερευνητική άποψη. Όσον αφορά την πολιτισμική του διάσταση, αν και παραδοσιακά το φαγητό

ανήκει στη λαϊκή κουλτούρα (Bell και Valentine, 1997, σσ. 5-11), οι πρόσφατες εξελίξεις όπως τα hip εστιατόρια (τα εστιατόρια με “στουλ” που έχουν την αφετηρία τους κυρίως στη γαλλική haute cuisine) δείχνουν ότι η υψηλή κουλτούρα παίζει ένα σημαντικό ρόλο. Όσον αφορά τη γεωγραφική διάσταση, το άρθρο αυτό υιοθετεί μια κλασσική κλιμακωτή διαφοροποίηση που σχετίζεται με το σχεδιασμό και αποτελείται από τις ακόλουθες διαστάσεις: αρχιτεκτονική, αστική, περιφερειακή και παγκόσμια.

Το φαγητό ως αντικείμενο έρευνας καλύπτει πολλούς τομείς. Ορισμένες από τις διεθνείς τάσεις που θα διερευνηθούν είναι: α) η ανάπτυξη της γαστρονομίας ως επιστήμης, β) η σχέση μεταξύ γαστρονομίας και τουρισμού, γ) η εμφάνιση νέων τύπων χώρων κατανάλωσης φαγητού. Τα κύρια *ερωτήματα* που θα τεθούν σε αυτό το άρθρο και αντιστοιχούν σε διλήμματα πολιτικής είναι τα ακόλουθα: α) έχει η ελληνική κουζίνα ανάγκη από ενίσχυση και ποια κίνητρα προτείνονται; β) πώς μπορούν να επηρεαστούν οι τιμές των εστιατορίων; γ) μπορεί ο σχεδιασμός να συνεισφέρει σε μια αλλαγή στις κυρίαρχες τάσεις ψυχαγωγίας, όπως τις δραστηριότητες στο σπίτι και τις παθητικές δραστηριότητες; δ) με ποιο τρόπο μπορεί ο σχεδιασμός να επηρεάσει τη γεωγραφική κατανομή των χώρων φαγητού;

Η εννοιολογική επικέντρωση του άρθρου είναι στην καταναλωτική διάσταση, η οποία σχετίζεται με το ζήτημα του γούστου και με τις κυρίαρχες τάσεις της ψυχαγωγίας. Αν και οι οικονομική και πολιτισμική διάσταση του φαγητού είναι σημαντικές, το άρθρο αυτό θα περιοριστεί στη γεωγραφική διάσταση.

I. Η γεωγραφική διάσταση του φαγητού

Η γεωγραφική προσέγγιση της γαστρονομίας σχετίζεται με την οικονομική (Wrigley, 1991· Wrigley και Lowe, 1996), την κοινωνιολογική (Whyte, 1948· Mennell κ.ά., 1992), τη φιλοσοφική (Brillat-Savarin, 1826/1975), την ιστορική (Fernández-Armesto, 2001), την ανθρωπολογική (Levi-Strauss 1964/2002 και 1968/1990· Harris, 1985/1989) και την πολιτισμική προσέγγιση (Elias, 1939/1994· Bourdieu, 1979/2002). Γίνεται ακόμα λόγος για γαστρο-γεωγραφία που περιλαμβάνει τη φυσική, ανθρώπινη, ιατρική και οικονομική γεωγραφία (Gillespie, 2001, σσ. 14-6). Η έρευνα για τη διατροφή αποτελεί ένα δυναμικό, αν και όχι ακόμη καιρικό, συστατικό της “πολιτισμικής στροφής” στη γεωγραφία (Cook κ.ά., 2000), η οποία έχει φέρει στην επικαιρότητα τα ζητήματα της ταυτότητας, της πολιτικής και της κατανάλωσης (Bell και Valentine, 1997· Crang, 1994 και 2001). Με αυτόν τον τρόπο η διατροφή παίζει σημαντικό ρόλο στην κατασκευή της ταυτότητας: “είμαστε όχι μόνο ό,τι τρώμε αλλά και πού το τρώμε” (Bell και Valentine, 1997). Η σχέση της γεωγραφικής με την ιστορική προσέγγι-

ση οδηγεί στην ιστορική γεωγραφία του φαγητού και του κρασιού (Pitte, 1991· Upton, 1991), και η σχέση με την ψυχαγωγία οδηγεί στη γεωγραφία του ελεύθερου χρόνου (Smith, 1983α και β).

Η αναφορά στον ελεύθερο χρόνο οδηγεί στο ζήτημα του *χρόνου*, το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει αναδειχθεί ως ένα σημαντικό στοιχείο του σχεδιασμού και, λόγω της παραμέλησής του μέχρι σήμερα, ίσως να είναι και σημαντικότερο από το χώρο (Δέφνερ, 2002). Η επίδραση της παγκοσμιοποίησης παρατηρείται σε αυτό που ο Harvey ονομάζει “χωρο-χρονική συμπίεση”, η οποία έχει συναθροίσει “τις κουζίνες του κόσμου σ’ ένα χώρο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο που η πολυπλοκότητα της παγκόσμιας γεωγραφίας περιορίζεται κάθε βράδυ σε μια σειρά εικόνων στη στατική οθόνη της τηλεόρασης”. Προμήθειες από όλο τον κόσμο φθάνουν καθημερινά στον ίδιο χώρο και χρόνο, αλλά με τέτοιο τρόπο ώστε να αποκρύπτεται σχεδόν τέλεια κάθε ίχνος της προέλευσής τους καθώς και της εργασιακής διαδικασίας ή των κοινωνικών σχέσεων που εμπλέκονται στην παραγωγή τους (Harvey, 1989, σ. 300).

Ένα σημαντικό ζήτημα για τη γεωγραφία του ελεύθερου χρόνου είναι η *χωροθέτηση των εστιατορίων* και τρεις από τους σημαντικότερους λόγους που την επηρεάζουν είναι: α) το κατώτερο όριο του πληθυσμού (τα fast food² δεν χρειάζονται απαραίτητα μεγάλο πληθυσμό και βρίσκονται σε κέντρα τόσο με μεγάλο όσο και με μικρό πληθυσμό, ενώ τα εστιατόρια πέντε αστέρων είναι περιορισμένα και βρίσκονται κοντά σε μεγάλες πόλεις), β) η περιοχή εξυπηρέτησης (τα άτομα δεν διανύουν μια κάποια απόσταση για ένα fast food ενώ το κάνουν για ένα δείπνο σε καλό εστιατόριο), και γ) η ανάπτυξη και η μορφολογία των επαγγελματικών περιοχών ψυχαγωγίας (ένα συγκρότημα εστιατορίων, ψυχαγωγικών επαγγελματικών κέντρων, καταλυμάτων, καφενείων, θεάτρων, καταστημάτων κ.λπ. για μια εποχιακή συγκέντρωση τουριστών) σε θέρετρα (Smith, 1983α, σσ. 30, 68-9). Τα εστιατόρια τείνουν να συγκεντρώνονται όλα μαζί, εν μέρει λόγω της συμπεριφοράς των πελατών που ψάχνουν μια περιοχή με πολλά εστιατόρια για να μπορούν να κάνουν συγκρίσεις και να αντιληφθούν την ατμόσφαιρα (Burtenshaw κ.ά., 1991/1996, σ. 181).

Όσον αφορά τις αναλυτικές τεχνικές της μεθόδου επιλογής της τοποθεσίας, οι περισσότερες μελέτες σκοπιμότητας γίνονται με συμβόλαιο με τους πελάτες, και οι μέθοδοι, καθώς και τα αποτελέσματα, συνήθως δεν δημοσιεύονται (Smith, 1983α, σ. 117). Ο χρόνος είναι ένας σημαντικός παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπ’ όψιν στην ανάπτυξη των εστιατορίων, και αυτό για δύο κυρίως λόγους: α) αλλαγές στο χώρο (ορισμένες προβληματικές περιοχές αναπλάθονται και μετασχηματίζονται σε δημοφιλείς περιοχές για ψώνια και φαγητό), και β) αλλαγές στα γούστα (τα εστιατόρια είναι εξαιρετικά ευάλωτα σε περαστικές μόδες) [Smith, 1983α, σ. 119].

Η αρχιτεκτονική κλίμακα αποτελεί, για την πλειονότητα των ατόμων, το σημείο αφετηρίας για την αντίληψη του χώρου στα εστιατόρια. Γι' αυτό το λόγο και δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι το σχέδιο ενός εστιατορίου έχει πρωταρχική σημασία. Αυτό ισχύει ακόμη και για τα εστιατόρια των διάφορων αλυσίδων (Bell και Valentine, 1997, σσ. 133-6), και όχι μόνο για τα high εστιατόρια, ακόμη και αν η αισθητική αξία είναι ένα ζήτημα προς συζήτηση εφόσον η έννοια του ωραίου είναι υποκειμενική.

Ο αστικός χώρος διαθέτει μια πληθώρα επιλογών για την κατανάλωση του φαγητού, προσφέροντας κάθε μαγειρικό πειρασμό που μπορεί να φανταστεί ένα άτομο: καταστήματα τροφίμων, καφεενεία, εστιατόρια, φαγητό σε πακέτο, παμπ και κλαμπ, fast food και φαγητά που παραδίδονται στο σπίτι ή το γραφείο. Δυο χαρακτηριστικά που αποτελούν την πεμπτουσία της αστικής ζωής είναι η καθημερινή έλλειψη χρόνου και η προτίμηση του "σύγχρονου" τρόπου παράδοσης φαγητού στο σπίτι. Έτσι η αστική εμπειρία στο φαγητό χαρακτηρίζεται από τη λειτουργία σε εικοσιτετράωρη βάση των καφεενείων, supermarket (υπεραγορών), και minimarket (μικρών αγορών) καθώς και των εξειδικευμένων καταστημάτων τροφίμων, τα οποία διαφοροποιούνται από τα μικρά καταστήματα και τα καταστήματα διανομής που χαρακτηρίζουν κυρίως τις αγροτικές περιοχές. Τα καταστήματα αυτά διαχωρίζουν επίσης τον αστικό από τον αγροτικό χώρο, στον οποίο η κατανάλωση του φαγητού δεν είναι συχνά ιδιαίτερα αναπτυγμένη (Bell και Valentine, 1997, σσ. 16-7, 121).

Οι σύγχρονοι, αυξητικοί ή μειωτικοί, ρυθμοί της αστικής ανάπτυξης, η αποαστικοποίηση και η ανάπτυξη της ανώτερης τάξης εξακολουθεί να αναμορφώνει το τοπίο του αστικού χώρου, αλλά η γεωγραφία του φαγητού εξακολουθεί να είναι θέμα επιλογής, άνεσης και πρόσβασης. Αυτή η εικόνα έχει εμπλουτιστεί από το ρόλο των supermarket, των οποίων η επίδραση στην ιεροτελεστία της ζωής στην πόλη είναι τεράστια. Η μετάβαση στο supermarket είναι ένα ορόσημο στο σχηματισμό των προτύπων στη ζωή μας. Η σημασία του φαγητού στις πόλεις διαπιστώνεται από το ρόλο της τόσο στην επιτόπια διάθεση των προϊόντων όσο και στη διαδικασία του παγκόσμιου ανταγωνισμού (Bell και Valentine, 1997, σσ. 16-7, 121).

Αν ο αστικός χώρος αφορά την κατανάλωση, τότε ίσως η *περιφέρεια* αφορά την παραγωγή του φαγητού. Οι περιφέρειες αντιμετωπίζουν ένα μόνιμο δίλημμα ανάμεσα στην επαναβεβαίωση, ακόμη και διαμέσου του μάρκετινγκ, και τη διάβρωση της αναγνωρισιμότητας που οφείλεται κυρίως στις ομογενοποιητικές τάσεις της παγκοσμιοποίησης. Σε αυτή τη διαδικασία το φαγητό παίζει ένα σημαντικό ρόλο, εφόσον ορισμένες περιοχές αναπτύσσουν χαρακτηριστικές μαγειρικές που διαφέρουν ακόμη και από τους κοντινότερους γείτονες. Αν και οι παραδόσεις ορισμένων περιφερειών συχνά θεωρούνται απλές επινοήσεις, η περιφερειακή ταυτότητα εγκλωβίζεται σ' ένα μπουκάλι κρασί (π.χ. Bordeaux) ή σ' ένα μεγάλο κομμάτι τυρί (Bell και

Valentine, 1997, σσ. 17, 147). Αυτή η τελευταία παρατήρηση ισχύει και για την Ελλάδα (Μαμαλάκης, 2002· Μάνεσης, 2002).

Η παγκόσμια κουζίνα τείνει να γίνει το κύριο χαρακτηριστικό της σύγχρονης μαγειρικής κουλτούρας και “η διατροφή χρησιμοποιείται συνεχώς ως ένα παράδειγμα της πολύπλοκης διαδικασίας της θεωρητικοποίησης της *παγκοσμιοποίησης* – φαίνεται ότι παρέχει πάντοτε ένα τέλειο, λογικό και καθημερινό τρόπο να διευκρινίζει ορισμένες φορές δύσκολες ιδέες” (Bell και Valentine, 1997, σσ. 189-90). Τα εστιατόρια συνεισφέρουν στην παγκοσμιοποίηση του φαγητού. Σε γενικές γραμμές “εξιστορούν τις τάσεις και τις μεταβολές στις πολιτιστικές προτιμήσεις, την κοινωνική συμπεριφορά και τις πολιτισμικές αλληλεπιδράσεις σ’ ένα συνεχώς εξελισσόμενο κοινωνικό πεδίο” (Preston-Whyte, 1999, σ. 444). Επίσης, εξιστορούν αντιδράσεις σε φόβους της κοινότητας. Για ορισμένα άτομα αυτή η ενέργεια “προσφέρει μια ευκαιρία να συμμετέχουν στην κατανάλωση διαφορετικών πολιτισμών: για άλλα άτομα παρέχει μία αίσθηση κοινωνικής συνοχής που ενισχύεται με την παρουσία μελών της ίδιας ή παρόμοιας κοινωνικής ή πολιτιστικής ομάδας” (Preston-Whyte, 1999, σ. 456).

Τα εστιατόρια θεωρούνται τοποθεσίες πολιτιστικού κεφαλαίου –ακόμα και σε πόλεις που ανασυγκροτούνται (Bell και Valentine, 1997 σ. 121)– και μέρος της συμβολικής οικονομίας (Zukin, 1995). Με αυτήν την έννοια, οι χώροι φαγητού μπορούν να θεωρηθούν πολιτιστικές βιομηχανίες, ακόμη και αν ο Pratt δεν τους συμπεριλαμβάνει στην ανάλυσή του για το παραγωγικό σύστημα των πολιτιστικών βιομηχανιών (Pratt, 1997, σσ. 1960-1). Η τυπολογία των εστιατορίων σχετίζεται με την τυπολογία των αντιστοιχών μαγειρικών (Cousins κ.ά., 2001), η οποία, ωστόσο, είναι ιδιαίτερη για κάθε χώρα. Αυτό δεν ακολουθείται αυστηρά στην παρούσα έρευνα, η οποία δεν περιλαμβάνει επίσης δύο ειδικές, και πολύ ενδιαφέρουσες, περιπτώσεις: τα fast food και τις ταβέρνες της γειτονιάς.

II. Η γεωγραφική κατανομή των εστιατορίων στο ΠΣΠ

Η πηγή στοιχείων που χρησιμοποιήθηκε σε αυτό το άρθρο είναι μια δευτερογενής έρευνα που επεξεργάστηκε στοιχεία του 1999 από το εβδομαδιαίο περιοδικό *Αθηνόγραμμα* και, που πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Αστικής και Αγροτικής Κοινωνιολογίας τού Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών και το Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο γενικό πλαίσιο της πρώτης φάσης (*Οι Πόλεις*) του *Κοινωνικο-οικονομικού Άτλαντα της Ελλάδας* (Μαλούτας, 2000/2002). Ο κύριος σκοπός ήταν η ανακάλυψη της χωρικής υποδομής και της γεωγραφικής κατανομής της κατανάλωσης του φαγητού

με έμφαση σε τέσσερις αλληλοεξαρτώμενους παράγοντες: αριθμό, τύπο, τιμή και τοποθεσία. Η τυπολογία των εστιατορίων που υιοθετήθηκε είναι αυτή που χρησιμοποιείται στο *Αθηνόγραμμα* και η οποία παρέχει πολλές λεπτομέρειες.³

*Τα κυριότερα συμπεράσματα*⁴ της έρευνας είναι:

- α) η κυριαρχία της ελληνικής κουζίνας, η οποία όμως συνυπάρχει με μια μεγάλη ποικιλία άλλων κατηγοριών (επίσης και με ποσοτικούς όρους). Στο ΠΣΠ η ελληνική κουζίνα καλύπτει το 55% του συνολικού αριθμού των εστιατορίων. Αν υπολογίζαμε τα fast food τότε η εικόνα θα ήταν διαφορετική: την περίοδο που έγινε η καταγραφή οι κύριες εταιρείες fast food που λειτουργούσαν ήταν τα McDonalds, τα Goodies και τα Wendys (αυτά έχουν κλείσει σήμερα). Ωστόσο, αν είχαν καταγραφεί και οι ταβέρνες της γειτονιάς τότε η ποσοστιαία αναλογία της ελληνικής κουζίνας θα ήταν μεγαλύτερη.
- β) οι τιμές των εστιατορίων αποτελούν μια βάση για ορισμένες υποθέσεις που αφορούν την κοινωνική διαφοροποίηση της παροχής του φαγητού (σε σχέση με τον τύπο του εστιατορίου).
- γ) η ύπαρξη σημαντικών εσωτερικών διαφοροποιήσεων σε ορισμένες κατηγορίες και
- δ) ο συνδυασμός της σχετικής γεωγραφικής ισοκατανομής με τη συγκέντρωση. Ωστόσο, δεν παρατηρείται το φαινόμενο των περιοχών εστιατορίων, όπως στο Durban που είναι μια πολυπολιτισμική πόλη της Νοτίου Αφρικής (Preston-Whyte, 1999). Επίσης δεν παρατηρείται ένας διαχωρισμός των κουλτούρων της πόλης, όπως είναι η περίπτωση του Leeds (Farrar, 1996) που είναι μια άλλη πολυπολιτισμική πόλη.

III. Συμπεράσματα και προτάσεις

Το φαγητό, με πολιτισμικούς και χωροχρονικούς όρους, είναι μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες του τομέα παροχής υπηρεσιών. Αποτελεί ένα τυπικό παράδειγμα της αλληλεξάρτησης τοπικού και παγκόσμιου, καθώς η διεθνής κουζίνα συνυπάρχει με την εθνική και την τοπική κουζίνα. Ακόμη και στην περίπτωση των McDonalds υπάρχει μια αλληλεπίδραση, όπως δείχνουν τα παραδείγματα της Ανατολικής Ασίας και της Ελλάδας: π.χ. στην Ελλάδα τα McDonalds προσφέρουν πολλά τοπικά φαγητά, ειδικότερα σε περιόδους νηστείας.

Το φαγητό αποτελεί επίσης μία ένδειξη της αλληλοσυσχέτισης *κατανάλωσης-παραγωγής*. Ο αστικός χώρος είναι ο κυριότερος τόπος της κατανάλωσης, ενώ η περιφέρεια της παραγωγής. Ο αρχιτεκτονικός χώρος, π.χ. το

εστιατόριο, είναι η συννηθέστερη χωρική αντίληψη που έχει ο κόσμος για το φαγητό έξω από την κατοικία. Η κατανάλωση μιας ποικιλίας φαγητών στο σπίτι είναι κάτι που μπορεί να γίνει εύκολα, ακόμη και για εκείνους που δεν ξέρουν να μαγειρεύουν, διότι υπάρχουν πολλά καταστήματα που προσφέρουν φαγητό σε πακέτο – στην πρώτη περίπτωση το φαγητό δεν είναι μία παθητική δραστηριότητα, ενώ στην δεύτερη είναι.

Ωστόσο, η έξοδος για φαγητό, είτε ως ανεξάρτητη δραστηριότητα είτε σε συνδυασμό με κάποια άλλη, αποτελεί ένα σημαντικό μέρος του ελεύθερου χρόνου, και ειδικότερα της κοινωνικής ζωής και της ψυχαγωγίας. Ο ελεύθερος χρόνος αποτελεί ένα αναπόσπαστο μέρος του *χρόνου* (και το αντίστροφο) και η χρονική διάσταση του φαγητού γίνεται κατανοητή από το ρόλο του ημερησίου ρυθμού της κατανάλωσης του φαγητού στο σύνολο της δομής του χρόνου. Εφόσον ο ελεύθερος χρόνος και ο χρόνος αποτελούν αντικείμενα σχεδιασμού, προκύπτει το συμπέρασμα ότι και η ψυχαγωγία πρέπει επίσης να σχεδιαστεί, όπως δείχνουν και τα προβλήματα σε διάφορες περιοχές νυκτερινών κέντρων (Burtenshaw κ.ά, 1991/1996, σσ. 181-4). Η ψυχαγωγία μπορεί επίσης να ενεργήσει και ως κίνητρο ανασυγκρότησης, όπως φαίνεται στην περίπτωση της έκθεσης (show) στο Detroit (McCarthy, 2002). Ένα σχετικό παράδειγμα πολιτικής για το χρόνο, και ειδικότερα δημιουργικής αξιοποίησης του χρόνου, αποτελεί η διαφοροποίηση του κόστους του φαγητού ανάλογα με την ώρα σε εστιατόρια στο Χονγκ-Κονγκ και την Ιαπωνία στην προσπάθεια ξεπεράσματος των αδρανών περιόδων (Landry, 2000: 61), άρα και των περιόδων αιχμής.

Είναι ενδιαφέρον να εξεταστεί στο άμεσο μέλλον το αν οι ακόλουθες *προσφατες εξελίξεις* θα ενισχύσουν τις υπάρχουσες τάσεις ή θα συντείνουν στην αλλαγή τους: α) η εμφάνιση νέων διεθνών αλυσίδων (Fridays, Applebies, Starbucks) και καφε-εστιατορίων, β) η εμφάνιση νέων εθνικών εστιατορίων (Μαροκινών, Περσικών, Πολωνικών), γ) η εμφάνιση των *fun* εστιατορίων, δ) η ανάπτυξη των Κινεζικών (αυτά επίσης και με την μορφή fast food, π.χ. Wok 88), Ιαπωνικών και Ινδικών/ Πακιστανικών εστιατορίων, ε) η λειτουργία επιτυχημένων εστιατορίων σε άλλες περιοχές της Ελλάδας και στην Αθήνα, στ) η ανάπτυξη (αν και αργή) των επαγγελματιών γευμάτων, ζ) η ανάπτυξη χώρων φαγητού (σε συνδυασμό με άλλους χώρους ψυχαγωγίας) στην κεντρική περιοχή του Ψυρρή, η) η λειτουργία εστιατορίων σε ξενοδοχεία πολυτελείας, και θ) η αύξηση των καταστημάτων με βιολογικά προϊόντα σε συνδυασμό με την εμφάνιση λαϊκών αγορών με βιολογικά προϊόντα και βιολογικών προϊόντων σε supermarket.

Η επίσκεψη των εστιατορίων στις πόλεις αποτελεί μία από τις πολλές ψυχαγωγικές δραστηριότητες που δεν γίνονται σε καθημερινή βάση και που χαρακτηρίζεται από *αντιθέσεις*. Από τη μια πλευρά, υπάρχουν πολλές επιλογές όσον αφορά τους τύπους των χώρων και τις τιμές, δηλαδή οι πόροι (με τη γενική έννοια) για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής είναι διαθέ-

σμοι. Από την άλλη πλευρά, μια σειρά από περιορισμούς (οικονομικοί, χωροχρονικοί, ακόμη και πολιτισμικοί αλλά με την έννοια του “πολιτιστικού κεφαλαίου” και όχι με την έννοια της διάθεσης), οδηγεί στο γεγονός ότι ορισμένες κοινωνικές ομάδες είναι οι κύριοι πελάτες των εστιατορίων. Έτσι για να μετατραπούν τα εστιατόρια σε μια υπηρεσία για όλους, πρέπει να υπάρξει κάποιος βαθμός σχεδιασμού, εφόσον ένας από τους σκοπούς του σχεδιασμού πρέπει να είναι η συνεισφορά στην παροχή της απόλαυσης – κατά προτίμηση σε καθημερινή βάση, δηλαδή στον καταναεμμένο (piece) και όχι μόνο στο συγκεντρωμένο (block) ελεύθερο χρόνο.⁵

Αναφορικά με το *σχεδιασμό* προκύπτουν ορισμένες *προτάσεις*: α) η διαμόρφωση κριτηρίων χωροθέτησης, π.χ. ο χαρακτηρισμός ορισμένων περιοχών ως κορεσμένες και άλλων ως “μειονεκτικές”, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε κίνητρα επενδύσεων για ιδιωτικές εταιρίες, β) η σχεδιασμένη ανάπτυξη του τουρισμού φαγητού –ένα νέο, και γρήγορα αναπτυσσόμενο, είδος τουρισμού (Hjalager και Richards, 2002· Boniface, 2003· Hall κ.ά., 2003)–, γ) ο συνδυασμός του φαγητού με το κρασί και τη μπύρα, έναν τομέα η ανάπτυξη του οποίου έχει οδηγήσει σε διάφορα ενδιαφέροντα αποτελέσματα, π.χ. δρόμοι κρασιού (Χατζηνικολάου, 2003), φεστιβάλ κρασιού (π.χ. Δαφνί), φεστιβάλ μπύρας (π.χ. Κηφισιά), δ) ο συνδυασμός του φαγητού με άλλες δραστηριότητες, και συγκεκριμένα: φεστιβάλ (π.χ. το Φεστιβάλ Ελληνικών Παραδοσιακών Γεύσεων που έγινε στο Ζάππειο το 2002 και περιλάμβανε χορευτικές εκδηλώσεις με παραδοσιακά όργανα), συνέδρια (π.χ. το Διεθνές Συνέδριο Οίνου που έγινε στη Σαντορίνη το 2003 και περιλάμβανε τη διοργάνωση ημερίδας από την Οργάνωση Κινηματογραφικών Λεσχών Ελλάδας με θέμα “Ο συμβολικός ρόλος του κρασιού στην 7^η τέχνη”), δημιουργία σχετικών μουσείων (π.χ. το Μουσείο Ελιάς στη Σπάρτη). Τα ζητήματα γ και δ αφορούν και την τουριστική ανάπτυξη.

Είναι καιρός τώρα να επανέλθουμε στις *ερωτήσεις κλειδιά* που αναφέρθηκαν στην εισαγωγή: α) η ελληνική κουζίνα πρέπει να έχει κίνητρα κυρίως στην κατεύθυνση της ανάπτυξης του τουρισμού, π.χ. την ανάπτυξη του τουρισμού φαγητού,⁶ το σχεδιασμό και τη διαχείριση των χώρων φαγητού ως χώρων έλξης επισκεπτών, την κατασκευή πολυχώρων ή ψυχαγωγικών ή θεματικών πάρκων, β) η κατάσταση στην οικονομία της αγοράς κάνει δύσκολη την παρέμβαση στις τιμές ιδιαίτερα από τη στιγμή που φαίνεται ότι υπάρχει πελατεία για τα ακριβά εστιατόρια – οι ιδιώτες πρέπει να αναπτύξουν πρωτοβουλίες για τη διαφοροποίηση του κόστους (π.χ. ανάλογα με την ημέρα και ώρα, την ηλικιακή ομάδα), γ) ο σχεδιασμός δεν μπορεί να προκαλέσει άμεσες αλλαγές στις συμπεριφορές στην ψυχαγωγία (αυτό αφορά κυρίως τον τρόπο ζωής), αλλά μπορεί να προσφέρει καλύτερες, και όχι αναγκαστικά περισσότερες, επιλογές, είτε ενισχύοντας είτε περιορίζοντας προϋπάρχουσες τάσεις, δ) ο σχεδιασμός μπορεί να επηρεάσει τη γε-

ωγραφική κατανομή των χώρων φαγητού κυρίως διαμέσου της κατεύθυνσης προς ειδικούς τύπους χώρων (π.χ. χώρους πολλαπλών χρήσεων και πολιτιστικούς “πολυχώρους”) και κίνητρα για “φτωχές” περιοχές, ε) παραμένει ένα ανοικτό ερώτημα που αφορά τη δημιουργία ψυχαγωγικών περιοχών ή συγκροτημάτων: συνεισφέρουν στην ενδυνάμωση του zoning ή στην αύξηση των επιλογών και τη βελτίωση της πρόσβασης;

Το τελευταίο ερώτημα συνδέεται με την *ανασυγκρότηση του κέντρου της πόλης* (Αρβαντινός, 1984/1998, σσ. 538-9). Ένα ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα αποτελεί η ύπαρξη συστήματος πρωτευόντων και δευτερευόντων κέντρων ενός αστικού συνόλου τα οποία θα πρέπει να είναι οι “υποδοχείς” των κεντρικών λειτουργιών, έτσι ώστε τα τμήματα αυτά των πόλεων να μεταμορφώνονται “σε πυρήνες κοινωνικής ζωής και ταυτόχρονα σε έργα τέχνης με βάση μια συνθετική σύλληψη για την οποία μας προσφέρει πολλά ο Camillo Sitte” (Αρβαντινός, 1992, σ. χι).

Το επιχείρημα ότι για τα περισσότερα άτομα η αναζήτηση της ταυτότητας γίνεται στην κοινωνική ζωή τους, και γενικότερα στον ελεύθερο χρόνο και τους ελεύθερους χώρους, καθώς και ότι η απόλαυση αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα σε αυτή την αναζήτηση (Deffner, 2002), επαληθεύεται στην περίπτωση του φαγητού:

Οι απολαύσεις του τραπεζιού ανήκουν σε όλους τις περιόδους και όλες τις ηλικίες, σε όλες τις χώρες και στην κάθε ημέρα· συνδυάζονται με άλλες απολαύσεις, διαρκούν περισσότερο από αυτές, και παραμένουν για να μας παρηγορήσουν για την απώλεια τους (Brillat-Savarin, 1826/1975).

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- ¹ Η ενασχόληση με τα εστιατόρια στο ΠΣΠ έχει μια σχετική προϊστορία. Αφετηρία υπήρξε ένα δισέλιδο κείμενο που δημοσιεύτηκε στον πρώτο τόμο του *Κοινωνικο-οικονομικού Άτλαντα της Ελλάδας* (Μαλούτας και Δέφνερ, 2000/2002). Στη συνέχεια το κείμενο αναπτύχθηκε σε μεγάλο βαθμό ως εισήγηση σε δύο διεθνή συνέδρια (Deffner και Maloutas, 2000α και β). Το παρόν άρθρο αποτελεί διασκευή τμήματος της πλέον ολοκληρωμένης αγγλόφωνης εκδοχής (Deffner και Maloutas, 2000β) σε συνδυασμό με αρκετές πρόσθετες επεξεργασίες.
- ² Για τα fast food (ταχυφαγεία ή καταστήματα γρήγορου φαγητού) βλέπε Harris, 1985/1989, σσ. 121-6. Επίσης, βλέπε Ritzer, 1993/2000 για τη γενική κοινωνική επίδραση της λογικής της αποτελεσματικότητας που χαρακτηρίζει τα fast food.
- ³ Για την αναλυτική τυπολογία βλέπε Deffner και Maloutas, 2002α.
- ⁴ Για περισσότερες λεπτομέρειες και τη χαρτογραφική απεικόνιση της επεξεργασίας των στοιχείων βλέπε Μαλούτας και Δέφνερ, 2000/2002.

- ⁵ Συγκεντρωμένοι είναι ο χρόνος που αντιστοιχεί στα Σαββατοκύριακα, τις γιορτές και τις διακοπές, ενώ κατανεμημένοι είναι ο χρόνος που αντιστοιχεί στις καθημερινές. Στη σύγχρονη ζωή κυριαρχεί η πρώτη κατηγορία (Δέφνερ, 1999, σσ. 5-6).
- ⁶ Ο ΕΟΤ έχει ήδη πάρει σχετικές πρωτοβουλίες κυρίως με το Πρόγραμμα (στα πλαίσια του ΕΠΑΝ) "Διάδοση και καθιέρωση ελληνικής κουζίνας και ενίσχυση επιχειρήσεων για την απόκτηση σήματος ΕΟΤ για την ελληνική κουζίνα", και δευτερευόντως με την προβολή της ελληνικής κουζίνας (και ιδιαίτερα της επτανησιακής κουζίνας με πρωτοβουλία της Εταιρίας Τουρισμού Ιονίων Νήσων) σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα μετρό επιλεγμένων πόλεων στη Γερμανία.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός Α.** (1984/1998), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για Μία Βιώσιμη Ανάπτυξη του Χώρου* (Αθήνα: Συμμετρία).
- Αραβαντινός Α.** (1992) "Ο Camillo Sitte και η σύγχρονη ελληνική πολεοδομική πραγματικότητα", στο C. Sitte (1889/1992), *Η Πολεοδομία Σύμφωνα με τις Καλλιτεχνικές της Αρχές* (Αθήνα: Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ), σσ. xxxiv-xi.
- Bell D., Valentine G.** (eds) (1997) *Consuming Geographies: We Are Where We Eat* (London: Routledge).
- Boniface P.** (2003) *Tasting Tourism: Travelling for Food and Drink*, Aldershot: Ashgate.
- Bourdieu P.** (1979/2002) *Η Διάκριση: Η Κοινωνική Κριτική της Καλαισθητικής Κρίσης* (Αθήνα: Πατάκης).
- Brillat-Savarin J.A.** (1826/ 1972) *The Physiology of Taste*, Harmondsworth: Penguin.
- Burtenshaw D., Bateman M., Ashworth G.J.** (1991/1996) *The European City: A Western Perspective* (London: David Fulton).
- Cook I. Crang P., Thorpe M.** (2000) "Regions to be cheerful, culinary authenticity and its geographies", in Cook, I. Crouch, D., Naylor, S., Ryan, J. (eds) *Cultural Turns/ Geographical Turns*, London: Longman, pp. 109-39.
- Cousins J., Foskett D., Gillespie C.** (2001) *Food and Beverage Management*, Harlow: Pearson Education.
- Crang P.** (1994) "Displacement, consumption and identity", *Environment and Planning A*, 28: 47-67.
- Crang P.** (2001) "Worlds of consumption", in P. Daniels, Bradshaw, M., Shaw, D., Sideway, J. (eds) (2001) *Human Geography: Issues for the 21st Century*, Harlow: Prentice Hall, pp. 399-426.
- Δέφνερ Α.** (1999) *Σχεδιασμός για τον Ελεύθερο Χρόνο* (Τουρισμός-Πολιτισμός-Αθλητισμός), Πανεπιστημιακές παραδόσεις, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

- Δέφνερ, Α.** (2002) *Η σημασία της σύνδεσης πολιτιστικού και χρονικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων*, Τόπος, 18-19, σσ. 197-213.
- Deffner A.** (2002) "Theme Parks as a Point of Convergence Between Urban Planning, Culture and Tourism", in *Papers of the International Conference "Tourism on Islands and Specific Destinations"*, Chios: University of the Aegean [CD-ROM].
- Deffner A. και Maloutas T.** (2002α) "Restaurants in the Greater Athens Area: A Service for All?", στο *Papers of the 42nd ERSA Congress "From Industry to Advanced Services Perspectives of European Metropolitan Regions"*, Πανεπιστήμιο του Dortmund, Dortmund, 2002, 17 σελίδες. [CD-ROM].
- Deffner A. και Maloutas T.** (2002β) "Can Entertainment be Planned? The Case of Restaurants in the Greater Athens Area", εισήγηση στο 16^ο Συνέδριο του AESOP *Planning in Border Regions*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 2002, 19 σελίδες.
- Eliás N.** (1939/ 1994) *The Civilizing Process: The History of Manners and State Formation and Civilization*, Oxford: Basil Blackwell. [Ελληνική μετάφραση του Α' Μέρους: (1996) *Η Διαδικασία του Πολιτισμού: Μια Ιστορία της Κοινωνικής Συμπεριφοράς στη Δύση. Κοινωνιογενετικές και Ψυχογενετικές Έρευνες Ι* (Αθήνα: Αλεξάνδρεια) και (1996) *Η Εξέλιξη του Πολιτισμού. Τόμος Α': Ήθη και Κοινωνική Συμπεριφορά στη Νεώτερη Ευρώπη* (Αθήνα: Νεφέλη). Ελληνική μετάφραση του Β' Μέρους: (1997) *Η Εξέλιξη του Πολιτισμού. Τόμος Β': Αλλαγές της Κοινωνίας. Σχεδιάγραμμα για μια θεωρία του Πολιτισμού* (Αθήνα: Νεφέλη)].
- Farrar M.** (1996) "City cultures: autonomy and integration: thinking about drinking, eating and performing in Leeds", *City*, 5-6, 125-130.
- Fernández - Armesto F.** (2001) *Food: A History*, London: Macmillan.
- Gillepie C.** (2001) *European Gastronomy into the 21st Century* (Oxford: Butterworth-Heinemann).
- Hall C. M., Sharpless L., Mitchell R., Macionis N., Cambourne B.** (2003) *Food Tourism Around the World: Development, Management and Markets* (Oxford: Butterworth-Heinemann).
- Harris M.** (1985/1989) *Η Ιερή Αγελάδα και ο Βδελυρός Χοίρος: Ανιγμάτα της Διατροφής και του Πολιτισμού*, Αθήνα: Τροχαλία.
- Hjalager A.M., Richards G.** (eds) (2002) *Tourism and Gastronomy*, London: Routledge.
- Harvey D.** (1989) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Basil Blackwell).
- Καρύδης Δ.** (1977), *Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων 9: Δραστηριότητες Ελεύθερου Χρόνου. Μέρος Β'* (Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο).
- Le Corbusier** (1943/1987) *Η Χάρτα των Αθηνών* (Αθήνα: Ύψιλον).
- Levi-Strauss C.** (1964/2001) *Μυθολογικά Ι: Το Ωμό και το Μαγειρεμένο*, Αθήνα: Αρσενίδης.
- Levi -Strauss C.** (1968/1990) *The Origin of Table Manners: Mythologiques vol.3*, Chicago: University of Chicago Press.

- Landry C.** (2000) *Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. London: Earthscan Publications.
- Μαλούτας Θ.** (επ.) (2000/2002) *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας. Τόμος Ι: Οι Πόλεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας/ ΕΚΚΕ.
- Μαλούτας Θ. και Δέφνερ Α.** (2000/2002) "Είδη, Τιμές και Γεωγραφική Κατανομή των Αθηναϊκών Εστιατορίων", στο Μαλούτας (επ.), σελίδες 76-77.
- Μαμαλάκης Η.** (2002) *Τυροκομικός Χάρτης της Ελλάδας* (Αθήνα: Olive Press).
- Μάνεσης Ν.** (2002) *Οινοκομικός Χάρτης της Ελλάδας* (Αθήνα: Olive Press).
- McCarthy J.** (2002) "Entertainment-led regeneration: the Case of Detroit", *Cities*, 19 (2) pp 105-111.
- Mennell S.** (1985/1996) *All Manners of Food: Eating and Taste in England and France from the Middle Ages to the Present*, Urbana and Chicago: University of Illinois Press.
- Mennell S., Murcott A., Van Otterloo A.** (1992) *The Sociology of Food: Eating, Diet and Culture* [Special Issue of *Current Sociology*] London: Sage.
- Pitte J.-R.** (1991) *Gastronomie Française: Histoire et Géographie d' Une Passion*, Paris: Fayard.
- Pratt A.** (1997) "The cultural industries production system: a case study of employment change in Britain", *Environment and Planning A*, 29 (11), 1953-74.
- Preston-Whyte R.** (1999) "Restaurant trends in Durban, South Africa", *Tourism Geographies* (1) 4: 443-59.
- Ritzer G.** (1993/2000) *The McDonaldization of Society*, Newbury Park: Pine Forge Press.
- Στεφάνου Ι.** (1977), *Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων 9: Δραστηριότητες Ελεύθερου Χρόνου. Μέρος Α'* (Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο).
- Smith S. L. J.** (1983a) *Recreation Geography* (Harlow: Longman).
- Smith S. L. J.** (1983b) "Restaurants and dining out: geography of a tourism business", *Annals of Tourism Research*, 10, 515-549.
- Unwin T.** (1991) *Wine and Vine: An Historical Geography of Viticulture and the Wine Trade* (London: Routledge).
- Whyte W. F.** (1948) "The social structure of the restaurant", *American Journal of Sociology*, 54, 303-310.
- Wrigley N.** (1991) "Is the "golden age" of British grocery retailing at a watershed?", *Environment and Planning A*, 23: 1537-44.
- Wrigley N., Lowe M.** (eds) (1996) *Retail Consumption and Capital: Towards the New Retail Geography*, Harlow: Longman.
- Χατζηνικολάου Δ.** (2003) *Οι Δρόμοι του Κρασιού: Περιήγηση στα Οινοποιεία και στους Αμπελώνες της Ελλάδας*, Αθήνα: Explorer.
- Zukin S.** (1995) *The Cultures of Cities* (Oxford: Blackwell).

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ο πόλεμος του πεζού με τον τροχό (σήμερα)

Α' Εισαγωγή και επίλογος



Σχήμα 1

Πριν 20 χρόνια ο χαρισματικός **Κώστας Μητρόπουλος** σκίτσάριζε αυτήν την απίθανη γελοιογραφία με το παιδάκι που, κλαίγοντας γοερά, πάλευε απεγνωσμένα να τραβήξει τους γονείς του προς τα **μικρά** θέματα (“στον κήπο, στα παπάκια”), ξεχνώντας για λίγο τα μεγάλα και σημαντικά. Έτσι λοιπόν κι εμείς, ας πάμε μια φορά “στον κήπο, στα παπάκια” και ας αφήσουμε για λίγο τα σημαντικά: “Γού-Πού-Σού”, “Πού-Μού-Ε-Ά”, “Πράξεις (ΜΗ;) Εφαρμογής”, ΣΧΟΟΑΠ... Ας μιλήσουμε, για τα καθημερινά π.χ., για τον αδυσώπητο **πόλεμο** ανάμεσα στον **πεζό** και τον **τροχό**.

- Ο “πόλεμος” τον οποίο κάνει ο “τροχός” στον “πεζό”, (δηλαδή τα τροχοφόρα κατά του απλού ανθρώπου) είναι από τα **βασικότερα προβλήματα στη σημερινή πόλη**. Και δεν λέμε “η μάχη”, λέμε “ο πόλεμος”, γιατί ουσιαστικά ο πεζός δεν αντεπιτίθεται, ούτε καν αμύνεται. Ο πόλεμος αυτός ανάμεσα στον “ποδάνθρωπο” και τον “τροχάνθρωπο” (που λέει ο Μ. Καραγάτσης) περνάει σαν **κόκκινη κλωστή** μέσα από τα 6 παραδείγματα μελετών ($B_1 - B_2 - B_3$ και $\Gamma_1 - \Gamma_2 - \Gamma_3$), που θα μπούν σύντομα στην υπηρεσία του πεζού, σχεδόν όλα.

Και δεν τα επιλέξαμε τυχαία, γιατί, όσο και αν το κάθε παράδειγμα αναφέρεται σε κάποιο **υποθέμα**, το βασικό **θέμα** μένει: **“πεζός + τροχός”**.

- Αυτό ισχύει στη μελέτη για την:
 - **“επανάκτηση”** από τον πεζό της μισής παραλίας του οικισμού Λιβάδια, στην Τήλο της Δωδεκανήσου (βλ. Β₁), που θα σημάνει μιάν ευπρόσμενη νίκη της “αιφορικής τουριστικής ανάπτυξης”.
 - **“αιφορική ανάπλαση”** του ποταμού Έρκυνα, που δίνει την ευκαιρία (βλ. Β₂) για τη δημιουργία ενός ωραιότατου δημοτικού **πάρκου** (με τη “συνεργασία” των οδικών λωρίδων, που παραχωρούνται στον πεζό και στο πράσινο).
 - **ριζική ανάπλαση** του “νεκρού” σιδηροδρομικού σταθμού στην Καλαμάτα (βλ. Β₃), σε “συνεργασία” με την σε επαφή οδική αρτηρία: το θεματικό **πάρκο** των τραίνων, από το 1985.
 - έντονη παρέμβαση στη **μείωση των πολύπλευρων ρυπάνσεων** στα πεζοδρόμια της λεωφόρου Πανεπιστημίου (2003) από τα τροχοφόρα, που δίνει ίσως νέα όπλα στον πεζό και στο “πράσινο” στην πόλη (βλ. Γ₁).
 - αρμονική **συνύπαρξη τροχού και πεζού** στο, διχοτομημένο από το σταθμό του ΗΣΑΠ, κέντρο του Δήμου Ηρακλείου (βλ. Γ₂): μια “τρελή” ιδέα για μίαν ειδική περίπτωση (η οποία παίρνει το α΄ βραβείο στο διαγωνισμό του 1989, αλλά ανατίθεται στον... τρίτο συμμετέχοντα !).
 - ριζική ανάπλαση του σταθμού του ΗΣΑΠ στη Νέα Ιωνία, που προσπαθεί με κέφι να **αποκαταστήσει τον οικιστικό ιστό** κοινωνικής ζωής για τον πεζό (βλ. Γ₃).
- Για μας, η **“μαχόμενη πολεοδομία”** είναι μιά στάση ζωής, που προσπαθεί να πείσει έμπρακτα πως η αρχιτεκτονική και η πολεοδομία είναι ένα λειτουργήμα, το οποίο ξεπερνάει κατά πολύ τον τομέα της επαγγελματικής εκπόνησης μελετών. Μας λέει ότι ο μελετητής μπορεί νάχει τη συνείδησή του ήσυχη, **όχι** μόνον όταν νιώθει υποχρέωση του να παλέψει σκληρά για την **πραγματοποίηση** των προτάσεων του (κατανικώντας την πολεοδομία των Προεδρικών Διαταγμάτων – των ελαστικών προδιαγραφών – των ισχυρών συμφερόντων – των ρουσφετολογικών απαιτήσεων), **αλλά** και όταν συνηθίσει **να μάχεται** γι’ αυτά που πιστεύει: και με τις έρευνες – και τις δημόσιες συζητήσεις – και τις εκθέσεις – και τις δημοσιεύσεις – και τις ημερίδες – και τα συνέδρια – και τους διαγωνισμούς – και τις βραβεύσεις και... τις αποτυχίες.
- **Το όραμα** δεν είναι συνώνυμο της ουτοπίας. Είναι η τελική “εικόνα”, η οποία παρουσιάζει με ενάργεια το όφελος που θα προκύψει για την ποιότητα της καθημερινής ζωής του κάτοικου. Στην τελική αυτή “εικόνα” θα τείνουμε αενάως. Όμως ποτέ δεν την φτάνουμε, απλώς την προσεγγίζουμε βήμα – βήμα. Το όραμα προσαρμόζεται και βελτιώνεται καθ’ οδόν, κατά την εφαρμογή του, έτσι ώστε στο τέλος να είναι ίσως κάπως αγνώριστο, σε σχέση με αυτό που ξεκινήσαμε. Αλλά θα είναι το σωστό όραμα, γιατί πέρασε από τη φωτιά της καθημερινής πραγματικότητας.

Ο πολεοδόμος πρέπει να μεταφράζει το πολιτικό όραμα της Αυτοδιοίκησης ή της πολιτείας για κοινωνικούς μετασχηματισμούς σε πολεοδομικό όραμα για ισότιμη και δίκαιη εξυπηρέτηση όλων, για προστασία του κάτοικου από το “αυθαίρετο” (σε βάρος των άλλων) κτίριο, από το “αυθαίρετο” (σε κίνηση και σε στάση) Ι.Χ., από την “αυθαίρετη” καταπάτηση των πολύτιμων φυσικών και ανθρωπογενών πόρων. Επιδιώκοντας την επανάκτησή τους, με την εφαρμογή της αειφορικής ανάπτυξης.

Μόνο τότε μπορεί **το όραμα** να τροφοδοτεί το **ρεαλισμό** και αυτός, με τη σειρά του, να ενισχύει το όραμα (λέγαμε κάποτε, στην Καλαμάτα)...

Β΄ Ανάπτυξη – προστασία – αειφορία – αειφορική ανάπτυξη – αειφορική τουριστική ανάπτυξη

- Χρησιμοποιούμε συχνά την έκφραση “αειφορική ανάπτυξη”. Όμως η **λέξη “ανάπτυξη”** είναι, ίσως, η πιο κακοποιημένη λέξη τα τελευταία χρόνια. Γιατί, (όπως και ο όρος “αξιοποίηση”) έχει γίνει συνώνυμη με την αύξηση, το αδιάκριτο μέγιστο των στοιχείων της πόλης. Η σημερινή κοινωνία έχει δυστυχώς πείσει την απόλυτη πλειοψηφία των **απλών ανθρώπων** πως, αυτό το μέγιστο των πάντων, συμβαδίζει με το (παρεξηγημένο) **ατομικό “συμφέρον”** του καθενός. Και πως η πιο έξυπνη ανάπτυξη σήμερα είναι η ληστρική – στυγνή εκμετάλλευση των φυσικών και ανθρωπογενών πόρων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, με μοναδικό κίνητρο το άμεσο χρηματικό κέρδος. Συνδυασμένη, ταυτόχρονα, με την αδιαφορία για τη ζημιά που γίνεται στη μη ανανεώσιμη γη που διαθέτουμε. Μάλλον θα έπρεπε, λοιπόν, να βρεθεί σύντομα μια άλλη λέξη, που να εκφράζει σωστά την έννοια αυτή. Ή να συνοδεύουμε τη λέξη **“ανάπτυξη”**, πάντα, με το κατάλληλο **επίθετο**: ποσοτική – στρεβλή – χρηματική – εγωκεντρική – κοντόφθαλμη – αδίστακτη, **ή αντίθετα**: ποιοτική – ορθή – κοινωνικοοικονομική – αειφορική...
- Μέσα στη λέξη ανάπτυξη περιέχεται, πρέπει να περιέχεται, και η έννοια **“προστασία”** του περιβάλλοντος. Όμως, όχι μόνο του φυσικού, αλλά και του **αστικού περιβάλλοντος**, που αφορά όλες τις **μορφές ρύπανσης**, με την ευρύτερη έννοια (την **ατμοσφαιρική ρύπανση**, την **οπτική**, την **αισθητική** ή **αρχιτεκτονική**, την **πολεοδομική** ή **λειτουργική**, την **ηχητική**, την **κυκλοφοριακή**, την **κοινωνική**, την **πολιτιστική ρύπανση**...).
- Ο προσδιορισμός **“αειφορική”** δίνει πραγματικά πολύ βαθύτερο περιεχόμενο στην ανάπτυξη. Ο απόλυτα συγκεκριμένος ορισμός της λέξης “αειφορία” δεν είναι τόσο εύκολη υπόθεση. Ίσως: **“αειφορία** σημαίνει συνετή διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών **πόρων** πάνω στη γη, επί ωφέλεια της ανθρωπότητας, χωρίς την υποβάθμιση ή την εξάντλησή τους, ώστε να συνεχίσουν να εξυπηρετούν και τις επερχόμενες γενιές, ενώ ταυ-

τόχρονα βελτιώνεται η προσφορά στην ποιότητα ζωής του ανθρώπου”. **Αειφορική ανάπτυξη** θα πει, να παραδώσουμε στα εγγόνια μας τους φυσικούς μη ανανεώσιμους πόρους που κληρονόμησαν οι παπούδες μας από τους δικούς τους, όπως ήταν απ’ αρχής και όχι καλυμμένους με τόνους μπετόν, γαρμπίλι και άσφαλτο ! Πρόκειται λοιπόν για μια έννοια πολύ ευρύτερη από την “προστασία του περιβάλλοντος”, γιατί περιέχει και τον τομέα της οικονομίας, με έντονες κοινωνικές προεκτάσεις. Στην πόλη μέσα, αλλά και στην ύπαιθρο χώρα, κύριοι **πόροι** είναι ο ίδιος ο **χώρος**, το **φυσικό περιβάλλον**, η **ενέργεια**, το **νερό**, ο **αέρας**, τα στοιχεία **πολιτιστικής κληρονομιάς**, τα **οικοδομικά κελύφη**, τα **έργα υποδομής**, καθώς και άυλοι πόροι, όπως η **τεχνογνωσία** και ο **δυναμισμός** των κατοίκων, η συσσώρευση **κεφαλαιουχικών** αγαθών... Από τους πόρους αυτούς, ορισμένοι είναι ανανεώσιμοι (όπως ο αέρας, η ηλιακή ενέργεια), ή τουλάχιστον μη αναλώσιμοι. Η ένταση και έκταση όμως της αφροσύνης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων οδηγεί συνήθως σε τέτοια υποβάθμιση, ώστε και οι σταθεροί αυτοί πόροι να “καταναλώνονται”, με συνέπειες μη αναστρέψιμες.

Ορθή – αειφορική ανάπτυξη θα ήταν εκείνη που, **όχι μόνο διατηρεί** τους φυσικούς πόρους, αλλά και τους **επαυξάνει**, τους **επανακτά**, αποκαθιστώντας τις ζημιές που έχουν γίνει από τον άνθρωπο τόσους αιώνες στο πράσινο, στο νερό, στη γη, στον αέρα, στις ενεργειακές πηγές... Είναι όμως προφανές πως **οι δυνάμεις της αγοράς** αντιστρατεύονται πολλές από τις επιδιώξεις της αειφορικής ανάπτυξης, άρα **δεν μπορούν από μόνες τους να πετύχουν** τη σύνθεση αυτών των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών απαιτήσεων.

- Μπορούμε όμως να μιλάμε π.χ. για “αειφορική τουριστική ανάπτυξη”; Μοιάζει δυστυχώς γεγονός πως η ανάπτυξη του τουρισμού αποτελεί **“αναγκαίο κακό”!**:
 - **“Κακό”**, γιατί βασικά χαρακτηριστικά του αντιστρατεύονται εγγενείς στόχους της αειφορίας. Όπως π.χ. τα χιλιάδες “ρούμια”, που καταστρατηγούν την πολεοδομική και ποιοτική δεοντολογία, και **η αλλοίωση του τρόπου ζωής των κατοίκων**, οι οποίοι υιοθετούν την ανέμελη και σπάταλη συμπεριφορά των τουριστών που τους ωθεί στην **αντιπαγωγική ατμόσφαιρα άκρατου καταναλωτισμού** (κατά τους υπόλοιπους 10 μήνες του χρόνου, κυρίως).
 - Αλλά είναι και **“αναγκαίο”** κακό η τουριστική βιομηχανία γιατί, παρά όλες τις προσπάθειες για χειμερινό και εναλλακτικό τουρισμό, στηρίζεται βασικά στη θάλασσα και τον ήλιο, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατο να επιτευχθεί οικονομική ευεξία και βελτίωση της ποιότητας ζωής με βάση τον πρωτογενή και τον δευτερογενή τομέα παραγωγής, που μόνο συμπληρωματικά μπορούν να συμβάλλουν. Πληθώρα παραθαλάσσιων Δήμων στηρίζουν τον προϋπολογισμό τους αποκλειστικά στην τουριστική

κίνηση. Αλλά, και σε εθνική κλίμακα, η τουριστική ανάπτυξη επιδρά θετικά στην ισορροπία του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών. Ίσως είναι τελικά **“αναγκαίο κακό”** και γιατί ο τουρισμός ανταποκρίνεται στους νέους τρόπους χρήσης του ελεύθερου χρόνου και αναζήτησης βελτίωσης της ποιότητας ζωής, που επιζητούν οι μεγάλες μάζες όλων των ηλικιών στην εποχή μας, με ταξίδι – ανάπαυση – ανεμελιά – γιορτή...

B₁ Αειφορική ανάπτυξη οικισμού Λιβάδια Τήλου (ΔΩΔ/ΣΑ)

- Ο **οικισμός “Λιβάδια”** αποτελεί τον ένα από τους δύο οικισμούς της νήσου Τήλου, που είναι το 7^ο σε μέγεθος νησί της Δωδεκανήσου, (ανάμεσα στη Χάλκη και τη Νίσυρο). Το χτυπητό παράδειγμα της **μείωσης του πληθυσμού** στα Λιβάδια κατά **75% (!)** μεταξύ 1961 - 1991 (από 344 σε 107) οδηγεί τον καθένα να βγάλει σημαντικά συμπεράσματα. Κηρυγμένος παραδοσιακός, είναι πια ένας έντονα αναπτυσσόμενος οικισμός, με ραγδαία αύξηση της **τουριστικής** κίνησης, της οικοδόμησης νέων κτισμάτων, καθώς και της κυκλοφοριακής επιβάρυνσης από τροχοφόρα. Κατά μήκος της παραλιακής ακτής, **ανάμεσα** στην αυθαίρετα διαμορφωμένη οικοδομική γραμμή **και τη θάλασσα**, διέρχεται ο **Βασικός δρόμος** του οικισμού. Ο φαρδύς αυτός **παραλιακός** ασφαλτοστρωμένος δρόμος χρησιμοποιείται ταυτόχρονα από τα αυτοκίνητα και τους πεζούς, ενώ χωρίζεται από την πλάζ με χαμηλό μπετονένιο τοιχαλάκι.
- Παλιότερες προσπάθειες επαναφοράς του νησιού, και ειδικά του οικισμού Λιβάδια, στη ζωή, οδήγησε σε άστοχες παρεμβάσεις στην παραλιακή ζώνη, που αλλοίωσαν το τοπίο και υποβάθμισαν την παραλία, **μειώνοντας τον πολύτιμο φυσικό πόρο της βοτσαλωτής αμμουδιάς στο μισό** και καλύπτοντας **το υπόλοιπο μισό με τσιμέντο και ασφάλτο**. Από τη μεριά τους οι ιδιώτες οικοπεδούχοι προωθήθηκαν όσο μπόρεσαν.



Σχήμα 2.

Η κατάληψη της μισής παραλίας από το τσιμέντο – την ασφάλτο – τον τροχό στα Λιβάδια. Όμως η εικόνα αυτή θα μπορούσε να αφορά πολλές παραλίες οικισμών στα νησιά του Αιγαίου.

Απαιτείται λοιπόν **άμεσα δυναμική** προσπάθεια επίλυσης των συσσωρευμένων προβλημάτων, πριν καταστούν δυσεπίλυτα και καταστρέψουν την ποιότητα και περιβαλλοντική αξία του νησιού (ιδιαίτερα της παραλίας και του οικισμού Λιβάδια).

Βασικός στόχος: στα πλαίσια της “αιφορικής ανάπτυξης”, η **επανάκτηση** της μισής βοτσαλωτής παραλίας για τον άνθρωπο, τον πεζό, ξηλώνοντας την άσφαλο και “τα μπετά”. Διαχωρισμός των πεζών από τους τροχούς, με δημιουργία **νέας “παραλιακής” οδικής αρτηρίας**, πίσω από την πρώτη σειρά κτιρίων, και **απόδοση όλης της παραλίας** στους λουόμενους – τους περιπατητές – την αναψυχή – την ψυχαγωγία...

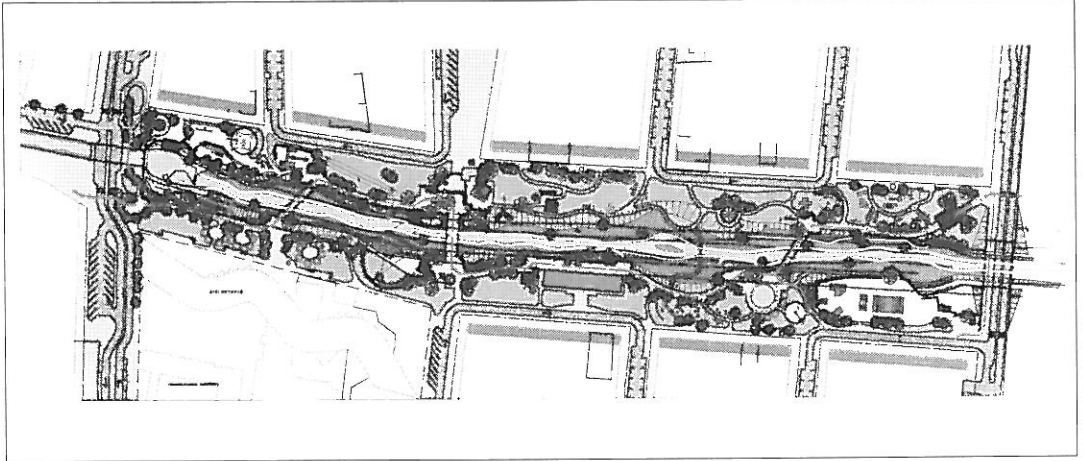
- Η μελέτη για τη διάνοιξη του “νέο-παραλιακού” αυτού δρόμου και η σωστή διαμόρφωση της παραλίας σε μήκος 1.600 μ., με τον μικρού πλάτους **πεζό-δρομο**, τις δύο παραλιακές **πλατείες** κ.λπ., απαίτησε τη συνεργασία (2000 – 2003) σειράς άλλων ειδικοτήτων μελετητών και σημαντικές επενδύσεις, ώστε να λυθούν ταυτόχρονα τα προβλήματα που αφορούν την αναγνώριση και νομιμοποίηση της πολεοδομικής δομής του οικισμού, το βασικό κυκλοφοριακό δίκτυο τροχών και πεζών, την απρόσκοπτη κυκλοφοριακή σύνδεση με το υπόλοιπο νησί, τη γεφύρωση του βασικού ρέματος, τη γεωλογική και περιβαλλοντική μελετητική συνιστώσα, κ.ά. Με δύο λόγια: **έγκαιρος εξοπλισμός για την επερχόμενη τουριστική λαίλαπα**, που όμως **μόνον αυτή (δυστυχώς)** μπορεί να φέρει πίσω το νησί στη ζωή.

B₂ Αειφορική διαμόρφωση του ποταμού Έρκυνα και δημοτικό πάρκο στη Λιβαδειά

Η απόφαση του Δήμου Λιβαδειάς να μελετήσουμε (1997 – 2002) τη διαμόρφωση του ποταμού Έρκυνα, μας οδήγησε σύντομα σε ολοκληρωμένη πρόταση, διαφορετική από τον συνηθισμένο “εγκιβωτισμό”. Επιλέξαμε **να διατηρήσει** ο ποταμός, και η περιοχή επιρροής του, το σημερινό χαρακτήρα του **υγροβιότοπου**, με την υφιστάμενη πανίδα και χλωρίδα, να διαμορφωθεί δηλαδή **χωρίς χρήση μπετόν** στις όχθες ή στην κοίτη. Ιδιαίτερη προσπάθεια έγινε ώστε να μην παρεμποδίζεται η φυσική επαφή του νερού με τον περιβάλλοντα χώρο και να διατηρηθούν οι διαφορές, που επιτρέπουν την ανάπτυξη αλληλοσχετιζόμενων μικροοικοσυστημάτων με διατήρηση ενός καλού επιπέδου **βιολογικής ποικιλίας**. Παράλληλα, με κεντρικό άξονα το αναπλασμένο και αειφορικά αναβαθμισμένο ποτάμι, να δημιουργηθεί ένα καταπράσινο **δημοτικό πάρκο** της βόρειας περιοχής της πόλης.

“Ενοποιήθηκαν”, απλούστατα, οι 6 λωρίδες κατακερματισμένης ελεύθερης δημοτικής γης με την κοίτη της Έρκυνας (οι δύο παρόχθιες λωρίδες + οι δύο φαρδύτατες λωρίδες τροχό-δρομων “εκατέρωθεν” + οι δύο αντι-

στοιχειες λωρίδες πεζοδρομίων) και δημιουργήθηκε το “πάρκο περιβαλλοντικής και κοινωνικής ανάπτυξης”, 17 στρεμμάτων (με προοπτική διπλασιασμού μέχρι την εθνική οδό).

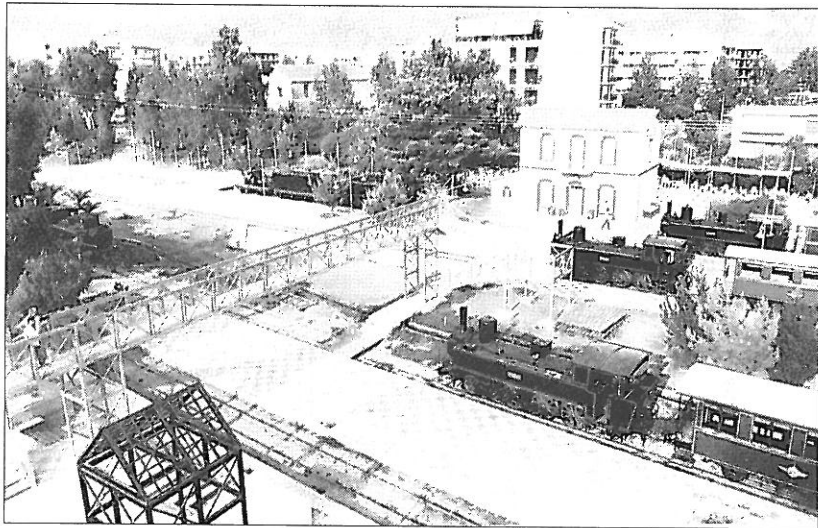


Σχήμα 3

Η δομή και ο πλούσιος πρωτότυπος κοινωνικός εξοπλισμός του πάρκου προγραμματίστηκαν να βρίσκουν ανταπόκριση στις επιθυμίες και τις ανάγκες **όλων των ηλικιών** των κατοίκων (και επισκεπτών), για **όλες τις εποχές** του έτους. Η πρόταση μας υιοθετήθηκε απόλυτα από το Δήμο, η μελέτη ολοκληρώθηκε, το έργο δημοπρατήθηκε και τώρα (Γ΄ Κ.Π.Σ.) **πραγματοποιείται...**

B₃ “Νεκρός” σιδηροδρομικός σταθμός μετατρέπεται σε ζωντανό δημοτικό “Πάρκο των Τρένων”

- Πρόταση του Γ.Π.Σ. **Καλαμάτας** (αφού εκπονήθηκε ειδική κυκλοφοριακή μελέτη) ήταν να ξηλωθεί ένα τμήμα του φαρδύτατου κεντρικού δρόμου της πόλης με τα ευρύχωρα πεζοδρόμια και **να ενοποιηθεί** με τον σε επαφή “νεκρό” μικρό σιδηροδρομικό σταθμό, για να δημιουργήσουν ένα πάρκο 54 στρεμμάτων. Στον αντίστοιχο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό του Δήμου επιλέγεται η πρότασή μας για το πρώτο **“Θεματικό Πάρκο”** στη χώρα μας, με θέμα τα τραίνα.
- Με τη μελέτη που ακολούθησε (1982 – 86), το **πράσινο** (χιλιάδες δέντρα και θάμνοι και λουλούδια), τα **Βαγόνια και ατμομηχανές** (που μεταφέρθηκαν από τα “νεκροταφεία τρένων” της Ελλάδας) και το **παιχνίδι** (για όλες τις ηλικίες), αποτελούν το σήμα κατατεθέν του πάρκου.



Σχήμα 4

Το καθένα από τα ωραιότατα ιστορικά βαγόνια αποτελεί τον ζωντανό στεγασμένο **πυρήνα** για την αντίστοιχη κοινωνική λειτουργία μέσα στο πράσινο: παιχνίδι για παιδιά, παιδική βιβλιοθήκη, μικρές πλατείες, αθλητικά παιχνίδια, αμφιθεατρικοί χώροι για θέαμα – ακρόαμα – πατινάζ, εστίαση – αναψυχή, υπαίθρια στεγασμένα αναγνωστήρια – βιβλιοθήκες, υπαίθριο σκάκι κλπ. Το παλιό μικρό σταθμαρχείο έγινε μουσείο του ΟΣΕ. Οι γραμμές του τραίνου δεν ξηλώθηκαν, για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν (“σε καιρό πολέμου”) προς το λιμάνι, και (... στο μεταξύ) να εξυπηρετούν το τοπικό ψυχαγωγικό **τραϊνάκι** / τραμάκι μέχρι τη Μεσσήνη.

- Ανοίγει η καρδιά σου να βλέπεις σχολεία να ξεκύνονται στο “δημοτικό πάρκο των τραϊνών” με τη λιακάδα, γιορτάζοντας τη **νίκη του πεζού πάνω στον τροχό**, με παράλληλη μαγευτική ανάδειξη του “τροχού” και **επανάκτηση ενός πολύτιμου φυσικού πόρου**. Χτυπητό δείγμα πραγματικά **αιεφορικής** ανάπτυξης (από το 1985) στην υψηλότερη μορφή της, που περιλαμβάνει και την πολιτισμική μας κληρονομιά.

Γ’ Διαπιστώσεις και προτάσεις για δύο στοιχεία της δομής της πόλης από την οπτική γωνία του πεζού

- **Από τα 4 συστατικά στοιχεία** που συνθέτουν ουσιαστικά την πόλη (κατοικία – κέντρα/κοινωνικός εξοπλισμός – τόποι εργασίας – κυκλοφοριακό δίκτυο τροχοφόρων και πεζών), το σημαντικότερο είναι το ... πέμπτο: **η δο-**

μή της πόλης, που αποτελεί τη σύνθεση των 4 αυτών στοιχείων. Γιατί η δομή εκφράζει, πιο καθαρά από όλα, ποιόν θα εξυπηρετεί η πόλη:

- τον πεζό; (δηλαδή τον φυσιολογικό άνθρωπο) - ή
- τον τροχό; (τον “τροχοκένταυρο”, τα τροχοφόρα σε κίνηση και σε στάση)

Τα τροχοφόρα σε πολλά σημεία της πόλης δεν έχουν καμιά δουλειά: π.χ. στα κέντρα, στις πλατείες, στις παραλίες, στα πεζοδρόμια, στους πεζοδρομους, στους σταθμούς του τριάντου... Κι όμως, αυτά τα βασικά συστατικά στοιχεία της καθημερινής ζωής του ανθρώπου στην πόλη τα έχουν καταλάβει τα τροχοφόρα, είναι έρμαιοι του “τροχού”, άμεσα είτε έμμεσα.

- Τα **κέντρα**, οι τόποι “συνεύρεσης – εξυπηρέτησης – κοινωνικής και οικονομικής ζωής” είναι ίσως το πιο κατάλληλο σημείο για να ζωντανέψει η πόλη, κι όμως βρίσκονται απόλυτα υποβαθμισμένα σήμερα, πολεοδομικά – θεωρητικά και πρακτικά. Οι αρχαίοι μας δίδαξαν την “αγορά” (την “AGORA”), που άρχισε σαν εμπορικό παζάρι ανταλλαγής προϊόντων και εξελίχτηκε σε κέντρο κοινωνικής – φιλοσοφικής – πολιτικής ζωής. Σήμερα αυτή η “αρχαία αγορά” κατέληξε μαγαζί κάθε είδους - μπακάλικο – μανάβικο – super market – καφετέρια – αναψυκτήριο – ταβέρνα... ανάμεσα στα αυτοκίνητα...
 - Αποφασιστικός παράγοντας είναι το ότι η κατοικία αγαπιέται, δημιουργείται και φροντίζεται από τον κάτοικο, τον ιδιοκτήτη, ενώ το κέντρο πρέπει να το αγαπήσει, να το δημιουργήσει και να το φροντίζει ο κοινωνικοποιημένος ιδιοκτήτης, η Τ.Α.. Και έχουμε καταστήσει, το κέντρο να το καθορίζει το αυτοκίνητο με το συμφέρον προβολής του καταστηματούχου.

Τα τρία κύρια συστατικά στοιχεία που θάπρεπε να χαρακτηρίζουν ένα **σωστό** κέντρο (πόλης – δήμου – συνοικίας) είναι:

- η έννοια του **εκτατικού κέντρου**, χωρίς εσωτερικούς τροχό – δρομους αλλά μόνο πεζοδρομάκια, η ατμόσφαιρα δηλαδή **απόλυτης κυριαρχίας του πεζού**,
- ο έντονος χαρακτήρας του **πολυλειτουργικού**, όχι του σκέτα εμπορικού περιεχομένου,
- το οργανωμένο πλούσιο αστικό **πράσινο**, που θα δημιουργεί τον ενδιαφέροντα ελεύθερο χώρο.
- Άραγε, τα “κέντρα” στην πόλη πρέπει να εξυπηρετούν την... πολεοδομία και γι’ αυτό τα βαφτίσαμε επίσημα “πολεοδομικά κέντρα” (; !), ή μήπως την καθημερινή ζωή του κάτοικου, και πρέπει να τα λέμε: “κέντρα κοινωνικής και οικονομικής ζωής”; Ας μην κοροϊδευόμαστε. Σήμερα δεν υπάρχει πιά σκέτο “κέντρο”. Τα “πολεοδομικά κέντρα” (όπως η Κηφισίας π.χ.) δεν είναι “γραμμικά”, είναι **τροχο** – γραμμικά” με σκοπό να συμβάλουν στη διαφήμιση των εμπορευμάτων στις βιτρίνες, και όχι **πεζο**-γραμμικά.
- Άλλη επιρροή έχει στη δομή της πόλης και στη ζωή του κάτοικου ένα **“εκτατικό”** κέντρο, άλλη ένα **“τροχο-γραμμικό”** και άλλη ένα πραγματι-

κό, άρα **“πεζο-γραμμικό”**, κέντρο. Μιλάμε λοιπόν για τρεις μορφές **“κέντρων κοινωνικής ζωής”**, των οποίων οι διαφορές πρέπει να αντικατοπτρίζονται και στις επιτρεπόμενες, απαγορευόμενες ή επιβαλλόμενες χρήσεις. Το ότι είναι δύσκολο, ένεκα της φοβερής έλλειψης δημοσίων και δημοτικών ελεύθερων χώρων, να υπάρχουν άνετα εκτατικά κέντρα, είναι δυστυχώς γεγονός. Όπου όμως μπορούμε να εξασφαλίσουμε με κάθε μέσο τέτοιους χώρους, το να μην εξαντλούμε κάθε δυνατότητα δημιουργίας ολοκληρωμένου **“κέντρου κοινωνικής ζωής”** είναι εγκληματικό. Και ακόμα χειρότερο, όταν αυτό ανάγεται σε... **θεωρία**.

- Ουσιαστικά δεν πρέπει να υπάρχει πια η έννοια (σκέτα) **“δρόμος”**: είναι απαραίτητο να ξεχωρίσει ο **“τροχό-δρομος”** από τον **“πεζό-δρομο”**, γιατί **δρόμος είναι και τα δύο**. Αλλά και το **πεζοδρόμιο** να πάψει να είναι το προσάρτημα του **“οδοστρώματος”**, όπου απλά στριμώνχονται στα πλάγια οι πεζοί. Το πεζοδρόμιο σε σημαντικούς δρόμους πρέπει να εξελιχθεί σε πεζόδρομο, με όσο γίνεται πιο αποτελεσματική **“μόνωση”** από το παράλληλο κατάστρωμα. Χαρακτηριστικό είναι ότι, ο μηχανικός που μελετάει τους δρόμους, ονομάζει τον εαυτό του **“συγκοινωνιολόγο”** και όχι **“κυκλοφοριολόγο”**, ενώ βέβαια οι πεζοί δεν... συγκοινωνούν ποτέ, αλλά κυκλοφορούν.
- Για το ρόλο του **πράσινου** στο δρόμο πολλά πρέπει να ειπωθούν. Έχουμε στην Αθήνα μερικά ωραία παραδείγματα πράσινου σε σημαντικούς δρόμους: πυκνή θαμνοσειρά με ποικίλα δέντρα μέσα. Όμως η πλούσια αυτή πράσινη λωρίδα τοποθετείται (κακώς) στη διαχωριστική λωρίδα μεταξύ των δύο κατευθύνσεων των τροχοφόρων! Γιατί; Για να χωρίσει τα ερίφια από τα πρόβατα; (Αυτό μόνο στην Εθνική Οδό θα είχε νόημα). Μα τα πρόβατα (οι πεζοί) βρίσκονται στο πεζοδρόμιο, και στο οδόστρωμα είναι οι λύκοι. Άρα, εκεί, **μεταξύ τροχό-δρομου και πεζοδρομίου** χρειάζεται αυτή η πυκνή προστατευτική λωρίδα πράσινου κατά των πολύπλευρων ρυπάνσεων.

Γ₁ Προσπάθεια στήριξης του πεζού απέναντι στον τροχό στη λεωφόρο Πανεπιστημίου

- Το κυριότερο πρόβλημα στη λεωφόρο Πανεπιστημίου, στο κέντρο – κέντρο της Αθήνας, δημιουργείται από την αναγκαστική **συνύπαρξη του πεζού με τον τροχό**, με τα χιλιάδες τροχοφόρα σε κίνηση ή σε στάση, αλλά και σε αναμονή στις αφετηρίες. Η σύγκρουση που προκύπτει μεταξύ τους ενδιαφέρει ιδιαίτερα, γιατί φαίνεται πως η πολιτεία θα μπορούσε να βρει **“κάποια”** λύση, μια και είναι φανερό πως θα χρειαστούν δεκαετίες για να πραγματοποιηθεί η πρόταση του Τρίτη για κατάργηση των αυτοκινήτων και **“πλήρη”** πεζοποίηση της Πανεπιστημίου.

Η δυνατότητα **να μειωθεί** η αρνητική επιρροή των **πολύπλευρων ρυπάνσεων** (βλ. κεφ. Β) των τροχοφόρων πάνω στους πεζούς, όχι μόνο πραγματικά αλλά **και ψυχολογικά**, θα σπρηχτεί, (με βάση τη μελέτη που μας ανέθεσε το 2003 το ΥΠΕΧΩΔΕ), κυρίως σε **πυκνή θαμνοσειρά** (κατάλληλου ύψους σε κάθε σημείο) συνδυασμένη με πλούσια **δέντρα** και πολύχρωμα παρτέρια.



Σχήμα 5. Χτυπητό παράδειγμα θετικής προσπάθειας αντιμετώπισης, με πλούσια ειδική φύτευση, των ποικίλων ρυπάνσεων στην οδό Πέτρου Ράλλη. Μόνο που το φυτευτικό αυτό φράγμα έχει δημιουργηθεί ανάμεσα από τις δύο λωρίδες του οδοστρώματος και όχι ανάμεσα στους πεζούς (στα πεζοδρόμια) και στους τροχούς (στο οδόστρωμα)

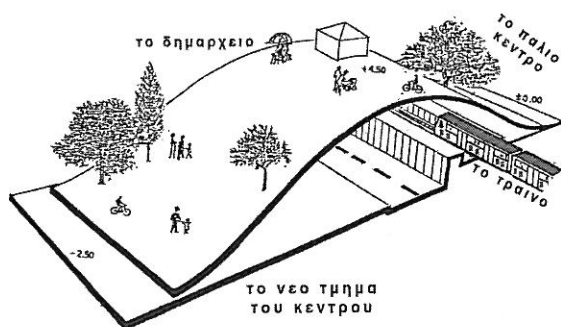
Η δημιουργία στα πλατιά πεζοδρόμια (**των 7 μ.** από κάθε πλευρά) μιάς δυναμικής ζώνης πρασίνου 2,5 μ., που **να “διαχωρίζει” το κατάστρωμα του δρόμου από το πεζοδρόμιο**, ώστε να απομονώνονται, όσο είναι δυνατόν, οι αισθήσεις, οι προσλαμβάνουσες παραστάσεις του πεζού από την βουερή άσφαλτο (ώστε να “συνομιλεί” με τα κτίρια της νεοκλασικής κουλτούρας, να ανοίγει διάλογο με τους συνανθρώπους που βαδίζουν πλάι του, να “μελετάει” τις βιτρίνες των καταστημάτων), θα σπρηχτεί στην αύξηση της **“οπτικοακουστικής”** - της **“μικροπεριβαλλοντικής”** - της **“ψυχολογικής”** (κυρίως) **απόστασης** του πεζού από την πηγή της ενόχλησης.

Η κατά μήκος του πεζοδρομίου πράσινη αυτή λωρίδα περιλαμβάνει και τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού, τα οποία, σε επαφή με το “κράσπεδο”, θα συνδυάζονται με το πράσινο και θα αφήνουν ελεύθερο το υπόλοιπο πεζοδρόμιο για την κυκλοφορία των πεζών.

Πιστεύουμε πως η συνεπής πραγματοποίηση αυτής της πρότασης για εφικτή **“αιθιορική” αναβάθμιση**, που υιοθετήθηκε, θα δώσει τη δυνατότητα να αποκτήσουν οι ζώνες για τους πεζούς (σε κίνηση ή σε στάση) περισσότερη ανθρωπιά και ζωντανές κοινωνικές λειτουργίες.

Γ₂ Πρόταση ενοποίησης του διχασμένου κέντρου του Δήμου Ηρακλείου (Αττικής)

- Το 1989 ο Δήμος Ηρακλείου απέκτησε καινούργια γη για επέκταση του υφιστάμενου κέντρου του. Μόνο που τα δύο βασικά κομμάτια του κέντρου (16 ολόκληρα στρέμματα) τα χωρίζουν οι γραμμές του ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ). Στο διαγωνισμό του Ν. 716/77, που έγινε για την πολεοδομική – αρχιτεκτονική διαμόρφωση του κέντρου, το ΚΕΠΑΜΕ πήρε το πρώτο βραβείο.
- Απ' αρχής δεν έμοιαζε να καλύπτει την αντίληψή μας για την ουσία της **πραγματικής ανάπτυξης**, της αειφορικής, η ιδέα μιάς υπόγειας διάβασης για τους πεζούς, αλλά ούτε και της απλής (υπέργειας) πεζογέφυρας για τη σύνδεση των δύο **μεγάλων τμημάτων του κέντρου**.

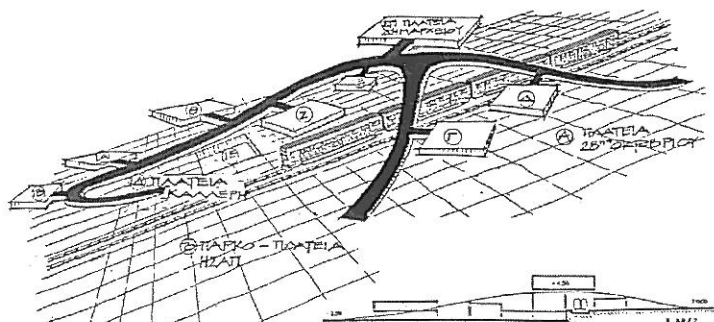


Σχήμα 6

Προσπαθούσαμε να βρούμε κάτι τελείως ιδιαίτερο, ανθρώπινο, να νιώθει ο πεζός πως είναι αφέντης στο συνολικό “κέντρο” του Δήμου του, και όχι νάχει να κάνει με κάθε κομμάτι χωριστά. Στη λύση βοήθησαν, φυσικά, και οι διαστάσεις του διαθέσιμου διπλού οικοπέδου.

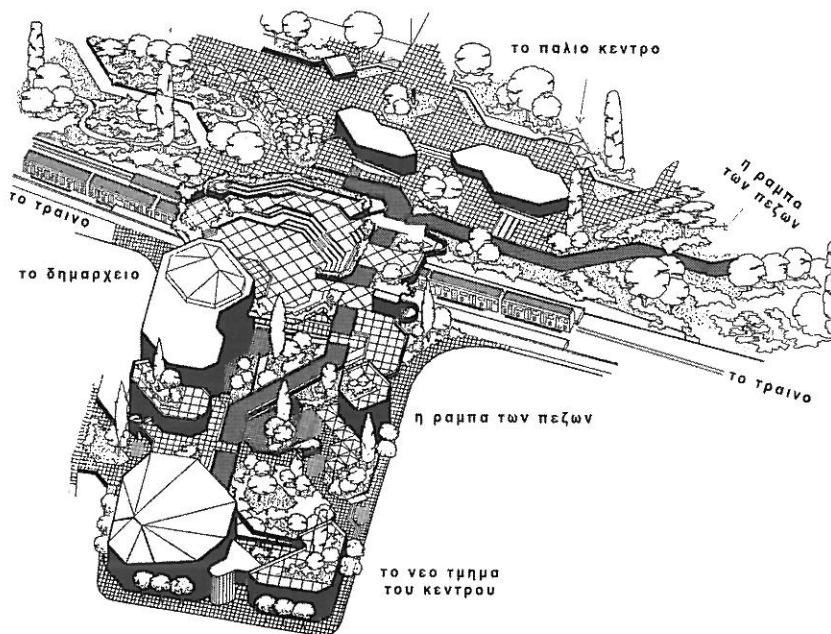
Πρώτη μας προσέγγιση: η τεχνική αποκατάσταση του τραυματισμένου φλοιού της γης, να περάσει δηλαδή ολόκληρη η “επιδερμίδα” του κέντρου πάνω από τις γραμμές του τρένου. Απραγματοποίητο φυσικά, γιατί ποτέ δεν θα μπορούσαν να είναι οι πλατείες και οι όροφοι των κτιρίων... σε κλίση.

- Η τελική μας λύση ανταποκρίνεται στη βασική ιδέα, όμως **μόνον η πορεία των πεζών βρίσκεται σε κεκλιμένο επίπεδο**: ο κεντρικός πεζόδρομος, μια ράμπα με κλίση < 8% (πλάτους 3,60 και μήκους 150 μ.), διατρέχει το ενοποιημένο κέντρο από τη μίαν άκρη ως την άλλη, χωρίς ούτε ένα σκαλί ! Ο πεζός “ανεβαίνει” τη ράμπα και, χωρίς να το καταλάβει, συναντάει στα διάφορα επίπεδα, σε σημεία όπου συμπίπτουν τα υψόμετά τους, τα δρομάκια με τις πλατειούλες και το πράσινο ή τις εισόδους των κοινωνικών εξυπηρετήσεων.



Σχήμα 7

- Λειτουργικά “κρέμονται” απ’ την κεντρική ράμπα όλες οι επιφάνειες του κέντρου, που παραμένουν απόλυτα οριζόντιες (πλὴν της ράμπας). Κατασκευαστικά όμως συμβαίνει το αντίθετο: πάνω στο σκελετό των κτισμάτων με τις διάφορες κοινωνικές λειτουργίες κρέμεται (σαν πρόβολος) η επικλινής ράμπα.



Σχήμα 8

Όλα φυσιολογικά, ανθρώπινα, οικολογικά ισορροπημένα, όπου δεν αρκεί πια να μιλάμε για διατήρηση του περιβάλλοντος του (παλιότερου) Ηράκλειου, αλλά και για δημιουργία του επιθυμητού περιβάλλοντος

Δημιουργείται έτσι ένα κομμάτι πόλης, το οποίο έχει σαν πρότυπο τα παλιά ιστορικά κέντρα των πόλεων, (που τόσο τα χαιρόμαστε όλοι και προσπαθούμε να διατηρήσουμε), όπου με δρόμους και δρομάκια για πεζούς, με “οπτικά” μονόροφα κτίσματα, με μπόλικο πράσινο, αποφεύγονται τα απέραντα πλακόστρωτα και τα σκαλιά πάνω – κάτω.

[Υ.Γ. Θέλετε να μάθετε τη συνέχεια;

Η μελέτη ανατέθηκε στον... τρίτο (και τελευταίο) για ένα γυάλινο πύργο].

Γ₃ Ανάπλαση ενός επίγειου σταθμού τραίνου στην πόλη

- Με την αξιέπαινη απόφαση του ΗΣΑΠ να αναπλάσει τους σταθμούς του (2002 – 03), μας έπεσε ο κλήρος για τη **Νέα Ιωνία**. Το θέμα μάς ήταν βέβαια οικείο από προηγούμενες εμπειρίες (ΚΥΣΑ – στο σταθμό Λαρίσης – 1974, Καλαμάτα – 1981, Πειραιάς – 1988, Ηράκλειο – 1989...), αλλά κάθε σταθμός έχει τις αποφασιστικές ιδιαιτερότητές του.
- Ο ένας από τους δύο βασικούς στόχους, η υποχρέωση **ουσιαστικής** αναβάθμισης του ρόλου του τραίνου (για τους επιβάτες, για τον οδηγό, για το κτίριο αυτό καθ’ εαυτό) στην κατεύθυνση Ανατολή - Δύση (κατά μήκος των γραμμών δηλαδή) ήταν επιβεβλητός. Ο δεύτερος όμως στόχος του σταθμού, οι υποχρεώσεις του προς την **πόλη**, στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος, (**κάθεται** προς τις γραμμές), πώς θα μπορούσε να επιτευχθεί; Η **διχοτόμηση** του οικιστικού ιστού ήταν γεγονός, όπως και η απόλυτη αδυναμία του ΗΣΑΠ να προχωρήσει σε βύθιση και **υπογειοποίηση** του σταθμού (που θα αποτελούσε φυσικά την ιδεώδη λύση). Η ιδέα μιάς ράμπας, που θα αποκαθιστούσε αειφορικά τη συνέχεια του φυσικού πόρου “γη” (βλ. “Ηράκλειο – Γ₂), θα απαιτούσε μεγάλου μήκους δημοτική έκταση, που δεν είναι διαθέσιμη. Κατ’ ευτυχή συγκυρία, το χάσμα που δημιουργείται σήμερα στην πόλη από τον επίγειο σταθμό βρίσκεται ανάμεσα σε βασικό εμπορικό πεζόδρομο (“Μικράς Ασίας”) και το παραδοσιακό γραμμικό κέντρο της περιοχής, (“Αγίου Γεωργίου”), που οδηγεί και στο Δημαρχείο.
- Η αποκατάσταση της συνέχειας της πόλης για τον πεζό επιδιώχθηκε με την γεφύρωση του χάσματος με μια “ζωντανή γέφυρα” (“**Living bridge**”) πάνω από το κεντρικό τμήμα του σταθμού, η οποία αποτελείται από τις εντυπωσιακά τονισμένες αμφίπλευρες **σκάλες**, οι οποίες συμπληρώνουν την κοινωνικά εξοπλισμένη υπέργεια **πλατεία**. Σκοπός είναι να περνάς απ’ τη μια




Σχήμα 9

μεριά στην άλλη χωρίς να το παίρνεις πολύ χαμπάρι, γιατί η ζωή της πόλης συνεχίζεται στη “Living bridge”, με το κομψό αναψυκτήριο της υπέργειας πλατείας, τα μικρά καθιστικά, το εντυπωσιακό γλυπτό (που κέρδισε το βραβείο στον αντίστοιχο πανελλήνιο διαγωνισμό) και άλλες τέτοιες μικρολειτουργίες, που συναντάμε στα πεζοδρόμια της περιοχής. Παράλληλα υπάρχουν, φυσικά, οι ανεγκυστήρες, καθώς και οι εσωτερικές κυλιόμενες του σταθμού.

Ουσιαστικά δημιουργείται εκεί κάτι τελείως καινούργιο, ένα δυναμικό – αισθητικά αξιόλογο αρχιτεκτόνημα, χαρακτηριστικά φωτισμένο τα βράδια, **“σημάδι του τόπου”**.

* Σημείωση: Με συγκίνηση σημειώνουμε πως ο Κώστας Μητρόπουλος προσφέρθηκε και ξανασκιτσάρισε, το Μάρτη του 2003, τη γελοιογραφία του 84, ειδικά για όσους “έχουν πολεοδομικές ανησυχίες”...



ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α. ΖΗΒΑΣ

Ο πολεοδομικός και ο αστικός σχεδιασμός,
εργαλεία για την προστασία
των ιστορικών οικισμών και πόλεων

Είναι μάλλον βέβαιο ότι στον τίτλο αυτού του κειμένου θα έπρεπε να περιλαμβάνεται και ο χωροταξικός σχεδιασμός, ως εργαλείο και αυτός για την προστασία των ιστορικών μας οικισμών. Ο σχεδιασμός εκείνος, με άλλα λόγια, που αποσκοπεί στο να προσδιορίσει, να κατευθύνει, να συντονίσει και να πειθαρχήσει τις διαδικασίες ανάπτυξης του εθνικού μας χώρου κατά τον επωφελέστερο δυνατό τρόπο. Με έναν τρόπο δηλαδή που μαζί και παράλληλα με την οικονομική και οικιστική ανάπτυξη θα προνοεί και για τη διατήρηση της φυσιογνωμίας του φυσικού χώρου, την αρμονικότερη δυνατή ένταξη των σύγχρονων μεγάλων τεχνικών έργων σ' αυτόν, την ελαχιστοποίηση των τραυμάτων του φυσικού χώρου εξαιτίας τους και την σκόπιμη ένταξη του υφισταμένου ιστορικού οικιστικού δικτύου στο γενικό πλαίσιο αυτής της ανάπτυξης. Κι αυτό γιατί με το να χαρακτηρίζουμε ως διατηρητέους φθίνοντες ή και εγκαταλελειμένους πια ιστορικούς οικισμούς και να έχουμε έτσι ήσυχη τη συνείδησή μας, έχοντας όμως αναθέσει αυτή τη διατήρηση στους αστικοποιημένους προ πολλού απογόνους των αρχικών κατοίκων τους, απλώς παρακάμπτουμε το πρόβλημα. Αν όμως, δια μέσου του χωροταξικού σχεδιασμού, μπορέσουμε να εντάξουμε στους οικισμούς αυτούς σύγχρονες παραγωγικές διαδικασίες συνθέτοντας δημιουργικά το παρελθόν τους έτσι όπως εκφράζεται από την πολεοδομική και αρχιτεκτονική μορφή τους με το σύγχρονο κοινωνικό-οικονομικό γίνεσθαι, τότε μπορούμε να ελπίζουμε στην επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξή τους.

Είναι γνωστό βέβαια πως χωροταξικές μελέτες και σχέδια εκπονούνται ήδη από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του '60. Φοβούμαι ωστόσο ότι στις μελέτες εκείνες – τις πρώτες του είδους στον ελληνικό χώρο – η διάσταση της προστασίας του ιστορικού χτισμένου περιβάλλοντος δεν υπήρχε ή, πάντως, δεν τονιζόταν. Κι αυτό γιατί τα προβλήματα που έμελλε να δημιουργήσει η ανάπτυξη των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών δεν ήταν ακόμη ευκρινώς ορατά ή διότι οι δυνατότητές μας για μακροχρόνιες προβλέψεις ήταν μάλλον περιορισμένες. Ίσως ακόμη και διότι ο προβληματισμός γύρω από τα θέματα της προστασίας τόσο του φυσικού όσο και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, δεν είχε αναπτυχθεί στον επιθυμητό βαθμό. Ο προβληματισμός αυτός βέβαια υπήρχε σε ορισμένους κύκλους επιστημόνων, αρχιτεκτόνων, καλλιτεχνών και διανοουμένων, που, όμως, ελάχιστα μπορούσαν να επηρεάσουν τις δυναμικές – και γι' αυτό εν πολλοίς ανεξέλεγκτες – εξελίξεις εκείνης της εποχής.

Ας γυρίσουμε όμως στον ρόλο που μπορεί να παίξει ο πολεοδομικός και ο αστικός σχεδιασμός – με άλλα λόγια ο μεγαλύτερης και μικρότερης κλίμακας σχεδιασμός του χώρου – στην προστασία των ιστορικών οικισμών και των ιστορικών κέντρων των πόλεων.

Αξίζει, πιστεύω, να θυμηθούμε, ότι ήδη στο κείμενο της Χάρτας των Αθηνών σημειώνονται, στο προτελευταίο κεφάλαιο των συμπερασμάτων του 4ου Συνεδρίου των C.I.A.M. το 1933, τα εξής:

“ Τα ιστορικά μνημεία (μεμονωμένα μνημεία ή ιστορικά αστικά συγκροτήματα) δέον να διατηρούνται εφ’όσον:

- α. αντικατοπτρίζουν πιστώς τον χαρακτήρα ενός παρωχημένου πολιτισμού ή είναι γενικού ενδιαφέροντος*
- β. η διατήρησής των δεν συνεπάγεται θυσίας εκ μέρους του κατοικούντος εις αυτά υπό ανθυγιεινός συνθήκας πληθυσμού*
- γ. είναι δυνατόν να υπερπηδηθεί η εξ αυτών ενοχλητική επίδρασις εις την οργανικήν ανάπτυξιν της πόλεως, δια μεταστροφής της κυκλοφορίας ή μετατοπίσεως του καθ’αυτό κεντροβαρικού σημείου της πόλεως”¹*

Είναι βέβαια γνωστό πως το κύριο θέμα των C.I.A.M. ήταν η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική του μοντέρνου κινήματος και η διατύπωση των κατευθύνσεων για τον σχεδιασμό των νέων πόλεων και όχι η προστασία των μνημείων και των ιστορικών κέντρων.

Η ίδια η ύπαρξή τους ωστόσο και η αναμφισβήτητη σημασία τους, υποχρέωσε τους συντάκτες ενός κειμένου όπως η Χάρτα των Αθηνών, να περιλάβουν και την αναφορά που σημειώσαμε, έτσι όπως είναι διατυπωμένη, με τις κατανοητές και νόμιμες, άμεσες ή έμμεσες επιφυλάξεις που περιέχει.

Ατυχώς, λίγα χρόνια μετά τη σύνταξη αυτού του ιστορικού κειμένου, ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος θα δημιουργούσε μια εντελώς νέα πραγματικότητα. Με τη λήξη του πολέμου η Ευρώπη θα βρισκόταν μπροστά στις κατεστραμμένες ιστορικές της πόλεις, μπροστά στην καταστροφή με άλλα λόγια πολυτιμών και αναντικατάστατων μαρτυριών του ευρωπαϊκού πολιτισμού, πράγμα που έθεσε το πρόβλημα της προστασίας τους σε νέες εντελώς βάσεις και έγινε η αφορμή διατύπωσης πλήθους θεωρητικών κειμένων όσο και πρακτικών εφαρμογών, από τη μίαν άκρη της Ευρώπης μέχρι την άλλη.

Η πορεία της ανάπτυξης της ευρωπαϊκής σκέψης και του προβληματισμού στο συγκεκριμένο θέμα είναι γνωστή. Οργανώνεται ήδη από τις δεκαετίες του '50 και του '60 – πράγμα που συνεχίζεται μέχρι σήμερα – σειρά ολοκληρη διαδοχικών διεθνών συναντήσεων, συζητήσεων και Συνεδρίων και διατυπώνεται μια σειρά κειμένων, διακηρύξεων και συμφωνιών² – θυμίζω ενδεικτικά τον Χάρτη της Βενετίας (1964), τον Χάρτη του Άμστερνταμ (1975), τη Σύμβαση της Γρανάδας (1985) – που όλα οδηγούν στη διατύπωση των γενικών αρχών που θα πρέπει να διέπουν τον σχεδιασμό του χώρου, προκειμένου να διασφαλισθεί η προστασία των ιστορικών οικι-

ομών και πόλεων και η επιβίωσή τους ως οργανικών τμημάτων του σύγχρονου οικιστικού περιβάλλοντος. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο άρθρο 10 της Σύμβασης της Γρανάδας³ αναφέρεται πως:

“Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να υιοθετήσει πολιτική ολοκληρωμένης προστασίας η οποία,

1. θα τοποθετεί την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς μεταξύ των ουσιαστικών στόχων του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού και θα εξασφαλίζει ότι η επιταγή αυτή θα ληφθεί υπόψη στα διάφορα στάδια της εκπόνησης ρυθμιστικών σχεδίων και στις διαδικασίες έγκρισης εργασιών...”

και πιο κάτω, στην παρ. 3 του ίδιου άρθρου γράφει ότι *“... θα καθιστά την συντήρηση, την αναβίωση και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σημαντικότερο στοιχείο της πολιτιστικής, περιβαλλοντολογικής και χωροταξικής πολιτικής...”*

Διατυπώνεται έτσι, και μάλιστα με τον επισημότερο τρόπο, η υποχρέωσή μας, νομικά πλέον κατοχυρωμένη, να εντάξουμε την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς – της οποίας εξέχον τμήμα αποτελούν οι ιστορικοί οικισμοί και τα ιστορικά κέντρα των πόλεών μας – ως βασικό στόχο του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, δηλαδή ως βασικό στόχο της πολιτικής της ανάπτυξης που θα υιοθετήσουμε και θα εφαρμόσουμε. Αυτό σημαίνει πως ο χωροταξικός και ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν αποτελούν μόνο τεχνικά εργαλεία για την ανάπτυξη, αλλά ότι οφείλουν να ενσωματώσουν στην όποια λογική τους και τη μέριμνα για την προστασία του περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αξιών που αυτό το περιβάλλον περιέχει.

Δύο χρόνια αργότερα, το 1987, θα υιοθετηθεί από τη Γενική Συνέλευση του ICOMOS, στην Ουάσιγκτον, η Διεθνής Χάρτα για την προστασία των ιστορικών πόλεων⁴ όπου και προσδιορίζονται οι γενικές και οι ειδικότερες αρχές που πρέπει να ακολουθούνται προκειμένου να επιτευχθεί το επιθυμητό τελικό αποτέλεσμα.

“Οι αξίες που πρέπει να διαφυλαχθούν” λέει η Χάρτα *“είναι ο ιστορικός χαρακτήρας της πόλης και το σύνολο των υλικών και πνευματικών στοιχείων που εκφράζουν αυτό τον χαρακτήρα. Και ειδικότερα,*

- α. Η αστική μορφή που καθορίζεται από τα οικοδομικά τετράγωνα και τους δρόμους.*
- β. Η σχέση μεταξύ των κτιρίων και των υπαιθρίων και πρασίνων χώρων.*
- γ. Το σχήμα και η όψη των κτισμάτων (εξωτερική και εσωτερική) όπως καθορίζονται από τη δομή, τον όγκο, το ρυθμό, την κλίμακα, τα υλικά, το χρώμα και τη διακόσμησή τους.*
- δ. Οι σχέσεις της πόλης με το φυσικό και το δημιουργημένο από τον άνθρωπο περιβάλλον της.*
- ε. Οι διάφορες λειτουργίες της πόλης που αποκτήθηκαν με το πέρασμα του χρόνου.*

Κάθε προσβολή των αξιών αυτών θα έθετε σε κίνδυνο την αυθεντικότητα της ιστορικής πόλης”.

Ορίζει δε το ίδιο κείμενο ότι *“η διαφύλαξη των πόλεων και των ιστορικών συνόλων για να είναι αποτελεσματική, οφείλει να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας πολιτικής συνυφασμένης με την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη στα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια όλων των επιπέδων”.*

Αυτό που με απόλυτη σαφήνεια προκύπτει από όλα αυτά τα κείμενα είναι η μεγάλη σημασία του πολεοδομικού και του αστικού σχεδιασμού για την προστασία και τη διατήρηση του ιστορικού χτισμένου περιβάλλοντος.

Από την άλλη μεριά, τόσο η διεθνής όσο και η ελληνική εμπειρία – αυτή είναι άλλωστε και η εμπειρία που κυρίως μας ενδιαφέρει – μας λένε ότι ολοκληρωμένα προγράμματα επέμβασης σε ιστορικά κέντρα με στόχο την προστασία και τη διατήρησή τους, προγράμματα πολύπλοκα και πολυσύνθετα τόσο στο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, όσο και στο επίπεδο της εφαρμογής, μπορούν να επιτύχουν. Εξ’άλλου, η υφισταμένη τη στιγμή αυτή ελληνική νομοθεσία καλύπτει απολύτως όλες τις πλευρές ενός τέτοιου εγχειρήματος και οι Έλληνες αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι μπορούν να αντιμετωπίσουν με πλήρη επάρκεια κάθε σχετική περίπτωση.

Το ζητούμενο συνεπώς είναι η χάραξη και η συνεπής τήρηση μιας μακροχρόνιας πολιτικής προστασίας, η ύπαρξη μ’άλλα λόγια της περιβόητης εκείνης *“πολιτικής βούλησης”* και, φυσικά, η ύπαρξη της κοινωνικής συναίνεσης. Μιας συναίνεσης που θα προκύπτει από την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης, την έκφραση αυτής της ευαισθητοποίησης μέσα από τους φορείς Διοίκησης – κεντρικής, περιφερειακής και τοπικής – και την ικανότητα της πολιτικής εξουσίας να οραματισθεί και να σχεδιάσει, σε κάθε επίπεδο σχεδιασμού, την επιθυμητή εικόνα του περιβάλλοντός μας.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- ¹ Τεχνικά Χρονικά, 15 Οκτ. – 15 Νοεμ. 1933. Ανατύπωση από το ΤΕΕ 1983, για τη συμπλήρωση πενήντα χρόνων από τη διατύπωση της Χάρτας.
- ² Βλ. International Charters for Conservation and Restoration (Συλλογή κειμένων σε αγγλική, γαλλική και ισπανική γλώσσα) εκδ. ICOMOS, 2001.
- ³ Η Σύμβαση της Γρανάδας έχει κυρωθεί με τον Νόμο 2037/9 Απρ. 1992 (ΦΕΚ Α’ 61/13 Απριλίου 1992).
- ⁴ Βλ. τη Συλλογή κειμένων που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημ. 2, σελ. 74-75. Το κείμενο είναι γνωστό διεθνώς με τον τίτλο “The Washington Charter”.

ΒΥΡΩΝ ΙΩΑΝΝΟΥ – ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ

«Metapolis» – Αποκλίσεις και μεταφορές στην πόλη της Αθήνας

Το κείμενο που ακολουθεί εξετάζει ορισμένες όψεις των σύγχρονων μεταβολών, που εμφανίζονται στις δομές των μητροπολιτικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο, επιχειρώντας παράλληλα να εντοπίσει αναλογίες στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας και να τις ερμηνεύσει, στο βαθμό που είναι δυνατό. Σήμερα, μετασχηματισμοί των χωρικών δομών στις μητροπόλεις αποδίδονται εν πολλοίς στην “παγκοσμιοποίηση”, στο νέο πλέγμα των πολιτικοοικονομικών και τεχνολογικών αλληλεπιδράσεων του τέλους του 20ού αιώνα. Η δυτική “μητρόπολη” ως προϊόν του βιομηχανικού καπιταλισμού δίνει σταδιακά τη θέση της στη “μετάπολη”, στις χωρικές δομές ροών και δικτύων¹, που καθιέρωσε η νέα εποχή των παγκόσμιων επικοινωνιακών κόμβων και των ανοικτών γεωπολιτικών αλληλοεπιδράσεων. Οι αλλαγές που παρατηρούνται στις μεγάλες δυτικές μητροπόλεις εμφανίζονται επιλεκτικά και με σχετική καθυστέρηση στην Αθήνα. Σε ποιο βαθμό όμως οι αλλαγές αυτές οφείλονται σε μια σταδιακά διαμορφούμενη ενδογενή της δυναμική; ή σε εξωγενείς επιδράσεις που την εντάσσουν βεβιασμένα στους νέους ρυθμούς και τους κώδικες ενός παγκόσμιου δικτύου “αναπτυγμένων” περιοχών;

Ένα γενικό πλαίσιο

Το πολιτικοοικονομικό πλαίσιο συνιστούσε ήδη από τις προβιομηχανικές κοινωνίες βασικό παράγοντα δημιουργίας και ανάπτυξης των οικιστικών συγκεντρώσεων. Σε όλη της διάρκεια της κυριαρχίας και της πτώσης των βιομηχανικών και μεταβιομηχανικών κοινωνιών, οι αστικές συγκεντρώσεις αποτέλεσαν τη χωρική έκφραση του καπιταλισμού καθώς λειτούργησαν ως πόλοι συσσώρευσης ισχύος και κεφαλαίου. Οι Soja, οι Harvey και Castells² συγκλίνουν στο ότι, παρόλα αυτά, οι σχέσεις των διαδικασιών βιομηχανοποίησης και αστικοποίησης ήταν μέχρι τον προηγούμενο αιώνα *συμβιωτικές*, και αυτό διότι τα ισχυρά εθνικά σύνορα και η κεντρική ρύθμιση περιορίζαν την πολυπλοκότητα των οικονομικών σχέσεων. Στο τέλος του 20^{ου} αιώνα οι νέες μορφές του καπιταλισμού διακρίνονται από γρήγορες αλλαγές και έντονη ρευστότητα στην αναδιανομή της πολιτικής και οικονομικής ισχύος.

Σήμερα, η μεταφορντική ευελιξία των μεθόδων παραγωγής, εκτός από τις επιπτώσεις στην τεχνολογία και τις οργανωτικές δομές των επιχειρήσεων έχει επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις και στη χωρική οργάνωση (Amīn, 1994). Η σταδιακή μετατόπιση εξουσίας από τα εθνικά κράτη στους διεθνείς οικονομικούς οργανισμούς και στις υπερεθνικές ολοκληρώσεις, συνδέεται με την ευέλικτη μετακίνηση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε ένα παγκόσμιο δίκτυο αστικών κέντρων. Παράλληλα, μέσα στις νέες γεωγραφίες της δύναμης οι ροές εργατικού δυναμικού προς τα κέντρα του δυτικού κόσμου ολοένα και εντείνονται. Δημιουργούνται έτσι, νέες πολώσεις και ανισότητες. Η διάνοιξη νέων διαύλων που διευκολύνουν τις άμεσες γεωπολιτικές και οικονομικές αλληλεπιδράσεις δείχνει να φτάνει σε οριακές συνθήκες. Καινούργιες περιοχές καλούνται πλέον παγκόσμιες πόλεις – κόμβοι επικοινωνίας, ροών και ανταλλαγών, δημιουργούν τις συνθήκες και ταυτόχρονα αναδεικνύονται μέσα από αυτές, ως σημεία συμβολής επάλληλων δικτύων και διασυνδέσεων ενός “παγκόσμιου χωριού”. Την ίδια στιγμή κάποιιο μένουν έξω από τον ρεύμα των αλλαγών και αποτελούν τους “παρίες” μιας παγκόσμιας γειτονιάς.

Οι σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις, και η ανάπτυξη των μεταφορών, των επικοινωνιών και της πληροφορικής έχουν συμβάλει και αυτές σημαντικά στη μετάλλαξη του καπιταλισμού (Rifkin 2001). Οι νέες μορφές μετα – βιομηχανικής παραγωγής εστιάστηκαν περισσότερο στις υπηρεσίες, την πληροφορία, τον πολιτισμό και την αναψυχή (European Regional Science Association, 2002). Η κατανάλωση αποϋλοποιείται, ενώ παύει σε αρκετές περιπτώσεις να έχει χωρική υπόσταση.

Κατά τον Castells (1997) όλες αυτές οι μεταβολές συνιστούν μια μετάβαση προς μια νέα χωρική λειτουργία αυτό που αποκαλεί “χώρο των ροών”. Ο Soja (2000) διατείνεται ότι εφόσον μετακινούμαστε από το χώρο των ροών στο χώρο των δικτύων τότε παράλληλα απορυθμίζεται η κοινωνία των τόπων (space of places) και δημιουργείται μια νέα κοινωνία των δικτύων. Εντοπίζει μάλιστα τις μεταβολές στην ίδια την συγκρότηση της ανθρώπινης ύπαρξης και στις κλίμακες του “ανήκειν”, όπως τις αντιλαμβάνεται καθένας από μας. Για πόσον καιρό, δηλαδή, θα παραμένει (αν παραμένει;) παγιωμένη στην ανθρώπινη συνείδηση η ιεραρχία χώρων: γειτονιά – πόλη – χώρα κ.λπ.

Metropolis – προσδιορίζοντας τις μορφές μιας αστικής νεωτερικότητας

Ο Melvin Webber από το 1968 είχε προβλέψει ότι ο τόπος κατοικίας πλέον δεν θα αποτελούσε κριτήριο για τη συμμετοχή στην αστική ζωή και ότι χάρη στις μεταφορές και τις επικοινωνίες η εμπλοκή στις αστικές λειτουργίες θα

μπορούσε να γινόταν από οπουδήποτε. Το 1995 ο Ascher στο ερώτημα αν πρέπει να φοβόμαστε το τέλος των πόλεων απαντά, *αναγνωρίζοντας τις μεταπόλεις ως μορφές αστικής νεωτερικότητας τις οποίες ορίζει ως διαρκώς διευρυνόμενα, ασυνεχή και αποσπασματικά πολεοδομικά συμπλέγματα*. Η αστικότητα όμως και η αίσθηση του ανήκειν σε αυτά τα συμπλέγματα ισχυρίζεται ότι δεν εξαλείφεται, αλλά επαναπροσδιορίζεται αποκτώντας νέα μορφή.

Ένας βασικός συντελεστής που διευκολύνει τις σύγχρονες εξελίξεις στα αστικά συμπλέγματα είναι η αύξηση των ταχυτήτων μεταφοράς. Ενώ οι αποστάσεις και οι ακτίνες επιρροής μεγαλώνουν, ο χρόνος μετακίνησης παραμένει ο ίδιος. Μια πόλη η οποία είναι τρεις φορές λιγότερο πυκνοκατοικημένη αλλά όπου μπορεί να μετακινείται κανείς τρεις φορές πιο γρήγορα από ότι στο παρελθόν, θεωρητικά δίνει τις ίδιες δυνατότητες ανάπτυξης κοινωνικοοικονομικών σχέσεων και συναλλαγών με τον τριπλασιασμό της πυκνότητας (F. Ascher, 1995).

Βασική επίδραση ασκούν, παράλληλα και οι προσφερόμενες ταχύτητες καθώς και η ασφαλής μεταφορά “αγαθών” με τη χρήση του διαδικτύου (world wide web, www://) μεταξύ των διασυνδεδεμένων περιοχών. Η ίδια η δυνατότητα επικοινωνίας - διασύνδεσης μέσω της χρήσης ενός φορητού υπολογιστή ή τηλεφώνου κατά την διάρκεια της μετακίνησης ενός ατόμου, από μόνη της καθιστά “πολυλειτουργικό” τον χρόνο της μετακίνησης. Ο “χαμένος” χρόνος μετατρέπεται σε “αξιοποιήσιμο” χρόνο και η επαγγελματική στέγη από το γραφείο στο σπίτι και τέλος στον προαστιακό ή το μετρό εγκλωβίζει στις μεταπόλεις, άτομα και κοινωνίες σε μια διάχυτη εξάρτηση από τα δίκτυα και την εργασία.

Η ένταση της αστικότητας επαναπροσδιορίζεται καθώς, η συγκέντρωση δραστηριοτήτων και λειτουργιών δεν εξαρτάται πλέον απόλυτα από την πυκνότητα αλλά κυρίως από την δυνατότητα πρόσβασης στα δίκτυα. Αξιολογείται συνεπώς ως “αστικότερη” μια περιοχή με βάση την δυνατότητα πρόσβασης σε κεντρικές λειτουργίες και όχι με βάση τις πυκνότητες ή τις συγκεντρώσεις κεντρικών λειτουργιών, μειώνοντας έτσι τη σημασία της εγγύτητας. Ταυτόχρονα ευνοείται η γένεση ή η ενίσχυση σημειακών συγκεντρώσεων κεντρικών λειτουργιών, ένα δίκτυο κέντρων που καλείται “αστικός γαλαξίας”.³

Αν και οι εξελίξεις στις τηλεπικοινωνίες φαινομενικά δείχνουν ότι οδηγούν σε μείωση της ανάγκης για φυσικές διαπροσωπικές επαφές και έχουν συντμήσει ή εξαλείψει τις αποστάσεις, ο Acher (1995) αρνείται την πιθανότητα να τις υποκαταστήσουν πλήρως. Αντίθετα, με την αυξημένη δυνατότητα επικοινωνίας προκαλείται και αύξηση των μετακινήσεων. Ο Rifkin (2000) αναφερόμενος στην επικοινωνία μέσω του διαδικτύου εξηγεί ότι δεν οδηγούμαστε απαραίτητα σε απομόνωση και εγκατάλειψη της προσωπικής επαφής αλλά αντίθετα μετέχουμε παράλληλα σε πολλαπλούς χώρους

και δίκτυα φθάνοντας σε μια *εξαστομίκευση της αστικής κοινωνίας*, στην πόλη “κατ’ επιλογήν”.

Στη διαμόρφωση αυτών των συνθηκών και των νέων τάσεων, σημαντικό ρόλο είχε και συνεχίζει να έχει η ανάπτυξη των εικονικών τόπων, της εικονικής πραγματικότητας (virtual reality) και της διείσδυσής της σε κάθε έκφραση σχεδόν των καθημερινών δραστηριοτήτων, μέσω της εντεινόμενης “δικτυακής σύνδεσης” (City of bits, W.I. Mitchell, 1996). Η εντατική χρήση των δικτύων επικοινωνίας, μεταφοράς ειδήσεων και δεδομένων (data) αλλοιώνει και αναπροσδιορίζει την σχέση των ατόμων με τον χώρο και τον χρόνο (P. Anders, 1998, Envisioning Cyberspace).

Η μείξη του εικονικού και πραγματικού χώρου εντατικοποιείται στις σύγχρονες δυτικές κοινωνίες. Για παράδειγμα, τα σύγχρονα εμπορικά/ψυχαγωγικά κέντρα, Disney lands, water parks, shopping malls κ.λ.π. οι είναι χώροι που βρίσκονται στο μεταίχμιο της αληθινής με την εικονική πραγματικότητα. Η “αληθινή εικονικότητα” (“real virtuality”, Βλ. Castells 1997, Mitchell 1996) και οι “εικονικές πόλεις” (“simcities”, Soja 2000), είναι εκκολλαπτόμενες όψεις των σύγχρονων μητροπόλεων.

Η Armour (2001) επισημαίνει ότι οι δυνατότητες ανάπτυξης σχέσεων και επικοινωνίας μέσα από τα σύγχρονα μέσα υπόκειται σε περιορισμούς. Ακόμη και αν θεωρήσουμε, τις τηλεπικοινωνίες και το διαδύκτιο (www://) ως μια ειδικότερη προέκταση των ανθρώπινων αισθήσεων, η κοινή γλώσσα και η πολιτισμική εγγύτητα εξακολουθούν να παραμένουν βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των ανθρώπινων επαφών. Οι τηλεπικοινωνίες και οι μεταφορές είναι απλώς ένα μέσον. Οι ανθρώπινες σχέσεις εξακολουθούν να απαιτούν κοινούς κώδικες συνεννόησης ή έστω την αποδοχή της ύπαρξης διαφορετικών κωδίκων σε διαφορετικά επίπεδα.

Στην προσπάθεια υπέρβασης αυτών των προϋποθέσεων, οι μεταπόλεις λειτουργούν ως ένα κωνευτήρι διαφορετικών πληθυσμών. Η συγκρότηση μιας *πολυπολιτισμικής κοινωνίας* προϋποθέτει την ύπαρξη “πορωδών ορίων ταυτότητας” ώστε να επιτυγχάνεται η όσμωση των πληθυσμιακών ομάδων. Η ζωντανή παρουσία των πολύ-πολιτισμικών στοιχείων στον αστικό χώρο προάγει στην έννοια της “κοσμόπολης” όπως αυτή ορίζεται από τον Soja (2000) και την Sandercock (1998).

Όμως, οι μεταβολές που περιγράφηκαν δεν αγγίζουν το σύνολο του πληθυσμού των σύγχρονων μητροπόλεων, αλλά μόνο ένα μέρος του. Το πρόβλημα της *περιθωριοποίησης του χώρου* εξακολουθεί να βρίσκεται στον αντίποδα της εικόνας ενός χώρου των ροών και των δικτύων. Η δυνατότητα πρόσβασης των πολιτών της σύγχρονης κοινωνίας να συμμετέχουν ταυτόχρονα σε διάφορα κοινωνικά, οικονομικά και άλλα δίκτυα υπάρχοντας παράλληλα σε πολλούς χώρους, δεν παρέχεται ισοδύναμα σε όλους.

Η Sandercock (1998) θεωρεί ότι το στοιχείο που θα αναδεικνύεται, όλο και περισσότερο στις σύγχρονες μητροπόλεις είναι η *διαφορετικότητα*⁵ (diversity). Η διαφορετικότητα αποτελεί από καιρό θεματική ενότητα ανά-λυσης σε μελέτες για τον αστικό σχεδιασμό και αναφέρεται στο φύλο, τη φυλή, την εθνική καταγωγή κ.λ.π. Συνδέθηκε με τις θεωρητικές βάσεις του σχεδιασμού με τη λογική ότι από την αυθεντία των απόλυτων πολεοδομικών πρακτικών θα πρέπει να μετακινηθούμε στη θεωρία των παράλληλων διαφορετικών πρακτικών. Αυτό διότι, οποιαδήποτε θεώρηση ή ερμηνεία του χώρου της πόλης από μια Α ομάδα -μαζί με τις δράσεις που τη συνοδεύουν-, ενδέχεται να αντιβαίνει σε μια Β θεώρηση μιας άλλης ομάδας που δρα και ζητά και αυτή μερίδιο στον χώρο της πόλης. Συνεπώς από τα καθολικά κοινωνικά πρότυπα μετακινούμαστε στη δράση μικρών ομάδων ή ατόμων που διαμορφώνουν εν δυνάμει συμπεριφορές.

Προς το παρόν όμως, η δυνατότητα έκφρασης της διαφορετικότητας είναι ζητούμενο και όχι επίτευγμα στο σύγχρονο κόσμο. Αντίθετα, παρατηρείται μια αυξανόμενη περιθωριοποίηση κοινωνικών, πολιτισμικών ή εθνοτικών ομάδων σε δυο επίπεδα: σε παγκόσμιο επίπεδο και στο εσωτερικό των σύγχρονων αστικών συγκεντρώσεων. Δύο διαφορετικές εκδοχές της περιθωριοποίησης: οι παρίες του “παγκόσμιου χωριού” και οι “χαμένοι” της διπλανής πόρτας/οι “on line” και “off line” των νέων συναλλαγών και επαφών.

Αν και η νέα παγκόσμια κατανομή εργασίας οδήγησε στη δημιουργία και διόγκωση mega-πόλεων σε Ασία, Αφρική και, Λατινική Αμερική, το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού εξακολουθεί να ζει κάτω από το όριο της φτώχειας (Sassen 1998, Borja et al 1996, κ.ά.). Εντυπωσιακότερο όμως είναι ότι τέτοιες *νησίδες υπανάπτυξης* εντοπίζονται και στις πλέον σύγχρονες δυτικές μεταπόλεις. Οι περιοχές αυτές συνήθως εμφανίζουν μια ειδική κοινωνική συγκρότηση και περιλαμβάνουν άτομα που αποκλίνουν από τις “επικρατούσες” πολιτισμικές ταυτότητες (νέγροι, μουσουλμάνοι κ.ά.), έχοντας μειωμένη αντιπροσώπευση και συμμετοχή στην καθημερινή ζωή και ανάπτυξη. Το αποτέλεσμα είναι σήμερα η περιθωριοποίηση να εντείνεται, εφόσον τα μη ευνοημένα τμήματα του αστικού πληθυσμού εξωθούνται σε μεγαλύτερη απομόνωση μέσα από την ίδια τη δομή της πόλης. Το πρόβλημα είναι τόσο έντονο σε ορισμένες περιοχές ώστε να επινοούνται και να χρησιμοποιούνται όροι όπως “δικασμένες” ή “διττές” πόλεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1996) για να περιγραφεί επαρκώς το φαινόμενο. Στην ουσία πρόκειται για μια άμεση “κληρονομιά” ενός προβλήματος που μεταφέρεται εντονότερο κάτω από νέους όρους, από την πόλη του 20ου αιώνα στην μετάπολη του 21ου.

Η Sandercock⁶ (1998) ορίζει την “κοσμόπολη” όχι ως τον τόπο όπου κατοικούν άνθρωποι από διαφορετικές χώρες, αλλά την πόλη στην οποία οι διαφορετικές κουλτούρες -ή η κουλτούρα της διαφορετικότητας- είναι εμ-

φανείς στην εικόνα και τη λειτουργία του αστικού χώρου. Προϋπόθεση αποτελεί, οι διάφορες ομάδες να συμμετέχουν στη ζωή και τη διαμόρφωση της πόλης ουσιαστικά, όχι ως φοκκλόρ, π.χ. να επηρεάζουν δυναμικά το οικονομικό-πολιτικό και κοινωνικό γίγνεσθαι σε κάθε κλίμακα, μέσα από, το σχεδιασμό της γειτονιάς τους, την οικειοποίηση των δημόσιων χώρων της πόλης τους και την έκφραση της γνώμης τους για τις πολιτικές και τις δράσεις στον αστικό χώρο κ.λ.π. Υπό την έννοια αυτή χαρακτηρίζει τα περισσότερα σύγχρονα δυτικά κέντρα ως “κοσμοπολίτικες μητροπόλεις” και όχι ως “κοσμοπόλεις”.

Συνεπώς, στα πολυκεντρικά συμπλέγματα που περιγράφει ο Ascher δεν υπάρχουν μόνο φωτεινοί κόμβοι διάχυσης καινοτομίας και οικονομικής μεγέθυνσης αλλά υπάρχουν παράλληλα και “μαύρες τρύπες”. Το γεγονός αυτό διαπιστώνεται ήδη από το 1996 στην Έκθεση Εμπειρογνομώνων της Ε.Ε. (Αειφόρες πόλεις Ε.Ε. 1996, Αγγελίδης, 2000, σ.185) όπου η κοινωνική συνοχή σε επίπεδο πλέον αστικών συγκεντρώσεων, προσδιορίζεται ως ένας δύσκολος αλλά βασικός στόχος για το μέλλον των Ευρωπαϊκών πόλεων.

Αθήνα - τα ψήγματα ή “ολίγη από ...Μετάπολιν”

Την περίοδο που διανύουμε, η Αθήνα εμπλέκεται σημαντικά στο πλέγμα των μεταβολών που αναφέρθηκαν. Η ραγδαία *βελτίωση των αστικών μεταφορών*, η *μαζική εισροή οικονομικών μεταναστών* διαφόρων πολιτισμικών καταβολών και έντονη *προβολή στην παγκόσμια σκηνή* μέσα από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, αποτελούν τρεις βασικές συνιστώσες της μεταβολής στη ζωή της πόλης. Τα σενάρια⁷ για την εξέλιξή της εντάσσονται στο πλαίσιο των αναλύσεων και προβλέψεων για την ευρωπαϊκή πόλη παρόλο που οι διαφοροποιήσεις είναι σαφείς (Αραβαντινός, 2001).

Μεταφορές και ανισότητες στην πρόσβαση

Η αναδιάρθρωση των μεταφορών (Πολύζος κ.ά., 1997, Γεράρδη κ.ά, 2000, Βλαστός, 2003, κ.ά.) εστιάζεται σε δυο επίπεδα, πρώτα στη βελτίωση της κίνησης με ΙΧ μέσα από λεωφόρους ταχείας κυκλοφορίας και δεύτερα στη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών με μέσα σταθερής τροχιάς (έργα Αττικής οδού, επέκταση μετρό, προαστιακός κ.λ.π). Οι καλυπτόμενες αποστάσεις μεγαλώνουν ενώ ο χρόνος μετακίνησης μέσα στην πόλη συρρικνώνεται. Η ένταση των αστικών δραστηριοτήτων αυξάνει. Αναπόφευκτα, όμως, δημιουργούνται νέες χωρικές ανισότητες καθώς περιοχές που αποκτούν πρόσβαση στο καινούργιο δίκτυο ευνοούνται έναντι άλλων, ενώ η διευκόλυνση της χρήσης του αυτοκινήτου σε συνάρτηση με την ραγδαία αύξηση της ιδιο-

κτησίας του τα τελευταία χρόνια, αποτελεί μια ένδειξη υπερβολής στις τάσεις της εντεινόμενης εξατομίκευσης της αστικής κοινωνίας.

Η αναδιάρθρωσή της μετακίνησης στην πόλη μαζί με τη χωροθέτηση σημαντικών υποδομών (νέο αεροδρόμιο) αναδεικνύει νέους πόλους ψυχαγωγίας και εμπορίου σε συνάρτηση με την ικανότητα και την ταχύτητα πρόσβασης. Η ανάγκη για την εξοικονόμηση χρόνου που οδήγησε στην δημιουργία μεγάλων υπεραγορών τα τελευταία 30 χρόνια σήμερα οδηγεί και σε ανάλογα συγκροτήματα χώρων ψυχαγωγίας (πολυχώροι, αίθουσες κινηματογράφου κλπ). Λειτουργίες όπως ψυχαγωγία, εστίαση κ.ά, προσφέρονται σήμερα συμπυκνωμένες και στην Αθήνα σε “αυτόνομα εικονικά περιβάλλοντα”.

Ε ν δ ο γ ε ν ή ς δ υ ν α μ ι κ ή κ α ι π ο λ ι τ ι σ μ ι κ ή τ α υ τ ό τ η τ α

Παρά ταύτα, όπως αναφέρθηκε και προηγούμενα, η πρόσβαση σε υπηρεσίες και διευκολύνσεις δεν εξαρτάται μόνο από τις μεταφορές αλλά από την ίδια τη δυνατότητα συμμετοχής των κοινωνικών ομάδων στη λειτουργία της πόλης.

Στην Αθήνα η περιθωριοποίηση διαφόρων πληθυσμιακών ομάδων, που συνέρεαν σε διάφορες φάσεις της ιστορίας της υπήρξε περιορισμένη σε σχέση με αλλά δυτικοευρωπαϊκά παραδείγματα. Πέρα από τις πολιτικές και κοινωνικοοικονομικές ιδιαιτερότητες του ελλαδικού χώρου, το γεγονός αυτό αποδόθηκε εν πολλοίς στην έλλειψη ενός αυστηρά οργανωμένου σχεδιασμού καθώς και στην λίγο έως πολύ αυθαίρετη πολεοδομική εξέλιξη. Η έλλειψη ουσιαστικής κρατικής παρέμβασης -παρά τις πολλές αρνητικές επιπτώσεις - έδωσε το περιθώριο σε κάποιο βαθμό, για οικειοποίηση και αυτό-οργάνωση του χώρου από τον κάτοικο. Αυτό είναι ένα ιδιαίτερο στοιχείο της ενδογενούς δυναμικής της πόλης που ήλθε μάλλον σε αντίφαση με τους μηχανισμούς και της απαιτήσεις μιας παγκόσμιας μητρόπολης. Οι αντιθέσεις και τα ίχνη αυτής της διαδικασίας είναι ορατά ακόμη και σήμερα σε μια εποχή έντονων μετασχηματισμών και δομικών αλλαγών για την Αθήνα.

Σήμερα, η διασπορά και η ένταξη των νέων οικονομικών μεταναστών στον αθηναϊκό ιστό είναι μάλλον ομαλή σε σημείο που μιλάμε για δυνατότητα “ενσωμάτωσης” τουλάχιστον ενός τμήματος από αυτούς. Σίγουρα όμως δε μπορούμε να μιλήσουμε για έκφραση της διαφορετικότητας στο αστικό περιβάλλον, εφόσον δεν έχουν συγκροτηθεί αστικοί πυρήνες με ευδιάκριτη εθνοτική ή άλλου τύπου πολιτισμική ταυτότητα (Μαλούτσας, 2001, σ. 51). Και αυτό όχι τόσο διότι υπάρχουν συγκεκριμένες δομές του αστικού χώρου που εμποδίζουν τέτοια φαινόμενα, αλλά κυρίως λόγω της υψηλής, μέχρι σήμερα, διάχυσης των διαφορετικών ομάδων νέου πληθυσμού και της κακής οικονομικής του κατάστασης. Έτσι, οι αντίστοιχες νησίδες στο

Λεκανοπέδιο, που θα μπορούσαν να αναδείξουν μια ιδιαίτερη πολιτισμική ταυτότητα, είναι δυσδιάκριτες, με αβέβαιο προς το παρόν, μέλλον.

Με βάση τις προηγούμενες αναφορές, (Sandercock 1998) η Αθήνα είναι μάλλον μια “κοσμοπολίτικη μητρόπολη” σε πρώιμη φάση, σίγουρα δεν είναι “κοσμόπολη”.

Παράλληλα στο πλαίσιο των νέων σημαντικών μετασχηματισμών, λειτουργεί αναπόφευκτα ένας μηχανισμός αλυσιδωτής αύξησης οικονομικών πιέσεων σε ορισμένα στρώματα του αστικού πληθυσμού. Η ευαισθησία των νέων σχεδιασμών στα ζητήματα αυτά δείχνει περιορισμένη. Για παράδειγμα η πρόσφατα εντεινόμενη συγκέντρωση υποδομών και δημόσιων επενδύσεων σε ορισμένες περιοχές συνέβαλε στην άνοδο τιμών γης, ενοικίων κλπ με επιπτώσεις στους παλιούς κατοίκους. Καθώς η Αθήνα προσεγγίζει τη φυσιογνωμία μιας σύγχρονης μετάπολης, η κλίμακα των επενδύσεων και των αλλαγών είναι τέτοια που οι ασκούμενες πιέσεις και ανταγωνισμοί μειώνουν ολοένα την δυνατότητα παρέμβασης και πρωτοβουλίας των κατοίκων στην οργάνωση και το μέλλον της πόλης. Αυτό το ζήτημα είναι πιθανό να αποτελέσει αιχμή τόσο για τη μελλοντική εξέλιξη της πόλης όσο και για τις όποιες κατευθύνσεις του σχεδιασμού.

Α γ ώ ν ε ς ώ ρ α μ η δ έ ν

Ένα τρίτο σημαντικό στοιχείο που εισάγει την Αθήνα στην έννοια της μετάπολης προκύπτει μέσα από τη διεξαγωγή των Αγώνων του 2004. Η διοργάνωση τους, εντάσσει έστω και συμβολικά την Αθήνα σε ένα παγκόσμιο δίκτυο αστικών κέντρων. Πέρα όμως από τη συμβολική του διάσταση η προετοιμασία για τους Αγώνες περιλαμβάνει και μια σειρά βελτιώσεων στον τομέα υποδομών της πληροφορικής και των δικτύων καθώς είναι απαραίτητη μια έντονη και άρτια παρουσία στα παγκόσμια επικοινωνιακά δίκτυα. Η πόλη προβάλλει μια εικόνα προς τα έξω και η εικόνα αυτή οφείλει να έχει τεχνική και “αισθητική ποιότητα”. Η μορφή των νέων κατασκευών (μετρό, αεροδρόμιο) παραπέμπει μιμητικά σε μια απρόσωπη αστική εικόνα δυτικών μητροπόλεων. Στο πλαίσιο της αναβάθμισης εντάσσονται και οι παρεμβάσεις αναπλάσεων και διαμόρφωσης ιστορικών κομματιών της πόλης. Κάποια τμήματα γίνονται “βιτρίνες” αποκτούν άλλη ποιότητα, χαρακτήρα και αποσπώνται πλέον νοηματικά από τον παλιό ιστό, ενώ ευνοούνται σημαντικά από τις ρυθμίσεις και τον υλοποιημένο σχεδιασμό. Παράλληλα με την Αθήνα που γνωρίζουν οι κάτοικοί της δημιουργείται και μια νέα “εικονική πόλη” η διάρκειά ζωής της και η σχέση που θα αναπτύξει με την πραγματική πόλη είναι επίσης ένα μεγάλο ερωτηματικό.

Οι “μεταφορές” της μετάπολης στο Λεκανοπέδιο ολοένα εντεινούνται, οι “αποκλίσεις” παραμένουν. Όμως, κατά τη γνώμη μας οι τελευταίες μεταβολές δεν ακολουθούν μια φυσική ροή των πραγμάτων. Οι αλλαγές στις δυτικές

μητροπόλεις προήλθαν μέσα από τη σταδιακή εξέλιξη δομών του καπιταλισμού η οποία επέδρασε με τον καιρό στις αστικές κοινωνίες κάνοντας τις να αποδέχονται σχεδόν νομοτελειακά τους αστικούς μετασχηματισμούς που τις οδηγούν στα μοντέλα της μετάπολης. Αντίθετα οι μεταβολές στον Αθηναϊκό χώρο είναι απότομες και κινητοποιούνται εν πολλοίς από εξωγενείς παράγοντες όπως για παράδειγμα η ανάληψη της διοργάνωσης των Αγώνων, ή οι χρηματοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που εντείνει ορισμένες εσωτερικές αντιθέσεις, ενώ δεν είναι καθόλου σαφές σε ποιο βαθμό η κοινωνία παρακολουθεί και συμμετέχει τελικά στις μεταβολές αυτές.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Βλ. Αναλυτικότερα στο Castells 1997.
- 2 Βλ. Αναλυτικότερα στο Soja, 2000.
- 3 οι μηχανισμοί της διαδικασίας αυτής που σχετίζονται και με την ανάγκη διατήρησης των διαπροσωπικών επαφών για τα στελέχη των επιχειρήσεων, αναλύονται εκτενέστερα στον Castells 1997.
- 4 Οι εικονική πόλη είναι ένα από τα έξι (6) επίπεδα τυπολογικών αναφορών που εντοπίζει ο Soja (2000) για τη μετάπολη: η *μεταφορντική βιομηχανική μητρόπολη* αναφέρεται στις νέες δομές των τριτογενοποιημένων βιομηχανικών πόλεων, η *κοσμόπολη* σχετίζεται με την πολυπολιτισμικότητα, η *εξώπολη* αφορά τις νέες πολυκεντρικές δομές, η *αποσπασματική πόλη* στην οποία μειώνεται η σημασία της γειτνίασης, και το “*carceral archipelago*” που έχει να κάνει με τα φρουρούμενα κομμάτια της πόλης.
- 5 Θεωρούμε ότι ο όρος “διαφορετικότητα” αποδίδει περισσότερο το νόημα της λέξης *diversity* στη συγκεκριμένη περίπτωση, αντί του όρου “ποικιλομορφία” που αποτελεί και την ακριβή μετάφραση.
- 6 Η μελέτη της Sandercock (1998) “Towards Cosmopolis. Planning for multicultural cities” πραγματεύεται εξ’ ολοκλήρου το ζήτημα της “κοσμόπολης” ως μια ιδεατή όψη της νέων πολυπολιτισμικών αστικών συγκεντρώσεων, “... ερευνά γιατί έχουμε αποτύχει και πως θα μπορούσαμε να πετύχουμε στο κτίσιμο μιας αστικής ουτοπίας...”
- 7 Ο Αραβαντινός (2001), διατυπώνει τέσσερα σενάρια εξέλιξης της ευρωπαϊκής πόλης (της ουτοπίας, της καινοτομίας, της ταυτότητας και των ανατροπών). Οι προοπτικές της ελληνικής πόλης φαίνεται να αφορούν κυρίως τα σενάρια της ταυτότητας και των ανατροπών, αυτό γίνεται ιδιαίτερα αντιληπτό σε σχέση με τους αναφερόμενους μετασχηματισμούς στην Αθήνα.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αγγελίδης Μ.**, 2001, *Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη χωρική ανάπτυξη. Η εφαρμογή τους στην Ελλάδα*, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Αραβαντινός Α.**, 2001, *Η Ευρωπαϊκή και η Ελληνική πόλη στον 21^ο αιώνα*, Περιοδικό: "Συγχρό" τχ. 1, Ηράκλειο: ΟΠΕΚ Ηρακλείου.
- Amin A.**, 1994, *Post-fordism. A Reader*, Massachusetts: Blackwell.
- Anders P.**, 1998, *Envisioning Cyberspace: Designing 3D Electronic Spaces*, McGraw-Hill Professional.
- Armour L.**, 2001, *The business of the inner life: economics, communication, consciousness and civilisation*, International Journal of Social Economics, Vol. 20, No 5/6/7, σ.σ. 476-505.
- Acher F.**, 1995, *Métapolis. L'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob.
- Βλαστός Θ.**, 2003, *Προς μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, European Commission DG REGIO – Ecos Ouverture Programme – Αναπτυξιακή Εταιρία Δήμου Αθηναίων, Αθήνα.
- Borja J., Castells M.**, 1997, *Local and Global. Management of cities in the information age*, London: Earthscan.
- Γεράρδη Κ.** (επ. υπ.), Αγγελίδης Μ., Αραβαντινός Α., Βασενχόβεν Λ., Γετίμης Π., Δεμαθάς Ζ., Πανταζής Α., Σερράος Κ. κ.ά., 2000, *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική*, Έρευνα Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ, Α' Φάση, Αθήνα.
- Castells M.**, 1997, *The rise of the network society*, Oxford: Blackwell.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, 1996, *Αειφόρες Πόλεις της Ευρώπης*. Έκθεση της Ομάδας Εμπειρογνομών για το αστικό περιβάλλον.
- European Regional Science Association**, 2002, *From industry to advanced services. Perspectives of European Metropolitan Regions*, University of Dortmund: Dortmund. (cd-rom).
- Rheingold H.**, 1992, *Virtual reality*, Touchstone Book.
- Μαλούτας Θ., Οικονόμου Δ.**, 1992, *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Παρατηρητής: Θεσσαλονίκη.
- Μαλούτας Θ.** (επίμ), κ.ά., 2000, *Οι πόλεις. Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας*, Αθήνα – Βόλος: ΕΚΚΕ – Παν. Εκδ. Θεσσαλίας.
- Μαντουβάλου Μ.**, 1998, *Στρατηγική για τους "δημόσιους" και τους ελεύθερους χώρους στην Αθήνα. Ζητήματα κοινωνικής συγκρότησης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης στον πολεοδομικό σχεδιασμό*. Αθήνα προς το 2004 και μετά (προτάσεις για το σχεδιασμό του χώρου) - Περιοδική Έκδοση ΕΜΠ: Πυρφόρος.
- Mitchell W. I.**, 1996, *Space, place and the Infobahn – City of bits*, Massachusetts: The MIT Press.

- Sandercock L.**, 1998, *Towards cosmopolis : planning for multicultural cities*, Chichester : John Wiley & Sons.
- Sassen S.**, 1998, *Globalization and its discontents. Essays on the new mobility of people and money*, NewYork: The New Press.
- Soja W. E.**, 2000, *Postmetropolis. Critical studies of Cities and Regions*, Malden: Blackwell.
- Πετράκος Γ., Τσουκαλάς Δ.**, 1999, *Μητροπολιτική συγκέντρωση στην Ελλάδα μια εμπειρική διερεύνηση*, στο Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ. (επιμ.), *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων – Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Gutenberg.
- Πολύζος Γ. (επιμ.), Βλαστός Θ., Καλαντζοπούλου Μ., Κλουνιτσιώτη Ρ., Μαντουβάου Μ., Μαυρίδου Μ., Μπελαβίλας Ν., Πολυχρονόπουλος Δ.**, κ.ά., 1997, *Πολεοδομική και περιβαλλοντική διάσταση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004*, Έρευνα Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος, Σχολή Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Πολυχρονόπουλος Δ.**, 2003, *“Εικονικός χώρος” Ένας νέος δημόσιος χώρος;*, Πρακτικά Συνεδρίου: Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη, Αθήνα – ΕΜΠ 9-11 Μαΐου 2003.
- Rifkin J.**, 2001, *The age of access*, New York: P. Tarcher,
- Webber. M. M.**, 1968, *The post-city age*, στο LeGates R., Stout Fr. (επιμ.), 2000, *The City Reader*, London: Routledge.



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΙΚ. ΚΑΡΥΔΗΣ

De Profundis

Μια Εισαγωγή

Ένας παλιός μου γνωστός, Βρετανός συνάδελφος από το Oxford Polytechnic (που μεταλλάχτηκε σε Oxford Brookes University), συνήθιζε να λέει ότι “πολεοδομία” και “χωροταξία” δεν συνιστούν επαγγέλματα, γιατί κανείς ποτέ δεν μήνυσε έναν πολεοδόμο ή έναν χωροτάκτη, για επιλογές που έκανε ο ένας ή ο άλλος: πχ., για ένα κακό σχέδιο πόλης ή για μια λαθεμένη απόφαση εγκατάστασης κάποιων λειτουργικών μονάδων. Κι” αυτό, έλεγε, σε αντίθεση με το γεγονός ότι μπορείς να ζητήσεις “τα ρέστα” από έναν γιατρό, που ξέχασε ένα ψαλίδι μέσα σου, ή από έναν δικηγόρο, που χειρίστηκε άσχημα μια υπόθεση στο δικαστήριο. Η άποψη αυτή, βέβαια, ανάγεται στη σφαίρα αυτού που θα μπορούσε να ονομαστεί “περιπαικτική πραγματικότητα” – η κατάσταση κατά την οποία διάφορες, αλλόκοτες όψεις της πραγματικότητας συνυπάρχουν, και άλλοι τις θεωρούν λογικές και τις υπηρετούν ενώ άλλοι τις θεωρούν παράλογες και τις απορρίπτουν. Έτσι αλλόκοτη έμοιαζε και η συμπεριφορά του γνωστού μου: κάποια στιγμή παραιτήθηκε από το Πανεπιστήμιο, πήγε να ζήσει σε μια βάρκα στο ποτάμι, αργότερα βρέθηκε δίπλα στους aborigines της Αυστραλίας, κάποτε γύρισε πίσω στην Αγγλία, ξαναπήγε στο Πανεπιστήμιο – μετά δεν ξέρω τί απέγινε. Το ίδιο αλλόκοτο μπορεί όμως να θεωρείται και το γεγονός ότι γράφω εδώ για αυτό το θέμα. Πράγματι, μπορεί να είναι αλλόκοτο. Αλλά το κάνω γιατί μου ταιριάζει σαν εισαγωγή.

Ένα εφιαλτικό όνειρο

Πάτρα, 20 Μαρτίου 2015, 9.30 πμ., κάπου στην παραλιακή ζώνη.

Μια ομάδα σπουδαστών της London School of Economics, με δυο διδάσκοντες του μεταπτυχιακού προγράμματος *City, Architecture and Engineering*, βρίσκονται στην Πάτρα για να ξεναγηθούν στις διαμορφώσεις του παλιού λιμανιού της πόλης και της παραλιακής της ζώνης που έγιναν από τον

Renzo Piano – ανάθεση που έκανε σε αυτόν το Δημοτικό Συμβούλιο, πριν από λίγα χρόνια, με την ευκαιρία των εκδηλώσεων στα πλαίσια της *Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης*. Οι σπουδαστές πληροφορούνται ότι ο Γενοβέζος αρχιτέκτονας έκρινε πως το πρότυπο των αναπλάσεων που σχεδίασε ο ίδιος στη Γενοβα, το 1992, μπορούσε να υιοθετηθεί και εδώ. Έτσι, το παλιό λιμάνι της Πάτρας, εκεί δηλαδή από όπου τον προηγούμενο αιώνα έφευγαν τα πλοία για την Ιταλία, ενισχύθηκε στις χερσαίες του επιφάνειες (δηλαδή έγιναν νέες προσχώσεις) ώστε να αποκτηθεί ωφέλιμη επιφάνεια εκτόνωσης των κατοίκων και των επισκεπτών, παλιές τελωνειακές εγκαταστάσεις μετατράπηκαν σε κτίρια γραφείων με μοντέρνα όψη και σε αίθουσες πολλαπλών χρήσεων – ένα από αυτά τα παλιά κτίρια έγινε Ενυδρείο, την απουσία του οποίου είχε νοιώσει η Πάτρα όλα αυτά τα χρόνια. Φυσικά, κτίστηκαν και νέα κτίρια (σχεδιασμένα και αυτά από τον Piano) κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, για να σχηματιστεί ένα νέο θαλάσσιο μέτωπο, με αποδεκτή αρχιτεκτονική έκφραση, σε αντιδιαστολή με τις ακαλαισθησίες της παλαιότεχνης περιόδου του Β΄ μισού του 20^{ου} αιώνα (όπως χαρακτηριστικά έλεγαν οι διδάσκοντες στους σπουδαστές). Το βασικότερο στοιχείο της σύνθεσης, ωστόσο, είναι οι μεγάλοι χαλύβδινοι βραχίονες που ανοίγουν σαν βεντάλια και οι οποίοι στερεώνονται σε μεγάλες εξέδρες, μέσα στη θάλασσα, μπροστά στο λιμάνι. Από τις άκρες τους ο δαιμόνιος αυτός αρχιτέκτονας, ανάρτησε πτυχωτές επιφάνειες που στεγάζουν τους πολυλειτουργικές χώρους – από το άκρο ενός βραχίονα ανεβοκατεβαίνει μια “καμπίνα” χωρητικότητας 50 επισκεπτών, για να δώσει σε αυτούς τη δυνατότητα να θαυμάσουν τη θέα, όχι προς την πόλη, αλλά προς τη νέα κρεμαστή γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Το ενδιαφέρον στην περίπτωση της Πάτρας, όπως εξηγείται στους σπουδαστές, είναι ότι το Δημοτικό Συμβούλιο υιοθέτησε, στα πλαίσια της ίδιας ανάπλασης, σε πείσμα των αντιπάλων του εκσυγχρονισμού, και μια άλλη λύση που είχε εφαρμόσει η Γενοβα πριν το 1992: την υπερυψωμένη παραλιακή λεωφόρο κίνησης αυτοκινήτων, την *strada sopraelevata*. Έτσι, το κυκλοφοριακό πρόβλημα βρήκε πια τη λύση του γιατί η περιμετρική οδός που είχε κατασκευαστεί πριν 15 χρόνια είχε, εντωμεταξύ κορεστεί, και τα αυτοκίνητα αναζητούσαν και πάλι διέξοδο μέσω της πόλης. Σε συνολική εκτίμηση, οι αναπλάσεις στην Πάτρα εθεωρείτο ότι ήταν επιτυχείς: όχι μόνον βοήθησαν την πόλη να επενδύσει με ασφάλεια στο forum της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας προσφέροντας ελκτικά στοιχεία, αλλά, το κυριότερο, της επέτρεψαν να διορθώσει το λάθος της, όταν, πριν από πολλά χρόνια είχε γκρεμίσει κάποιο μώλο στο λιμάνι, που είχε ένα φάρο στην άκρη και ένα “άθλιο” καφενεδάκι από κάτω...

Βόλος, 14 Σεπτεμβρίου 2017, 4.30 μμ,
κάπου κοντά στο “Παπαετράτου”, στην παραλία

Μια ομάδα σπουδαστών του Technische Universiteit Delft, με τρεις διδάσκοντες από τη Σχολή Αρχιτεκτονικής, βρίσκονται στο Βόλο, για να μελετήσουν από κοντά το γιγάντιο (για τα μέτρα της πόλης) πρόγραμμα πολεοδομικής παρέμβασης, το γνωστό στα αρχιτεκτονικά περιοδικά ως *Eura-Vol*. Πρόκειται για ένα νέο διευθυντικό κέντρο, ένα νέο πυρήνα παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου (σε αντιστοιχία με την *Euralille*), σε μια θέση που επιχειρηματίες έχουν επιλέξει να αποτελέσει κέντρο ανάπτυξης μιας ευρείας ακριτικής περιφέρειας της (υπερδιδεικνυμένης) Ευρωπαϊκής Ένωσης – “σκαλοπάτι” στις σχέσεις της τελευταίας με τη Μέση Ανατολή (όπου το Παλαιστινιακό έχει πια λυθεί). Η δημιουργία της πολεοδομικής αυτής ενότητας, όπως εξηγείται στους σπουδαστές, είναι το “φυσιολογικό” πέραςμα από την αποβιομηχανοποιημένη πόλη του τέλους του 20^{ου} αιώνα στην μεταμοντέρνα πόλη του 21^{ου} αιώνα. Μήπως το ίδιο δεν είχε συμβεί και με το Corby, στην κεντρική Αγγλία; το κλείσιμο εκεί, στα τέλη της δεκαετίας του 1970, των μονάδων παραγωγής χάλυβα, είχε αντισταθμιστεί, μια γενιά αργότερα, με την έλευση νέων επιχειρήσεων (white collars), όπως των *RS Components*, *Oxford University Press*, *Avon Cosmetics*, κ.α. Αλλά και στη Lille της Βορειοδυτικής Γαλλίας, η οποία άλλωστε ήταν το πρότυπο της ανάπλασης στο Βόλο, το ίδιο σενάριο επαναλήφθηκε: τα προβλήματα ύφεσης της βιομηχανικής δραστηριότητας (που εξαρτιόταν από το κάρβουνο, το χάλυβα και την υφαντουργία), λίγο πριν εκπνεύσει ο 20^{ος} αιώνας, ξεπεράστηκαν με την είσοδο επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας, στις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Έτσι λοιπόν και στο Βόλο, η πόλη βγήκε πια από τη σκόνη του τσιμέντου – το εργοστάσιο εκεί έκλεισε, επειδή το καρτέλ του τσιμέντου αποφάσισε αναδιάταξη των μονάδων του σε παγκόσμια κλίμακα, και φόρεσε τα καλά της. Οι σπουδαστές μαθαίνουν ότι οι φορείς της πόλης κάλεσαν και εδώ, όπως έγινε στην Αθήνα (με τον S.Calatrava) και στην Πάτρα (με τον R.Piano), διάσημους αρχιτέκτονες: τον R.Koolhaas, που ανέλαβε την εκπόνηση του σχεδίου γενικής διάταξης του *Eura-Vol*, τον J.Nouvel (που σχεδίασε το μεγάλο εμπορικό κέντρο με τις εσωτερικές γαλαρίες), και τον Chr. de Portzamparc (που σχεδίασε ορισμένους από τους πύργους γραφείων – μερικοί σε σχήμα μπότας). Οι αναθέσεις αυτές βέβαια είχαν επιβαρύνει πολύ τους τοπικούς προϋπολογισμούς, και πολλές συζητήσεις είχαν γίνει, παλιότερα, για σκανδαλώδεις συμβάσεις, υπέρογκες αμοιβές, κλπ – εις μάτην όμως: είχε φανεί ότι όλη αυτή η ιστορία άξιζε τον κόπο. Γιατί με όλες αυτές τις νεωτερικές αρχιτεκτονικές, που φάνταζαν σαν καρικατούρες φανφάρες ή χλευαστικές μελω-

δίες, ο Βόλος, *ευρωπαϊκή* πια πόλη, είχε βγεί από την αφάνεια, και είχε αποκτήσει τα ισχυρά τοπόσημα που έλειπαν. Θεωρητικοί της αρχιτεκτονικής μιλούσαν με πάθος για τη “συμβολική αντίστιξη” των νέων αρχιτεκτονικών εκφράσεων με την ταπεινή αρχιτεκτονική της παλιάς πόλης (κάτι που προξενούσε θαυμασμό, ανεξάρτητα από το πόσο σαφές είναι) και πολεοδόμοι/χωροτάκτες εξηγούσαν την ισχυροποίηση της θέσης του Βόλου στην ιεραρχία των ευρωπαϊκών μητροπολιτικών κέντρων. Κάποιες αιτιάσεις, βέβαια, κυρίως από τους οπισθοδρομικούς και αθεράπευτα ρομαντικούς (δηλαδή από τους αντιδραστικούς) συνέχιζαν να διατυπώνονται, όπως, για παράδειγμα, για την ένδεια του νέου δημόσιου χώρου της πόλης. Ο συνάδελφος από το Delft, εκείνο το απόγευμα στο Βόλο, εξηγούσε και αυτήν την πλευρά της ανάπλασης – απλώς για την πληρότητα της εννιμέρωσης. Γιατί, στις αιτιάσεις αυτές είχε έτοιμη την απάντηση: τα περί δημόσιου χώρου, κλπ., έλεγε, είναι κατάλοιπα της ξεπερασμένης εκείνης αντίληψης του 20^{ου} αιώνα που αναζητούσε ανύπαρκτες συλλογικότητες. Είναι σαφές, ισχυριζόταν: στη σύγχρονη πόλη ο δημόσιος χώρος δεν πρέπει να θεωρείται ότι είναι παρά το απολύτως ελεγχόμενο εκείνο τμήμα που μένει ανάμεσα στα κτίρια.

Αφύπνιση – Κοιτάζω ψηλά από το Φρούριο της Πάτρας την “Παλιοβούνα”, απέναντι, και καμιά σκελετώδης σιδηροκατασκευή στο λιμάνι δεν παρεμβάλλεται στην οπτική φυγή – και στο Βόλο το εργοστάσιο τσιμέντων λειτουργεί, ο πεζόδρομος της Ερμού με τα μαγαζιά είναι γεμάτος κόσμος, και πύργος γραφείων σε σχήμα μπότας δεν φαίνεται πουθενά στον ορίζοντα. Τελικά, όλα ήταν ένα όνειρο.

Η πραγματικότητα

Θα σταματήσω τώρα να κλέβω από το μέλλον και θα γυρίσω στην “πεζή” πραγματικότητα. Θέλω πράγματι να πω δυο λόγια για τις προοπτικές της ελληνικής πόλης στον 21^ο αιώνα, όπως υποδεικνύει ο τίτλος αυτού του τόμου. Θα το επιχειρήσω, αποφεύγοντας όμως μια συνήθη, “ξύλινη” γλώσσα, που καταλήγει να επισημαίνει είτε “ευοίωνες” είτε “δυσοίωνες” προοπτικές, αλλά μέσα από ένα εννοιολογικό αδιέξοδο. Κι’ αυτό, γιατί με αυτή τη γλώσσα, στην πρώτη περίπτωση σε θεωρούν υπερβολικά αισιόδοξο (“μα δεν βλέπεις τί γίνεται γύρω σου”), στη δεύτερη σε θεωρούν αθεράπευτα μοιρολάτρη (“πες και μια καλή κουβέντα”). Στην πρώτη περίπτωση σε συμπαθούν οι κρατούντες (γιατί, θεωρούν ότι, έχεις διαγράψει τα λάθη του παρελθόντος και δεν θα είσαι κριτικός στα μελλούμενα) αλλά σε αντιπαθούν όλοι οι άλλοι (γιατί σε θεωρούν “πουλημένο” στους κρατούντες, οι οποίοι όπως είπαμε σε συμπαθούν, ή γιατί το τί ωραίο είναι νάρθει το βλέ-

πουν και μόνοι τους – “για τα κακώς κείμενα πες μας”). Στη δεύτερη περίπτωση σε αντιπαθούν οι κρατούντες (γιατί νομίζουν ότι τους αντιπολιτεύεσαι) και σε συμπαθούν όλοι οι άλλοι (γιατί, νομίζουν ότι, αντιπολιτεύεσαι τους κρατούντες ή, γιατί, νομίζουν ότι, μπορείς να προβλέψεις τα λάθη!).

Θα προσπαθήσω λοιπόν να μιλήσω μια άλλη γλώσσα, περισσότερο συναισθηματική, πιστεύοντας ότι αυτή η γλώσσα λείπει από την αναφορά μας στα πολεοδομικά θέματα, και ότι η συναισθηματική αφυδάτωση του καθημερινού μας λόγου, τμήμα του οποίου είναι και ο πολεοδομικός λόγος, γεννά αυτήν τη ξύλινη γλώσσα. Και η συναισθηματική αφυδάτωση του πολεοδομικού λόγου έρχεται όταν, μελετώντας κάποιος ένα τμήμα της πόλης, κυριαρχείται από την δισδιάστατη εικόνα της, από την ηλεκτρονική της προσομοίωση, ξεχνώντας ότι, τελικά, έχει να κάνει με έναν ζωντανό οργανισμό, τον οποίον θα μπορούσε και να αγαπήσει...

Στο διάστημα των δύο δεκαετιών που διέρρευσαν από την εποχή “του Μάνου” και την εποχή “του Τρίτου” ως σήμερα, η πολεοδομική πρακτική στην Ελλάδα κωδικοποιήθηκε, θωρακίστηκε νομοθετικά και σταδιακά απέκτησε όλη εκείνη την εξειδίκευση που πλαισιώνει την αντίστοιχη πρακτική των αναπτυγμένων χωρών. Θα έλεγε κανείς ότι κενά στην ελληνική πολεοδομική νομοθεσία δύσκολα ανιχνεύονται. Εν τούτοις, είναι μάλλον κοινή διαπίστωση ότι το μεγαλύτερο, το συντριπτικά μεγαλύτερο τμήμα του κτισμένου χώρου των ελληνικών πόλεων (συνεχίζει να) παράγεται *σε απόσταση* από αυτή τη σχολαστική νομοθεσία των τελευταίων χρόνων. Δεν πρόκειται για κάποιο έλλειμμα νομιμότητας αυτής της πρακτικής αλλά για μια *χαμηλή ανταπόκριση* των διαδικασιών που ενεργοποιούνται για την παραγωγή του κτισμένου χώρου στους στόχους και τις ελπίδες που ενσωματώνουν αυτές οι νομοθετικές ρυθμίσεις για ένα βελτιωμένο κέλυφος ζωής στις ελληνικές πόλεις. Είναι, με άλλα λόγια, σαν η εικόνα της πολεοδομικής αναρχίας που επικρατούσε στην πριν το “80 εποχή να συνεχίζει να αναπαράγεται. Είναι σαν η συστηματική και γενικευμένη πολεοδομική παρέμβαση που ήταν σύμφυτη με αυτήν τη νομοθεσία, και η οποία υποτίθεται ότι θα μας οδηγούσε στη βαλχάλα της “ανθρώπινης πόλης”, να αργεί να έρθει. Δεν είναι εδώ η θέση να επιχειρήσουμε εξήγηση του φαινομένου. Πρέπει, ωστόσο, να παρατηρήσουμε πως αν κάτι τέτοιο είναι αληθές αξίζει να μας απασχολήσει, γιατί αυτή η νομοθεσία περί τα πολεοδομικά κτίστηκε με αρκετό κόπο στη χώρα μας, πολλές φορές ερχόμενη σε σύγκρουση με κατεστημένα συμφέροντα, δίνοντας αληθινή μάχη για την επικράτησή της. Το περίφημο πολιτικό κόστος, επιστρατεύτηκε αρκετές φορές για να εξηγήσει κάθε πισωγύρισμα στις σχετικές διαδικασίες νομοθετικών ρυθμίσεων που έμπαιναν σε εφαρμογή.

Αλλά και στα νομοθετικά εργαλεία μπορούν να γίνουν παρατηρήσεις. Μία από τις νομοθετικές ρυθμίσεις των δύο τελευταίων δεκαετιών που αφορούν σε

πολεοδομικά ζητήματα και οι οποίες βρίσκονται σε δυσαρμονία με το “τελικό προϊόν” στο οποίο αναφέρονταν, είναι οι οριοθετήσεις (με Προεδρικά Διατάγματα) Ιστορικών Κέντρων στις ελληνικές πόλεις. Όταν, στα μέσα της δεκαετίας του ‘80, ξεκινώντας από την Αθήνα, καθορίστηκε συγκεκριμένη έκταση στα κέντρα των πόλεων όπου ανιχνεύονταν κάποιος ιστορικός χαρακτήρας, όπου θα ίσχυαν ειδικές διατάξεις δόμησης, πολλοί θεώρησαν ότι, έστω και καθυστερημένα, η ελληνική πόλη ενεργοποιούσε μηχανισμούς ανάκτησης ή/και διαφύλαξης της ιστορικής της μνήμης. Οι κινήσεις εκείνες είχαν, συνολικά, μια θετική απήχηση, και παρά το ότι τα κατάλοιπα του παρελθόντος ενδιέφεραν συχνά περισσότερο ως (νέο) εμπορευματοποιήσιμο είδος παρά ως αληθινά πολιτιστικά κοιτάσματα, κάποιες διατάξεις προστασίας που εισήχθησαν στις μικρές αυτές εκτάσεις των Ιστορικών Κέντρων έγιναν αποδεκτές, ακόμη και από τους νοσταλγούς της *laissez-faire* μεταπολεμικής εποχής.

Ωστόσο, δεν άργησε να φανεί ότι το ιστορικό φάσμα που λαμβάνονταν υπόψη για τον καθορισμό της περιοχής ενός Ιστορικού Κέντρου, μικρή σχέση είχε με την πραγματική ιστορική εξέλιξη της αντίστοιχης πόλης. Ήταν σαν κάποιος να είχε “αξιολογήσει” την Ιστορία και να είχε αποκλείσει ολόκληρες ιστορικές περιόδους, όπως, για παράδειγμα, την περίοδο του μεσοπολέμου – η οποία, για πολλές ελληνικές πόλεις υπήρξε αφετηρία βιομηχανικής ανάπτυξης και αστικής ανέλιξης. Και πάλι, χάριν παραδείγματος, στην Καλαμάτα, το αντίστοιχο Π.Δ. του ‘85, αν θυμάμαι καλά, άφησε απέξω όχι μόνον το τμήμα της πόλης ανάμεσα στην παραλιακή ζώνη και την περιοχή που κάλυπτε το σχέδιο του 1867, τμήμα στο οποίο υπήρχε σημαντική παρουσία αξιόλογων μεσοπολεμικών κτισμάτων, όσο, επίσης, αγνόησε την ίδια τη ζώνη της παραλίας, αυτή που, όπως έδειξα κάποτε με σχέδια του 19^{ου} αιώνα, αναπτύχθηκε *παράλληλα* με τη νεοκλασική πόλη, που μονοπωλούσε το ενδιαφέρον, στα βόρεια. Φάνηκε, δηλαδή, ότι αυτό που πραγματικά πετύχαινε η αναφορά στο Ιστορικό Κέντρο δεν ήταν η προστασία, τάχα, της ιστορικής μνήμης, αλλά ο εμπλουτισμός του επιχειρησιακού κέντρου της πόλης (περίπου ό,τι οι αγγλοσάξονες αποκαλούν Central Business District, CBD) με μια ακόμη παράμετρο που ανέβαζε την αξία γης. (Αλλωστε, αυτή η ανώτερη αξία γης που διαμορφωνόταν στην περιοχή του κέντρου, χωρίς την οποιαδήποτε παρέμβαση των ιδιοκτητών γης εκεί, απλώς και μόνον γιατί τα κτίσματα διέθεταν μια εξωτερική ιδιότητα, εξισορροπούσε τις όποιες “απώλειες” στην εκμετάλλευση της αστικής γης προέκυπταν από την εφαρμογή των όρων και των περιορισμών δόμησης). Με αυτόν τον τρόπο όμως η Ιστορία ακρωτηριαζόταν και ο πολεοδομικός σχηματισμός παραμορφωνόταν: οτιδήποτε βρισκόταν εκτός οριοθετημένης περιοχής ιστορικού κέντρου γνώριζε, *αυτόματα*, την ιστορική απαξίωση. Για να δώσουμε ένα ακόμη παράδειγμα: στην Αθήνα, το συγκρότημα των προσφυγικών κατοικιών της Λεωφόρου Αλεξάνδρας, ευρισκόμενο, φυσικά, εκτός των ορίων του Ιστορικού Κέντρου του 1985,

αλλά την ίδια στιγμή τοποθετημένο στο άμεσο περιβάλλον τμήματος αυτού που σήμερα ορίζεται ως “Κέντρο Μητροπολιτικών Δραστηριοτήτων Αθήνας”, δίνει μάχη για να “πείσει” ότι είναι φορέας ιστορικής μνήμης – και έχει χάσει, μάλλον, τον αγώνα.

Αυτοί είναι οι λόγοι για του οποίους πολλές φορές ως τώρα επιχειρηματολόγησα υπέρ της αναθεώρησης της καθιερωμένης έννοιας του “Ιστορικού Κέντρου” – έννοια την οποία μοιάζει άκριτα και βιαστικά να υιοθετήσαμε από τις περιπτώσεις των δυτικο-ευρωπαϊκών πόλεων με τους εύκολα ανιχνεύσιμους μεσαιωνικούς πυρήνες. Ένα διαφορετικό “διάβασμα” της ιστορίας της ελληνικής πόλης είναι απαραίτητο στο μέλλον, όπου όχι μόνον επιφάνειες αλλά και γραμμικά στοιχεία-άξονες και σημεία (τοπόσημα) θα επιστρατευτούν ως ποικίλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των (νέων) ιστορικών περιοχών στην πόλη – περιοχές οι οποίες, με τη σειρά τους, θα ανταποκρίνονται σε εκδοχές ενός πλούσιου ιστορικού φάσματος. Αλλά, για να τελεσφορήσει μια διαφορετική αντίληψη στο διάβασμα της ιστορίας της πόλης απαιτείται καλή ιστορική γνώση. Και αυτή η τελευταία δεν θα προκύψει από την ανάγνωση της *Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους*, αλλά μόνον αν κάποιος σκύψει να αφουγκραστεί την ανάσα της πόλης, αν γνωρίσει τους ανθρώπους της, αν εξηγήσει τα τοπωνύμια που διαθέτει αυτή και αν η ίδια του αποκαλύψει τους μύθους που πλέχτηκαν, στα όριά της, με τα χρόνια. Μπορώ να βεβαιώσω ότι στην τελευταία μου εργασία, μια ιστορικο-γεωγραφική έρευνα για τη Λέσβο, έχω κλείσει μια αγάπη γι’αυτό το νησί και τους ανθρώπους του. Και είναι τόσο ωραίο πράγμα ο έρωτας...

Η ελληνική πόλη μπήκε στον 21^ο αιώνα χωρίς να έχει συμφιλιωθεί με μια βασική παράμετρο της λειτουργίας της: την κυκλοφορία. Στις πρόσφατες δημοτικές εκλογές φάνηκε καθαρά ότι, ανεξάρτητα από το μέγεθος της πόλης, τα ζητήματα αιχμής στις σχετικές συζητήσεις κινούνταν όχι γύρω από ανάγκες πολιτιστικής υποδομής, όχι γύρω από ζητήματα στεγαστικής αποκατάστασης, αλλά γύρω από το πώς θα λυθεί το κυκλοφοριακό, που εξισωνόταν πάντα με το “πόσες θέσεις στάθμευσης στο κέντρο θα προσφερθούν”. Είναι βέβαιο ότι οι συζητήσεις εκείνες αναπαρήγαγαν, απλώς, συνήθη φαινόμενα διγλωσσίας περί τα κυκλοφοριακά, που ενδημούν στη ελληνική πόλη στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα:

- *ναι* στα δημόσια μεταφορικά μέσα αλλά *ναι* και στη διευκόλυνση των Ι.Χ. στην κίνησή τους στην πόλη
- *ναι* στους λεωφορειόδρομους αλλά *ναι* και στην κατασκευή ανισόπεδων κόμβων για την ταχύτερη (;) κίνηση των Ι.Χ. – και ας καταστρέφουν αυτοί οι κόμβοι την συνοχή του αστικού ιστού
- *ναι* στην εισαγωγή μέσων σταθερής τροχιάς αλλά *ναι* και στην κατασκευή μεγάλων υπόγειων χώρων στάθμευσης (συνήθως κάτω από πλα-

τείες), και πάλι για τη διευκόλυνση των Ι.Χ. (Η τακτική αυτή ταυτίζεται με προσέλκυση, πρώτα, του Ι.Χ. και ικανοποίηση, στη συνέχεια, της ζήτησης που αυτό δημιουργεί).

Αλλά, αυτή η διγλωσσία είναι καταστροφική. Και είναι τουλάχιστον περιεργο που συνεχίζει να υιοθετείται από δήμους και από υπεύθυνους φορείς σχεδιασμού. Στην καλύτερη περίπτωση υπάρχει σπατάλη χρημάτων και ανάλωση πολύτιμου επιστημονικού δυναμικού. Στη χειρότερη περίπτωση η πόλη υποχρεώνεται να δείξει προς τα έξω (για μια ακόμη φορά) τον χειρότερο εαυτό της. Νομίζω ότι το θέμα έχει πλέον ωριμάσει, και τα αδιέξοδα έχουν φανεί. Υπάρχουν, τώρα πια, πολλοί που πιστεύουν ότι η λύση της μέγιστης δυνατής υποστήριξης των μέσων μαζικής μεταφοράς, ότι η λύση της πεζοδρόμησης για τη διευκόλυνση της κίνησης του πεζού, και ότι η δημιουργία ποδηλατοδρόμων για μια εναλλακτική μετακίνηση, είναι μονόδρομος, και ότι αυτές οι λύσεις ταιριάζουν στο μοντέλο της σύγχρονης ευρωπαϊκής πόλης.

Ωστόσο, θα είχα να προσθέσω λίγες παρατηρήσεις σχετικά με τα “μέσα σταθερής τροχιάς”. Σε αυτήν την κατηγορία κίνησης, ανάμεσα στο επίγειο τραμ και το υπόγειο μετρό νομίζω ότι η προτίμηση θα έπρεπε να είναι για το πρώτο και όχι για το δεύτερο. Έχω επίγνωση ότι με δεδομένη την περιρρέουσα ατμόσφαιρα γύρω από το μετρό της Αθήνας, ατμόσφαιρα η οποία όχι απλώς φαίνεται να το δικαιώνει ως το αποτελεσματικότερο μέσο μαζικής μεταφοράς, αλλά το τοποθετεί και ψηλά στις προτιμήσεις των επιβατών (αν πιστέψουμε τις μετρήσεις που δημοσιεύονται), μοιάζει τουλάχιστον αιρετικό να εγείρω, έστω άλλου τύπου από όσες έχουν ακουστεί εναντίον του, αντιρρήσεις. Παρ’ όλα αυτά θα το αποτολμήσω.

Οι κατά του μετρό θέσεις μου, λοιπόν, δεν σχετίζονται ούτε με το υψηλό κόστος κατασκευής του έργου (έναντι του συντριπτικά χαμηλότερου κόστους, πχ., του τραμ), ούτε με το ότι οι υπόγειες σήραγγες δεν συνταιριάζονται με τη στρωματογραφία ιστορικών πόλεων όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη (και όπως, σε μια άλλη περίπτωση, είχε “δείξει” ο F.Fellini στο *Roma*). Άλλωστε, οι προηγούμενες αιτιάσεις έχουν αρκετά αναλυθεί ως τώρα, και ο καθένας μπορεί να αντλήσει τα δικά του συμπεράσματα. Η διάσταση που έχει αγνοηθεί (και είναι σαν να μην υπάρχει) αφορά στην αποδοχή του να ζεις (για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα) *κάτω από τεχνητές συνθήκες φωτισμού και αερισμού*. Αλήθεια, θα μπορούσε κανείς να διερωτηθεί *γιατί* θα πρέπει η επινόηση της δυτικο-ευρωπαϊκής πόλης της ώριμης βιομηχανικής περιόδου για μεταφορά της (μετα)κίνησης στο υπέδαφος να δαιωνίζεται; *γιατί* η μετακίνηση του επιβάτη πρέπει να θεωρείται “νεκρός” χρόνος (ή, χρόνος που πρέπει να ελαχιστοποιηθεί) και όχι μια *διάρκεια*, που είναι πλούσια σε περιβαλλοντικές εκδοχές, και ευχάριστη στα οπτικά ερεθίσματα που προσφέρει; *γιατί* δεν πρέπει να μας απασχολεί η επαλήθευση του εφιαλτικού σεναρίου της *Μηχανής του Χρόνου*

(H.G.Wells, 1895), σύμφωνα με το οποίο μια ορισμένη κοινωνική διαστρωμάτωση σχετίζεται με τη ζωή “μέσα” και “έξω”, με τη ζωή στο σκοτάδι και με τη ζωή στο φως;

Αξίζει, ίσως, να θυμηθούμε ότι είναι, κυρίως, στις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες που αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις σε ευρωπαϊκές πόλεις εισήγαγαν, ως φυσιολογική τάχα εξέλιξη προς έναν “σύγχρονο” τρόπο ζωής, κελύφη που βρίσκονταν σε πλήρη απομόνωση από τον φυσικό τους περίγυρο: γραφειακούς χώρους και αχανή εμπορικά συμπλέγματα, αναπτυγμένα σε πολλά υπόγεια επίπεδα (όπως, π.χ., το Catharije Centrum στην Ουτρέχτη). Εκείνες οι πρακτικές ανάπλασης προφανώς “έδεναν” αρμονικά με το “αυτονόητο” της υπόγειας μετακίνησης, που μετρούσε ήδη τότε έναν αιώνα ζωής, και την οποία τα συνεχώς οξυνόμιστα κυκλοφορικά προβλήματα της επιφάνειας έβλεπαν ως το μοναδικό αντίδοτο. Εάν, σήμερα, πολλές από εκείνες τις εσωστρεφείς κατασκευές έχουν απαξιωθεί, και εάν πληθαίνουν τα παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων, μεγάλης και μικρής κλίμακας, που υιοθετούν τη λύση του τραμ, θα ήταν ίσως χρήσιμο εμείς, εδώ στη Ελλάδα, να σκεφτούμε ότι το μετρό δεν είναι η καλύτερη λύση, π.χ. για τη Θεσσαλονίκη...



ΡΑΝΙΑ ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ

Πόλη και πολιτισμός.
Η αισθητική της ελληνικής πόλης¹

Η πόλη ως «αισθητικό αντικείμενο»

Ήδη από το 1980, συνεχίζεται σταθερά η έντονη αστικοποίηση στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τάσεις που εκτιμάται ότι θα επιτείνονται, και με αποτέλεσμα το φαινόμενο αυτό να λειτουργεί αποσταθεροποιητικά στις όποιες προσπάθειες αναλαμβάνονται για μια πιο εξισορροπημένη κατοίκηση του κοινοτικού χώρου. Υπάρχει ωστόσο ένα σταθερό και διαφοροποιητικό στοιχείο, σχετικό με τον ρόλο που διατηρούν οι πόλεις της Ευρώπης και ο οποίος δεν συσχετίζεται άμεσα με την πληθυσμιακή έκρηξη των μεγάλων αστικών σχηματισμών.

Ο ειδικός αυτός ρόλος απορρέει από το ότι το “όραμα” της Ευρώπης εξακολουθεί να στηρίζεται στην ευρύτατα αποδεκτή αντίληψη ότι η Ευρωπαϊκή Πόλη, ακόμη σήμερα, διαθέτει έντονο κοινωνικό και πολιτιστικό χαρακτήρα, ο οποίος της επέτρεψε να ενσωματώνει διαχρονικά όλες τις μορφές των αλλαγών της κοινωνίας, παραμένοντας κέντρο τόσο του δημόσιου, όσο και του ιδιωτικού βίου. Η παραπάνω παραδοχή συνοδεύεται από την επίσης κυρίαρχη βεβαιότητα ότι τέτοιου είδους λειτουργία δεν μπορεί παρά να παραλαμβάνεται από τα ιστορικά κέντρα των πόλεων.

Όμως, η συνήθης καθημερινή χρήση της έννοιας “ιστορική πόλη”, σε διάκριση από τον συγκεκριμένο μνημειακό πλούτο που η καθημία εμπεριέχει, αναγκαστικά παραπέμπει στην ύπαρξη “α-ιστορικών” αστικών σχηματισμών. Μια τέτοια αντίληψη όμως, εκτός του ότι δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, αλλοιώνει, για όσους μάλιστα ασκούν το επάγγελμα του αρχιτέκτονα – πολεοδόμου, τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν τις δυνατότητες αναβάθμισης του συνολικού αστικού αποθέματος.

Αποτελεί κοινό τόπο η διαπίστωση ότι όλες οι χρονικές περιόδους και τα μορφώματά τους, δομημένα ή μη, διαθέτουν ιστορικό βάθος και φυσικά από αυτόν τον κανόνα δεν δύναται να εξαιρούνται τα παραγόμενα στη σύγχρονη εποχή. Το σύνολο του κατασκευασμένου τεχνητού πλούτου των πόλεων, ο οποίος άλλωστε μεταμορφώνεται συνεχώς, προκειμένου να ανταποκριθεί στις

¹ Σε άρθρο μου, που δημοσιεύτηκε στα «Ενθέματα» της εφημερίδας ΑΥΓΗ, τον Μάιο 2002, διατυπώνονται ορισμένοι αντίστοιχοι προβληματισμοί.

μεταβαλλόμενες απαιτήσεις, συγκροτεί την ιστορική πραγματικότητα και ο τρόπος με τον οποίο αυτές αποτυπώνονται στον χώρο αντικατοπτρίζει τις εκάστοτε ιστορικές, κοινωνικές και πολιτιστικές συγκυρίες.

Το υπαρκτό και σε άλλες περιπτώσεις φαινόμενο της αυτονομίας της αισθητικής λειτουργίας, έναντι διαφόρων παραμέτρων, κατέχει παραδόξως σημαντική θέση στη συνείδηση των πολιτών για τη διαμόρφωση της εικόνας της πόλης. Η “Πόλη”, ενώ αποτελεί τόσο πολύπλοκο και πολυσύνθετο κοινωνικό οργανισμό, κρίνεται πρωτίστως ως αισθητικό αντικείμενο. “Είναι ωραία, είναι άσχημη”, “έχει ταυτότητα, δεν έχει φυσιογνωμία”. Η αντιληπτική δηλαδή εικόνα που δημιουργείται στον οποιονδήποτε, όταν προσεγγίζει μια πόλη για πρώτη φορά, αναφέρεται αποκλειστικά στην αισθητική, μάλιστα με ιδιαίτερο πεδίο αναφοράς τα ιστορικά κέντρα. Σε επόμενο χρονικό διάστημα θα τεθούν, εάν τεθούν, θέματα του τύπου “έχει πολλούς φτωχούς”, “φαίνεται πλούσια”, κλπ.

Όμως, δεν μπορεί παρά να τεθεί άμεσα το ερώτημα του εάν οι “νέες πόλεις”, που δημιουργήθηκαν μετά τη δεκαετία του 60, είτε εξ’ υπαρχής είτε ως μεγάλες οικιστικές αναπτύξεις, δορυφόροι, στην περιφέρεια των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων, μεταφέρουν μηνύματα πολιτισμού, εάν δηλαδή προκαλούν τους χρήστες και τους επισκέπτες να τις κρίνουν ως αισθητικά αντικείμενα. Το ερώτημα γίνεται σαφέστερο εάν τεθεί ανάστροφα, δηλαδή “κατά πόσο αποτελούν αυτά τα μορφώματα πόλεις”. Με την εμπειρία που έχει κατακτηθεί έως σήμερα και από τα συμπεράσματα που έχουν εξαχθεί, η απάντηση είναι σαφώς αρνητική, με συνέπεια, σε χώρες που διαθέτουν μεγαλύτερη ευμάρεια, να έχουν προωθηθεί ακόμη και ενέργειες για την κατεδάφιση σηματικών τμημάτων τους και την αντικατάστασή τους από ηπιότερες και πολυλειτουργικές τυπολογίες εκμετάλλευσης του χώρου.

Τι τους λείπει; Οι σωρευμένες εμπειρίες, με προφανή πολιτιστικό χαρακτήρα, από τους πολλαπλούς μετασχηματισμούς και το γεγονός ότι, έως σήμερα, οι δημόσιες προσπάθειες για την αισθητική αναβάθμιση των πόλεων επικεντρώνονται σχεδόν αποκλειστικά στα ιστορικά κέντρα και σπάνια στην εκτεταμένη περιφέρειά τους. Στη χώρα μας, είναι χαρακτηριστικό το φαινόμενο ότι οι περιφερειακές των ιστορικών κέντρων συνοικίες, που προήλθαν από προηγούμενες γενιές αυθαιρέτων και οι τωρινές συνοικίες των αυθαιρέτων εντάχθηκαν διαδοχικά στο “σχέδιο πόλης” και στη συνέχεια αφέθηκαν στην τύχη τους.

Το αστικό έλλειμμα – Η Ευρωπαϊκή Πόλη σε κρίση

Σήμερα όμως η Ευρωπαϊκή Πόλη είναι σε κρίση. Το συντριπτικό ποσοστό του πληθυσμού των μεγαλουπόλεων δεν κατοικεί πλέον στα ιστορικά κέντρα, τα οποία σταδιακά μετατρέπονται σε χώρους παροχής υπηρεσιών. Ο

πληθυσμός κατοικεί στην περιφέρεια των πόλεων, με τρόπο που να διασφαλίζεται η ταξική διαστρωμάτωση, σε διαφορετικές περιοχές οι μεσαίες τάξεις, σε άλλες οι κοινωνικά αποκλεισμένες.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στους κόλπους της Επιτροπής δεν υπάρχει, ούτε προβλέπεται να δημιουργηθεί Γενική Διεύθυνση Αστικής Ανάπτυξης και ως εκ τούτου δεν προωθείται κανένα εξειδικευμένο θεσμικό καθεστώς για τον συντονισμό των αστικών πολιτικών. Η έλλειψη θεσμικού υποβάθρου συνιστά αστικό έλλειμμα και επομένως οι αστικές δραστηριότητες και οι πολιτικές είναι προορισμένες να παραμείνουν αποσπασματικές και θρυμματισμένες, δίχως συνοχή και βεβαίως δίχως όραμα.

Στην περίπτωση του Ελληνικού χώρου, το αστικό έλλειμμα ίσως να είναι ακόμη εντονότερο. Δεν ήταν όμως πάντα έτσι. Οι ιστορικές παράμετροι ανάπτυξης της χώρας, που διαμόρφωσαν την σημερινή σχέση αρχιτεκτονικής και ελληνικής κοινωνίας, έκαμαν ώστε η πλούσια αρχιτεκτονική μας παράδοση να μην αποτελεί σημείο αναφοράς και διδαχής για την ελληνική κοινωνία. Και δεν αναφέρομαι μόνον στους κοινά αποδεκτούς παραδοσιακούς οικισμούς, αλλά στην αρχιτεκτονική όλων των μικρών και μεσαίων αστικών κέντρων, τα οποία στον βωμό της ανάπτυξης όφειλαν να καταστραφούν.

Αλλά και η όποια αποδοχή των συνεπειών του χαρακτηρισμού “παραδοσιακός οικισμός” ή “ιστορικό κέντρο”, συνδέθηκε με όρους οικονομικών και όχι πολιτιστικών παραμέτρων και ειδικότερα με τους χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζεται η αρχιτεκτονική τους ως μουσειακή, προς απομίμηση, με τα γνωστά πολυπληθή και πολύ κακά δείγματα, κακέκτυπα αντίγραφα αρχιτεκτονημάτων παρελθόντων χρόνων, τα οποία, αν μη τι άλλο, διέθεταν έντονη εσωτερικότητα. Σε αυτή τη διαδικασία οι αρχιτέκτονες φορτώθηκαν αποκλειστικά την ευθύνη του “ωραίου”, ενώ το “λειτουργικό” και το “τεχνικά άρτιο” αποτελεί, κατά την κοινωνική εκτίμηση, αντικείμενο προς επίλυση από άλλους.

Έχω τη γνώμη ότι, μέχρι την σχετικά πρόσφατη περίοδο της ελληνικής “αρχιτεκτονικής παγκοσμιοποίησης”, περίοδο κατά την οποία γέμισαν οι πόλεις μας με αμελέτητα σε όγκους και ακαλαίσθητα μεγαθήρια, με υαλοπετάσματα και δωρικά ή ιωνικά μεταμοντέρνα κιονόκρανα, στην κορυφή ή στη βάση των κτιρίων, τα περισσότερα από τα σύγχρονα έργα των αρχιτεκτόνων ήταν ευπρεπή, τοποθετημένα όμως σε απόλυτα άξενο περιβάλλοντα αστικό χώρο, στο no man’s land. Αλλά και σε αυτές τις ευπρεπείς περιπτώσεις, η διάκριση της αρχιτεκτονικής πράξης από την πολεοδομική λειτουργία του κτιρίου είχε απτά και ορατά αποτελέσματα, με την εκ συστήματος τοποθέτηση των κτιρίων στα “οικόπεδα”, δίχως να λαμβάνονται υπόψη οι αστικές οπτικές γωνίες και οι προοπτικές, όπως άλλωστε και η μορφολογία των όμορων κτιρίων.

Η δημόσια παρέμβαση, στο σύνολο του αστικού χώρου, παραμένει ανύπαρκτη. Τι λοιπόν θα χρησιμεύσει ως υπόδειγμα για τους πολίτες, ώστε η

απαίτηση αισθητικής απόλαυσης να καταλάβει το πεδίο που της οφείλεται; Τη στιγμή που, εξ' όσον γνωρίζω, ακόμη και στις θεσμικές συζητήσεις για την κατάρτιση των προγραμμάτων σπουδών των Τμημάτων Αρχιτεκτόνων της Χώρας αμφισβητείται, από συναδέλφους - διδάσκοντες, ότι αποτελεί συνθετικά ενιαίο αντικείμενο το τρίπτυχο "αρχιτεκτονική/αστικός σχεδιασμός/πολεοδομία". Είναι βέβαιο ότι ο πρώιμος, δίχως βιώματα, κατακερματισμός του αντικειμένου, σε κάθετες επιμέρους εξειδικεύσεις, δεν συμβάλει στην παραγωγή και την ανάδειξη της συνολικής αισθητικής του χώρου, ακριβώς δηλαδή αυτής που συνέβαινε να παράγεται παλαιότερα σε όλους τους οικισμούς και τα αστικά κέντρα της χώρας.

Το αστικό τοπίο αποτελεί πολιτιστικό αγαθό

Για πρώτη φορά στον 20ό αιώνα, οι ευρωπαϊκές πόλεις αναπτύχθηκαν καταναλώνοντας μεγάλες περιφερειακές εκτάσεις, όπου εγκαταστάθηκαν μονολειτουργικές ζώνες "αμιγούς κατοικίας" και "μεγάλων υποδομών" εκτός κλίμακας, όπου "Φύση και δομημένο περιβάλλον" αναμειγνύονται και δημιουργούν τοπία δίχως τάξη, δίχως αισθητική. Οι προσπάθειες για ανάσχεση αυτών των φαινομένων δεν αποδίδουν, κυρίως διότι η αναγκαιότητα να αναληφθούν ολοκληρωμένες δράσεις αστικής διακυβέρνησης ταυτίστηκε με την απλουστευμένη έννοια της διοικητικής διαχείρισης, με αποτέλεσμα οι όποιες παρεμβάσεις αναλαμβάνονται να μην δύνανται να διασφαλίσουν στοιχειωδώς την έννοια του δημοσίου συμφέροντος.

Από εδώ εκπορεύεται και το νοηματικό περιεχόμενο που οφείλει να αποκτήσει η κατά κάποιον τρόπο συνθηματική έκφραση "να ξαναχτίσουμε τις πόλεις του αύριο", στο να δοθεί δηλαδή έμφαση στην αντίληψη ότι "η πόλη του αύριο υπάρχει", είναι ο υφιστάμενος αστικός ιστός, αυτόν πρέπει να αναπλάσουμε, με αυτόν έχουμε να αναμετρηθούμε. Η αισθητική απόλαυση ή η δυσaréσκειά μας μπορεί να οφείλονται στη σύνθεση και τον τρόπο που συγκροτείται το συνολικό πλέγμα του αστικού ιστού, σύγχρονου ή παραδοσιακού, στις χαράξεις του και στην ιστορικότητα που αυτό μεταφέρει.

Οι πόλεις αποτελούν σύνολα πολλαπλών "εμπειριών - περιεχομένων", τα οποία διαμορφώνονται από συστήματα κτισμένου και ελεύθερου χώρου, δεμένα το ένα με το άλλο από μια αμφίδρομη σχέση συνάρτησης, τόσο, που είναι άχρηστο να προσπαθήσουμε να αποφανθούμε εάν προεξάρχει το αποτύπωμα των ελεύθερων χώρων έναντι των κατασκευών του δομημένου περιβάλλοντος. Ακολουθούν οι μεν τους δε και αρθρώνονται με διαφορετικές γεωμετρίες.

Ο αστικός ιστός στο σύνολό του διαμορφώνει την αισθητική. Ένα γρήγορο μάτι στην ιστορία μας μαθαίνει ότι οι πόλεις ποτέ δεν σταμάτησαν να αλληλο - ανακαλύπτονται, να ανανεώνονται, να μιμούνται. Νέες πόλεις γεν-

νήθηκαν με το βλέμμα στραμμένο σε ήδη υπάρχουσες αστικές δομές. Πρέπει να το τονίζουμε συνεχώς ότι ο πολιτισμός γεννιέται από τον πολιτισμό και ο πολιτισμός πασχίζει να εξαπλωθεί για λόγους που σπάνια σχετίζονται με την οικονομία της αγοράς.

Σήμερα, η μονομερής επανάχρηση και αναβάθμιση των ιστορικών κέντρων δεν μπορεί παρά να ανήκει στο παρελθόν. Το σύνολο του αστικού τοπίου οφείλει να αντιμετωπίζεται ως πολιτιστικό αγαθό, όχι μόνο το τμήμα του που παρήχθη χθες, αλλά και αυτό που παράγεται σήμερα. Δεν πρέπει να παραιτηθούμε από την αυτονόητη επιταγή ότι οι πόλεις μας, σε κάθε τους σημείο, πρέπει να μας μιλούν, να μας μορφώνουν, τόσο στο επίπεδο των αισθήσεων, όσο και σε αυτό των αισθημάτων. Η “πόλις” πρέπει να είναι παντού παρούσα. Δεν μπορούμε να ζούμε δίπλα της.

Δεν είναι δυνατό στα ιστορικά κέντρα και στις πλούσιες συνοικίες να διαμορφώνουν το αστικό τοπίο οι αρμονικές χαράξεις, σχεδιασμένες από τους καλλίτερους μαστόρους και στις φτωχές συνοικίες η αναμενόμενη αισθητική απόλαυση να μορφώνεται από τα όρια και τα ακανόνιστα σχήματα των οικοπέδων, όπως έγινε με τις κατ’ εξακολούθηση “εντάξεις στο σχέδιο πόλης” των εκτεταμένων περιοχών αυθαιρέτων. Εάν το δεχτούμε αυτό, τότε δεχόμαστε ως κανόνα την ταξικότητα, ότι δηλαδή κάποιες τάξεις αυτονόητα απολαμβάνουν και οι υπόλοιπες όχι.

Πρέπει να σημειωθεί, επίσης, ότι, το να ασχολούμαστε μονομερώς με τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, αποβαίνει εις βάρος του συνόλου του αστικού ιστού. Τα ιστορικά κέντρα υποφέρουν. Υπό το βάρος της πίεσης του μαζικού τουρισμού μετατρέπονται σταδιακά σε “disneyland”, ενώ η περιφέρεια μετατρέπεται σε χώρο όπου αναπτύσσεται “το μίσος”.

Το ίδιο το αστικό τοπίο, έστω και εάν σήμερα είναι υποβαθμισμένο, αποτελεί πολιτιστικό αγαθό. Η σύγχρονη αντίληψη οφείλει να αναγνωρίζει ως “πολιτιστική κληρονομιά” τον συνολικό δομημένο χώρο. Όλα τα κτίρια – όχι μόνον τα θεωρούμενα διατηρητέα - καθώς και όλες οι αστικές δομές, εάν τους δοθεί η πρέπουσα σημασία, μεταφέρουν μηνύματα και διαμέσου τους υποδηλώνεται ο ειδικός χαρακτήρας κάθε σχηματισμού. Οι πολιτισμοί και οι ιστορίες των πόλεων είναι διαφορετικές και επομένως σε αυτό το χαρακτηριστικό τους πρέπει να δοθεί έμφαση. Στην ανάδειξη της μοναδικότητας της αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής τους δομής.

Ακόμη και οι μικρές κλίμακας παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο, που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στις περιφερειακές συνοικίες των πόλεών μας, προσέδωσαν αυτοεκτίμηση στους πολίτες τους, ότι δηλαδή μπορεί επιτέλους να αισθάνονται περήφανοι που κατοικούν εκεί. Πόσο μάλλον εάν είχε προαχθεί μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση για την αστική και την χωρική ανάπτυξη, η οποία θα εδραζόταν στην κοινωνική και πολιτισμική ιδιαιτερότητα, σεβόμενη την μοναδικότητα του εκάστοτε αστικού σχηματισμού.

Κριτική αποτίμηση της παραγωγής αρχιτεκτονικού έργου

Είναι αυτονόητο ότι το αρχιτεκτονικό έργο ενσωματώνει συγχρόνως σημαντική τεχνική διάσταση και δημιουργική/πολιτιστική λειτουργία. Είναι, όμως, αξιοπερίεργο ότι ενώ σε όλες τις τέχνες είναι καθιερωμένη και αναμενόμενη η κριτική, τόσο εκ μέρους των ειδικών όσο και του κοινού, στην αρχιτεκτονική γενικά δεν ασκείται τέτοιου είδους διεργασία, και το χειρότερο, δεν αναμένεται να ασκείται, ούτε από τους ειδικούς ούτε από το κοινό. Να σημειωθεί δε ότι, η αρχιτεκτονική είναι η μόνη τέχνη η οποία διαθέτει ακόμη “πελάτες”, οι οποίοι αιτούν την παραγωγή σχετικού έργου.

Το αξιοπερίεργο καταντά να είναι ακόμη πιο ακατανόητο, εάν ληφθεί υπόψη ότι το αρχιτεκτονικό έργο υποχρεούται ο οποιοσδήποτε να το αντικρίξει, μιας και το αποτύπωμά του τοποθετείται με όρους μονιμότητας στον ανοιχτό δημόσιο χώρο, ενώ αντιθέτως τα λοιπά καλλιτεχνικά έργα προσεγγίζονται κατά κανόνα σε “κλειστό” - επιλεγμένο χώρο, από όποιον επιθυμεί να τα “συναντήσει”.

Οι ειδικοί και ιδιαίτερα το σώμα των αρχιτεκτόνων φέρουμε μεγάλη ευθύνη για την μακροχρόνια και ανέμελη συμπεριφορά μας, την οποία δεν αποδίδω τόσο στον συντεχνιασμό, όσο σε μια αρχικώς καθιερωμένη ελιτίστικη αντίληψη καλής συμπεριφοράς (*bonnes manières*), μεταξύ του αρχικά μικρού αριθμού αρχιτεκτόνων, η οποία στη συνέχεια παγιώθηκε και την οποία, εάν επιθυμούμε να διεκδικήσει η αρχιτεκτονική την υπόληψη που της οφείλεται από την κοινωνία, οφείλουμε να υπερβούμε. Η αρχιτεκτονική σήμερα αποτελεί λαϊκό επάγγελμα, ασκείται σε όλη την επικράτεια από σχετικά διευρυμένο σώμα, περί τους δεκαπέντε χιλιάδες αρχιτέκτονες.

Οι σημερινοί και μελλοντικοί προσανατολισμοί των δράσεων, για την ανόρθωση του πολιτισμικού status της σύγχρονης ελληνικής αρχιτεκτονικής, είναι σαφείς. Απαιτείται η κριτική αποτίμησή της διαμέσου ευρύτατου κοινωνικού διαλόγου. Όλες οι προσπάθειες, οι οποίες προσφάτως έχουν δειλά αναληφθεί, πρέπει να συνεχιστούν και να ενταθούν, ιδιαίτερα προς την κατεύθυνση της δημιουργίας παράδοσης στην αναλυτική και επιστημονική κριτική, αλλά και στην αποδοχή της. Διότι όλοι όσοι νοιάζονται για την επιβίωση της πολιτιστικής διάστασης του αρχιτεκτονικού έργου στη χώρα, οφείλουν να φροντίσουν για όσα φρόντισαν οι προηγούμενες γενιές, δηλαδή για την ποιότητα του Ελληνικού Χώρου στο σύνολό του.



ΧΑΡΗΣ ΚΟΚΚΩΣΗΣ

Πολοδομικός σχεδιασμός
για βιώσιμες πόλεις;
Η προοπτική του περιβαλλοντικού
σχεδιασμού για τη βιώσιμη ανάπτυξη

Περίληψη

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα των αστικών κέντρων έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα τις σύγχρονες κοινωνίες τα τελευταία χρόνια καθώς θεωρούνται βασικοί ανασταλτικοί παράγοντες στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην οικονομική ανταγωνιστικότητα των αστικών κέντρων σε περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών πρέπει να ενταχθεί σε ένα ευρύτερο πλαίσιο προς μια στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης. Ως εκ τούτου έχουν αναπτυχθεί προτάσεις και πρωτοβουλίες που αναζητούν τα πρότυπα για τη «βιώσιμη πόλη». Οι σύγχρονες διεθνείς προσεγγίσεις βασίζονται σε πρότυπα που προϋποθέτουν κοινωνικές πρακτικές (π.χ. συμμετοχικές διαδικασίες) και οργανωτικές ικανότητες (π.χ. ως προς την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των δράσεων) που δεν χαρακτηρίζουν την ελληνική πραγματικότητα. Ομως διαμορφώνεται σταδιακά μια πληθώρα γενικών ή ειδικών πλαισίων (διεθνούς-ευρωπαϊκού χαρακτήρα) που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην ενίσχυση του πολεοδομικού σχεδιασμού στρατηγικού χαρακτήρα.

Πόλη και Βιώσιμη Ανάπτυξη

Οι σύγχρονες πόλεις αντιμετωπίζουν σύνθετα περιβαλλοντικά προβλήματα που έχουν κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις. Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος στον αστικό χώρο σχετίζεται με τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (π.χ. δόμηση, χρήσεις γής, κυκλοφορία, κλπ.) στην πόλη, άρα και με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Επιπλέον η υποβάθμιση του περιβάλλοντος στην πόλη μπορεί να έχει επίδραση, ως ένα βαθμό, στη δομή και δυναμική του αστικού χώρου καθώς και άμεσα ή έμμεσα σε μια ευρύτερη περιοχή.

- Σε ένα πρώτο επίπεδο θεώρησης, τα περιβαλλοντικά προβλήματα (όπως π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, θερμικές νησίδες, σκουπίδια, κ.λπ.) εμφανίζονται ιδιαίτερα οξυμένα και εστιασμένα σε ορισμένες περιοχές της πόλης, συνήθως στο κέντρο, μειώνοντας την ελκυστικότητά τους ως τόπους κατοικίας και εργασίας. Αυτό οδηγεί συχνά σε αναδιάρθρωση των λειτουργιών (π.χ. εγκατάλειψη και αναζήτηση περιοχών για κατοικία και εργασία -αλλά και αναψυχή-στον περιαστικό χώρο) συμβάλλοντας και στην εξάπλωση της πόλης. Η διάχυση του οικιστικού ιστού συνοδεύεται συχνά από περιβαλλοντική υποβάθμιση στον περιαστικό χώρο όπως π.χ. αρνητικές επιπτώσεις στα φυσικά οικοσυστήματα (π.χ. δάση, ακτές, κλπ.) και στους φυσικούς πόρους (π.χ. νερά, δάση, γεωργική γή, κλπ.) αλλά συμβάλλει και σε επιβάρυνση του περιβάλλοντος συνολικά, π.χ. με αύξηση των αερίων εκπομπών λόγω αύξησης των μετακινήσεων, μείωση του πρασίνου, κλπ.
- Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος επηρεάζει, ενδεχομένως, την ανταγωνιστικότητα και τον ευρύτερο ρόλο της πόλης, επομένως και τις προοπτικές οικονομικής της ανάπτυξης. Στο πλαίσιο της διεθνοποίησης της οικονομίας και του αυξανόμενου οικονομικού ανταγωνισμού των πόλεων η ποιότητα ζωής –όπου συμμετέχει η ποιότητα περιβάλλοντος- αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη μιας πόλης (Haughton και Hunter, 1994). Η ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα, για παράδειγμα, παραμένει όχι μόνο μια σοβαρή απειλή για την υγεία των κατοίκων αποτελώντας και ένα από τα αίτια της αναζήτησης τόπου κατοικίας (και εργασίας) εκτός κέντρου, αλλά θεωρείται και πρόσθετο ανασταλτικό στοιχείο για την προσέλκυση επιχειρήσεων. Η Αθήνα κατέχει την 30ή θέση μεταξύ των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων ως επιχειρηματικό κέντρο για επιχειρήσεις με διεθνή προσανατολισμό και δραστηριότητα (στοιχεία 2004).
- Σε ένα τρίτο επίπεδο, η πόλη, ως συγκέντρωση ανθρώπων και δραστηριοτήτων, αποτελεί σημαντικό πόλο ζήτησης και κατανάλωσης φυσικών πόρων όπως ενέργεια, νερό κ.λπ. αλλά και εστία περιβαλλοντικών προβλημάτων. Τα προβλήματα περιβάλλοντος εμφανίζονται στις πόλεις με μια έντονη και (κοινωνικά) πιεστική μορφή. Επιπλέον είναι προβλήματα τοπικού και υπερτοπικού (ακόμη και παγκόσμιου) χαρακτήρα. Το «οικολογικό ίχνος» της συχνά εκτείνεται συνήθως πολύ πέρα από τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος σε μια ευρύτερη περιφέρεια.

Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου και η αναζήτηση βελτίωσης στην ποιότητα ζωής, αλλά και η ένταση και πολυπλοκότητα των περιβαλλοντικών προβλημάτων στον αστικό χώρο αναδεικνύουν την ανάγκη αναγνώρισης μιας “περιβαλλοντικής διάστασης” στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης, άρα και μιας περιβαλλοντικής πολιτικής για την πόλη.

Η εστίαση στη βελτίωση του περιβάλλοντος, σε επίπεδο πόλης είναι απαραίτητη διότι:

- Αυτό είναι το επίπεδο όπου τα περιβαλλοντικά προβλήματα συσσωρεύονται και όπου τα περισσότερα περιβαλλοντικά προβλήματα σημειώνονται στην πιο έντονη μορφή τους, με προεκτάσεις τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Οι πόλεις, μέσω κατάλληλου σχεδιασμού, έχουν τη δυνατότητα να γίνουν πιο αποδοτικές στη χρήση -και διαχείριση- των φυσικών πόρων, λόγω των δυνατοτήτων της τεχνολογίας και της οργάνωσης με βάση τις οικονομίες κλίμακας.
- Στις πόλεις υπάρχουν θεσμικό πλαίσιο και οργανωσιακές δομές για δράση, ενώ δεν πρέπει να αγνοηθεί και η λειτουργία των πόλεων ως κέντρα λήψης αποφάσεων, διάχυσης καινοτομιών σε δράσεις και πρακτικές περιβαλλοντικής διαχείρισης σε τοπικό ή υπερτοπικό επίπεδο.

Πολιτική για το Περιβάλλον και Βιώσιμες Πόλεις

Η αναζήτηση μιας πολυδιάστατης πολιτικής περιβάλλοντος για τις πόλεις εντάσσεται στο πλαίσιο της αναζήτησης μιας γενικότερης πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Ο όρος “βιώσιμη ανάπτυξη” έχει έναν ιδιαίτερα συμβολικό χαρακτήρα αναδεικνύοντας την ανάγκη ισότιμης έμφασης στο στόχο της προστασίας του περιβάλλοντος με τους στόχους της οικονομικής αποτελεσματικότητας και της κοινωνικής δικαιοσύνης, σε μια μακροχρόνια (δια-γενεακή) προοπτική. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης έχει πλέον αποτελέσει ισχυρό ιδεολογικό πλαίσιο αναφοράς για οποιαδήποτε σύγχρονη πολιτική (αναπτυξιακή, τομεακή ή χωρική). Οι σύγχρονες κοινωνίες θα πρέπει να δρουν με βάση τις αρχές της προφύλαξης και της πρόληψης, να βελτιώνουν τους τρόπους παραγωγής και κατανάλωσης, για πιο αποδοτική χρήση των φυσικών πόρων, να αναπτύσσονται με σεβασμό στα όρια της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων, προσφέροντας σε όλους ίσες ευκαιρίες για μια υγιεινή, ασφαλή και παραγωγική ζωή σε αρμονία με τη φύση, την πολιτιστική κληρονομιά και τις πνευματικές και πολιτιστικές αξίες διότι έτσι διασφαλίζεται η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος. Η λειτουργία της δημοκρατίας και η ενεργός συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις και στην υλοποίηση των δράσεων αποτελεί εκέγγυο για μια ουσιαστική ενσωμάτωση των βασικών αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης στη πόλη.

Παρόλη την καθολική σχεδόν αποδοχή της ανάγκης μιας εξισορρόπησης των στόχων της ανάπτυξης, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης δεν επιδέχεται απαραίτητα έναν ενιαίο προσδιορισμό. Εκεί ίσως να έγκειται και η ευρύτητα της αποδοχής της. Ακόμα και σε θεωρητικό επίπεδο υπάρχουν

διαφορετικές προσεγγίσεις π.χ. η αντιδιαστολή ισχυρής και ασθενούς βιωσιμότητας αντιστοιχώντας σε μια “οικοκεντρική” ή μια “οικονομοκεντρική” προοπτική. (Atkinson και Pearce, 2001).

Υπάρχουν όμως ασάφειες και ως προς τον επιχειρησιακό προσδιορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης (την μετάβαση από στόχους σε στρατηγική και δράσεις π.χ. στον Redclift, 1987) που οδηγεί σε ασάφειες και ως προς την πολιτική που πρέπει να ακολουθηθεί. (Satterthwaite, 1997). Ασάφειες υπεισέρχονται ιδιαίτερα στην επιχειρησιακή ερμηνεία της “ισορροπίας” των στόχων όπως και στο χρονικό και χωρικό πλαίσιο αναφοράς. Η αναζήτηση της βιωσιμότητας (ή αειφορίας) είναι δυναμική με την έννοια ότι αποτελεί στόχο και όχι συγκεκριμένη κατάσταση (θέση) ισορροπίας, άρα η έμφαση θα πρέπει να είναι στη συνεχή αναζήτηση βελτίωσης της σχέσης των στόχων και της αλληλουσχετίσης των δράσεων. Η διαπίστωση αυτή αναδεικνύει την ανάγκη θεώρησης της βιώσιμης ανάπτυξης ως μιας διαδικασίας, όπου ο σχεδιασμός και η διαχείριση αποκτούν μια λειτουργική σχέση αλληλοτροφοδότησης, με κεντρικό στοιχείο ένα σύστημα παρακολούθησης και αξιολόγησης. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία τόσο για το ρόλο του πολεοδομικού σχεδιασμού στο πλαίσιο μιας πολιτικής για βιώσιμες πόλεις όσο και στη σχέση του με την περιβαλλοντική διαχείριση.

Είναι ενδεχόμενο, κατα μια προσέγγιση, να θεωρηθεί ότι στα διαδοχικά στάδια η έμφαση μπορεί να είναι περισσότερο στον ένα στόχο από τους άλλους, π.χ. πρώτα στην οικονομία και μετά στο περιβάλλον, θεωρώντας ότι η σχετική ισορροπία μπορεί να αντιστραφεί αργότερα (π.χ. όταν υπάρχουν οι πόροι). Αυτή η προοπτική στη βάση της ακολουθεί το παλαιό πρότυπο: «πρώτα ανάπτυξη και μετά περιβαλλοντική προστασία» που είναι ακριβώς το αντίθετο από την σύγχρονη έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Θα μπορούσε επίσης να είναι ακριβώς το αντίθετο, δηλαδή, να υποστηριχθεί ότι προηγείται απόλυτα η προστασία περιβάλλοντος. Ακόμα και στη δεύτερη αυτή προσέγγιση υπάρχουν διαφορετικές ερμηνείες, κυρίως ως προς τον ρόλο της τεχνολογίας και της οργάνωσης, όπως για παράδειγμα με βάση μια οικολογική-πολιτική θέση που στηρίζεται σε «περιβαλλοντικά ήπιες δράσεις» μιας συντηρητικής (conservative και conservationist) λογικής του τύπου “small is beautiful” (οι μικρές κλίμακες παρεμβάσεις είναι και οι καλύτερες).

Επιπλέον, παρόλο που στη θεωρία η αναζήτηση της ισορροπίας των στόχων πρέπει να αναζητηθεί σε κάθε χωρικό επίπεδο, τοπικό-υπερτοπικό-παγκόσμιο, τόσο οι φυσικές διεργασίες όσο και τα κοινωνικο-οικονομικά φαινόμενα αναπτύσσονται σε διαφορετικές κλίμακες, χωρικά και χρονικά, που κατα κανόνα δεν συνδυάζονται με τα διοικητικά όρια, δηλαδή τις χωρικές μονάδες και επίπεδα πολιτικής. Η διαπίστωση αυτή υπογραμμίζει τις ουσιαστικές δυσχέρειες μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για το περιβάλλον και τις πόλεις.

Οι διαφορετικοί αυτοί προβληματισμοί αντανακλώνται και στις ποικίλες προσεγγίσεις που έχουν εμφανιστεί ως προς την πολιτική για τις “βιώσιμες πόλεις”. Η έννοια της βιωσιμότητας μπορεί να ερμηνευτεί με μια περιορισμένη “τομεακή” ή στενά “θεματική” θεώρηση δίνοντας έμφαση σε κάποια μόνο διάσταση, όπως στη βιωσιμότητα της οικονομίας, στην υγεία, στην ασφάλεια, στην οικολογία κ.λπ.

Η προοπτική της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης για παράδειγμα, που είναι ιδιαίτερα επίκαιρη, δίνει έμφαση στον διεθνή ρόλο της πόλης ως πόλο ανάπτυξης, στην ανταγωνιστικότητα και στην “εικόνα” της πόλης με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα ως προς κάποιες συγκεκριμένες δραστηριότητες. Στο πλαίσιο αυτό μπορεί να (παρ)ερμηνευτεί ότι η βιώσιμη πόλη επικεντρώνεται στη διατήρηση μιας συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας εξειδίκευσης (π.χ. τον ρόλο στην ναυτιλία ή έναν κλαδο της βιομηχανίας κλπ.), με διεύρυνση του ρόλου της συνήθως με βάση οικονομικές δραστηριότητες αιχμής όπως έρευνα και τεχνολογία, τουρισμό κ.λπ. Η περιβαλλοντική συνιστώσα της πολιτικής για την πόλη, εντοπίζεται στα θέματα εκείνα της ποιότητας του περιβάλλοντος που σχετίζονται κυρίως με την ελκυστικότητα και την βελτίωση της εικόνας της πόλης.

Αντίστοιχα, μια άλλη προσέγγιση μπορεί να εστιάζεται στη βιώσιμη ανάπτυξη με άξονα την υγεία, όπου οι προτεραιότητες για το περιβάλλον συνδυάζονται με τα θέματα φυσικής και ψυχικής υγείας, επομένως και με τα γενικότερα θέματα ποιότητας ζωής. Το πόσιμο νερό, ο θόρυβος, η ατμόσφαιρα, το πράσινο, οι δυνατότητες αναψυχής, κλπ. αποκτούν κεντρική σημασία.

Διεθνώς έχουν αναπτυχθεί ποικίλα προγράμματα και πρωτοβουλίες για τις βιώσιμες πόλεις. Αυτές θα μπορούσαν να ομαδοποιηθούν σε τρεις βασικές προσεγγίσεις-συνιστώσες που συνήθως συνυπάρχουν:

- Πόλεις που είναι πιο οικολογικές (έμφαση στην προστασία και διαχείριση των φυσικών πόρων: έδαφος, νερό, οικοσυστήματα, κ.λπ.).
- Πόλεις που είναι πιο ανθρώπινες (έμφαση στην υγεία, στις μετακινήσεις, κ.λπ.).
- Πόλεις που είναι πιο δημοκρατικές (έμφαση στη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων, στη διακυβέρνηση και στον δημοκρατικό προγραμματισμό).

Αν θεωρηθεί όμως ως αναγκαία η «ισορροπη» έμφαση και στους τρεις βασικούς στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης, τότε είναι απαραίτητη μια σύνθετη προοπτική όπου αναδεικνύονται οι πολλαπλές διαστάσεις και αλληλοδιασυνδέσεις των με την έννοια της ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Η γενική ιδέα για τις βιώσιμες πόλεις αναφέρεται στη δημιουργία συνθηκών όπου όλοι θα έχουν επαρκή στέγη, θα ζουν σε ένα υγιεινό και ασφαλές περιβάλλον, με βασικές εξυπηρετήσεις και ευκαιρίες για παραγωγική απασχόληση. Η αναζήτηση αυτή δεν μπορεί να επιτευχθεί με ενιαίο και καθο-

λικό τρόπο για όλες τις πόλεις. Οι τοπικές ιδιαιτερότητες, συνθήκες, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτισμικές και πολιτικές δομές και δυναμικές προσδιορίζουν τον τρόπο προσέγγισης μιας πολιτικής για μια βιώσιμη πόλη.

Υπάρχουν όμως ορισμένες βασικές αρχές που προδιαγράφουν μια σύγχρονη «ολοκληρωμένη προσέγγιση» προς τη βιώσιμη ανάπτυξη για μια πόλη. Αυτές οι αρχές κωδικοποιούνται σε διάφορα κείμενα αρχών και κατευθύνσεων όπως π.χ. στη Διακήρυξη για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (Habitat Agenda 21) ή την Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης κλπ. (Μπεριάτος, 2000 και Μέγα, 2000).

Οι αρχές αυτές ως προς την περιβαλλοντική τουλάχιστον διάσταση αφορούν:

- Την ολοκληρωμένη (και ενιαία) αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών διαστάσεων της αστικής διαχείρισης λαμβάνοντας υπόψη τις αλληλεπιδράσεις.
- Την αναγνώριση της ανάγκης ανάδειξης της διαχείρισης του περιβάλλοντος ως βασικής συνιστώσας στην αστική διαχείριση με θεώρηση των περιβαλλοντικών θεμάτων σε σχέδια, πολιτικές, προγράμματα και έργα του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.
- Την ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων μέσω της προστασίας και ανάδειξης των διασφαλίζοντας και τις ανάγκες και τις επιλογές στο μέλλον.
- Την προστασία από φυσικούς και τεχνικούς κινδύνους, προωθώντας την ασφάλεια, την υγεία, και την ανάπτυξη ευκαιριών για κοινωνική και πολιτισμική έκφραση.
- Τη διαμόρφωση και επιλογή «οράματος» (vision) για τη βιώσιμη πόλη μετά από αξιολόγηση εναλλακτικών προοπτικών (σεναρίων), ως βάση για την επίλυση των συγκρούσεων και το συντονισμό των δράσεων.
- Την διευκόλυνση της ενεργητικής συμμετοχής στις αποφάσεις και δράσεις όλων των δρώντων (δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, ΜΚΟ, κ.λπ.) με βάση την κοινωνική ευθύνη.

Πολεοδομικός Σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Πόλη

Η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων της πόλης με την προοπτική της «βιώσιμης πόλης» απαιτεί, όπως έχει αναφερθεί, πολυδιάστατη παρέμβαση σε διαφορετικούς τομείς και χωρικά επίπεδα αναγνωρίζοντας τις αλληλοσυσχετίσεις τους (Pugh, 1996). Στο βαθμό που υπάρχουν διατυπωμένοι στόχοι και δράσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει και πολιτική, αν και η απουσία στόχων ή δράσεων θεωρείται και αυτή ως μια πολιτική. Στο πλαίσιο όμως μιας σύγχρονης θεώρησης, όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, η αποφυγή δράσης είναι αδιανόητη όπως είναι και η απο-

σπασματική δράση. Στο βαθμό που οι στόχοι απορρέουν από διαπιστωμένα προβλήματα και συνδέονται με τις δράσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για συγκροτημένη (ορθολογική) πολιτική. Εφόσον οι στόχοι και οι δράσεις αλληλοσυσχετίζονται μπορεί να θεωρηθεί ότι πρόκειται για πολιτική ολοκληρωμένης προσέγγισης. Αυτή είναι και η σύγχρονη θεώρηση για μια πόλη όπου υπάρχει πληθώρα προβλημάτων και παραγόντων, αναζητώνται πολλαπλοί στόχοι και δράσεις και πληθώρα και πολυδιάσπαση δρώντων (Αραβαντινός, 2002). Με μια σύγχρονη προοπτική «αστικής διακυβέρνησης» αναζητείται η διαμόρφωση δομών και μηχανισμών εξασφάλισης συνεργασίας, συντονισμού, συμπληρωματικότητας και συνέργειας των δράσεων στα διάφορα πεδία άσκησης πολιτικής, μεταξύ των οποίων είναι και η προστασία του περιβάλλοντος. Η σύγχρονη αντίληψη για την προστασία του περιβάλλοντος διέπεται από την αναγνώριση της ανάγκης για μια πολιτική που έχει όλο και περισσότερο χωρικό χαρακτήρα, ιδιαίτερα εφόσον αφορά την πολιτική περιβάλλοντος στην πόλη (Κοκκώσης, 1999). Επιπλέον, η σύγχρονη θεώρηση της πολιτικής για την πόλη εστιάζεται στην δημιουργία ενός συστήματος αστικής διαχείρισης (urban management) όπου ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί –και πρέπει– να έχει ένα βασικό ρόλο. Ο ρόλος εξαρτάται από πληθώρα παραγόντων όπως τα συγκεκριμένα προβλήματα του αστικού χώρου, οι στόχοι και η στρατηγική της αστικής διαχείρισης, η κοινωνική δυναμική και το θεσμικό πλαίσιο, κλπ. που είναι βέβαια αλληλένδετοι. Μια πολιτική για τη βιώσιμη πόλη έχει έντονο προσανατολισμό και στα θέματα περιβάλλοντος στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης, επομένως, και ο πολεοδομικός σχεδιασμός προσανατολίζεται αντίστοιχα.

Το βασικό πλαίσιο της σύγχρονης πολιτικής για τη βιώσιμη πόλη μπορεί να περιγραφεί και ως «βιώσιμη αστική διαχείριση» υπογραμμίζοντας την ανάγκη θεώρησης της αστικής διαχείρισης στο ευρύτερο πλαίσιο αναζήτησης μιας πολιτικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Βασικά στοιχεία της βιώσιμης αστικής διαχείρισης είναι η δράση με μια μακροχρόνια προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης. Η δράση συγκροτείται με βάση διαδικασίες αναζήτησης ενός κοινά αποδεκτού πλαισίου, ενός σχεδίου δράσης στρατηγικού χαρακτήρα και ενός συστήματος διαχείρισης που βασίζεται στην παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας με γνώμονα τη αναθεώρηση/διόρθωση της δράσης σε μια συνεχή διαδικασία. Οι αρχές, στόχοι και δράσεις για τη βιώσιμη πόλη έχουν έντονη αλληλοσυσχέτιση και δεν νοείται να εφαρμόζονται επιλεκτικά και αποσπασματικά.

Από περιβαλλοντική άποψη, υπάρχουν μια σειρά από θέματα που αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για την πόλη όπως η διαχείριση της ενέργειας, οι εκπομπές που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, η διαχείριση των υδατικών πόρων και των υγρών αποβλήτων, η διαχείριση των στερεών αποβλήτων, ο θόρυβος, η ποιότητα της ατμόσφαιρας, η διαχείριση των

φυσικών οικοσυστημάτων, η πρόληψη και αντιμετώπιση των φυσικών και ανθρωπογενών κινδύνων, η κινητικότητα στη πόλη και οι μεταφορές, η πολεοδομική οργάνωση, η υγεία και η ποιότητα ζωής γενικότερα. Οι αρχές, στόχοι και δράσεις για τη βιώσιμη πόλη έχουν έντονη αλληλοσυσχέτιση και δεν εννοείται να εφαρμόζονται επιλεκτικά και αποσπασματικά.

Στο πλαίσιο αυτό ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει προφανώς σημαντικό ρόλο καθώς μπορεί να επηρεάσει την χωρική οργάνωση των χρήσεων γης και των υποδομών, την πυκνότητα και το είδος της δόμησης, τη λειτουργία και τη δυναμική της πόλης, κλπ. και έμμεσα να συμβάλει στην αναζωογόνηση των περιοχών, στον έλεγχο της οικιστικής εξάπλωσης, στον εξορθολογισμό των μετακινήσεων, στη βελτίωση των εξυπηρετήσεων, στη διεύρυνση των δυνατοτήτων απασχόλησης, αναψυχής κλπ. (Αραβαντινός, 1997).

Οι επιλογές και οι άξονες δράσης που θα μπορούσαν να ενταχθούν σε μια παρόμοια προοπτική περιλαμβάνουν:

- Κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου για τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης με έμφαση στην ενέργεια, το νερό, τα απόβλητα και το θόρυβο αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Αστικές αναπλάσεις - παρεμβάσεις στον οικιστικό ιστό των αστικών κέντρων με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαμορφώσεις χώρων πρασίνου, κλπ για την βελτίωση της λειτουργίας σε επίπεδο γειτονιάς.
- Αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε επίπεδο γειτονιάς αλλά και στο κέντρο της πόλης.
- Ενίσχυση καινοτόμων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών για την δημιουργία θέσεων εργασίας, την οικονομική ανταγωνιστικότητα αλλά και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Δημιουργία μηχανισμών διαρκούς συνεργασίας μεταξύ φορέων οικονομικής, κοινωνικής και οικιστικής ανάπτυξης της πόλης στο πλαίσιο του δημοκρατικού προγραμματισμού.
- Προγράμματα ευαισθητοποίησης των κατοίκων.

Οι προσεγγίσεις στον σχεδιασμό, πέρα από ευέλικτες, θα πρέπει να διέπονται από τις βασικές αρχές προστασίας του φυσικού χώρου, σεβασμού του πολιτιστικού πλούτου, διάχυσης των οικονομικών ωφελειών και κοινωνικής δικαιοσύνης. Η σύγχρονη αντίληψη για τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό δεν εξαντλείται στην επιλογή μεταξύ μίας τομεακής ή ολοκληρωμένης προσέγγισης. Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση διαφόρων περιβαλλοντικών προβλημάτων και των επιπτώσεών τους προσανατολίζονται στην επίλυση των περιβαλλοντικών συγκρούσεων στις αστικές περιοχές, με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες του τόπου και του θεσμικού πλαισίου.

Η αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων των πόλεων απαιτεί μια πολυδιάστατη θεώρηση στο πλαίσιο ενός στρατηγικού σχεδιασμού όπου ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί βασική συνιστώσα, προσφέρο-

ντας ένα πλαίσιο ως προς την αναζήτηση της επιθυμητής δομής και δυναμικής της βιώσιμης πόλης. (Κοκκώσης, 1999).

Η δομή και η μορφή της πόλης είναι ένας βασικός παράγοντας που επηρεάζει τη λειτουργία της πόλης, επομένως και την «περιβαλλοντική της συμπεριφορά» με την έννοια των αναγκών για φυσικούς πόρους, των ευκαιριών για αναψυχή κλπ.

Για παράδειγμα, η διασπορά του οικιστικού ιστού σε χαμηλές πυκνότητες θεωρείται ως μη αποδοτικό σχήμα αστικής οργάνωσης, διότι οι ανάγκες για μετακινήσεις είναι μεγάλες, το κόστος για την δημιουργία και συντήρηση υποδομών είναι υψηλό, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις διαχέονται σε έναν ευρύτερο χώρο, δεν διασφαλίζονται οι οικονομίες κλίμακας για ορθολογική χρήση των πόρων και οδηγεί σε μη-αποδοτικά (απο περιβαλλοντική τουλάχιστον σκοπιά) πρότυπα διαβίωσης. Αντίθετα, το πρότυπο της “συμπαγούς πόλης” έχει επανεμφανιστεί ως ιδεατό πρότυπο για τη βιώσιμη πόλη με την προοπτική ότι συμβάλλει στην αναζωογόνηση του κέντρου, αξιοποιεί τις σχετικές οικονομίες κλίμακας, συνδυάζεται με την εξασφάλιση ελεύθερων χώρων και την προστασία του περιβαλλοντικού χώρου, έχει χαμηλές απαιτήσεις σε ενέργεια, χαμηλότερα κόστη υποδομών, λιγότερες μετακινήσεις κλπ.


Όμως, παρόλο που θεωρητικά το πρότυπο της «συμπαγούς πόλης» συγκεντρώνει το ενδιαφέρον υπάρχει η γενικότερη αντίληψη ότι κοινωνικά είναι το λιγότερο αποδεκτό καθώς οι προτιμήσεις και οι τάσεις (λόγω των δυνατοτήτων της νέας τεχνολογίας) ευνοούν πιο «διάχυτα χωρικά» πρότυπα διαβίωσης. Επιπλέον, υπάρχουν θεσμικοί, οικονομικοί και τεχνικοί περιορισμοί για την ανάκτηση και δόμηση της ήδη «χρησιμοποιημένης» γης στον αστικό ιστό και συχνές κοινωνικές αντιδράσεις (Breheny and Rookwood, 1993).

Στο βαθμό που η βιώσιμη αστική διαχείριση βασίζεται σε ένα στρατηγικό σχεδιασμό ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί να αποκτήσει κεντρικό ρόλο. Υπάρχουν όμως τα θεωρητικά πρότυπα, οι μέθοδοι και τα εργαλεία για να ενσωματωθεί η προοπτική της βιώσιμης πόλης; Υπάρχουν τα κοινωνικά περιθώρια και δυναμική για να το επιτρέψουν; Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει αποδειχθεί αδύναμος και αναποτελεσματικός ως προς την επίτευξη του τελικού σκοπού του, την κατεύθυνση της ανάπτυξης και οργάνωσης των πόλεων, ιδιαίτερα στην Ελλάδα (Οικονόμου, 2000). Πώς μπορεί να προσαρμοστεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας του που βασίζεται στην προληπτική δράση και το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο (με βασικά εργαλεία τη δόμηση και τις χρήσεις γης) ώστε να αποκτήσει στρατηγικό χαρακτήρα, ευέλικτες διαδικασίες και λειτουργικές διασυνδέσεις με τον οικονομικό και κοινωνικό στρατηγικό σχεδιασμό και την περιβαλλοντική διαχείριση;

Αυτή είναι η πρόκληση.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός, Α., 2002 «Δυναμικές και Σχεδιασμός Κέντρων στην Πόλη των Επόμενων Δεκαετιών-Προς Συγκεντρωτικά ή Αποκεντρωτικά Σχήματα;» Αειχώρος 1 (1) σσ. 6-29.
- Αραβαντινός, Α., 1997 *Πολεοδομικός Σχεδιασμός Συμμετρία*, Αθήνα.
- Atkinson, G. και Pearce, D., 2001 «Βιώσιμη Ανάπτυξη και Βιώσιμη Πόλη» στο Βιώσιμες Πόλεις, Κ. Μπίθας (επ.) Τυπωθήτω-Γιώργος Δαρδάνος, Αθήνα σ. 63-85.
- Κοκκώσης Χ., 1999. «Πολιτικές για το Περιβάλλον στις Πόλεις» στο Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (επ.) Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, Βόλος σ. 481-490.
- Μέγα, Β. 2000 «Ο Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός των Πόλεων» στο Η Βιώσιμη Πόλη, Μοδινός Μ. και Ευθυμιόπουλος Η. (επ.) Στοχαστής/ΔΙΠΕ: Αθήνα, σ. 183-203.
- Μπεριάτος Η., 2000 «Ο Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός των Πόλεων» στο Η Βιώσιμη Πόλη, Μοδινός Μ. και Ευθυμιόπουλος Η. (επ.) Στοχαστής/ΔΙΠΕ: Αθήνα, σ. 71-85.
- Οικονόμου Δ., 2000 «Η Περιβαλλοντική Διάσταση της Πολεοδομικής Πολιτικής στη Μεταπολεμική Ελλάδα» στο Η Βιώσιμη Πόλη, Μοδινός Μ. και Ευθυμιόπουλος Η. (επ.) Στοχαστής/ΔΙΠΕ: Αθήνα, σ. 47-70.
- Breheny, M and R Rookwood 1993 «Planning the Sustainable City Region» in Planning for a Sustainable Environment, A. Blowers (ed.) Earthscan London pp. 150-189.
- Haughton G. and Hunter C. 1994 *Sustainable Cities* Jessica Kingsley Publishers: London.
- Mitlin D. and D. Satterthwaite, 1996 «Sustainable Development and Cities» in Sustainability, the Environment and Urbanization, Pugh, C. (ed.) Earthscan: London pp. 23-61.
- Pugh C., 1996 «Sustainability and Sustainable Cities» in Sustainability, the Environment and Urbanization, Pugh, C. (ed.) Earthscan: London pp. 135-177.
- Redclift, M. 1987 *Sustainable Development: Exploring the Contradictions* Routledge: London.
- Satterthwaite D., 1997 «Sustainable Cities or Cities that Contribute to Sustainable Development?» Urban Studies Vol. 34 No 10, pp. 1667-1691.



ΕΙΡΗΝΗ ΚΟΡΡΕ

Αστικές πολιτικές για τον χρόνο και δυνατότητες εφαρμογής τους

Η διαχείριση του χρόνου μπορεί να αποτελέσει μέρος του πολεοδομικού προγραμματισμού. Μερικές φορές είναι ευκολότερο να γίνουν παρεμβάσεις στο χρόνο παρά στο χώρο, παρόλο που αυτό ενδέχεται να έχει αρκετές κοινωνικές επιπτώσεις και αντιδράσεις. Άλλωστε, ο πολεοδομικός σχεδιασμός δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο σε θέματα φυσικού χώρου, αλλά να έχει ένα σύνθετο χαρακτήρα με οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, ώστε να επιτυγχάνεται η βιωσιμότητα στην ανάπτυξη των πόλεων. Σε αυτή την περίπτωση ο σχεδιασμός της πόλης γίνεται ανθρωποκεντρικός και οι χρήστες καλύπτουν πιο αποτελεσματικά τις ανάγκες τους. Όμως, οι μελέτες που έχουν γίνει για το σχεδιασμό του χρόνου δεν είναι πολλές, και οι περιπτώσεις υλοποίησης πολιτικών για το χρόνο είναι ακόμη λιγότερες.

1. Η έννοια των αστικών πολιτικών για τον χρόνο

Οι αστικές πολιτικές για το χρόνο είναι δράσεις για την ποιότητα της ζωής των πολιτών και γενικότερα του φυσικού και κοινωνικού περιβάλλοντος. Αυτές οι δημόσιες πολιτικές επιδρούν στη δόμηση των ωραρίων και του κοινωνικού χρόνου μέσα από την έρευνα, τον προγραμματισμό, την προώθηση, την υλοποίηση και τη διαχείριση των τοπικών δράσεων. Μέχρι σήμερα οι πολιτικές αυτές δεν είχαν κανονιστικό χαρακτήρα, περισσότερο είχαν συμβουλευτικό και κατευθυντήριο ρόλο για τις αλλαγές στα ωράρια σε αστική ή εθνική κλίμακα και αποτελούν κυρίως έρευνες ή μελέτες εφικτότητας. Τα τελευταία χρόνια σε κάποιες χώρες υπάρχουν νόμοι που καθιστούν υποχρεωτική την εφαρμογή πολιτικών για το χρόνο, για τα γραφεία προγραμματισμού χρόνου και τους ειδικούς συμβούλους για τα ωράρια.¹ Οι αστικές πολιτικές για το χρόνο προέρχονται από τη δημιουργία νέων κοινωνικών συνθηκών που θέτουν το πρόβλημα του αστικού χρόνου, ειδικά στη μεταβιομηχανική εποχή, όπου ο χρόνος αποτελεί θέμα ιδιαίτερης σπουδαιότητας. Αυτές οι πολιτικές αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1980 στην Ιταλία και προοδευτικά εφαρμόστηκαν και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, όπως στη

Γαλλία και στη Γερμανία. Σε όλες τις περιπτώσεις αναφέρονται στα ωράρια διαφόρων δραστηριοτήτων και στην εναρμόνισή τους, εμπλέκοντας και τη χωρική διάσταση.

2. Το περιεχόμενο των τοπικών αστικών δράσεων

Οι αστικές πολιτικές για το χρόνο έχουν ως αντικείμενο (ΡΤΟ, 2000):

- Την επέμβαση στο σύστημα ανάμεσα στο χρόνο, τα ωράρια και το χώρο, με έμφαση στην καθημερινή ζωή και σε διαφορετικές κατηγορίες χρηστών (μόνιμων κατοίκων ή μη) με τις συνήθειες και τον τρόπο ζωής τους
- Την καλύτερη δυνατή χρήση του χρόνου (κι όχι μόνο του χώρου)
- Το συνδυασμό και την εναρμόνιση του χρόνου της ζωής και του ωραρίου εργασίας, του ατομικού και του κοινωνικού χρόνου, των υποχρεωτικών εργασιών και του ελεύθερου χρόνου
- Τεχνικούς πειραματισμούς και πρωτοπόρες μεθόδους με σκοπό τη συμμετοχή των κοινωνικών παραγόντων στη διαδικασία της αστικής ανανέωσης (συμμετοχή στη διαδικασία και στα αποτελέσματα).

Οι πολιτικές αυτές, που περιλαμβάνουν αστική ανάλυση, αστική κοινωνιολογία, κοινωνική έρευνα, οργανωτική αναδιάρθρωση, αρχιτεκτονική, δίκαιο, πολιτικές επιστήμες, πολεοδομία, συμμετοχικό σχεδιασμό και δημόσιες σχέσεις, μπορεί να αφορούν (Mareggi, 2000):

- Στη δυνατότητα πρόσβασης στις υπηρεσίες – ‘γκισέ’ της δημόσιας διοίκησης, μέσα από δράσεις διαφοροποίησης του ωραρίου έναρξης, απλοποίηση των διοικητικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών, προώθηση των τηλευπηρεσιών
- Στην ενεργοποίηση επιπρόσθετων υπηρεσιών σχετικών με διάφορες περιόδους της ζωής, όπως η παιδική ηλικία και οι ηλικιωμένοι, εξωδιδασκτική χρήση των ανοιχτών και κλειστών χώρων των σχολικών εγκαταστάσεων, οργάνωση της κυκλοφορίας, υποστήριξη στο σπίτι (πρόγραμμα που έχει ήδη ξεκινήσει και στην Ελλάδα, “Βοήθεια στο σπίτι”), προώθηση των γραφείων προγραμματισμού χρόνου και της Τράπεζας χρόνου.

Τα γραφεία προγραμματισμού χρόνου είναι γραφεία που ασχολούνται με την επεξεργασία προγραμμάτων για τη βελτίωση των παραγωγικών μεθόδων, τον καθορισμό και έλεγχο των ελάχιστων απαραίτητων χρόνων στις διάφορες φάσεις μιας εργασίας. Η αμοιβαία ανταλλαγή χρόνου γίνεται το εργαλείο για την αναζήτηση της βελτίωσης της ποιότητας ζωής και των κοινωνικών σχέσεων μέσω της Τράπεζας χρόνου, η οποία έχει ως σκοπό να φέρει σε επαφή ανθρώπους που δεν γνωρίζονται και δεν θα μπορούσαν να λύσουν με άλλο τρόπο τα προβλήματα τους.²

Οι πολιτικές αυτές εξαρτώνται από την οικονομία, τα ιστορικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά, τη γεωμορφολογία και τις κοινωνικές υποδομές της περιοχής. Οι επισκέπτες αλλά και οι μόνιμοι κάτοικοι των περιοχών που τις εφαρμόζουν αναζητούν υπηρεσίες που να τους εξυπηρετούν και είναι διατεθειμένοι να ξοδέψουν χρόνο και χρήμα για να το πετύχουν. Γίνεται προσπάθεια για επέμβαση προσαρμόζοντας τα ωράρια της έναρξης λειτουργίας των δραστηριοτήτων έτσι ώστε να λειτουργούν σύμφωνα με την ανάλυση των αναγκών του καταναλωτικού κοινού.

Οι θεματικές περιοχές επέμβασης τέτοιων δράσεων αναφέρονται στα ωράρια της δημόσιας διοίκησης, των σχολείων και του εμπορίου, στην τουριστική και πολιτιστική προώθηση της πόλης (για παράδειγμα η επιμήκυνση του ωραρίου λειτουργίας των μουσείων, των εκθέσεων και των βιβλιοθηκών, η λειτουργία τους κατά την περίοδο των εορτών ή των απογευμάτων), στις πρωτοβουλίες για ολοκληρωμένο σχεδιασμό των δημόσιων χώρων και της κυκλοφορίας (Mareggi, 2000). Πιο συγκεκριμένα, οι θεματικές περιοχές είναι (Bonfiglioli, 1999):

■ Δ η μ ό σ ι ο ι χ ώ ρ ο ι

Οι δημόσιοι χώροι αντιμετωπίζονται από τις πολιτικές αυτές, μέσα από τρεις κατευθύνσεις: τον ελεύθερο χρόνο των πολιτών, τους χώρους και τους χρόνους της κυκλοφορίας, την αστική ανασυγκρότηση και κοινωνική αναζωογόνηση των πολεοδομικών συγκροτημάτων. Σημαντικό στοιχείο είναι ο σεβασμός στα μορφολογικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης.

■ Κ υ κ λ ο φ ο ρ ί α

Πρέπει να υπάρχει συνεργασία ανάμεσα στους χρήστες και σε αυτούς που καθορίζουν τα ωράρια και ακόμη, τοπική διαχείριση των αυξομειώσεων των μετακινήσεων ανθρώπων και προϊόντων.

■ Τα ωράρια των εμπορικών καταστημάτων

Αναγκαία είναι η ανάπτυξη κοινωνικού διαλόγου για την εξυπηρέτηση όλων, χρηστών και εργαζομένων.

■ Σ χ ο λ ι κ ό ω ρ ά ρ ι ο

Το σχολικό ωράριο εξαρτάται από πολλές μεταβλητές, όπως είναι οι παιδαγωγικές αρχές, η πρωινή κυκλοφοριακή συμφόρηση και η ρύπανση, η ελαστικότητα των ωραρίων των γονέων, η δυνατότητα πρόσβασης στο σχολείο και η ασφάλεια των παιδιών.

■ Τα ωράρια της δημόσιας διοίκησης

Οι πολιτικές για το χρόνο υποστηρίζουν την οργανωτική αλλαγή των δημοσίων επιχειρήσεων, υπηρεσιών και την οργάνωση της Τράπεζας Χρόνου.

Με τη βοήθεια των αστικών πολιτικών για το χρόνο μπορούν να αναζωογονηθούν δραστηριότητες που ήταν συγκεντρωμένες και με δυσκολία πρόσβασης στον αστικό ιστό. Ενισχύεται η συλλογική συνείδηση και η δράση της πολεοδομίας. Οι πολιτικές αυτές αποτελούν τρόπο αστικής διακυβέρνησης και συντελούν στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της σχετικής ρύπανσης μέσω μέτρων όπως είναι το car pooling . Το car pooling, δηλαδή η ομαδική χρήση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, έχει στόχο την αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται κυρίως από εργαζόμενους προς και από την εργασία τους (Αραβαντινός, 1997).

Η αλλαγή των ωραρίων έχει στόχο να αποσυγχρονίσει την ώρα έναρξης λειτουργίας των γραφείων σε σχέση με το παραδοσιακό ωράριο λειτουργίας και να κάνει αρμονικά τα ωράρια της δημόσιας διοίκησης με τις σχετικές εταιρίες που ενδιαφέρουν το κοινό. Τα σχέδια προσπαθούν να πετύχουν:

- Ποιότητα στην καθημερινή ζωή, ανάδειξη διαπροσωπικών σχέσεων και συμμετοχή στα κοινά
- Ποιότητα των δημοσίων υπηρεσιών, με διαφορετική οργάνωση προσανατολισμένη στις ανάγκες του χρήστη – κατοίκου, με πιο ελαστικά ωράρια
- Ποιότητα στο φυσικό περιβάλλον, μέσω του χωρικού σχεδιασμού.

3. Κατηγοριοποίηση των πολιτικών για τον χρόνο

Είναι δυνατή η διάκριση τριών μεγάλων κατηγοριών αστικών πολιτικών για τον χρόνο: το σχέδιο, η ανάλυση/χαρτογράφηση και τα σχέδια/προγράμματα επέμβασης.

3.1. Τα σχέδια - πλάνα

Τα σχέδια έχουν σκοπό να δημιουργήσουν τοπικές δράσεις, πιλοτικά προγράμματα και προγράμματα επέμβασης. Τα σχέδια – πλάνα αποτελούν ένα κείμενο κατευθύνσεων με πολιτικό χαρακτήρα, το οποίο συνοδεύεται από:

1. ιστορική ανάλυση της πόλης και των πολεοδομικών της σχεδίων,
2. αναλύσεις και κοινωνικές και οικονομικο-χωρικές έρευνες,
3. καθορισμό τεχνικο- θεσμικών εργαλείων και
4. κοινωνική δομή των πολιτικών.

Τα σχέδια, που έχουν πάρει διαφορετικά ονόματα - Ρυθμιστικό Σχέδιο για τα ωράρια, Σχέδιο Συντονισμού των ωραρίων, Σχέδιο των χρόνων και των

ωραρίων - δεν πρέπει να είναι απλώς κείμενα συσχετισμένα με πολιτικές, αλλά να σκοπεύουν να δουλέψουν με σημαντικό όραμα για την πόλη, προκαλώντας τοπικές δράσεις ή πιλοτικά προγράμματα ή προγράμματα επέμβασης. Αυτές οι δράσεις αποτελούνται από ένα θέμα που συχνά περιγράφεται ως ένα σύνθημα ή μέσα από μια μεταφορά, η οποία, αν και είναι πολύ ασαφής τείνει να αποδώσει μία αρχή για τη δομή της σημερινής (και της μελλοντικής) πόλης (Mareggi, 2000). Η ιδέα της εδραίωσης των πρακτικών της αρθρωτής σύνδεσης του χρόνου και των ωραρίων της πόλης με τη μορφή ενός σχεδίου είναι προϊόν μιας ιδέας που προήλθε από τη σφαίρα της πολεοδομίας. Οι πρακτικές των αστικών πολιτικών για το χρόνο έχουν μια μέθοδο προγραμματισμού, που ξεπερνάει τη λογική διαδοχή ανάλυσης-πρόγραμμα-τυπική υλοποίηση των παραδοσιακών μορφών προγραμματισμού.

3 . 2 . Η α ν ά λ υ σ η - χ α ρ τ ο γ ρ ά φ η σ η

Ένα πλαίσιο στο οποίο συγκλίνουν ακόμη και σήμερα οι εμπειρίες των πολιτικών για τον χρόνο καθορίζεται από τον προσδιορισμό της χαρτογράφησης των ωραρίων και των μελετών για την προετοιμασία των σχεδίων για τα ωράρια. Η χαρτογράφηση αποτελεί μια συστηματική καταγραφή των ωραρίων των δημόσιων υπηρεσιών και, όπου είναι δυνατό, των ιδιωτικών υπηρεσιών, που συχνά αφορούν στο σύνολο της έκτασης του δήμου. Η χαρτογράφηση (Mareggi, 2000):

- αποτελεί μια μορφή πολιτικής,
- δεν παράγει δράσεις αλλαγής, προγράμματα επέμβασης ή πιλοτικά προγράμματα ή άλλες τοπικές πρακτικές αστικής σημασίας,
- αποτελεί μια συστηματική καταγραφή των ωραρίων των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών,
- συντελεί στο να γίνει φανερή, στο σύστημα των καθημερινών ωραρίων, η ελλιπής ενσωμάτωση, η μη λειτουργικότητα και η πολυπλοκότητά τους.

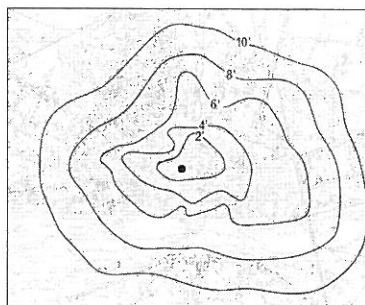
Είναι δυνατή η κατηγοριοποίηση ορισμένων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις περιοχές επέμβασης ανάλογα με τη διάσταση που έχουν στην καθημερινή ζωή. Η χωρική διάσταση αφορά στην ποσότητα και τη διασπορά των υπηρεσιών στον αστικό χώρο. Η χρονική αναφέρεται στην ποσότητα του χρόνου που χρειάζεται να έχει κάποιος για να προσεγγίσει μια υπηρεσία και για να ικανοποιήσει την απαίτησή του. Η διάσταση των σχέσεων αναφέρεται στις σχέσεις που δημιουργούνται ανάμεσα στους παράγοντες, ανάμεσα στους χρήστες και στο προσωπικό. Τέλος, η ψυχολογική διάσταση αφορά στην ψυχολογική διάθεση των χρηστών, και συχνά έχει να κάνει με το σύνδρομο 'burnout', δηλαδή σε μια παθολογική κατάσταση στρες και συναισθηματικής ψυχικής και σωματικής υπερβολής που αφορά στους χρήστες και τους υπαλλήλους (Gadda, 2001).

ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Προβλήματα χώρου		■		
Προβλήματα υποδοχής και ιδιωτικότητας		■	■	
Συγχρονισμός των ωραρίων έναρξης λειτουργίας για το κοινό	■			
Ελλιπής ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στα γραφεία της ίδιας υπηρεσίας			■	
Έλλειψη γραφείου πληροφοριών και αποπροσανατολισμός των χρηστών		■		■
Εγγύτητα υπηρεσιών και κατοικίας		■		■
Ορολογία ιδιαίτερα τεχνική και εξειδικευμένη			■	

ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΤΗΣ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Κυκλοφοριακή συμφόρηση την ώρα της εξόδου από το σπίτι	■			
Έλλειψη εξωσχολικού χρόνου	■			■

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Δεν υπάρχει η συνήθεια για επίσκεψη σε δημόσιους χώρους			■	
Έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας για χώρους κοινωνικοποίησης, σχετικούς με τους ιδιώτες			■	
Απουσία χώρων για τα παιδιά		■		

ΟΙ ΧΡΟΝΟΙ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ	ΔΙΑΣΤΑΣΗ			
	ΧΡΟΝΙΚΗ	ΧΩΡΙΚΗ	ΣΧΕΣΕΩΝ	ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΗ
Έλλειψη συγχρονισμού των ωραρίων των εμπορικών καταστημάτων	■			
Παύση λειτουργίας κατά τη διάρκεια του μεσημεριού	■			
Ελλιπής σύνδεση των κεντρικών αγορών με άλλα τμήματα της πόλης με αστικές συγκοινωνίες		■	■	



Καμπύλες ισόχρονης προσπέλασης της αστικής επιφάνειας με αφετηρία το κέντρο (Αραβαντινός, 1997).

3.3. Το πρόγραμμα της επέμβασης

Τα προγράμματα της επέμβασης είναι δράσεις που διδάσκουν μια επαναλαμβανόμενη και μεταβιβάσιμη μεθοδολογία. Συγκεκριμένες πρακτικές βοηθούν τη δημόσια διοίκηση να μάθει να εργάζεται με διατομεακό τρόπο στο εσωτερικό του οργανισμού και με εταίρους του εξωτερικού και να λειτουργήσει με μια ολοκληρωμένη λογική τεχνογνωσίας.

Είναι δυνατό να αναγνωριστούν δύο ως οι πιθανές συνθήκες ενεργοποίησης τέτοιων διαδικασιών (Mareggi, 2000):

- Η διαρκής παρουσία της εσωτερικής διαδικασίας οργάνωσης της πολιτικής των αποφάσεων, οι πολιτικοί που εγγυώνται (αποδοχή υπευθυνότητας) για τις συμφωνίες που γίνονται ανάμεσα στους εμπλεκόμενους παράγοντες και την υπεύθυνη διοικούσα τάξη της πόλης
- Η διαθεσιμότητα των ενεργών εργαζομένων, που συχνά σημαίνει ανάμιξη και δραστηριοποίηση από την αρχή της διαδικασίας και δημόσια αναγνώριση των δράσεών τους. Η αναφορά γίνεται, για παράδειγμα, στους εμποροϋπαλλήλους σε κάποιον συγκεκριμένο δρόμο όπου σχεδιάζεται να ενεργοποιηθεί ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα ωραρίου, ή αλλού στους επιχειρηματίες με παραλαβή προϊόντων σε περιοχή με ορισμένες συνθήκες κυκλοφορίας, στους ειδικούς του δήμου που πρέπει να προετοιμάσουν τις διαχειριστικές διαδικασίες της υλοποίησης ή, ακόμη, στους διευθυντές σχολείων που είναι διατεθειμένοι να ενεργοποιήσουν πειραματισμούς στα εκπαιδευτήριά τους.

Τα αποτελέσματα της διαδικασίας δεν είναι πάντα επιτυχή. Συχνά οι δράσεις αλλαγής του ωραρίου, που γίνονται με τη μορφή προγραμμάτων επέμβασης ή σχεδίων στο εσωτερικό των δήμων που το προωθούν, καθοδηγούνται με αυταρχικό τρόπο ή σύμφωνα με παραδοσιακές διοικητικές διαδικασίες.

4. Ο ρόλος των τοπικών δράσεων και αστικών σχεδίων

Οι πόλεις που ξεκινούν πολιτικές για το χρόνο μοιάζουν από τη μία πλευρά, να δρουν προς τον αντίλογο των πλέον παγιωμένων εμπειριών (για παράδειγμα η μέρα του πολίτη, οι πρωτοβουλίες για την αναζωογόνηση των αστικών περιοχών, τον αποσυγχρονισμό των ωραρίων των σχολείων και των πράξεων που σχετίζονται με αυτά), και από την άλλη πλευρά, να αλλάζουν τα θέματα και τους τρόπους σχεδιασμού μέσα από πολεοδομικές δράσεις, οι οποίες αντιμετωπίζονται με μία οπτική σχετική με το χρόνο. Οι πόλεις, που έχουν μεγαλύτερη εμπειρία σε θέματα πολιτικών χρόνου, ξεκινούν τη δημιουργία εταιρικών σχέσεων συμπρογραμματισμού, που αντιμετωπίζει τις ολοκληρωμένες πολιτικές μαζί με τα αστικά σχέδια. Η δράση για τους χρόνους και τα ωράρια είναι από τη φύση της διατομεακή, δηλαδή η δράση αποφασίζεται συλλογικά και συνήθως η διαχείριση γίνεται σε συμφωνία με τους εταίρους, που συχνά συνδέονται με δεοντολογικά και οικονομικά ενδιαφέροντα, από την αρχή εστιάζονται στο πρόβλημα, γνωρίζουν το περίγραμμα και τη μορφή του (Bonfiglioli, 1999). Αυτή η προσέγγιση (Mareggi, 2000):

- συναντάει την ικανοποίηση των πολιτικών, γιατί προσφέρει διαφάνεια και συναίνεση
- δημιουργεί συμμαχίες συνεργασίας ανάμεσα στη δημόσια διοίκηση και τους κοινωνικούς παράγοντες που εμπλέκονται
- δίνει δικαίωμα λόγου στους ανθρώπους
- δίνει τη συναίσθηση δημιουργίας κοινωνικής συνείδησης, η οποία είναι η τάση του παρόντος για τις αστικές δράσεις
- είναι ο χώρος προγραμματισμού για τους τεχνικούς
- ευνοεί με συγκεκριμένες ενέργειες τις διατομεακές συνεργασίες των δημόσιων οργανισμών.

Από την άλλη πλευρά, οι αστικές πολιτικές για το χρόνο έχουν ορισμένες αδυναμίες. Δεν προσδιορίζονται από ένα ολοκληρωμένο νομικό πλαίσιο εφαρμογής. Απαιτούν την ανάλογη τεχνογνωσία και το κατάλληλο προσωπικό. Απαραίτητοι επιστήμονες δεν είναι μόνο οι κοινωνιολόγοι, οι αρχιτέκτονες, οι πολεοδόμοι και οι πολιτικοί επιστήμονες, αλλά και ιστορικοί, ανθρωπολόγοι, νομικοί, παιδαγωγοί, συνδικαλιστές, ειδικοί στο marketing, την επικοινωνία και σε θέματα διοίκησης και οργάνωσης (Mareggi, 2000).

5. Συμπεράσματα - προτάσεις

Ο σχεδιασμός των πόλεων και οι πολιτικές που τον καθορίζουν πρέπει να γίνονται με σκοπό τη δημιουργία πολυλειτουργικών ζωνών, έτσι ώστε να υπάρ-

χει ζωτικότητα και ποικιλία στον αστικό ιστό (Χριστοφιλόπουλος, 2002). Σημαντικό ρόλο παίζει και η συμμετοχή των πολιτών, που πρέπει να θέσουν τις ανάγκες τους για να βρεθεί τρόπος για την ικανοποίησή τους.

Οι πολιτικές για το χρόνο μπορεί να κατευθύνονται από προτάσεις σε εθνική κλίμακα, αλλά το σύνολο της διαδικασίας της ανάλυσης, του προγραμματισμού, της εφαρμογής και της διαχείρισης γίνεται σε τοπικό επίπεδο. Αυτό συνεπάγεται την ύπαρξη μιας ισχυρής τοπικής αυτοδιοίκησης και ενιαίων κυβερνητικών κατευθύνσεων, αλλά και την επιθυμία των τοπικών φορέων, των παραγόντων και των πολιτών για την υιοθέτηση τέτοιων πολιτικών.

Οι πολεοδομικές αυτές δράσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν:

- α. μέσα από την εισαγωγή ενεργειών και προσανατολισμών των αστικών πολιτικών για τον χρόνο στα παραδοσιακά εργαλεία
- β. με την αντιμετώπιση, σύμφωνα με τους τρόπους των πολιτικών για τον χρόνο – με την από κοινού διαχείριση, εταιρικήτητα, προσοχή στους χρόνους και τρόπους χρήσης, κινητικότητα και περιοχές κατοικίας – του πολεοδομικού προγραμματισμού ή των μεγάλων αστικών σχεδίων που συχνά συνδέονται με το θέμα των αργών ή γρήγορων μεταβολών.

Για την εφαρμογή των αστικών πολιτικών για το χρόνο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση:

- Στην αστική κοινωνιολογία και κοινωνική ανάλυση, για παράδειγμα δημοσκοπήσεις, έρευνες, χαρτογράφηση των ωραρίων, αναλύσεις ζήτησης και προσφοράς, εκτιμήσεις *ex ante* και *ex post*, εκτιμήσεις της δυνατότητας για αλλαγή (Mareggi, 2000)
- Στην πολεοδομική και χωροταξική ανάλυση της περιοχής, με μελέτη των υφιστάμενων προγραμμάτων και σχεδίων και συνεκτίμηση των τοπικών φυσικών, κοινωνικών και πολιτιστικών χαρακτηριστικών
- Στις επιστήμες διοίκησης και οργάνωσης και την ανάλυση των δημόσιων πολιτικών.

Στην Ελλάδα θα μπορούσαν αυτές οι πολιτικές να εφαρμοστούν με την προϋπόθεση να προηγηθούν οι απαραίτητες έρευνες και μελέτες. Πιο συγκεκριμένα, ένα πρώτο βήμα είναι η έρευνα στην προθυμία για αλλαγή, ως προς ορισμένα ζητήματα, όπως η τράπεζα χρόνου, η μέρα του πολίτη, η ανάπτυξη της μερικής απασχόλησης, η έρευνα στη διάθεση για αλλαγή του ωραρίου, που απευθύνεται σε οικογένειες και να ακολουθήσουν η χαρτογράφηση των ωραρίων έναρξης λειτουργίας των υπηρεσιών, η ανάλυση των ζητημάτων που εξειδικεύουν 'το ωράριο στα μέτρα του πολίτη' μέσα από προσωπικές συνεντεύξεις και τηλεφωνικές δημοσκοπήσεις, που γίνονται με τη βοήθεια ειδικών στις στατιστικές και ψυχολόγους.

Τα σχέδια νέας γενιάς για το χρόνο, προτείνουν κάποια κριτήρια και αρχές για τις αστικές πολιτικές για το χρόνο, για την αντιμετώπιση θεμάτων φυσικού

προγραμματισμού της σύγχρονης πόλης. Είναι επεμβάσεις για συμμετοχή στην ανάπλαση μεγάλων φθινουσών περιοχών, μέσα από ολοκληρωμένο σχεδιασμό και διαχείριση των διαδρομών στην καθημερινή ζωή με την έναρξη αστικών δράσεων -αποφάσεων που έχουν σκοπό να προωθήσουν ολοκληρωμένες δράσεις με πολλούς εταίρους σχετικά με την κυκλοφορία και τους ανοιχτούς δημόσιους χώρους, με τη μορφή του συμπρογραμματισμού.

Με τη γνώση που αναλύεται παραπάνω, σύμφωνα με την οποία μέχρι σήμερα συνυπάρχουν πρακτικές, πρόσφατες αλλά και της τελευταίας δεκαετίας, μπορεί κανείς να υποστηρίξει ότι το ξεκίνημα αυτών των εμπειριών σε εθνικό επίπεδο χαρακτηρίζεται από προγράμματα, χαρτογραφήσεις και αναλύσεις που λειτουργούν με βάση τα ωράρια και τους χρόνους των υπηρεσιών ή τους ανθρώπους και τους χρόνους τους στην προσωπική τους ζωή ή συλλογικά. Σε αυτές τις πρωτοβουλίες υποστηρίζονται οι δημόσιες δράσεις με τη μορφή του σχεδίου, το οποίο τονίζει την αστική διάσταση των πολιτικών για τα ωράρια και ξεκινά δράσεις χωροχρονικές. Αυτό το εργαλείο των προτάσεων για την πόλη, το σχέδιο, επιβεβαιώνει από τη μία τη διορατικότητα αυτών των νέων δημόσιων πολιτικών, και από την άλλη προχωράει σε μια πιθανή ερμηνεία της πόλης ξεκινώντας από μία οπτική σχετική με τον χρόνο.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Για παράδειγμα, παλαιότερα στην Ιταλία, ο νόμος 142/1990 έδινε στο δήμαρχο το δικαίωμα να συντονίζει τα ωράρια των δημοσίων υπηρεσιών, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των χρηστών σχετικά με το χρόνο (Gadda, 2001). Πιο πρόσφατα, ο νόμος 53/2000 “Διατάξεις για την υποστήριξη της μητρότητας και της πατρότητας, για το δικαίωμα στη φροντίδα και τον εναρμονισμό των χρόνων της πόλης” εφαρμόζεται υποχρεωτικά σε δήμους με πληθυσμό πάνω από 30.000 κατοίκους.
- 2 Προσφέρεται χρόνος (παροχή υπηρεσίας) που διαθέτει ένας άνθρωπος και εισπράττει χρόνο (υπηρεσία) άλλου την ίδια μέρα ή άλλη, μέσω της Τράπεζας Χρόνου.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός, Α.** (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Bonfiglioli, S.** (1999) “Le politiche temporali in Italia e in Europa. I quadri teorici, le esperienze di riferimento”, in Comune di Cremona, nel (a cura di) M. Mareggi *Piano dei tempi e degli orari della città di Cremona. La fase sperimentale*, Cremona.
- Gadda, A.** (2001) *Il processo di definizione delle politiche temporali a Settimo Torinese*, Torino.
- Mareggi, M.** (2000) *Le politiche temporali urbane in Italia*, Firenze: Alinea Editrice.
- ΠΤΟ** (2000) *Πiano dei Tempi e degli Orari – Partecipazione e Progetti di Quartiere per la città che cambia*.
- Χριστοφιλόπουλος, Δ.** (2002) *Πολιτιστικό περιβάλλον – χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Αθήνα: Π.Ν. Σάκκουλας.



ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΚΟΣΜΑΚΗ

Φύση και Πόλη στον 21^ο αιώνα

«Οι ποικίλοι χρονικοί σταθμοί στην ιστορία, όπως και τώρα με την αλλαγή του αιώνα και της χιλιετίας, δίνουν στον καθένα την ευκαιρία να κοιτάξει στο παρελθόν και να κάνει απολογισμό και κριτική. Όμως αποτελούν και μια πρόκληση για οραματισμούς και προβλέψεις μελλοντικών εξελίξεων»¹

Αθανάσιος Αραβαντινός

Η ιστορία των μετασχηματισμών των πόλεων στους τελευταίους δύο αιώνες συνδέεται με αντίστοιχες σημαντικές μεταβολές στο φυσικό περιβάλλον. Φαινόμενα όπως η ρύπανση της ατμόσφαιρας, των εδαφών και των υδάτων, η εξαφάνιση ή η μείωση των ειδών της χλωρίδας και της πανίδας, οι αλλαγές στο μικροκλίμα και στο κλίμα, που εντείνονται κατά τη διάρκεια των περιόδων αστικής ανάπτυξης, χαρακτηρίζουν όχι μόνο το φυσικό περιβάλλον των αστικών περιοχών αλλά και το σύνολο του πλανήτη.

Πρόσφατες μεταβολές και περιβαλλοντικά ζητήματα στον αστικό χώρο

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών του 20^{ου} αιώνα και της τρέχουσας δεκαετίας του 21^{ου}, συντελείται ένας νέος μετασχηματισμός του αστικού χώρου ο οποίος επηρεάζει άμεσα το φυσικό περιβάλλον που τον υποστηρίζει. Ο μετασχηματισμός αυτός συνδέεται με το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και τις μεταβολές στους τομείς των μεταφορών και επικοινωνιών. Οι μεταβολές αυτές επηρεάζουν άμεσα τη θέση των πόλεων στο δίκτυο των αστικών κέντρων και κατ' επέκταση τον τύπο της ανάπτυξής τους, τις ανακατανομές των δραστηριοτήτων και του πληθυσμού στα διάφορα τμήματά τους καθώς και τη συρρίκνωση ή επέκτασή τους.

Κοινά φαινόμενα των επεκτεινόμενων αστικών κέντρων στον Ελληνικό και τον ευρύτερο Ευρωπαϊκό χώρο είναι η μεγέθυνση του τριτογενή τομέα, η συρρίκνωση και αναδιάρθρωση του δευτερογενή, η αύξηση της κατανάλω-

σης προϊόντων και ενέργειας, η εισροή μεταναστών από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και του Τρίτου Κόσμου και τέλος η ραγδαία εξάπλωσή τους. Συνέπειες αυτών είναι, οι ανακατανομές στα τμήματα της πόλης -προβολή και ανάδειξη ή ανοικοδόμηση ορισμένων και υποβάθμιση άλλων-, η αύξηση της χρήσης και κυκλοφορίας των ΙΧ αυτοκινήτων, η επιδείνωση των συνθηκών του καθημερινού περιβάλλοντος στις περισσότερες περιοχές και η συνεχής κατανάλωση του φυσικού και του μη φυσικού χώρου.

Τα σημερινά μητροπολιτικά συγκροτήματα παρουσιάζουν μια καλειδοσκοπική πολυπλοκότητα, η οποία αναδεικνύει τις διαφορές και τις ανισότητες στις περιβαλλοντικές συνθήκες, στο εισόδημα και στον τρόπο ζωής.² Ταυτόχρονα διαχέονται συνεχώς προς τον αδόμητο περίγυρο διασπώντας φυσικές ενότητες και δημιουργώντας ένα αταίριαστο μωσαϊκό από χρήσεις που απορρίπτει η πόλη, νέες χρήσεις που αναζητούν μεγάλες εκτάσεις σε φτηνότερη τιμή, νέες περιοχές κατοικίας, παλαιές αγροτικές εκτάσεις που έχουν εγκαταλειφθεί στην τύχη τους και υποβαθμισμένες φυσικές περιοχές. Η εκτεταμένη αστική διάχυση με χαμηλές πυκνότητες αυξάνει τις αποστάσεις στην πόλη και την ανάγκη χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου καθώς και την κατανάλωση ενέργειας και φυσικών πόρων, συνεχίζοντας το προβλεπόμενο μέσα στον 20^ο αιώνα πρότυπο αστικής ζωής.

Δυνατότητες και προϋποθέσεις για τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό των πόλεων

Παράλληλα όμως με τα γενικά φαινόμενα, εμφανίζονται στον Ευρωπαϊκό χώρο, ιδέες, σχέδια και υλοποιημένα παραδείγματα, που επικεντρώνονται στην προστασία των φυσικών πόρων και στη βελτίωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος. Αφορούν θέματα όπως, η προστασία και αποκατάσταση φυσικών ενοτήτων και τοπίων,³ η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και η βελτίωση της κυκλοφορίας των πεζών στην πόλη,⁴ η ανακύκλωση των υγρών και στερεών αποβλήτων, η μείωση της κατανάλωσης και η αξιοποίηση εναλλακτικών πηγών και ήπιων μορφών ενέργειας, η βελτίωση των μικροκλιματικών συνθηκών και η ενίσχυση των φυσικών στοιχείων στον ιστό της πόλης.⁵

Θα μπορούσαν τα θέματα αυτά συσχετιζόμενα, να αποτελέσουν μια βιώσιμη προοπτική για την Ευρωπαϊκή και ειδικότερα την Ελληνική πόλη στον 21^ο αιώνα;

Ο συσχετισμός και η σύνθεση όλων αυτών των θεμάτων του περιβάλλοντος σε κατευθύνσεις πολεοδομικού σχεδιασμού προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός νέου ευέλικτου πλαισίου σχεδιασμού των πόλεων, το οποίο θα βασίζεται σε ορισμένες "σταθερές" που θα εξασφαλίζουν καταρχήν τη συνέχεια και την

ενίσχυση της λειτουργίας της φύσης εκτός και εντός ορίων της πόλης.⁶

Η ιστορία έχει μέχρι σήμερα δείξει ότι και η *laissez - faire* αστική ανάπτυξη του 19^{ου} αιώνα και η σχεδιασμένη του 20^{ου}, είχαν σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση της λειτουργίας της φύσης στην πόλη. Στη μεταβιομηχανική πολυκεντρική πόλη της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής εξακολουθούν να υπάρχουν οι προηγούμενοι τύποι οι προηγούμενοι τύποι αστικής ανάπτυξης. Ταυτόχρονα όμως, γίνονται απόπειρες επεξεργασίας και εφαρμογής ενός νέου πλαισίου περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Η πρόθεση για προστασία και συνέχεια της λειτουργίας της φύσης στο χώρο των Ευρωπαϊκών πόλεων έχει εκφραστεί ήδη σε επίπεδο αρχών⁷ καθώς και επί μέρους οδηγιών και μέτρων. Σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές ή πόλεις, η υλοποίηση μέτρων περιβαλλοντικού σχεδιασμού έχει ήδη φέρει ορατά αποτελέσματα. Αξίζουν να αναφερθούν εδώ η προστασία του φυσικού και καλλιεργούμενου τοπίου στην περιοχή της Τοσκάνης καθώς και οι αναπλάσεις στο Δουβλίνο της Ιρλανδίας και στο Aarhus και το Kolding της Δανίας.⁸

Σε πολλές όμως περιπτώσεις ορισμένα περιβαλλοντικά προβλήματα επιδεινώνονται. Η αστική διάχυση για παράδειγμα αποτελεί ένα τρέχον μείζον πρόβλημα για τα φυσικά τοπία που γειτνιάζουν με μεγάλα αστικά συγκροτήματα.⁹

Η Ελληνική πόλη

Η ελληνική πόλη ακολούθησε κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα το *laissez - faire* τύπο ανάπτυξης. Οι απόπειρες για εισαγωγή ενός πληρέστερου πλαισίου πολεοδομικού σχεδιασμού που έγιναν κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου δεν ολοκληρώθηκαν. Συστηματική επεξεργασία και εφαρμογή ενός τέτοιου πλαισίου πολεοδομικού σχεδιασμού έχουμε πλέον στις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα. Κατά τη δεκαετία του '90 εισάγεται, στα πλαίσια της ευρύτερης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για πρώτη φορά η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης, στη νομοθεσία και σε ορισμένες δράσεις.¹⁰ Όμως οι "δυνάμεις αδράνειας" εξακολουθούν να χαρακτηρίζουν την πολεοδομική πρακτική, ενισχυμένες πολλές φορές από τις εκάστοτε "ευεργετικές" διατάξεις.¹¹

Οι φυσικές ενότητες μέσα στην πόλη σε λίγες περιπτώσεις διατηρούνται και αναβαθμίζονται, ενώ στις περισσότερες είναι πολυδιασπασμένες. Το φυσικό ή καλλιεργούμενο τοπίο στα όρια των εντός σχεδίου περιοχών των μεγάλων αστικών κέντρων ή των πόλεων που σημειώνουν ανάπτυξη τουρισμού είναι ένα μωσαϊκό, παλαιών οικισμών και τμημάτων με αυθαίρετη δόμηση, τμημάτων με κτίρια κατοικίας που έχουν εγκεκριμένη άδεια αλλά έχουν υπερβεί με διάφορους τρόπους τον επιτρεπόμενο συντελεστή δό-

μησης, τμημάτων αγροτικής γης που έχει αφεθεί στην τύχη της ή περιλαμβάνει κτηνοτροφικές μονάδες ή νέες καλλιέργειες σε δασικές εκτάσεις. Το μωσαϊκό συμπληρώνουν οι χρήσεις που απορρίπτει πλέον η πόλη (νεκροταφεία, σφαγεία, σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων, βιομηχανίες, βιοτεχνίες, μάντρες υλικών) αλλά και άλλες “μη απορριπτέες” όπως εκπαιδευτήρια και πανεπιστημιακές μονάδες, παραθεριστική κατοικία κ.λ.π. Οι αστικές χρήσεις τείνουν να πυκνώνουν κατά μήκος των οδικών αξόνων χωρίς σύνδεση με τα κέντρα των προϋφιστάμενων οικισμών.

Ο πολλαπλασιασμός και η εξάπλωση των αστικών χρήσεων προς τις φυσικές περιοχές και τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις είναι ιδιαίτερα αισθητός στα μεγάλα μητροπολιτικά συγκροτήματα, τα οποία τα τελευταία χρόνια λόγω των αλλαγών και βελτιώσεων στα δίκτυα μεταφορών τείνουν να συνδεθούν περισσότερο με άλλα αστικά κέντρα εκτός των ορίων του νομού τους.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της νέας δυναμικής είναι το μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας. Το συγκρότημα έχει ήδη εξαπλωθεί κατά μήκος της Αττικής οδού μέχρι τον Ασπρόπυργο και την Κερατέα και κατά μήκος της εθνικής οδού προς Βορρά και νότο. Μια σειρά περιοχών με οικισμούς παραθεριστικής κατοικίας, εγκαταστάσεις βιομηχανίας, προϋφιστάμενους οικισμούς αποτελούν πλέον προεκτάσεις του συγκροτήματος προς Λαύριο, Χαλκίδα και Κόρινθο.

Η προοπτική αυτή συνιστά μια ορατή απειλή για τα υφιστάμενα ευρύτερα οικοσυστήματα. Τα παράκτια οικοσυστήματα του Ευβοϊκού, Σαρωνικού και Κορινθιακού, τα ορεινά οικοσυστήματα της Πάρνηθας και των προβουνίων της, των Γερανίων κ.ά., καθώς επίσης και τα υδρογραφικά δίκτυα, κινδυνεύουν άμεσα από αυτού του είδους την οικιστική εξάπλωση. Χαρακτηριστική είναι η διχοτομημένη εικόνα του Υμηττού ο οποίος έστω και πολιορκημένος είναι αρκετά δασωμένος προς την πλευρά του Λεκανοπεδίου ενώ προς την πλευρά των Μεσογείων είναι αποψιλωμένος, με αρκετά ρέματα ήδη καλυμμένα από το εκ του προχείρου κατασκευασμένο οδικό δίκτυο σε περιοχές με διάσπαρτη δόμηση.

Η οικιστική ανάπτυξη στα Μεσόγεια έχει ήδη υπονομεύσει το μέλλον του αστικού περιβάλλοντος του συγκροτήματος και των φυσικών οικοσυστημάτων και ενοτήτων που βρίσκονται εντός ή στα όριά του. Παράλληλα υπονομεύει την ίδια τη συνοχή της πόλης. Το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα πυκνοδομημένες αλλά και ιδιαίτερα αραιοδομημένες περιοχές. Η ανάπτυξη των δεύτερων αποδυναμώνει τις πρώτες από ένα κομμάτι του πληθυσμού που θα μπορούσε να διεκδικήσει καλύτερες συνθήκες διαβίωσης στην πόλη. Αυξάνει επίσης την εξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις προς και από το κέντρο της πόλης, επιβαρύνοντας το περιβάλλον των κεντρικών περιοχών της. Παράλληλα η χαλαρή εξάπλωσή τους προς κάθε κατεύθυνση μειώνει και διασπά το ζωτικό χώρο των φυσικών οικοσυστημάτων, υποθηκεύοντας

τις μελλοντικές συνθήκες διαβίωσης σε αυτές και επιδεινώνοντας τις κλιματικές συνθήκες στην προϋφιστάμενη πόλη.

Οι ίδιες οι νέες περιοχές δε διαθέτουν την κατάλληλη πυκνότητα και μίξη των χρήσεων που θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν την κοινωνική ζωή σε αυτές. Η απόπειρα πυκνώσής τους εκ των υστέρων μέσω κανονιστικών διατάξεων δεν είναι πάντοτε επιτυχής.¹² Είναι πλέον εμφανές ότι το πρόβλημα υπερβαίνει τα υφιστάμενα εργαλεία και δυνατότητες του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Το υπόβαθρο ενός νέου πλαισίου σχεδιασμού της πόλης

Η συνέχεια της λειτουργίας της φύσης στον αστικό χώρο και τον περίγυρό του, προϋποθέτει καταρχήν διασφάλιση των ορίων και των δυνατοτήτων αλληλεπίδρασης των φυσικών ενότητων. Τα οικοσυστήματα και οι φυσικές ενότητες δε λειτουργούν μεμονωμένα αλλά σε αλληλεξάρτηση μεταξύ τους. Ο φυσικός χώρος περιλαμβάνει αλληλοσυνδεόμενα δίκτυα όπως το υδρογραφικό δίκτυο, το δίκτυο της βλάστησης, το δίκτυο των διαδρομών των ειδών της πανίδας κ.ά. Η κάλυψη τμημάτων των ρεμάτων ή ο συνεχής εγκιβωτισμός της κοίτης τους και η αποψίλωση της βλάστησης, η μείωση της φυσικής παραλίας διακόπτουν τις συνέχειες και συνδέσεις μεταξύ των φυσικών δικτύων και απομειώνουν τη δυνατότητα αλληλεπίδρασής τους.

Η καταγραφή, η μελέτη, η αποκατάσταση ή η συμπλήρωση, όπου είναι δυνατόν, των δικτύων λειτουργίας της φύσης στις περιοχές που επηρεάζονται από τις αστικές αναπτύξεις, δεν είναι έργο εξωραϊσμού αλλά υποδομής για την προστασία του φυσικού και τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Οι αποκαταστάσεις φυσικών ενότητων, όπως ποταμών, ρεμάτων, δασών, υγροτόπων, παραλιών είναι πραγματικότητα σε πολλές χώρες της Ευρώπης.¹³ Ένα ενδιαφέρον παράδειγμα στην Ελλάδα είναι η αποκατάσταση των πηγών και του άνω ρου του ποταμού Έρκυνα, σε συνδυασμό με τη διατήρηση και επανάχρηση των ιστορικών βιομηχανικών κτιρίων στην περιοχή Κρύα της Λιβαδειάς.

Μια αναγκαία μελέτη για το φυσικό χώρο είναι η μελέτη του φυσικού τοπίου. Οι περισσότερες Ελληνικές πόλεις γειτνιάζουν ή περιλαμβάνουν ενδιαφέροντα φυσικά τοπία, τα οποία πολλές φορές φέρουν ίχνη της ιστορίας της περιοχής. Τα τοπία αυτά αποτελούν ένα αξιόλογο φυσικό και πολιτισμικό πόρο και σημαντικό τμήμα του χαρακτήρα ενός τόπου. Ένα αξιόλογο εγχείρημα προς την κατεύθυνση της ανάδειξης του πολιτισμικού και φυσικού τοπίου είναι η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας.

Τα φυσικά και πολιτισμικά τοπία στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται από τη συνθετικότητα, την ποικιλία και την ποικιλότητα των ειδών χλωρίδας και πανίδας.¹⁴ Χαρακτηρίζονται επίσης από τη μικρή κλίμακα των επιμέρους ενότητων καθώς και από την εναλλαγή τους. Η εικόνα τους, το ανάγλυφο του

εδάφους, τα φυσικά στοιχεία και τα ίδια τα οικοσυστήματα που τα υποστηρίζουν αλλοιώνονται εύκολα από τις συνεχείς οικιστικές αναπτύξεις και τα συναφή με αυτές έργα.

Η οριοθέτηση και μελέτη των φυσικών δικτύων και τοπίων καθώς και η αναγνώριση της ιδιαιτερότητας, της ευαισθησίας και της φέρουσας ικανότητάς τους είναι αναγκαίο να προηγείται των όποιων οικιστικών αναπτύξεων και των σχεδίων τους, αποτελώντας το υπόβαθρο για την αξιολόγηση της καταλληλότητάς τους.¹⁵ Η δε αποκατάσταση και εξασφάλιση της συνέχειας και των συνδέσεων τους εντός της πόλης, θα πρέπει να αποτελεί σταθερή προοπτική στο σχεδιασμό των υπαιθρίων χώρων της. Το υπόβαθρο εδώ μπορεί να ενισχύεται ή να συνδέεται με τους χώρους και τα δίκτυα του αστικού πρασίνου καθώς και με τους υπόλοιπους αστικούς δημόσιους χώρους.

Ο καθορισμός των φυσικών ορίων και της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων και των τοπίων θέτει όρια στην αστική διάχυση και επηρεάζει τα χαρακτηριστικά των νέων αναπτύξεων. Είναι επίσης σαφές ότι η συνέχεια και συνοχή του φυσικού αλλά και του αστικού χώρου δεν ευνοεί τις χαμηλές πυκνότητες ανάπτυξης. Θέτει επίσης περιορισμούς στις προσδοκίες των μικρότερων η μεγαλύτερων ιδιοκτητών γης. Η ένταξη στο σχέδιο πόλης έχει αποτελέσει το όραμα του κάθε ιδιοκτήτη γης από την ίδρυση του νέου ελληνικού κράτους. Γύρω από αυτό το όραμα έχουν κτιστεί ευρύτερες συναινέσεις σχετικά με τον τρόπο ανάπτυξης της Ελληνικής πόλης.¹⁶


Η οικοδόμηση ενός νέου στερεού πλαισίου σχεδιασμού στη βάση της διαφύλαξης των φυσικών πόρων και της εξασφάλισής της συνέχειας της λειτουργίας της φύσης και της συνοχής του αστικού χώρου είναι η μόνη βιώσιμη προοπτική για το μέλλον των ελληνικών πόλεων και του φυσικού περιβάλλοντος που τις υποστηρίζει.

Η προοπτική αυτή προϋποθέτει σημαντικές ανακατατάξεις στις οικονομικές προτεραιότητες και κατευθύνσεις, ανακατανομές πόρων καθώς και οικοδόμηση νέων συμφωνιών σε ευρύτερο και τοπικό επίπεδο, μεταξύ των κυβερνητικών οργανισμών και των εν δυνάμει ευρύτερων ομάδων πολιτών που μπορούν να αναγνωρίσουν τα μακροπρόθεσμα οφέλη από την προστασία του αστικού και τη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Α. Αραβαντινός, Η Ευρωπαϊκή και η Ελληνική Πόλη στον 21 αιώνα, *Συγχρό*, Τεύχος 1, Ηράκλειο, 2001, σελ. 147.
- 2 M. Carmona, T. Heath, T. Oc, St. Tiesdell, *Public Places- Urban Spaces; The Dimensions of Urban Design*, Architectural Press, Oxford, 2003, pp.28-32.

- 3 Τα θέματα αυτά αναπτύσσονται από τον Α.Αραβαντινό στο κείμενο, “Διάρθρωση του πρασίνου και των υπαίθριων χώρων στην πόλη”, στο Α.Αραβαντινός, Π.Κοσμάκη, *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1988, σελ. 95-120.
- 4 Βλέπε Α.Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997, μέρος Δ’.
- 5 Βλέπε Π. Κοσμάκη, Α. Δημούδη, Βελτίωση των ορίων διαβίωσης και της ποιότητας του περιβάλλοντος στον αστικό χώρο, στο Ε.Ρ.Βeckman κ.ά., *Προβλήματα αποκατάστασης στη μικρή κλίμακα του αστικού χώρου – Βιοκλιματικός σχεδιασμός υπαίθριων χώρων*, εκδόσεις Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου, Πάτρα, 2001, σελ. 65-130.
- 6 Σχετικά με την ενίσχυση της συνέχειας της φύσης στην πόλη βλέπε Π.Κοσμάκη, Δ. Λουκόπουλος, Ε. Στρουσοπούλου., *Αρχές Οικολογικού Σχεδιασμού*, εκδόσεις Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου, Πάτρα, 2001.
- 7 Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, *Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον*, Bruxelles, 1990.
- 8 Π. Κοσμάκη, Α. Δημούδη, ορ.cit, καθώς και θ.Παπαγιάννης, Η αειφόρος διαχείριση του αστικού χώρου, στο βιβλίο Α. Αραβαντινός κ.ά. *Σχεδιασμός πόλεων και Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις*, εκδόσεις Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου, Πάτρα, 1999, Τόμος Α.
- 9 Για το φαινόμενο της αστικής διάχυσης στις πόλεις της Β. Αμερικής, βλέπε Α.Apribise, A.Vernez Moudon, E.Seltzer, *Cascadia: An Emerging Regional Model*, στο R.Geddes (ed), *Cities in our Future*, Island Press, Washington, D.C., 2001.
- 10 Α. Αθανασούλη-Ρογκάκου, Πολιτικές για το αστικό περιβάλλον – Η Ελληνική εμπειρία, στο Α. Αραβαντινός κ.ά. ορ.cit.
- 11 Χαρακτηριστικές είναι οι συνεχείς εντάξεις των αυθαίρετων καθώς και οι αρτιότητες για την εκτός σχεδίου δόμηση.
- 12 Χαρακτηριστική είναι η τύχη ορισμένων “urban villages” στο μητροπολιτικό συγκρότημα του Seattle, τα οποία εντάσσονταν σε μια στρατηγική πύκνωσης και ανάπτυξης νέων κέντρων σε αραιοδομημένες περιοχές κατοικίας (Growth Management Act 1990-91).
- 13 Βλέπε J.Turner, *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, UCL Press, London, 1998. Επίσης P.H.C. Lucas, *Protected Landscapes: A guide for policy-makers and planners*, Chapman & Hall, London, 1992.
- 14 Βλέπε Κ.Hadjibiros, Training and research in relation to problems of E.I.A., implementation in Greece, Occas, Pap. No 27, E.I.A., University of Manchester, p.115-122.
- 15 Βλέπε W.M.Marsh, *Landscape Planning; Environmental Applications*, John Wiley & Sons Inc., New York, 1998.
- 16 Βλέπε σχετικά, Μ.Μαντουβάλου, Η οικοδομή στην Αθήνα: Οικονομικές και κοινωνικές απόψεις μιας ευκαιριακής ανάπτυξης, στο *Η Αθήνα στον 2^Ο αιώνα. Η Αθήνα όπως (δεν) φαίνεται 1940-1985*, ΥΠΠΟ-Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, 1985.



ΠΑΝΟΣ ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ

Περιβαλλοντική Αντίληψη του Αστικού Χώρου (Μια αναδρομική Προέχχιση)

Οι μονογραφικές έρευνες που αφορούν σκίτσα κατοίκων ή γενικότερα χρηστών ενός συγκεκριμένου χώρου, αποτελούν ένα μάλλον γνωστό αντικείμενο. Εξάλλου αποτελούν (μαζί με τον Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό) τον προσωπικό μου ερευνητικό χώρο από το 1973, όταν πρωτοξεκίνησα στην Ελλάδα τις έρευνες για τις νοητικές αναπαραστάσεις του χώρου.

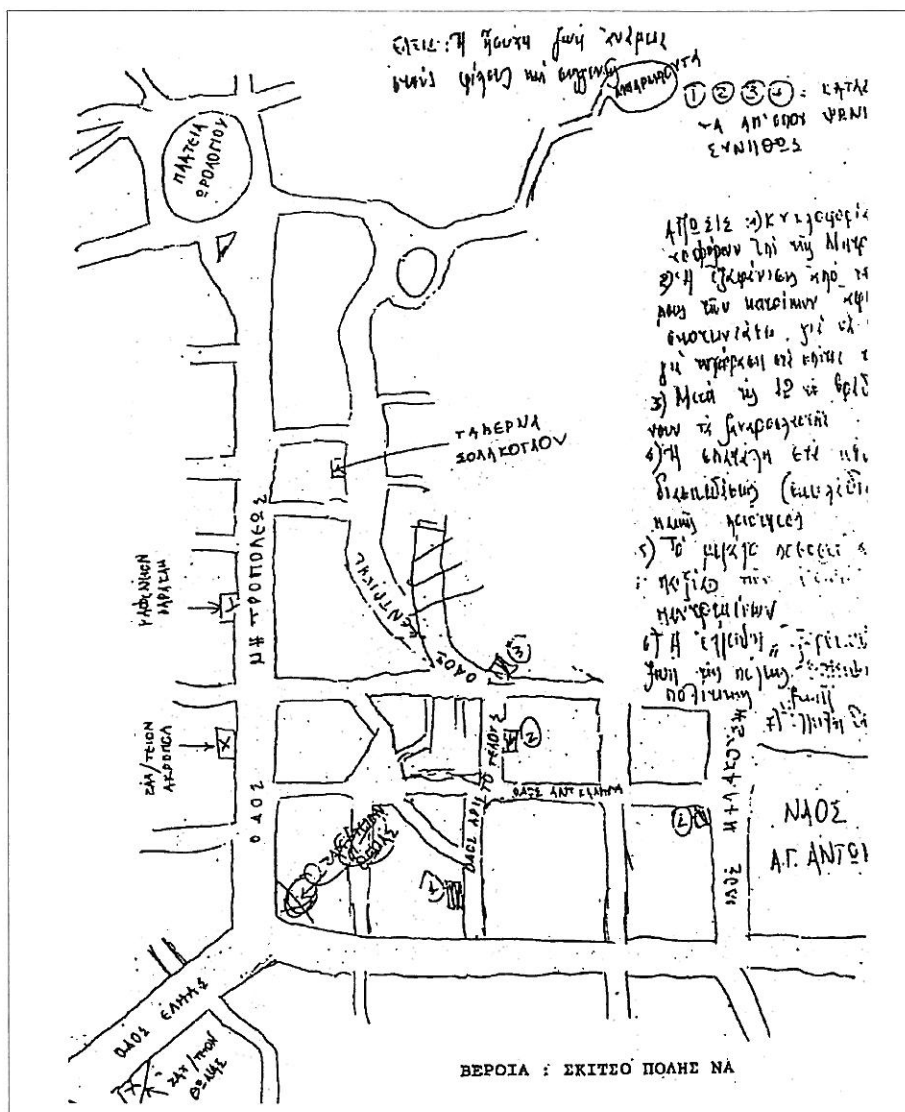
Έτσι, με αφορμή την έκδοση προς τιμή του Διευθυντή του Σπουδαστηρίου από όπου ξεκίνησα, και θεωρώντας τις περιβαλλοντικές εικόνες σαν την πιο γνήσια έκφραση του επιστημολογικού επιπέδου αναφοράς, θα παρουσιάσω παρακάτω μερικές διαχρονικές αλλά και σύγχρονες παραθέσεις τέτοιων εικόνων, σαν διαγνωστικό εργαλείο για την προσέγγιση του πολιτισμικού χωροχρονικού περιβάλλοντος.

Θα ήθελα εισαγωγικά να παρατηρήσω ότι η δική μου προσέγγιση των νοητικών εικόνων μέσα από φραστικές περιγραφές και σκίτσα των συμμετεχόντων στις έρευνές μου, αποσκοπεί κατά κύριο λόγο στον εντοπισμό παραγόντων του περιβάλλοντος που προκαλούν ικανοποίηση και δυσαρέσκεια ή αδιαφορία σαν αντιδράσεις στον πληθυσμό.

Κατ' ανάγκη, μια σύντομη προσέγγιση περιορίζεται σε ενδεικτικά στοιχεία και είναι αδύνατο να προχωρήσει υπερβολικά είτε σε βάθος είτε πλάτος. Πολύ σύντομα ξεκινάμε από τη διετία 1973-4. Τότε έκανα τις πρώτες έρευνες στον ελληνικό χώρο, και συγκεκριμένα στις πόλεις Θεσσαλονίκη και Βέροια, σε δύο επίπεδα: επίπεδο γειτονιάς, και επίπεδο πόλης. Χρησιμοποιήθηκαν γραπτά ερωτηματολόγια και σκίτσα που έκαναν οι συμμετέχοντες.

Από την περίπτωση της Βέροιας, όπου βρίσκουμε ανάμειξη Βυζαντινών αρχαιοτήτων με σύγχρονο οικισμό, στεκόμαστε σε κάποιες παραδειγματικές αναφορές:

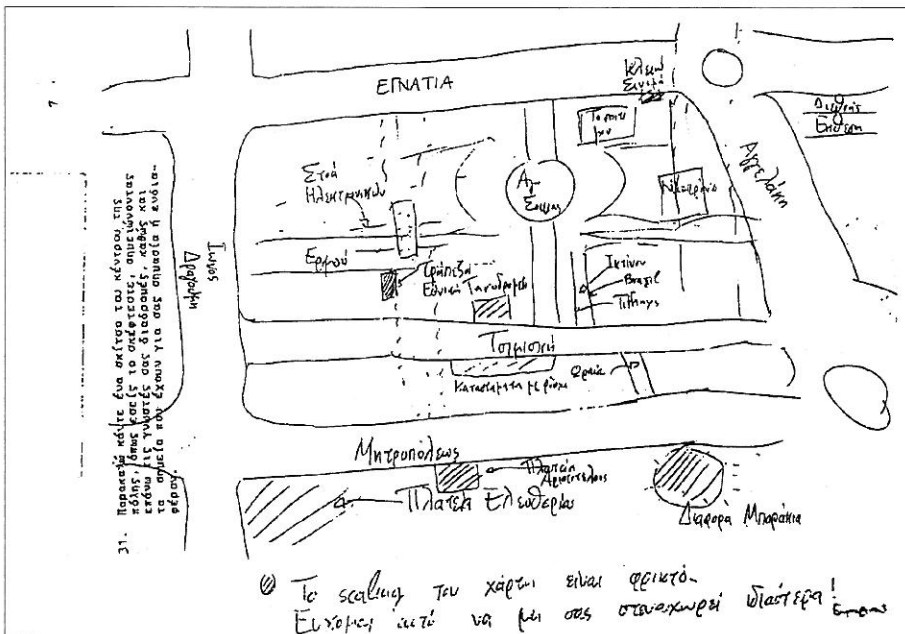
- α. Ήδη επισημαίνεται το ότι η υπόσταση του σημείου υπερκαλύπτει την υπόσταση του υλικού προσημαίνοντος, με την αναφορά και στη γύρω περιοχή.
- β. Η συνεκτικότητα της εικόνας της γειτονιάς που συνδέεται (σε ποσοστό 88%) με την ύπαρξη φιλικών σχέσεων.



Σχήμα 1: Βέροια: Χάρτης- Σκίτσο κατοίκου

γ. Ο πρώτος εντοπισμός του υποκειμενικού προσανατολισμού στους κατοίκους: ο βορράς προσδιορίζεται προς το βουνό, κι ο νότος προς την θάλασσα και τον κάμπο (ποσοστό 96%). Είναι εμφανέςτατο ότι ο οπτικός προσανατολισμός ο σχετικός με τα όρια της πόλης και τον φυσικό ορίζοντα σαφώς υπερισχύει.
 Σχετικά με την έρευνα για την Θεσσαλονίκη, που αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα συμβίωσης Βυζαντινών και Ρωμαϊκών αρχαιοτήτων με τη σύγχρονη μεγαλούπολη, και πάλι παραδειγματικά, σημειώνουμε τα ακόλουθα:

- α. Παρουσιάζεται σαφής εικόνα γειτονιάς, τα σημεία όπως προσδιορίζονται από τη χρηστική τους αναφορά, και όχι από την ανθρώπινη σχέση. Το “καθαριστήριο” προπορεύεται από το “μαγαζί του κυρ Αντώνη” (σε αντίθεση με την Βέροια). Γενικά, η δομή του μικροπλέγματος της γειτονιάς εμφανίζεται σαν πιο χαλαρά διαρθρωμένη.
- β. Επίσης παρατηρούμε το ότι και πάλι η υπόσταση του σημείου υπερκαλύπτει την υπόσταση του υλικού προσημαίνοντος, με την αναφορά σε μεγαλύτερη χωρική ακτίνα.
- γ. Τονίζουμε κάτι που θα φανεί ιδιαίτερα σημαντικό παρακάτω: η περιγραφή του κέντρου της πόλης εμφανίζεται σαν υπερβολικά ελαστική, και οι περισσότεροι ερωτηθέντες προσδιορίζουν τον τόπο εργασίας τους κοντά ή μέσα στο Κέντρο της πόλης (68%).
- δ. Σχετικά με τον υποκειμενικό προσανατολισμό, ο βορράς εμφανίζει απόκλιση 45° με τον πραγματικό, με την νοτική του θέση προς τα Κάστρα, και τον Νότο προς την παραλία της παλιάς πόλης. Και πάλι έχουμε οπτικό-φυσικό προσανατολισμό.
- α. Τα σκίτσα της πόλης, εμφανίζουν μικρού βαθμού δομική ομολογία μεταξύ των υλικών προσημαίνόντων και την διάρθρωση του πλέγματος των σημαινομένων καταδήλωσης (γνωστικό). Σε επίπεδο συνεμφάσεως, τα διάσπαρτα σημαινόμενα, πυκνώνουν στις περιοχές του κέντρου, της κατοικίας, της εργασίας και της ψυχαγωγίας.



Σχήμα 2: Θεσσαλονίκη: Χάρτης – Σκίτσο κατοίκου

Μεταφερόμαστε τώρα στους Δελφούς στη Διετία 1991-1993 όπου έκανα έρευνα για τις σχέσεις άνθρωπος-περιβάλλον.

Οι Δελφοί αποτελούνται από:

- α) έναν σύγχρονο οικισμό,
- β) ένα φυσικό τοπίο επιβλητικής ομορφιάς, και
- γ) έναν ολοκληρωμένο αρχαίο οικισμό με το μουσείο του.

Οι άνθρωποι που αλληλεπιδρούν μ' αυτόν το χώρο, σε μια πρώτη προσέγγιση είναι:

- α) κάτοικοι β) ξένοι επισκέπτες γ) Έλληνες επισκέπτες

Η προσέγγισή μας έπρεπε να ερευνήσει και:

- α) περιβαλλοντικούς ρόλους και β) σημασίες ή εννοιολογικές κατασκευές που σχετίζονται με τους Δελφούς. Αυτό έγινε με την προσέγγιση του συγκεκριμένου χώρου σαν Σ-Τόπου, το οποίο αποτελεί και την θεωρητική μας πρόταση.

Έτσι, η προσέγγισή μας επικεντρώνεται στην υποκειμενική σημασιολογική φόρτιση (καθώς και την έκφρασή της) των γνωστικών/νοητικών εικόνων, που αφορούν τα βιώματα και τις σχέσεις αλληλεπίδρασης με τον συγκεκριμένο χώρο που εξετάζουμε.

Τίθενται τα εξής θεωρητικά ερωτήματα:

- α. Έχουμε να κάνουμε με μια διαπολιτισμική μελέτη; Όμως, στο μεγαλύτερο διάστημα του έτους, οι επισκέπτες των Δελφών είναι περίπου τρεις φορές όσο οι κάτοικοι.
- β. Είναι επιστημολογικά αποδεκτό το να συγκρίνουμε εικόνες κατοίκων με εικόνες ατόμων που μένουν εκεί για λίγες μέρες; Όμως γι' αυτούς, αυτό είναι που αποτελεί το βίωμα, την εμπειρία τους από τους Δελφούς.
- γ. Γενικό ερώτημα:

Ποια είναι η περιοχή που οι άνθρωποι θεωρούν σαν Δελφούς;

Δεν αναφερόμαστε στο στατιστικά επικρατέστερο περίγραμμα, αλλά: στους υποκειμενικούς χάρτες και την επικάλυψη τους.

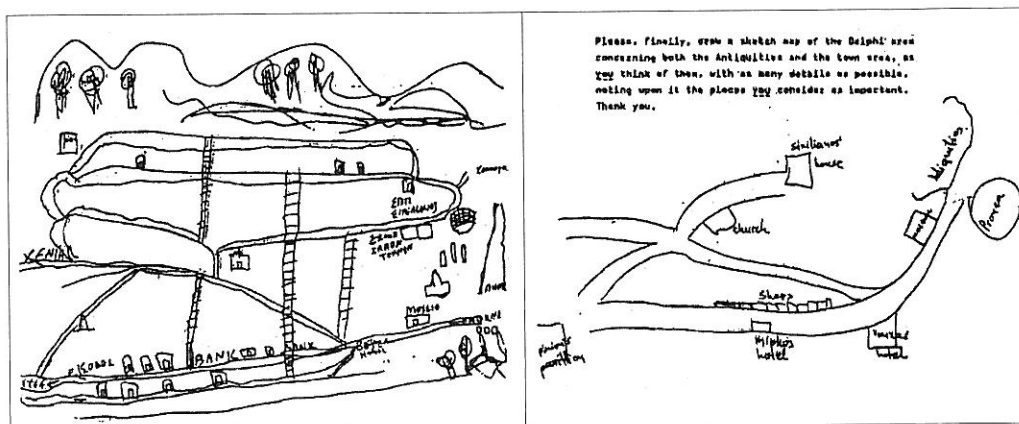
Σχετικά με τους περιβαλλοντικούς ρόλους:

Οι τρεις αρχικές ομάδες, υποσκελίστηκαν τελείως: η ποικιλία που εκφράστηκε, είναι πολύ μεγάλη. Από τον βαρυστημένο τουρίστα, που απλά μεταφέρεται από δω εκεί, μέχρι τον αφοσιωμένο προσκυνητή που αναζητά την εσωτερική γαλήνη (ΓΝΩΘΙ ΣΑΥΤΟΝ).

Αυτή είναι οι πραγματικότητες, κι αυτή προσπάθησα να προσεγγίσω.

Θ' αναφερθώ πολύ σύντομα σε μερικά στοιχεία που αφορούν τις Κοινωνιοσημειωτικές παρατηρήσεις, σχετικά με τους χάρτες -σκίτσα:

- α) Οι δρόμοι-περιοχές όπως και οι υπο/περιοχές που εμφανίστηκαν στους χάρτες-σκίτσα, αναλύονται με άνεση από τους συμμετέχοντες, σε διάφορα συστατικά στοιχεία, και τότε, σαν σημεία, αναλύονται σε άλλο επίπεδο: Έτσι, η σημασία της κλίμακας, αποτέλεσε ένα εντυπωσιακό γεγονός.



Σχήμα 3: Δελφοί: Χάρτης- σκίτσο

β) Δεν επαληθεύτηκε η κατηγοριοποίηση των στοιχείων της εικόνας κατά Lynch, κι έτσι, δεν θεωρήσαμε δεοντολογικά σκόπιμο το να επιβάλουμε τέτοια κατηγοριοποίηση εκ των υστέρων, έστω κι αν αυτό θα ήταν πολύ “βολικό” για τον “επιστημονικό” τρόπο σκέψης μας, και την ανάλυσή μας. Όσον αφορά τα Σημαντικά Σημεία των Δελφών, έχοντας πάντα κατά νου αυτά που οι μη ειδικοί άνθρωποι θεωρούν σαν τέτοια, και που φυσικά πρόκειται για κάτι που δεν συμφωνεί απαραίτητα με αυτό που επίσημα θεωρείται σαν Σημαντικό και Αξιοθέατο Σημείο: αναφέρθηκαν Σημεία- Περιοχές των Δελφών, δίχως καμιά απολύτως χρονολογική ταξινόμηση: απλά σαν σημαντικά.

Ευχάριστη έκπληξη αποτέλεσε το ότι αρκετοί χάρτες-σκίτσα, περιέλαβαν και την προοπτική ή την τρίτη διάσταση.

Τέλος, τι είναι οι Δελφοί για τους καθημερινούς ανθρώπους που έρχονται σε αλληλεπίδραση μ’ αυτόν τον χώρο;

- α) Είναι ένας μεγάλης κλίμακας αρχαιολογικός χώρος, φορτισμένος με ιστορικές και μυθικές σημασίες;
 - β) Είναι ακόμα ένας χώρος για την ψυχαγωγία των τουριστών;
 - γ) Είναι ένας ιερός τόπος που καταστράφηκε από την τουριστική εισβολή;
 - δ) Είναι μονάχα ένα φυσικό τοπίο εξαιρετικής ομορφιάς;
 - ε) Ή μήπως είναι ένας χώρος πολυεδρικός, με πολλές όψεις, που έχει την δυνατότητα να ανταποκρίνεται σε διάφορους περιβαλλοντικούς ρόλους;
- Πιστεύω πως όπως καταδείχτηκε από την έρευνα, τόσο με την θεωρητική προσέγγιση του Σ-Τόπου, όσο και με τη χρήση της μεθόδου της Εφαρμοσμένης Κοινωνιο-Σημειωτικής Ανάλυσης (A.S.S.A.), η Εικόνα των Δελφών για τον κόσμο, είναι η σύνθεση όλων των παραπάνω, με όλες τις ιδιαίτερες ατομικές εκφάνσεις.

Επανερχόμενοι στη Θεσσαλονίκη, και μάλιστα της τελευταίας πενταετίας, προσεγγίζουμε την εικόνα της πόλης από τους κατοίκους της, την εικόνα του κέντρου της πόλης, καθώς και τα Σημαντικά Σημεία.

Ως προς τα Σημαντικά Σημεία του Κέντρου της πόλης, οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο., καθώς και στη συμπλήρωση του πίνακα (Matrix), περιλαμβάνουν Σημαντικά Σημεία και τους αντίστοιχους υποκειμενικούς χαρακτηρισμούς τους. Ενώ μεγάλο ποσοστό των κατοίκων αναφέρθηκε στην περιοχή Συντριβάνι, ΔΕΘ, Αγγελάκη, πάρκο ΧΑΝΘ, και σαν χαρακτηριστικά σημεία του κέντρου, αλλά και συχνά σαν όριό του, ούτε ένας από τους συμμετέχοντες δεν ανέφερε τον Πύργο του Ο.Τ.Ε. στην είσοδο της ΔΕΘ, καθώς και το μοντέρνο τεράστιο γλυπτό στο Συντριβάνι. Και οι δύο κατασκευές είναι εντυπωσιακού μεγέθους, και βρίσκονται μπροστά μας πάνω από είκοσι χρόνια, άρα είναι αδύνατο να σκεφτούμε ότι δεν το πρόσεξαν οι κάτοικοι, κι είναι προφανές ότι αν ρωτήσουμε κάποιον να μας πει που βρίσκεται αυτό, σίγουρα θα μας υποδείξει. Γιατί δεν αναφέρθηκαν;

Συμπεραίνουμε πως ο κάτοικος αποδέχεται και αφομοιώνει σαν πρωτογενή στοιχεία της εικόνας του, πιο πολύ βάσει υποκειμενικών επιλογών, παρά βάσει πολεοδομικών επεμβάσεων. Το γεγονός αυτό επαληθεύεται κι από τα αποτελέσματα του πίνακα (Matrix). Ο Λευκός Πύργος έρχεται πρώτος, αν και η συχνότητα επίσκεψης και οι δραστηριότητες είναι σχεδόν μηδενικές. Αντίστοιχα, η οδός Τσιμισκή, χωρίς έντονη ιστορική αξία ή αρχιτεκτονικές αξιώσεις, αρέσει πολύ, έχει μεγάλη συχνότητα επίσκεψης κι ενδιαφέρουσες λειτουργίες.

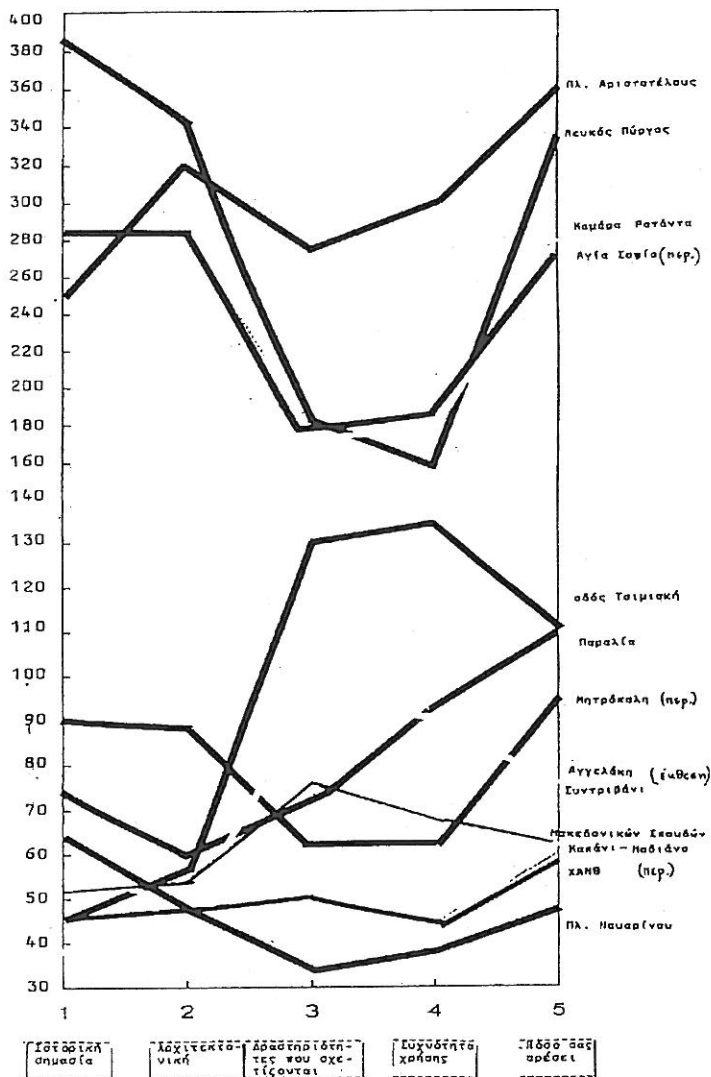
Με αφορμή τα πρόσφατα περί Αριστοτέλους (επεμβάσεις., πεζοδρομήσεις κλπ.), οφείλω να τονίσω το ότι η πλατεία και η περιοχή Αριστοτέλους έρχεται πρώτη στην προτίμηση των κατοίκων, και για την Αρχιτεκτονική, αλλά κυρίως για την αίσθηση ης “ανοιχτωσιάς” που έχει, και της ικανοποίησης που προκαλεί αυτή η αίσθηση.

Αυτό όμως, όπως προκύπτει από τα σχόλια, επουδενί δεν σημαίνει αισθητική αποδοχή των επεμβάσεων...

Η περιοχή της πλατείας Αριστοτέλους εμφανίζεται με εντυπωσιακή αξιολόγηση σ' όλα τα επίπεδα. Εδώ, έχουμε και το γενικότερο φαινόμενο περιοχές που πρωτοεμφανίζονται στην αρχική εικόνα σαν ενιαίες, να αναλύονται εκ των υστέρων: σε δεύτερο και τρίτο επίπεδο σε επιμέρους συστατικά στοιχεία, σε αλλαγές κλίμακας, και με τις αντίστοιχες σημασιολογικές φορτίσεις.

Ως προς τους χάρτες-σκίτσα των κατοίκων και τις επισημειώσεις που εμφανίζονται για το Κέντρο, αναφέρουμε ότι εμφανίζουν μεγάλη ποικιλία: από υπερβολικά απλοποιημένα, ως 'εξαντλητικά κι εντυπωσιακά διαγράμματα με πλήθος σημείων και αναφορών. Δεν πιάσαμε κανέναν για επίτευξη κάποιου βαθμού απεικόνισης, εφόσον ο σκοπός μας ήταν το πρώτο επίπεδο ανάκλησης, κι όχι η συλλογή εντυπωσιακών γραφικών. Τα σχόλιά μας αφορούν τις γραφικές επικαλύψεις. Ας δούμε λοιπόν τι προκύπτει από τις

επικαλύψεις των σκίτσων. Έχουμε δύο άμεσες, γενικές διακρίσεις σε εικό-
νες-περιοχές του κέντρου της Θεσσαλονίκης. Η μια πιο περιορισμένη σε
έκταση, πιο συνεκτική, αναφέρεται στο τετράπλευρο των οδών-περιοχών:
Αριστοτέλους, Ερμού, Αγίας Σοφίας, Μητροπόλεως, με μικρές παραλλαγές
κι επεκτάσεις. Ο χαρακτηρισμός δρόμοι-περιοχές, εφόσον εμφανίζονται
με πλήθος τονισμένων σημείων, χαρακτηρισμών κι αναφορών, οδηγούν
στο "Εσωτερικό Κέντρο" της πόλης της Θεσσαλονίκης.



Σχήμα 4: Σημαντικά στοιχεία (Matrix)

Η δεύτερη -στην εξέταση κι όχι στην αξιολόγηση- εικόνα, είναι λιγότερο σαφής ως προς το περίγραμμα, κι επαληθεύει την έννοια της ελαστικότητας του Κέντρου. Βασικά περικλείεται από τις οδούς Εγνατία-Βασ. Σοφίας - Παραλία-Βενιζέλου. Όμως, πολύ συχνά τα όρια επεκτείνονται, και μάλιστα με εντυπωσιακές καλύψεις.

Στα σκίτσα του ευρύτερου κέντρου, υπάρχουν περιοχές με κενά ή χωρίς πολλές επισημειώσεις. Αυτό δεν σημαίνει άγνοια της περιοχής: αν ζητήσουμε για κει πληροφορίες, θα τις έχουμε, με τη μεσολάβηση όμως διαφορετικής διεργασίας από αυτή που μας ενδιαφέρει εδώ.

Τέλος, πρέπει να τονίσουμε ξανά την επίδραση της παιδείας μας, σχετικά με τις δυσδιάστατες απεικονίσεις (χάρτες).

Επιχειρώντας μια σύντομη σύνοψη των συμπερασμάτων της έρευνας για το Κέντρο της Θεσσαλονίκης, αναφέρουμε τα ακόλουθα: δεν επαληθεύτηκε παραμόρφωση της εικόνας του κέντρου προς την περιοχή κατοικίας, όπως θεώρησαν οι Heinenmeyer (1967) και Saarinen (1969), αλλά και άλλοι. Αντίθετα, για κοινωνικοοικονομικούς λόγους, εμφανίστηκε ιδιαίτερη τάση να περιληφθεί η επαγγελματική στέγη.

Ως προς τα Σημαντικά Σημεία: εμφανίστηκαν στο πρώτο επίπεδο της εικόνας αυτά που υποκειμενικά προτιμούν οι κάτοικοι, αυτά που τους αρέσουν. Υπάρχει διάσταση με τις επίσημες απόψεις, κι έτσι σημεία που θεωρητικά με βεβαιότητα αναμένεται ότι θα εμφανιστούν, δεν εμφανίζονται.

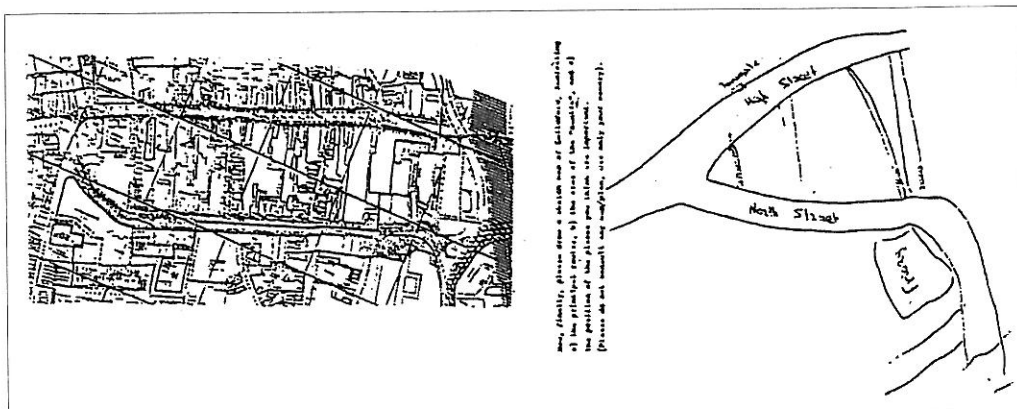
Υποκειμενικές εκτιμήσεις αποστάσεων: οι εκτιμήσεις φαίνονται να επηρεάζονται από συχνότητα χρήσης, χρονική διάρκεια διαδρομής, πολυκοσμία, αλλά και προσωπικές προτιμήσεις (ευχάριστη ή δυσάρεστη διαδρομή, με ενδιαφέροντα ή όχι). Οι δυνατοί συνδυασμοί των παραπάνω, οδηγούν στον καθοριστικό ρόλο του υποκειμενικού ψυχολογικού παράγοντα, άσχετα με το αν αφορά καθημερινή ή όχι διαδρομή.

Δεν επαληθεύονται μονοσήμαντα συμπεράσματα όπως "συχνή χρήση = κοντινή απόσταση" (Heinenmeyer) ή "γνώριμη διαδρομή= μεγαλύτερη από την πραγματικότητα" (Klein, Golledge). Σίγουρα, μια καθημερινή διαδρομή είναι βαρετή, αλλά δεν επιτρέπει κατηγορηματική διατύπωση, εφόσον η ίδια διαδρομή σε έξοδο ψυχαγωγίας δίνει στο ίδιο άτομο άλλη εντύπωση. Σχετικά με το ύψος του χτιστού περιβάλλοντος. Η κίνηση στο κέντρο -νοτιή ή πραγματική- συνδέεται με την "αίσθηση τσιμεντένιου καναλιού". Δεν εμφανίστηκε στο πρώτο επίπεδο της εικόνας, και μάλλον φαίνεται να απωθείται.

Εμφανίζεται όπου χρειαστεί/ζητηθεί, και φαίνεται να επηρεάζεται στις εκτιμήσεις από γνωστούς ψυχολογικούς νόμους, κι εκφράζεται με προτιμήσεις σε ανοιχτούς χώρους (πχ. πλατεία Αριστοτέλους).

Δεν θα θέλαμε να περιορίσουμε την πολυπλοκότητα και τον πλούτο της έκφρασής των κατοίκων. Αντίθετα, πιστεύουμε ότι η σύνθεση από όλα τα προηγούμενα, είναι αυτό που συγκροτεί τον Σ-Τόπο, και αποτελεί αυτό που πρέπει να δεχτούμε σαν "αυτό που οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται και θεωρούν σαν Κέντρο της Θεσσαλονίκης".

Ως προς τις παραμορφώσεις των νοπτικών εικόνων που παρατηρήθηκαν, αξίζει να αναφερθούμε σε εικόνα από μια έρευνα που έκανα στην Αγγλία, το 1986, στην πόλη του Guildford: η νοπτική μετατροπή του παραλληλογράμμου σε τρίγωνο, είναι χαρακτηριστική.



Σχήμα 5: Το κέντρο του Guildford

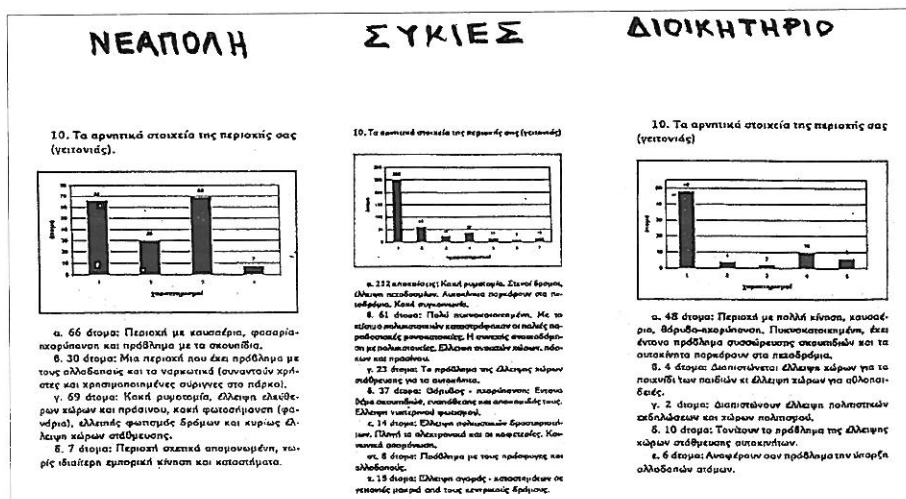
Τέλος, θα αναφερθούμε σε κάποια στοιχεία από τις πρόσφατες έρευνες που κάνω αυτήν την περίοδο, και καλύπτουν επί μέρους περιοχές της Θεσσαλονίκης για αναλύσεις των υποπλεγμάτων:

Αναφέρομαι δειγματοληπτικά σε τρεις περιοχές, και μόνο στις δύο από τις ερωτήσεις των ερωτηματολογίων:

Περιοχές: Συκιές, Διοικητήριο, Καλλιθέα.

α) τα αρνητικά στοιχεία της περιοχής σας,

β) προτάσεις για την επίλυση των προβλημάτων της περιοχής σας.



Σχήμα 6: Συκιές/Διοικητήριο/Καλλιθέα: Αρνητικά στοιχεία της περιοχής σας

Δύο γενικές παρατηρήσεις ως προς τη Θεσσαλονίκη του τότε και του τώρα:
Μια απλή και γενική σύγκριση των δεδομένων:

- α) Τότε, το κύριο και έντονο πρόβλημα των κατοίκων ήταν το στεγαστικό, το άγχος για καλύτερη στέγη.
- β) Τώρα, το κύριο πρόβλημα των κατοίκων είναι το κυκλοφοριακό, κι ακολουθεί η ρύπανση και τα σκουπίδια.

Τόσο από τους Δελφούς, όσο και από τη Θεσσαλονίκη, σε επίπεδο καταδήλωσης αποδεικνύεται περίτρανα πως τα πολιτισμικά στοιχεία των αρχαιοτήτων αναμειγνύονται με μεγάλη άνεση με σύγχρονα στοιχεία, τουλάχιστον στο επίπεδο καταδήλωσης των νοπτικών εικόνων.

Μόνο σε ειδικό αίτημα, σαν απάντηση, αναδύεται το υπόπλεγμα των αρχαιοτήτων.

Τελειώνοντας, είδαμε εκφράσεις της πολιτισμικής σφαίρας μέσα από τον λόγο (discourse) του χρήστη του χώρου.

Η προσέγγιση μέσω του Σ-Τόπου και της Εφαρμοσμένης Κοινωνιοσημειωτικής Ανάλυσης (A.S.S.A.) κατέδειξε την δυνατότητα εξαγωγής συμπερασμάτων όχι μονάχα για τον πλούτο στοιχείων των νοπτικών εικόνων, αλλά και για την άμεση χρησιμότητά τους σε θέματα βελτίωσης του περιβάλλοντος χώρου.

B I B Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Golledge, R: Spector, A. (1978). "Comprehending the urban environment", *Geographical Analysis* 10.

Heinemeyer, W.F. (1967). "The Urban Core. A Centre of Attraction", University of Amsterdam (ed.) *Urban Core and Inner City*. Leiden: Brill.

Klein, H.J. (1967). "The definition of the Town Centre in the image of its citizens".

University of Amsterdam (ed.) *Urban Core and Inner City*.

Leiden: Brill. Kosmopoulos, P. (1986). *Meaning in the Urban images*. M. Sc. Thesis, Surrey, U. Κοσμούπουλος Π. (1994). *Περιβαλλοντική Αντίληψη του Αστικού Χώρου*.

Θεσσαλονίκη, University Studio Press.

Kosmopoulos, P. (1996). "Looking for the meaning of Urban images", στο: *S. European Journal for Semiotic Studies* (V. 8-4). ISSS: Viena

Lynch, K. (1960). *The image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.

Saarinen, T. (1976). *Environmental Planning: Perception and Behaviour*. Boston: Houghton.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΑΛΕΝΗΣ

Η εξασφάλιση δημόσιου χώρου
στις ελληνικές πόλεις.
Νομοθετικές ρυθμίσεις και εφαρμογές

Εισαγωγή

Η ανεπάρκεια και η κακή χρήση του δημόσιου χώρου στις Ελληνικές πόλεις έχει αναγνωριστεί σαν μία από τις κυριότερες αιτίες υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και συνεπακόλουθα, της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Το άρθρο αυτό, σε σχετικά συνοπτική μορφή, ανιχνεύει την χωροθέτηση και λειτουργία των δημόσιων χώρων στα πολεοδομικά σχέδια και στις εφαρμογές τους στις Ελληνικές πόλεις, κατηγοριοποιεί τα μέσα εξασφάλισης δημόσιου χώρου, αναλύει τον τρόπο και τις τάσεις εφαρμογής των μέσων αυτών, και επιχειρεί αναφορά στα αίτια που υπαγορεύουν τις συγκεκριμένες τάσεις, και στις ανεπάρκειες και στρεβλώσεις που χαρακτηρίζουν την τελική εικόνα.

Γενικά, δημόσιοι χώροι θεωρούνται αυτοί που δεν προορίζονται για ιδιωτική χρήση και έχουν κοινό γνώρισμα το ότι εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον. Οι δημόσιοι χώροι διακρίνονται σε κοινόχρηστους και σε κοινωφελείς. Οι κοινόχρηστοι χώροι ορίζονται από την ελεύθερη χρήση του κοινού που τους επισκέπτεται και από την απαγόρευση δόμησης σε αυτούς μόνιμων κατασκευών για οποιαδήποτε χρήση (Ν.Δ. 17-7-1923). Αντίστοιχα, οι κοινωφελείς χώροι περιλαμβάνουν χώρους στους οποίους επιτρέπεται η δόμηση και είναι προορισμένοι για την εξυπηρέτηση ειδικών δημοσίων και γενικότερα κοινωφελών σκοπών (σχολεία, νοσοκομεία, διοικητικά κτίρια κλπ., άρθρο 2 παράγρ. 1 του Ν. Δ/τος της 17-7-23). Η χρήση των χώρων αυτών από το κοινό δεν είναι ελεύθερη, αλλά υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς –όπως για παράδειγμα ότι η χρήση νοσοκομείων γίνεται από ασθενείς ή η είσοδος σε μουσείο γίνεται συχνά με εισιτήριο.

Ο δημόσιος χώρος στα σχέδια Ελληνικών πόλεων

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η έκταση δημόσιου χώρου ανά κάτοικο, όπως προβλέπεται από τα πολεοδομικά σχέδια τεσσάρων Ελληνικών πόλεων μεσαίου μεγέθους που είναι πρωτεύουσες νομών.

Πόλεις	Δημόσιος χώρος (χωρίς το οδικό δίκτυο)	Οδικό δίκτυο	Δημόσιος χώρος (συνολικά)
Λάρισα	9,35	49,89	59,24
Βόλος	7,02	45,69	52,71
Κατερίνη	8,21	53,34	61,55
Τρίκαλα	12,81	43,59	56,40

Πίνακας 1. Έκταση δημόσιου χώρου ανά κάτοικο (τ.μ./κάτοικο).
Πηγή: Lalenis & Kalliakoudas, 2002.

Σε σύγκριση με διεθνή δεδομένα, οι τιμές αυτές είναι μεν χαμηλές αλλά όχι τραγικά: η έκταση δημόσιου χώρου (χωρίς το οδικό δίκτυο) ανά κάτοικο σε Γαλλικές πόλεις προβλέπεται περίπου 13 τ.μ., στο Εσσεξ στο Ηνωμένο Βασίλειο 14 τ.μ., στην πρώην Σοβιετική Ένωση 24 τ.μ. για μεγάλες πόλεις και 16 τ.μ. για μεσαίου μεγέθους πόλεις και γενικότερα, στις χώρες της Ευρώπης θεωρείται αποδεκτή η αναλογία 15-25 τ.μ. ελεύθερου χώρου (πλην οδών) ανά κάτοικο (Καραδήμου & Καυκούλα, 1982). Η αναλογία αυτή θεωρείται ότι πρέπει να προσεγγίζει τα άνω όρια για μεγάλες πόλεις και τα κάτω όρια για μεσαίου μεγέθους.

Ο δημόσιος χώρος στην πραγματικότητα των Ελληνικών πόλεων

Από τα παραπάνω θα συμπεράναι κανείς ότι η επικρατούσα εντύπωση για έλλειψη δημόσιου χώρου και υπερεκμετάλλευση του ιδιωτικού χώρου στις Ελληνικές πόλεις ενέχουν το στοιχείο της υπερβολής –καθόλου, εξάλλου ασυνήθιστο για τα κρατούντα εντόπια ήθη. Ωστόσο, σε εντελώς διαφορετικά συμπεράσματα οδηγεί η εξέταση του Ελληνικού αστικού περιβάλλοντος στις πραγματικές, καθημερινές του διαστάσεις. Φαίνεται λοιπόν ότι: Μόνο ένα ποσοστό που εκτιμάται σε μέσο όρο 52% από κάθε εγκεκριμένο σχέδιο πόλης έχει υλοποιηθεί (Οικονόμου 1999). Τα 2/3 των νοικοκυριών στην Αθήνα και τον Πειραιά βρίσκονται σε περιοχές όπου οι προβλεπόμενοι από το σχέδιο πόλης κοινόχρηστοι χώροι που έχουν υλοποιηθεί, πλην οδών, είναι σε ποσοστό λιγότεροι από το 2% του αστικού χώρου. (Εθνική Επιτροπή Habitat II, 1996). Σε πόλεις με πληθυσμό άνω των 50000, οι υλοποιημένοι-“ενεργοί” δημόσιοι χώροι (πλην οδών) κυμαίνονται σε ποσοστό από 1% έως 4% του αστικού χώρου. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1992). Στους δήμους της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, ο μέσος όρος υλοποιημένων-“ενεργών” κοινόχρηστων χώρων είναι λιγότερο των 4,7 τ.μ. ανά κάτοικο.,

ενώ στον Δήμο Θεσσαλονίκης η αναλογία αυτή είναι περίπου 3,5 τ.μ. ανά κάτοικο.

Αν τα δεδομένα αυτά συγκριθούν με τα στοιχεία του πίνακα 1, εύκολα συνάγεται ότι υπάρχει σοβαρό πρόβλημα στην υλοποίηση των προβλεπόμενων από τα πολεοδομικά σχέδια κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων.

Κατηγοριοποίηση των μέσων εξασφάλισης δημόσιου χώρου

Μετά την παραπάνω ανησυχητική διαπίστωση, χρήσιμο θα ήταν να ελεγχθεί η επάρκεια των νομικών εργαλείων ή μέσων για την απόκτηση του δημόσιου χώρου και η αποτελεσματικότητα εξασφάλισής του στις εφαρμογές πολεοδομικών σχεδίων. Τα μέσα αυτά στην Ελλάδα μπορούν να διακριθούν:

- α. σε “υποχρεωτικού” χαρακτήρα και/ή με “γενική εφαρμοσιμότητα”. Τα μέσα αυτά είναι, στην πλειοψηφία τους, παλιότερα και πλέον γνωστά, όσον αφορά την θέσπισή τους, τυχάνουν γενικής και υποχρεωτικής εφαρμογής, και θεωρούνται “παραδοσιακά”.
- β. σε “ευέλικτα” (των οποίων η εφαρμογή δεν είναι υποχρεωτική αλλά γίνεται μετά από επιλογή διοικητική, πολεοδομική ή παραγόντων ιδιωτικής φύσης) ή σε μέσα ειδικών περιπτώσεων. Τα μέσα αυτά ξίνι στην πλειοψηφία τους νεώτερα και περισσότερο εναρμονισμένα με μεταρρυθμιστικές λειτουργίες της διοίκησης, και λειτουργούν συμπληρωματικά ή –σε ειδικές περιπτώσεις- εναλλακτικά με τα “παραδοσιακά” μέτρα. Τα μέτρα που ανήκουν σε κάθε μια από τις δύο αυτές κατηγορίες είναι:

Α. «ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ» ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ Ή ΜΕ «ΓΕΝΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑ»

1. αναγκαστική απαλλοτρίωση
2. εισφορά σε γη ή/και χρήμα
 - 2.1. πράξη αναλογισμού
 - 2.2. πράξη εφαρμογής
 - 2.3. ειδικές περιπτώσεις εισφορών

Β. «ΕΥΕΛΙΚΤΕΣ» ΜΕΘΟΔΟΙ Η ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

1. ελεύθερη συναλλαγή
2. δικαίωμα προτίμησης
3. κοινωνικός συντελεστής
4. εισφορά σε γη (Ν. 2508/97) για σχέδια προ του 1923
5. εισφορά σε χρήμα (Ν. 2508/97) για σχέδια με τη νομοθεσία 1923
6. μεταφορά συντελεστή δόμησης

Χ α ρ α κ τ η ρ ι σ τ ι κ ά τ ω ν μ έ σ ω ν ε ξ α σ φ ά λ ι σ η ς δ η μ ό σ ι ο υ χ ώ ρ ο υ

A. ΜΕΘΟΔΟΙ “ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟΥ” ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ Ή ΜΕ “ΓΕΝΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑ”

A.1. Αναγκαστική απαλλοτρίωση

Σαν αναγκαστική απαλλοτρίωση ορίζεται η αφαίρεση οικοπέδου (ιδιοκτησίας) με διοικητική πράξη, λόγω δημόσιας ωφέλειας ύστερα από την καταβολή πλήρους αποζημίωσης (άρθρο 17 του Συντάγματος). Το μέτρο αυτό ήταν ο μοναδικός μηχανισμός απόκτησης δημόσιας γης μέχρι το 1983 (Οικονόμου 1999:452).

Η αναγκαστική απαλλοτρίωση από παλιά θεωρείτο ότι αποτελεί το ισχυρότερο για την πολιτεία, αλλά και το επαχθέστερο για τον πολίτη, μέσο απόκτησης ακινήτων, ακόμη και εξαιτίας της σημειολογίας του όρου που παραπέμπει σε παρά την θέληση υποχρέωση. Εμπειρία, ωστόσο, από απαλλοτριώσεις για έργα όπως η Εγνατία οδός, έδειξαν ότι οι τελικές τιμές των αποζημιώσεων που ορίστηκαν από τα δικαστήρια ήταν σαφώς συμφέρουσες για τους ιδιοκτήτες των απαλλοτριωτέων εκτάσεων με αποτέλεσμα την εμφάνιση φαινομένων ιδιόμορφης κερδοσκοπίας με επιδιωκόμενες αγορές αγροκτημάτων σε υπό απαλλοτρίωση περιοχές. Αρνητικά χαρακτηριστικά της θεωρούνται ακόμη η μακρόχρονη διαδικασία της σε αλληπάλληλα διοικητικά και δικαστικά επίπεδα, και η προϋπόθεση οικονομικής δυνατότητας των οργανισμών αυτοδιοίκησης για την τέλεσή της. Η τελευταία, ειδικότερα, συνήθως δεν υφίσταται, και αυτό αποτελεί μια από τις κύριες αιτίες μη εφαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων.

A.2. Εισφορές σε γη και/ή χρήμα

Η γενική αυτή κατηγορία αυτή εργαλείων απόκτησης/εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων έχει σαν χαρακτηριστικό την υποχρεωτική εισφορά σε γη ή/και χρήμα των ιδιοκτησιών που βρίσκονται σε περιοχή που πρόκειται να αναγνωριστεί και να αναπτυχθεί ως οικιστική, ώστε με τις εισφορές αυτές να δημιουργηθούν κοινόχρηστοι/κοινωφελείς χώροι. Ο θεσμός της εισφοράς βασίζεται στην αρχή ότι κάθε ιδιοκτήτης που ωφελείται από την ένταξη της ιδιοκτησίας του σε πολεοδομικό σχέδιο έχει την υποχρέωση να παραχωρήσει μέρος αυτής της ωφέλειας στην κοινωνία. (Γιαννακούρου 1999:459). Η υποχρέωση αυτή κατοχυρώθηκε για πρώτη φορά στο Σύνταγμα του 1975 και έκτοτε διατηρείται στις μετέπειτα αναθεωρήσεις (άρθρο 24 του Συντάγματος του 2001). Εδώ μπορεί κανείς να διακρίνει μία φαινόμενη αντίφαση μεταξύ του άρθρου 17 που αναφέρθηκε παραπάνω και προβλέπει πλήρη αποζημίωση για την αφαίρεση οικοπέδου λόγω δημόσιας ωφέλειας και του άρθρου 24 που για έμμεσα παρόμοιους λόγους

προβλέπει υποχρεωτική και χωρίς αποζημίωση εισφορά. Η αντίφαση αυτή θα μπορούσε να θέσει υπό αμφισβήτηση την συνταγματικότητα των πολεοδομικών νόμων 947/79, 1337/83 και 2508/97 στα τμήματα που ορίζουν υποχρεωτικές εισφορές για την δημιουργία κοινοχρήστων χώρων. Θεωρείται, ωστόσο, μετά από σειρά αποφάσεων του ΣτΕ, ότι το άρθρο 24 του συντάγματος κατισχύει ή έχει προτεραιότητα εφαρμογής έναντι του άρθρου 17, παρόλο που η άποψη αυτή έχει τύχει αμφισβητήσεων. (Χριστοφιλόπουλος 1997, Χορομίδης 1995).

Το καθεστώς υποχρεωτικών εισφορών εμφανίζεται στην Ελληνική πολεοδομική νομοθεσία και πρακτική με διάφορες μορφές (πράξεις αναλογισμού, πράξεις εφαρμογής, και σταθερές εισφορές σε γη και χρήμα), που παρουσιάζονται σε συνοπτική μορφή παρακάτω.

A.2.1. Πράξεις αναλογισμού

Όπως προκύπτει από το Ν.Δ. 17.7.1923 και τους μετέπειτα Ν. 5269/31 και Ν. 653/77, οι ιδιοκτήτες των οικοπέδων σε οικιστική περιοχή θεωρούνται ωφελούμενοι παρόδιοι ιδιοκτήτες που έχουν ή μπορούν να αποκτήσουν πρόσωπο σε Κ.Χ. και έχουν την υποχρέωση αποζημίωσης για διάνοιξη δρόμων πλάτους μέχρι 30 μέτρων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων (πλατειών κλπ.) πλάτους μέχρι 40 μέτρων. Η αποζημίωση επιμερίζεται ισομερώς στις δύο απέναντι ιδιοκτησίες, και ή είναι χρηματική ή έχει μορφή εισφοράς σε γη (Γετίμης 1994:127, Οικονόμου 1999).

Η μεθοδολογία αυτή είναι η παλιότερη και πλέον γνωστή από τις κατηγορίες υποχρεωτικών εισφορών. Παρόλο που δεν είχε κατοχυρωθεί συνταγματικά για πολλές δεκαετίες, το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάνθηκε θετικά για την συνταγματικότητά της (Σ.τ.Ε. 284/62). Η εκτέλεσή της προκαλείται μετά από αίτηση ενδιαφερόμενων ιδιωτών και γίνεται μόνο για τα τμήματα της οικιστικής περιοχής όπου βρίσκονται οι ιδιοκτησίες των αιτούντων. Η διαδικασία είναι συνήθως ιδιαίτερα αργή, και τα γραφειοκρατικά εμπόδια πολλά. Σαν αποτέλεσμα, η εξασφάλιση των κοινοχρήστων χώρων για ολόκληρη την οικιστική περιοχή καθυστερεί πολύ.

A.2.2. Πράξεις εφαρμογής

Οι Πράξεις Εφαρμογής πολεοδομικών μελετών εφαρμόζονται κυρίως σε επεκτάσεις οικισμών ή σε νέους οικισμούς. Το χαρακτηριστικό τους είναι οι εισφορές σε γη και χρήμα που επιβάλλονται στις ιδιοκτησίες που πρόκειται να ενταχθούν σε σχέδιο πόλης. Οι εισφορές αυτές είναι ανάλογες με το μέγεθος και την αξία των ιδιοκτησιών, και οι μεν εισφορές σε γη έχουν σαν προορισμό την εξασφάλιση κοινοχρήστων χώρων, οι δε εισφορές σε χρήμα, την κατασκευή έργων υποδομής. Το είδος αυτό των εισφορών προβλέφθηκε για πρώτη φορά στον Ν. 947/79, με σταθερά, όμως ποσοστά εισφοράς γης (40% για περιοχές κανονιστικών όρων δόμησης και 30% σε ΖΕΠ) που θεωρήθηκαν υπερβολικά και προκάλεσαν αντιδράσεις. Ο Ν.

1337/83 επέβαλε την κλιμάκωση των εισφορών ανάλογα με το μέγεθος και την αξία τους, και ο Ν. 2508/97 διατήρησε την φιλοσοφία αυτή και τροποποίησε ελαφρά τα ποσοστά εισφορών.

Οι Πράξεις Εφαρμογής εκπονούνται με πρωτοβουλία των ΟΤΑ και εξασφαλίζουν συνολικά τους κοινόχρηστους χώρους των περιοχών για τις οποίες εκτελούνται. Θεωρούνται ότι πλεονεκτούν απέναντι στις Πράξεις Αναλογισμού ως προς τον χρόνο των διαδικασιών, την αποτελεσματικότητα, την δυνατότητα συνολικής πολεοδομικής ρύθμισης και την μεγαλύτερη αίσθηση δικαίου που προκαλείται στους συμμετέχοντες ιδιοκτήτες διότι τα ποσοστά εισφορών είναι προκαθορισμένα και γενικής εφαρμογής. Παρότι νέο, συγκριτικά, μέτρο, η υποχρεωτική εφαρμογή τους είχε σαν αποτέλεσμα την απόκτηση σχετικά ικανοποιητικής εμπειρίας εκπόνησής τους.

A.2.3. Ειδικές περιπτώσεις σταθερών εισφορών σε γη και χρήμα

Η μέθοδος αυτή, κατά βάση, μπορεί να θεωρηθεί υποκατηγορία της προηγούμενης, καθώς διέπεται από την ίδια φιλοσοφία και χρησιμοποιεί παρόμοιες τεχνικές. Εφαρμόζεται σε ειδικές περιπτώσεις πολεοδομήσεων (βιομηχανικές και επιχειρηματικές περιοχές, οικοδομικοί συνεταιρισμοί, ΠΕΡ-ΠΟ κλπ.), όπου συνήθως ο ιδιωτικός τομέας παίρνει την πρωτοβουλία έναρξης και εκπόνησής τους. Σ' αυτές, οι εισφορές σε γη και χρήμα δεν είναι κλιμακωτές αλλά προβλέπονται σαν σταθερά ποσοστά επί της έκτασης ή της αξίας. Οι ειδικές αυτές κατηγορίες δεν είχαν μέχρι σήμερα ευρεία εφαρμογή, καθώς το σύστημα διοίκησης στην Ελλάδα δεν διευκολύνει γενικά τις ιδιωτικές πρωτοβουλίες.

B. "ΕΥΕΛΙΚΤΕΣ" ΜΕΘΟΔΟΙ Ή ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΩΝ

B.1. Ελεύθερη συναλλαγή

Το Δημόσιο ή ο Ο.Τ.Α. μπορεί να αποκτήσει κάθε ακίνητο που χρειάζεται με ελεύθερες διαπραγματεύσεις μεταξύ αυτού και του ιδιοκτήτη του ακινήτου και έτσι διευκολύνεται στην ταχεία απόκτηση των ακινήτων (Αρβαντινός 1997:114). Η ελεύθερη συναλλαγή μπορεί να πάρει την μορφή αγοράς οικοπέδου ή συμφωνίας για αντιπαροχή ίσης αξίας οικοπέδου ή τμήματος ιδιοκτησίας. Λόγω, πάντως, των περιορισμένων οικονομικών δυνατοτήτων των ΟΤΑ στην Ελλάδα και της σχετικά περιορισμένης κτηματικής παρουσίας τους, η εφαρμογή του μέτρου της ελεύθερης συναλλαγής βρήκε περιορισμένη μόνο εφαρμογή (Γετίμης 1994).

B.2. Δικαίωμα προτίμησης

Ο όρος αυτός προσδιορίζει το δικαίωμα του Δημοσίου να προτιμηθεί, έναντι παντός τρίτου, με την ίδια προσφορά τιμής (ίσοις όροις) κατά την πώληση ακινήτου. Το δικαίωμα προτίμησης θεσπίστηκε για πρώτη φορά με το Ν.Δ. 1003/71 "περί ενεργού πολεοδομίας", και διατηρήθηκε σε ισχύ και

διευρύνθηκε από τους νόμους 947/1979 και 1337/83 (Γετίμης 1994:132). Ο σκοπός του δικαιώματος αυτού είναι διπλός. Αφενός να εμποδίζει την ανύψωση των τιμών των ακινήτων και αφετέρου να βοηθήσει το Δημόσιο για την απόκτηση γης ώστε να προγραμματιστεί εκ των προτέρων πιθανή οικιστική ανάπτυξη όταν διαφαίνονται θετικές προοπτικές της (Αραβαντινός 1997:114). Για το μέτρο αυτό δεν εκδόθηκαν μέχρι σήμερα εκτελεστικά διατάγματα με αποτέλεσμα την αδυναμία ενεργοποίησής του.

B.3. Κοινωνικός συντελεστής

Στην περίπτωση του κοινωνικού συντελεστή οι ιδιοκτήτες ακινήτων μίας περιοχής εκδηλώνουν στον ΟΤΑ ενδιαφέρον συμμετοχής και ο ΟΤΑ έχει την πρωτοβουλία θεσμοθέτησής του (Ν. 2508/97, άρθρο 18). Ορίζονται Ζώνες Κοινωνικού Συντελεστή (Ζ.Κ.Σ.) και σ' αυτές ισχύει αυξημένος συντελεστής δόμησης. Από την ωφέλεια που προκύπτει, 60% έως 80% παραχωρείται στον ΟΤΑ ενώ το υπόλοιπο μένει στους ιδιοκτήτες (Γετίμης 1994:134). Η χρήση του κοινωνικού συντελεστή για απόκτηση κοινοχρήστων χώρων και κοινωφελών εγκαταστάσεων είναι πολύ σημαντική, αλλά ο θεσμός χρησιμοποιήθηκε σε πολύ μικρό βαθμό λόγω διαδικαστικών περιπλοκών.

B.4. Μεταφορά του συντελεστή δόμησης

Ο θεσμός αυτός αποτελεί σε πολλά Ευρωπαϊκά κράτη ένα από τα κυριότερα μέσα εφαρμογής πολεοδομικής πολιτικής. Με τον όρο αυτό ορίζεται η δυνατότητα ιδιοκτήτη να μεταβιβάσει το δικαίωμα οικοδόμησης από ένα ακίνητο σε ένα άλλο ή σε προκαθορισμένες ζώνες (ΖΑΣ, ΕΖΥΣ), ή ακόμη να πάρει έγγραφο "τίτλο δικαιώματος συντελεστή δόμησης" (Γετίμης 1994:133). Η μεταφορά συντελεστή δόμησης καλύπτει πολλές πολεοδομικές ανάγκες (π.χ. διαφύλαξη διατηρητέων κτιρίων, προστασία περιοχών που κινδυνεύουν να υποβιβαστούν, ανάπλαση περιοχών, δημιουργία κοινόχρηστων χώρων κ.α.) (Αραβαντινός 1997:114).

Η πορεία εφαρμογής του μέτρου αυτού παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον: αρχικά θεσπίστηκε με τον νόμο 880/1979, αδρανοποιήθηκε με την με αριθμό 2434/90 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, επαναφέρθηκε με τον νόμο 2300/1995, ακυρώθηκε και πάλι με την απόφαση με αριθμό 6070/1996 του Συμβουλίου της Επικρατείας, επαναφέρθηκε για τρίτη φορά με τον νόμο 3044/2002 και ακυρώθηκε και πάλι από το Συμβούλιο της Επικρατείας, αφήνοντας μετέωρους 5000 τίτλους μεταφοράς συντελεστή δόμησης που έχουν ήδη εκδοθεί (Μακρής 2002).

Η επιμονή του Υπουργείου να θεσμοθετήσει την μεταφορά συντελεστή, οφείλεται στην αποτελεσματικότητα του μέτρου που επιτρέπει την απόκτηση αναγκαίων χώρων από τους ΟΤΑ εντελώς δωρεάν, αλλά και στο ότι συγχρόνως επιτυγχάνεται πλήρης αποζημίωση των ιδιοκτητών (Αραβαντι-

νός 1997:114, Γετίμης 1994:133-134). Το μέτρο τίθεται σε εφαρμογή μετά από πρωτοβουλία ιδιωτών και η εφαρμογή του γίνεται κατ' επιλογή των ιδιοκτητών. Η ταχύτερη εξάπλωση της εφαρμογής του, ωστόσο, παρουσίασε σοβαρά φαινόμενα στρέβλωσης και αισχροκέρδειας, φορτώνοντας με επιπλέον δόμηση ήδη κορεσμένες περιοχές με υψηλές αξίες ακινήτων. Αυτά, εξάλλου, υπήρξαν και οι αιτίες των διαδοχικών παρεμβάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας που προέβαλε σαν αίτια ακύρωσης των σχετικών νομοθετημάτων την ανάγκη για προστασία του περιβάλλοντος προς όφελος του κοινωνικού συνόλου.

B.5. Εισφορά σε γη (Ν. 2508/97, άρθρο 15) για προβληματικές περιοχές εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως ή οικισμών προ του 1923

Η εφαρμογή του μέτρου αυτού προβλέπεται για πολεοδομικά προβληματικές περιοχές στο μεγαλύτερο μέρος των οποίων δεν έγινε εφαρμογή του σχεδίου. Για την εξασφάλιση των αναγκαίων κοινόχρηστων χώρων, στις ιδιοκτησίες που βρίσκονται σε περιοχή του άρθρου αυτού επιβάλλεται εισφορά σε γη κατά τις σχετικές διατάξεις του Ν. 1337/1983 και η εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης πραγματοποιείται με πράξη εφαρμογής. Στις περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου αυτού δεν οφείλεται εισφορά σε χρήμα. Η υπαγωγή στο συγκεκριμένο άρθρο προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο (αν υπάρχει), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ή το ΣΧΟΟΑΠ. Αν τα παραπάνω δεν το προβλέπουν, μπορεί να γίνει με απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (σε περίπτωση ύπαρξης Ρυμοτομικού) ή με απόφαση Νομάρχη. Εφαρμογή του μέτρου αυτού δεν έχει ακόμη καταγραφεί, παρόλο που τα πλεονεκτήματά του έναντι των κλασικών μεθόδων (π.χ. πράξη αναλογισμού) είναι προφανή.

B.6. Εισφορά σε χρήμα (Ν. 2508/97, άρθρο 16) για εξασφάλιση σημαντικών κοινόχρηστων χώρων σε παλιά σχέδια πόλεως

Το μέτρο αυτό προβλέπει ειδική εφάπαξ χρηματική εισφορά υπέρ του οικείου ΟΤΑ για την καταβολή αποζημιώσεων για την απόκτηση, διαμόρφωση και λειτουργία κοινόχρηστων χώρων σημαντικών για την περιοχή. Η εισφορά κατανέμεται κατά μερίδια και κατά ζώνες στις ιδιοκτησίες ολόκληρης της πολεοδομικής ενότητας ή και περισσότερων πολεοδομικών ενοτήτων που θεωρείται ότι ωφελούνται με την δημιουργία των κοινόχρηστων χώρων. Στην περίπτωση εφαρμογής του άρθρου αυτού, δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του αναλογισμού της δαπάνης, στα οικοπέδα που έχουν ή αποκτούν πρόσωπο στον συγκεκριμένο κοινόχρηστο χώρο, κατά τις διατάξεις του Ν.Δ. της 17.7/16.8.1923. Η εφαρμογή του μέτρου αυτού γίνεται με απόφαση του οικείου ΟΤΑ, που διαχειρίζεται και την διαδικασία εφαρμογής. Δεν υπάρχουν μέχρι τώρα εφαρμογές του, παρότι με αυτό αίρονται σε μεγάλο βαθμό τα μειονεκτήματα της κλασικής μεθόδου του αναλογισμού.

**Εφαρμογές των μέσων
εξασφάλισης κοινόχρηστων
και κοινωφελών χώρων**

Τα παραπάνω αποκαλύπτουν μια μεγάλη ποικιλία νομικών εργαλείων/μέσων εξασφάλισης κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, με ευελιξία στους τρόπους προσέγγισης, και κάλυψη ευρέως φάσματος σχετικών περιπτώσεων. Έρευνα για την συχνότητα χρησιμοποίησης των μέσων εξασφάλισης κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων έγινε σε οκτώ Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους, πρωτεύουσες νομών. Τα αποτελέσματα της έρευνας ταξινομήθηκαν στον πίνακα 2.

Εμφανές είναι ότι όλα τα “παραδοσιακά” μέτρα υπερτερούν σε συχνότητα χρήσης των νεώτερων “ευέλικτων” μεθόδων, παρά τα συχνά λειτουργικά πλεονεκτήματα των τελευταίων έναντι των πρώτων. Εξαιρέση αποτελούν μόνο οι σταθερές εισφορές σε γη και χρήμα, εξαιτίας των πολύ ειδικών περιπτώσεων εφαρμογής τους που, εκτός των άλλων, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό και από την πολιτική επιρροή που μπορεί να εξασκήσει ο εμπλεκόμενος ιδιωτικός παράγων και/ή από την ικανότητα χειρισμών απέναντι στους διοικητικούς μηχανισμούς. Επίσης, το μόνο μέσο από την κατηγορία των “ευέλικτων” μεθόδων που η χρήση του παρουσιάζεται με υψηλή συχνότητα σε τρεις από τις οκτώ περιπτώσεις των εξεταζόμενων πόλεων, είναι η ελεύθερη συναλλαγή, μέσο παλιό και γνωστό, που εμπλέκεται λιγότερο από όλα τα άλλα με νομικές ιδιαιτερότητες και γραφειοκρατικές περιπλοκές.

Τα κλασικά μέσα εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων δεν παρουσιάζουν μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ τους ως προς την συχνότητα χρήσης, με το συχνότερα χρησιμοποιούμενο να είναι η Πράξη Αναλογισμού. Αναμενόμενο, αν αναλογιστεί κανείς ότι είναι και από τα παλιότερα (εισήχθη με την νομοθεσία του 1923), ενώ δεν επιβάρυνε ιδιαίτερα και τους ΟΤΑ. Η Πράξη Εφαρμογής, με τις κλιμακωτές εισφορές σε γη και χρήμα φαίνεται να ακολουθεί, με γρηγορότερη, μάλιστα, συχνότητα εφαρμογών, παρόλο το ότι είναι πολύ νεώτερη μέθοδος (εισήχθη με τον Ν.1337/1983), διότι είναι υποχρεωτική σε όλες τις επεκτάσεις, δεν επιβαρύνει τους ΟΤΑ και δίνει αίσθηση δικαιοσύνης για τις επιβαρύνσεις των ιδιοκτησιών, σε αντίθεση με την Πράξη Αναλογισμού. Τέλος, η απαλλοτρίωση είναι το παλαιότερο και πλέον γνωστό μέσο, είναι ευρέως διαδεδομένο και στο εξωτερικό, αλλά η συχνότητα χρήσης του δεν ξεπερνά αυτές των προηγούμενων δύο μέσων διότι έχει δύο σημαντικά μειονεκτήματα: επιβαρύνει τους ΟΤΑ (που ως γνωστό είναι σχεδόν χρεοκοπημένοι στο σύνολό τους) και είναι δυσάρεστο για το κοινό.

Από τα καινοτόμα μέσα εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, εκτός της ελεύθερης συναλλαγής που σχολιάστηκε παραπάνω, κίνηση παρουσίασε και η μεταφορά συντελεστή δόμησης, διότι είχε τα πλεονεκτήματα της μη

επιβάρυνσης των ΟΤΑ, της πλήρους αποζημίωσης των ιδιοκτητών, και του περιθωρίου ελιγμών για προσπορισμό κέρδους, μέχρι και του επιπέδου της κερδοσκοπίας, πράγμα που γενικά φαίνεται ελκυστικό για την Ελληνική επιχειρηματικότητα και διαπιστώθηκε από την εμπειρία των εφαρμογών. Η χρήση μεταφοράς συντελεστή ήταν πάντως κατά πολύ εντονότερη στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη, επαληθεύοντας την εντύπωση ότι μεταξύ των δύο αυτών μητροπολιτικών περιοχών και της υπόλοιπης επαρχιακής Ελλάδας, υπάρχει χάσμα γνώσης και χρήσης νόμων και μεθόδων.

Πόλεις	Μέσα	Υποχρεωτικού χαρακτήρα ή με γενική εφαρμοσιμότητα					«ευέλικτες» μέθοδοι ή ειδικών περιπτώσεων				
		Απαλλοτριώση	Πράξη αναλογισμού	Πράξη εφαρμογής	Σταθερές εισφορές σε γη και χρήμα	Ελεύθερη συναλλαγή	Δικαίωμα προτίμησης	Κοινωνικός συντελεστής	Μεταφορά συντελεστής δόμησης	Εισφορά σε γη	Εισφορά σε χρήμα
Βόλος		x	x	x	v	x	-	v	x	-	-
Ηγουμενίτσα		v	x	x	-	v	-	-	-	-	-
Καβάλα		x	x	x	v	x	-	v	v	-	-
Κατερίνη		v	v	v	-	v	-	-	-	-	-
Λάρισα		v	x	v	-	v	-	v	v	-	-
Ξάνθη		x	v	v	v	x	-	-	v	-	-
Σέρρες		v	v	v	-	v	-	-	v	-	-
Τρίκαλα		v	x	x	-	v	-	v	-	-	-

– : αμελητέα συχνότητα v: περιορισμένη συχνότητα x: υψηλή συχνότητα

Πίνακας 2. Συχνότητα χρήσης των διαφόρων μέσων εξασφάλισης κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων σε Ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους.
Πηγή: Lalenis, Kalliakoudas 2002

Από τα υπόλοιπα μέσα, ο κοινωνικός συντελεστής είχε περιορισμένη συχνότητα χρήσης (μάλλον εξαρτώμενη από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου εφαρμογής και τις πολεοδομικές επιλογές των τοπικών αρχών και υπηρεσιών πολεοδομίας), ενώ δεν χρησιμοποιήθηκαν καθόλου το δικαίωμα προτίμησης και τα μέτρα του Ν. 2508/97 για εισφορές σε γη και σε χρήμα. Το δικαίωμα προτίμησης φαίνεται ότι προσκρούει στην ρευστότητα και τις συχνές αλλαγές πολεοδομικής πολιτικής και νόμων (Lalenis 2001). Αυτό κάνει ιδιαίτερα δύσκολο τον μακρόχρονο σχεδιασμό, που αποτελεί προϋπόθεση για την αποδοτική εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου. Τέλος, τα μέτρα εισφορών ξεχωριστά σε γη και σε χρήμα, όπως προβλέπονται αντίστοιχα από τα άρθρα 15 και 16 του Νόμου 2508/97, φαίνεται ότι δεν έτυχαν ακόμη ευκαιριών εφαρμογής διότι η έλλειψη εμπειρίας κάνει διστακτικούς τους τοπικούς παράγοντες να τα χρησιμοποιήσουν, αλλά και από τα Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. νέου τύπου που θα μπορούσαν να τα προτείνουν, ελάχιστα έχουν θεσμοθετηθεί.

Συμπεράσματα

Από την σύντομη περιγραφή της κατάστασης στις Ελληνικές πόλεις σχετικά με την επάρκεια ελεύθερων χώρων και της αποτελεσματικότητας των μέτρων εξασφάλισής τους, φαίνεται ότι ενώ υπάρχει αρκετά μεγάλη ποικιλία τέτοιων μέτρων, τα αποτελέσματα είναι πενιχρά. Επαληθεύεται, δηλαδή για μια ακόμη φορά η “υβριδική” θέση της Ελλάδας σαν κοινό μέλος δύο “νομικών” οικογενειών κρατών, της Ναπολεόντειας και της Γερμανικής (Lalenis, de Jong & Mamadouh, 2002), με χαρακτηριστικό το “γενικής εφαρμογής” και ιδιαίτερα επεξεργασμένο νομοθετικό πλαίσιο. Συγχρόνως όμως, υποφέρει από την ασυμβατότητα και ανεπάρκεια πολιτικών για την εφαρμογή των παραπάνω νομοθετικών πλαισίων (Lalenis 2001). Στην συγκεκριμένη περίπτωση, μία από τις κύριες αιτίες αποτυχίας της εξασφάλισης κοινόχρηστων χώρων, είναι η παραδοσιακή υπερπροστασία της ιδιοκτησίας στην Ελλάδα, που είναι εμφανής στις περισσότερες περιπτώσεις εμπλοκής της σε συλλογικές ή ατομικές συμπεριφορές και δράσεις. Και ακόμη χειρότερα, η κάθε ορθολογική προσπάθεια διαχείρισης αυτού του θέματος, προσκρούει στην αμοιβαία δυσπιστία μεταξύ διοίκησης και πολιτών, σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο. Το πρόβλημα οξύνεται ακόμη περισσότερο και από την οικονομική ανέχεια της μεγάλης πλειοψηφίας των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δευτέρου βαθμού, που αυτόματα ακυρώνει τα είδη των μέτρων που προϋποθέτουν χρηματική αποζημίωση εκ μέρους των οργανισμών αυτών.

Η υπεροχή σε συχνότητα χρήσης των “παραδοσιακών” μέτρων από τις νεώτερες “ευέλικτες” μεθόδους, παρά τα συχνά πλεονεκτήματα των τελευταίων έναντι των πρώτων, έχει σχέση με τις παραπάνω διαπιστώσεις. Επιτόπια έρευνα απέδειξε (Lalenis & Kalliakoudas, 2002) ότι δισταγμό για την εφαρμογή μέτρων που εισήχθησαν με νεώτερα, συγκριτικά, νομοθετήματα έδειξαν τόσο οι μηχανικοί του ιδιωτικού τομέα, όσο και οι μηχανικοί – υπάλληλοι του Δημοσίου, και τον δισταγμό αυτό τον μετέφεραν στους κύκλους επιρροής τους (ιδιοκτήτες, ΟΤΑ, φορείς του ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου κ.α.). Οι κυριότερες αιτίες που αναφέρθηκαν ήταν: η αδυναμία παρακολούθησης των συνεχών αλλαγών νόμων και θεσμικών πλαισίων και η συνεπακόλουθη άγνοια νέων μέτρων και πολιτικών, ο φόβος γραφειοκρατικών καθυστερήσεων, η πιθανότητα νομικών επιπλοκών (το παράδειγμα της μεταφοράς συντελεστή δόμησης είναι εύγλωττο), η άγνοια “διαχείρισης” του δαιδαλώδους συστήματος διοίκησης και η αβεβαιότητα που δημιουργεί η εντύπωση για την υπάρχουσα διαφθορά του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Τα παραπάνω ενέτεινε ακόμη περισσότερο ο υπερσυγκεντρωτικός χαρακτήρας του Ελληνικού κράτους με την υπερσυγκέντρωση εξουσιών, αρμοδιοτήτων, πληροφόρησης, αποδοτικότητας πελατειακών σχέσεων κλπ., κατά κύριο λόγο στην Αθήνα και δευτερευόντως στην Θεσσαλονίκη (Lalenis & Liogkas, 2002). Χαρακτηριστικό παράδειγμα του χάσματος μεταξύ Αθηνών/Θεσσαλονίκης από τη μια, και επαρχιών από την άλλη, είναι η περίπτωση των εφαρμογών της μεταφοράς συντελεστή δόμησης, όπου οι καταγεγραμμένες “αφετηρίες” μεταφοράς συντελεστή δόμησης σ’ όλη της Ελλάδα είναι 466 στο Νομό Αττικής, 115 στο Νομό Θεσσαλονίκης, μεταξύ 7 και 25 σε έξι (6) νομούς, μεταξύ 1 και 6 σε 25 νομούς, ενώ δεν έγινε καμία μεταφορά συντελεστή δόμησης από 21 νομούς. (Πρακτικά Ημερίδας ΤΕΕ, 1995, Τασσοπούλου, 1998). Για το ίδιο μέτρο –όπου το ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα ήταν σχετικά ζωηρό– χαρακτηριστικό επίσης ήταν ότι ενώ στην επαρχία ο χρόνος αποπεράτωσης της διαδικασίας μίας μεταφοράς συντελεστή ήταν το λιγότερο δύο χρόνια, εμφανίστηκαν διαφημίσεις Αθηναϊκών γραφείων σε εφημερίδες και σε επαγγελματικά έντυπα, που αναλάμβαναν μεταφορές συντελεστή από / σε όλη την Ελλάδα με εγγυημένη αποπεράτωση διαδικασίας το περισσότερο σε έξι μήνες. Τέλος, η ελάχιστη συχνότητα χρήσης μέτρων όπως το δικαίωμα προτίμησης που προϋποθέτει μακρόχρονο σχεδιασμό, είναι εμφανές ότι οφείλεται στη ρευστότητα και τις συχνές αλλαγές πολεοδομικής πολιτικής και νόμων.

Ανακεφαλαιώνοντας, αν επιμερίσουμε στον δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα στην Ελλάδα τις αιτίες ανεπάρκειας των μέτρων εξασφάλισης ελεύθερων χώρων, μπορούμε συνοπτικά να αναφέρουμε ότι ο δημόσιος τομέας είναι υπεύθυνος για τις γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και διαδικαστικές καθυστερήσεις, για τις στρεβλώσεις στην εφαρμογή των μέτρων που προκα-

λεί το σύστημα πελατειακών σχέσεων που επικρατεί, και για τις αρνητικές επιπτώσεις των φαινομένων διαφθοράς στις σχέσεις συνεργασίας και εμπιστοσύνης με το κοινό.

Από την άλλη μεριά, ο ιδιωτικός τομέας ευθύνεται για υπερβολή στην τάση προστασίας της ιδιωτικής περιουσίας του, για έλλειψη συλλογικής συνείδησης, για έντονη τάση κερδοσκοπίας κατά την ανάμιξή του σε εφαρμογές σχετικών μέτρων και πολιτικών, και για αδυναμία μακρόχρονου σχεδιασμού και απροθυμία εμπλοκής του σε σχέδια μεγάλης κλίμακας και μακράς διάρκειας, που θα δικαιολογούσαν την ανάγκη δημιουργίας ελεύθερων χώρων προς αμοιβαίο συμφέρον δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Αραβαντινός Α.** (1997): Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Γετίμης Π.** (1994): Οικιστική πολιτική στην Ελλάδα. Τα όρια της μεταρρύθμισης. Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα.
- Γιαννακούρου Γ.** (1999): Το θεσμικό πλαίσιο του σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα: Ιστορικές μεταμορφώσεις και σύγχρονα αιτήματα Στο *Ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων*. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., (επιμ.), Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - Gutenberg, Βόλος 1999
- Εθνική Επιτροπή Habitat II** (1996), Reports.
- Ημερίδα ΤΕΕ** (1995): Ο θεσμός της μεταφοράς συντελεστή δόμησης. Αθήνα.
- Καλλιακούδας Τ.** (2001): Πολεοδομικές εφαρμογές και μηχανισμοί εξασφάλισης κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων στην Ελληνική αστική πραγματικότητα. Διπλωματική εργασία, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.
- Καραδήμου Α., Καυκούλα Κ.** (1982): Πολεοδομική επέμβαση σε περιοχή κατοικίας, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
- Lalenis K., de Jong M., Mamadouh V.** (2002): Families of Nations and Institutional Transplantation. από το *Lessons in Institutional Transplantation: How adoption of foreign policy institutions actually works.*, M. de Jong, K. Lalenis, V. Mamadouh (επιμέλεια), Kluwer Academic Publishers, The Geojournal Library.
- Lalenis K., Kalliakoudas T.** (2002): Legal Instruments for Securing Urban Public Space in Greece: an Analysis of Outcomes and Effectiveness. Ιούλιος 2002, Βόλος, Πανευρωπαϊκό Συνέδριο *AESOP 2002, Volos, Greece, Planning in Border Regions*.
- Lalenis K., Liogkas V.** (2002): Reforming Local Administration in Greece towards decentralization and effective management of space: Where good intentions

are not always enough! Θεματικό τμήμα 6 *Territorial Governance in the Mediterranean: New Paradigms?*, Τρίτη Συνάντηση Μεσογειακής Κοινωνικής και Πολιτικής Έρευνας, Φλορεντία 20-24 Μαρτίου 2002, διοργανωτές European University Institute, Robert Schuman Centre for Advanced Studies.

Lalenis K. (2001): "Planning by Decree": Incompatibilities of Planning Laws and Planning Policies in Greece, During the 20th Century. Analysis, Perspectives. Ιούλιος 2001, Σαγκάι, Κίνα, Παγκόσμιο Συνέδριο *WPSC Shanghai 2001, Planning at the Turn of the Century*.

Μακρής Ι. (2002): Μεταφορά συντελεστή δόμησης. Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα.

Οικονόμου Δ. (1999): Πολιτική γης και εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων. Στο *Ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων*. Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., (επιμ.), Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - Gutenberg, Βόλος.

Οικονόμου Δ. (2002): Πολεοδομία: Θεωρίες, Τεχνικές, Πολιτική. Διδακτικές Σημειώσεις, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Τασοπούλου Α. (1998): Η μεταφορά του συντελεστή δόμησης. Η περίπτωση του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Διπλωματική εργασία, ΤΜΧΠΠΑ, Βόλος.

Χορομήδης Κ. (1995): Μερικά νομικά και συνταγματικά ζητήματα στην πράξη εφαρμογής. Εκδόσεις Αρμενόπουλος.

Χριστοφιλόπουλος Δ.. (1997): Πράξη Εφαρμογής Πολεοδομικής Μελέτης. Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα.

Χριστοφιλόπουλος Δ. (1988): Το νέο θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού. Εκδόσεις Σάκκουλας, Αθήνα.



ΛΙΛΑ ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ

Μετανεωτερική Αστική Διακυβέρνηση: από την Πολεοδομική Πολιτική στην Επιχειρηματική Πόλη

1. Πρόσφατοι μετασχηματισμοί του Αστικού Πολιτισμού

Η πόλη ως παραγόμενος χώρος και τόπος κατανάλωσης, ως υβριδικό τοπίο κι έργο τέχνης, ως αφήγημα, κείμενο κι αναπαράσταση, είναι διαφορετική για τους ποικίλους πληθυσμούς της: ο κάτοικος κι ο εργαζόμενος, ο επισκέπτης, ο τουρίστας, ο μετανάστης κι ο περιπλανώμενος, ο επωχούμενος κι ο πεζός, ο γέρος και το παιδί, ο πολεοδόμος κι ο αυθαίρετος οικιστής, ο διαδηλωτής κι ο καλλιτέχνης, ξεχωρίζουν διαφορετικά στοιχεία του αστικού τοπίου σήμερα, διαφορετικά ξεχώριζαν το μεσοπόλεμο, διαφορετικά στα ανήσυχα χρόνια του 1960. Πώς θα μπορούσε αυτός ο πλούτος αναγνώσεων του τοπίου της πόλης και “τοποθετημένων γνώσεων” (positionalities) γι’ αυτό, να εξυπηρετηθεί από τη διαδικασία αστικής διακυβέρνησης; Απλώς, δεν θα μπορούσε. Οι πολεοδόμοι έχουν από παράδοση την ευαισθησία να διακρίνουν το ανέφικτο μιας συνολικής ωφελιμότητας ενός τοπίου ούτως ή άλλως υβριδικού και επικαθοριζόμενου από πλέγματα εξουσίας. Σε κάποιες ομάδες του πληθυσμού πάντα θα δίδεται προτεραιότητα, ενώ κάποιοι άλλοι θα αποκλείονται. Σ’ αυτό το δοκίμιο παρακολουθούμε την πόλη του “μετα”-νεωτερικού πολιτισμού να αναβαθμίζεται για να εξυπηρετήσει κυρίως τον παγκόσμιο τουρίστα, τον επισκέπτη και τον επιχειρηματία.

Οι νέες μορφές μητροπολιτικής διακυβέρνησης τα πρόσφατα χρόνια της παγκοσμιοποίησης και μετανεωτερικότητας, αντιστοιχούν σε μορφές παρέμβασης διαφορετικές από εκείνες που αναπτύχθηκαν τα χρόνια του διπολισμού και των κρατών πρόνοιας (Fink κ.α. επιμ. 2001). Πριν προλάβει να εξαπλωθεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός – για να μην μιλάμε για αναδιανεμητική πολεοδομία, μιαν εκδοχή που είναι ακόμα πιο σπάνια στο Δυτικό κόσμο (Λεοντίδου 1977) – οι εξελίξεις έτειναν να τον ανατρέψουν και να φέρουν δυναμικά στο προσκήνιο νέους τρόπους αστικής διακυβέρνησης. Καθώς ο φορντισμός και το κεύνσιανό πρότυπο υποχωρούν μπρος σε καθεστώςτα ευέλικτης συσσώρευσης και νεοφιλελεύθερα μοντέλα, οι τρόποι ρύθμισης της αστικής ζωής μεταβάλλονται ριζικά, από την **πολεοδομούμενη** προς την **επιχειρηματική** πόλη, όπου αποσπασματικές παρεμβάσεις

εκ μέρους πληθώρας φορέων, δημοσίων και ιδιωτικών, αλλά κυρίως μεγάλων και οργανωμένων, συντελούν στην αναπαραγωγή υβριδικών τοπίων, ιδιαίτερα στις πόλεις της Μεσογειακής Ευρώπης.

2. Ζεύγματα κι ενδιάμεσοι χώροι της μετανεωτερικότητας

Οι τελευταίες δεκαετίες του περασμένου αιώνα και πολύ περισσότερο η είσοδος της νέας χιλιετίας, βρίσκει τις πόλεις ν' ανταγωνίζονται για την προσέλκυση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος με νέους τρόπους. Παλαιότερα, δημιουργούσαν περιβάλλοντα ανταγωνιστικά για επιχειρηματικές δραστηριότητες, φροντίζοντας ιδιαίτερα τις οικονομικές παραμέτρους. Τώρα είναι οι πολιτιστικές παράμετροι που απασχολούν τους φορείς αστικής διακυβέρνησης. Δεν είναι διόλου τυχαία η "Πολιτιστική στροφή" της Οικονομική Γεωγραφίας (Kourliougos 2003). Θα την θεωρούσα ως αποτέλεσμα των κοινωνικο-πολιτικών διεργασιών, στις οποίες εντάσσονται οι επιστήμες του χώρου.

Σε λίγες πόλεις ανθίζουν οι "πολιτιστικές βιομηχανίες". Σε όλες όμως σχεδόν, νέου τύπου παρεμβάσεις μεταλλάσσουν τα σύνθετα τοπία τους. Οι πόλεις αναζητούν την ορατότητα, έστω κι εφήμερη. Ο σχεδιασμός μετατρέπεται σ' ένα μέσον για να διαφημισθούν οι πόλεις σαν προϊόντα με κάποιες ιδιαιτερότητες, σαν μοναδικοί τόποι. Οι πολεοδόμοι συνθέτουν μια εικονογραφία που ξεφεύγει από τον πολεοδομικό σχεδιασμό προς την αρχιτεκτονική σύνθεση, για τη δημιουργία αστικών τοπίων που προσιδιάζουν σε σκηνογραφία. Το τοπίο των πόλεων αναβαθμίζεται με τον καλλωπισμό, τη διακόσμηση του αστικού τοπίου μ' αυτά που κάποτε ονομάζαμε "έργα βιτρίνας". Προέχει η μορφολογική επεξεργασία και η προστασία των παραδοσιακών συνόλων, που προάγει η μετανεωτερικότητα, στη θέση της αλλοτινής μεταρρύθμισης των πολεοδόμων της νεοτερικότητας. Οι ευρωπαϊκές πόλεις λησμονούν την πολεοδομία και ρίχνονται στην πολεο-διαφήμιση (Λεοντίδου 1996). Η αστική διακυβέρνηση διαμορφώνεται από τον εντεινόμενο ανταγωνισμό των τόπων (Jensen-Butler et al. eds 1996, Kearns. & Philo eds 1993, Λεοντίδου 1996).

Στη μετανεωτερική κοινωνία αναπτύσσονται στρατηγικές για την ανάδειξη της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας των πόλεων προς χάριν του παγκόσμιου τουριστά, που θα προσελκύσει το επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Οι πόλεις εισέρχονται κι αυτές στο στίβο του marketing της νεοφιλελεύθερης Ευρώπης (κι Αμερικής). Εξυπηρετούν τους επισκέπτες κι αποκλείουν διάφορες άλλες ομάδες πολιτών. Το κράτος πρόνοιας δεν ενισχύει άμεσα την αστική ανάνεωση, αλλά υποστηρίζει, νομοθετικά και οικονομικά, τους φορείς νέων πρωτοβουλιών σε σχήματα δημοσίων-ιδιωτικών εταιρειών (public-private

partnerships). Ο νεοφιλελευθερισμός και τα μεταφορντιστικά καθεστώτα ρύθμισης, δημιουργούν μια ενδιαφέρουσα νέα διαπλοκή δημόσιου/ ιδιωτικού. Εταιρείες ανάπτυξης, συνήθως μικτές, παρεμβάλλονται ανάμεσα στο κράτος και τον ιδιωτικό τομέα. Ακόμα και σε περιόδους σοσιαλιστικών κυβερνήσεων, το κράτος πρόνοιας αδυνατίζει και η μεταρρύθμιση για κοινωνική ανακατανομή των πόρων αποσύρεται. Από τη λογική του πολεοδομικού σχεδιασμού (urban planning) της νεωτερικότητας, μεταβαίνουμε δυναμικά στη μετανεωτερική λογική του urban design, δηλ. στην αρχιτεκτονική/πολεοδομική σύνθεση σε όφελος της αισθητικής (Λεοντίδου 1996). Ο στρατηγικός σχεδιασμός δίνει τη θέση του σε “παρεμβάσεις”.

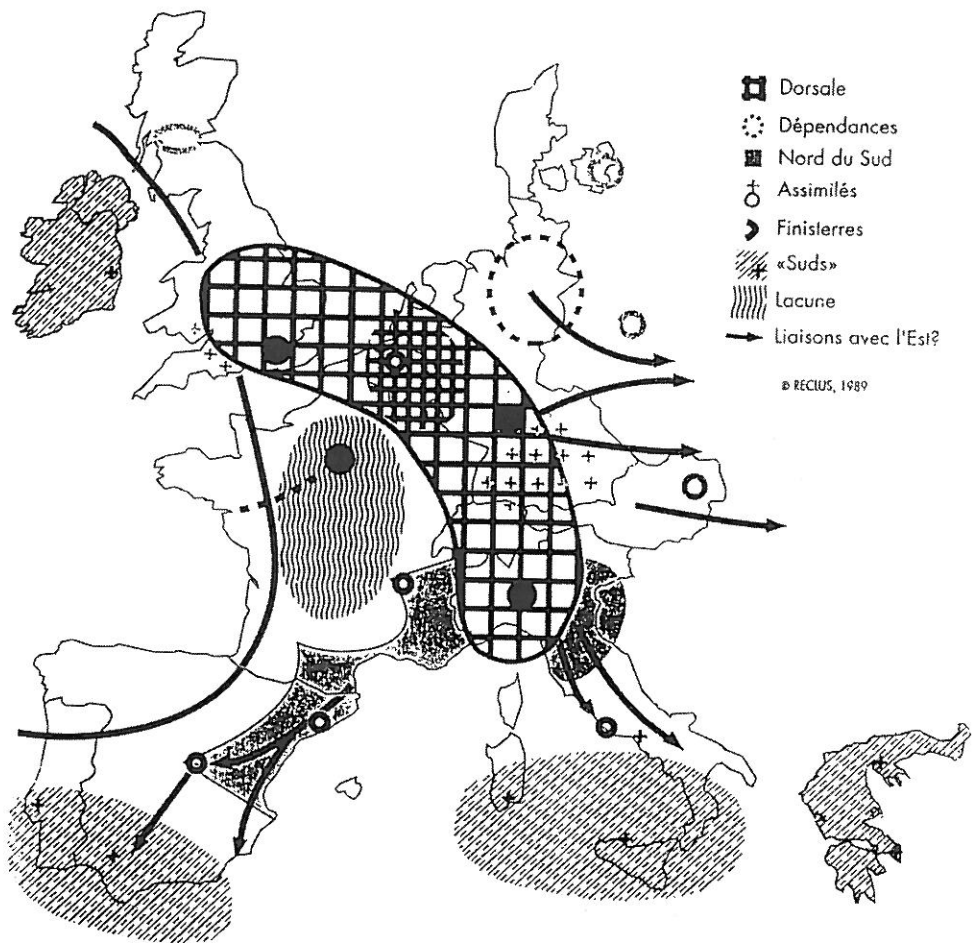
Προκύπτει έτσι μια ενδιαφέρουσα αποδόμηση στην πράξη. Παρεμβάλλονται ενδιάμεσες έννοιες ανάμεσα στους πόλους των οικείων μας παραδοσιακών ζευγμάτων: αγοράς/δημόσιου τομέα, κερδοσκοπίας/αναδιανομής, laissez-faire/ μεταρρύθμισης, φιλελευθερισμού/σχεδιασμού. Τέμνοντας αυτά τα παλιότερα δυαδικά σχήματα και ζεύγματα, οι νέες μορφές διακυβέρνησης διατηρούν στοιχεία από τα δύο άκρα αλλά κινούνται σ’ ένα επίκεντρο δικό τους: τη διαφήμιση, το marketing, τον ανταγωνισμό, την αστική επιχειρηματικότητα (Harvey 1989). Αυτό εδώ το δοκίμιο διερευνά ορισμένες από τις νέες έννοιες που ανακύπτουν ανάμεσα στα οικεία αυτά δίπολα, ορισμένους από τους ενδιάμεσους χώρους που διερευνά η μετανεωτερική οπτική στην πόλη (Leontidou 1993, 1996). Στα νέα μοντέλα διακυβέρνησης θα βρούμε αδυνατισμένη την αντίθεση του σχεδιασμού (με την έννοια της οργάνωσης του χώρου) με το laissez-faire, και θα διαπιστώσουμε την διαπλοκή τους στο έργο των δημοσίων-ιδιωτικών εταιρειών αστικής αναβάθμισης.

3. Στρατηγικές αστικής διαφήμισης

Στο πλαίσιο της παγκόσμιας ευέλικτης οικονομίας, που δημιουργεί μια έντονη κινητικότητα του κεφαλαίου, οι τόποι, οι πόλεις, ανταγωνίζονται για την προσέλκυσή τους. Η Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, ειδικότερα, εντείνει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις πόλεις (Bailly et al. 1996, Blacksell et al. eds 1994). Θα αναλύσουμε τώρα ορισμένες από τις στρατηγικές με τις οποίες διεκδικούν αυτές το επιχειρηματικό ενδιαφέρον για χάρη της προσέλκυσης του διεθνούς, πλανητικού, τουρισμού. Η ενίσχυση της ορατότητας των πόλεων, κύριος στόχος αστικής διαχείρισης, επιδιώκεται με τέσσερις κυρίως γενικευμένες στρατηγικές (Λεοντίδου 1996: 55):

- Την επιδίωξη της **κεντρικότητας**, π.χ. με την υπαγωγή στον κεντρικό αναπτυξιακό διάδρομο της Ευρώπης, την περίφημη “μπλέ μπανάνα” που κάθε χώρα προσπαθεί να ξεχειλώσει προς το μέρος της με την βελ-

τίωση των συγκοινωνιών όπως τα τρέινα υψηλής ταχύτητας (Eurostar), το οδικό δίκτυο, τις αεροπορικές διασυνδέσεις, και με άλλους τρόπους μεταβολής του υλικού περίγυρου, (βλ. σχ.1). Αυτός ο κεντρικός διάδρομος ανάπτυξης της Ευρώπης οριοθετείται από το Λονδίνο μέχρι το Μιλάνο, άλλοτε ως τη Μαδρίτη, κι άλλοτε οι ανατολικές πόλεις ζωγραφίζουν τη δική τους “μπανάνα”, από τη Βουδαπέστη ως τη Βαρσοβία.



Σχήμα 1 Ο αναπτυξιακός διάδρομος της ΕΕ («Dorsale Europeenne» ή Blue Banana) όπως τον σκίτσαραν οι συνεργάτες του RECLUS (Brunet 1987) και από τότε έχει ανατυπωθεί σε πλείστα βιβλία και άρθρα.

- Την άμιλλα κι ανταγωνισμό για τη φιλοξενία διεθνών γεγονότων, για την προσέλκυση διεθνών συναντήσεων, αθλοπαιδιών και εκδηλώσεων, που θα ενισχύσουν την “ορατότητα” της πόλης και θα επισύρουν την προσοχή τουριστών, επιχειρηματικού ενδιαφέροντος και χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Roche 2000). Οι πόλεις επιδιώκουν διοργανώσεις και δραστηριότητες, εφήμερες – Ολυμπιάδες, ΕΧΡΟ, πολιτιστικές πρωτεύουσες, happenings (Nylund 2001) – ή μονιμοτέρες – Ευρωκοινοβούλιο, Ευρωπαϊκή Τράπεζα, Δικαστήρια, αλλά και Disneyland. Τα τοπία εξουσίας, που δημιουργούνται έτσι (Zukin 1991), προσελκύουν κι άλλες δραστηριότητες σε μian ατελείωτη πολλαπλασιαστική διαδικασία. Το Ευρωκοινοβούλιο, για παράδειγμα, προσέλκυσε τόσες πρεσβείες, τράπεζες, διοικήσεις επιχειρήσεων, catering, κι άλλα, ώστε οι Βρυξέλλες να φτάσουν τη δεκαετία του 1990 ένα παγκόσμιο ρεκόρ των 8 τ.μ. γραφείων ανά κάτοικο.
- Την αισθητική αναβάθμιση του αστικού τοπίου με τη μετανεωτερική **αρχιτεκτονική σύνθεση**. Το ενδιαφέρον για το τοπίο και για τη συμβολή της φαντασίας και της αισθητικής στο σχηματισμό του αστικού χώρου, τοποθετείται σήμερα στο επίκεντρο του αστικού σχεδιασμού, διαχείρισης και πολεοδομίας. Ο καλλωπισμός – τα “έργα βιτρίνας” δηλαδή – εισβάλλει στην καθημερινή ζωή δημιουργώντας ένα τοπίο πέρα από τη νεωτερικότητα, όπου “η μορφή ακολουθούσε τη λειτουργία” (Le Corbusier): ένα τοπίο όπου κυριαρχεί η αισθητική του εκλεκτικισμού, της ανάμιξης των στυλ, του παιχνιδιού.
- Την “**επανανακάλυψη της παράδοσης**” και την προβολή της τοπικής ιδιαιτερότητας. Κάθε πόλη ευαισθητοποιεί τον κόσμο στην ιδιαιτερότητα της προβάλλοντας κι αναδεικνύοντας την τοπική της ιστορική κι αρχιτεκτονική κληρονομιά. Κεντρική και τοπική διοίκηση επανανακαλύπτουν τη μνημειακότητα των πόλεων κι “ανακυκλώνουν” τον κτιριακό πλούτο και τον ίδιο τον πολεοδομικό ιστό. Στόχος είναι η δημιουργία περιβάλλοντος που να είναι εμπορεύσιμο και μοναδικό, πέρα από το να προσφέρει στους κατοίκους καλλίτερη ποιότητα ζωής.

Αν οι παγκοσμιοπόλεις έχουν σ’ αυτά όλα ένα προβάδισμα (Sassen 1991, Λεοντίδου 2002), οι υπόλοιπες πόλεις πρέπει να τα επιζητούν ενεργητικά για να επιπλεύσουν. Η χρήση του πολιτισμού για την ενδυνάμωση της “ανταγωνιστικότητας” – λέξης χιλιοεπιωμένης που απλώνεται από τη σφαίρα της οικονομίας προς όλες τις κατευθύνσεις – είναι μια ενσυνείδητη στρατηγική που πηγάζει από τη “συνέργεια” του πολιτισμού για την πρόωθηση της οικονομικής μεγέθυνσης κι ενδεχομένως ανάπτυξης (Zukin 1995, Nylund 2001). Έτσι, καθώς το θέατρο των οικονομικών δραστηριοτήτων επεκτείνεται στην παγκόσμια σφαίρα, ο σεβασμός στη μνημειακότητα και η ευαισθησία στην τοπική ιδιαιτερότητα επιμένουν, και μάλιστα εντείνονται. Η παγκοσμιοποίηση δεν εκμηδενίζει το τοπικό, αλλά συχνά το αναδεικνύει (glocalisation, Swyngeudouw 2000).

4. Οι πόλεις του Ευρωπαϊκού Νότου ως “θέατρα μνήμης”

Στη μετανεωτερική σκέψη και εικονογραφία, η “**παραγωγή** του χώρου” που είχε εισαγάγει, καινοτομικά, το 1974 ο Lefebvre (1991 μτφρ) ενδιαφέρει λιγότερο από την αναπαραγωγή και την **αναπαράσταση**. Στο προσκήνιο έρχεται το τοπίο της πόλης. Αντί για την προσήλωση σε προβολές στο μέλλον, που οι πολεοδόμοι της νεωτερικότητας προσπαθούσαν να προκαταλάβουν, τώρα η “ανάγνωση” του τοπίου της πόλης, οι διαφορετικές οπτικές και τάσεις για την αξιοποίησή του, αφορούν τη συλλογική μνήμη. Τα εργοστάσια και τα ναυπηγεία, τα τοπία της νεωτερικότητας, γίνονται τώρα τοπία μνήμης, σκηνογραφίες μιας παράδοσης που χαρίζει την ιδιαιτερότητα στην κάθε πόλη. Συχνά δεν είναι παρά αισθητικά απολιθώματα αρχιτεκτονικής εκμετάλλευσης για τον παγκόσμιο τουρίστα: με τον ίδιο τρόπο που τα αρχαιολογικά μνημεία δεν είναι πλέον τόποι λατρείας, κατοικίας και θεάτρου, αλλά τόποι περιπάτου, έτσι και οι τόποι παραγωγής γίνονται τόποι διακοπών, αναψυχής, εμπορίου.

Όπως στη μετανεωτερική οικονομία το πεδίο της παραγωγής υποχωρεί μπροστά στην κατανάλωση, έτσι και στην πολιτιστική σφαίρα εισβάλλει η αναπαράσταση. Η αισθητικοποίηση της παράδοσης είναι μια από τις απόψεις της επαναανακάλυψής της στο πλαίσιο του αστικού ανταγωνισμού. Έτσι το ζήτημα της ιστορικής μνήμης επανέρχεται στο προσκήνιο. Τα μνημεία απαρτίζουν ένα σημαντικό μέρος της εθνικής ταυτότητας και είναι γεμάτα από ευρύτερους συμβολισμούς της πολιτισμικής ιδιαιτερότητας κάθε τόπου. Ασφαλώς ισχυρότερη πολιτισμική ταυτότητα απηχούν τα κλασικά μνημεία ως εθνικά αλλά και παγκόσμια σύμβολα του Δυτικού πολιτισμού, ιδιαίτερα μάλιστα αν εκτιμήσουμε ένα από τα σημαντικότερα μνημειακά τοπία του Δυτικού πολιτισμού, την Αθηναϊκή Ακρόπολη:

“Η απελευθέρωση ενός διαφορετικού φανταστικού για το παρελθόν, αποτελεί και απελευθέρωση ενός διαφορετικού φανταστικού για τις πιθανότητες στο μέλλον... Αυτό που καθιστά το πεδίο της Ακρόπολης τόσο ενδιαφέρον, ... είναι ότι όχι μόνον υπάρχουν ανταγωνιστικοί ισχυρισμοί βασισμένοι στην κοινωνική τάξη, εθνικά συναισθήματα, και τοποθεσία, αλλά και ανταγωνιστικοί ισχυρισμοί εξωτερικών δυνάμεων (όπως αυτοί της Γερμανίας, της Αγγλίας, και των ΗΠΑ), που υιοθετούν την Ακρόπολη ως σύμβολο των απαρχών του Δυτικού πολιτισμού αντί να την σέβονται ως ζωντανό μνημείο εμβαπτισμένο στην ιστορία των Ελληνικών γεωπολιτικών και πολιτικο-οικονομικών αγώνων. Το βάρος που βαστάει η Ακρόπολη είναι ότι “ανήκει” ταυτόχρονα σε ριζικά αποκλίνουσες φανταστικές κοινότητες. Και το ερώτημα, σε ποιόν ανήκει “πραγματικά”, δεν μπορεί να βρεί άμεση θεωρητική απάντηση...”. (Harvey 1996: 309-10 αναφερόμενος στο Loukaki 1997).

Ένα τόσο σημαντικό μνημείο και το “πνεύμα του τόπου”, το *genius loci*, που αποπνέει, όπως και το θέμα της ανασύνθεσής του με τα γλυπτά που έκλεψε ο Έλγιν, επιδρά στις διαδικασίες σχηματισμού εθνικής ταυτότητας μέσα από συγκρούσεις πολιτιστικής κυριαρχίας μεταξύ χωρών του Δυτικού κόσμου. Στην ανάλυση των χώρων συμβολικής αντιπροσώπευσης της συλλογικής μνήμης, διαφορετικές αναγνώσεις μιας ορισμένης τοποθεσίας επηρεάζουν την ενσωμάτωσή της στον αστικό ιστό, αλλά και στην αποικιοκρατικού τύπου οικειοποίησή της (Λουκάκη 1997). Η συγκρότηση τοπίων μέσω της αρχιτεκτονικής προστασίας τους, επιδρά στη διαλεκτική χώρου, τόπου, κοινωνίας, όπως καθρεπτίζονται στις διαφορετικές σχολές σκέψης – εθνικές, τοπικές, παγκόσμιες. Η νοσταλγία για το παρελθόν δεν είναι απαραίτητα κτητική, όπως δείχνουν οι αφηγήσεις του Flaubert, του Freud, του Derrida, επισκεπτών κι αυτών της Ακρόπολης (Crang et al. 2001).

Εδώ έγκειται η ιδιαιτερότητα των πόλεων του Ευρωπαϊκού Νότου. Πόλεις σαν την Αθήνα, ιδιαίτερα οι Μεσογειακές πόλεις με τους αρχαίους πολιτισμούς τους, ενεργοποιούν το χρόνο μέσω του τοπίου τους, έχουν απολιθώσει την ιστορία, και γίνονται “**θέατρα μνήμης**”, όπου απομεινάρια διαφόρων εποχών φέρνουν το παρελθόν στο παρόν τοπίο (Leontidou 1993, Ellin 1996, Crang et al. 2001). Στο Μεσογειακό αστικό τοπίο κυριαρχεί με τον εντονότερο τρόπο η παράδοση και η ιστορική μνήμη, αν κι αυτή παρουσιάζει ασυνέχειες, αντιφάσεις, ανακολουθίες, καθώς το “μνημειακό” δεν ορίζεται με τον ίδιο τρόπο σε κάθε εποχή. Για παράδειγμα, τα νεοκλασικά μνημεία ή και τα οθωμανικά, γκρεμίζονταν πριν εκτιμηθούν και χαρακτηρισθούν ως διατηρητέα πιο πρόσφατα. Έτσι η Αθήνα του παρόντος στερείται τον ενδιάμεσο μνημειακό πλούτο, πηδώντας απευθείας από το άχρωμο παρόν πίσω, στην αρχαιότητα. Είναι κι αυτή μια από τις τόσες απόψεις ενός κατακερματισμού του αστικού τοπίου, που περνά από το γεωγραφικό χώρο στο χρόνο, στο ιστορικό παρελθόν.

Στην πόλη μας πάντως, όπως σε τόσες άλλες, έρχεται τώρα να εξαπλωθεί το ενδιαφέρον για την πρόσφατη παράδοση, αν και η συμβολή της φαντασίας και της αστικής αισθητικής στο σχηματισμό του αστικού τοπίου είναι ακόμα αναιμική στην Αθήνα, ενώ σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις τοποθετείται σήμερα στο επίκεντρο του αστικού σχεδιασμού, διαχείρισης και πολεοδομίας, αλλά και της πολιτιστικής γεωγραφίας και πολιτιστικών σπουδών γενικότερα. Τόσα χρόνια που η Αθήνα θάπρεπε να είναι επίκεντρο για τέτοιους προβληματισμούς, δεν τους βιώνει, για πολλούς λόγους. Οι ευρωαμερικάνοι ερευνητές φαίνονται συχνά αμήχανοι μπροστά στις ιδιομορφίες και τα χαρακτηριστικά της Μεσογειακής πόλης, που αντιστάθηκαν στη νεωτερικότητα και τα γνωστά τους αστικά τοπία. Πολλοί συνεχίζουν να της αποδίδουν “προβιομηχανικά” πρότυπα (White 1984: 161), πράγμα παράλογο για μια πλήρως καπιταλιστική περιοχή του κόσμου. Η μετανεωτερική “ανάγνωση” του τοπίου της Ελληνικής πόλης μένει ακόμα να γίνει, παρ’

όλο που σχετική ανάλυση δείχνει ότι οι πόλεις του Νότου έχουν ένα παράξενο προβάδισμα στη μετανεωτεरिकότητα: ένα μωσαϊκό κατοικίας και οικονομικών δραστηριοτήτων στον ιστό της πόλης, κατακερματίζει το αστικό τοπίο, εντείνει την υβριδικότητά του και δικαιολογεί αναφορές σε ένα μετανεωτεरिकό collage (Leontidou 1993).

5. Μετανεωτερικότητα και Μεσογειακή Πόλη

Στην Αθήνα, όπως και σε άλλες Μεσογειακές πόλεις, η άτυπη οικονομία και η μικροοικοδόμηση προκαλούν τον κατακερματισμό και την πολυμορφία του αστικού τοπίου. Οι χρήσεις γης διασπείρονται στον αστικό ιστό και συγκεντρώνονται σε ορισμένα κέντρα, ανάμικτες όμως με κατοικίες, πράγμα σπάνιο στα αγγλο-αμερικάνικα μοντέλα. Οι περιοχές μικτών χρήσεων γης, η “ανώνυμη” αρχιτεκτονική και η αντίσταση στον πολεοδομικό σχεδιασμό κυριαρχούν στο αστικό τοπίο της Νότιας Ευρώπης. Οι χρήσεις άλλωστε δεν διαχωρίζονται μόνο οριζόντια, αλλά και κατακόρυφα, αρχίζοντας από τον κατακόρυφο κοινωνικό διαχωρισμό στις πολυκατοικίες της Ιταλίας (Fried 1973, Allum 1973) και της Ελλάδας, και φτάνοντας ως τη δική μας “επαγγελματική στέγη” (Leontidou 1990). Αυτός ο οριζόντιος αλλά και κατακόρυφος λειτουργικός και κοινωνικός διαχωρισμός, καθώς και πολλές άλλες απόψεις και χαρακτηριστικά του Μεσογειακού αστικού τοπίου, προσεγγίζουν εκείνα της μετανεωτερικότητας, όπως την βλέπουν οι σημερινοί ερευνητές επανακαλύπτοντας την Jacobs (1961). Ίσως να προϋπήρχε “μετα”-νεωτεरिकό τοπίο στη Μεσόγειο εδώ και πολλά χρόνια, πριν ακόμα εισέλθει ο όρος ορμπτικά στην ακαδημαϊκή μας ζωή (Leontidou 1993, 1996).

Πάντως αυτό που σίγουρα δεν μπορεί να αποδοθεί στις πόλεις της Νότιας Ευρώπης, είναι η “επιμονή” προκαπιταλιστικών τοπίων. Παρ’ όλο που οι πόλεις της δεν γεύθηκαν τη νεωτερικότητα, τον κεϋνσιανισμό, το φορντισμό, ούτε για πολύ ούτε και ουσιαστικά, τα τοπία της μετανεωτερικότητας τους είναι πολύ οικεία. Στις πόλεις αυτές, που ουδόλως φημίζονται για τους θεσμούς σχεδιασμού και κοινωνικού κράτους όπως οι πόλεις του Βορρά, η αστική ανάπτυξη έχει μετασχηματιστεί και παρουσιάζει κάποια σύγκλιση με εκείνες, ιδιαίτερα τις πιο πρόσφατες δεκαετίες. Είναι, πρώτα απ’ όλα, έντονα σημαδεμένα από το παρελθόν, ως θέατρα μνήμης. Αλλά κι από την πιο πρόσφατη ιστορία τους, η άτυπη οικονομία διευκολύνει ιδιαίτερα την ευελιξία (Leontidou 1990). Στηριζόμενες σε αυτήν, οι Μεσογειακές πόλεις υιοθετούν και επιδιώκουν ενεργά μεταξύ των άλλων την ανάδειξη της ιδιαιτερότητάς τους και κυρίως της μνημειακότητας μέσα στην ακατάστατη πολεοδομία. Η σχέση ανάμεσα στη μετανεωτερικότητα και το νεοφιλελευθερισμό λαμβάνεται ως δεδομένη και δεν αμφισβητείται στην

αγγλο-αμερικανική βιβλιογραφία. Οι πόλεις ούτε στη Μεσόγειο γλιστρούν εύκολα από την παραδοσιακή ατυποποίηση στο νεοφιλελευθερισμό και την ευέλικτη συσσώρευση. Όσο κι αν η τάση είναι να επικρατήσουν σ' έναν παγκοσμιοποιούμενο κόσμο, σήμερα συνυπάρχουν με άλλες μορφές παραγωγικής δραστηριότητας και οικονομικής αναδιάρθρωσης.

Πάντως οι νέες μορφές διακυβέρνησης μάλλον έχουν εκτοπίσει τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Τώρα επιδιώκεται να γίνουν εμπορεύσιμοι οι αστικοί ιστοί για το διεθνή τουρισμό και να διαφημισθούν ως αναντικατάστατοι. Οι πόλεις διεκδικούν την ορατότητά τους διαφημίζοντας την ιδιαιτερότητα του τοπίου τους. Στο πλαίσιο της προστασίας των μνημείων και της ενσωμάτωσής τους στον πολεοδομικό ιστό, οι πόλεις “ανακυκλώνουν” βιομηχανικά κτίρια, καπναποθήκες και ναυπηγεία, επαναχρησιμοποιούν με νέες χρήσεις τις προκουμαίες, τα λιμάνια και τις παραποτάμιες ζώνες. Ανανεώνουν τους ιστούς των κέντρων τους, “ανακυκλώνουν” τον κτιριακό τους πλούτο, χτίζουν εμπορικά κέντρα και ξενοδοχεία, επεκτείνουν αεροδρόμια και μετρό, αναβαθμίζουν τους ιστορικούς πυρήνες τους με επανάχρηση βιομηχανικών χώρων, εγκαινιάζουν συνεδριακά κέντρα και μέγαρα μουσικής, χτίζουν μουσεία κι εκθεσιακούς χώρους και διακοσμούν ποικιλοτρόπως τα κέντρα τους με κιγκλιδώματα, φωτιστικά, συντριβάνια. Από το πνεύμα της εποχής ουδόλως υπολείπεται και η Αθήνα, όπου για τόσα χρόνια η δημαρχιακή αρχή κοσμεί το τοπίο της με έργα που κάποτε απορρίπταμε ως “έργα βιτρίνας” (Λεοντίδου 1996).

Με αυτή την έννοια, η Αθήνα και πολλές πόλεις του Ευρωπαϊκού Νότου περνούν ομαλά στο μετανεωτερικό τρόπο ανάπτυξης, έστω κι αν η νεωτερική πολεοδομία μόνο επιπόλαια τις έχει αγγίξει. Μέχρι και επιχειρηματικές πόλεις βρίσκουμε, για παράδειγμα στην τριπλή επιτυχία της Ισπανίας το 1992 – Βαρκελώνη Ολυμπιακή πόλη, Μαδρίτη πολιτιστική πρωτεύουσα, Σεβίλλη EXPO (García 1993, Leontidou 1995). Υπάρχουν βέβαια κι οι αποτυχιές, σαν τη Γενοβέζικη Colombedi, όπου το λιμάνι αναμορφώθηκε χωρίς να προσελκύσει ενδιαφέρον, αλλά το ίδιο συνέβη και στα πολυδιαφημισμένα Docklands του Λονδίνου, που μόλις αρχίζουν να συνέρχονται από την έλλειψη ζήτησης και τις τρομοκρατικές επιθέσεις. Όσο για την Ολυμπιάδα του 2004, αυτή προσελκύει ξένους επενδυτές και αρχιτέκτονες και πολλοί, οι περισσότεροι ίσως, ελπίζουν ότι θα επιτύχει και θ' αναβαθμίσει το διεθνή ρόλο της Αθήνας (Οικονόμου κ.α. 2001, Μαρμαράς 2003).

6. Δικτύωση των Αστικών Πολιτισμών

Η επιχειρηματική πόλη εκτόπισε την πόλη της αναδιανεμητικής πολεοδομίας, πριν η τελευταία γενικευτεί (Λεοντίδου 1977, 2002). Πολεοδομική

πολιτική συνεχίζει να υφίσταται, βέβαια, αλλά μάλλον ως διαφημιστική καμπάνια, ενίσχυση της ορατότητας και ως πολεοδομική σύνθεση παρά ως μεταρρύθμιση. Στην Αθήνα, δύο κυβερνήσεις διεκδικούν δύο Ολυμπιάδες και κερδίζουν τη δεύτερη. Στο μεταξύ, στο άλλο άκρο του κοινωνικού γίγνεσθαι, ο κοινωνικός αποκλεισμός μεταλλάσσεται και η πόλωση βαθαίνει (Leontidou κ.α. εκδ. 2001). Ερευνητές των υβριδικών αστικών τοπιών φέρνουν παραδείγματα από χώρους παλατιών κι εργοστασίων για να υποστηρίξουν ότι η νεωτερικότητα διακρίνεται από μια ανήσυχη “τάξη”, που ταλαντεύεται ανάμεσα στην ελευθερία και στον έλεγχο και προκαλεί αντιστάσεις και κινήματα (Hetherington 1997: 139).

Με τη γενίκευση των νέων μορφών αστικής διακυβέρνησης, ο μετασχηματισμός των Μεσογειακών πόλεων ως “επιχειρηματικών πόλεων” ομογενοποιεί τους πολιτισμούς τους από κάποιες απόψεις, ενώ τους διαφοροποιεί από άλλες απόψεις. Πολλές φορές οι πόλεις φαίνεται να υιοθετούν τρόπους διακυβέρνησης ομοιόμορφους και να αλληλοεπηρεάζονται τόσο έντονα στην πολεοδομική σύνθεση, ώστε να μοιάζουν εκπληκτικά τα τοπία της προκουμιάς της Βαλτιμόρης και της Βαρκελώνης, για παράδειγμα. Παρά τις διαφορές Βορρά/ Νότου, στο Liverpool μίλησαν για “Μεσογαιοποίηση” (Mediterraneanization) κατά τη διαδικασία αναβάθμισης του κέντρου της πόλης με ένα μεγάλο Yellow Submarine – των Beatles – ως αξιόθεατο. Κι όμως, η άλλη πλευρά του νομίσματος είναι επίσης παρούσα. Στη μετανεωτερική πόλη μπορούμε να διακρίνουμε κάποιες απόψεις όπου η παγκοσμιοποίηση δεν “καταπίνει” το τοπικό, το ιδιόμορφο, το διαφορετικό. Ο ανερχόμενος σεβασμός στο μνημειακό, για παράδειγμα, επιβάλλει την ανάδειξη του τοπικού που ενδεχομένως ενίοτε γίνεται παγκόσμιο ως ανθρώπινη κληρονομιά, αλλά το παγκόσμιο επιστρέφει στο τοπικό κι αλληλεπιδρά διαλεκτικά μαζί του μέσω της προβολής του τόπου (place marketing).

Γύρω απ’ αυτή τη δυναμική, οι πόλεις του Ευρωπαϊκού Νότου πρωταγωνιστούν, πράγμα πρωτόγνωρο στην ιστορία της αστικής διακυβέρνησης τον 20^ο αιώνα. Επαναπολώνονται αλλά και συνεργάζονται, με τη δικτύωση των τοπικών φορέων, με την “αδελφοποίηση”, με την ανταλλαγή δημιουργικών πρωτοβουλιών (Leontidou 1995). Διαχειρίζονται τις αντιφάσεις τους ανάμεσα στην αναβίωση του ενδιαφέροντος για τη μνημειακότητα του αστικού τοπίου και στην αδυσώπητη ροπή της επιχειρηματικής πόλης για αστική διαφήμιση στα πλαίσια του νεοφιλελεύθερου ανταγωνισμού των τόπων. Αυτή η “επικαιροποίηση” του σεβασμού στη μνήμη και στην παράδοση, καθώς και τα τόσα στοιχεία του υβριδικού τοπίου της μετανεωτερικότητας, παρεμβάλλονται ως ενδιάμεσοι χώροι που τέμνουν κι αποδομούν τη δυαδικότητα των νεωτερικών ζευγμάτων που αναφέραμε στο 2^ο μέρος, στην αρχή αυτού του δοκιμίου.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Allum, P.** 1973. *Politics and society in post-war Naples*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Bailly, A., Jensen-Butler, C. & Leontidou, L.** 1996. Changing cities: Restructuring, marginality and policies in urban Europe. *European Urban and Regional Studies*, 3, 2: 161-176.
- Blacksell, M. & Williams, A.** (eds) 1994. *The European challenge: Geography and development in the European Community*. Oxford University Press.
- Brunet R.** (dir) 1989. *Les villes "Europeennes". Rapport pour la DATAR*. RECLUS, Montpellier.
- Crang, M. & Travlou, P.S.** 2001, The city and topologies of memory, *Environment & Planning D: Society & Space* 19, 2: 161-177.
- Ellin, N.** 1996, *Postmodern Urbanism*. Blackwell, Oxford.
- Ευθυμίουπουλος, Η. & Μοδινός, Μ.** (επιμ.) 2002. *Παγκοσμιοποίηση και Περιβάλλον* Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα.
- Fink, J., Lewis, G. & Clarke, J.** (eds) 2001. *Rethinking European Welfare: Transformations of Europe and Social Policy*. Sage Publications & Open University, London.
- Fried, R.C.** 1973. *Planning the eternal city: Roman politics and planning since World War II*. Yale University Press, London.
- García, S.** 1993. Local economic policies and social citizenship in Spanish cities. *Antipode*, 25: 191-205.
- Harvey, D.** 1989. *The urban experience*. Blackwell, Oxford.
- Harvey, D.** 1996. *Justice, nature & the geography of difference*. Blackwell, Oxford.
- Hetherington, K.** 1997. *The badlands of modernity: heterotopia and social ordering*. Routledge, London.
- Jacobs, J.** 1961. *The death and life of great American cities*. Random House, New York.
- Jensen-Butler, C., Shakhar, A. & van den Weesep, J.** (eds) 1996. *European cities in competition*. Avebury, Aldershot.
- Kearns, G. & Philo, C.** (eds) 1993. *Selling places: The city as cultural capital, past and present*. Pergamon Press, Oxford.
- Kourliouros, E.** 2003. Reflections on the economic-noneconomic debate: a radical geographical perspective from the European South. *Antipode*, 35, 4: 781-99.
- Lefebvre, H.** 1991 μτφρ. *The production of space*. Basil Blackwell, Oxford.
- Λεοντίδου, Λ.** 1977. Σχέδιο ανάλυσης της δομής της πόλης και του ρόλου της πολεοδομίας στη σύγχρονη Ελλάδα: αδιέξοδα και προοπτικές. *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 11: 94-101.
- Leontidou, L.** 1990. *The Mediterranean city in transition: Social change and urban development*. Cambridge University Press.

- Leontidou, L.** 1993. Postmodernism and the city: Mediterranean versions. *Urban Studies*, 30, 6: 949-965.
- Leontidou, L.** 1995. Repolarization in the Mediterranean: Spanish and Greek cities in neoliberal Europe. *European Planning Studies*, 3, 2: 155-172.
- Leontidou, L.** 1996. Alternatives to modernism in (Southern) urban theory: Exploring in-between spaces. *International Journal of Urban and Regional Research*, 20, 2: 180-197.
- Λεοντίδου, Λ.** 1996. Από την πολεοδομία στην πολεο-διαφήμιση: οράματα για την Αθήνα στα πλαίσια της νεο-φιλελεύθερης Ευρώπης. Στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, *Ένα όραμα για την Αθήνα* (ΤΕΕ, Αθήνα): 54-59.
- Λεοντίδου, Λ.** 2002. Η Πόλη της Παγκοσμιοποίησης: Τοπία εξουσίας κι εστίες αντίστασης στον πλανητικό πολιτισμό. Στο Η. Ευθυμίουπουλος & Μ. Μοδινός (επιμ.): 179-194.
- Leontidou, L. & Afouxenidis, A.** (εκδ. 2001) Boundaries of social exclusion in Europe. In Fink, J., Lewis, G. & Clarke, J. (eds, 2001): 231-248.
- Λουκάκη, Α.** 1997. Ελληνικές κλασικές αρχαιότητες: Συγκρούσεις αξιών και όψεις ανάπτυξης. *Τόπος*, 13: 140-149.
- Loukaki, A.** 1997. Whose *genius loci*? Interpretations of the "sacred rock of the Athenian Acropolis". *Annals of the Association of American Geographers*, 87, 2: 306-29.
- Μαρμαράς, Ε.** 2003. Αναζητώντας το στρατηγικό στόχο της μετα-ολυμπιακής Αθήνας, *Αρχιτέκτονες (Δελτίο ΣΑΔΑΣ)* τ. 39: 55-59.
- Nylund, K.** 2001, Cultural analyses in urban theory of the 1990s, *Acta Sociologica* 44, 3, 219-230.
- Οικονόμου, Δ., Γετίμης, Π., Δεμαθάς, Ζ., Πετράκος, Γ., Πυργιώτης, Γ.** 2001. *Ο Διεθνής Ρόλος της Αθήνας*. ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΡΣΑ & Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος.
- Roche, M.** 2000. *Mega-events and Modernity: Olympics and Expos in the growth of global culture*. Routledge, London.
- Sassen, S.** 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, N.J.
- Swyngedouw E.** 2000 Modernity, Hybridity and Nature. Στο L. Leontidou (ed), *Launching Greek Geography on the Eastern EU Border (University of the Aegean, Lesvos 2000)*: 309-352.
- White, P.** 1984. *The West European city: A social geography*. Longman, London.
- Zukin, S.** 1991. *Landscapes of power: From Detroit to Disneyworld*. University of California Press, Berkeley.



ΘΩΜΑΣ ΜΑΛΟΥΤΑΣ

Προβλήματα κοινωνικά
βιώσιμης ανάπτυξης στην Αθήνα:
Οι μεταβολές της τελευταίας εικοσαετίας
στην κοινωνική γεωγραφία της πόλης και
η κρίση της ιδιότυπης κοινωνικής συνοχής*

1. Εισαγωγή

Το κείμενο αυτό πραγματεύεται περιληπτικά τις βασικές μεταβολές στην κοινωνική γεωγραφία της πόλης κατά την τελευταία εικοσαετία και τις επιπτώσεις τους στη συνοχή του κοινωνικού ιστού της.

Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας σταθεροποιήθηκε πληθυσμιακά και κοινωνικά κατά την περίοδο αυτή. Αφενός, μειώθηκε σημαντικά ο ξέφρενος ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης και, αφετέρου, επήλθε το τέλος της κοινωνικής ρευστότητας των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών με τη μεγάλη κοινωνική κινητικότητα, που ήταν συνυφασμένη με την έντονη αστικοποίηση, την άνοδο του μορφωτικού επιπέδου και τη μετάβαση σε μια οικονομία υπηρεσιών. Η κοινωνική σταθεροποίηση σήμανε επιβράδυνση της κοινωνικής κινητικότητας και αύξηση της “εσωτερικής” αναπαραγωγής των κοινωνικών στρωμάτων. Η τελευταία εντάθηκε από την οικονομική αναδιάρθρωση, εμφανίζοντας και στοιχεία κοινωνικής πόλωσης που συνδέονται και με τη γρήγορη αύξηση του πληθυσμού των οικονομικών μεταναστών. Η νέα κοινωνική σταθερότητα σημαίνει συνεπώς εμβάθυνση και παγίωση της κοινωνικής διαίρεσης.

Η αθηναϊκή κοινωνία των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών δημιουργούσε την εντύπωση περιορισμένης κοινωνικής διαίρεσης. Η εντύπωση αυτή

* Το κείμενο αυτό στηρίζεται στα συμπεράσματα ερευνητικού προγράμματος με τίτλο «Κοινωνικές παράμετροι για την κοινωνικά αειφόρο ανάπτυξη της Αθήνας-Αττικής» που χρηματοδοτήθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ) και υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του Εργαστηρίου Χωρικής Ανάλυσης και Θεματικής Χαρτογραφίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (Μαλούτας κ.ά., 2002).

οφείλεται περισσότερο στην έντονη ανοδική κινητικότητα και τη διάχυτη αισιοδοξία που προκαλούσε, παρά στην έλλειψη κοινωνικών αποστάσεων.¹ Παράλληλα, η εθνοθρησκευτική κοινή ταυτότητα (που προβαλλόταν συστηματικά έναντι της πολιτικο-ιδεολογικής διαίρεσης, η οικογενειακή πλαισίωση των διαδικασιών κοινωνικής αναπαραγωγής και η σχέση συνεννοχής με το πελατειακό –και προνοιακά ανεπαρκές– κομματικό κράτος, συμπλήρωναν τα στοιχεία μιας ιδιότυπης κοινωνικής συνοχής. Η σταθεροποίηση της κοινωνικής διαίρεσης, με τη μείωση της κινητικότητας, κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, σε συνδυασμό με την προοδευτική και κοινωνικά διαφοροποιημένη συρρίκνωση της οικογενειακής αλληλοβοήθειας και με την αυξανόμενη παρουσία των οικονομικών μεταναστών, οδήγησαν σε προϊούσα κρίση την ιδιότυπη αυτή συνοχή.

2. Χωρική διάσταση των κοινωνικών μεταβολών

Η πληθυσμιακή σταθεροποίηση στην ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας κατά την τελευταία εικοσαετία εμπεριέχει σημαντικές εσωτερικές ανακατατάξεις. Οι ανακατατάξεις αυτές, που συνίστανται κυρίως στη μεταφορά του πληθυσμιακού κέντρου βάρους προς την περιφέρεια και στη σημαντική μεταναστευτική εισροή, δημιούργησαν ένα νέο κοινωνικό τοπίο μέσα στο οποίο αναιρείται προοδευτικά η αίσθηση του περιορισμένου κοινωνικού διαχωρισμού που κυριαρχούσε παλαιότερα.

Η αίσθηση περιορισμένου κοινωνικού διαχωρισμού στην Αθήνα, σε σύγκριση με τις πιο διαχωρισμένες πόλεις του Βορρά, η οποία έχει υποστηριχθεί επανειλημμένα (Leontidou, 1990, Μαλούτας, 1992, Εμμανουήλ κ.ά., 1996), βασίζεται περισσότερο –όπως και η ιδιότυπη συνοχή της μεταπολεμικής αθηναϊκής κοινωνίας– στη σταθερή βελτίωση των συνθηκών ζωής² και στην απουσία θεαματικών ανακατατάξεων στην κοινωνική ιεραρχία των περιοχών κατοικίας και πολύ λιγότερο στην απουσία σημαντικών κοινωνικών αποστάσεων μεταξύ τους.

Η αίσθηση περιορισμένου κοινωνικού διαχωρισμού είναι κομμάτι της παλιάς κοινωνικής συνοχής και βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τρόπο συγκρότησης του οικιστικού ιστού μέσα από τις διαδικασίες της λαϊκής περιφερειακής (και συχνά αυθαίρετης) αυτοστέγασης και της αντιπαροχής. Και οι δύο αυτές διαδικασίες, που υπήρξαν κυρίαρχες πρακτικές παραγωγής κατοικίας κατά την περίοδο της μεγάλης οικοδομικής παραγωγής στην πρωτεύουσα, εξαρτιώνταν σε μεγάλο βαθμό από την πρωτοβουλία των ίδιων των οικιστών.³ Η πρωτοβουλία αυτή, σε συνδυασμό με τη μεγάλη κοινωνική διάχυση της ιδιοκτησίας και του “λαϊκού” ελέγχου επί του έργου παράγοντα, δημιούργησε έναν αστικό χώρο ο οποίος συγκροτήθηκε

περισσότερο στην κοινωνικά ενοποιητική βάση των δικτύων συγγένειας και λιγότερο στη διαχωριστική βάση των μηχανισμών της αγοράς. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπήρχε κοινωνικός διαχωρισμός ή ότι δεν υπήρχαν περιοχές ακριβής και φθηνής κατοικίας, αλλά ότι σε ένα πλαίσιο διαχωρισμένο με πολύ ευρείς όρους (ανατολική-κεντρική/δυτική-περιφερειακή Αθήνα) το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού ιστού αποτελούσε ένα συνεχές μικρών διακυμάνσεων μεταξύ γειτονικών περιοχών, οι οποίες χαρακτηρίζονταν από τη σταθερότητα του κοινωνικά (οικογενειακά) δικτυωμένου πληθυσμού τους και τη, συνδεδεμένη με τη σταθερότητα αυτή, ανάμιξη δραστηριοτήτων. Η οικογενειακή δικτύωση και η σταθερότητα στον τόπο κατοικίας συνυφάνθηκαν με τα κυρίαρχα συστήματα παραγωγής κατοικίας που προαναφέρθηκαν και αναπαράχθηκαν και παγιώθηκαν με την ιδιοκατοίκηση, περιορίζοντας τις διαχωριστικές επιπτώσεις της αγοράς κατοικίας.

Η πόλη και η ευρύτερη περιοχή της χαρακτηρίζονται ακόμη και σήμερα, σε μεγάλο βαθμό, από σταθερότητα όσον αφορά τον τόπο κατοικίας. Η επιλογή περιοχής κατοικίας κυριαρχείται από λόγους που αναφέρονται στην παρουσία συγγενών ή/και ακινήτων τα οποία σχετίζονται με την οικογένεια.⁴ Η συχνότητα μεταστεγάσεων, και ειδικότερα μετακινήσεων προς άλλες περιοχές της πόλης σε συνάρτηση με τον τόπο απασχόλησης, εξακολουθούν να είναι περιορισμένες και να συναρτώνται κυρίως με την πρόσβαση σε καθεστώς ιδιοκατοίκησης⁵ σε περιοχές οροθετημένες από την οικογενειακή δικτύωση. Ακόμη και οι καθημερινές μετακινήσεις που αφορούν την απασχόληση και, ακόμη περισσότερο, την ψυχαγωγία είναι σχετικώς περιορισμένες και εγγράφονται συνήθως στην ευρύτερη περιοχή του τόπου κατοικίας και σε κοινωνικά ομοειδείς και γειτονικές περιοχές (Μαλούτας κ.ά., 2001: 115-118).

Η πόλη ωστόσο μεταβάλλεται, και οι κοινωνικο-δημογραφικές μεταβολές που παρατηρούνται στο σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής (γήρανση, μετανάστευση, κοινωνική πόλωση κλπ.) συμπληρώνονται ή εξειδικεύονται από χωρικά διαφοροποιημένες κοινωνικές διαδικασίες, οι οποίες συντείνουν συνολικά στην αύξηση του κοινωνικού διαχωρισμού.

2.1 “Ενδογενής” και “εξωγενής” κοινωνική μεταβολή των περιοχών κατοικίας

Επηρεασμένη από τη Σχολή του Σικάγο και την πραγματικότητα των αμερικανικών πόλεων, η Κοινωνική Γεωγραφία αντιμετωπίζει συνήθως την κοινωνική μεταβολή στις περιοχές κατοικίας ως “εξωγενή”, με την έννοια ότι η μεταβολή της κοινωνικής σύνθεσης μιας περιοχής κατοικίας αναμένεται ότι θα είναι αποτέλεσμα της μαζικής εισόδου σε αυτές νέων κατοίκων ή της μαζικής αποχώρησης κατοίκων που ανήκουν σε συγκεκριμένα κοινωνικά στρώ-

ματα. Οι μεγάλες αμερικανικές πόλεις διακρίνονταν πράγματι για την εξωγενή μεταβολή της κοινωνικής σύνθεσης των περιοχών κατοικίας τους καθώς συνέρεαν σε αυτές μεγάλα μεταναστευτικά ρεύματα και, παράλληλα, υπήρχε έντονη γεωγραφική κινητικότητα του πληθυσμού στο εσωτερικό τους λόγω συχνής μεταβολής του τόπου απασχόλησης, αλλά και ρεύμα συνεχούς μετακίνησης στα προάστια συνδεδεμένο με την αυξημένη κοινωνική κινητικότητα.⁶ Στην Ευρώπη με τη μικρότερη κινητικότητα όσον αφορά τον τόπο κατοικίας, και με την έντονη οικογενειακή δικτύωση στη Νότια Ευρώπη ειδικότερα, η εξωγενής μεταβολή υπήρξε πιο περιορισμένη.

Η κοινωνική μεταβολή που προκλήθηκε “εξωγενώς” στην Αθήνα κατά την τελευταία δεκαετία, περιορίζεται στις περιοχές υποδοχής μεταναστών και στις νέες προαστιακές επεκτάσεις. Περιορίζεται, δηλαδή, στις περιοχές εκείνες όπου αφενός το ποσοστό των νέων κατοίκων είναι υψηλό και, αφετέρου, η κοινωνική τους σύνθεση ήταν διαφορετική από εκείνη των παλαιών κατοίκων. Στο σύνολο των υπολοίπων περιοχών οι μεταβολές υπήρξαν κυρίως “ενδογενείς”, με τους νέους κατοίκους να παρουσιάζουν συνήθως σχετικά περιορισμένο μέγεθος και κοινωνική θέση ελαφρώς χαμηλότερη του μέσου όρου στην περιοχή της νέας τους εγκατάστασης. Η εξωγενής κοινωνική μεταβολή στις περιοχές κατοικίας της Αθήνας-Αττικής οδήγησε συνεπώς στην αναπαραγωγή της υπάρχουσας κατάστασης—εκτός από τις περιοχές μαζικής εισροής μεταναστών, όπου προμηδότησε τις χαμηλότερες κατηγορίες—και των περιοχών πρόσφατης προαστιακής επέκτασης, όπου προμηδότησε τις μεσαίες και τις υψηλότερες.⁷

Εάν η εξωγενής κοινωνική μεταβολή των περιοχών κατοικίας είχε διαφορετικά αποτελέσματα ανάλογα με το είδος της περιοχής, η ενδογενής μεταβολή—εκείνη δηλαδή που οφείλεται στην αναπαραγωγή του πληθυσμού που ήταν ήδη εγκατεστημένος στην περιοχή από μεγάλο χρονικό διάστημα—υπήρξε σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό ομοιογενής, με την έννοια ότι οδήγησε στη διευρυμένη αναπαραγωγή της κοινωνικής ιεραρχίας των περιοχών κατοικίας: η τάση κοινωνικής ανόδου υπήρξε συστηματικά εντονότερη στις περιοχές των υψηλότερων κοινωνικών στρωμάτων και χαμηλότερη στον αντίποδα.⁸ Η ενδογενής αυτή μεταβολή φαίνεται συνεπώς ότι υπήρξε συστηματικά κοινωνικά διαχωριστική κατά τη συγκεκριμένη περίοδο. Η διαπίστωση αυτή αποτελεί και τη βάση της υπόθεσης ότι ο κοινωνικός τύπος της περιοχής κατοικίας επηρεάζει σημαντικά τη μελλοντική κοινωνική κινητικότητα. Η πόλη δεν χωρίζεται σε περιοχές ίσων ευκαιριών.

Η ενδογενής μεταβολή έχει επιπτώσεις που δεν σχετίζονται μόνο με τον κοινωνικό διαχωρισμό μεταξύ των περιοχών κατοικίας, αλλά αφορούν και τις εξελίξεις στο εσωτερικό τους. Σημαντική ενδογενής μεταβολή φαίνεται να παρουσιάζεται ιδιαίτερα σε εκείνα τα δυτικά προάστια όπου τα τελευταία χρόνια εμφανίζεται σημαντική οικοδομική δραστηριότητα και αύ-

ξηση του πληθυσμού των υψηλών και μεσαίων επαγγελματικών κατηγοριών.⁹ Οι νέες κατοικίες—διαμερίσματα στη μεγάλη πλειονότητά τους—βρίσκονται συχνά σε έντονη αντίθεση με το περιβάλλον οικοδομικό πλαίσιο, που αποτελούν οι γερασμένες πρώην αυθαίρετες και μη κατασκευές με τις κατοπινές επεκτάσεις και βελτιώσεις χαμηλής κατά κανόνα ποιότητας. Οι νέες κατασκευές χωροθετούνται κυρίως στις λιγότερο πυκνοδομημένες περιοχές, αλλά και σε κεντρικότερες που απελευθερώνονται από τη μετακίνηση άλλων χρήσεων. Δεδομένου ότι δεν παρατηρείται εισροή υψηλότερων εισοδηματικών ομάδων από άλλες περιοχές, οι νέες κατοικίες απευθύνονται κατά κανόνα στα ανερχόμενα στρώματα της ευρύτερης περιοχής στην οποία χωροθετούνται. Οι υψηλότερες εισοδηματικές κατηγορίες από άλλες περιοχές της πόλης δεν έχουν λόγο να μετακινηθούν προς τα δυτικά προάστια, που θεωρούνται συγκριτικά υποβαθμισμένα, ενώ οι τοπικές ανερχόμενες ομάδες παραμένουν εκεί για λόγους που αφορούν κυρίως τα οικογενειακά τους δίκτυα. Αποτέλεσμα είναι ο αυξανόμενος διαχωρισμός στο εσωτερικό των σχετικών περιοχών με βάση τη διαφοροποίηση της ηλικίας και της ποιότητας του τοπικού οικιστικού αποθέματος, ο οποίος τροφοδοτείται από την τοπική κοινωνική κινητικότητα.¹⁰

Ο διαχωρισμός αυτός στο εσωτερικό των παλαιών δυτικών προαστίων βρίσκεται σε αρχική ακόμη φάση καθώς πριμοδοτήθηκε ιδιαίτερος από την έκρηξη του τραπεζικού δανεισμού των τελευταίων ετών. Διαχωρίζει εισοδηματικές και μορφωτικές κατηγορίες, αλλά δεν βιώνεται πάντοτε ως σαφής κοινωνική τομή επειδή τα οικογενειακά δίκτυα που εμπλέκονται σε αυτόν συχνά μοιράζονται στις διαφορετικές ποιότητες του οικιστικού αποθέματος όπως και σε διαφορετικές θέσεις στην αγορά εργασίας: Οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι υπάλληλοι που ζουν στα νέα διαμερίσματα του Περιστερίου είναι κατά κανόνα παιδιά των ηλικιωμένων εργατών και άλλων χειρωνακτών της περιοχής που συχνά στεγάζονται σε μεταποιημένες πρώην αυθαίρετες κατοικίες.

Εξάλλου, το γεγονός ότι η επιχειρηματική οικοδόμηση παραμένει πολύ μικρής κλίμακας, αφορώντας πάντοτε μεμονωμένα κτήρια, δεν δημιουργεί ευδιάκριτες τομές αναβάθμισης/υποβάθμισης στον αστικό ιστό, αλλά μια συνολική εικόνα προοδευτικής αναγέννησής του. Προοπτικά, ωστόσο, η διαδικασία αυτή θα είναι διαχωριστική μεταξύ των τοπικά υψηλών και ανερχόμενων κατηγοριών και των υπολοίπων καθώς και μεταξύ μικροπεριοχών αναβάθμισης/υποβάθμισης, οι οποίες θα δημιουργούνταν πολύ συντομότερα και πιο ευδιάκριτα εάν η κλίμακα των οικοδομικών έργων ήταν μεγαλύτερη.¹¹

Οι κοινωνικά διαχωριστικές αυτές διαδικασίες δεν συντελούνται μόνο στα δυτικά προάστια, αλλά οπουδήποτε ο οικιστικός ιστός παλαιώνει και απαξιώνεται επειδή συνυπάρχει με νέα αναβαθμισμένα τμήματα. Στη δυτική

Αθήνα υπάρχει μεγαλύτερο ποσοστό υποβαθμισμένου οικιστικού ιστού, εντονότερη πρόσδεση των ανερχόμενων ομάδων με την περιοχή κατοικίας λόγω των οικογενειακών δικτύων και, συνεπώς, περισσότερο έδαφος για την ανάπτυξη τέτοιων διαδικασιών. Η Αθήνα, λόγω της πρόσφατης και με σχετικώς μικρή διακύμανση ως προς την ποιότητα κατασκευής –ιδιαίτερα κατά την περίοδο της οικοδομικής έκρηξης– δεν έχει εμπειρία τέτοιων φαινομένων. Το μέλλον, ενδεχομένως της την επιφυλάσσει, εφόσον μάλιστα οι εκκολαπτόμενες διαχωριστικές διεργασίες δεν οριοθετούνται από πολιτικές οι οποίες να στοχεύουν στην ανάσχεσή τους.

2.2 Προαστιοποίηση, μετανάστες και εκποίκιση των μορφών κοινωνικού διαχωρισμού

Οι εξωγενείς μεταβολές της κοινωνικής σύνθεσης των περιοχών κατοικίας, αν και περιορίζονται σε ορισμένες μόνο περιοχές της πόλης, υπήρξαν εκείνες με τις πιο εξόφθαλμα διαχωριστικές επιπτώσεις. Οι μεταβολές αυτές συνδέονται με δύο σημαντικά για την ευρύτερη περιοχή φαινόμενα, την προαστιοποίηση μετά το μέσο της δεκαετίας του '70 και την εισροή μεταναστών κατά τη δεκαετία του '90.

Η μετατόπιση του πληθυσμιακού βάρους προς τα προάστια προκλήθηκε από το συνδυασμό της υποβάθμισης του κέντρου –αποτέλεσμα της πυκνοδόμησης, της έλλειψης υποδομών και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης– με τη ραγδαία αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η μετακίνηση αυτή, που επέφερε τη μείωση του πληθυσμού στον κεντρικό Δήμο της πόλης και σε απόλυτους αριθμούς, αφορά κυρίως τα υψηλά και τα μεσαία κοινωνικά στρώματα. Μέσα σε είκοσι χρόνια (1971-1991) κλονίστηκε σημαντικά η αδιαμφισβήτητη θέση που κατείχε το κέντρο ως πόλος συγκέντρωσης των υψηλότερων κοινωνικών κατηγοριών της πόλης. Αντίθετα τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα –και κυρίως οι εργατικές κατηγορίες– διατήρησαν πολύ σταθερότερη χωροθέτηση¹² για λόγους που σχετίζονται με τη μεγαλύτερη εξάρτησή τους από τα τοπικά οικογενειακά δίκτυα, την ιδιοκατοικούμενη στέγη και τη μικρότερη πρόσβαση σε ιδιωτικά μέσα μετακίνησης.

Η προαστιοποίηση λειτούργησε διαχωριστικά με δύο τρόπους: αφενός δημιούργησε περιοχές κοινωνικά αμιγέστερες στα προάστια με το σχετικώς καθαρό περιβάλλον και τη νέα οικοδόμηση και αφετέρου ώθησε προς κοινωνική υποβάθμιση τις περιβαλλοντικά και οικιστικά υποβαθμιζόμενες περιοχές του κέντρου.

Η κατοικία στα προάστια αποτελεί εδώ και δύο δεκαετίες το κυρίαρχο πρότυπο επιθυμητής κατοικίας στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Τα υψηλά και τα μεσαία στρώματα μπόρεσαν να προχωρήσουν σε στεγαστικές επιλογές με βάση αυτό το πρότυπο σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από τα χαμηλό-

τερα, των οποίων οι μεταστεγάσεις υπόκεινται πολύ περισσότερο σε οικονομικούς περιορισμούς και σε περιορισμούς που προέρχονται από τη χωροθέτηση των οικογενειακών τους δικτύων. Άλλωστε, η χωροθέτηση της πλειονότητας των χαμηλότερων κοινωνικών κατηγοριών ήταν πάντοτε περιφερειακή, και με επίκεντρο τη δυτική πλευρά της πόλης, η οποία προσέφερε και τις περισσότερες ευκαιρίες εργατικής απασχόλησης.

Οι περιοχές των ανατολικών προαστίων (βορείων, νοτίων και πιο πρόσφατα στα Μεσόγεια) αποτελούν χώρους όπου εγκαθίστανται όλο και περισσότερο αμιγώς υψηλά και μεσαία κοινωνικά στρώματα, ενώ στα μακρινότερα μεταξύ των δυτικών προαστίων συμβαίνει το ίδιο για τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα. Τα μακρινά αυτά δυτικά προάστια, που γνωρίζουν σημαντική πληθυσμιακή αύξηση, αποτελούν σήμερα τον κοινωνικά αμιγέστερο χώρο συγκέντρωσης χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων, φθάνοντας ορισμένες φορές σε οριακές καταστάσεις. Μειονότητες και παλιννοστούντες εντείνουν με την εντοπισμένη παρουσία τους την εικόνα περιοχών κοινωνικά αποκλεισμένων. Οι εξελίξεις αυτές στα προάστια εντείνουν προφανώς τον κοινωνικό διαχωρισμό.

Στις κεντρικές περιοχές, αντίθετα, η κοινωνική σύνθεση κινείται προς μεγαλύτερη κοινωνική ανάμιξη και με την έννοια αυτή μπορεί να υποστηριχθεί ότι πρόκειται για διαδικασία που συμβάλλει στη μείωση του κοινωνικού διαχωρισμού. Με μια στενή εννοιολόγηση του κοινωνικού διαχωρισμού ως μεγέθους που προκύπτει από τη μέτρηση της ανάμιξης των κοινωνικών στρωμάτων στις περιοχές κατοικίας, η θέση αυτή είναι ορθή. Η ανάμιξη, ωστόσο, υποκρύπτει μορφές διαχωρισμού που αναπτύχθηκαν στη μικροκλίμακα ανάμεσα στα εναπομείναντα υψηλά-μεσαία στρώματα και τα νέα χαμηλά-μεσαία και τους μετανάστες με βάση τα οικιστικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά των σχετικών περιοχών. Ο διαχωρισμός αυτός μορφοποιείται κυρίως με την κάθετη κοινωνική διαφοροποίηση.¹³

Ανάλογη παρατήρηση μπορεί να γίνει και για τις νέες διεργασίες στα δυτικά προάστια. Ενώ στον κάθετο κοινωνικό διαχωρισμό οι διάφορες κοινωνικές κατηγορίες αναμιγνύονται στη γενικότερη πορεία κοινωνικής υποβάθμισης των περιοχών του κέντρου, η ίδια τάση ανάμιξης εμφανίζεται και στα εγγύς δυτικά προάστια στην πορεία κοινωνικής αναβάθμισής τους. Πέρα από το γεγονός ότι η ανάμιξη αυτή υποκρύπτει νέους διαχωρισμούς άλλης μορφής, το σημαντικότερο ως προς την μεσομακροπρόθεσμη προοπτική είναι ότι οι αναμίξεις αυτές δεν αποτελούν σταθερά αναπαραγόμενες καταστάσεις ούτε επιλογή κοινωνικής ανάμιξης από τον τοπικό πληθυσμό, αλλά συγκυριακές φάσεις σε πολιτικά ανεξέλεγκτες πορείες μεταβολής του τοπικού κοινωνικού περιβάλλοντος, οι οποίες σε τελική ανάλυση καθορίζονται από τους μηχανισμούς αγοράς γης και κατοικίας.

Η πιθανότερη εκδοχή για το μέλλον και του κάθετου κοινωνικού διαχωρισμού και του διαχωρισμού με βάση την ηλικία και ποιότητα των κτηρίων είναι η συγκρότηση μικροπεριοχών κοινωνικού διαχωρισμού μέσα στον ευρύτερο

διαχωριστικό καμβά της πόλης. Θύλακες κοινωνικής ομοιογένειας με προσπάθεια αποκλειστικής πρόσβασης σε υπηρεσίες ιδιαίτερης σημασίας (π.χ. σχολεία) για τις υψηλότερες και ανερχόμενες ομάδες, έναντι θυλάκων οικιστικά υποβαθμισμένων και προβληματικών υπηρεσιών για εκείνους που δεν μπορούν να ακολουθήσουν το γενικό βηματισμό όπως και τους παρίες κάθε μορφής (μετανάστες και μειονότητες). Ο κοινωνικός διαχωρισμός δεν είναι σε τελική ανάλυση κατά κύριο λόγο θέμα απόστασης. Αν κάποιες κοινωνικές ομάδες ζουν στην ίδια γειτονιά, αλλά έχουν σημαντικά διαφορετικές συνθήκες στέγασης, δεν χρησιμοποιούν τα ίδια σχολεία και, γενικότερα, τις ίδιες κοινωνικές υπηρεσίες και έχουν περιορισμένες κοινές δραστηριότητες και επαφές, ο βαθμός διαχωρισμού τους είναι υψηλός έστω και αν η γεωγραφική απόστασή τους είναι περιορισμένη. Ένα τέτοιο μέλλον αφορά κυρίως τις κεντρικές και τις περιοχές κατοικίας στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου, σε αντίθεση με τα νέα προάστια όπου ο διαχωρισμός χαρακτηρίζεται από χωρικές ενότητες κοινωνικής ομοιογένειας αρκετά μεγαλύτερης κλίμακας και όπου η κοινωνική απόσταση συμπίπτει περισσότερο με τη γεωγραφική. Οι διαχωριστικές πιέσεις στο κέντρο και την ευρύτερη περιοχή του θα ενταθούν με την αναβίωση του ενδιαφέροντος των υψηλών και μεσαίων στρωμάτων γι' αυτό, η οποία λογικά θα ενισχυθεί με τη συμπλήρωση των βασικών υποδομών και τη συνολικότερη αναβάθμιση εν όψει του 2004.

Το ρεύμα των μεταναστών προς την Αθήνα διογκώθηκε μετά την προαστιακή επέκταση. Δεν προκάλεσε, συνεπώς, αλλά αρθρώθηκε επάνω στις επιπτώσεις για τις κεντρικές περιοχές από τη μετακίνηση των υψηλών και μεσαίων στρωμάτων στα προάστια—σε αντιδιαστολή και πάλι με το ερμηνευτικό σχήμα της Σχολής του Σικάγο που θέτει την εισροή νέων μεταναστών ως κινητήριο μοχλό της προαστιακής επέκτασης. Οι μετανάστες της Αθήνας εγκαταστάθηκαν στις περιοχές αυτές, και ειδικότερα στα μικρά διαμερίσματα των χαμηλότερων ορόφων, επειδή αποτελούσαν το πλέον απαξιωμένο τμήμα της αγοράς κατοικίας, επειδή στις περιοχές αυτές υπήρχε το μεγαλύτερο απόθεμα ενοικιαζόμενης κατοικίας και επειδή οι νέοι μετανάστες τείνουν να εγκαθίστανται κοντά στο κέντρο της πόλης, κάτι που διευκολύνει την εύρεση απασχόλησης και την πρόσβαση σε τόπους εργασίας που συχνά δεν είναι σταθεροί. Ωστόσο, έστω και αν δεν την προκάλεσε, η μετανάστευση έδρασε καταλυτικά για την επιτάχυνση της υποβάθμισης των κεντρικών αυτών περιοχών.

Η αύξηση της κοινωνικής πόλωσης και η ένταση του κοινωνικού διαχωρισμού είναι παράγοντες που υπονομεύουν την κοινωνική συνοχή. Η υπονόμηση αυτή εκφράζεται πλέον σαφώς και στις αντιλήψεις και συμπεριφορές. Σημαντικό ποσοστό κατοίκων δεν εμφορείται από κοινωνικά συμβιωτική αντίληψη και προκρίνει αντίθετα σχήματα κοινωνικού διαχωρισμού.¹⁴ Ο κοινωνικός διαχωρισμός δεν είναι απλώς μια κατάσταση που προκύπτει ως αθέλητη συνέπεια των μηχανισμών της αγοράς γης και κατοικίας, αλλά και συνειδητή επιδίωξη πολλών ατόμων και ομάδων. Εκφράζεται δε εντο-

νότερα από τα άτομα και τις ομάδες εκείνες που, ενώ θα επιθυμούσαν, δεν έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε ατομικές λύσεις που θα τους αποστασιοποιούσαν από εκείνους που θα ήθελαν να αποφύγουν.

Το υπόβαθρο για την κοινωνική πόλωση και την ένταση του κοινωνικού διαχωρισμού είχε δημιουργηθεί από τη δεκαετία του '70. Η μαζική μεταναστευτική εισροή της τελευταίας δεκαετίας έδρασε ωστόσο καταλυτικά στο επίπεδο της υποστασιοποίησης και των δύο και στην ανάπτυξη συμπεριφορών, από πλευράς αυτοχθόνων, που μοιάζουν να ταυτίζουν το κοινωνικό κακό με τους μετανάστες. Η φτώχεια και η παραβατική συμπεριφορά προσωποποιούνται στον μετανάστη και η προσπάθεια να μην αγγίξουν τους υπολοίπους μετατοπίζεται εύκολα, ιδιαίτερα για τις ανασφαλείς κοινωνικές ομάδες, από την ανάσχεση των μηχανισμών που τις δημιουργούν στην απόρριψη της συμβίωσης με τους μετανάστες.¹⁵

3. Συμπεράσματα

Οι ενδογενείς και εξωγενείς μεταβολές που παρατηρούνται στην κοινωνική σύνθεση των περιοχών κατοικίας της Αθήνας-Αττικής, έχουν ως συνολικό αποτέλεσμα την ένταση του κοινωνικού διαχωρισμού τόσο με την έννοια της αύξησης της κοινωνικής απόστασης μεταξύ περιοχών όπου συγκεντρώνονται αντίστοιχα τα υψηλότερα και τα χαμηλότερα κοινωνικά στρώματα όσο και του πολλαπλασιασμού των χωρικών κλιμάκων και των μορφών με τις οποίες εμφανίζεται ο διαχωρισμός.

Τα κύρια χαρακτηριστικά των κοινωνικών μεταβολών και των χωρικών διαστάσεών τους μπορούν να συνοψισθούν στα παρακάτω:

- Η κοινωνία της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας παρουσιάζει τάση πόλωσης, η οποία απορρέει κυρίως από τη μετακίνηση του αυτόχθονα πληθυσμού προς τις υψηλότερες και μεσαίες κοινωνικο-επαγγελματικές βαθμίδες και τη μαζική εισροή μεταναστών στις χαμηλότερες.
- Το οικιστικό απόθεμα διαχωρίζεται όλο και περισσότερο ως προς την ποιότητα και την παλαιότητά του, και η πρόσβαση στην κατοικία παρουσιάζει εντεινόμενη κοινωνική διαφοροποίηση ως προς αυτά τα χαρακτηριστικά, η οποία τροφοδοτείται και από την αυξανόμενη κοινωνική πόλωση. Παράλληλα, αυξάνει σημαντικά και η κοινωνική διαφοροποίηση της πρόσβασης στην ιδιοκατοίκηση προς όφελος των υψηλών κοινωνικών κατηγοριών.
- Τα οικογενειακά δίκτυα, που έπαιξαν σημαντικό ρόλο σε προηγούμενες περιόδους για τη διατήρηση της σταθερότητας στην αναπαραγωγή της κοινωνικο-οικιστικής δομής, χάνουν προοδευτικά αυτή τους τη δυνατό-

τητα εκκωρώντας όλο και περισσότερο έδαφος στην αγορά ως βασικό μηχανισμό κοινωνικής κατανομής και οργάνωσης στον μητροπολιτικό χώρο. Τη σημαντικότερη ανεξαρτητοποίηση από τα οικογενειακά δίκτυα στην επιλογή περιοχής κατοικίας παρουσιάζουν τα υψηλά και μεσαία στρώματα που, πρωτοστατώντας στην προαστιακή επέκταση της πόλης, ενεργοποίησαν και τροφοδότησαν τις διαχωριστικές επιπτώσεις των μηχανισμών της αγοράς.

- Η αγορά κερδίζει όλο και περισσότερο έδαφος ως μηχανισμός κοινωνικής κατανομής και οργάνωσης του μητροπολιτικού χώρου όχι μόνο επειδή υποχωρούν οι παραδοσιακοί μηχανισμοί, αλλά και επειδή δεν υπάρχει καμία παρέμβαση με στόχο την ανάσχεση των κοινωνικά διαχωριστικών επιπτώσεων της λειτουργίας της στην κοινωνική συγκρότηση των περιοχών κατοικίας. Η απουσία αυτή αντικατοπτρίζεται και στο γεγονός ότι ο κοινωνικός διαχωρισμός δεν έχει εγγραφεί στην πολιτική ημερήσια διάταξη.
- Ο κοινωνικός διαχωρισμός στο μητροπολιτικό χώρο παίρνει διάφορες μορφές:
 - Τα προάστια, και ιδιαίτερα τα νεότερα, συγκροτούνται όλο και περισσότερο σε κοινωνικά αμιγέστερη βάση από τον υπόλοιπο αστικό ιστό.
 - Οι πυκνοδομημένες περιοχές γύρω από το κέντρο εμφανίζουν φαινόμενα εσωτερικού κοινωνικού διαχωρισμού. Τα φαινόμενα αυτά παίρνουν τη μορφή του κάθετου κοινωνικού διαχωρισμού στις πολυκατοικίες της αντιπαροχής και του διαχωρισμού μεταξύ νέων ή αναπαλαιωμένων και παλαιών ή ανεπαρκώς συντηρημένων κτηρίων.
 - Τα παλαιά δυτικά προάστια εμφανίζουν εντεινόμενη κοινωνική διαφοροποίηση στο εσωτερικό τους μεταξύ των κατοίκων νέων και παλαιών κτηρίων, συνυφασμένη κυρίως με την εσωτερική κοινωνικο-επαγγελματική κινητικότητα του πληθυσμού τους.
 - Οι νέοι διαχωρισμοί που αναπτύσσονται στις περικεντρικές περιοχές και τα παλαιά δυτικά προάστια αποτελούν μεταβατική φάση του κοινωνικού διαχωρισμού από μεγαλύτερη σε μικρότερη χωρική κλίμακα.
- Η δυναμική της αύξησης του κοινωνικού διαχωρισμού στοιχειοθετείται από το γεγονός ότι η κοινωνική κινητικότητα του πληθυσμού (δηλαδή η μεταβολή της κοινωνικο-επαγγελματικής θέσης από γενιά σε γενιά) τείνει να αναπαράγει διευρυμένες τις κοινωνικές αποστάσεις μεταξύ των περιοχών κατοικίας. Αυτό αφορά και τον παλαιότερο πληθυσμό των περιοχών κατοικίας και εκείνον που εισρέει είτε συμβάλλοντας στο διαχωριστικό σχήμα αναπαραγωγής του παλαιότερου πληθυσμού, είτε δημιουργώντας νέους χώρους με σχετικώς αμιγή κοινωνική σύνθεση στα προάστια ή χώρους με ασταθή και όχι επιδιωκόμενη κοινωνική ανάμιξη και με σαφείς εσωτερικούς διαχωρισμούς στις περιοχές γύρω από το κέντρο.

- Η κοινωνική πόλωση και ο διαχωρισμός είναι πλέον εμφανείς και ως τάσεις στο επίπεδο των στάσεων και της συμπεριφοράς. Οι επιλογές περιοχής κατοικίας (για όσους υπάρχει πραγματικά επιλογή) είναι είτε έμμεσα είτε άμεσα διαχωριστικές. Παράλληλα, η επιδίωξη κοινωνικής συνοχής σε επίπεδο περιοχής κατοικίας νοηματοδοτείται περιοριστικά (και κατ' ουσίαν αρνητικά), αφού πολύ σημαντικό ποσοστό των κατοίκων θα ήθελε να μη μοιράζεται την ίδια περιοχή κατοικίας με άτομα διαφορετικής κοινωνικής τάξης και ακόμη περισσότερο με ομάδες μεταναστών ή μειονότητες.

Στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας η ιδιότυπη κοινωνική συνοχή της μεταπολεμικής περιόδου, που βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στις ιδιόμορφες στεγαστικές λύσεις και στην οικογενειακή αλληλοβοήθεια, βρίσκεται υπό πίεση κάτω από το βάρος των αρνητικών επιπτώσεων των λύσεων αυτών στην οργάνωση, τη λειτουργία και το περιβάλλον της πόλης και μπροστά στην ανάγκη εκσυγχρονισμού και εκδημοκρατισμού της πόλης και της κοινωνίας της. Το κενό των παραδοσιακών ρυθμίσεων του κοινωνικού χώρου της πόλης που βρίσκονται πλέον σε αδυναμία καλύπτεται όλο και περισσότερο από τον αυξανόμενο ρόλο της αγοράς ο οποίος, σε μια πόλη με φτωχές προνοιακές δομές και περιορισμένη κουλτούρα δημοσίου συμφέροντος, οδηγεί σε γρήγορη ανάπτυξη του κοινωνικού διαχωρισμού. Είναι καιρός να γίνει αντιληπτό ότι η κοινωνική παρέμβαση με χωρική αναφορά (η οποία στοχεύει στην αποφυγή της χωρικής συγκέντρωσης προβληματικών παραγόντων) είναι αναγκαία και για την Αθήνα. Οι περιοχές άνισων ευκαιριών αποτελούν βασικό κρίκο στην αλυσίδα της διευρυμένης αναπαραγωγής των κοινωνικών ανισοτήτων.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Βλ. ανάλογη διατύπωση από τον Mingione (1996) σε σχέση με τη μεγαλύτερη ορατότητα της φτώχειας σήμερα σε σύγκριση με τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες.
- 2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστική υπήρξε η βελτίωση των στεγαστικών συνθηκών (Εμμανουήλ, 1977, Μαλούτας, 1990).
- 3 Για τα δύο αυτά συστήματα, βλ. Leontidou (1990), Πρεβελάκης (2002).
- 4 Σε έρευνα του 1986 στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας το ποσοστό επιλογών περιοχής κατοικίας που συνδέονταν με συγγενικές σχέσεις ήταν περίπου 40%, και 30% εκείνων που συνδέονταν με την ύπαρξη ακινήτου (Μαλούτας, 1990: 331). Σε έρευνα του 2001 στην ίδια περιοχή—χωρίς αντιπροσωπευτικό δείγμα αλλά σε προεπιλεγμένους τύπους περιοχών κατοικίας—τα ποσοστά αυτά βρέθηκαν αρκετά αυξημένα (57% και 37% αντίστοιχα). Η διαφορά πρέπει να οφείλεται και στο σημαντικό ειδικό βάρος των περιοχών χαμηλών και χαμηλών-μεσαίων στρωμάτων κατά την τελευταία έρευνα, για τα οποία το ποσοστό των λόγων επιλογής που σχετίζονται με την οικογένεια και με προϋπάρχοντα οικογενειακά ακίνητα είναι αυξημένο (Μαλούτας κ.ά., 2002: 121-125). Ανάλογα συμπεράσματα προέκυψαν από έρευνα στην περιοχή του Πειραιά (Βενοίτ - Guilbot κ.ά., 1998). Για μια διεξοδική ανάλυση της σχέσης οικογένειας και στέγασης στη Νότια Ευρώπη, βλ. Allen et al., (2004).
- 5 Πρόθεση μεταστέγασης στην έρευνα του 2001 μέσα στον επόμενο χρόνο εκδήλωσε το 5% των νοικοκυριών και αφορούσε πολύ περισσότερο ενοικιαστές (9,2% έναντι 2,8% για τους ιδιοκατοίκους). Στόχος της προβλεπόμενης μεταστέγασης ήταν κυρίως (57%) η πρόσβαση στην ιδιοκατοίκηση (Μαλούτας κ.ά., 2001: 70 και 118-119).
- 6 Το σχήμα του Burgess (Κnox, 1995: 167-170) που συνοψίζει τη λογική ανάπτυξης/μεταβολής της κοινωνικής δομής των (αμερικανικών) πόλων της μεσοπολεμικής περιόδου αναφέρεται σε περιοχές κατοικίας στις οποίες η κοινωνική αλλαγή επέρχεται εξ ολοκλήρου εξωγενώς.
- 7 Τα δεδομένα επί των οποίων στηρίζεται αυτός ο ισχυρισμός προέρχονται από ενδεικτική δειγματοληψία στις περιοχές των Πατησίων - Κυψέλης - Σταθμού Λαρίσης και Παλλήνης - Γέρακα αντιστοίχως (Μαλούτας κ.ά., 2002: 105-112). Για μια εκτενέστερη διαπραγμάτευση του φαινομένου, βλ. Maloutas (2004).
- 8 Η ενδογενής κινητικότητα μετρήθηκε με βάση τη διαγενεακή μετακίνηση επί της επαγγελματικής κλίμακας. Περιοχές των υψηλών προαστίων και του Κολωνακίου σημείωσαν το υψηλότερο ποσοστό ανοδικής (74,5%) και το χαμηλότερο ποσοστό καθοδικής (14,4%) μετακίνησης, ενώ περιοχές του Μενιδίου και του Ασπροπύργου σημείωσαν διαμετρικά αντίθετα αποτελέσματα με 28% και 58,4% αντιστοίχως (Μαλούτας κ.ά., 2002: 99-101, 2004).
- 9 Το ενδογενές της μεταβολής στοιχειοθετείται από το χαμηλό—σε σχέση με τους περισσότερους άλλους τύπους περιοχής κατοικίας—ποσοστό των πρόσφατα εγκατεστημένων νοικοκυριών στον τύπο αυτό (παλαιά δυτικά προάστια και παρυφές τους) σε συνδυασμό με τις αξιοσημείωτες μεταβολές στην κοινω-

- νικοεπαγγελματική δομή τους κατά την τελευταία δεκαετία (Μαλούτας κ.ά., 2002: 19-21 και 92-93).
- 10 Η ποιοτική διαφοροποίηση του οικιστικού αποθέματος, ιδιαίτερα με βάση την ηλικία του, μοιάζει να αποτελεί πλέον άξονα κοινωνικής διαφοροποίησης των κατοίκων στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, όπως διαπιστώνει ο Δ. Εμμανουήλ (Μαλούτας κ.ά., 2002: 212-229, Εμμανουήλ, 2003). Η κατοικία γίνεται επίσης στοιχείο διαχωρισμού μέσω της μειούμενης πρόσβασης των χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων στην ιδιοκατοίκηση (Μαλούτης κ.ά., 2002: 21-24 και 215-216).
 - 11 Βλ. Arbací (2002) για μια συζήτηση της συγκέντρωσης του κεφαλαίου στον οικοδομικό κλάδο σε συνδυασμό με τον τύπο προνοιακού καθεστώτος (Esping-Andersen, 1990) ως σημαντικών παραμέτρων για τη συγκρότηση των μορφών του κοινωνικού διαχωρισμού.
 - 12 Για τη διαφοροποίηση της κινητικότητας μεταξύ υψηλών επαγγελματικών και εργατικών κατηγοριών κατά τη σχετική περίοδο βλ. Maloutas, Karadimitriou (2001: 712-713) και για τη μείωση του ποσοστού συγκέντρωσης των υψηλών επαγγελματικών κατηγοριών στον κεντρικό Δήμο από 62% το 1971 σε 27% το 1991 βλ. Maloutas (1997).
 - 13 Για την κάθετη κοινωνική διαφοροποίηση βλ. Leontidou (1990), Maloutas, Karadimitriou (2001) και Μαλούτας κ.ά. (2002: 68-69). Τα δύο τελευταία περιέχουν και εμπειρική διερεύνηση του φαινομένου στις περιοχές των Αμπελοκήπων και των Πατησίων – Κυψέλης – Σταθμού Λαρίσης αντιστοίχως.
 - 14 Από την έρευνα στην οποία αναφερθήκαμε ήδη πολλές φορές, προέκυψε ότι ένας στους τέσσερις κατοίκους θα προτιμούσε ταξικά αμιγείς περιοχές και ένας στους δύο θα προτιμούσε οι μετανάστες και οι τσιγγάνοι να μένουν ξεχωριστά (Μαλούτας κ.ά., 2002: 145-151).
 - 15 Τα υψηλότερα ποσοστά απόρριψης της συμβίωσης αυτής εμφανίζονται στις περιοχές κατοικίας όπου η παρουσία του μεταναστευτικού ή/και μειονοτικού στοιχείου είναι αυξημένη και εκφράζεται από ομάδες του πληθυσμού στις οποίες υπερεκπροσωπούνται οι ηλικιωμένοι, οι άνεργοι και τα άτομα με χαμηλό μορφωτικό επίπεδο (Μαλούτας κ.ά., 2002: 149-154).

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

- Allen J., Barlow J., Leal J., Maloutas T. and Padovani L.** (2004) *Housing and welfare in Southern Europe*, Oxford: Blackwell.
- Arbaci S.** (2002) "Patterns of ethnic and socio-spatial segregation in European cities: are welfare regimes making a difference?" in M. L. Fonseca, J. Malheiros, P. White, N. Ribas - Mateos and A Esteves (eds) *Immigration and place in Mediterranean metropolises*, Lisbon: FLAD Luso - American Foundation, pp. 83-115.
- Βελίδης Σ., Στρουσοπούλου Ε.**, 1996, *Η στέγαση των χαμηλών εισοδημάτων στην Ελλάδα*, Αθήνα: ΔΕΠΟΣ.
- Benat - Grilbot O., Μαράτου - Αλιπρίντη Λ., Παπλιάκου Β., Σαρώκος Ε., Τσανίρα Ε., Χατζηγιάννη Α.** (1998) *Διαδικασίες κοινωνικού μετασχηματισμού στον Πειραιά: Μετακινήσεις, οικογένεια, εργασία*, Αθήνα: ΕΚΚΕ.
- Εμμανουήλ Δ.** (1977) *Τρεις μελέτες για τη λαϊκή κατοικία*, Αθήνα: ΤΕΕ.
- Εμμανουήλ Δ., Παντελίδου Μ.** και συνεργάτες (2002) *Κοινωνικές παράμετροι για την αειφόρο ανάπτυξη της Αθήνας-Αττικής*. Τελική έκθεση ερευνητικού προγράμματος (ανάθεση ΟΡΣΑ). Εργαστήριο Χωρικής Ανάλυσης και Θεματικής Χαρτογραφίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Esping-Andersen C.** (1990) *The three worlds of welfare capitalism*. Cambridge: Polity.
- Κnox P.** (1995) *Urban social geography. An introduction*, Essex: Longman (3η έκδοση).
- Leontidou, L.** (1990) *The Mediterranean city in transition*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Μαλούτας Θ.**, 1990, *Αθήνα, κατοικία, οικογένεια. Ανάλυση των μεταπολεμικών πρακτικών στέγασης*, Αθήνα: ΕΚΚΕ / Εξάντας.
- (1992) "Κοινωνικός διαχωρισμός", στο Μαλούτας Θ., Οικονόμου Δ., (επιμ.), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, σσ. 67-140.
 - (1997) "La ségrégation sociale à Athènes", *Mappemonde*, 4/97: 1-4.
 - (2004) "Segregation and residential mobility. Spatially endtrapped social mobility and its impact on segregation in Athens", *European Urban and Regional Studies* 11/2: 171-187.
 - with **Karadimitriou N.** (2001), "Vertical social differentiation in Athens. Alternative or complement to urban segregation?", *International Journal of Urban and Regional Research*, 25 / 4: 699-716.
- Mingione E.** (1996) Urban poverty in the advanced industrial world. Concepts, analysis and debates in Mingione E. (ed.) *Urban poverty and the underclass*, Oxford: Blackwell, pp. 3-40.
- Πρεβελάκης Γ.** (2002) *Επιστροφή στην Αθήνα*. Αθήνα: Εστία.



ΜΑΡΙΑ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΜΠΑΛΛΑ

Μεταλλαγές στο ύψημα γης και οικοδομής και διακυβεύματα του σχεδιασμού στην Ελλάδα σήμερα

Παραδείγματα σχεδιασμού στο μεταίχιμο

Οι σημερινές έντονες κοινωνικές και πολιτικές μεταβολές που σχηματικά αποδίδονται με τους όρους μεταβιομηχανική κοινωνία/παγκοσμιοποίηση, τοποθετούν την πόλη στο επίκεντρο των οικονομικών διεργασιών και μεταλλαγών. Η καθιέρωση δε διατυπώσεων όπως ο “ανταγωνισμός των πόλεων”, οι “παγκόσμιες πόλεις”, κ.ο.κ. σηματοδοτούν τον επαναπροσδιορισμό του ρόλου της και αναδεικνύουν τη σημασία που αποκτά η δομή και η οργάνωσή της.

Τράπεζες, κατασκευαστικές εταιρείες, εταιρείες ανάπτυξης ακινήτων γενικά ή εξειδικευμένες σε κατηγορίες, όπως γραφεία, κέντρα ψυχαγωγίας, εμπορικά κέντρα, κατοικίες κ.λπ. συγκροτούν ένα σφιχτό και σύνθετο πλέγμα, που μεταβάλλει με γρήγορους ρυθμούς τη δομή και εικόνα των πόλεων. Μέσα δε, σε μία νεοφιλελεύθερη προσέγγιση της οικονομίας, θεωρείται ότι η προσέλκυση και ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων, χώρων και επενδύσεων επισύρει αναγκαστικά και την ανάπτυξη συνολικά- ιδιαίτερα δε στον κρίσιμο κοινωνικά και πολιτικά τομέα της απασχόλησης. Είναι, σαν, να διαγράφεται σήμερα μία κυρίαρχη πορεία όπου η ανάπτυξη τείνει, σε μεγάλο βαθμό, να εξομοιωθεί με την ανάπτυξη των πόλεων και αυτή, με την ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη.

Μπορούμε μάλιστα να πούμε ότι ουσιαστικά από την δεκαετία του 1990 συγκροτείται ένα νέο “παράδειγμα” σχεδιασμού και ανάπτυξης της πόλης όπου τα “αστικά κενά” της αποβιομηχανίσης, των παλιών λιμανιών ή σιδηροδρομικών σταθμών, οι περιοχές υποβαθμισμένης κοινωνικής κατοικίας, κ.ο.κ. γίνονται αφετηρία για αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας με τις “νέες” δραστηριότητες υπηρεσιών και επικοινωνιών. Σ’ αυτό το παράδειγμα, η ίδια η δραστηριότητα της οικοδομής και της “ανάπτυξης”/εκμετάλλευσης της γης, γίνεται ένας κεντρικός “παραγωγικός” τομέας που συνδιαλέγεται συστηματικά (ανταγωνίζεται και συντονίζεται) με το Χρηματιστήριο που, όπως ξέρουμε, αποτελεί ίσως τον πιο προνομιακό παράγοντα στις μεταλλαγές που υπονοούνται με τον όρο “παγκοσμιοποίηση”.

Με τρόπο ανάλογο προς το Χρηματιστήριο, οι εταιρείες και τα κεφάλαια που κινούνται γύρω από τις κατασκευές, προσφέρουν ήδη και συνεχώς διαμορφώ-

νουν νέα δευτερογενή “προϊόντα”, δυνατότητες δηλ. επένδυσης σε ακίνητα, για κεφάλαια κάθε μεγέθους που έχουν ως χαρακτηριστικό ότι αποπροσωποποιούν την ιδιοκτησία και την αποσυνδέουν από την οικειοποίηση το χώρου. Το γεγονός αυτό αυξάνει εντυπωσιακά τη δυναμική τους. Σ’ αυτά τα πλαίσια, στο νέο παράδειγμα ανάπτυξης και σχεδιασμού των πόλεων κυριαρχούν σε τελική ανάλυση, οι παγκοσμιοποιημένες επιχειρήσεις και κεφάλαια. Τείνει δε, με διάφορους τρόπους, να ελαχιστοποιείται η δημόσια παρέμβαση. Είναι σαν οι μεταλλαγές των πόλεων να κινητοποιούνται όχι τόσο από τις επιδιώξεις των κατοίκων τους και τους σχεδιασμούς των δημόσιων ή συλλογικών φορέων, αλλά από τις συγκυρίες κίνησης και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στα διεθνή και τοπικά κεφάλαια που επενδύονται στον τομέα.

Αναμφισβήτητα το νέο αυτό παράδειγμα σχεδιασμού και ανάπτυξης του χώρου φαίνεται σήμερα ότι κυριαρχεί διεθνώς-με την έννοια ότι συνυφάνεται με έργα και παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, που μεταβάλλουν την εικόνα και λειτουργία των πόλεων και ότι προνομιακά βρίσκεται στο κέντρο της συζήτησης των σχεδιαστών του χώρου. Δεν είναι όμως το μόνο. Συγχρόνως δε, συνυφάνεται με κινδύνους αστοχιών, μεγάλων λειτουργικών/οικονομικών αποτυχιών κ.ο.κ. Οι αθρόες καταρρεύσεις οικονομικών κολοσσών, αιφνίδιες τουλάχιστον για το ευρύ κοινό που υφίσταται τα αποτελέσματα, δημιουργούν ερωτηματικά και για πολλούς, συχνά σε υψηλές θέσεις μέσα στο καπιταλιστικό σύστημα, την ανάγκη εισαγωγής διαδικασιών συντονισμού και ελέγχων.

Έτσι, σε διάφορες χώρες και πόλεις αναζητούνται τρόποι και στόχοι δημόσιας παρέμβασης στην ανάπτυξη του χώρου, σε συντονισμό με τον ιδιωτικό τομέα, σε μία προοπτική “στρατηγικού σχεδιασμού”. Θα λέγαμε δε ότι ένα ζήτημα, που ήταν σε διάφορες συγκυρίες, κεντρικό στη συζήτηση για την ανάπτυξη του χώρου (και όχι μόνον), δηλ. η σχέση προγραμματισμού/“laissez faire” είναι και σήμερα ιδιαίτερα επίκαιρο και τελικά ίσως το πιο κρίσιμο και ενδιαφέρον σε ό,τι αφορά την συζήτηση για τον σχεδιασμό του χώρου.

Μέσα στην ευρύτερη συζήτηση για τον χώρο, η Ελλάδα αντιμετωπίζεται γενικά - αν και με πολύ διαφοροποιημένες οπτικές και επιχειρήματα- ως ‘παρέκκλιση’ σε σχέση με το κυρίαρχο παράδειγμα ανάπτυξης των πόλεων κατά την περίοδο μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Το ελληνικό παράδειγμα ανάπτυξης του αστικού χώρου ξέρουμε ότι στηρίχθηκε στην ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας που, από την δεκαετία του 1950, αποτέλεσε ένα τομέα κομβικό για την ελληνική οικονομία και κοινωνία. Χαρακτηρίστηκε από τη μικρή εμπορευματική παραγωγή, το μικρό οικοδομικό κεφάλαιο και επιχειρήσεις. Ο χώρος αναπτύσσεται συσσωρευτικά, από μικρής κλίμακας ανοικοδομήσεις, σε ιδιοκτησίες γης που είναι κατά κανόνα μικρές, - ή, ακριβέστερα, η πολιτική που ακολουθήθηκε και οι κυρίαρχοι τρόποι οικοδόμησης ευνόησαν την κατάτμηση ακόμη και των μεγάλων ιδιοκτησιών. Λόγω της κομβικής σημασίας του τομέα της οικοδομής για τη

συνολική οικονομία, οι κατά καιρούς κρίσεις του, που ανταποκρίνονται στους νομοτελειακούς, θα λέγαμε, κύκλους αυξομείωσης της καπιταλιστικής οικονομίας, οδηγούν κάθε φορά σε μέτρα δημοσιονομικού χαρακτήρα και πολεοδομικά κίνητρα με στόχο την “αναθέρμανσή” του. Αυτά λαμβάνονται κάτω από την πίεση των κοινωνικών επιπτώσεων της κρίσης (απασχόληση, κόστος κατοικίας) και ασχέτως αποτελεσμάτων στη ρύθμιση του χώρου. Έτσι το σύνολο νόμων, φορέων και επιπέδων σχεδιασμού και ελέγχων που έχει δημιουργηθεί, είναι πολύπλοκο, αδιαφανές και πάντως μη αποτελεσματικό για τον έλεγχο της ανάπτυξης του χώρου.¹ Επιγραμματικά: στο ελληνικό παράδειγμα, η αστική ανάπτυξη έχει ως σημαντική συνιστώσα τη λειτουργία του τομέα της οικοδόμησης, ο τομέας όμως της οικοδόμησης δεν καθοδηγείται επαρκώς, ως προς τις πολεοδομικές του διαστάσεις, από το πλέγμα νόμων/σχεδίων/θεσμικών φορέων που αναφέρονται στον τρόπο ανάπτυξης των πόλεων.

Από πολιτική άποψη, θέλουμε να επισημάνουμε ότι μέσα από αυτές τις διαδικασίες -συμπεριλαμβανομένων και των αναποτελεσματικών τρόπων ρύθμισης του χώρου- το όλο σύστημα γης και οικοδομής έχει λειτουργικότητα κοινωνική, πολιτική και οικονομική. Δεν ανταποκρίνεται δε μόνο στο -υπερτονισμένο και καθ’ υπερβολή, νομίζουμε, χρησιμοποιούμενο ως άλλοθι για τις αστοχίες του σχεδιασμού- ζήτημα της μικρής ιδιοκτησίας της γης αλλά συνολικότερα στην κοινωνική δυναμική, εφόσον γύρω από αυτό έχουν δομηθεί παραγωγικές δομές, κοινωνικές σχέσεις, συμφέροντα και αντιλήψεις. Αναμφισβήτητα δε, έχει συνδεθεί με διαδικασίες που συνέβαλαν θετικά στην κοινωνική ενσωμάτωση και συνοχή της ελληνικής κοινωνίας σε μία περίοδο πολιτικά κρίσιμη και με έντονους ρυθμούς κοινωνικών διαφοροποιήσεων. Έτσι, παρά τη διάχυτη και συχνά έντονη δυσφορία για τη λειτουργία της ελληνικής πόλης, τις αυθαίρετες επεκτάσεις, την έλλειψη υποδομών, τις καταστροφές στο περιβάλλον κ.ο.κ., εκ των πραγμάτων η λειτουργία του συστήματος γης και οικοδομής ανταποκρίνεται σε μία ευρύτατη κοινωνική συναίνεση, που συνεπάγεται μεγάλες αδράνειες στις πολιτικές που τείνουν σε αναίρεση βασικών χαρακτηριστικών του.

Θέλουμε επίσης να τονίσουμε, ότι η δεκαετία του 1950 είναι ιδιαίτερα σημαντική για το ελληνικό αστικό γίγνεσθαι, ως αφετηρία του μεταπολεμικού παραδείγματος ανάπτυξης του χώρου. Είναι σημαντικό δε να κατανοήσουμε ότι αυτό θεμελιώθηκε σε αποφάσεις κυρίως δημοσιονομικού χαρακτήρα (υποτίμηση/σταθεροποίηση της δραχμής, ΚΗ΄ ψήφισμα κ.ο.κ.) που υπαγορεύτηκαν από τα πολιτικά και οικονομικά δεδομένα της περιόδου και ανέδειξαν την οικοδομική δραστηριότητα, με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, ως κομβικό τομέα παραγωγής.² Η αναπαραγωγή και διεύρυνση πρακτικών και διαδικασιών που συγκροτήθηκαν τότε (π.χ. αντιπαροχή, ανοχή της αυθαίρετης δόμησης, σταδιακές εντάξεις περιοχών αυθαιρέτων

στο σχέδιο πόλης), ουσιαστικά ακολουθεί τις δυναμικές που αναπτύσσονται στον τομέα (κοινωνικές ρυθμίσεις και σχέσεις, συμφέροντα κ.ο.κ.) και εμποδίζουν κάθε παρέμβαση, που ενέχει τον κίνδυνο αναίρεσής τους.

Το πολιτικό σύνθημα (ή πρόταγμα) “Η Ελλάδα εκσυγχρονίζεται και μετέχει ενεργά στις σημερινές έντονες κοινωνικές και πολιτικές μεταβολές” ξέρουμε ότι ανταποκρίνεται σε, συχνά θεαματικές, ανακατατάξεις σε όλους τους τομείς. Μέσα σ’ αυτό το πλαίσιο, το ερώτημα **“πώς το ελληνικό σύστημα γης και οικοδομής -που στις όποιες (αποσπασματικές) πολιτικές “αντιστάθηκε” και παρέμεινε δυναμικό ως ‘παρέκκλιση’ σε σχέση με το προηγούμενο παράδειγμα ανάπτυξης των ευρωπαϊκών πόλεων-θα ανταποκριθεί στα νέα δεδομένα”**, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον.

Το ερώτημα αυτό έχει τεθεί, αποσπασματικά όμως, από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 στο βαθμό που με την προώθηση των διαφόρων κοινοτικών ρυθμίσεων εισάγεται σταδιακά μία νέα λογική στην αντιμετώπιση της αστικής ανάπτυξης, αφού οι ρυθμίσεις αυτές αναγκαστικά συνυφαίνονται με τη σταδιακή εμπέδωση σε ευρωπαϊκό και παγκοσμιοποιημένο επίπεδο, του νέου παραδείγματος σχεδιασμού και ανάπτυξης της πόλης και φυσικά, με τις γενικότερες πολιτικές και παραγωγικές μεταλλαγές.³

Η υιοθέτηση της ένταξης στην ΟΝΕ ως βασικού πολιτικού στόχου μετά τις εκλογές του 1996 και η ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων το 1997, αναμφισβήτητα εντείνουν τις πιέσεις για ‘εκσυγχρονισμό’. Στη συνέχεια, οι μεταλλαγές και πιέσεις σε διάφορα επίπεδα πυκνώνουν συνεχώς. Ισχυριζόμαστε δε, ότι από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, στο μεταίχμιο προς τον 21^ο αιώνα, έχει δημιουργηθεί μία δυναμική που χαρακτηρίζεται από νέα δεδομένα ως προς την κίνηση των κεφαλαίων, τις επιχειρήσεις, τις διαδικασίες πολεοδόμησης κ.ο.κ. **Ισχυριζόμαστε δηλ. ότι βρισκόμαστε σήμερα σε ένα μεταίχμιο –με την έννοια της κρίσιμης καμπής- στο σύστημα γης και οικοδομής, ομόλογο και το ίδιο σημαντικό με εκείνο της δεκαετίας του 1950.** Στις πιο κάτω σημειώσεις επιχειρούμε μία πρώτη ανάγνωση των μεταλλαγών που συντελούνται, μέσα από όσα στοιχεία μπορούμε να αντιληφθούμε σήμερα.

Οι συντελούμενες μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής

Η συγκυρία μέσα στην οποία συντελούνται οι μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής είναι ‘αντικειμενικά’ ευνοϊκές για τον κλάδο της οικοδόμησης: Τα ΚΠΣ ΙΙ και ΙΙΙ και τα έργα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες προωθούν τη χρηματοδότηση και κατασκευή έργων υποδομής και κτιριακών συγκροτημάτων, με μέγεθος, χαρακτήρα και σημασία πρωτόγνωρα για τη χώρα.

Την πυκνότητα και σημασία αυτών των έργων παρακολουθεί και ο ιδιωτικός τομέας.⁴ Έτσι, κατά διάφορους υπολογισμούς, το ποσοστό συμμετοχής του εγχώριου κατασκευαστικού κλάδου στο ΑΕΠ, αναμένεται στο διάστημα 2002-2004 να διπλασιαστεί σε σχέση με το 1997, και πάντως να είναι πολύ μεγαλύτερο του αντίστοιχου ποσοστού στην Ευρωπαϊκή Ένωση.⁵

Μέσα σε τόσο ευνοϊκές για τον τομέα συνθήκες εντυπωσιακής αύξησης, ελαχιστοποιούνται οι κίνδυνοι επιμέρους υφέσεων, ανεργίας κ.ο.κ., που εκ των πραγμάτων μπορεί να δημιουργηθούν ως συνακόλουθα μεταλλαγών στους κλάδους παραγωγής που συγκλίνουν στον τομέα των κατασκευών. Αντίθετα: Η δραστηριοποίηση μεγάλου κεφαλαίου, επιχειρήσεων και εταιρειών και η μεγέθυνση της ιδιοκτησίας της γης- η μεταλλαγή δηλ. των κυρίαρχων χαρακτηριστικών του συστήματος γης και οικοδομής-καθίσταται, κατά κάποιο τρόπο, αναγκαία λόγω του μεγέθους και συνθετότητας των έργων, των ταχύτατων αλλαγών στην τεχνολογία κατασκευής και στους τρόπους διαχείρισης των κατασκευών και των ακινήτων. Η δε αθρόα προσφορά εργατικού δυναμικού από τους μετανάστες-εξ' ορισμού "εφεδρικός στρατός" εκτός συνδικαλισμού και με πολύ διαπραγματεύσιμα δικαιώματα- αποτελεί ιδιαίτερα ευνοϊκό οικονομικά παράγοντα για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των κατασκευών και μειώνει αποφασιστικά τις εν δυνάμει αντιστάσεις. Έτσι, νομιμοποιείται- ή πάντως δεν δημιουργεί αντιδράσεις- και μία συστηματική πολιτική για ριζικές αλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής, που, όπως ισχυριζόμαστε, ασκείται κυρίως από τα τέλη της δεκαετίας του 1990.

Δεν έχει νόημα να ιεραρχηθούν ή να διακριθούν σε αίτια και αιτιατά οι παράγοντες που ωθούν σε μεταλλαγές του συστήματος γης και οικοδομής: Σε μία διαδικασία ανάπτυξης οι παράγοντες αυτοί συνδιαλέγονται, διαφοροποιούνται, πολλαπλασιάζονται και έτσι δημιουργείται η δυναμική της επιβολής ενός νέου παραδείγματος ανάπτυξης του χώρου. Εντοπίζουμε όμως ενδεικτικά τις πιο κάτω έντονες μεταλλαγές προς την κατεύθυνση αυτή.

Μεταλλαγές στο ρόλο κράτους/τοπικής αυτοδιοίκησης και νέες μορφές επιχειρηματικότητας

- Μεταβολές στην κλίμακα και λειτουργία των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της κατασκευής και **ανάδυση νέων επιχειρηματικών σχημάτων από μεγάλους χρηματοοικονομικούς οργανισμούς και κατασκευαστικούς ομίλους**. Ως βήματα στην κατεύθυνση αυτή μπορούμε να διακρίνουμε:
 - Τη δημιουργία μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων μέσα από τις συγχωνεύσεις τεχνικών εταιρειών που πραγματοποιήθηκαν σε εφαρμογή του Ν.2940/2001.⁶ Στην ίδια κατεύθυνση ωθεί και η εξαγγελθείσα δημιουργία Μητρώου Κατασκευαστών Ιδιωτικών Έργων (ΜΗ.Κ.Ι.Ε.),⁷ μέτρο που, τουλάχιστον από τα μέσα της δεκαετίας του '70 και έντονα το 1981 και

τους σεισμούς της Αθήνας, έχει αναδειχθεί σε συζητήσεις στο Κοινοβούλιο και στο ΤΕΕ, αλλά μόλις τώρα φαίνεται να προωθείται αποφασιστικά.

- Τη δραστηριοποίηση των Τραπεζών με την ίδρυση εταιρειών, στον τομέα της ανάπτυξης και αξιοποίησης ακίνητης περιουσίας (property development) -συχνά σε συνέργιες με κατασκευαστικούς ομίλους- και στον τομέα της διαχείρισης ακινήτων και παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών σε αυτά (property management). Η δραστηριοποίηση αυτή ευνοείται σημαντικά και με την θεσμοθέτηση των Αμοιβαίων Κεφαλαίων Ακινήτων και των Εταιρειών Επένδυσης Ακίνητης Περιουσίας.⁸

Η αλλαγή του τοπίου που προωθείται σε επίπεδο επιχειρηματικών σχημάτων, συνυφαίνεται με μία νέα αντίληψη για το “ακίνητο”, σύμφωνα με την οποία αυτό θα πρέπει να γίνει ένα “κινητό” εμπορεύσιμο προϊόν, εύκολο στη διακίνηση και διαχείριση του, με δυνατότητα να ρευστοποιηθεί και να επανεπενδυθεί γρήγορα. Σε αυτή την κατεύθυνση οι νέοι νόμοι έχουν θεσμοθετήσει μία σειρά νέων επενδυτικών προϊόντων σε ακίνητα, όπως τα αμοιβαία κεφάλαια και οι Εταιρείες Επένδυσης Ακίνητης Περιουσίας (Ε.Ε.Α.Π.), που προβάλλονται ως χαμηλού ρίσκου, με αποδόσεις υψηλότερες από εκείνες άλλων αντίστοιχων χρηματοοικονομικών προϊόντων, διατηρώντας παράλληλα τη δυνατότητα πραγματοποίησης υπεραξιών από ενδεχόμενη ανατίμηση των ακινήτων, και χωρίς τα βάρη (φορολογικά και άλλα) που συνεπάγεται η διαχείριση/εκμετάλλευση ιδιόκτητων ακινήτων.⁹ Τα προϊόντα αυτά συνιστούν μία σημαντική πηγή χρηματοδότησης μεγάλων έργων real estate από μικροεπενδυτές. Συγχρόνως δε η προώθησή τους, εκ μέρους των μεγάλων χρηματοοικονομικών οργανισμών, αυξάνει τη ζήτηση για εμπορικά κέντρα, γραφεία κ.ο.κ. των οποίων η κατασκευή και διαχείριση βασίζεται στο συντονισμό μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων και χρηματοοικονομικών οργανισμών, σε νέα επιχειρηματικά σχήματα.

- **Μεταλλαγές στο ρόλο και λειτουργία του κράτους και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που συνυφαίνονται με ενεργοποίηση των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα στους κλάδους της αξιοποίησης και ανάπτυξης ακινήτων.** Μπορούμε να διακρίνουμε δύο βασικούς τρόπους ενεργοποίησης που συχνά συντίθενται:
 - Τη σύμπραξη των φορέων του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα με ιδιωτικούς (σχήματα Public-Private Partnerships/PPP) για την εκτέλεση έργων με παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης. Στο πλαίσιο αυτό εμπίπτει η συγχρηματοδότηση μεγάλων έργων υποδομής¹⁰ (π.χ. Αττική Οδός, Αεροδρόμιο, Γέφυρα Ρίου-Αντίρριου) και η δυνατότητα ανάπτυξης κοινών δράσεων στο πλαίσιο στρατηγικού σχεδιασμού (όπως συμβαίνει σε πληθώρα σύγχρονων αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο).
 - Τη συστηματική προσπάθεια αξιοποίησης/εκμετάλλευσης της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου. Δυνατότητες σε αυτή την κατεύθυνση εισάγονται

για πρώτη φορά το 1990¹¹ με νόμο που αφορά στην ΚΕΔ, με πρόσφατη όμως τροποποίηση του θεσμικού της πλαισίου, διευρύνονται σημαντικά οι δυνατότητες επιχειρηματικής δράσης της.¹² Παράλληλα ιδρύεται σειρά υπηρεσιών ή εταιρειών με αντικείμενο τη διαχείριση/αξιοποίηση των ακινήτων άλλων επί μέρους δημόσιων φορέων. Ας αναφέρουμε σε αυτά τα πλαίσια:

- * Την Υπηρεσία Αξιοποίησης και Μετεγκατάστασης Στρατοπέδων¹³ (Υ.Α.Μ.Σ.) του Υπ.Εθν.Άμυνας που ήδη προωθεί διαδικασίες για 135 στρατόπεδα συνολικής επιφάνειας 20.000 στρεμμάτων
- * Τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα¹⁴ (ΕΤΑ) Α.Ε. που διαχειρίζεται μεγάλο αριθμό ακινήτων μεγάλης επιφάνειας και αναλαμβάνει ένα πολύ ενεργό επιχειρηματικό ρόλο, που χαρακτηρίζεται 'καινοτόμος' και φαίνεται να λειτουργεί σαν πρότυπο και για άλλες ανάλογες εταιρίες, που στο μεταξύ ιδρύθηκαν.
- * Την ίδρυση της ΟΤΕ Ακίνητα Α.Ε.(ΟΤΕestate), της ΓΑΙΑΟΣΕ, και τη μετατροπή των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας σε ανώνυμες εταιρίες, οι οποίες στην προσπάθεια αύξησης των εσόδων και της ανταγωνιστικότητάς τους, προσανατολίζονται -μεταξύ άλλων- στην 'αποδοτικότερη' εκμετάλλευση του χερσαίου χώρου τους και αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας τους.¹⁵

Ας επισημάνουμε ακόμη ότι η ενεργοποίηση των φορέων του δημόσιου τομέα για αξιοποίηση των ακινήτων τους συνυφαίνεται από πολλές απόψεις με την συνολική δημοσιονομική πολιτική σήμερα, στο βαθμό που αυτή θεωρείται πρόσφορο μέσο π.χ. για την ανάπτυξη της κερδοφορίας των ΔΕΚΟ χωρίς αύξηση των τιμολογίων τους¹⁶ ή για την αύξηση των πόρων των Ασφαλιστικών Ταμείων¹⁷ σε μία φάση που, όπως είναι γνωστό, περιστέλλονται τα κεκτημένα ασφαλιστικά δικαιώματα με αιτιολογία την έλλειψη πόρων.

Από πολεοδομική άποψη είναι ευνόητο ότι η αξιοποίηση των ακινήτων των οργανισμών αυτών που συνήθως αποτελούν τα μόνα μεγάλα 'πακέτα' γης στον αστικό χώρο, έχει αποφασιστική σημασία για το μέλλον τους και επομένως αποτελεί κατάλληλο δυναμικό για άσκηση συστηματικής πολιτικής στα πλαίσια μίας συνολικότερης στρατηγικής για την ανάπτυξη (στρατηγικός σχεδιασμός). Σε αυτή τη βάση άλλωστε έχουν συγκροτηθεί σε πολλές, ευρωπαϊκές κυρίως, πόλεις, οργανισμοί που με τη σύμπραξη δημοσίων και ιδιωτικών φορέων και κεφαλαίων, αναλαμβάνουν να χαράξουν και να υλοποιήσουν 'στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης'.

- **Μεταλλαγές στο πεδίο των επιχειρήσεων**, των οποίων όλο και περισσότερο συναρτάται η πορεία με εκείνη του Χρηματιστηρίου και των μετοχών τους. Σ'αυτά τα πλαίσια οι 'εισηγμένες' εταιρείες ωθούνται να διαχειρίζονται τα ακίνητά τους με τρόπους που να ευνοούν περισσότερο τους ισολογι-

σμούς τους και να ενδυναμώνουν τη θέση τους στο Χρηματιστήριο.¹⁸ Επισημαίνουμε όμως ότι οι συνέπειες αυτών των ρυθμίσεων στο χώρο είναι πολύ σημαντικές, στο βαθμό που π.χ. οι, βιομηχανικές κυρίως, επιχειρήσεις συνήθως διαχειρίζονται μεγάλα ακίνητα σε περιοχές που σήμερα θεωρούνται 'αστικά κενά' (π.χ. παλιές βιομηχανικές ζώνες) και μέσα από αυτή τη διαδικασία ωθούνται σε ενεργή αναζήτηση τρόπων αξιοποίησής τους, γεγονός που επίσης μπορεί να έχει αποφασιστική επίδραση στο μέλλον τους.

- **Μεταλλαγές στη φορολογική πολιτική απέναντι στην οικοδομή**, με πιο διακριτά παραδείγματα, την επιβολή ΦΠΑ στην αντιπαροχή, τη συζητούμενη μείωση των φόρων μεταβίβασης ακινήτων,¹⁹ που ευνοούν την αύξηση της κινητικότητας στις αγοραπωλησίες, την προσπάθεια σταδιακής επιβάρυνσης της ιδιωτικής ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης ακινήτων (π.χ. ΦΜΑΠ, φόρος εισοδήματος από ενοίκια) και τη συνένωση και μεγέθυνση των αστικών ιδιοκτησιών.

Τα μέτρα αυτά φυσικά αντιστρατεύονται το όλο μεταπολεμικό παράδειγμα που ευνοούσε την κατοχή ιδιωτικής ακίνητης περιουσίας (υψηλή φορολόγηση μεταβιβάσεων, συμπλήρωση οικογενειακών εσόδων από ενοίκια κ.ο.κ.) και την ανάπτυξη της αντιπαροχής. Ειδικότερα τα μέτρα για την επιβολή ΦΠΑ στην αντιπαροχή είναι προφανές ότι συναντούν την αντίδραση των μικρών κατασκευαστών, που σε όλη την τελευταία περίοδο αναζητούν τρόπους αναδιάταξης της δραστηριότητάς τους. Είναι χαρακτηριστικό π.χ. ότι η επιβολή του ΦΠΑ που θεσμοθετήθηκε αρχικά το 1986, πήρε σειρά αναβολών για την εφαρμογή του, με τελευταία αυτή του 2002 με την οποία προσδιορίστηκε η έναρξη επιβολής του από 1.1.2005.²⁰

Θέλουμε να επισημάνουμε ότι οι νομικές ρυθμίσεις στις οποίες στηρίζονται οι μεταβολές που, μεταξύ πολλών, εντοπίστηκαν πιο πάνω, είναι κυρίως δημοσιονομικού χαρακτήρα. Δεν αποτελούν δε οι μεταβολές αυτές μεμονωμένες κινήσεις. Συγκροτούν ευρύτατες επικαλυπτόμενες διαδικασίες που ωθούν εκ των πραγμάτων ιδιωτικές επιχειρήσεις και φορείς του δημόσιου τομέα να γίνουν ενεργοί "παίκτες" στο πεδίο της αστικής ανάπτυξης και του real estate. **Μπορούμε έτσι να αντιληφθούμε τις μεταβολές αυτές ως αποφασιστικά βήματα σε μία πορεία προσαρμογής προς τα διεθνή δεδομένα και διαμόρφωσης, με πολύ συμπυκνωμένο τρόπο, ενός νέου συστήματος γης και οικοδομής.**

Μεγάλα έργα κυκλοφοριακής υποδομής και νέες τάσεις σε αστικές λειτουργίες και πρότυπα κατανάλωσης.

Από πολεοδομική άποψη, το νέο σύστημα γης και οικοδομής ευνοείται αποφασιστικά από τα έργα υποδομής που αλλάζουν τη γεωγραφία της Αττικής –κυρίως Αττική Οδός, το Αεροδρόμιο στα Μεσόγεια, αλλά και Ολυμπιακές

εγκαταστάσεις και άλλες υποδομές. Νέες περιοχές, με χαμηλές τιμές γης μέχρι πρόσφατα και συχνά μη κατατμημένες, μπαίνουν δυναμικά στην αγορά ακινήτων, προσφερόμενες για την εγκατάσταση διαφόρων αστικών χρήσεων και, συνακόλουθα, την άσκηση συγκυριακής κερδοσκοπίας, πρακτική που μέσα στο σημερινό συνολικό κλίμα συνυφαίνεται με τις επιτυχείς επιχειρηματικές κινήσεις. Οι νέες περιοχές αστικής ανάπτυξης (Μεσόγεια, κατά μήκος της Αττικής Οδού και της Λεωφόρου Κηφισού, Κηφισίας και περιοχές στο Μαρούσι, σταθμοί μετρό και προαστιακού, παραθαλάσσιες ζώνες κ.ο.κ.) διερευνώνται ως προς τις δυνατότητες επικερδούς χωροθέτησης χρήσεων, προβάλλονται από τις εταιρείες ανάπτυξης ακινήτων ως 'δυναμικές' και πάντως αποτελούν προνομιακά πεδία για το 'παιχνίδι' των τιμών γης, για τις κατασκευαστικές επιχειρήσεις και για τα νέα επιχειρηματικά σχήματα. Σ'αυτά τα πλαίσια προωθείται η κατασκευή χώρων για δραστηριότητες νέου τύπου που συνδέονται με τα σημερινά δεδομένα όπως:

- η κατασκευή κτιρίων γραφείων, συνεδριακών-εκθεσιακών κέντρων, εμπορευματικών σταθμών, αποθηκευτικών χώρων, logistics κ.ά., η οποία συντονίζεται με τις διαρθρωτικές αλλαγές των επιχειρήσεων και τις προωθούμενες πολιτικές ανάδειξης της Αθήνας και Θεσσαλονίκης ως διοικητικών κέντρων επιχειρήσεων με αναφορά στην Ανατολική Μεσόγειο, τα Βαλκάνια και τις παρευξινίες χώρες.²¹
- η κατασκευή συγκροτημάτων αναψυχής και διασκέδασης, multiplex, θεματικών πάρκων ψυχαγωγικού χαρακτήρα, εμπορικών κέντρων κ.ά., η οποία ευνοείται από τις κοινωνικές ανακατατάξεις και αλλαγές στα πρότυπα κοινωνικής συμπεριφοράς και κατανάλωσης που επιφέρουν αυτές.

Διέξοδοι για τη διεύρυνση του πεδίου των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο του νέου συστήματος γης και οικοδομής, πέραν των όσων αναφέρθηκαν προηγουμένως, αναζητούνται και σε τομείς²² που ως τώρα καλύπτονταν από το 'παραδοσιακό' μεταπολεμικό σύστημα, θεωρείται όμως ότι μπορούν να διευρυνθούν προς νέους πιθανούς χρήστες ή να στραφούν στην ικανοποίηση νέων αναγκών. Στην κατεύθυνση αυτή εντάσσονται:

- η ανάπτυξη της παραθεριστικής κατοικίας και τουριστικών υποδομών "υψηλής ποιότητας" με σκοπό την προσέλκυση -μεταξύ άλλων- "Βορειοευρωπαίων συνταξιούχων στη "Φλόριντα" της Ευρώπης"²³, η οποία συντονίζεται εξάλλου με την αντίστοιχη πολιτική άποψη για τη θέση της Ελλάδος στο νέο ευρωπαϊκό καταμερισμό "ως ζώνης του ηλίου..."²⁴
- οι αναπλάσεις μέσα στον ιστό της πόλης, διέξοδος που ως γνωστό δεν λειτουργεί, έξι χρόνια μετά τη δημιουργία αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου. Ως εμπόδια αναφέρονται το πολύπλοκο ιδιοκτησιακό καθεστώς, το 'αποθαρρυντικό' θεσμικό πλαίσιο που αποδίδει αρμοδιότητα κυρίως στους ΟΤΑ, η έλλειψη ελκυστικών για τους επενδυτές κινήτρων. Εξαγ-

- γελθείσες ωστόσο νομοθετικές ρυθμίσεις²⁵ του Υπ.ΠΕΧΩΔΕ και του Υπ.Οικονομίας προβλέπουν μία πιο “τολμηρή” πολιτική με τη θέσπιση φορολογικών και άλλων κινήτρων για την προσέλκυση μεγάλων σχημάτων του ιδιωτικού τομέα στην ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών.
- η ανάπτυξη μεγάλων οικιστικών προγραμμάτων ‘πολυτελών κατοικιών’ στα λεγόμενα ‘νέα προάστια’ της Αθήνας, τα Μεσόγεια, όπου σύμφωνα με μελέτες και εκτιμήσεις που προβάλλονται (ευνοώντας ίσως έτσι την υλοποίησή τους), ο πληθυσμός αναμένεται να υπερδιπλασιαστεί, πλησιάζοντας τις 400.000 κατοίκους το 2020 από τις 130.000 που αριθμούσε στα τέλη της δεκαετίας του 1990.
 - η επέκταση του θεσμού του leasing και στην κατοικία για την παροχή ‘φθηνής’ –αλλά ‘ικανοποιητικών προδιαγραφών’-στέγης, σε οικονομικά ασθενείς κοινωνικές ομάδες και σε εργαζόμενους, προοπτική που θεωρείται ότι εν δυνάμει θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα της αυθαίρετης δόμησης.²⁶

Παρά τις σημαντικές μεταλλαγές που συντελούνται και την ανάδυση του νέου δυναμικού συστήματος γης και οικοδομής, τα στοιχεία αποδεικνύουν ότι μέχρι σήμερα, δεν έχει θιγεί καίρια το ‘παραδοσιακό’ μεταπολεμικό σύστημα. Η παραθεριστική κατοικία παράγεται, κατά κύριο λόγο, σύμφωνα με αυτό, ενώ η όλη συγκυρία έχει ευνοήσει και την αντιπαροχή στα μεμονωμένα οικοπέδα μέσα στον αστικό ιστό. Η εικόνα συμπληρώνεται με μία σημαντική παραγωγή αυθαιρέτων, αφού διάφορα δημοσιεύματα ανεβάζουν σε εκατοντάδες χιλιάδες τα κτίρια προς νομιμοποίηση σήμερα – και αυτό σε συνέχεια αλλεπάλληλων νομιμοποιήσεων αυθαιρέτων που πραγματοποιούνται από το 1983.

Με αυτά τα δεδομένα, ισχυριζόμαστε ότι, η ευνοϊκή, όπως αναφέρθηκε και πριν, προς τις κατασκευές γενικότερη συγκυρία, **επέτρεψε την ανάπτυξη και διαπλοκή όλων των συστημάτων εκμετάλλευσης/ανάπτυξης της γης, και ότι έτσι αποσοβήθηκε η κρίση που θα έφεραν οι αλλαγές κάτω από άλλες συνθήκες.** Τα κοινωνικά διακυβεύματα που συνδέονται με την αναγκαστική συρρίκνωση επί μέρους τομέων που συγκλίνουν στην οικοδομή, την ανεργία, την απορρύθμιση κατεστημένων κοινωνικών σχέσεων κ.ο.κ., και στα οποία, όπως αναφέρθηκε και πριν, μπορούμε να αποδώσουμε την ‘αδράνεια’ σε οποιαδήποτε αλλαγή και την ‘αντοχή’ του συστήματος, δεν τέθηκαν ρητά στην συγκυρία αυτή. Τα πολιτικά διακυβεύματα, που συχνά σχηματοποιήθηκαν στο έπακρο ως (αρνητικό) δίλημμα μεταξύ “εμμονής στις αγκυλώσεις του συστήματος σχεδιασμού” και “παραδόσης στην ασύδοτη κερδοσκοπία του μεγάλου κεφαλαίου” δεν τέθηκαν ουσιαστικά. Το μεγάλο κεφάλαιο ‘διδεισδύει’ στις κατασκευές με ρυθμίσεις που, όπως είδαμε, δεν έχουν άμεση αναφορά στο χώρο. Κόμματα και βουλευτές μπορούν έτσι να μην ‘κατανοήσουν’ τις επιπτώσεις τους στο σύστημα γης και οικοδομής και

να μην εκτεθούν ψηφίζοντας υπέρ ενός βίαιου 'εκσυγχρονισμού'.²⁷ Άλλωστε, προς το παρόν, δεν υπάρχουν 'θύματα' τουλάχιστον μεταξύ των οργανωμένων και με δυνατότητα άρθρωσης λόγου, εγκατεστημένων συντελεστών παραγωγής του τομέα. Αντίθετα, συντελεστές και υποκείμενα της παραγωγής φαίνεται ότι συνυπάρχουν και μάλιστα αισιοδοξούν ότι η συνύπαρξη αυτή θα διατηρηθεί.²⁸ Είναι όμως βέβαιο ότι το νέο σύστημα γης και οικοδομής εισάγει σημαντικά νέα στοιχεία στις κοινωνικές σχέσεις αξιοποίησης και οικειοποίησης του χώρου. Από αυτή την άποψη οι προοπτικές σημαντικής επέκτασης του, κυρίως στους τομείς των αναπλάσεων και της κατοικίας, θα απαιτήσουν σημαντικές αναδιαρθρώσεις και πάντως βρίσκονται υπό την αίρεση των γενικότερων πολιτικών και κοινωνικών εξελίξεων.

Ανοικτά ερωτήματα για τον σχεδιασμό και η σιωπή των πολεοδόμων

Από την άποψη του φυσικού σχεδιασμού, που εδώ μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα, η εισαγωγή του νέου συστήματος γης και οικοδομής είναι, αναμφισβήτητα καταλυτική. Πως το ελληνικό σύστημα σχεδιασμού που κατασκευάστηκε ως 'πληθωρικό', 'αδιαφανές', 'ανοικτό σε πιέσεις και συναλλαγές' (χαρακτηριστικά που του αποδίδονται τρεχόντως) ανταποκρίνεται στα νέα δεδομένα;

Είναι γεγονός ότι η 'εκσυγχρονιστική στροφή' του 1996-1997 συνοδεύτηκε από μεγάλη παραγωγή πολεοδομικών νόμων και ρυθμίσεων που υιοθετούν στις εισηγητικές τους εκθέσεις,²⁹ έννοιες και αντιλήψεις που ανταποκρίνονται σε εκείνες που γίνονται κεντρικές σήμερα στις συζητήσεις για την πόλη διεθνώς.³⁰ Υπάρχει όμως συνέπεια των κατευθυντήριων αρχών με τις ρυθμίσεις που εισάγονται με τους νόμους αυτούς; Τείνουν πραγματικά οι νέες ρυθμίσεις να αναιρέσουν τις υφιστάμενες διαβόητες αδυναμίες; Η προσέγγιση αυτών των ερωτημάτων ξεφεύγει από τις προθέσεις αυτού του κειμένου. Επισημαίνουμε όμως ότι σημαντικές ενδείξεις οδηγούν στην εκτίμηση ότι οι αναπροσαρμογές του συστήματος σχεδιασμού δεν έχουν πρακτικά καμία ανταπόκριση προς τις νέες δυναμικές που εισάγονται από το νέο σύστημα γης και οικοδομής και επομένως ότι συνολικά οι αδυναμίες διευρύνονται. Σε τέτοιες αδυναμίες, άλλωστε, αποδίδουν παράγοντες του κατασκευαστικού τομέα, την αποτυχία στην ανάδειξη σχημάτων που θα αναλάμβαναν με συγχρηματοδότηση την ανέγερση του Ολυμπιακού Χωριού και άλλων Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων,³¹ την αδυναμία να συνδυαστούν τα έργα του 2004 με την αξιοποίηση της περιουσίας Δημοσίου και Τραπεζών³² κ.ο.κ. Τέτοιες αδυναμίες μπορούν να ερμηνεύσουν και το γεγονός ότι μεγάλο ποσοστό διαταγμάτων του ΥΠΕΧΩΔΕ απορρίπτονται από το ΣτΕ, αποφάσεις για μεγάλα έργα ακυρώνονται, νομικές ρυθμίσεις κρίνονται αντισυνταγματικές κ.ο.κ.. Να ση-

μειώσουμε ότι η αντίθεση, που όπως φαίνεται, υποβόσκει μεταξύ εκτελεστικών και ελεγκτικών φορέων της εξουσίας, όχι μόνο αντανάκλα τις αδυναμίες του συστήματος σχεδιασμού αλλά συγχρόνως τις εντείνει, εφόσον, όπως ξέρουμε, οι αντιφάσεις επιλύονται με ρυθμίσεις νομιμοφανούς αποφυγής των ελέγχων και αυτό τελικά αυξάνει τη συνολική αδιαφάνεια.³³

Όπως αναφέρθηκε, τα κοινωνικά και πολιτικά διακυβεύματα που συνυφαίνονται με την μεταβολή του συστήματος γης και οικοδομής φαίνεται ότι ξεπεράστηκαν, με τη 'φυγή προς τα εμπρός': την ανάπτυξη του τομέα με συμμετοχή όλων όσων ενδιαφερομένων έχουν δυνατότητα λόγου. Η συναίνεση δηλ. εξασφαλίζεται στο βαθμό που δίδεται η δυνατότητα στους συντελεστές της παραγωγής, όλων των συστημάτων γης και οικοδομής, να κτίσουν απρόσκοπτα, όπως ακριβώς συνέβαινε και από την δεκαετία του 1950. Η πολιτική αυτή συνθήκη, που είχε ως τώρα τα αποτελέσματα στον χώρο που όλοι εξάλλου καταγγέλλουν, εφαρμοζόμενη στα νέα δεδομένα συνεπάγεται τους προφανείς κινδύνους διαιώνισης και επομένως έντασης των σημερινών προβλημάτων.

Ως πρόσφατα ενδεικτικά παραδείγματα 'εφαρμογής' της 'συνθήκης' αυτής, σε ένα ευρύ φάσμα αποδεκτών, μπορούμε να αναφέρουμε:

- την εξαγγελία της επόμενης νομιμοποίησης αυθαιρέτων,³⁴ που γίνεται με έμφαση που θυμίζει την αντίστοιχη του 1983, με ελάχιστες όμως, όπως φαίνεται, συγκριτικά προδιαγραφές και...σαν να μην έχουν μεσολαβήσει 20 χρόνια πολιτικής από το ίδιο, πρακτικά, πολιτικό κόμμα με αθρόες νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων.
- τις παλινωδίες των διαφόρων ρυθμίσεων για τα νησιά του Αιγαίου όπου η "απειλή" υπερβολικών ρυθμίσεων και η απόσυρσή τους φαίνεται ότι συνέβαλε σε μεγάλη επέκταση της άναρχης οικοδόμησης κατά το τελευταίο διάστημα.
- τις εξαιρέσεις από τις ρυθμίσεις των πολεοδομικών σχεδίων (ΓΠΣ, ΣΧΟ-ΟΑΠ, ΖΟΕ, σχετικά με τις χρήσεις γης και τους μέσους συντελεστές δόμησης) για τα Ολυμπιακά έργα, την αξιοποίηση των στρατοπέδων³⁵ κλπ. που μπορούμε να πούμε ότι πιστοποιούν τις αδυναμίες του σχεδιασμού και δίνουν τον τόνο για την παραβίαση των θεσμών.³⁶

Και ο λόγος για την πόλη; Ο ρόλος των πολεοδομικών και σχεδιαστών του χώρου;

Σε μία πρώτη προσέγγιση θα μπορούσαμε να διαπιστώσουμε ότι όλη αυτή η δυναμική που εξελίσσεται δεν έχει επηρεάσει ουσιαστικά την συζήτηση στο εσωτερικό του επαγγέλματος. Κατά κάποιο τρόπο ομόλογο προς τις διαπιστώσεις που διατυπώθηκαν πιο πάνω, η συζήτηση για τις μεταλλάξεις που έχουν ως ουσιαστικό αποτέλεσμα την ανάδυση ενός νέου συστήματος γης και οικοδομής δεν απασχόλησαν τους πολεοδόμους. Συζητούνται και απασχολούν τον χώρο της οικονομίας και των επιχειρήσεων. Συγχρόνως,

οι τεχνικοί όλων των κατηγοριών απολαμβάνουν μία φάση όπου 'υπάρχουν δουλειές' και σχεδιάζουν συντονιζόμενοι κατά το δυνατόν με τις αλλαγές που επιτελούνται. Ο διάλογος πολιτικών και πολεοδομών έχει έτσι εργαλειο-λογικό χαρακτήρα. Και αυτή η επί της ουσίας σιωπή απέναντι στα διακυβεύματα του σχεδιασμού οπωσδήποτε συνεπάγεται κινδύνους τόσο για τον σχεδιασμό όσο και για το ίδιο το επάγγελμα.

Μέσα από αυτή την οπτική, η συμμετοχή μας σε μία έκδοση προς τιμή του Καθηγητή Α.Αραβαντινού δεν εκφράζει μόνο τη βαθειά εκτίμησή μας στην ως τώρα αδιάλειπτη συνεισφορά του στα πολεοδομικά πράγματα, με τη σοφία του πραγματισμού και τον ενθουσιασμό που τον διακρίνουν, αλλά και την προσημονή μας για τη δική του συμβολή στο ξεπέρασμα της σημερινής "σιωπής" απέναντι στα διακυβεύματα της πόλης και της πολεοδομίας.

Υ Π Ο Σ Η Μ Ε Ι Ω Σ Ε Ι Σ

- 1 Μαντουβάλου Μ., Μπαλλά Ε., 2003α.
- 2 Μαντουβάλου Μ., 1980.
- 3 Μαντουβάλου Μ., 1995.
- 4 Η ιδιωτική οικοδομική δραστηριότητα παρουσίασε συνολική αύξηση 77,45% από το 1995 (45.527χιλ.μ³) έως το 2002 (80.789χιλ.μ³) με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 9,68%. (Πηγή: επεξεργασία στοιχείων ΕΣΥΕ). Στα παραπάνω μεγέθη δεν περιλαμβάνεται η παράνομη οικοδομική δραστηριότητα η οποία, σύμφωνα με διάφορες εκτιμήσεις, υπολογίζεται σε ποσοστό που κυμαίνεται από 10-25% της νομίμου. (ΙΟΚ, 2002β και Οικονόμου Δ., 1999). Το σύνολο της εγχώριας κατασκευαστικής δραστηριότητας (δημόσια και ιδιωτικά έργα) για το 2000 ανήλθε σε 3,5 τρις δρχ. ενώ το 2001 εκτιμάται ότι ήταν 4,1τρις δρχ. εκ των οποίων των 57% περίπου αφορούσε δημόσια έργα. (ΙΟΚ, 2002γ).
- 5 Οι εκτιμήσεις για το ποσοστό συμμετοχής του κατασκευαστικού κλάδου στο ΑΕΠ διαφέρουν. Το Ινστιτούτο Οικονομίας Κατασκευών/ΙΟΚ, εκτιμά αρχικά, ότι το 2001-2006 το ποσοστό συμμετοχής του κλάδου στο ΑΕΠ αναμένεται να ξεπεράσει το 20% (ΙΟΚ, 2000), ενώ σε μεταγενέστερη μελέτη του (ΙΟΚ, 2002γ) αναφέρει ότι το 2000 ήταν 8,6% και την τριετία 2002-2004 πιθανώς θα ξεπεράσει το 12%, "σχεδόν διπλάσιο του 1997 (6,3%)". Η Υπ.ΠΕΧΩΔΕ Β.Παπανδρέου ανεβάζει το ποσοστό συμμετοχής του κλάδου στο ΑΕΠ για το 2001 σε 16,5% και επιβεβαιώνει την εκτίμηση του ΙΟΚ για την περίοδο 2001-2006 ότι "θα προσεγγίσει το 20%" (ομιλία Β.Παπανδρέου, στο συνέδριο "Μεγάλα Τεχνικά Έργα", 13.11.2001). Αντίθετα, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα ("Ελευθεροτυπία", 15.9.2003) επισημαίνοντας την υπερβολική εξάρτηση του ελληνικού ΑΕΠ από τον κατασκευαστικό τομέα, υπολογίζει το ποσοστό του ελληνικού ΑΕΠ που προέρχεται από τις κατασκευές στο 8,2%, σε αντίθεση με τον μέσο όρο της Ε.Ε., που σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Κ.Τ., ανέρχεται σε 5,5%.

- 6 Ο Ν.2940/01 "Αναπτυξιακά, φορολογικά και θεσμικά κίνητρα για τις επιχειρήσεις του κατασκευαστικού τομέα και άλλες διατάξεις" έδωσε σημαντικές φοροαπαλλαγές και επιδοτήσεις στις κατασκευαστικές επιχειρήσεις ενώ κατήργησε της παλαιές τάξεις εργοληπτικών και απαιτήθηκε όλες οι επιχειρήσεις να υποβάλλουν αίτηση έκτακτης επανάκρισης, είτε αυτοτελώς είτε με εξαγορά ή συγχώνευση, προκειμένου να καταταχθούν στις νέες κατηγορίες τάξεων. Με βάση τη νέα κατάταξη, επήλθε σημαντική αναδιάρθρωση στον αριθμό και το μέγεθος των εταιρειών του κλάδου. Ενδεικτικά, στην 7^η (ανώτερη τάξη), μέχρι τις 31.1.2002, είχαν καταταχθεί 17 όμιλοι οι οποίοι συγκέντρωσαν 109 εταιρείες της προηγούμενης κατάταξης του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Πηγή, ΙΟΚ, 2002).
- 7 Το σχέδιο διατάγματος που αφορά το ΜΗ.Κ.Ι.Ε. και δημοσιοποιήθηκε πρόσφατα, εκτιμάται ότι θέτει υψηλές απαιτήσεις σε ίδια κεφάλαια που θα πρέπει να έχουν οι εταιρείες που θα συσταθούν για την κατασκευή ιδιωτικών οικοδομικών έργων με βάση τις διατάξεις του, και ιδίως σε σχέση με τα ανώτατα όρια εμβαδού των οικοδομικών έργων που θα μπορούν να κατασκευασθούν, ενώ υποστηρίζεται ακόμη ότι ευνοεί τις εργοληπτικές επιχειρήσεις δημοσίων έργων (Χατζηδάκης Α., Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ, τ.2258,4.8.2003).
- 8 Ν.2778/99 όπως τροποποιήθηκε με τον Ν.2992/2002.
- 9 Τα Αμοιβαία Κεφάλαια Ακινήτων (Α.Κ.Α.) διαχειρίζονται Ανώνυμες Εταιρείες Διαχείρισης Αμοιβαίων Κεφαλαίων (Α.Ε.Δ.Α.Κ.), τις οποίες συνιστούν πιστωτικά ιδρύματα, ασφαλιστικές και επενδυτικές εταιρείες καθώς και εταιρείες με αντικείμενο την κατασκευή ή εκμετάλλευση ακινήτων. Το ενεργητικό των Α.Κ.Α. επενδύεται υποχρεωτικά κατά 90% σε ακίνητα, αποκλειστικά για επαγγελματική στέγη ή για άλλο εμπορικό ή βιομηχανικό σκοπό, στην Ελλάδα, σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ή σε τρίτη χώρα. Οι Ε.Ε.Α.Π. έχουν τα ίδια χαρακτηριστικά με τις Α.Ε.Δ.Α.Κ., ως προς το είδος (επαγγελματικά ακίνητα), και την χώρα στην οποία βρίσκονται τα ακίνητα στα οποία μπορούν να επενδύουν τα διαθέσιμά τους (σε ποσοστό τουλάχιστον 80%, και το υπόλοιπο σε κινητές αξίες). Οι εταιρείες αυτές εισάγουν τις μετοχές στους Χ.Α.Α. ή σε άλλη οργανωμένη αγορά και υποχρεούνται να διανέμουν ετησίως στους μετόχους τους το 35% των ετήσιων καθαρών κερδών τους ενώ τυγχάνουν σημαντικών φοροαπαλλαγών. Έγκριση από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς έχουν λάβει μέχρι στιγμής, η Ε.Ε.Α.Π. "Alpha Επαγγελματικών Ακινήτων" (που έχουν συστήσει από κοινού η Alpha Bank και η Ελληνική Τεχνοδομική), η Ε.Ε.Α.Π. του ομίλου της Τράπεζας Πειραιώς και η Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου (βλ.υποσ.12). Ενδιαφέρον έχουν εκδηλώσει επίσης και άλλα σχήματα από τον τραπεζικό και κατασκευαστικό χώρο.
- 10 Η συνεργασία δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στα έργα υποδομής (και όχι μόνο) έχει την ενεργή υποστήριξη της ΕΕ, η οποία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή της μεθόδου στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Προκειμένου δε να καλυφθεί ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων των έργων αυτών σε ότι αφορά το βαθμό οικονομικής βιωσιμότητας τους και τη διαφορετική πολιτική που εφαρμόζει το κάθε κράτος, έχουν αναπτυχθεί διάφορες μορφές συνύπαρξης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (BOT (η συνηθέστερη), ΒΤΟ, ΒΟΟΣ, ΒΟΟΤ, ΒΟΟ, ΒΟΤΤ) (Τσαμπούλας Δ. et al, 2000). Με τη μέθοδο αυτή, σχεδιάζονται να πραγματοποιηθούν επίσης τα νέα συγχρηματοδοτούμενα οδικά έργα (850χλμ. περίπου

εθνικών αυτοκινητοδρόμων), τα νέα οδικά αστικά έργα Αττικής (46χλμ.), καθώς και μία σειρά άλλων έργων (χώροι στάθμευσης/parking στην Αττική, εκμετάλλευση εγκαταστάσεων χερσαίου χώρου λιμένων, αξιοποίηση στρατοπέδων, μαρίνες κ.ο.κ.). Η διεύρυνση του πεδίου συνεργασίας δημόσιου-ιδιωτικού τομέα σε νέους τομείς, οδήγησε το Υπουργείο Οικονομικών και Υπ.ΠΕΧΩΔΕ στην επεξεργασία σχεδίου νόμου που αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης έργων και υπηρεσιών καθώς και τα 3 μεγάλα έργα που πραγματοποιήθηκαν με τη μέθοδο αυτή προωθήθηκαν με ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις. (Real Estate & Development/RE+D, τ.32-33, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2003, σ.25-33, και Ι.Τσακλίδης, Υφ.ΠΕΧΩΔΕ, στον Οικονομικό Ταχυδρόμο, 17.4.2003,σελ.71).

- 11 Ν.1892/1990 ο οποίος επέτρεπε στην ΚΕΔ να συνιστά ανώνυμες εταιρείες για την αξιοποίηση δημόσιων ακινήτων για οικιστικούς ή άλλους σκοπούς.
- 12 Τροποποιήθηκε με τον Ν.2836/2000. Η ΚΕΔ επίσης, συνέστησε πρόσφατα Ε.Ε.Α.Π. –αποτελούμενη από 24 δημόσια ακίνητα-και αναμένεται να εισαχθεί σύνομα στο Χρηματιστήριο, με σκοπό την άντληση ποσού περίπου 25-30εκατ. από τη διάθεση στο επενδυτικό κοινό του 25% των μετοχών της, για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών του Δημοσίου. Στα πλαίσια αυτά, προωθείται το πρόγραμμα “Μετεγκατάστασης της Επιτελικής Δημόσιας Διοίκησης στην Αττική” σε νέα ιδιότητα ακίνητα συνολικής επιφάνειας 533.000 τ.μ., προϋπολογισμού 1δισ. Εξαγγέλλεται επίσης συγχώνευση της ΚΕΔ με την ΔΕΠΟΣ με στόχο *“την αξιοποίηση εκτάσεων του δημοσίου στα πλαίσια πολιτικής στέγης”*. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2003).
- 13 Ν.2745/1999.
- 14 Ιδρύθηκε με τον Ν.2837/2000 με σκοπό τη διαχείριση και αξιοποίηση 340 περίπου ακινήτων και επιφάνειας 70.000 στρεμμάτων, κυριότητας του ΕΟΤ. Μεταξύ των έργων που προωθεί –σε συνεργασία με ιδιώτες επενδυτές- περιλαμβάνεται η κατασκευή του Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου Αθηνών στο Ελληνικό συνολικής επιφάνειας 46.000τ.μ., η δημιουργία θεματικού πάρκου και ανάλογης ξενοδοχειακής υποδομής σε έκταση 1.400 στρεμμάτων στην Ανάβυσσο Αττικής, Ευνδρείο μεσογειακής θαλάσσιας πανίδας στη Βούλα επιφάνειας 17.000τ.μ. κ.α.
- 15 Μετά την μετατροπή των Ο.Λ.Π. και Ο.Λ.Θ. από Ν.Π.Δ.Δ. σε Α.Ε. και την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο, με τον Ν.2932/01 δέκα ακόμη λιμενικά ταμεία των λιμένων Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηγουμενίτσας, Ηρακλείου, Καβάλας, Κέρκυρα, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας, μετετράπησαν σε Ανώνυμες Εταιρείες. Ήδη ορισμένες από αυτές, καταρτίζουν προγράμματα αξιοποίησης της περιουσίας τους που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την κατασκευή ξενοδοχείων, κτιρίων γραφείων κ.ά. (www.olp.gr, www.thpa.gr, RE+D, “Τα λιμάνια στον 21° αιώνα”, Ειδική έκδοση, Απρίλιος 2003, RE+D, τ.37, Ιούνιος 2003).
- 16 Εντολή του Υπ.Οικονομίας Ν.Χριστοδουλάκη προς τους Διοικητές των ΔΕΚΟ για άμεση αξιοποίηση των ακινήτων των δημόσιων επιχειρήσεων, με στόχο την ενίσχυση της κερδοφορίας τους *“με τρόπους διαφορετικούς από τη αύξηση των τιμολογίων τους που οδηγεί σε σημαντική συρρίκνωση των εισοδημάτων των Ελλήνων”* (RE+D, τ.34, Μάρτιος 2003, σελ.12).
- 17 Το Φθινόπωρο του 2002, τα Ασφαλιστικά Ταμεία προσανατολιζονταν στην κατεύθυνση από κοινού σύστασης Αμοιβαίου Κεφαλαίου Ακινήτων, κάτι το οποίο όμως δεν έχει προχωρήσει μέχρι σήμερα. Σημειώνεται ότι η αξία της ακίνητης περιου-

- σίας των Ταμείων ξεπερνάει το 1δς. εάν συνυπολογιστεί το γεγονός ότι ορισμένα από αυτά είναι εντελώς αναξιοποίητα. (RE+D, τ.30, Νοέμβριος 2003, σελ.18).
- 18 Με τον Ν.2992/02 εισάγεται, από 1.1.2004 (όπως τουλάχιστον έχει ανακινωθεί μέχρι σήμερα) η εφαρμογή των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων στις 'εισηγμένες' εταιρείες, η οποία θα επιτρέψει την ετήσια αποτίμηση των παγίων περιουσιακών τους στοιχείων, με βάση την αγοραία και όχι την λογιστική τους αξία όπως γινόταν μέχρι σήμερα και κατά συνέπεια οι ισολογισμοί των εταιρειών αυτών θα επηρεάζονται τόσο από τις μεταβολές (υπεραξίες/ζημίες) που καταγράφονται στην αγορά ακινήτων όσο και από αυτές που επέρχονται από πιθανές αξιοποιήσεις των ακινήτων τους.
 - 19 Βλ. κείμενο ΥΠΕΧΩΔΕ (Φεβρουάριος 2003), όπου αναφέρονται μεταξύ άλλων *"φορολογικά κίνητρα για το φόρο μεταβίβασης και απαλλαγή από το φόρο μεταβίβασης σε περίπτωση συνένωσης όμορων οικοπέδων"* καθώς και όλη τη σχετική συζήτηση γύρω από το θέμα των υψηλών συντελεστών φόρου μεταβίβασης στην Ελλάδα (οι υψηλότεροι στην Ε.Ε.), και την αιτούμενη από όλους τους παράγοντες του τομέα μείωσή τους, στα πλαίσια συνολικής ρύθμισης της φορολογίας των ακινήτων με αφορμή την εισαγωγή του ΦΠΑ. Σε κάθε περίπτωση όμως, η μείωση των σχετικών φόρων, συνοδεύεται από αύξηση των αντικειμενικών αξιών (επί των οποίων επιβάλλεται ο φόρος), όπως αναμένεται να συμβεί και με την επιβολή του ΦΠΑ στην οικοδομή, όπου αυτός θα πρέπει να επιβληθεί στις αγοραίες τιμές.
 - 20 Θεσμοθετήθηκε αρχικά με το άρθρο 6 Ν.1642/86. Ήδη όμως και προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν οι αντιδράσεις από την εφαρμογή του και οι επιπτώσεις του στην αγορά ακινήτων, συζητούνται διάφορα εναλλακτικά μέτρα για τον τρόπο εισαγωγής του, όπως η επιβολή μειωμένου συντελεστή 8% (αντί για 18%) για τα ακίνητα που αφορούν πρώτη κατοικία. Η δυνατότητα αυτή, εντάσσεται στο γενικότερο ζήτημα της εφαρμογής μειωμένου συντελεστή ΦΠΑ (8%) για νέες κατοικίες "κοινωνικού χαρακτήρα" που εξετάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σχετική απόφαση της οποίας αναμένεται στις αρχές του 2005 (*"Το Βήμα"*, 16.9.2003).
 - 21 Πλασκοβίτης Η., 2000.
 - 22 Η βιωσιμότητα, και περαιτέρω μεγέθυνση, των μεγάλων κατασκευαστικών ομίλων μετά το 2006, οπότε και θα έχουν ολοκληρωθεί τα ολυμπικά και άλλα έργα του ΚΠΣ ΙΙΙ, συναρτάται ακόμη με την επέκταση των δραστηριοτήτων τους σε νέους τομείς, όπως η παραγωγή και διάθεση ενέργειας (αιολικά πάρκα, υδροηλεκτρικοί σταθμοί κ.α.), οι τηλεπικοινωνίες κ.ο.κ. -τομείς δηλ. που ανακλύπουν από την αναδιάταξη της λειτουργίας του κράτους- αλλά και την δυνατότητα διεξόδου τους στις αγορές των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης.
 - 23 RE+D, τ.24-25, Μάιος-Ιούνιος 2002, σελ.30, 35 και Real Estate News, τ.20, Ιούλιος 2003, σελ.6.
 - 24 Λαλιώτης Κ., Πρακτικά Βουλής, συζήτηση Ν.2508/97, συνεδρίαση ΡΛΑ'/20.5.97, σελ.6607.
 - 25 Βλ. ΥΠΕΧΩΔΕ, 2003, και ομιλίες των Υπουργών κ.κ.Ν. Χριστοδουλάκη και Β. Παπανδρέου στην ημερίδα με θέμα *"Η νέα πολιτική για την αξιοποίηση των δημοσίων ακινήτων"* που διοργανώθηκε από την ΕΤΑ και την ΚΕΔ (25.6.2003).
 - 26 Βλ.ΥΠΕΧΩΔΕ, 2003.

- 27 Μαντουβάλου Μ., Μπαλλά Ε., 2003β.
- 28 Συνέντευξη του Δ. Καψιμάλη, Προέδρου της Ένωσης Κατασκευαστών Κτιρίων Ελλάδος στο RE+D, τ.34, Μάρτιος 2003, σελ.60.
- 29 Στην εισηγητική έκθεση του Ν.2508/97 επισημαίνεται η *“εγκατάλειψη συγκεκριμένων μοντέλων κρατικής παρέμβασης στον τομέα διαχείρισης και σχεδιασμού της πόλης, στις περισσότερες χώρες της ΕΕ”* και συνεπακόλουθα η αναγκαιότητα παρεμβάσεων στον πολεοδομικό ιστό, σε συνεργασία της κεντρικής διοίκησης και της αυτοδιοίκησης με τον ιδιωτικό τομέα. Επίσης, στην εισηγητική έκθεση του Ν.2742/99 αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι *“...η ένταξη των ελληνικών πόλεων στον ευρύτερο ανταγωνισμό των αντίστοιχων ευρωπαϊκών, δυστυχώς δεν είναι επιλογή. Είναι ένα δεδομένο της νέας ευρωπαϊκής και παγκόσμιας πραγματικότητας που όχι μόνο δεν μπορεί να αγνοηθεί στον αναπτυξιακό προγραμματισμό αλλά πρέπει να ληφθεί ως βασική συνιστώσα του αναπτυξιακού σχεδίου”*. Βασική κατευθυντήρια αρχή των νόμων αυτών είναι η *“βιώσιμη”* ή *“αιεφόρος ανάπτυξη”*.
- 30 Αραβαντινός Α. 2001 και 1997, Κεφάλαια 21 & 24.
- 31 RE+D, τ.28, Σεπτέμβριος 2003, σελ.14.
- 32 RE+D, τ.38-39, Ιούλιος-Αύγουστος 2003, σελ.22-27.
- 33 Μαντουβάλου Μ., Μπαλλά Ε., 2003α, και RE+D, τ.38-39, Ιούλιος-Αύγουστος 2003, σελ.31.
- 34 Την εποχή που γράφεται το κείμενο αυτό (Σεπτέμβριος του 2003), η αρμόδια Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. έχει εξαγγείλει ένα *“πακέτο”* νέων ρυθμίσεων για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου του πολεοδομικού-χωροταξικού σχεδιασμού, ξεκινώντας από μία νέα νομιμοποίηση αυθαιρέτων...
- 35 Στα πλαίσια πολεοδόμησης των χώρων των στρατοπέδων που απελευθερώνονται, επιτρέπεται ο καθορισμός αστικών χρήσεων, ανεξαρτήτως των ισχυόντων ή προβλεπόμενων χρήσεων και όρων δόμησης της περιοχής (ΓΠΣ, ΖΟΕ κλπ.) (άρθρο 3 Ν.2745/99).
- 36 Μαντουβάλου Μ. Μπαλλά Ε., 2003α.

Β Ι Β Λ Ι Ο Γ Ρ Α Φ Ι Α

Αραβαντινός Α., 2001, *“Η Ευρωπαϊκή και η Ελληνική πόλη στον 21ο αιώνα”*. Περιλαμβάνεται στο *“συγχρό”*, Έκδοση του Ομίλου προβληματισμού για τον εκσυγχρονισμό της κοινωνίας, Ηράκλειο, σελ. 147-166.

Αραβαντινός Α., 1997, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός- Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία.

ΙΟΚ, 2000, *“2004. Οι προκλήσεις και οι δυνατότητες για την ετοιμότητα και παραγωγικότητα του κατασκευαστικού κλάδου και του ανθρώπινου δυναμικού του. Συνοπτικό κείμενο”*, (www.iok.gr).

- ΙΟΚ, 2002α**, *“Εξελίξεις στη διάρθρωση του εγχώριου κατασκευαστικού κλάδου –Ν.2940/01-Συγκέντρωση Αγοράς”*, (www.iok.gr).
- ΙΟΚ, 2002β**, *“Διαχρονική εξέλιξη και πρόσφατες τάσεις στην εγχώρια ιδιωτική κατασκευαστική δραστηριότητα”*, (www.iok.gr).
- ΙΟΚ, 2002γ**, *“Δημόσια και Ιδιωτική Κατασκευαστική Δραστηριότητα- Εκτιμήσεις μέχρι και το 2004”*, (www.iok.gr).
- Μαντουβάλου Μ.**, 1995, *“Αστική Γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου Ι & ΙΙ”*, περιοδική έκδοση Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών, τεύχη 88, 89-90.
- Μαντουβάλου Μ., Μπαλλά Ε.**, 2003α, *“Ο “μη” (;) σχεδιασμός του αστικού χώρου: κοινωνικοί προσδιορισμοί και πολιτικές διαστάσεις”*, Πρακτικά Επιστημονικής Ημερίδας (υπό έκδοση) Ένωσης Δικαστικών Λειτουργών ΣτΕ - Υπουργείου Αιγαίου “ΣΧΕΔΙΟ ΠΟΛΕΩΣ. Πραγματικότητα και Μύθος”, Αθήνα, 5 Μαΐου 2003, (www.nomosphysis.org.gr/nf/nf_pkg.special_list?g_id=03&code=01).
- Μαντουβάλου Μ., Μπαλλά Ε.**, 2003β, *“Πολιτικός/κομματικός λόγος για τα ζητήματα ρύθμισης του χώρου στην Ελλάδα από την μεταπολίτευση έως σήμερα”*, Πρακτικά Συνεδρίου (υπό έκδοση), “Μετασχηματισμοί της Ελληνικής Πόλης. Σοσιαλιστική θεωρία, Προοπτικές και Καθημερινή Πράξη”, Νέο Κίνημα Αρχιτεκτόνων, Αθήνα, 9-11 Μαΐου 2003.
- Μπαλλά Ε.**, 2001, *Πολιτικές και κοινωνικές διαστάσεις της ρύθμισης του χώρου μετά την μεταπολίτευση. Μια προσέγγιση των οικιστικών νόμων 947/79, 1337/83 & 2508/97 από τα πρακτικά της Βουλής*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία ΕΜΠ, ΔΠΜΣ “Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του χώρου”, κατεύθυνση: “Πολεοδομία & Χωροταξία”.
- Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ.**, 1999, *“Πολιτικές Οικιστικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης στην Ελλάδα”*, στο: Οικονόμου Δ., Πετράκος Γ., (επιμ.), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg.
- Πλασκοβίτης Η.**, 2000, *“Το 3^ο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και η Διεύρυνση της Ε.Ε.”*, στο Ανδρικοπούλου Ε., Καυκαλάς Γ., (επιμ.), *Ο Νέος Ευρωπαϊκός Χώρος. Η Διεύρυνση και η Γεωγραφία της Ευρωπαϊκής Ανάπτυξης*, Θεμέλιο-Βιβλιοθήκη Ευρωπαϊκών Θεμάτων.
- Τσαμπούλας Δ., Πολίτου Δ., Πάνου Κ.**, 2000, *“Συγκριτική Παρουσίαση Τρόπων Συμμετοχής Ιδιωτών Επενδυτών σε Συγκοινωνιακά Έργα στην Ελλάδα, Δημιουργία Μαθηματικού Τύπου Εκτίμησης της Επιχειρηματικής Ελκυστικότητας Επένδυσης”*, Τεχνικά Χρονικά, τόμος 20, τ.1, σελ.59-71.
- ΥΠΕΧΩΔΕ**, Φεβρουάριος 2003, *“Χωροταξία-Πολεοδομία. Στόχοι-Πολιτική-Αποτελέσματα.”*
- Μαντουβαλου Μ.**, 1980, *Production de logements et rapports de pouvoir*, Thèse de Doctorat, E.H.S.S.-Paris IV, Sorbonne.
- Real Estate & Development**, Μηνιαία επιθεώρηση της Αγοράς Ακίνητης Περιουσίας.