

# ΤΑ ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΙΚΩΝ-ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΕΛΑΙΩΝΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Ηλίας Α. Κουρλιούρος, Δρ. Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος Ερευνητής Ε.Μ.Πολυτεχνείου

## 1. Το Θεωρητικό Υπόβαθρο

Τα βασικά παραδείγματα στην αναπτυξιακή θεωρία του χώρου θεμελιώθηκαν πάνω στο κεντρικό ερώτημα του κατά πόσο η ελεύθερη λειτουργία των μηχανισμών της αγοράς σε θέματα χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων είναι σε θέση να εξασφαλίσει μια κοινωνικά δίκαιη και ισόρροπη γεωγραφική κατανομή των πλεονεκτημάτων της οικονομικής ανάπτυξης (απασχόληση, αύξηση της παραγωγής και των επενδύσεων, κλπ), ή κατά πόσο, αντίθετα, κρίνεται απαραίτητη η ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους (Holland 1976, Cooke 1983). Μια πρώτη ομάδα απόψεων (βασισμένη στη νεοκλασική οικονομική σκέψη) υποστήριξε ότι οι μηχανισμοί της αγοράς και η ανεμπόδιστη γεωγραφική κινητικότητα του κεφαλαίου και της εργασίας μπορούν να εξασφαλίσουν μια ισόρροπη χωρική κατανομή της ανάπτυξης στην οποία το κεφάλαιο μεγιστοποιεί τα κέρδη του, και η εργασία τις απολαβές της. Η θέση ωστόσο αυτή, διαψεύστηκε από την ίδια την πραγματικότητα της ανάπτυξης του χώρου. Ιστορικά, η καπιταλιστική εκβιομηχάνιση συμβάδισε με σημαντικές χωρο-οικονομικές και χωρο-κοινωνικές ανισότητες τόσο μεταξύ κρατών, όσο και ανάμεσα σε επιμέρους περιοχές της ίδιας εδαφικής ενότητας -περιφέρειες και πόλεις (Dunford and Perrons 1983, Smith 1984). Η βιομηχανική ανάπτυξη του δυτικού κόσμου, δημιούργησε ένα μεταβαλλόμενο τοπίο στο οποίο ζώνες ανάπτυξης συνυπάρχουν και διαπλέκονται με ζώνες υπανάπτυξης, εναλλάσσοντας πολλές φορές ρόλους μέσα στα πλαίσια μεταβαλλόμενων γεωγραφικών ανισοτήτων και εδαφικών διαιρέσεων της εργασίας και της παραγωγής (Massey 1984). Μια δεύτερη ομάδα απόψεων, βασισμένη σε Κείνσιανές αντιλήψεις, διατύπωσε τη θέση ότι οι μηχανισμοί της ελεύθερης αγοράς όχι μόνο "παράγουν" τη χωρική ανισότητα στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και την έχουν ως βασική προϋπόθεσή τους, δημιουργώντας κοινωνικά ανεπιθύμητα φαινόμενα που μόνο μέσα από ισχυρή κρατική παρέμβαση είναι δυνατό να αμβλυνθούν (Myrdal 1957, Hirshmann 1958). Μια τρίτη τέλος, πιο σύγχρονη ομάδα απόψεων, βασισμένη σε μια γεωγραφική και ανανεωμένη "ανάγνωση" της μαρξιστικής πολιτικής οικονομίας, διατυπώνει τη θέση ότι η γεωγραφική ανισότητα αποτελεί σύμφυτο στοιχείο των μηχανισμών συσσώρευσης και αναπαραγωγής του κεφαλαίου (Harvey 1982, Harvey 1985) και ότι η κρατική παρέμβαση -μέσω του χωρικού σχεδιασμού- είναι υποχρεωμένη να κινείται στα όρια ανάμεσα στην ανάγκη στήριξης της κεφαλαιακής συσσώρευσης από τη μια, και στην ανάγκη εξασφάλισης της νομιμοποίησης του συστήματος από την άλλη (Roweis 1983).

Η άποψη που θα υποστηριχθεί στην εργασία αυτή μέσα από τη συγκεκριμένη περίπτωση του Ελαιώνα της Αθήνας, είναι ότι τα προβλήματα ανάπτυξης του χώρου,

σήμερα, δεν μπορούν να αποτελούν αντικείμενο δογματικών προσεγγίσεων που συγκλίνουν είτε υπέρ μιας άκριτης λατρείας του ρόλου της αγοράς, ή αντίθετα, υπέρ μιας επίσης άκριτης θεοποίησης των ρυθμιστικών δυνατοτήτων της κρατικής πολεοδομικής παρέμβασης. Θα υποστηριχτεί τελικά ότι η ίδια η φύση του συγκεκριμένου προβλήματος αναιρεί τις μονοδιάστατες "λύσεις" επιβάλλοντας έναν επαναπροσδιορισμό των σχέσεων ιδιωτικού και δημόσιου σε θέματα οργάνωσης και σχεδιασμού του χώρου.

## 2. Η Βιομηχανία των Κέντρων των Πόλεων: Από την Ανάπτυξη στην Παρακμή

Εδώ και δύο δεκαετίες περίπου, οι κεντρικές περιοχές των περισσότερων μεγάλων βιομηχανικών πόλεων των αναπτυγμένων καπιταλιστικών χωρών αντιμετωπίζουν το φαινόμενο της συρρίκνωσης της βιομηχανικής τους βάσης, της αυξανόμενης ανεργίας, της εγκατάλειψης και παλαίωσης των βιομηχανικών τους εγκαταστάσεων και της υποδομής (CE/CDUP/CD 1985). Συνέπεια του φαινομένου είναι μια γενικότερη εικόνα περιβαλλοντικής και πολεοδομικής υποβάθμισης με αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην οικονομία των πόλεων όσο και στις γενικότερες συνθήκες διαβίωσης και ποιότητας ζωής των πληθυσμών τους. Τα τελευταία χρόνια, το φαινόμενο αρχίζει να επεκτείνεται και στη χώρα μας με καλύτερο ίσως παράδειγμα την κεντρική περιοχή του Ελαιώνα (8.700 στρεμμάτων περίπου), στην "καρδιά" του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας.

Οι κεντρικές αυτές περιοχές είχαν σχηματισθεί κατά τον 19ο αιώνα έως τα μέσα του 20ού, ως συνέπεια μιας ιστορικής διαδικασίας χωρικής συγκέντρωσης του βιομηχανικού κεφαλαίου και της παραγωγής στους κεντρικούς μεταφορικούς κόμβους των πόλεων, κοντά στις περιοχές κατοικίας του εργατικού δυναμικού και στις διοικητικές, εμπορικές, χρηματιστικές κ.ά. υπηρεσίες που ήταν απαραίτητες για τη λειτουργία των μονάδων (Johnston 1980). Στις κεντρικές περιοχές των σημαντικότερων πόλεων της Ευρώπης και της Β.Αμερικής, δημιουργήθηκαν τέτοιες συνεκτικές "βιομηχανικές γειτονιές", με ομοειδή πολλές φορές κλαδική ειδικευση κατά "γειτονιά" και με προσανατολισμό στην άμεση κάλυψη αναγκών του πληθυσμού. Τα βιομηχανικά κτίρια στις περιοχές αυτές ήταν κατά κανόνα πολυώροφα για λόγους στενότητας χώρου και η παραγωγική δραστηριότητα βασισμένη περισσότερο στην εισροή εργασίας παρά στην εισροή κεφαλαιουχικού εξοπλισμού και τεχνολογίας. Η μικρής κλίμακας βιομηχανική και βιοτεχνική παραγωγή που χαρακτήριζε κατά κανόνα τους παραγωγικούς αυτούς πυρήνες, η ανάγκη καθημερινής επαφής των επιχειρήσεων με τους προμηθευτές, την αγορά, τις υπηρεσίες, κλπ, ο χαμηλών απαιτήσεων σε χώρους μηχανολογικός τους εξοπλισμός, καθώς και δυνάμεις αδράνειας που συνδέονταν με την παράδοση των βιομηχανικών και βιοτεχνικών αυτών "γειτονιών", δεν δημιουργούσαν σημαντικές πιέσεις για μετεγκατάσταση σε μεγαλύτερους βιομηχανικούς χώρους στην περίμετρο των πόλεων. Βέβαια, τα μεγαλύτερα εργοστάσια, πάντα έδειχναν μια ιδιαίτερη προτίμηση στην περίμετρο. Ωστόσο, η κύρια "μάζα" της παραγωγής ήταν συγκεντρωμένη στις κεντρικές περιοχές των πόλεων (Gordon 1984, Ashton 1984).

Διάφορες έρευνες και μελέτες (βλ. πχ Chapman and Walker 1987, Bale 1988) έχουν δείξει ότι όσο οι βιομηχανίες έτειναν να αυξάνουν σε μέγεθος και η εσωτερική τους

οργάνωση να προσανατολίζεται στη μαζική "γραμμή παραγωγής", τόσο έτειναν να αποκεντρώνονται σε περιμετρικές τοποθεσίες -πράγμα που είχε ως συνέπεια την εγκατάλειψη και ερήμωση των κεντρικών βιομηχανικών ζωνών και τη σταδιακή απαξίωση της υποδομής τους. Καθώς οι αγορές και οι σφαίρες επιρροής των επιχειρήσεων εκτεινόταν πέρα από τα όρια της συγκεκριμένης πόλης, τα προηγούμενα χωροθετικά πλεονεκτήματα γειτνίασης με τις κεντρικές αγορές, έχαναν σταδιακά τη σημασία τους. Η αυτοματοποίηση-τυποποίηση της παραγωγής και η συνακόλουθη "αποειδίκευση" του εργατικού δυναμικού (εργασία ρουτίνας), επέτρεψαν στις βιομηχανίες των πόλεων να "αποδεσμευτούν" από τις κεντρικές περιοχές εξειδικευμένης εργατικής δύναμης και να αναζητήσουν περιφερειακές τοποθεσίες εγκατάστασης ή μετεγκατάστασης χαμηλότερου κόστους (Scott 1980). Η μεγέθυνση της κλίμακας παραγωγής, επέτρεψε στις επιχειρήσεις να "εσωτερικοποιήσουν" μια σειρά από οικονομικές διασυνδέσεις και λειτουργίες που παλιότερα μπορούσαν να βρουν μόνο στα κέντρα των πόλεων (π.χ. προμηθευτές, διαφημιστές, λογιστές, διακινητές κοκ). Η ανάγκη μεγάλων αποθηκευτικών χώρων για τα στόκ μαζικής παραγωγής και η αύξηση του όγκου των φορτοεκφορτώσεων, αποτέλεσε ένα ακόμα ισχυρό κίνητρο για την εγκατάλειψη των "στενών" κεντρικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων και την αναζήτηση μεγαλύτερων χώρων στην περιμέτρο των πόλεων. Οι πολεοδομικές πολιτικές, με την επέκταση των περιοχών κατοικίας και των μεταφορικών, τηλεπικοινωνιακών και ενεργειακών υποδομών στην περιμέτρο, καθώς και με την κατασκευή οργανωμένων προαστιακών βιομηχανικών περιοχών και εργατικών κατοικιών, επέτειναν τη μαζικότητα και την έκταση του φαινομένου μετεγκατάστασης της παραγωγής από τα κέντρα στις περιμετρικές ζώνες των πόλεων. Στις παραπάνω διαδικασίες, συνέβαλαν και μια σειρά άλλοι δευτερογενείς παράγοντες όπως η στενότητα και το υψηλό κόστος γης στα κέντρα που έκαναν δύσκολη την επέκταση των μονάδων "επί τόπου", ο ανταγωνισμός στις χρήσεις γης από άλλες τριτογενείς δραστηριότητες, η κυκλοφοριακή συμφόρηση με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στη διακίνηση υλών και εμπορευμάτων, διάφοροι πολεοδομικοί και περιβαλλοντικοί περιορισμοί, η αδυναμία των παλιών πολυώροφων βιομηχανικών κελυφών των κέντρων να στεγάσουν την εκτατική μαζική "γραμμή παραγωγής" κοκ.

Η διαρθρωτική κρίση και αναδιάρθρωση που δρομολογείται στις περισσότερες αναπτυσσόμενες καπιταλιστικές οικονομίες στις αρχές της 10ετίας του 1970, δίνει μια ακόμα σημαντική ώθηση στο πρόβλημα της βιομηχανικής συρρίκνωσης των κεντρικών περιοχών των πόλεων (Massey 1988). Η αντιμετώπιση της κρίσης προϋπέθετε την ανάληψη τόσο από ολόκληρους κλάδους όσο και από μεμονωμένες επιχειρήσεις στρατηγικών αναδιάρθρωσης στη βάση δύο κεντρικών αξόνων: (I) Τη μείωση του άμεσου κόστους παραγωγής, και (II) τη μαζική εισαγωγή τεχνολογικών καινοτομιών στο παραγωγικό σύστημα (Allen and Massey eds, 1988). Η πρώτη προϋπόθεση οδήγησε τις κεντρικές μονάδες στην αναζήτηση περιφερειακών τοποθεσιών χαμηλότερου κόστους, πράγμα που μεταφράζεται (α) σε αναζήτηση φθηνών βιομηχανικών οικοπέδων σε περιοχές με άτυπες και φθηνές μορφές εργασίας (φασόν, υπεργολαβίες, εποχιακή απασχόληση, "μαύρη εργασία" κ.ά.), και (β) σε αναζήτηση περιοχών με χαμηλό έως ανύπαρκτο επίπεδο συνδικαλιστικής οργάνωσης, εργατικών διεκδικήσεων και σταθερών μισθολογικών παροχών. Συνέπεια των παραπάνω ήταν η παραπέρα εγκατάλειψη και συρρίκνωση των κεντρικών βιομηχανικών χώρων των

πόλεων και η ανάδυση των νέων αποκεντρωμένων χώρων της λεγόμενης "ευέλικτης εξειδίκευσης" (Scott 1988). Η δεύτερη προϋπόθεση οδήγησε στην παραπέρα μείωση της σημασίας των παραδοσιακών "δεξαμενών" εργατικής δύναμης, δηλ. των κέντρων των πόλεων, υπέρ της εισροής τεχνολογικών καινοτομιών και "know-how" στην παραγωγική διαδικασία. Και αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις καθώς οι επιχειρήσεις των παλιών βιομηχανικών κέντρων αναζητούν νέους χώρους εγκατάστασης σε μικρότερες πόλεις και οικισμούς, με ελκυστικές περιβαλλοντικές και οικιστικές συνθήκες και με αναπτυγμένα μεταφορικά και τηλεπικοινωνιακά δίκτυα. Η παγκοσμιοποίηση των οικονομιών στα πλαίσια μιας νέας διεθνούς διαίρεσης της εργασίας (Froebel et al. 1982), αδυνατίζει ακόμα περισσότερο τη θέση των παλιών βιομηχανικών κέντρων, με τη μετεγκατάσταση τμημάτων της παραγωγικής διαδικασίας σε χώρες χαμηλού κόστους και χαμηλών έως ανύπαρκτων θεσμών εργασιακής και περιβαλλοντικής προστασίας (Ταϊβάν, Σιγκαπούρη, Χονγκ-Κονγκ, Κορέα, Μεξικό, Βραζιλία, κλπ).

### 3. Πολιτικές και Προγράμματα "Επανάκτησης" των Κέντρων των Πόλεων

Τα μεγάλα προβλήματα ανεργίας, αποδιοργάνωσης του κοινωνικού και οικονομικού ιστού, απαξίωσης της υποδομής, πολεοδομικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, κλπ που δημιούργησε στα κέντρα των πόλεων τόσο το κλείσιμο εκείνων των επιχειρήσεων που δεν κατάφεραν να ανταπεξέλθουν στην κρίση, όσο και οι στρατηγικές μετεγκατάστασης των αναδιарθρούμενων επιχειρήσεων, δεν μπορούσαν να παραμείνουν απαρατήρητα. Η συρρίκνωση της παραγωγικής δραστηριότητας των κέντρων, δημιούργησε δυνάμεις αποδιάρθρωσης των τοπικών δικτύων οικονομικών και κοινωνικών αλληλεξαρτήσεων τα οποία συνέβαλαν στη διατήρηση μιας ποικιλίας τρόπων ζωής και ευκαιριών απασχόλησης στις πόλεις. Το σημαντικότερο ήταν ότι το κλείσιμο ή η μετεγκατάσταση των επιχειρήσεων των κέντρων δεν συνοδεύτηκε από προσέλκυση νέων επενδύσεων σ' αυτά -στο βαθμό τουλάχιστον που θα απαιτούσε η διατήρηση ενός κοινωνικά ανεκτού επιπέδου απασχόλησης. Οι μικρομεσαίες μονάδες που κατά παράδοση ξεκινούν τον "κύκλο ζωής" τους στα κέντρα για να επωφελούνται από το πυκνό δίκτυο οικονομικών αλληλεξαρτήσεων (Bale 1988), δεν μπορούσαν να αναπληρώσουν τα κενά στην αγορά εργασίας που δημιουργούσε το κλείσιμο ή η μετεγκατάσταση στην περιφέρεια των μεγαλύτερων επιχειρήσεων, με αποτέλεσμα την ύπαρξη και διακίνηση ενός αρνητικού ισοζυγίου απασχόλησης.

Με αυτά τα δεδομένα, η προοπτική πόλεων από τα κέντρα των οποίων θα απουσίαζε κάθε παραγωγική δραστηριότητα έμοιαζε εφιαλτική τόσο για τους εργαζομένους και τα συνδικάτα που έβλεπαν τις ευκαιρίες παραγωγικής απασχόλησης να μειώνονται διαρκώς, όσο και για την Τοπική Αυτοδιοίκηση που έβλεπε τους πόρους της να συρρικνώνονται λόγω μειωμένης δυνατότητας απόδοσης τοπικών φόρων από τις συρρικνούμενες επιχειρήσεις και τα εξαθλιωμένα εργατικά νοικοκυριά των κεντρικών περιοχών. Στη Βρετανία, το πρόβλημα αυτό απέκτησε κατά τη 10ετία του 1970 τέτοια διάσταση ώστε να χαρακτηριστεί από την κυβέρνηση των εργατικών ως "εθνικό πρόβλημα" πρώτης προτεραιότητας (κατ' αντιστοιχία με τις προβληματικές περιφέρειες) (Champan and Walker

1987). Ανάλογα φαινόμενα παρατηρήθηκαν στην περιοχή Ρούρ της Γερμανίας, στην περιφέρεια Νορ Πα Ντε Καλαί στη Γαλλία, στις βορειοανατολικές Πολιτείες των ΗΠΑ και σε άλλες περιφέρειες και πόλεις του αναπτυγμένου καπιταλισμού. Το φαινόμενο αυτό -σε συνάρτηση με το γενικότερο πρόβλημα της αποβιομηχάνισης- αποτέλεσε αντικείμενο προβληματισμών και ενεργειών με επίκεντρο την επανάκτηση των εγκατελειμμένων κεντρικών βιομηχανικών περιοχών των πόλεων και την απόδοσή τους σε νέες μορφές παραγωγικής και κοινωνικής δραστηριότητας, που σε συνάρτηση με επεμβάσεις περιβαλλοντικής προστασίας και ανακαίνισης της υποδομής θα μπορούσαν να ξαναδώσουν στα κέντρα των πόλεων την παλιά οικονομική και κοινωνική ζωτικότητα τους (CE/CDUP/CD 1985). Βασικό στοιχείο ήταν η χάραξη πολιτικών με στόχο τη δημιουργία ελκυστικών οικονομικών, περιβαλλοντικών και οικιστικών συνθηκών για την επάνοδο της μεταποιητικής βιομηχανίας και βιοτεχνίας στα κέντρα, και ειδικά των μικρομεσαίων μονάδων καταναλωτικού κυρίως χαρακτήρα και κάτω από αυστηρές προδιαγραφές περιβαλλοντικής προστασίας με την υιοθέτηση αντιρρυπαντικών τεχνολογιών και τη σχεδιοποιημένη χωροθέτησή τους σε μικρά βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα.

Στη Βρετανία με ειδικό νόμο του 1978 για τα κέντρα των πόλεων (Inner Urban Areas Act) (Charman and Walker 1987) δημιουργήθηκαν ειδικοί μικτοί αναπτυξιακοί φορείς, με αυξημένη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, με στόχο την ανακαίνιση της υποδομής και των εγκατελειμμένων βιομηχανικών κελυφών των κέντρων και την επαναπόδοσή τους στην παραγωγική διαδικασία και σε κοινωνικές λειτουργίες. Με το νόμο αυτό δόθηκαν στην Τ.Α. πόροι και αρμοδιότητες προκειμένου να προβαίνει σε αγορές αποθεμάτων γης, να συνάπτει δάνεια ή να προσφέρει επιχορηγήσεις για ανάληψη έργων περιβαλλοντικής αναβάθμισης και ανακαίνισης παλιών βιομηχανικών και εμπορικών κτιρίων και απόδοσής τους σε νέες βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις με τη δημιουργία κοινής υποδομής, κοινών λογιστικών, διοικητικών κλπ υπηρεσιών σε χαμηλό κόστος. Δηλαδή με τη δημιουργία συνθηκών "θερμοκοιτίδας" για την ανάπτυξη νέων επιχειρήσεων (nursery industrial parks). Δόθηκε έμφαση ακόμα στο σπάσιμο της παραδοσιακής καχυποψίας και εχθρότητας μεταξύ ΟΤΑ (που κατά παράδοση ελέγχονταν από αριστερές δυνάμεις) και επιχειρηματικών φορέων, με στόχο την ανάληψη μικτών ενεργειών και παρεμβάσεων. Ωστόσο, προβλήματα ελλειπών πόρων, γραφειοκρατικής δυσκινησίας και απειρίας στην ανάληψη τέτοιων ολοκληρωμένων παρεμβάσεων, οδήγησαν σε σημαντικά προβλήματα ως προς το βαθμό αποτελεσματικότητας των προγραμμάτων αυτών. Αναπτύχθηκαν ταυτόχρονα και άλλες εναλλακτικές πολιτικές και προγράμματα, με βασικότερη την πολιτική ανάπτυξης "ζωνών επιχειρήσεων" (enterprise zones). Δηλαδή ζωνών στα κέντρα των πόλεων, στις οποίες θα μπορούσαν να εγκατασταθούν μεταποιητικές και άλλες επιχειρήσεις με συνοπτικές διαδικασίες ως προς τους διάφορους γραφειοκρατικούς ελέγχους και με διάφορα κίνητρα όπως απαλλαγή από το φόρο οικοδομικής αξιοποίησης της γης, απαλλαγή από δημοτικούς φόρους, επιδοτήσεις του κόστους κατασκευής ή ανακαίνισης των κτιρίων, απλοποιημένες διαδικασίες έκδοσης οικοδομικών αδειών, κ.ά. Και αυτή η πολιτική -καθώς και άλλες που δεν μπορούμε να αναλύσουμε διεξοδικά στα πλαίσια μιας συνοπτικής εργασίας- συνάντησαν σε λιγότερο ή μεγαλύτερο βαθμό την αρνητική ανταπόκριση των ιδιωτικών επιχειρήσεων και τη δυσκαμψία της διοίκησης, καθώς ο προσανατολισμός των πολιτικών αυτών εξακολουθούσε να ελέγχεται

απο την κεντρική εξουσία με ότι αυτό συνεπάγεται (γραφειοκρατικά εμπόδια, καχυποψία, αδυναμία ευελιξίας προσαρμογής των προγραμμάτων στις τοπικές ανάγκες, κοκ). Γενικότερα διαρθρωτικά και πολιτικά προβλήματα (αποβιομηχάνιση, δημοσιονομική κρίση, επίθεση των συντηρητικών κυβερνήσεων προς τους τοπικούς φορείς εξουσίας, αδυναμία πραγματοποίησης κοινωνικού διαλόγου κλπ) επιβράδυναν ή και ανέστειλαν το βαθμό αποτελεσματικότητας των πολιτικών αυτών. Σε πολλές ωστόσο περιπτώσεις, επιτεύχθηκε μια μικρή έστω αναζωογόνηση και "επαναβιομηχάνιση" των κέντρων (κυρίως με μικρομεσαίες επιχειρήσεις και άλλες συμπληρωματικές οικονομικές και κοινωνικές λειτουργίες) χωρίς να είναι βέβαια σε θέση να ακυρώσει το γενικότερο διαρθρωτικό πρόβλημα της οικονομικής κρίσης των πόλεων, της αποβιομηχάνισης και της ανεργίας.

Τα παραπάνω ζητήματα, εγγράφονται στην εμπειρία των πόλεων του αναπτυσσόμενου βιομηχανικού καπιταλισμού. Και το ερώτημα που προκύπτει είναι, ποιά είναι η εμπειρία απο την εμφάνιση ανάλογων προβλημάτων οικονομικής, πολεοδομικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης κεντρικών βιομηχανικών περιοχών στην περίπτωση της χώρας μας και ποιές οι κατευθύνσεις επίλυσής τους. Στη συνέχεια της εργασίας θα επιχειρήσουμε μια συνοπτική προσέγγιση του ζητήματος αυτού μέσα απο την περίπτωση της περιοχής του ιστορικού Ελαιώνα της Αθήνας.<sup>1</sup>

#### 4. Ο Ελαιώνας της Αθήνας: Ένα Θολό Τοπίο στη Βιομηχανική Γεωγραφία της Πρωτεύουσας

Ιστορικά, η περιοχή του Ελαιώνα απο την αρχαιότητα ακόμα και μέχρι τις αρχές της μεταπολεμικής περιόδου, ήταν ο βασικός χώρος που προμήθευε τον πληθυσμό της Αθήνας με αγροτικά προϊόντα (κυρίως ελαιόλαδο και κηπευτικά). Η περιοχή αρχίζει να αποκτά ένα "αμυδρό" βιομηχανικό χαρακτήρα απο τα τέλη περίπου του 19ου αιώνα, ως φυσικός αποδέκτης των τάσεων βιομηχανικής ανάπτυξης που ξεκινούν παλιότερα απο την περιοχή γύρω απ' το λιμάνι του Πειραιά και αναζητούν "διαδρόμους" προς την αγορά της Αθήνας κατά μήκος του κύριου οδικού και σιδηροδρομικού άξονα σύνδεσης. Οι τάσεις αυτές συνεχίζονται κατά την περίοδο της πρώτης εκβιομηχάνισης του μεσοπολέμου, όπου ακόμα όμως διατηρούνται σημαντικές αγροτικές καλλιέργειες στην περιοχή. Η ύπαρξη ωστόσο μεγάλων και φθηνών αγροτεμαχίων και η γεωγραφική γειννίαση της περιοχής τόσο με την αγορά της Αθήνας όσο και με το λιμάνι του Πειραιά, αποτέλεσαν βασικούς παράγοντες εκβιομηχάνισης του Ελαιώνα -που στις δεκαετίες του 1960 και 1970 πήρε εντατικό χαρακτήρα.

Η ανυπαρξία ωστόσο πολεοδομικού σχεδιασμού και η αδιαφορία του κράτους για την ανάληψη στοιχειωδών επενδύσεων υλικότεχνικής και κοινωνικής υποδομής στην περιοχή,

1. Οι απόψεις και τα στοιχεία που παρατίθενται στη συνέχεια, απορρέουν απο πείρα που αποκτήθηκε λόγω συμμετοχής του γράφοντα ως βασικού ερευνητή σε δύο ερευνητικά προγράμματα του Ε.Μ.Πολυτεχνείου (ΕΜΠ 1992α, ΕΜΠ 1992β) που χρηματοδοτήθηκαν (α) απο το Σύνδεσμο Διαχείρισης του Ελαιώνα και (β) το Δήμο της Αθήνας. Στο πρώτο πρόγραμμα επιστημονικός υπεύθυνος ήταν ο καθηγητής του ΕΜΠ Ν.Μαρκάτος, και στο δεύτερο ο καθηγητής Λ.Βασιενχόβεν. Οι απόψεις που διατυπώνονται στην εργασία αυτή είναι προσωπικές και δεν δεσμεύουν τους άλλους ερευνητές ή το ΕΜΠ.

συνολικής έκτασης περίπου 8.700 στρεμμάτων, οδήγησε στη δημιουργία ενός αντιφατικού και θολού τοπίου "φτηνής ανάπτυξης" κυρίαρχο στοιχείο του οποίου είναι η ασυναρτησία, η επιμειξία ετερόκλητων και αλληλοαποκλειόμενων χρήσεων γης, η έλλειψη στοιχειωδών ιεραρχήσεων δραστηριοτήτων και λειτουργιών, η ανεπαρκέστατη υποδομή και η παντού διάχυτη εικόνα της περιβαλλοντικής και πολεοδομικής υποβάθμισης. Στο θολό αυτό τοπίο, μπορεί κανείς να συναντήσει υπερσύγχρονες βιομηχανικές μονάδες με σημαντική απασχόληση, εξαγωγικές επιδόσεις και οικονομική επιφάνεια, δίπλα σε βιομηχανικούς χώρους-παραπήγματα (πχ χυτήρια που χυτεύουν το μέταλλο μέσα σε τρύπες που έχουν ανοιχτεί στο χώμα και που στεγάζονται με πρόχειρες μάντρες απο τσιμεντόλιθους και τσιγκούς, βυροδεψεία που απασχολούν κυρίως μετανάστες απο τριτοκοσμικές χώρες) και άλλοι "θύλακες μιζέριας", απαξιωμένης και "μαύρης εργασίας". Μπορεί κανείς να συναντήσει κατοικίες και σχολεία δίπλα σε ρυπογόνες μονάδες επιμεταλλωτηρίων και ανοιχτά ρέματα απορροής αποβλήτων, στρατόπεδα δίπλα σε αλάνες με παλιοσιδέρα και μάντρες υλικών, βιομηχανίες και αποθήκες δίπλα σε αγροτικές καλλιέργειες ή εγκατελειμμένους χώρους, δημόσιες εκτάσεις και πρακτορεία φορτηγών. Αν προσθέσει κανείς το κυκλοφοριακό χάος που δημιουργείται απο τις διαρκείς μετακινήσεις βαρέων οχημάτων σε στενούς δρόμους και τη συνακόλουθη ηχορύπανση, μπορεί να σχηματίσει μια εικόνα της πραγματικότητας του σημερινού Ελακώνα. Οποιαδήποτε χρήση ή επιμειξία χρήσεων γης και δραστηριοτήτων η "πολιτισμένη" υποτίθεται Αθήνα δεν μπορούσε να ανεχτεί στις τυπικές αστικές και μικροαστικές περιοχές της, τις εξοβέλισε στην περιοχή αυτή, αδιαφορώντας για τις οποιοσδήποτε πολεοδομικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, και δημιουργώντας ένα καθαρά τριτοκοσμικό τοπίο απεριγράπτης πολεοδομικής αντιφατικότητας, ετερογένειας και υποβάθμισης δύο μόλις χιλιόμετρα απο τον ιερό βράχο της Ακρόπολης. Θα έλεγε κανείς με βεβαιότητα ότι ο Ελαιώνας δεν είναι τίποτε άλλο από ένα γεωγραφικό "καθρέφτη" μιας ασύδοτης εκβιομηχάνισης της Αθήνας, που ενώ στόχευε στη μεγιστοποίηση των παραγωγικών και καταναλωτικών μεγεθών κατά τα πρότυπα των χωρών του αναπτυσσόμενου καπιταλισμού, ήταν ταυτόχρονα απρόθυμη -ή και ανίκανη- να καταβάλει το "κόστος" αυτής της ανάπτυξης μέσα απο στοιχειώδεις πολεοδομικές ρυθμίσεις, έργα υποδομής και θέσπιση περιβαλλοντικών και άλλων μηχανισμών ελέγχου της ανάπτυξης αυτής.

Στην περιοχή απασχολούνταν το 1984 περίπου 43.000 εργαζόμενοι και η κυρίαρχη χρήση τόσο σε επιφάνεια κατάληψης χώρων όσο και σε αριθμό μονάδων και επίπεδο απασχόλησης είναι η μεταποιητική βιομηχανία. Η ανάλυση ωστόσο των διαθέσιμων δευτερογενών στοιχείων όσο και πρωτογενείς έρευνες πεδίου δείχνουν ότι η μεταποιητική απασχόληση βρίσκεται σε διαρκή συρρίκνωση στην περιοχή, και αυτό όχι για λόγους αποκέντρωσης της βιομηχανίας, όσο για ενδογενείς λόγους αδυναμίας εκσυγχρονισμού και παραγωγικής συρρίκνωσης που συνδέεται με τη γενικότερη πορεία αποβιομηχάνισης του ελληνικού χώρου. Πιο συγκεκριμένα, μεταξύ 1978 και 1984 παρατηρείται μια συνολική μείωση του αριθμού των βιομηχανικών και εμπορικών επιχειρήσεων κατά 5,8% περίπου και των απασχολούμενων κατά 22,1%. Παρότι δεν υπάρχουν πιο πρόσφατα συνολικά στοιχεία, οι ενδείξεις (συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια, κλπ) δείχνουν ότι τα ποσοστά αυτά έχουν μεγεθυνθεί τα τελευταία χρόνια. Διαθέσεις μετεγκατάστασης μονάδων της περιοχής

υπάρχουν, αλλά εμποδίζονται λόγω της ασάφειας του θεσμικού καθεστώτος και της ανυπαρξίας κατάλληλων χώρων υποδοχής παρ' ότι απο καιρό έχουν πραγματοποιηθεί σχετικές κλαδικές μελέτες και έχουν "δεσμευτεί" οι αρμόδιοι κρατικοί φορείς για την εξεύρεση τέτοιων υποδοχέων (κλασσική περίπτωση τα χυτήρια, επιμεταλλωτήρια και τουβλοποιεία). Το καθεστώς ιδιοκτησίας γης είναι εξαιρετικά περίπλοκο, οι παραγωγικές μονάδες στεγάζονται κατά πλειοψηφία σε ενοικιαζόμενα κτίρια, ενώ οργανισμοί του δημοσίου (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΟΣΚ, ΕΑΣ, Τράπεζες, Υπουργεία κλπ) έχουν στην ιδιοκτησία τους σημαντικές έκτασης χώρους. Παρά την επιφανειακή εικόνα που σχηματίζει κανείς περνώντας κατά μήκος κεντρικών οδικών αξόνων, τα πολεοδομικά μεγέθη της περιοχής (πυκνότητα και συντελεστές δόμησης, ποσοστά κάλυψης) βρίσκονται σε χαμηλά -για κεντρική αστική περιοχή- επίπεδα. Αρκετοί ιδιόκτητοι χώροι εκτατικών χρήσεων (πχ μάντρες υλικών, κεραμοποιεία- τουβλοποιεία, αποθήκες κ.α) υποχρησιμοποιούνται, προσφέρουν ελάχιστη απασχόληση στην τοπική αγορά εργασίας και επιβαρύνουν υπέρμετρα τους κυκλοφοριακούς φόρτους, ενώ άλλοι χώροι είναι εγκατελειμμένοι και χρησιμοποιούνται ως τόποι εναπόθεσης απορριμάτων. Με εξαίρεση ορισμένες μεγάλες μονάδες που προκαλούν σημαντική περιβαλλοντική όχληση (πχ ΕΤΜΑ) καθώς και τα διάσπαρτα χυτήρια-επιμεταλλωτήρια, οι σχετικές μετρήσεις έδειξαν ότι οι σημαντικότερες συγκεντρώσεις ρύπων προκαλούνται απο την κυκλοφορία οχημάτων. Οι συγκεντρώσεις αυτές ευνοούνται αφ' ενός μόν απο τη γεωμορφολογία της περιοχής (χαμηλότερο σημείο της "λεκάνης" της πρωτεύουσας) αφ'ετέρου δε από την ανεπάρκεια, την "τυχαία" χωρική διάταξη και τις απαράδεκτες γεωμετρικές συνθήκες χάραξης του υπάρχοντος μεταφορικού δικτύου.

## 5. Ποιά Πολιτική για τον Ελαιώνα;

Απόπειρες για την προσέγγιση των προβλημάτων του Ελαιώνα και την πρόταση εναλλακτικών λύσεων, έχουν γίνει πολλές κατά το παρελθόν. Οι σημαντικότερες προσπάθειες έγιναν κατά τη 10ετία του 1980 με τη θεσμοθέτηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (Ν.1515/85) και το χαρακτηρισμό του Ελαιώνα ως περιοχή Βιομηχανικών και Βιοτεχνικών Πάρκων (ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ). Πραγματοποιήθηκαν μάλιστα και οι σχετικές μελέτες απο δύο ιδιωτικά γραφεία μελετών, ενώ είχε προηγηθεί η μελέτη-πυλός του ΕΜΠ για δύο κύρια ΒΙΠΑ της Αθήνας (Μεταμόρφωσης και Κορωπίου). Πραγματοποιήθηκαν ακόμα τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) των Δήμων της περιοχής του Ελαιώνα, που πρόβλεπαν ρυθμίσεις των βιομηχανικών χώρων σύμφωνα με τις γενικότερες κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου και των ειδικών μελετών ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ.

Στην πράξη, ωστόσο, καμιά απ' τις ρυθμίσεις δεν πραγματοποιήθηκε για δύο βασικούς λόγους: (α) την άρνηση της ακολουθούμενης πολεοδομικής πολιτικής να αντιμετωπίσει και ενδεχόμενα να έρθει σε σύγκρουση με το περίπλοκο πλέγμα οικονομικο-κοινωνικών συμφερόντων που έχει ιστορικά διαμορφωθεί στον Ελαιώνα, και (β) το γενικότερο αντι-βιομηχανικό κλίμα που έχει διαμορφωθεί σε μαζικούς φορείς και στην κοινή γνώμη με επιχείρημα την περιβαλλοντική προστασία της Αθήνας απο τη βιομηχανική δραστηριότητα.

Σ'ότι αφορά στο πρώτο σημείο, πρόκειται για μια κατάσταση απο παλιά γνωστή και δεν χρειάζεται ιδιαίτερο σχολιασμό. Σε ό,τι αφορά στο δεύτερο σημείο, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι το αντι-βιομηχανικό κλίμα διαπερνούσε τις κυριότερες δημόσιες συζητήσεις μεταξύ Υπουργείου Χωροταξίας, κοινωνικών φορέων και πολιτικών κομμάτων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη 10ετία του 1980, όπως οι συζητήσεις που οργάνωσε στο τέλος της 10ετίας το περιοδικό "ΑΝΤΙ". Το περίεργο είναι ότι ενώ ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης και αποβιομηχάνισης της Αθήνας είχε ήδη γίνει αισθητός στις οικονομικές και πολιτικές αναλύσεις της περιόδου, οι τοποθετήσεις των περισσότερων κοινωνικών φορέων και πολιτικών κομμάτων γύρω από τις προοπτικές του Ελαιώνα, διαπνέονταν από μια ακραία οικολογική ευαισθησία και μια αντίστοιχα ακραία καχυποψία -αν όχι ανοιχτή εχθρότητα- απέναντι στην προοπτική παραγωγικής και βιομηχανικής ανάπτυξης της Αθήνας. Οι απόψεις πολώθηκαν γύρω από το πλασματικό δίλημμα: "βιομηχανία-ή-περιβάλλον" με απόλυτη σχεδόν κυριαρχία της περιβαλλοντικής άποψης.

Η καχυποψία αυτή, που οδηγεί στη διάχυση και αναπαραγωγή μιας αντι-βιομηχανικής κουλτούρας, έχει τις ιστορικές της ρίζες δικαιολογημένα ως ένα βαθμό- στον τρόπο αλληλεπίδρασης της βιομηχανίας με τον αστικό χώρο της Αθήνας που ήταν ένας τρόπος άγριας και πρωτόγονης αστικοποίησης και εκβιομηχάνισης. Έχει ακόμα τις ρίζες της στην πλατιά διαδεδομένη άποψη ότι ο μοναδικός υπεύθυνος για την περιβαλλοντική και πολεοδομική υποβάθμιση της Αθήνας είναι η βιομηχανία -πράγμα που δεν ανταποκρίνεται απόλυτα στην πραγματικότητα -και που επιπλέον συγκαλύπτει το τεράστιο πλέγμα συμφερόντων και δράσεων στο χώρο της πόλης που αναπτύσσεται γύρω από πολλούς άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας με απρογραμμάτιστο τρόπο. Η σταδιακή μεταστροφή του "κέντρου βάρους" της οικονομίας της πόλης και της δομής της απασχόλησης από μια βιομηχανική οικονομία (της 10ετίας του 1960-1970) σε μια οικονομία υπηρεσιών, φαίνεται να τροφοδοτεί τον ακραίο αντι-βιομηχανισμό και την πρόταση ουτοπικών (και επικίνδυνων για το οικονομικό μέλλον της Αθήνας) πράσινων σεναρίων. Ανεξάρτητα πάντως από τις "παραλλαγές" του αντι-βιομηχανισμού και του "οικολογισμού" που έχουν κατά περιόδους διατυπωθεί για το μέλλον του Ελαιώνα, κυρίαρχο στοιχείο της επίσημης πολιτικής παραμένει η λήψη "αμυντικών" μέτρων (π.χ. απαγορεύσεις επεκτάσεων και εκσυγχρονισμών ή ίδρυσης νέων μονάδων με βάση το ΠΔ 84/84, έλεγχοι και απαγορεύσεις λειτουργίας μονάδων κ.ά. περιορισμοί) χωρίς παράλληλα τη διαμόρφωση μιας εννιαίας μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της πρωτεύουσας. Μιας στρατηγικής στα πλαίσια της οποίας τόσο η ανάγκη περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης της ποιότητας ζωής, όσο και η ανάγκη προστασίας της παραγωγής και της απασχόλησης στην πόλη θα μπορούσαν να βρουν έναν τρόπο συνύπαρξης -ένα "modus vivendi"- όπως σε τόσες άλλες πόλεις των αναπτυσσόμενων καπιταλιστικών χωρών.

Φυσικά, οι απαγορεύσεις και οι περιορισμοί βιομηχανικής ανάπτυξης στην Αθήνα, βρήκαν διέξοδο στο χώρο της θεσμικής αυθαιρεσίας. Ολο αυτό το διάστημα των απαγορεύσεων νέες παράνομες και ημι-παράνομες βιομηχανικές εγκαταστάσεις προστέθηκαν στο ήδη υπάρχον "μωσαϊκό" της πολεοδομικής και περιβαλλοντικής εξαθλίωσης του Ελαιώνα, μεγεθύνοντας τα ήδη υφιστάμενα προβλήματα, αλλά και εμποδίζοντας αρκετές

σύγχρονες και βιώσιμες μονάδες του Ελαιώνα απο το να λειτουργήσουν και να αναπτυχθούν. Στην κοινή γνώμη δημιουργήθηκε σταδιακά η εντύπωση ότι τα προβλήματα της περιοχής ήταν τόσο περίπλοκα και οι αρθρώσεις συμφερόντων και επιδιώξεων στο χώρο τόσο αντικρουόμενες και αντιφατικές, ώστε κανένας φορέας πολεοδομικής πολιτικής δεν θα ήταν διατεθειμένος -για λόγους πολιτικού κόστους- να προωθήσει μια μακρόπνοη και σφαιρική στρατηγική για την επίλυσή τους. Έτσι, η ηγεσία του Υπουργείου Χωροταξίας στις αρχές της 10ετίας του 1990, υπερβάλλοντας σε αίσθηση νεο-φιλελεύθερου "ρεαλισμού", προώθησε ένα Προεδρικό Διάταγμα (74Δ/1991) ένταξης της περιοχής του Ελαιώνα στο Σχέδιο Πόλης με όρους (χρήσεις γης και συντελεστές δόμησης) που θα αποτελούσαν κίνητρο για τη μεγιστοποίηση του ρυθμού εκμετάλλευσης της γης απο το ιδιωτικό κατασκευαστικό κεφάλαιο. Βασική επιδίωξη ήταν μέσα απο τη συσσώρευση επενδύσεων και κατασκευαστικών προγραμμάτων του ιδιωτικού τομέα, η περιοχή να μετατραπεί σταδιακά απο βιομηχανική σε μια συμβατική περιοχή κατοικίας και υπηρεσιών όπως όλες οι τυπικές πυκνοδομημένες συνοικίες της Αθήνας.

Η βασική ιδεολογική επιλογή πίσω απο την πρόταση αυτή βρίσκεται στη νεο-φιλελεύθερη αποθέωση της ελεύθερης αγοράς και του ρόλου που αυτή μπορεί να παίξει στην ανακατανομή των χρήσεων γης και την οργάνωση του χώρου. Με άλλα λόγια, οι υψηλοί συντελεστές εκμετάλλευσης της γης που προέβλεπε το εν λόγω ΠΔ, στόχευαν στην αύξηση της ζήτησης γης για οικονομικά κερδοφόρες τριτογενείς δραστηριότητες (γραφεία, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, κλπ) που μέσω του ελεύθερου ανταγωνισμού τιμών γης και ύψους ενοικίων θα εκδίωκαν σταδιακά απο την περιοχή τις δραστηριότητες εκείνες (κυρίως μικρομεσαίες βιομηχανίες και βιοτεχνίες) για τις οποίες το κόστος της γης ή/και το ύψος ενοικίου αποτελεί βασικό παράγοντα για την παραπέρα επιβίωσή τους. Ταυτόχρονα, η ραγδαία άνοδος των τιμών γης θα οδηγούσε ακόμα και τις οικονομικά ισχυρές και βιώσιμες βιομηχανικές επιχειρήσεις του Ελαιώνα, που απασχολούν σήμερα ένα μεγάλο ποσοστό του εργατικού δυναμικού της περιοχής, να αναζητήσουν εκτός Αττικής φτηνότερη περιοχή μετεγκατάστασης, να κλείσουν τις παραγωγικές μονάδες στον Ελαιώνα (με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την τοπική αγορά εργασίας) και να αξιοποιήσουν τα οικοπέδα και τα κτίριά τους για πιο κερδοφόρες χρήσεις (εμπόριο, αποθήκες, διακίνηση, κλπ). Η εξέλιξη αυτή, δεν αποτελεί μια "υπόθεση εργασίας" αλλά μια πραγματικότητα που έχει ήδη αρχίσει να δρομολογείται: Ηδη, αρκετές βιομηχανικές εγκαταστάσεις, έχουν εσωτερικά αλλάξει χρήση -προβλέποντας ακριβώς στο μηχανισμό που σκιαγραφήσαμε παραπάνω. Επιπλέον, η μεγιστοποίηση του ρυθμού παραγωγής δομημένου χώρου μέσα απ' τους μηχανισμούς της ελεύθερης αγοράς, θα οδηγούσε σταδιακά στην πλήρη εξαφάνιση κάθε ελεύθερου -ή "χαλαρά"- απασχολούμενου- χώρου, αποστερώντας έτσι την πρωτεύουσα από τα ελάχιστα εναπομείναντα αποθέματα γης που θα μπορούσαν -ενταγμένα μέσα σ' ένα συνολικότερο σχήμα οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης- να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη οξυμένων κοινωνικών αναγκών (πράσινο, αναψυχή, πολιτισμός, εκπαίδευση, κλπ). Με άλλα λόγια, η νεο-φιλελεύθερη πρόταση για τον Ελαιώνα, μεγιστοποιούσε μεν το οικονομικό "προφίλ" της περιοχής και την προοπτική εισροής επενδύσεων, χωρίς όμως παράλληλα να λαμβάνει υπόψη της ούτε το σημαντικό κοινωνικό κόστος (ένταση αποβιομηχάνισης και ανεργίας), ούτε το περιβαλλοντικό κόστος (κατάληψη ελεύθερων χώρων) της αναδιάρθρωσης αυτής.

Από την άλλη μεριά όμως, -πέρα από τις αιτήσεις ανάκλησης της εφαρμογής του ΠΔ στο Συμβούλιο Επικρατείας- οι εναλλακτικές προτάσεις των τοπικών και κοινωνικών φορέων, όπως τουλάχιστον διατυπώθηκαν σε εκδήλωση που διοργάνωσε το ΤΕΕ (Τεχνικά Χρονικά, Τεύχ.3/1992), ακολούθησαν μια μονομερή οπτική, που όπως και παλιότερα παγιδεύτηκε εκ νέου στο παραπλανητικό δίλημμα "βιομηχανική ανάπτυξη -ή- περιβάλλον". Ορισμένες μάλιστα παρεμβάσεις στην εκδήλωση αυτή, θεώρησαν σκόπιμο να διατυπώσουν το αίτημα μετατροπής του Ελαιώνα σε ένα τεράστιο πάρκο πρασίνου μητροπολιτικής σημασίας απογυμνωμένο από κάθε παραγωγική δραστηριότητα, (χώρος αναψυχής) αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις της προοπτικής αυτής στην οικονομία της πόλης και στην ήδη συρρικνωμένη αγορά εργασίας. Άλλες εναλλακτικές προτάσεις (ειδικότερα ορισμένων ΟΤΑ της περιοχής) έδειξαν κάποιο ενδιαφέρον για την ανάγκη διατήρησης της απασχόλησης και του τοπικού πλέγματος οικονομικών δραστηριοτήτων, ωστόσο, πρωταρχικό παρέμεινε το αίτημα της περιβαλλοντικής προστασίας κατ' αντιπαράθεση μάλιστα με την ανάγκη προστασίας και εκσυγχρονισμού του βιομηχανικού χώρου του Ελαιώνα. Έτσι, το γενικότερο πολωτικό κλίμα που επικράτησε σ' αυτές τις συζητήσεις, και πέρα από τις όποιες θεμιτές προθέσεις και προτεραιότητες, εμπόδισε την αναζήτηση μιας σύνθεσης απόψεων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μια σφαιρική εναλλακτική στρατηγική για την ανασυγκρότηση και ανάπτυξη του Ελαιώνα. Πολύ περισσότερο, ο ουτοπισμός και ρομαντισμός του "πρασίνου σενναρίου" απόκτησε λογικοφανή επιχειρήματα και σπρίγγματα, που εμπόδισαν να βγεί στην επιφάνεια μια πολύ απλή αλήθεια: Ότι σε μια εποχή οικονομικής κρίσης και παραγωγικής συρρίκνωσης, το δικαίωμα στην εργασία του Μάρξ αποκτά πολύ μεγαλύτερη σπουδαιότητα από το δικαίωμα στην αναψυχή του Λαφαργκ.

Η προοπτική κεντρικών περιοχών πόλεων όπως ο Ελαιώνας από τις οποίες απουσιάζει η παραγωγική δραστηριότητα, είναι έξω από κάθε σύγχρονη, κοινωνικά δίκαιη και ρεαλιστική οπτική. Βασικό στοιχείο μιας τέτοιας οπτικής, είναι ότι οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις οφείλουν να προσφέρουν μια ποικιλία τρόπων ζωής, μορφών απασχόλησης και ευκαιριών για τους πολίτες τους, παράλληλα με τη λήψη μέτρων χωροθέτησης δραστηριοτήτων με ταυτόχρονη προστασία και αναβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς τους περιβάλλοντος. Οφείλουν επίσης να συμβάλουν στην αποτελεσματικότητα της εθνικής οικονομίας ως συνόλου και στη δικαιότερη κοινωνικά κατανομή των αποτελεσμάτων της ανάπτυξης μεταξύ τάξεων και περιοχών της πόλης. Η εμπειρία άλλων πόλεων έχει δείξει ότι οι στόχοι αυτοί δεν είναι μεταξύ τους εξ' ορισμού ασύμβατοι, φθάνει να εξασφαλιστεί μέσα από διαδικασίες ουσιαστικού, ειλικρινούς και ισότιμου κοινωνικού διαλόγου μια μίνιμουμ δέσμη προγραμματικών συμφωνιών και δεσμεύσεων μεταξύ κεντρικής διοίκησης, τοπικής αυτοδιοίκησης και κοινωνικών φορέων για την ανάπτυξη της πόλης και να δημιουργηθεί το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο και οι φορείς υλοποίησης του σχεδιασμού με ουσιαστικές αρμοδιότητες διαχείρισης και χρηματοδότησης του όλου προγράμματος.

Τα κέντρα των πόλεων, με τις εξυπηρετήσεις που μπορούν να προσφέρουν λόγω προνομιακής κεντρικότητας, είναι "ιδανικοί τόποι" για την ενθάρρυνση έναρξης λειτουργίας νέων βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων μικρής κλίμακας παραγωγής και σύγχρονης τεχνολογίας, σε κλάδους που χωρίς να ρυπαίνουν το περιβάλλον μπορούν να συμβάλουν στην εξυπηρέτηση των άμεσων καταναλωτικών αναγκών του πληθυσμού, στη

διατήρηση της ποικιλίας τρόπων ζωής και ευκαιριών απασχόλησης, και στην τόνωση της οικονομίας της πόλης όχι μόνο άμεσα αλλά και έμμεσα με τη δημιουργία πολλαπλασιαστικών φαινομένων απασχόλησης σε συνδεδεμένες οικονομικές δραστηριότητες. Οι εξελίξεις στον τομέα των τεχνολογιών αντιρρύπανσης και της εφαρμογής παθητικών συστημάτων ενέργειας στον πολεοδομικό σχεδιασμό, κάνουν σήμερα τη δυνατότητα συνύπαρξης βιομηχανίας-κέντρου πόλης-και ποιότητας ζωής όχι μια θεωρητική υπόθεση εργασίας αλλά μια ρεαλιστική πραγματικότητα. Απαραίτητες πολεοδομικές προϋποθέσεις γι' αυτό είναι:

(α) Η παροχή κατάλληλων χώρων -που μπορούν να προκύψουν με την ανακαίνιση και αναδιarrύθμιση παλιών βιομηχανικών και εμπορικών κελυφών σε μικρότερους "ευέλικτους" χώρους- εργαστήρια με κοινή χρήση σύγχρονων υποδομών σε χαμηλό κόστος και ανάλογων υπηρεσιών υποστήριξης.

(β) Συγκέντρωση τέτοιων χώρων σε κατάλληλα διαμορφωμένες ζώνες βιομηχανικών-βιοτεχνικών πάρκων κλαδικής ή πολυκλαδικής κατεύθυνσης, με ελεγχόμενα κριτήρια χωροθέτησης, τεχνολογικών μεθόδων παραγωγής και κριτηρίων φιλικότητας προς το περιβάλλον.

(γ) Βελτίωση των ευρύτερων αστικών υποδομών (μεταφορικών, τηλεπικοινωνιακών και ενεργειακών) στις περιοχές αυτές προκειμένου να αυξηθεί η ελκτικότητα τους για προσέλκυση νέων επιχειρήσεων και η προσβασιμότητά τους από και προς τις διάφορες περιοχές της πόλης.

(δ) Ανάλυση ειδικών προγραμμάτων περιβαλλοντικής και αισθητικής αναβάθμισης της "εικόνας" των κεντρικών αυτών περιοχών. Σε περιοχές που διαθέτουν αξιόλογο ιστορικό παρελθόν όπως ο Ελαιώνας (πχ Ιερά Οδός), τα προγράμματα αυτά θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στην ανάδειξη και προστασία των ιστορικών αυτών στοιχείων που συμβάλλουν στη διατήρηση του χαρακτήρα τους και στην ελκτικότητα τους.

(ε) Δημιουργία συνθηκών για την έλξη και άλλων -μη βιομηχανικών δραστηριοτήτων (εμπόριο, κατοικία, εκπαίδευση κλπ) που δημιουργούν πλέγματα συμπληρωματικών λειτουργιών τα οποία συμβάλλουν στην τοπική ανάπτυξη και στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης.

(στ) Πρόβλεψη ειδικών χώρων αναψυχής, κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων που συμβάλλουν στη μίξη ανθρώπων και ιδεών και στην πολλαπλότητα των τρόπων ζωής και δράσης μέσα στην πόλη.

(ζ) Αναμόρφωση και εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου βιομηχανικής ανάπτυξης της πόλης και πολεοδομικού σχεδιασμού στη βάση των πιο πάνω προτεραιοτήτων.

Η υλοποίηση τέτοιων πολεοδομικών προτεραιοτήτων στο πολιτικό επίπεδο προϋποθέτει:

(1) Αναδιάρθρωση των σχέσεων κεντρικής διοίκησης - τοπικής αυτοδιοίκησης στη βάση περισσότερο αποκεντρωμένων δομών εξουσίας και δυνατοτήτων παρέμβασης στην οργάνωση του χώρου. Η πρόσφατη θεσμοθέτηση του Β βαθμού τοπικής αυτοδιοίκησης μπορεί να αποτελέσει μια αφετηρία στην αναδιάρθρωση αυτή.

(2) Ενίσχυση της αντικειμενικής πληροφόρησης και ενεργού συμμετοχής των πολιτών και των κοινωνικών φορέων στη διαδικασία διαμόρφωσης και υλοποίησης των αναπτυξιακών και πολεοδομικών προγραμμάτων

(3) Αποκατάσταση των διαταραγμένων και προβληματικών σχέσεων κράτους, τοπικής αυτοδιοίκησης και επιχειρηματικών-επενδυτικών φορέων. Σήμερα, έχει γίνει από πολλούς κατανοητό ότι ούτε ο κρατισμός (κεντρικός ή τοπικός) με την εγγενή γραφειοκρατική του λογική και δυσκαμψία, ούτε η ελεύθερη αγορά, με την εγγενή λογική μεγιστοποίησης του ατομικού οφέλους, μπορούν να προσφέρουν βιώσιμες λύσεις στα περίπλοκα οικονομικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα των κέντρων των πόλεων. Πρέπει να ενισχυθεί η αμοιβαία κατανόηση των προβλημάτων και η αναζήτηση προγραμματικών συμφωνιών και συνεργατικών δράσεων στο επίπεδο της αναδιοργάνωσης του χώρου και της χρηματοδότησης των αναγκαίων έργων.

#### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Allen, J. Massey, D. eds. (1988) *The Economy in Question*. London, Sage Publications and Open University Press.
- Ashton, P. (1984) "Urbanization and the Dynamics of Suburban Development Under Capitalism." In Tabb and Sawers (eds.), 1984: 54- 81.
- Bale, J. (1988) *The Location of Manufacturing Industry*. Edinburgh, Oliver & Boyd.
- Chapman, K. Walker, D. (1987) *Industrial Location. Principles and Policies*. London, Basil Blackwell.
- CE/CDUP/CD (Council of Europe/Steering Committee for Urban Policies and the Architectural Heritage/City of Dortmund) (1985) *Environment and the Regeneration of the Industrial City in Europe*. Conference at Dortmund 17-19 September -Conclusions. Strasbourg.
- Cooke, Ph. (1983) *Theories of Planning and Spatial Development*. London, Hutchinson.
- Dear, M., Scott, A.J. eds, (1981) *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*. London, Methuen.
- Dunford, M. Perrons, D. (1983) *The Arena of Capital*. London, Macmillan.
- ΕΜΠ (1992α) *Μελέτη Καταγραφής και Βιωσιμότητας των Βιομηχανικών Δραστηριοτήτων του Ελαιώνα*. Αθήνα, ΕΜΠ/Σύνδεσμος Ελαιώνα.
- ΕΜΠ (1992β) *Πολεοδομική Οργάνωση και Ανάπλαση Περιοχής Ελαιώνα*. Αθήνα, ΕΜΠ/Δήμος Αθηναίων.
- Frobel, F., Heinrichs, J., Kreye, O. (1981) *The New International Division of Labour*. London, Cambridge University Press.
- Gordon, D.M. (1984) "Capitalist Development and the History of American Cities." In Tabb and Sawers, (eds.), 1984: 21-53.
- Harvey, D. (1982) *The Limits to Capital*. London, Basil Blackwell.
- Harvey, D. (1985b) *The Urbanization of Capital. Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. London, Basil Blackwell.
- Hirschman, A.O. (1958) *The Strategy of Economic Development*. New Haven, Yale University Press.
- Holland, S. (1979) *Capital versus the Regions*. London, Macmillan.

- Johnston, R.J. (1980) *City and Society*. Harmondsworth, Penguin.
- Massey, D. (1984) *Spatial Divisions of Labour*. London, Macmillan.
- Massey, D. (1988) "What's Happening to UK Manufacturing?" In Allen and Massey, (eds.), 1988: 45-90.
- Myrdal, G. (1957) *Economic Theory and Underdeveloped Regions*. London, Duckworth.
- Roweis, S. (1981) "Urban Planning in Early and Late Capitalist Societies: Outline of a Theoretical Perspective." In Dear and Scott (eds.), 1981: 159-77.
- Scott, A.J. (1980) *The Urban Land Nexus and the State*. London, Pion.
- Scott, A.J. (1988) *New Industrial Spaces: Flexible Production Organization and Regional Development in North America and Western Europe*. London, Pion.
- Smith, N. (1984) *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. London, Basil Blackwell.
- Tabb, W.K. Sawers, L. eds. (1984) *Marxism and the Metropolis. New Perspectives in Urban Political Economy*. Oxford, Oxford University Press.