



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία:

**ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΣΕ
ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ:
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

Εκπόνηση: Γιαννίτσα Στέλλα

Επιβλέπων: Σαγιάς Ι.

ΑΘΗΝΑ 2011

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	4
Abstract	5
Εισαγωγή	6
1. Μετασχηματισμοί των δυτικών κοινωνιών κατά τον 20 ^ο αιώνα και το αποτύπωμα τους στην πόλη	8
1.1. Η Νεωτερική Εποχή	9
1.1.1. Φορντισμός.....	9
1.1.2. Μοντερνισμός.....	12
1.1.3. Μεταπολεμική πολεοδομία και αστική ανάπτυξη.....	19
1.2. Η Μετανεωτερική Εποχή	26
1.2.1. Μεταφορντισμός.....	26
1.2.2. Μεταμοντερνισμός	33
1.2.3. Αναδυόμενες αστικές μορφές	37
1.2.3.1. Η αστική πολιτική μετά το 1970.....	37
1.2.3.2. Πρακτικές «αναβάθμισης» της ποιότητας του αστικού χώρου και νέα αστικά τοπία	39
1.2.3.3. Διαπιστώσεις	50
2. Μετασχηματισμοί της Αθηναϊκής Μητρόπολης	54
2.1. Επιλεκτική αναδρομή στην εξέλιξη των οικονομικών, χωρικών και κοινωνικών δομών της Αθήνας (1830-1990).....	54
2.1.1. Από την ίδρυση της Πρωτεύουσας μέχρι το μεσοπόλεμο	54
2.1.2. Ο μεσοπόλεμος.....	59
2.1.3. Η μεταπολεμική αστική ανάπτυξη	62
2.2. Τάσεις και μετασχηματισμοί στην Αθήνα κατά την τελευταία εικοσαετία	66
3. Δημιουργία πολιτιστικών επικέντρων σε αποβιομηχανοποιημένες αστικές περιοχές: Το παράδειγμα της οδού Πειραιώς	71
3.1. Η ιστορική εξέλιξη της οδού	71
3.2. Σύγχρονες τάσεις μετασχηματισμού της οδού	77
3.2.1. Ο ρόλος του Κράτους: Πολεοδομικές μελέτες, θεσμικό πλαίσιο, σημειακές παρεμβάσεις και επίσημος λόγος.....	79
3.2.2. Η οδός Πειραιώς σήμερα: Μεταξύ αποβιομηχάνισης και επανάχρησης του βιομηχανικού τοπίου	91

3.2.3. Χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων πολιτισμού επί της οδού Πειραιώς.....	100
3.2.4. Τα «συγκριτικά πλεονεκτήματα» της οδού.....	105
4. Η περίπτωση της βιομηχανικής ζώνης του Μοσχάτου, στο μέσο τμήμα της οδού Πειραιώς.....	110
4.1. Καθορισμός της περιοχής μελέτης.....	111
4.2. Η γεωγραφική θέση της περιοχής μελέτης στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας.....	112
4.3. Χρήσεις γης.....	114
4.4. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά.....	119
4.5. Κτηριακό απόθεμα.....	121
4.6. Μια συνολική εικόνα της περιοχής μελέτης.....	126
4.7. Συγκοινωνιακή σύνδεση.....	132
4.8. Θεσμικό πλαίσιο.....	134
4.9. Αντικειμενικές αξίες.....	136
4.10. Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης.....	138
4.11. Διαπιστώσεις.....	145
Βιβλιογραφία.....	149
Παράρτημα Χαρτών.....	157

Περίληψη

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια ο ρόλος της οδού Πειραιώς επαναπροσδιορίζεται. Ο παραδοσιακός βιομηχανικός άξονας της Αθήνας, μέσα από μια ακολουθία διαδικασιών, που συμπυκνώνεται στο σχήμα αποβιομηχάνιση – υποβάθμιση – ανάπτυξη, τείνει να μετασχηματιστεί σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού, αναψυχής και εμπορίου. Ο δρόμος συγκεντρώνει, σήμερα, αρκετά ανομοιογενή χαρακτηριστικά, γεγονός που οφείλεται κυρίως στο διαφορετικό βαθμό και τρόπο που έχουν επιδράσει οι νέες τάσεις ανάπτυξης στις διάφορες περιοχές που διατρέχει.

Η παρούσα εργασία επικεντρώνει στο μέσο τμήμα της οδού, όπου χωροθετείται η βιομηχανική ζώνη του Μοσχάτου, περιοχή που μπορεί να θεωρηθεί ως η περισσότερο υποβαθμισμένη από αυτές που αναπτύσσονται εκατέρωθεν του άξονα. Μέσα από την ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών της περιοχής, επιδιώκεται να διερευνηθεί το πώς οι τάσεις μετασχηματισμού της Πειραιώς έχουν επηρεάσει, ή είναι δυνατό μελλοντικά να επηρεάσουν, το συγκεκριμένο τμήμα.

Ωστόσο, οι αλλαγές που συντελούνται στην οδό Πειραιώς δεν είναι τυχαίες, αλλά προωθούνται μέσω κρατικών παρεμβάσεων και υποστηρίζονται από συγκεκριμένα «πλεονεκτήματα» της οδού, που έχουν προσελκύσει το δημόσιο και ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον. Επιπλέον, μπορούν να ενταχθούν στις διεθνείς τάσεις επανάχρησης βιομηχανικών περιοχών, με χωροθέτηση σε αυτές δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής.

Ειδικότερα, η ανάπτυξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ενταγμένη σε προγράμματα ανάπτυξης αποβιομηχανοποιημένων αστικών τμημάτων, έχει αναδειχθεί σε μια από τις βασικότερες πρακτικές αναβάθμισης των ενδοαστικών περιοχών, σε μεγάλες αλλά και σε μικρότερες ευρωπαϊκές πόλεις. Το φαινόμενο αυτό, μέσω της κοινωνικοχωρικής διαλεκτικής, συνδέεται με σημαντικούς μετασχηματισμούς που συντελούνται στις δυτικές κοινωνίες, κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Πρόκειται για αλλαγές που αποτυπώνονται στο σύνολο της κουλτούρας και της καθημερινότητας, και έχουν εισάγει στη θεωρητική συζήτηση έννοιες όπως φορντισμός / μεταφορντισμός, μοντερνισμός / μεταμοντερνισμός, νεωτερικότητα / μετανεωτερικότητα και βιομηχανική / μεταβιομηχανική κοινωνία.

Σε αυτό το πλαίσιο, το εξεταζόμενο τμήμα προσεγγίζεται διαδοχικά. Αρχικά γίνεται μια περιγραφή της διεθνούς συγκυρίας, η οποία και αποτελεί τη θεωρητική αφετηρία της ανάλυσης. Κατόπιν διερευνάται ο βαθμός σύγκλισης της Αθηναϊκής πραγματικότητας με τη διεθνή εμπειρία, ώστε να αναδειχθούν οι συσχετισμοί μεταξύ των τάσεων μετασχηματισμού της οδού Πειραιώς με ευρύτερα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτικά και πολιτισμικά φαινόμενα και τελικά να προκύψουν κάποιες διαπιστώσεις για την προοπτική εξέλιξης της εξεταζόμενης περιοχής.

Λέξεις Κλειδιά: *Μετανεωτερικότητα, Αποβιομηχανοποίηση, Επανάχρηση, Αστικές Αναπλάσεις, Πολιτιστικά Επίκεντρα, Οδός Πειραιώς*

Abstract

The role of Pireos street has been redefined the last fifteen years. The traditional industrial hub of Athens, through a succession of procedures that are compressed into the form of deindustrialization – degrading – renewal – tends to be reformed into a super-regional pole of culture, leisure and commerce. The Street today is comprised of several motley characteristics, due mainly to the different rate and manner that the new trends of development have influenced the different regions that it goes through.

This project focuses on the middle part of the street, where the industrial zone of Moschato is located- an area that can be considered as the most downgraded of the ones that exist on both sides of the street axis. Through the analysis of the basic characteristics of the area, it is aimed to be investigated how the reform tendencies of Pireos street have affected, or is possible to affect this specific section in the future.

However, the changes that are taking place on Pireos street are not accidental; they are being promoted by public sector interventions and supported by particular “advantages” of the street that have lured public and private interest on investment. Furthermore, they can be placed among global tendencies of reusing industrial areas, by establishing cultural and leisure activities there.

In particular, the growth of cultural activities, as part of urban regeneration of de-industrialized urban areas, has become one of the basic policies of upgrading urban areas in both big and small European cities. This phenomenon, through the socio-spatial dialectics, is linked to the crucial reforms that are taking place in western societies during the second half of the 20th century. These are changes that are being imprinted on culture and everyday life as a whole and have inserted into the theoretical discussion terms such as fordism/ post-fordism, modernism/ post-modernism, modernity/post-modernity and industrial/ post-industrial society.

In this context, the section to be examined is approached incrementally. At first, there is a description of the international situation, which is the theoretical starting point of analysis. After that, there is an investigation on the convergence of the Athenian reality with international experience to highlight the correlations between trends to transform Pireos street into a place that would have broader economic, social, political and cultural phenomena, and eventually result in some findings about the dynamics of the area in question.

Key Words: *Postmodernity, Deindustrialization, Reuse, Urban Renewal, Cultural Clusters, Pireos Street*

Εισαγωγή

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση των τάσεων μετασχηματισμού της οδού Πειραιώς και ειδικότερα ο τρόπος με τον οποίο οι τάσεις αυτές επηρεάζουν το τμήμα της βιομηχανικής ζώνης του Μοσχάτου, το οποίο βρίσκεται στα μέσα περίπου του δρόμου. Η οδός Πειραιώς, που κατά τον μεσοπόλεμο αποτέλεσε κύριο βιομηχανικό άξονα της Αθήνας, μετά το 1970 γνώρισε σημαντική υποβάθμιση, τόσο λόγω της αποβιομηχάνισης, όσο και λόγω συσσωρευμένων προβλημάτων που μπορούν να αποδοθούν στον ιδιόμορφο τύπο αστικής ανάπτυξης της πρωτεύουσας. Ωστόσο τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια δυναμική μετατροπής του άξονα σε ζώνη πολιτισμού και αναψυχής.

Μετά από βιβλιογραφική έρευνα διαπιστώθηκε πως ανάλογα παραδείγματα εντοπίζονται με μεγάλη συχνότητα στις ευρωπαϊκές πόλεις. Ειδικότερα, η ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής σε αποβιομηχανοποιημένες αστικές περιοχές, τις τελευταίες δεκαετίες, έχει αναδειχθεί σε βασική πρακτική αναβάθμισης της εικόνας των πόλεων, καθώς αυτές ανταγωνίζονται για να αυξήσουν τις αναπτυξιακές τους προοπτικές, μέσω της προσέλκυσης κεφαλαίου.

Σε αυτό το πλαίσιο το παράδειγμα της οδού Πειραιώς προσεγγίζεται διαδοχικά. Αναλυτικότερα, η εργασία αποτελείται από τέσσερα κύρια μέρη. Το πρώτο μέρος βασίζεται στη βιβλιογραφική έρευνα και διερευνά τους μετασχηματισμούς των δυτικών κοινωνιών κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο αυτοί αποτυπώνονται στην πόλη. Σκοπός είναι να δημιουργηθεί εκείνο το θεωρητικό υπόβαθρο, μέσω του οποίου η περίπτωση της οδού Πειραιώς θα συσχετιστεί με ευρύτερα οικονομικά, κοινωνικά, πολιτικά και πολιτισμικά φαινόμενα. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί πως η έννοια της κοινωνικοχωρικής διαλεκτικής, δηλαδή της αμφίδρομης διαδικασίας αλληλεπίδρασης των οικονομικών, πολιτικών και κοινωνικών συνθηκών με το χώρο, αποτελεί τον βασικό θεωρητικό άξονα γύρω από τον οποίο αναπτύσσεται η παρούσα εργασία.

Στο δεύτερο, επίσης βιβλιογραφικό, μέρος διερευνάται ο βαθμός σύγκλισης της Αθήνας με τη διεθνή εμπειρία. Ωστόσο προηγείται μια επιλεκτική αναδρομή στην εξέλιξη των οικονομικών, κοινωνικών και χωρικών δομών της πρωτεύουσας, ώστε η σύγχρονη αθηναϊκή πραγματικότητα να γίνει κατανοητή ως συνισταμένη των ιδιαίτερων, ιστορικά διαμορφωμένων, τοπικών συνθηκών με τις συνθήκες που, στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, «επιβάλλει» η διεθνής συγκυρία.

Το τρίτο μέρος πραγματεύεται την περίπτωση της οδού Πειραιώς. Αρχικά γίνεται μια αναδρομή στην ιστορία της οδού, καθώς μέσα από αυτή προκύπτουν σημαντικά στοιχεία για το συνολικό της χαρακτήρα, αλλά και για τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των πληθυσμών που κατοικούν στις περιοχές εκατέρωθεν αυτής. Στη συνέχεια περιγράφονται οι τάσεις μετασχηματισμού του άξονα, όπως προωθούνται μέσα από την κρατική παρέμβαση και ενισχύονται από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Θεωρώντας πως η διαμορφωμένη σήμερα κατάσταση, έχει σαφώς δυναμικά χαρακτηριστικά, καθώς τοποθετείται εν μέσω μιας διαδικασίας αποβιομηχάνισης και επανάχρησης, η περιγραφή της εντάσσεται στο πλαίσιο ανάλυσης των εν λόγω τάσεων μετασχηματισμού. Ειδικότερα, εξετάζεται σε συνάρτηση με την επιρροή αυτής της

διαδικασίας στα επιμέρους τμήματα που διατρέχει ο ιστορικός άξονας, ενώ ειδικό βάρος δίνεται σε εκείνα τα χαρακτηριστικά, ή «συγκριτικά πλεονεκτήματα» της οδού, που έχουν προσελκύσει το κρατικό και επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

Το τελευταίο μέρος της εργασίας επικεντρώνει στη βιομηχανική ζώνη του Μοσχάτου, στο μέσο τμήμα της οδού Πειραιώς. Έναυσμα για τη μελέτη της συγκεκριμένης περιοχής αποτέλεσε η χωροθέτηση ενός σημαντικού πυρήνα πολιτισμού σε χώρο παρακείμενο αυτής. Πρόκειται για το επίκεντρο πολιτισμού που συγκροτούν το πολιτιστικό κέντρο *Ελληνικός Κόσμος* του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού (Ι.Μ.Ε.), η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών (Α.Σ.Κ.Τ.) και ο χώρος του Φεστιβάλ Αθηνών, *Πειραιώς 260*. Κατόπιν της πρώτης αναγνωριστικής επίσκεψης στην περιοχή, ήταν φανερό πως ο πυρήνας αυτός έρχεται σε σοβαρή αντίθεση με το βιομηχανικό, και σημαντικά υποβαθμισμένο τμήμα του Μοσχάτου. Συνεπώς, η έρευνα πεδίου και η ακόλουθη ανάλυση, δεδομένων των τάσεων μετασχηματισμού της Πειραιώς σε πολιτιστικό-ψυχαγωγικό άξονα, κινούνται στην κατεύθυνση της διερεύνησης εκείνων των χαρακτηριστικών που πιθανώς θα ευνοήσουν την ανάπτυξη/επέκταση ανάλογων χρήσεων στην περιοχή μελέτης. Σε αυτό το πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε επί του πεδίου αναλυτική καταγραφή των χρήσεων γης, του ύψους, της παλαιότητας και της κατάστασης του κτηριακού αποθέματος. Τα συλλεχθέντα στοιχεία της απογραφής παρουσιάζονται στο Παράρτημα Χαρτών, στις τελευταίες σελίδες του παρόντος τεύχους.

1. Μετασχηματισμοί των δυτικών κοινωνιών κατά τον 20^ο αιώνα και το αποτύπωμα τους στην πόλη

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970, στις χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής, κυρίαρχο μοντέλο ανάπτυξης, που αποτέλεσε τη βάση για τη μακρόχρονη μεταπολεμική οικονομική μεγέθυνση, ήταν αυτό του φορντισμού-κεϋνσιανισμού. Βασικά γνωρίσματα του φορντικού προτύπου ήταν η μαζική παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων, η δημιουργία μεγάλων καθετοποιημένων βιομηχανικών μονάδων και η οικοδόμηση του *κράτους πρόνοιας*.

Όμως κάτω από την πίεση διαφόρων παραγόντων, που θα αναλυθούν στη συνέχεια, και με έναυσμα την οικονομική κάμψη του 1973 (πετρελαϊκή κρίση), μπήκε σε κίνηση ένα σύνολο διαδικασιών που σταδιακά οδήγησε σε ένα νέο καθεστώς συσσώρευσης,¹ που αποδίδεται στη διεθνή βιβλιογραφία με όρους όπως *ευέλικτη συσσώρευση (flexible accumulation)*, *μεταφορντισμός (post-fordism)*, *νεοφορντισμός² (neo-fordism)*.

Οι έννοιες του φορντισμού και του μεταφορντισμού προσλαμβάνουν ένα ευρύτερο σύνολο σημασιών, πέρα από την οργάνωση της βιομηχανικής παραγωγής, που αφορούν σε κοινωνικά πρότυπα, καταναλωτικές συμπεριφορές, εργασιακές σχέσεις, πολιτικοοικονομικές πρακτικές, αισθητικές κρίσεις και πολιτισμικές αξίες.

Η νέα συγκυρία, όπως εκφράστηκε στο σύνολο της κουλτούρας και της καθημερινότητας, έχει εισάγει στη θεωρητική συζήτηση έννοιες όπως μοντερνισμός / μεταμοντερνισμός, νεωτερικότητα / μετανεωτερικότητα και βιομηχανική / μεταβιομηχανική κοινωνία. Οι όροι αυτοί έχουν χρήση αντίστοιχη με εκείνη του σχήματος φορντισμός / μεταφορντισμός, ανάλογα με το πεδίο εξέλιξης που εξετάζεται³. Το συνθετικό «μετα-» στις παραπάνω έννοιες υποδηλώνει πως για την κατανόηση τους είναι απαραίτητη η αντιπαραβολή των βασικών τους χαρακτηριστικών με εκείνα που περιγράφουν το *πριν*. Η συνθετότητα, βέβαια, αυτών των στοιχείων, οι πολύπλοκες σχέσεις αλληλεπίδρασης τους και η ιδιαίτερη μορφή που πήραν σε κάθε χώρα σε συνάρτηση με τις τοπικές συνθήκες, δεν επιτρέπει παρά μόνο μια σχηματική προσέγγιση τους.

¹ Ως έννοια το *καθεστώς συσσώρευσης* αναπτύχθηκε, στα πλαίσια της *θεωρίας της ρύθμισης*, για να περιγράψει τη συγκρότηση ευρύτερων δομών, όπου σύνολα κοινωνικών, οικονομικών και θεσμικών διευθετήσεων συμβάλλουν στην εξισορρόπηση παραγωγής και κατανάλωσης (Knox and Pinch, 2009: 553).

² Με τον όρο *μεταφορντισμός* δίνεται έμφαση στην ποιοτική διαφοροποίηση από το προϋπάρχον μοντέλο του φορντισμού, ενώ υποδηλώνεται μια τομή/ρήξη στην εξέλιξη των προτύπων παραγωγής και οργάνωσης. Αντίθετα ο όρος *νεοφορντισμός* παραπέμπει σε μια δυναμική της συνέχειας (Ψαρρά, 2002: 6).

³ Αν και οι όροι αυτοί έχουν πολλαπλό νόημα, μπορούμε σχηματικά να πούμε πως η νεωτερικότητα (*modernity*), και αντίστοιχα η μετανεωτερικότητα (*postmodernity*), αναφέρονται συνολικά σε μια εποχή, ενώ ο μοντερνισμός (*modernism*) και ο μεταμοντερνισμός (*postmodernism*) παραπέμπουν περισσότερο σε τρόπους σκέψης/φιλοσοφίας και σε πολιτισμικές τάσεις.

Το ζήτημα του περάσματος στη μετανεωτερικότητα, έχει αποτελέσει αντικείμενο πλήθους ακαδημαϊκών και επιστημονικών αντιπαραθέσεων, με επίκεντρο το βάθος των μετασχηματισμών που αυτό υποδηλώνει, αλλά και τις πολλαπλές ερμηνείες που επιδέχεται ο όρος μεταμοντέρνο. Ωστόσο, ακόμα και αν οι μετασχηματισμοί που συντελέστηκαν κατά τη δεκαετία του 1970 δε σηματοδοτούν μια πραγματική τομή αλλά μια αναδιάταξη, στα πλαίσια πάντα του καπιταλιστικού συστήματος, έχει ουσιαστικό ενδιαφέρον να εξεταστούν οι διακριτές διαφορές που συνθέτουν το σχήμα νεωτερικότητα-μετανεωτερικότητα. Οι όποιες «διχοτομίες», τέλος, πρέπει πάντα να εξετάζονται στα πλαίσια της διαλεκτικής φορντικών-μεταφορντικών χαρακτηριστικών, αφού αυτά σε ένα βαθμό συνυπάρχουν και συντίθενται με διαφορετικό τρόπο κατά περίπτωση (στο χώρο και στο χρόνο).

1.1. Η Νεωτερική Εποχή

1.1.1. Φορντισμός⁴

Τα φορντικά⁵ πρότυπα παραγωγής ξεκίνησαν και αναπτύχθηκαν στις ΗΠΑ, ενώ εξαπλώθηκαν στην Ευρώπη, ουσιαστικά μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε ο φορντισμός έγινε πλήρως ανεπτυγμένο και διακριτό καθεστώς συσσώρευσης (Harvey, 2007: 182).

Σε επίπεδο παραγωγικής διαδικασίας, το φορντικό μοντέλο, υιοθετώντας τις αρχές του τείλοριζμού⁶, εισήγαγε τον διαχωρισμό μεταξύ χειρωνακτικής και επιτελικής εργασίας, στα πλαίσια μιας κάθετης και αυστηρής ιεραρχίας. Η εντατικοποίηση της εργασιακής διαδικασίας βασίστηκε στην τεχνική της κινούμενης αλυσίδας συναρμολόγησης, όπου η ροή των παραγόμενων κομματιών και η ταχύτητα των μηχανών καθόριζαν τον ρυθμό των επαναλαμβανόμενων κινήσεων των εργατών.

Η *επιστημονική οργάνωση της εργασιακής διαδικασίας*, η τεχνολογική πρόοδος και η συγκρότηση μεγάλων μονάδων βιομηχανίας, επέτρεψαν τη μαζική παραγωγή τυποποιημένων προϊόντων. Οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονταν στη βάση της μείωσης του κόστους παραγωγής, και, επωφελούμενες από εσωτερικές οικονομίες κλίμακας⁷,

⁴ Η παράγραφος βασίζεται στην ανάλυση που αναπτύσσει ο David Harvey στο έργο του *Η Κατάσταση της Μετανεωτερικότητας* (Harvey, 2007).

⁵ Ο όρος παραπέμπει στον αμερικανό βιομήχανο Henry Ford, ο οποίος, το 1914, εγκατέστησε, στο Ντίαρμπρον του Μίσιγκαν, ένα νέο εργοστασιακό σύστημα για τη μαζική παραγωγή αυτοκινήτων, βασισμένο στην αυτόματη γραμμή συναρμολόγησης.

⁶ Σύνολο αρχών που διατύπωσε ο Frederick Taylor, στο έργο του *The principles of scientific management* (1911), σύμφωνα με τις οποίες η αποτελεσματική, όπως προκύπτει από μελέτες «χρόνου και κίνησης», κατάτμηση της εργασιακής διαδικασίας σε επιμέρους απλές κινήσεις, μπορεί να επιφέρει σημαντική αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας (Harvey, 2007: 176).

⁷ Ο όρος *εσωτερικές οικονομίες κλίμακας* αναφέρεται σε παράγοντες που προκύπτουν στο εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης και μειώνουν το κόστος παραγωγής του προϊόντος (π.χ. η αύξηση του όγκου παραγωγής).

παρήγαγαν μεγάλες ποσότητες ομοειδών προϊόντων, διατηρώντας μεγάλα αποθέματα τεμαχίων ανεξαρτήτως ζήτησης (*Just-in-Case production*) (Knox and Pinch, 2009: 75-76).



Εικόνα 1: Εργάτες στη γραμμή παραγωγής του εργοστασίου Ford, το 1913. Πηγή: <http://en.wikipedia.org/>

Ο αυστηρός τεχνικός καταμερισμός της εργασίας, η αυτοματοποίηση και η εντατική εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης, δημιούργησαν έναν «νέο τύπο» εργάτη, που, αποειδικευμένος⁸, αποξενωμένος από το αντικείμενο της δουλειάς του και εκτελώντας εργασίες ρουτίνας, υποβιβάστηκε σε «εξάρτημα της μηχανής». Από την άλλη πλευρά, η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού εργατών στα εργοστάσια ενδυνάμωσε τον συνδικαλισμό και τις συλλογικές διεκδικήσεις. Ο νέος συσχετισμός δυνάμεων που δημιουργήθηκε, ώθησε το κράτος να συνθέσει ένα θεσμικό πλαίσιο ρύθμισης των ταξικών αντιθέσεων, με το οποίο κατοχυρώθηκαν γενικοί όροι εργασίας και θεσμοποιήθηκαν οι συλλογικές συμβάσεις⁹.

Η δομή του φορντισμού, μεταπολεμικά, συμπληρώθηκε από ένα σύνολο πολιτικών θεμελίωσης του *κράτους πρόνοιας*, που βασίζονταν στη θεωρία του οικονομολόγου John Maynard Keynes, και περιγράφονται με τον όρο *κεϋνσιανισμός*. Το κεϋνσιανό μοντέλο ρύθμισης πρότεινε έντονες κρατικές παρεμβάσεις στην οικονομία, με στόχο αφενός τη διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της αγοράς, αφετέρου την άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου των πληθυσμών, ώστε να διαφυλαχτεί η κοινωνικοοικονομική σταθερότητα του συστήματος. Ειδικότερα, η παρέμβαση του κράτους, πραγματοποιήθηκε με τη θέσπιση ενός συνόλου θεσμών, που υποστήριζαν τη ζήτηση για ιδιωτικά αγαθά και υπηρεσίες, στοιχείο απαραίτητο για μια αρμονική σχέση μεταξύ μαζικής παραγωγής και κατανάλωσης (Knox and Pinch, 2009: 70). Η διαχείριση της ζήτησης επετεύχθη κυρίως μέσω της εξασφάλισης του βασικού μισθού και της πλήρους απασχόλησης. Στις δραστηριότητες του κράτους πρόνοιας περιλαμβάνεται, επίσης, η παροχή επιδομάτων και κοινωνικών υπηρεσιών, όπως η εκπαίδευση, η υγειονομική περίθαλψη, η στέγαση, η κοινωνική ασφάλιση και πρόνοια.

⁸ Η έννοια της αποειδίκευσης αναφέρεται στην απαξίωση των δεξιοτήτων και στη μείωση του επιπέδου γνώσεων των εργατών.

⁹ Οι αγώνες των εργατών υπήρξαν σημαντικότερος παράγοντας διαμόρφωσης της κρατικής πολιτικής. Παρόλα αυτά δεν ήταν ο μοναδικός. Η κοινωνική πολιτική απέβλεπε, επίσης, στην αποτροπή μιας νέας οικονομικής κρίσης, όπως και στη «νομιμοποίηση» του καπιταλιστικού συστήματος, μέσω της άμβλυνσης των ανισοτήτων.

Ως μια από τις βασικότερες προϋποθέσεις για την βιωσιμότητα του φορντικού μοντέλου αναδείχθηκε η μαζική κατανάλωση. Μαζική παραγωγή και μαζική κατανάλωση αποτέλεσαν τελικά δύο όψεις του ίδιου νομίσματος, όπου η μία επανατροφοδοτούσε την άλλη. Για τις επιχειρήσεις, ο εργάτης, πέρα από φορέας εργατικής δύναμης, άρχισε να αποκτά ενδιαφέρον και ως καταναλωτής¹⁰. Η καταναλωτική δραστηριότητα, την οποία ο Baudrillard αποκάλεσε «νέα παραγωγική δύναμη» (Baudrillard, 2005: 55), υποστηρίχθηκε από την πολιτική του κράτους πρόνοιας, τους σχετικά υψηλούς μισθούς και το πιστωτικό σύστημα, ενώ προωθήθηκε (αν όχι «επιβλήθηκε») μέσω του μηχανισμού της διαφήμισης.

Τα νέα καταναλωτικά πρότυπα διαμορφώθηκαν στις ΗΠΑ, όπου, κατά το μεσοπόλεμο, συντονισμένα δίκτυα marketing χρησιμοποίησαν στη διαφήμιση τις νεοεμφανιζόμενες τότε ψυχαναλυτικές θεωρίες, για να ανάγουν τα αντικείμενα σε σύμβολα¹¹ (*The Century of the Self*, 2002). Η διαφορά του νέου μοντέλου κατανάλωσης, πέρα από ότι απευθυνόταν σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα, ήταν ότι τα υλικά αγαθά δεν υποδήλωναν πια απλά το επίπεδο ευημερίας και ιεραρχικής θέσης του κατόχου τους, αλλά απέκτησαν συμβολική αξία ως σημεία γνωρισμάτων και αξιών της προσωπικότητας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η προώθηση του αυτοκινήτου ως συμβόλου αρρενωπότητας ή ακόμα η σύνδεση του τσιγάρου με την ιδέα της γυναικείας ανεξαρτησίας.

Ο καταναλωτισμός διαδόθηκε στην Ευρώπη κυρίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Παρόλα αυτά αν δεχτούμε τον ορισμό του Bauman για την *κοινωνία των καταναλωτών* ως «ένα είδος κοινωνίας που “εγκαλεί” τα μέλη της πρωτίστως ως προς την ικανότητα τους να καταναλώνουν» (Bauman, 2008: 75), μπορούμε να ισχυριστούμε πως η μετάβαση σε αυτό το είδος κοινωνίας δεν ολοκληρώθηκε στα πλαίσια του φορντισμού. Τα κανονικοποιημένα πρότυπα συμπεριφοράς που κυριάρχησαν κατά τα πρώτα τουλάχιστον μεταπολεμικά χρόνια, βασίστηκαν περισσότερο στις προβαλλόμενες αξίες της εργασιακής ηθικής, της οικογένειας, της μακροπρόθεσμης ασφάλειας και της εθνικής ή τοπικής υπερηφάνειας (Harvey, 2007: 174, Knox and Pinch, 2009: 48).

Ωστόσο η δυνατότητα μαζικής και τυποποιημένης κατανάλωσης κατάφερε σταδιακά να υπονομεύσει την κοινωνικότητα και τα δίκτυα αλληλεγγύης που είχε στο παρελθόν

¹⁰ Ήδη από τις αρχές του αιώνα, ο Henry Ford, αναγνωρίζοντας τη σημασία της μαζικής κατανάλωσης, είχε καθιερώσει για τους εργάτες του ημερομίσθιο διπλάσιο από το μέσο βιομηχανικό ημερομίσθιο της εποχής (Knox and Pinch, 2009: 69). Με αυτό τον τρόπο, αφενός επέβαλλε στους εργαζόμενους μια νέου τύπου πειθαρχία, αφετέρου τους παρείχε επαρκές εισόδημα ώστε να καταναλώνουν τα μαζικά παραγόμενα προϊόντα (Harvey, 2007: 177).

¹¹ Μια πολύ ενδιαφέρουσα περιγραφή για τον τρόπο που χρησιμοποιήθηκαν οι θεωρίες της ψυχανάλυσης στη διαφήμιση υπάρχει στο ντοκιμαντέρ “The Century of the Self” (2002) του Adam Curtis. Σύμφωνα με αυτό, ο αμερικανός πρόεδρος Herbert Hoover, μετά την εκλογή του, το 1928, έθετε ένα νέο καθήκον στους ανθρώπους του επί των δημοσίων σχέσεων: «...να δημιουργήσετε επιθυμίες και να μετατρέψετε τον κόσμο σε διαρκώς κινούμενες μηχανές ευτυχίας, μηχανές-κλειδιά για την οικονομική πρόοδο». Αντίστοιχη άποψη διατύπωνε, την ίδια περίοδο, ο Paul Mazer της Lehman Brothers: «Η Αμερική πρέπει να περάσει από το αναγκαίο στο επιθυμητό. Ο κόσμος πρέπει να εκπαιδευτεί στο να επιθυμεί νέα πράγματα πριν ακόμα χαλάσουν τα παλιά. Πρέπει να δημιουργήσουμε μια νέα αμερικανική νοοτροπία: οι επιθυμίες πρέπει να επισκιάσουν τις ανάγκες».

αναπτύξει η εργατική τάξη, στα πλαίσια του κοινωνικού της διαχωρισμού και των περιορισμένων ευκαιριών που της δίνονταν¹² (Hobsbawm, 1999: 250).

Εδώ πρέπει να επισημανθεί πως και μεν το φορντικό μοντέλο οδήγησε στην άνοδο του επιπέδου υλικής διαβίωσης της μάζας του πληθυσμού, αλλά τα οφέλη του δεν αφορούσαν τους πάντες. Εν μέσω μιας «ευημερούσας» κοινωνίας, οι ανισότητες που απέρρεαν από τη μη πρόσβαση στην προνομιούχο απασχόληση (και άρα στα διαφημιζόμενα αγαθά της μαζικής κατανάλωσης) για κάποιες ομάδες του πληθυσμού, ήταν ιδιαίτερα έντονες (Harvey, 2007: 193). Ο αποκλεισμός από ορισμένους τομείς της αγοράς εργασίας αφορούσε κυρίως σε διακρίσεις με βάση το φύλο, τη φυλή και την εθνοτική ομάδα (Harvey, 2007: 193, Knox and Pinch, 2009: 73). Το εργατικό δυναμικό αποτελούνταν, κατά κύριο λόγο, από λευκούς άντρες. Επίσης, πέρα από μεγάλους βιομηχανικούς κλάδους που παρείχαν σχετικά υψηλούς μισθούς, υπήρχαν και τα λεγόμενα *sweatshops*¹³, δηλαδή παραγωγικές μονάδες εντατικής και χαμηλόμισθης εργασίας (Knox and Pinch, 2009: 73). Τέλος, σε ένα άλλο επίπεδο κριτικής, μπορούμε να παραθέσουμε το επιχείρημα του Baudrillard, για την *εξισωτική ιδεολογία της ευημερίας*:

Η *Επανάσταση της ευημερίας* είναι η κληρονόμος, η εκτελέστρια της διαθήκης της Αστικής επανάστασης ή απλώς κάθε επανάστασης που αναγορεύει σε βασική αρχή την ισότητα των ανθρώπων, χωρίς να μπορεί (ή χωρίς να θέλει) να την πραγματοποιεί στο βάθος. Η δημοκρατική βασική αρχή μετατρέπεται τότε από πραγματική ισότητα, των ικανοτήτων, των υπευθυνοτήτων, των κοινωνικών ευκαιριών, της ευτυχίας (με την πλήρη σημασία του όρου), σε ισότητα ενώπιον του Αντικειμένου και άλλων πρόδηλων σημείων της κοινωνικής επιτυχίας και της ευτυχίας.

(Baudrillard, 2005: 46)

1.1.2. Μοντερνισμός¹⁴

Ο μεταπολεμικός πολεοδομικός σχεδιασμός, στις χώρες της Δύσης, βασίστηκε στις αρχές του μοντερνισμού, εξυπηρετώντας αρχικά την ανάγκη για μαζική ανοικοδόμηση των πόλεων, που είχαν πληγεί από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ο μοντερνισμός υπήρξε το κυρίαρχο αισθητικό και φιλοσοφικό κίνημα της εποχής της νεωτερικότητας. Αφενός υιοθέτησε τις αρχές επιστημονικής ανάλυσης και ορθολογικής σκέψης του Διαφωτισμού, αφετέρου επηρεάστηκε από την αίσθηση του

¹² Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η διάδοση της χρήσης τηλεόρασης που λειτούργησε αποτρεπτικά ως προς τη δημόσια συναναστροφή.

¹³ Τα *sweatshops* αναπτύχθηκαν κυρίως στις ΗΠΑ, όπου τα υψηλά επίπεδα μετανάστευσης είχαν δημιουργήσει ένα πολυάριθμο εργατικό δυναμικό (Knox and Pinch, 2009: 40).

¹⁴ Η παράγραφος βασίζεται στην ανάλυση που αναπτύσσει ο David Harvey στο έργο του *Η Κατάσταση της Μετανεωτερικότητας* (Harvey, 2007).

εφήμερου και της συνεχούς αλλαγής που ανέδειξε η τεχνολογική πρόοδος και ο σύγχρονος τρόπος ζωής στην πόλη. Η εκβιομηχάνιση, ο εκσυγχρονισμός, οι νέοι τρόποι παραγωγής και κατανάλωσης, η εξέλιξη των μηχανών και των μεταφορικών συστημάτων, η αστικοποίηση, αποτέλεσαν βασικά χαρακτηριστικά της εποχής της νεωτερικότητας. Ο μοντερνισμός ουσιαστικά αναδύθηκε ως απάντηση σε αυτές τις νέες συνθήκες, προσπαθώντας στη συνέχεια να τις τροποποιήσει ή να τις στηρίξει (Harvey, 2007: 48).

Ο Harvey τοποθετεί τις απαρχές του πολιτισμικού μοντερνισμού στο Παρίσι, μετά την εξέγερση του 1848 (Harvey, 2007: 44). Μέχρι τη δεκαετία του 1970, οπότε αρχίζει σταδιακά να συντελείται η μετατόπιση στον μεταμοντερνισμό, το κίνημα του μοντερνισμού εξέλαβε διακριτά χαρακτηριστικά, τα οποία διέφεραν από τόπο σε τόπο, και υπέστη ποιοτικούς μετασχηματισμούς, που υπαγορεύονταν από τις ιστορικές συνθήκες κάθε εποχής. Άλλωστε οι αξίες του ριζοσπαστισμού, της ρήξης με το παρελθόν και της «δημιουργικής καταστροφής»¹⁵, που υιοθέτησαν οι καλλιτεχνικές πρωτοπορίες στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, δημιούργησαν το κατάλληλο περιβάλλον για τη διαμόρφωση ποικίλων αισθητικών ρευμάτων (ιμπρεσιονισμός, κυβισμός, σουρεαλισμός, εξπρεσιονισμός, ντανταϊσμός κτλ.).

Παρά την αίσθηση μιας κατακερματισμένης πραγματικότητας, τους καλλιτέχνες του μοντερνισμού απασχόλησε ιδιαίτερα η έκφραση μιας αιώνιας, αμετάβλητης και οικουμενικής αλήθειας. Συχνά μάλιστα οι συνεχείς πειραματισμοί, οι ιδιαίτεροι τρόποι αναπαράστασης και οι ριζοσπαστικές πρακτικές που ακολουθούσαν, απέβλεπαν στην αποτύπωση αυτού του μηνύματος, μέσω της πρόκλησης και της πρωτοτυπίας (Harvey, 2007: 45).

Ιδιαίτερα πριν τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε το μοντέρνο κίνημα έφτασε στο απόγειο του, συνέβη ένας βασικός μετασχηματισμός στη δομή και στο ύφος του. Η αντίληψη της «τέχνης για την τέχνη» και ο ελιτισμός, στοιχεία που ήταν σε κάποιο βαθμό υπαρκτά στους κύκλους των δημιουργών και των παραγωγών πολιτισμικών προϊόντων, έδωσαν τη θέση τους στην πολιτικοποιημένη τέχνη και στην προσπάθεια προσέγγισης των κοινωνικών ζητημάτων. Οι τάσεις πολιτικής στράτευσης των καλλιτεχνών¹⁶ ήταν ιδιαίτερα έντονες και κατά τον μεσοπόλεμο, ωθούμενες από σημαντικά ιστορικά γεγονότα και συνθήκες, όπως ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος (1914-1918), η άνοδος του κομμουνισμού και των κοινωνικών κινημάτων, η Γερμανική Επανάσταση (1918-1919), η Οκτωβριανή Επανάσταση (1917) και η δημιουργία της Σοβιετικής Ένωσης.

Στα πλαίσια των καλλιτεχνικών κινημάτων του μοντερνισμού αναπτύχθηκε ένας ιδιαίτερος προβληματισμός για την πόλη και την αστική εμπειρία, η οποία αποτέλεσε αντικείμενο πλήθους έργων, στα εικαστικά, τον κινηματογράφο και τη λογοτεχνία (Μαντουβάλου, 2007α: 99). Παράλληλα εκφράστηκαν οι πρώτες διακηρύξεις για μια

¹⁵ Η αντίληψη πως για τη δημιουργία ενός νέου κόσμου είναι απαραίτητη η φθορά και η καταστροφή πολλών παλαιότερων αξιών και πραγμάτων.

¹⁶ Αν και στο σύνολο του το μοντέρνο κίνημα ασπάζοταν μια διεθνιστική και αντι-ιεραρχική στάση, με πολλούς καλλιτέχνες του να υποστηρίζουν την υπόθεση της κοινωνικής αλλαγής και του κομμουνισμού (π.χ. Picasso, Aragon, Buñuel), υπήρξαν μοντερνιστές καλλιτέχνες που συνδέθηκαν με αντιδραστικά και φασιστικά καθεστώτα (π.χ. Ιταλοί φουτουριστές) (Harvey, 2007: 60).

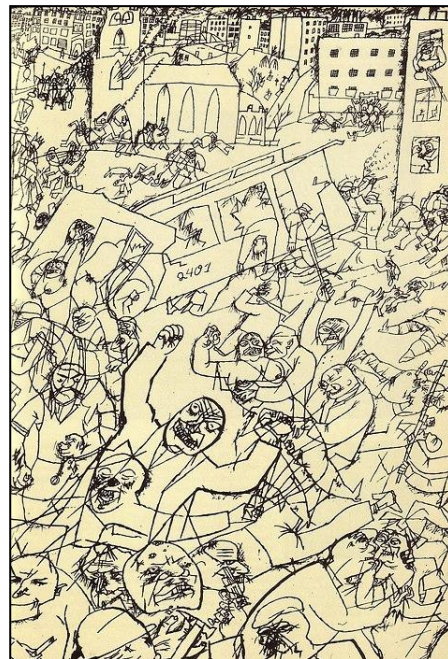
νέα αρχιτεκτονική και πολεοδομία, σε αντιπαράθεση με τον μέχρι τότε «επίσημο» σχεδιασμό του νεοκλασικισμού και των μνημειακών κέντρων (Σαρηγιάννης, 2007: 115).



Εικόνα 2: Σκηνικό από την ταινία *Metropolis*, του Fritz Lang, 1927.



Εικόνα 3: *Der Rote Geiger*, Lyonel Feininger, 1934. Το αστικό τοπίο συχνά κυριαρχεί στη ζωγραφική του μοντερνισμού.



Εικόνα 4: *Pandämonium*, George Grosz, 1914. Η αστική εμπειρία επίσης αποτελεί θέμα για τους μοντερνιστές ζωγράφους.

Ο μοντερνισμός, ως «τέχνη των πόλεων» (Harvey, 2007: 51), και η νέα κοινωνική πραγματικότητα που διαμόρφωναν οι συνθήκες της νεωτερικότητας, καθόρισαν τις θεωρητικές αρχές της μεσοπολεμικής πολεοδομίας και αρχιτεκτονικής. Αυτές εκφράστηκαν κυρίως μέσα από τα CIAM¹⁷ (Διεθνή Συνέδρια Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής), τη γερμανική σχολή *Bauhaus*¹⁸ και από τις προτάσεις πρωτοπόρων αρχιτεκτόνων (Le Corbusier, Mies van der Rohe, Walter Gropius).

Οι αρχιτέκτονες και οι πολεοδόμοι της εποχής, γοητευμένοι από τα στοιχεία της μηχανικής, της κίνησης και της ταχύτητας, υποστήριξαν τη λειτουργική και ορθολογική οργάνωση του χώρου. Το ενδιαφέρον τους στράφηκε σε ζητήματα όπως η ιδιοκτησία της γης, η στέγαση των οικονομικά ασθενέστερων, η συλλογική κατοικία¹⁹, η εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων της πόλης και η αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης τους (Μαντουβάλου, 2007α: 102). Η συμφόρηση των πόλεων, οι άσχημες συνθήκες κατοίκησης για μεγάλα τμήματα του πληθυσμού, η όξυνση των κοινωνικών ανισοτήτων²⁰, η ανεργία, η περιβαλλοντική υποβάθμιση και τα συνακόλουθα ψυχολογικά προβλήματα, που συνδέονταν με την τη ζωή στην πόλη, συνέθεταν μια πραγματικότητα η οποία, όπως υποστήριζαν, θα μπορούσε να βελτιωθεί με τη σωστή χρήση του σχεδιασμού. Στην ουσία, αυτή η πραγματικότητα, ως έκφραση της μετάβασης σε νέες κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές και πολιτισμικές σχέσεις, υπήρξε, σύμφωνα με τον Benevolo, αιτία της ανάδυσης της μοντέρνας αρχιτεκτονικής, πολύ περισσότερο από οποιαδήποτε καθαρά καλλιτεχνική ή τεχνική αναζήτηση (Τουρνικιώτης, 2002: 94).

Ο προβληματισμός των μοντερνιστών στράφηκε, έτσι, στην ανεύρεση τρόπων οργάνωσης, ώστε τα οφέλη της εκβιομηχάνισης και του εκσυγχρονισμού να καταμερισθούν σε όλα τα στρώματα του πληθυσμού. Πράγματι, η προσπάθεια εναρμονισμού του αρχιτεκτονικού/πολεοδομικού και του κοινωνικού προγράμματος, καθώς και η πεποίθηση πως ο σχεδιασμός πρέπει, πρακτικά, να συμβάλλει στην

¹⁷ Τα CIAM οργανώθηκαν στα πλαίσια του μοντέρνου κινήματος, λειτουργώντας από το 1928 έως το 1959 (συνολικά 11 συνέδρια). Τα πορίσματα του 4ου CIAM (1933), γνωστά ως «Χάρτα της Αθήνας», αποτέλεσαν το θεωρητικό υπόβαθρο του αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Μαντουβάλου, 2007α: 102-103).

¹⁸ Η σχολή του Bauhaus ιδρύθηκε, από τον αρχιτέκτονα Walter Gropius, το 1919 στη Βαϊμάρη, ως Ανώτερη Τεχνική Σχολή, με αντικείμενα την αρχιτεκτονική, τον σχεδιασμό βιομηχανικών αγαθών, τις εικαστικές τέχνες κ.α. (Σαρηγιάννης, 2007: 122). Στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος της σχολής δόθηκε εξίσου σημασία στη θεωρητική/σχεδιαστική και στη χειρωνακτική/εργαστηριακή εργασία (Μαντουβάλου, 2007α: 106). Το 1925 μεταφέρθηκε στο Dessau όπου και λειτούργησε μέχρι το 1931. Τότε μεταφέρθηκε ξανά, αυτή τη φορά στο Βερολίνο, και έκλεισε οριστικά το 1933, λόγω της ανόδου του ναζιστικού καθεστώτος (Μαντουβάλου, 2007α: 106).

¹⁹ Ο όρος *συλλογική κατοικία* περιγράφει ένα κτήριο ή συγκρότημα κτηρίων, όπου κατοικούν ομάδες ατόμων (π.χ. φοιτητικές και εργατικές εστίες, οικοτροφεία, ψυχιατρεία, ιδρύματα φροντίδας ηλικιωμένων κτλ.).

²⁰ Στις αγροτικές περιοχές η εξασφάλιση των βασικών μέσων επιβίωσης μπορούσε να επιτευχθεί μέσω της καλλιέργειας για αυτοκατανάλωση. Αυτή η προοπτική χάθηκε για τους αγροτικούς πληθυσμούς που εγκαταστάθηκαν στις πόλεις, αφού ήταν πια υποχρεωμένοι να εξασφαλίζουν τα απαραίτητα αγαθά μέσω της αγοράς. Επομένως μεγάλες ομάδες του πληθυσμού, που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να συμμετέχουν στη λειτουργία της αγοράς (π.χ. άνεργοι), αναγκάζονταν να ζουν εξαθλιωμένες στο περιθώριο (Μαντουβάλου, 2007β: 7).

υλοποίηση των συλλογικών στόχων, αποτέλεσαν βασικά γνωρίσματα του μοντέρνου κινήματος (Harvey, 2007: 101).

Παράλληλα οι εξελίξεις στην τεχνολογία και στη μηχανική, καθώς και η χρήση υλικών, όπως το οπλισμένο σκυρόδεμα, ο χάλυβας και το γυαλί, ανέδειξαν νέες δυνατότητες, μεταξύ των οποίων η εκβιομηχάνιση του κατασκευαστικού τομέα (τυποποίηση και μαζική παραγωγή των δομικών στοιχείων και υλικών) και η ανάπτυξη της υψηλής δόμησης. Κάτι τέτοιο διευκόλυνε την ανέγερση μεγάλων οικοδομικών συγκροτημάτων, τα οποία θα μπορούσαν να στεγάσουν είτε κοινωνικές υπηρεσίες (νοσοκομεία, σχολεία, πανεπιστήμια, ιδρύματα κτλ.), είτε κατοικίες για τις λαϊκές τάξεις.

Ειδικότερα, στο 2^ο CIAM (Φρανκφούρτη, 1929), κεντρικό θέμα ήταν η κατοικία ελαχίστων διαστάσεων, η οποία θα μπορούσε να παραχθεί βιομηχανικά και να καλύψει τις στεγαστικές ανάγκες μεγάλων μεγεθών πληθυσμού (Σαρηγιάννης, 2007: 126). Το 3^ο CIAM (Βρυξέλλες, 1930), με θέμα τους ορθολογικούς τρόπους οικοδόμησης, ερεύνησε τις προοπτικές που αναδείκνυε η δόμηση πολυώροφων κτηρίων. Όπως υποστηρίχτηκε η ανάπτυξη της πόλης σε ύψος, σε αντίθεση με τη δημιουργία πυκνών οικισμών χαμηλής δόμησης, θα μπορούσε να δώσει λύση στο ζήτημα της οικονομικής κατοικίας, αλλά και της έλλειψης ανοιχτών χώρων (Σαρηγιάννης, 2007: 127).

Η αναγνώριση της περίπλοκης σχέσης δομημένου περιβάλλοντος-κοινωνίας, η προτεραιότητα που δόθηκε στην εξυπηρέτηση των αναγκών του ανθρώπου και στη λειτουργικότητα, η έντονη πολιτικοποίηση, η ρήξη με την αρχιτεκτονική του *ιστορικισμού*²¹, καθώς και οι νέες δυνατότητες στις κατασκευές, δημιούργησαν ένα πλέγμα συνθηκών που υπαγόρευσε τα μορφολογικά πρότυπα του μοντερνισμού. Αυτά συνίστανται κυρίως στην απόρριψη των διακοσμητικών στοιχείων και στη χρήση απλών γεωμετρικών σχημάτων, επίπεδων επιφανειών, κατακόρυφων και οριζόντιων γραμμών, στέρεων όγκων και ασυμμετριών.



Εικόνα 5: Το κτήριο του Bauhaus στο Dessau, έργο του Walter Gropius (1925-26).

²¹ Εδώ η έννοια του ιστορικισμού χρησιμοποιείται για να δηλώσει την αρχιτεκτονική που εμπνέεται από στυλ προηγούμενων περιόδων, χρησιμοποιώντας τα μορφολογικά τους πρότυπα (π.χ. νεοκλασικισμός) (Τουρνικιώτης, 2002: 239).

Όσον αφορά στον τομέα της πολεοδομίας, ιδιαίτερα σημαντικά ήταν τα πορίσματα του 4^{ου} CIAM, που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα το 1933, με κεντρικό θέμα τη *λειτουργική πόλη*. Τα συμπεράσματα και οι προτάσεις του 4^{ου} CIAM δημοσιεύτηκαν το 1943, από τον Le Corbusier, με τον τίτλο «*Η Χάρτα της Αθήνας*» (*La Charte d'Athènes*, Paris 1943) (Σαρηγιάννης, 2007: 130). Σύμφωνα με το κείμενο της *Χάρτας*²²:

1. Η πόλη αποτελεί τμήμα μιας ευρύτερης οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής οντότητας. Ιδιαίτερες ιστορικές συνθήκες έχουν διαμορφώσει τον ξεχωριστό χαρακτήρα κάθε πόλης.
2. Η μορφή της πόλης πρέπει να διασφαλίζει ταυτόχρονα τις ατομικές και τις συλλογικές ελευθερίες, σε υλικό και πνευματικό επίπεδο, καθώς και να ικανοποιεί τις βιολογικές και ψυχολογικές ανάγκες των κατοίκων της. Τα ψυχολογικά και βιολογικά χαρακτηριστικά του ανθρώπου δέχονται την επιρροή του φυσικού, οικονομικού και πολιτικού του περιβάλλοντος.
3. Οι τέσσερις λειτουργίες της πόλης (κατοικία, αναψυχή, εργασία, κυκλοφορία), αποτελούν τα «κλειδιά» για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Το σχέδιο της πόλης πρέπει να προσδιορίζει την εσωτερική δομή των τομέων κάθε λειτουργίας, αλλά και τη συνάρθρωση τους στο χώρο. Η χωρική διάκριση των χρήσεων γης (zoning) οφείλει να προάγει την αρμονική σχέση των λειτουργιών, οι οποίες θα συνδέονται μέσω ενός ορθολογικά σχεδιασμένου συγκοινωνιακού δικτύου. Ειδικότερα περιγράφονται τα προβλήματα που σχετίζονται με κάθε λειτουργία και οι αντίστοιχες προτεινόμενες λύσεις:
 - **Κατοικία:** Η κατοικία αναφέρεται ως θεμελιώδες πολεοδομικό στοιχείο για τον σχεδιασμό. Αναγνωρίζονται οι άσχημες συνθήκες και οι υψηλές πυκνότητες κατοίκησης σε κάποιες περιοχές των πόλεων (κυρίως κεντρικές), η έλλειψη χώρων πρασίνου, τα προβλήματα που δημιουργεί η γειτνίαση κατοικίας-βιομηχανίας και κατοικίας-οδικών αρτηριών, η αυθαίρετη ανάπτυξη των προαστίων, η έλλειψη και η άνιση κατανομή κοινωνικών υπηρεσιών και υποδομών. Προτείνεται η χωροθέτηση των περιοχών κατοικίας σε τοποθεσίες που πλεονεκτούν όσο αφορά στην τοπογραφία, στο κλίμα και στον διαθέσιμο χώρο πρασίνου. Επίσης προτείνεται η χρήση των νέων κατασκευαστικών δυνατοτήτων στην ανάπτυξη κτηρίων καθ' ύψος (με διαίρεση τους σε διαμερίσματα) και με απόσταση μεταξύ τους, ώστε να εξασφαλίζονται μεγάλοι ελεύθεροι χώροι.
 - **Αναψυχή:** Σχετικά με τη λειτουργία της αναψυχής βασικό πρόβλημα θεωρείται η ανεπάρκεια ανοιχτών-ελεύθερων χώρων, η λανθασμένη χωροθέτηση τους και η δυσκολία πρόσβασης σε αυτούς. Έτσι προτείνεται η δημιουργία ανοιχτών και ευπρόσιτων χώρων σε κάθε περιοχή κατοικίας²³, καθώς και η διατήρηση και αξιοποίηση των φυσικών τοπίων (ποτάμια, δάση, βουνά, λόφοι, θάλασσα κτλ.)

²² Βασική πηγή για τα πορίσματα της Χάρτας αποτέλεσε το κείμενο *The Athens Charter, 1933*, σε μετάφραση του J. Tyrwhitt από το γαλλικό κείμενο (*La Charte d'Athènes, Paris, 1943*), http://www.getty.edu/conservation/research_resources/charters/charter04.html.

²³ Στις προτεινόμενες παρεμβάσεις για τη δημιουργία ανοιχτών-ελεύθερων χώρων, παρουσιάζεται ως επιμέρους λύση και η κατεδάφιση έντονα υποβαθμισμένων φτωχογειτονιών (slums).

- **Εργασία:** Εντοπίζεται το πρόβλημα της μη ορθολογικής σύνδεσης κατοικίας-εργασίας, γεγονός που επιβάλλει στους εργαζόμενους να διανύουν καθημερινά μεγάλες αποστάσεις, σπαταλώντας πολύ χρόνο στις μετακινήσεις. Ένα δεύτερο πρόβλημα είναι η αυθαίρετη χωροθέτηση της βιομηχανίας στις αστικές περιοχές. Επομένως υποδεικνύεται αφενός η μείωση στο ελάχιστο των αποστάσεων μεταξύ χώρων εργασίας και κατοικίας, αφετέρου ο διαχωρισμός βιομηχανίας-κατοικίας, με την παρεμβολή μεταξύ τους ανοιχτών χώρων πρασίνου.
 - **Κυκλοφορία:** Εδώ το βασικό πρόβλημα εντοπίζεται στο ανεπαρκές, ακατάλληλης γεωμετρίας, «ακατάστατο» και πολλές φορές απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο, που δεν εξυπηρετεί την κυκλοφοριακή ροή των σύγχρονων οχημάτων. Κατ' αρχάς θεωρείται σημαντική η ανάλυση στατιστικών κυκλοφοριακών δεδομένων, ώστε να προσδιοριστούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα, οι ιδιαίτερες μορφές τους, καθώς και οι πλέον επιβαρυμένες διαδρομές. Προτείνεται ο σχεδιασμός του συγκοινωνιακού δικτύου ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των νέων μέσων μεταφοράς, η κατασκευή ανισόπεδων κόμβων, ο διαχωρισμός πεζόδρομων-αυτοκινητόδρομων, η κατηγοριοποίηση των οδών και η απομόνωση των δρόμων αυξημένης κυκλοφορίας με τη χρήση διαχωριστικών ζωνών πρασίνου.
4. Είναι σημαντική η διατήρηση και προστασία αξιόλογων, από αρχιτεκτονική άποψη, ιστορικών κτηρίων, αλλά απορρίπτεται η χρήση παλιότερων αρχιτεκτονικών στυλ σε νέες κατασκευές.
 5. Τα μεγέθη, όσον αφορά στο δομημένο περιβάλλον, πρέπει να είναι αντίστοιχα της ανθρώπινης κλίμακας.
 6. Το σχέδιο πόλης πρέπει να εξασφαλίζει τη μέγιστη οικονομία χρόνου κατά τον καθημερινό κύκλο δραστηριοτήτων και μετακινήσεων μεταξύ των λειτουργιών.
 7. Η κατά ύψος ανάπτυξη των κτηρίων δίνει τη δυνατότητα απελευθέρωσης επιφανειών για χρήσεις αναψυχής και κυκλοφορίας.
 8. Η ανάπτυξη της πόλης πρέπει να ακολουθεί ένα σχεδιαστικό πρόγραμμα, το οποίο: θα βασίζεται σε αναλυτικές μελέτες ειδικών επιστημόνων, θα συνυπολογίζει τις κοινωνικές ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους (φυσικούς, οικονομικούς κτλ.), θα εξετάζει την πόλη στα πλαίσια της ευρύτερης περιοχής επιρροής της, θα ενσωματώνει τις νέες τεχνολογίες και θα υποδεικνύει τους απαραίτητους για την πραγματοποίηση του νόμου.
 9. Για την εφαρμογή ενός ορθολογικού σχεδιαστικού προγράμματος αστικής ανανέωσης πρέπει, μέσω των κατάλληλων ρυθμίσεων, να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της κατάτμησης της γης σε μικροϊδιοκτησίες.
 10. Αναγνωρίζεται η επιρροή του πολιτικού, κοινωνικού και οικονομικού παράγοντα στην πρόοδο όλων των απαιτούμενων διαδικασιών ανάπτυξης.
 11. Τα ιδιωτικά συμφέροντα πρέπει να υποτάσσονται στο συμφέρον της κοινότητας.

Οι ιδέες και οι τάσεις που διαμορφώθηκαν κατά τον μεσοπόλεμο, καθόρισαν τον μεταπολεμικό πολεοδομικό σχεδιασμό και τις πρακτικές ανοικοδόμησης και

ανάπτυξης των πόλεων στις δυτικές, αλλά και στις σοσιαλιστικές, βιομηχανικές χώρες (Μαντουβάλου, 2007α: 104).

1.1.3. Μεταπολεμική πολεοδομία και αστική ανάπτυξη

Μετά το 1945, οπότε διαδίδονται και στην Ευρώπη τα φορντικά πρότυπα παραγωγής, ξεκινά η περίοδος του *ύστερου* μοντερνισμού (Harvey, 2007: 64). Είναι η περίοδος που ο μοντερνισμός απομακρύνεται από τον ανατρεπτικό του χαρακτήρα, καθώς επιλεκτικά ενσωματώνεται στον κυρίαρχο λόγο. Η μοντέρνα τέχνη αφομοιώνεται από τους μηχανισμούς της αγοράς και αποκτά «ένα είδος αστικής ευυποληψίας» (Wollin, 1988).

Στην αρχιτεκτονική και την πολεοδομία, το κοινωνικό σχέδιο, στο οποίο έδιναν προτεραιότητα οι θεωρητικές αναζητήσεις του μεσοπολεμικού μοντερνισμού, είτε μπήκε στο περιθώριο, είτε εφαρμόστηκε μονοσήμαντα ώστε να εκτονωθούν οι κοινωνικές εντάσεις. Ο σχεδιασμός, και η εφαρμογή του, συνδέθηκαν με χαρακτηριστικά όπως ο γραφειοκρατικός έλεγχος της διαχείρισης του χώρου, ο τεχνοκρατισμός, η αυστηρή λειτουργική αισθητική και η ομοιομορφία.

Το είδος πολεοδομικού σχεδιασμού που επικράτησε ήταν ο λεγόμενος *καθολικός σχεδιασμός* (comprehensive planning), ο οποίος εφαρμόστηκε αρχικά στη Βρετανία (Μαρμαράς, 2002: 71). Η μεθοδολογία του καθολικού σχεδιασμού αφενός εξέταζε την πόλη ως ένα σύνολο, του οποίου τα στοιχεία συνδέονται με πολύπλοκες σχέσεις αλληλεξάρτησης, αφετέρου αναγνώριζε τον αντίκτυπο που έχουν στην οργάνωση του χώρου οι κοινωνικοί, οικονομικοί και πολιτικοί παράγοντες (Αραβαντινός, 1997: 57). Ως προϊόν της “καθολικής” πολεοδομικής μελέτης προέκυπτε το Ρυθμιστικό Σχέδιο, όπου περιγράφονταν οι ευρύτερες επιδιώξεις σχετικά με την ανάπτυξη της πόλης, αλλά και οι ειδικότερες παρεμβάσεις που έπρεπε να υλοποιηθούν (Αραβαντινός, 1997: 58). Έτσι το ρυθμιστικά σχέδια αποτελούσαν οδηγό για κάθε επένδυση στο χώρο, είτε αυτή ήταν δημόσια είτε ιδιωτική, ενώ καθόριζαν την πολεοδομική οργάνωση της πόλης (π.χ. χρήσεις γης, κυκλοφοριακές συνδέσεις, κοινωνικές και τεχνικές υποδομές) (Μαντουβάλου 2007γ: 92).

Χαρακτηριστικές εκφράσεις της μεταπολεμικού σχεδιασμού ήταν η οριοθέτηση ομοιογενών ζωνών δραστηριοτήτων (zoning), η εφαρμογή πολεοδομικών προτύπων που εξασφάλιζαν βασικές κοινωνικές υποδομές (σχολεία, νοσοκομεία, συγκοινωνία, πράσινο κτλ.) και η οργανωμένη δόμηση μεγάλων συγκροτημάτων κατοικίας στην περιφέρεια των πόλεων (Μαντουβάλου 2007γ: 92). Το σύνολο των πολεοδομικών και αρχιτεκτονικών πρακτικών αποτέλεσε μια από της συνιστώσες της πολιτικής του κράτους πρόνοιας, συμβάλλοντας στη βελτίωση των συνθηκών κατοίκησης, και γενικότερα στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου μεγάλων τμημάτων του πληθυσμού.

Συνεπώς, στο βαθμό που η πολιτική του κράτους πρόνοιας διευκόλυνε τη νομιμοποίηση του κοινωνικοοικονομικού συστήματος και την ενσωμάτωση των λαϊκών στρωμάτων στις διαδικασίες μαζικής παραγωγής και κατανάλωσης, το ίδιο ίσχυε και για την πολεοδομική πρακτική. Ειδικότερα, ο Manuel Castells, στο έργο του *La Question Urbaine* (Το ζήτημα της πόλης, Castells, 1972), υποστήριξε πως το

κράτος, μεταξύ άλλων παροχών πρόνοιας που προσφέρει στους πολίτες, οργανώνει και επιδοτεί την κατοίκηση και τη μετακίνηση, στα πλαίσια της αναπαραγωγής ενός υγιούς και άρα αποτελεσματικού (για το κεφάλαιο) εργατικού δυναμικού (Savage and Warde, 2005: 281).

Οι αρχές οργάνωσης της λειτουργικής πόλης χρησιμοποιήθηκαν, είτε άμεσα είτε έμμεσα, προς εξυπηρέτηση του καπιταλιστικού τρόπου ανάπτυξης. Έτσι, η κατασκευή μεγάλων εργοστασιακών μονάδων, ο εξορθολογισμός των συστημάτων κυκλοφορίας (Harvey, 2007: 105), η εφαρμογή τεχνικών για μεταφορές μεγάλης ταχύτητας (Harvey, 2007: 65), και η οργανωμένη δόμηση συγκροτημάτων εργατικών κατοικιών (απ' όπου θα μπορούσε να αντληθεί το κατάλληλο εργατικό δυναμικό), υποστήριξαν τις διαδικασίες συσσώρευσης του βιομηχανικού κεφαλαίου. Ένα επίσης χαρακτηριστικό παράδειγμα, όχι μόνο σε πρακτικό αλλά και σε συμβολικό επίπεδο, αποτελεί η χρήση των μορφολογικών προτύπων του μοντερνισμού στην οικοδόμηση επιβλητικών κτισμάτων, που εξυμνούσαν το κύρος και τη δύναμη των εταιρειών και των κέντρων εξουσίας (Harvey, 2007: 64).



Εικόνα 6: Το κτήριο Seagram στη Νέα Υόρκη. Έργο των Mies Van der Rohe και Philip Johnson, κατασκευάστηκε το 1958, για να στεγάσει την έδρα της εταιρείας Seagram.

Παρ' όλα αυτά θεωρείται πως η εφαρμογή των ορθολογικών διαδικασιών σχεδιασμού, που είχε προτείνει το μοντέρνο κίνημα, ανταποκρίθηκε στις τότε απαιτήσεις για άμεση αναδιοργάνωση των πόλεων και αποκατάσταση των καταστροφών του πολέμου, σε μια περίοδο όπου «ο εξαστισμός πήρε διαστάσεις άγνωστες προηγούμενα στην ιστορία» (Hobsbawm, 1999: 240). Έτσι οι «μοντερνιστικές» λύσεις ήταν επιτυχείς στο βαθμό που, παρά τα περιορισμένα διαθέσιμα μέσα, συνέβαλαν στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στην πόλη, στην ανανέωση του πολεοδομικού ιστού, στην ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής ευημερίας (Harvey, 2007: 106), και στη στέγαση των οικονομικά ασθενέστερων, ως έμπρακτη αναγνώριση του *δικαιώματος στην κατοικία*.

Μια από τις βασικότερες χωρικές εκφράσεις της μεταπολεμικής ανάπτυξης, καθώς η εκβιομηχάνιση εντεινόταν και διαδιδόταν το φορντικό πρότυπο παραγωγής, ήταν η συγκέντρωση μεγάλων βιομηχανικών μονάδων στα αστικά κέντρα των προηγμένων καπιταλιστικών χωρών (Knox and Pinch, 2009: 77). Ωστόσο η βιομηχανία, εν αντιθέσει με παλιότερα που, για λόγους προσβασιμότητας, καταλάμβανε κεντρικές περιοχές, μετακινήθηκε στην περιφέρεια της πόλης. Ο ανταγωνισμός για τη χωροθέτηση στο κέντρο της πόλης και η συνακόλουθη αύξηση των τιμών της γης (Knox and Pinch, 2009: 66), η βελτίωση των συστημάτων μεταφοράς, καθώς επίσης το μεγάλο μέγεθος του φορντιστικού εργοστασίου, ώθησαν τις επιχειρήσεις στην αναζήτηση μεγαλύτερων και φθηνότερων εκτάσεων γης στις παρυφές των πόλεων.

Όσον αφορά στον τύπο πολεοδομικής ανοικοδόμησης που προωθήθηκε και στον τρόπο που διευθετήθηκε το ζήτημα των πολύ υψηλών ρυθμών αστικοποίησης²⁴, και άρα της απαίτησης για κάλυψη τεράστιων αναγκών, υπήρξαν σημαντικές διαφορές μεταξύ χωρών. Για παράδειγμα, στη Βρετανία η νομοθεσία οδήγησε στη σχεδιασμένη ανάπτυξη νέων πόλεων²⁵ (Hall P., 2002: 68), στην ανανέωση των υφιστάμενων και στην υψηλής πυκνότητας δόμηση των ελεύθερων επιφανειών σε ήδη δομημένες περιοχές (Harvey, 2007: 105). Αντίθετα στις ΗΠΑ η πολεοδομική πολιτική ευνόησε τη δημιουργία προαστίων, μέσω των κρατικών επιδοτήσεων για την οικοδόμηση κατοικιών και τις δημόσιες επενδύσεις στην κατασκευή αυτοκινητόδρομων μεταξύ πόλεων και Πολιτειών (Harvey, 2007: 105).

Στις ευρωπαϊκές πόλεις η προαστιακή ανάπτυξη, κατά την περίοδο του φορντισμού, δεν ήταν τόσο εκτενής όσο στις ΗΠΑ (Savage and Warde, 2005: 147), ενώ σε κάποιες περιπτώσεις αναπτύχθηκαν συγκεκριμένες πολιτικές περιορισμού της μεγέθυνσης του αστικού χώρου. Στη Βρετανία, για παράδειγμα, δημιουργήθηκαν ζώνες πρασίνου που περιέβαλαν τις πόλεις παρεμποδίζοντας την περαιτέρω εξάπλωση τους (Hall P., 2002: 104-105), ενώ στη Γαλλία, για να περιοριστεί η μεγέθυνση του Παρισιού, εφαρμόστηκαν χωροταξικές πολιτικές ανάπτυξης άλλων αστικών κέντρων, ώστε αυτά να λειτουργήσουν ως «αντίβαρα» στην επέκταση της πρωτεύουσας²⁶ (Hall P., 2002: 156).

Ωστόσο η μεταπολεμική πληθυσμιακή έκρηξη (Knox and Pinch, 2009: 48) και οι υψηλοί ρυθμοί αστικοποίησης «πίεζαν» για διεύρυνση των ορίων των πόλεων. Η προαστιακή ανάπτυξη είχε ξεκινήσει στις ΗΠΑ και τη Βρετανία, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, όταν οι περισσότεροι ευκατάστατοι, ικανοί να ανταπεξέλθουν στο κόστος των συγκοινωνιακών υπηρεσιών, επέλεξαν να απομακρυνθούν από το πυκνοκατοικημένο κέντρο της πόλης²⁷, όπου είχαν εγκατασταθεί εργοστάσια και

²⁴ Οι υψηλοί ρυθμοί αστικοποίησης ανακόπτονται μετά το 1970 (Μαντουβάλου, 2007γ: 92).

²⁵ Το νομοσχέδιο για τη δημιουργία νέων πόλεων (New Towns Act) τέθηκε σε εφαρμογή το 1946, και μέχρι το 1950 είχαν σχεδιαστεί 14 νέες πόλεις σε Αγγλία και Ουαλία. Τελικά μέχρι το 1980 είχαν κατασκευαστεί στη Βρετανία συνολικά 28 νέες πόλεις (Hall P., 2002: 68).

²⁶ Στα πλαίσια αυτής της τακτικής το σχέδιο του 1965 (Schéma Directeur d' Aménagement et d' Urbanisme) για την ευρύτερη περιοχή του Παρισιού, πρότεινε τη δημιουργία οχτώ νέων πόλεων, από τις οποίες τελικά υλοποιήθηκαν οι πέντε (Hall P., 2002: 158, 160).

²⁷ Αντίθετα, στο Παρίσι η μπουρζουαζία, απολαμβάνοντας τις διασκεδάσεις της αστικής ζωής (θέατρα, café, εστιατόρια), επέλεξε να παραμείνει στα νέα πολυτελή διαμερίσματα του αναπλασμένου από τον

αποθήκες, υποβαθμίζοντας το αστικό περιβάλλον (Knox and Pinch, 2009: 65, Savage and Warde, 2005: 146). Η διαδικασία αυτή συνεχίστηκε, κατά ταξικά κύματα²⁸, και απέκτησε μαζικό χαρακτήρα μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Savage and Warde, 2005: 146-147).

Σχετικά με το φαινόμενο της προαστιακής αστικοποίησης, έχουν αναπτυχθεί διάφορες ερμηνείες. Μεταξύ αυτών, η ορθόδοξη ερμηνεία επικεντρώνει σε παράγοντες προσφοράς και ζήτησης. Ειδικότερα, αναφέρεται στην ύπαρξη φθηνής και περισσότερης γης στις παρυφές των πόλεων, καθώς και στην προτίμηση των ανθρώπων να ζουν σε ένα πιο ευχάριστο και ευρύχωρο οικιστικό περιβάλλον (Savage and Warde, 2005: 148). Η μαρξιστική προσέγγιση, όπως αναπτύχθηκε στο έργο του David Harvey (1977, 1982), υποστηρίζει πως λόγω της κρίσης υπερσυσσώρευσης (της υπερπαραγωγής αγαθών που όμως δεν αγοράζονται) στο κύκλωμα του βιομηχανικού κεφαλαίου, οι επενδύσεις μετακινήθηκαν στο κατασκευασμένο περιβάλλον (Savage and Warde, 2005: 148-149). Σε κάθε περίπτωση, όμως, η διάδοση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Hall P., 2002: 103) και η βελτίωση των συστημάτων αστικών συγκοινωνιών (σιδηρόδρομοι, αυτοκινητόδρομοι) αποτέλεσαν κρίσιμους παράγοντες της αποκέντρωσης του πληθυσμού.

Ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, τα προάστια αναπτύχθηκαν ως περιοχές ιδιόκτητης κατοικίας ενός αρκετά ομοιογενούς πληθυσμού, αποτελούμενου κυρίως από λευκές οικογένειες μεσαίου εισοδήματος²⁹ (Savage and Warde, 2005: 147). Χαρακτηριστικό των προαστιακών περιοχών ήταν η χαμηλή πυκνότητα κατοίκησης (Knox and Pinch, 2009: 70) και συχνά η μεγάλη απόσταση από το κέντρο τη πόλης (Hall P., 2002: 195). Καθώς οι κάτοικοι των νέων περιοχών δεν εξυπηρετούνταν από τα καταστήματα και τις υπηρεσίες του κέντρου, κατασκευάστηκαν στην περιφέρεια μεγάλα εμπορικά κέντρα³⁰, ενώ αποκεντρώθηκε πλήθος υπηρεσιών που απευθύνονταν στον πληθυσμό των προαστίων (Hall P., 2002: 196).

Hausmann κέντρου τη πόλης. Η ίδια πολεοδομική πολιτική που μεταμόρφωσε το μεσαιωνικής μορφής κέντρο σε μια μοντέρνα μητρόπολη, ώθησε την εργατική τάξη στην περιφέρεια της πόλης, όπου σχηματίστηκε η βιομηχανική ζώνη. Η αστική μορφή του Παρισιού, με το μνημειακό κέντρο, ενέπνευσε το σχεδιασμό και άλλων πόλεων της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης (Βιέννη, Πράγα, Βερολίνο, Στοκχόλμη κ.α.) (Couch et al., 2007: 12).

²⁸ Καθώς διευρύνονταν οι οικονομικές δυνατότητες της μεσαίας και τελικά της «ανώτερης» εργατικής τάξης (ιδιαίτερα με την εφαρμογή κεϋνσιανών πολιτικών), τμήματα αυτών ακλούθησαν στην έξοδο προς τα προάστια.

²⁹ Τα προάστια προσέλκυαν αφενός απασχολούμενους σε διευθυντικές και άλλες υψηλόμισθες επαγγελματικές θέσεις, αφετέρου εργαζόμενους σε υπαλληλικές θέσεις και ειδικευμένους εργάτες (Hall P., 2002: 196). Στις ΗΠΑ, σε αντίθεση με τις ευρωπαϊκές χώρες, οι τελευταίοι θεωρούνταν τμήμα της μεσαίας τάξης (Knox and Pinch, 2009: 84).

³⁰ Το 1956 εγκαινιάστηκε στο προάστιο Edina στη Μινεάπολη το *Southdale Center*, το πρώτο περικλειστο εμπορικό κέντρο των ΗΠΑ, που αποτέλεσε το πρότυπο των σύγχρονων mall (Μάντζου, 2007).



Εικόνα 7: Το Levittown, στην πολιτεία της Νέας Υόρκης, αποτέλεσε το αρχέτυπο των μεταπολεμικών αμερικανικών προαστίων: α) Αριστερά, το Levittown σε αεροφωτογραφία του 1948. β) Δεξιά, η τυπική πυρηνική οικογένεια των αμερικανικών προαστίων. Πηγή: <http://tigger.uic.edu/~pbhales/Levittown.html>

Η ανάπτυξη των προαστίων και η σταδιακή αποκέντρωση της απασχόλησης υπήρξε διαδικασία σύγχρονη και αλληλένδετη με την υποβάθμιση των εσωτερικών περιοχών των πόλεων και τη διαμόρφωση πυκνοκατοικημένων αστικών πυρήνων υποβαθμισμένου περιβάλλοντος, όπου διέμεναν οι φτωχότερες και περιθωριοποιημένες ομάδες του πληθυσμού (ανειδίκευτοι εργάτες, άνεργοι, μετανάστες κτλ.). Η έλλειψη δημόσιας πολιτικής υπέρ των οικονομικά ασθενέστερων (π.χ. με κατασκευή δημόσιων κατοικιών) ενίσχυσε τις κοινωνικές ανισότητες, οι οποίες αποτυπώθηκαν στην αντίθεση των μεσοαστικών προαστίων και των κεντρικών συγκεντρώσεων έντονης φτώχειας (Hall P., 2002: 198, 200).

Η προαστιοποίηση αναπαρήγαγε την ανισότητα, όχι μόνο σε ταξικό αλλά και σε φυλετικό και μεταξύ φύλων επίπεδο. Ειδικότερα, οι διάφορες εθνοτικές μειονότητες (ιδιαίτερα οι αφροαμερικανοί) εγκλωβίστηκαν στα κέντρα των πόλεων, όπου σχηματίστηκαν υποβαθμισμένα γκέτο (Hall P., 2002: 199, Couch et al., 2007:14). Ταυτόχρονα, στις προαστιακές περιοχές οι παντρεμένες γυναίκες περιορίζονταν στο σπίτι απασχολούμενες με οικιακές δουλειές³¹, καθώς οι ευκαιρίες απασχόλησης ήταν ελάχιστες (Savage and Warde, 2005: 152). Έτσι, εντάθηκε ο διαχωρισμός της κατανομής εργασίας μέσα στο νοικοκυριό, ενώ η πυρηνική οικογένεια έφτασε σε προεξέχουσα θέση και καθιερώθηκε το πρότυπο της νοικοκυράς των προαστίων που απολαμβάνει τα αγαθά μαζικής κατανάλωσης.

Σε σύγκριση με τις ΗΠΑ, στην Ευρώπη τα φαινόμενα αυτά εμφανίστηκαν πιο περιορισμένα σε έκταση και σε ένταση. Κατ' αρχάς οι ευρωπαϊκές πόλεις ήταν περισσότερο συμπαγείς (Ludlow, 2006: 5) και με μικρότερη προαστιακή ανάπτυξη. Η μορφή και η έκταση της προαστιακής αστικοποίησης καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό από το σύστημα στέγασης που προωθήθηκε και κυριάρχησε σε κάθε χώρα (Couch

³¹ Ενώ οι άντρες εργάζονταν συνήθως στο κέντρο της πόλης (Savage and Warde, 2005: 152).

et al., 2007: 27). Σύμφωνα με τον Balchin³², σε χώρες όπως η Ολλανδία, η Σουηδία, η Αυστρία και η Γαλλία αναπτύχθηκε ιδιαίτερα η κοινωνική κατοικία, ενώ στη Βρετανία, την Ιρλανδία, την Ισπανία και την Ιταλία κυριάρχησε ο τύπος της ιδιόκτητης κατοικίας³³ (Couch et al., 2007: 27). Δημόσιες κατοικίες, συχνά με τη μορφή μεγάλων συγκροτημάτων, κατασκευάστηκαν στην περιφέρεια μεγάλων πόλεων, στεγάζοντας τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα του πληθυσμού. Συνεπώς η έννοια των ευρωπαϊκών προαστίων συχνά διαφοροποιείται από εκείνη των τυπικών μεσοαστικών προαστίων των ΗΠΑ, όχι μόνο όσον αφορά στο μέγεθος αλλά επίσης σε μορφή και περιεχόμενο.

³² Balchin, P. (1996), *Housing Policy in Europe*, London: Routledge

³³ Παρ' όλα αυτά και στη Βρετανία αναπτύχθηκε το σύστημα στέγασης από την τοπική αυτοδιοίκηση (council housing), με δημοτικές κατοικίες να χτίζονται στην περιφέρεια ή στο αναπλασμένο κέντρο μεγάλων πόλεων, όπως το Λονδίνο, η Γλασκώβη και το Liverpool (Knox and Pinch, 2009: 72, Savage and Warde, 2005: 147)

ΤΑ ΓΑΛΛΙΚΑ BANLIEUES

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το γαλλικό κράτος προχώρησε στη μαζική οικοδόμηση μεγάλων συγκροτημάτων κατοικίας (Grands Ensembles), χαμηλού ενοικίου, για να στεγάσει τους Γάλλους εργάτες και τους Άραβες και Αφρικανούς μετανάστες που έρχονταν από την Αλγερία, το Μαρόκο και από άλλες, γαλλόφωνες κυρίως, χώρες της Αφρικής. Τα συγκροτήματα αυτά, χωροθετημένα στα προάστια (banlieues) μεγάλων πόλεων, από τη δεκαετία του 1970 και μετά υπόκεινται σε μια διαδικασία συνεχούς υποβάθμισης, καθώς συρρικνώνεται το κράτος πρόνοιας και αυξάνονται τα ποσοστά ανεργίας. Η υψηλή συγκέντρωση μεταναστών, ο έντονος κοινωνικός και στεγαστικός διαχωρισμός, η αυξημένη εγκληματικότητα και η αστυνομοκρατία, εγείρουν ερωτήματα σχετικά με το αν αυτές οι περιοχές γκετοποιούνται και κατά πόσο συγκλίνουν με τα γκέτο των αμερικανικών μεγαλουπόλεων. Η σχετική συζήτηση εντάθηκε ιδιαίτερα μετά την εξέγερση των νέων (κυρίως δεύτερης γενιάς μεταναστών) που κατοικούν στα λεγόμενα *cités* (μπλοκ πολυκατοικιών) του Παρισιού, το Νοέμβρη του 2005. Οι βίαιες ταραχές ξεκίνησαν από το Clichy-sous-Bois, με αφορμή το θάνατο του 17χρονου Zyed Benna και του 15χρονου Bouba Traoré από ηλεκτροπληξία, όταν προσπαθώντας να αποφύγουν τους αστυνομικούς που τους καταδίωκαν κατέφυγαν σε υποσταθμό ηλεκτρικού ρεύματος. Παρά την επιχείρηση σύνδεσης των γεγονότων με εθνικά και θρησκευτικά χαρακτηριστικά των εξεγερμένων, τα αίτια ήταν περισσότερο ταξικά (πολύ ψηλά ποσοστά ανεργίας, χαμηλά εισοδήματα, υποβαθμισμένες κοινωνικές υπηρεσίες και συνθήκες στέγασης), αλλά και συναρτημένα με κοινωνικές προκαταλήψεις και φυλετικές διακρίσεις (Πηγές: Μαντουβάλου, 2007ε, Wacquant, 2008).

Σύγχρονη εικόνα συγκροτημάτων κατοικιών στα προάστια Clichy-sous-Bois, Argenteuil και Colombes του Παρισιού. Πηγή: <http://www.flickr.com>



1.2. Η Μετανεωτερική Εποχή

1.2.1. Μεταφορντισμός³⁴

Οι δυσλειτουργίες του φορντικού-κεϋνσιανού μοντέλου καπιταλιστικής ανάπτυξης, αποτυπώθηκαν, ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1960, στον κορεσμό των εσωτερικών αγορών των δυτικών χωρών, στη φθίνουσα παραγωγικότητα και κερδοφορία των εταιρειών και στην επιτάχυνση του πληθωρισμού (Harvey, 2007: 197). Η εγκατάλειψη του συστήματος σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών του Bretton Woods³⁵ το 1971 και η πετρελαική κρίση του 1973 ενέτειναν την οικονομική ύφεση, αναδεικνύοντας τις *ακαμψίες* του φορντισμού και τις αντίστοιχες διαδικασίες υπέρβασης τους (Harvey, 2007: 198).

Το χαρακτηριστικό της *ακαμψίας* αποδόθηκε σε βασικά στοιχεία του φορντικού προτύπου βιομηχανικής παραγωγής, όπως η απαίτηση για μεγάλης κλίμακας επενδύσεις σε συστήματα μαζικής παραγωγής, η αποθήκευση μεγάλων ποσοτήτων αποθεμάτων και η προϋπόθεση μιας αμετάβλητης καταναλωτικής αγοράς τυποποιημένων προϊόντων (Harvey, 2007: 198). Επίσης η δύναμη των συνδικάτων και τα εργασιακά δικαιώματα που είχαν κατοχυρωθεί στα πλαίσια των κεϋνσιανών πολιτικών της προηγούμενης περιόδου, συνεπάγονταν αυξημένο εργατικό κόστος και έθεταν όρια στη δράση των εταιρειών.

Προς αντιμετώπιση των παραπάνω ακαμψιών οι επιχειρήσεις ανέπτυξαν ένα σύνολο στρατηγικών, μεταξύ των οποίων οργανωτικές αλλαγές, εξερεύνηση και εφαρμογή τεχνολογικών καινοτομιών, εντατικοποίηση της εργασίας, συγχωνεύσεις, υπεργολαβίες, έρευνα σε νέες ομάδες προϊόντων και μετεγκατάσταση σε περιφερειακές χώρες που διαθέτουν περισσότερο κερδοφόρο περιβάλλον³⁶ (Harvey, 2007: 203). Οι αλλαγές αυτές σήμαναν και τη μετάβαση σε ένα νέο καθεστώς συσσώρευσης με βασικό χαρακτηριστικό την ευελιξία, τόσο στη διαδικασία και οργάνωση της παραγωγής, όσο και στην αγορά εργασίας.

Η τεχνολογική εξέλιξη και η μείωση του κόστους των τηλεπικοινωνιών, των μεταφορών και των συστημάτων πληροφορικής, έδωσε τη δυνατότητα στις

³⁴ Η παράγραφος βασίζεται στην ανάλυση που αναπτύσσει ο David Harvey στο έργο του *Η Κατάσταση της Μετανεωτερικότητας* (Harvey, 2007).

³⁵ Συμφωνία με την οποία καθορίστηκε, το 1944, ένα σύστημα σταθερών συναλλαγματικών ισοτιμιών μεταξύ των νομισμάτων 44 χωρών, με βάση το αμερικανικό δολάριο και τη μετατρεψιμότητα του σε χρυσό, σύμφωνα με τη σταθερή ισοτιμία 35 δολάρια η ουγκιά. Στα πλαίσια της συμφωνίας ιδρύθηκαν το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και η Παγκόσμια Τράπεζα.

³⁶ Δηλαδή σε χώρες «φορολογικούς παραδείσους», όπου δεν έχει αναπτυχθεί ο συνδικαλισμός και άρα μπορούν να αντλούν εξευτελιστικά φτηνό εργατικό δυναμικό. Οι απάνθρωπες συνθήκες εργασίας στα εισαγόμενα εργοστάσια της περιφέρειας και η αποδιάρθρωση των παραδοσιακών αγροτικών οικονομιών αυτών των χωρών, κατά την «επέλαση» των πολυεθνικών, αποτελεί την άλλη όψη του φαινομένου της αποβιομηχάνισης των δυτικών χωρών (Αντωνοπούλου, 2003).

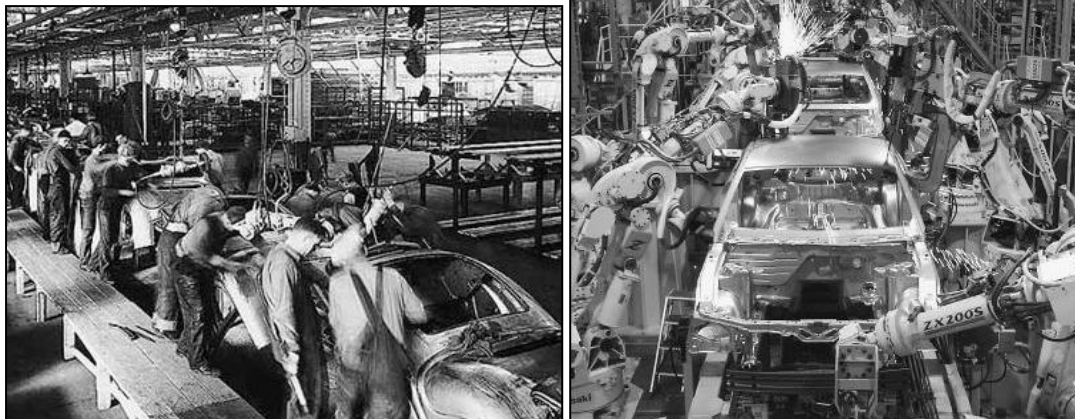
επιχειρήσεις να μεταφέρουν τα φορντικά τμήματα μαζικής παραγωγής σε χώρες της περιφέρειας (π.χ. νοτιοανατολική Ασία, Ινδία, Λατινική Αμερική) (Harvey, 2007: 227), διατηρώντας όμως τις επιτελικές-διοικητικές τους λειτουργίες στην αρχική τους έδρα. Βασικές συνέπειες της γεωγραφικής αναδιάταξης της βιομηχανικής παραγωγής, όσον αφορά στις μέχρι τότε βιομηχανικές περιοχές του αναπτυσσόμενου καπιταλισμού, είναι αφενός η απώλεια θέσεων εργασίας και η μεγάλη αύξηση της ανεργίας, αφετέρου, και, υπό την απειλή αυτών, η εντατικοποίηση του εργασιακού ελέγχου και η αποδυνάμωση των εργατικών διεκδικήσεων.

Το εταιρικό κεφάλαιο επωφελήθηκε από τη διάσπαση των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων σε ευέλικτα τμήματα, συχνά γεωγραφικά διασκορπισμένα, στο βαθμό που αυτό δεν επιτρέπει τη συγκέντρωση πολλών εργατών σε ένα χώρο, και άρα δυσχεραίνει τη συνδικαλιστική οργάνωση. Η δημιουργία πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού, για την κάλυψη θέσεων που δεν απαιτούν ιδιαίτερες δεξιότητες (πχ. υπαλληλική ή ανειδίκευτη χειρωνακτική εργασία), ενισχύει τον ανταγωνισμό και το αίσθημα ανασφάλειας, υπονομεύει την αλληλεγγύη μεταξύ των εργαζομένων και σταδιακά οδηγεί στην αποδοχή εκ μέρους τους περισσότερο «ευέλικτων» εργασιακών σχέσεων (μερική ή προσωρινή απασχόληση, συνθήκες που διευκόλυναν τις απολύσεις, χαμηλοί μισθοί, ρύθμιση μισθών σύμφωνα με την ατομική απόδοση, υπερωρίες κτλ.).

Ανάλογα λειτούργησε η μαζική είσοδος των γυναικών, και άλλων μειονοτικών ομάδων στην αγορά εργασίας, στη βάση του ότι απασχολούνταν αμειβόμενες με αρκετά χαμηλότερους μισθούς από ότι οι λευκοί άνδρες. Έτσι, ενώ η πρόσβαση των ομάδων αυτών σε θέσεις εργασίας θα έπρεπε να προσλάβει προοδευτικά χαρακτηριστικά, τελικά αποτέλεσε πλεονέκτημα υπέρ των εργοδοτών.

Αναφορικά με το *τι παράγεται*, το ενδιαφέρον μετατοπίστηκε από την τυποποιημένη μαζική παραγωγή στην παραγωγή μικρών παρτίδων προϊόντων, συνήθως υψηλής διαφοροποίησης. Η μεταστροφή αυτή ήταν εφικτή στα πλαίσια των δυνατοτήτων που ανέδειξε η εξέλιξη της ηλεκτρονικής τεχνολογίας και της πληροφορικής. Η εισαγωγή στην παραγωγική διαδικασία σύγχρονων μηχανών που προγραμματίζονται και συντονίζονται μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, με δυνατότητα προσαρμογής στην παραγωγή ποικίλων σχεδίων, χαρακτηρίστηκε ως *ευέλικτη μεταποίηση* (Αντωνοπούλου, 2003). Ανταποκρινόμενες στις ευμετάβλητες συνθήκες της αγοράς οι επιχειρήσεις στράφηκαν σε οικονομίες φάσματος³⁷, οι οποίες και επικράτησαν έναντι των οικονομιών κλίμακας (Harvey, 2007: 214), ενώ υιοθέτησαν την πρακτική της *Just-in-Time* παραγωγής, κατά την οποία ελαχιστοποιούνται τα αποθηκευμένα αποθέματα και τα προϊόντα παράγονται έγκαιρα όταν υπάρχει ζήτηση (Knox and Pinch, 2009: 76).

³⁷ Ο όρος *οικονομίες φάσματος* (*economies of scope*) αναφέρεται σε παράγοντες που καθιστούν συμφέρουσα, στη βάση της μείωσης του μέσου κόστους, την παραγωγή ποικιλίας εμπορευμάτων έναντι της παραγωγής ενός μοναδικού προϊόντος (Knox and Pinch, 2009: 77).



Εικόνα 8: Η εισαγωγή της αυτοματοποίησης στη διαδικασία συναρμολόγησης του προϊόντος: α) Αριστερά, εργάτες στη γραμμή συναρμολόγησης του εργοστασίου Ford (π. 1935), Πηγή: <http://www.minnpost.com/>. β) Δεξιά, αυτοματοποιημένη γραμμή συναρμολόγησης, Πηγή: <http://www.scienceclarified.com/>

Για να είναι κερδοφόρα η εφαρμογή των ευέλικτων συστημάτων παραγωγής, έπρεπε ακόμα να μετασχηματιστούν τα πρότυπα της μέχρι τότε μαζικής κατανάλωσης (Harvey, 2007: 215). Ειδικότερα, έπρεπε να μειωθεί ο χρόνος απαξίωσης³⁸ των καταναλωτικών αγαθών, ώστε να αγοράζονται συνεχώς καινούργια προϊόντα. Γι' αυτό το σκοπό επιστρατεύτηκαν οι μηχανισμοί της διαφήμισης, προωθώντας ταχέως μεταβαλλόμενες *μόδες*.

Ιδιαίτερα «επιτυχής» αποδείχθηκε η στρατηγική των επιχειρήσεων να ενσωμάτωσαν, στην προώθηση νέων προϊόντων, τις πολιτισμικές αξίες της *αντικουλτούρας*, που είχε αναδυθεί κατά τη δεκαετία του 1960, στα πλαίσια κυρίως των πολιτικοποιημένων κινήματων της εποχής (εργατικό, φεμινιστικό, αντιπολεμικό, φοιτητικό, οικολογικό, κίνημα για τα δικαιώματα των μειονοτήτων κ.α.). Τα κινήματα της αντικουλτούρας, αμφισβητώντας τη συμβατική καθημερινότητα της μεσοαστικής τάξης, το μοντέλο της τυποποιημένης μαζικής κατανάλωσης, την καθιερωμένη αισθητική και την ισχυρά οργανωμένη εμπορευματοποίηση, είχαν καθορίσει τις δικές τους μορφές μόδας και τέχνης, ως μέσα έκφρασης μιας διαφοροποιημένης προσωπικής αλλά και κοινωνικής ταυτότητας.

Καθώς όμως το πεδίο αντιπαράθεσης μετατοπιζόταν όλο και περισσότερο στη σφαίρα της εξατομικευμένης δράσης, ως υπόθεση προάσπισης της ετερότητας, η ιδέα της κοινωνικής αλλαγής με συλλογικά μέσα υποσκελίστηκε από ζητήματα *lifestyle*³⁹. Στη δεκαετία του 1970, η ιδέα της εξερεύνησης του *εαυτού* εξαπλώθηκε

³⁸ Πράγματι, ζητούμενο ήταν η απαξίωση του προϊόντος από τον καταναλωτή, ακόμα και αν αυτό δεν είχε χάσει τη χρηστική του αξία.

³⁹ Το 1978 μια ομάδα οικονομολόγων και ψυχολόγων στο Stanford Research Institute (SRI) της Καλιφόρνια δημιούργησε ένα δυνατό εργαλείο για τη μέτρηση των επιθυμιών του πληθυσμού. Σκοπός ήταν η γνώση των βαθύτερων επιθυμιών των πιο “εξελιγμένων” ατόμων, ώστε να γίνει επιτυχώς η εξατομικευση και ο διαχωρισμός των παραγόμενων προϊόντων. Το SRI απευθύνθηκε στον ψυχολόγο Abraham Maslow, που είχε αναπτύξει τη θεωρία της “ιεραρχίας των αναγκών”. Σύμφωνα με αυτή, υπάρχουν πέντε βασικά επίπεδα αναγκών τα οποία ξεκινούν από τις χαμηλότερου επιπέδου ανάγκες

ταχέως, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ, και συνοδεύτηκε από την επιθυμία προβολής της ιδιαιτερότητας του ατόμου. Οι εταιρείες εκμεταλλεύτηκαν τα νέα δεδομένα στο να προωθήσουν «εξατομικευμένα» προϊόντα που ανταποκρίνονταν στην εκάστοτε αισθητική επιλογή, διατηρώντας επαρκή ζήτηση στις καταναλωτικές αγορές. Έτσι, αυτό που αποτελούσε μειονέκτημα στα πλαίσια του φορντικού μοντέλου παραγωγής, δηλαδή η ύπαρξη μη προβλέψιμων, τότε, τύπων καταναλωτή, εξελίχθηκε σε πλεονέκτημα για τη λειτουργία του νέου προτύπου ευέλικτης συσσώρευσης. Η ανάγκη σύνθεσης και επίδειξης μιας διαφοροποιημένης ταυτότητας μέσω της κατανάλωσης αντικειμένων-συμβόλων, όπως εντάθηκε από τα μέσα ενημέρωσης και τη διαφήμιση, συνέβαλε στη μείωση του χρόνου ανακύκλωσης του κεφαλαίου και άρα στην κερδοφορία της καπιταλιστικής παραγωγής.

Η άνθηση της επιδεικτικής κατανάλωσης και των υλιστικών αξιών, μετά το 1980, συνδέθηκε επίσης με αλλαγές στα δημογραφικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού. Ειδικότερα, ο τύπος της παραδοσιακής οικογένειας που αποτελείται από τους δύο γονείς και τα παιδιά (με τη σύζυγο συνήθως μη εργαζόμενη), άρχισε σταδιακά να υποσκελίζεται από άλλους τύπους νοικοκυριού, όπως αυτός των δύο μισθωτών, της μονογονεϊκής οικογένειας και του μονομελούς νοικοκυριού (Knox and Pinch, 2009: 47). Η εξέλιξη αυτή σήμανε την απομάκρυνση από τον οικογενειοκεντρικό τρόπο ζωής των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών και τη στροφή στον καταναλωτισμό (Knox and Pinch, 2009: 48).

Οι αλλαγές στον τρόπο παραγωγής και κατανάλωσης επέφεραν αξιοσημείωτους μετασχηματισμούς στη δομή της απασχόλησης. Κατά μέσο όρο, στο σύνολο των χωρών μελών του ΟΟΣΑ⁴⁰, το ποσοστό του απασχολούμενου πληθυσμού στη γεωργία μειώθηκε από 21.7 % το 1960 σε 12.1% το 1973 και σε 10% το 1981. Στη βιομηχανία τα αντίστοιχα ποσοστά είναι 35.3% (1963), 36.4% (1973) και 33.7% (1981). Σε αντίθεση με τη συρρίκνωση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα και στη μεταποίηση (μετά το 1973), το ποσοστό των απασχολούμενων στον τομέα των υπηρεσιών αυξήθηκε από 43% το 1960 σε 51.5% το 1973 και 56.3% το 1981⁴¹.

(φυσιολογικές) και φτάνουν έως τις υψηλότερου επιπέδου ανάγκες (ψυχολογικές). Στην κορυφή της ιεραρχίας ο Maslow τοποθετούσε την *αυτοπραγμάτωση*. Οι ειδικοί στο SRI χρησιμοποίησαν τη θεωρία του Maslow σε μια νέα μορφή ταξινόμησης του πληθυσμού. Σύμφωνα με αυτή, υπήρχαν συγκεκριμένα συμπεριφοριστικά μοτίβα, που ονόμασαν *lifestyles*, με τα οποία επέλεγαν να εκφραστούν οι άνθρωποι. Το σύστημα "life values and lifestyles", που δημιούργησε το SRI, μπορούσε να προβλέψει ποια προϊόντα θα επέλεγε ο εκάστοτε καταναλωτής και αποτέλεσε την αρχή του *lifestyle marketing*. Κατηγοριοποιώντας τις αξίες και τη συμπεριφορά του πληθυσμού, οι επιχειρήσεις ήξεραν ποιες ομάδες αγοράζουν τα προϊόντα τους και πως να τα προωθήσουν ώστε να γίνουν σύμβολα ενός συγκεκριμένου τρόπου ζωής (*The Century of the Self*, 2002).

⁴⁰ Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Organization for Economic Co-operation and Development – OECD), ιδρύθηκε το 1961, με κράτη μέλη τις περισσότερες ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες, σε παγκόσμιο επίπεδο.

⁴¹ Τα ποσοστά του απασχολούμενου πληθυσμού σε γεωργία, βιομηχανία και υπηρεσίες όπως παρουσιάζονται από τον Harvey (Harvey, 2007: 217), με αναφερόμενη πηγή το *Labour Force Statistics* του ΟΟΣΑ.

Το 2008 το ποσοστό των απασχολούμενων⁴² στον πρωτογενή τομέα έχει περαιτέρω μειωθεί στο 5% και στη βιομηχανία στο 24.3%, ενώ στις υπηρεσίες έχει αυξηθεί στο 70.7% (OECD, *Labour Force Statistics*)⁴³. Η μακροχρόνια αναλογική αύξηση της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα⁴⁴ ερμηνεύεται ως απόρροια μιας σειράς παραγόντων, που αποτελούν ταυτόχρονα βασικές εκδηλώσεις του μεταφορντικού προτύπου καπιταλιστικής ανάπτυξης:

- Η υποχώρηση της ισχύος του βιομηχανικού κεφαλαίου (Αντωνοπούλου, 2003) και η συρρίκνωση της απασχόλησης στη βιομηχανία. Η μείωση των θέσεων εργασίας στον βιομηχανικό τομέα οφείλεται αφενός στη μετεγκατάσταση μεγάλου αριθμού εργοστασίων σε χώρες της περιφέρειας, αφετέρου στις επενδύσεις αυτοματοποίησης της παραγωγικής διαδικασίας.
- Η ενίσχυση του χρηματιστικού κεφαλαίου και ο σχηματισμός μιας παγκόσμιας, εξαιρετικά πολύπλοκης, χρηματοπιστωτικής αγοράς, γύρω από την οποία οργανώθηκε πλήθος υπηρεσιών.
- Ο γεωγραφικός διασκορπισμός των βιομηχανικών μονάδων και η συνακόλουθη ζήτηση για υπηρεσίες που σχετίζονται με τις τηλεπικοινωνίες και τις μεταφορές.
- Η ανάπτυξη των υπεργολαβιών και ο πολλαπλασιασμός των επιχειρήσεων που παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες στους παραγωγούς (π.χ. νομικές, συμβουλευτικές, διαφημιστικές και οικονομικές υπηρεσίες) (Harvey, 2007: 216, Hall T., 2005: 85).
- Η άνοδος της σημασίας της καλής ενημέρωσης στη λήψη επιχειρηματικών αποφάσεων. Η πρόσβαση σε πληροφορίες και η ανάλυση των δεδομένων όσο αφορά σε οικονομικά μεγέθη (π.χ. συναλλαγματικές ισοτιμίες), στις προτιμήσεις του αγοραστικού κοινού, σε ανταγωνιστικές πολιτικές κτλ. έχει αποκτήσει τεράστια σημασία στα πλαίσια του ευέλικτου μοντέλου επιχειρηματικότητας. Κατά συνέπεια, πολλαπλασιάζονται οι επιχειρήσεις παροχής των αντίστοιχων υπηρεσιών.
- Ανάλογα λειτουργεί το εντεινόμενο ενδιαφέρον για πρόσβαση στην επιστημονική και τεχνική τεχνογνωσία. Σε αντίθεση με τη σταθερότητα των φορντικών συστημάτων (π.χ. μακροπρόθεσμες και μεγάλης κλίμακας επενδύσεις παγίου κεφαλαίου), η αποτελεσματικότητα του ευέλικτου μοντέλου παραγωγής, ως προς την κερδοφορία των επιχειρήσεων, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την εφαρμογή καινοτομιών σε τεχνικές και προϊόντα (Harvey, 2007: 220). Η συνθήκη αυτή οδηγεί στον πολλαπλασιασμό των εταιρικών μονάδων έρευνας και ανάπτυξης. Η σημασία της ενσωμάτωσης καινοτομιών στην παραγωγή και η εμπορευματοποίηση της εξειδικευμένης γνώσης (ως βασικής πηγής καινοτομιών) αποτυπώνεται, επίσης, στις διασυνδέσεις πανεπιστημίων και ερευνητικών κέντρων με μεγάλες εταιρείες, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της Silicon Valley στην Καλιφόρνια των ΗΠΑ.

⁴² Κατά μέσο όρο στο σύνολο των χωρών του ΟΟΣΑ.

⁴³ http://stats.oecd.org/Index.aspx?DatasetCode=ALFS_SUMTAB

⁴⁴ Αναφέρεται και ως τριτογενοποίηση (tertiarisation) της απασχόλησης.

- Η μεγέθυνση του διαφημιστικού τομέα (διαφημιστικές εταιρείες, εταιρείες marketing, σύμβουλοι επικοινωνίας), καθώς η ενίσχυση της «εικόνας» της εκάστοτε επιχείρησης αποτελεί βασικό παράγοντα ανταγωνιστικότητας.
- Η ανάπτυξη της βιομηχανίας του θεάματος, της ψυχαγωγίας και των μέσων ενημέρωσης. Ιδιαίτερα η παραγωγή γεγονότων (θεάματα, χάπενινγκ, παραστάσεις, εικόνες των μέσων ενημέρωσης κτλ.) αποδεικνύεται εξαιρετικά κερδοφόρα, καθώς αυτά καταναλώνονται σχεδόν στιγμιαία, μειώνοντας τον χρόνο ανακύκλωσης του κεφαλαίου.

Ως επιστέγασμα της αναδιάρθρωσης της παραγωγής, κατά τη δεκαετία του 1980 και ύστερα, η κενσσιανή οικονομική πολιτική υποχώρησε και υποκαταστάθηκε από νεοφιλελεύθερα μοντέλα ανάπτυξης⁴⁵, τα οποία αρχικά εφάρμοσαν οι κυβερνήσεις της Margaret Thatcher στη Βρετανία (1979-1990) και του Ronald Reagan στις ΗΠΑ (1981-1989)⁴⁶. Η οικονομική κρίση του 1973 είχε σημάνει τις πρώτες περικοπές κρατικών δαπανών στις δύο χώρες, καθώς οι κενσσιανές πολιτικές αναδιανομής του εισοδήματος χρηματοδοτούνταν ουσιαστικά από τη μεταπολεμική οικονομική ανάπτυξη (Harvey, 2007: 229). Η μείωση των παροχών του κράτους πρόνοιας από «αναγκαίο» σύνολο μέτρων, στα πλαίσια της κρίσης, εξελίχθηκε σε ιδεολογία για τις νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις της Thatcher και του Reagan.

Σύμφωνα με τη θεωρία του νεοφιλελευθερισμού, η ανθρώπινη ευημερία προάγεται με την απελευθέρωση των ιδιωτικών επιχειρηματικών δυνατοτήτων, εντός ενός θεσμικού πλαισίου που ενισχύει τα δικαιώματα της ατομικής ιδιοκτησίας και της ελεύθερης αγοράς (Harvey, 2005: 2). Τελικά προτείνεται ο περιορισμός του ρόλου του κράτους στη δημιουργία και διαφύλαξη αυτού του θεσμικού πλαισίου, καθώς και στην εγκαθίδρυση εκείνων των δομών (νομικών, στρατιωτικών, αμυντικών, αστυνομικών κτλ.) που θα διασφαλίζουν, ακόμα και με τη βία, την εύρυθμη λειτουργία των αγορών (Harvey, 2005: 2). Η νεοφιλελεύθερη ιδεολογία υποστηρίζει, τελικά, πως η «αυτορυθμιζόμενη» ελεύθερη αγορά αποτελεί την ιδεατή συνθήκη για την οργάνωση της οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής ζωής (Knox and Pinch, 2009: 74), και θέτει ως θεμελιώδη αξία αυτή της ατομικής ελευθερίας (Harvey, 2005: 5). Χρησιμοποιώντας στη ρητορική της μια τόσο ελκυστική ιδέα, αφενός δίνει άλλοθι σε αυτό που μπορεί, κοινότοπα, να περιγραφεί ως «ο νόμος του δυνατού», αφετέρου δημιουργεί ένα ισχυρότατο «σλόγκαν» προπαγάνδας.

Συνοπτικά, στις επιμέρους πολιτικές που συνθέτουν το νεοφιλελεύθερο μοντέλο συγκαταλέγονται η απελευθέρωση των αγορών από τον κρατικό παρεμβατισμό, η δημιουργία ευνοϊκού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις ώστε να αποτραπεί η φυγή κεφαλαίου, οι περικοπές μισθών και κοινωνικών δαπανών, οι ιδιωτικοποιήσεις κρατικών επιχειρήσεων και υπηρεσιών (π.χ. τηλεπικοινωνίες, ενέργεια, σιδηρόδρομοι και οδικό δίκτυο, υγειονομική περίθαλψη κ.α.), το άνοιγμα των αγορών που

⁴⁵ Κύριος θεωρητικός εκπρόσωπος και εμπνευστής της νεοφιλελεύθερης οικονομικής πολιτικής ήταν ο Αμερικανός οικονομολόγος Milton Friedman.

⁴⁶ Ωστόσο, η πρώτη «πειραματική» εφαρμογή της νεοφιλελεύθερης οικονομικής πολιτικής, έγινε στη Χιλή, κατά τη δικτατορία του Augusto Pinochet, ο οποίος πραξικοπηματικά, και με τη στήριξη των ΗΠΑ, κατέλαβε την εξουσία το 1973 (Harvey, 2005: 7).

μονοπωλούσε το κράτος στον ελεύθερο ανταγωνισμό, η επίθεση στα εργατικά δικαιώματα και οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα.

Η απελευθέρωση των αγορών και η άρση των περιορισμών ροής του κεφαλαίου, καθώς επίσης η ανάπτυξη των ψηφιακών τεχνολογιών επικοινωνίας και πληροφορικής επιτάχυναν τη διαδικασία *παγκοσμιοποίησης* (globalization) της καπιταλιστικής οικονομίας, ιδιαίτερα μετά το 1990. Η έννοια της παγκοσμιοποίησης αποτελεί ένα ιδιαίτερα αμφιλεγόμενο θέμα που λαμβάνει πολλές διαστάσεις (οικονομικές, πολιτικές, κοινωνικές, πολιτισμικές και τεχνολογικές) (Knox and Pinch, 2009: 84). Στο οικονομικό πεδίο περιγράφει την τάση ενοποίησης των εθνικών οικονομιών και συγκρότησης μιας ενιαίας (νεοφιλελεύθερης) πολιτικής της παγκόσμιας οικονομίας (Knox and Pinch, 2009: 566, Μηλιός, 2000β, Μηλιός, 2005). Στα πλαίσια αυτής της διαδικασίας οι δραστηριότητες των πολυεθνικών εταιρειών, οι οποίες και αποκτούν αυξανόμενη δύναμη, ολοκληρώνονται σε παγκόσμια κλίμακα (Knox and Pinch, 2009: 85). Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης αποτυπώνεται στην περαιτέρω ανάπτυξη των διεθνών συναλλαγών (Μηλιός, 2000β), στην αυξημένη κινητικότητα του κεφαλαίου, στη δημιουργία ενός πολύπλοκου, παγκόσμιου δικτύου χρηματοπιστωτικών και συναλλαγματικών αγορών (Αντωνοπούλου, 2003), στη διεύρυνση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ εθνικών οικονομιών και στον ενισχυμένο ρόλο που διαδραματίζουν διάφοροι υπερεθνικοί σχηματισμοί (Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, Παγκόσμια Τράπεζα, Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης κ.α.) ως ρυθμιστές και θεματοφύλακες του καπιταλιστικού συστήματος.

Τελικά, οι νεοφιλελεύθερες τακτικές, που σταδιακά «παγκοσμιοποιούνται», ευνοούν τους ήδη προνομιούχους και επιδεινώνουν τις συνθήκες για τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα, μεγεθύνοντας τις κοινωνικές ανισότητες. Σε συνθήκες συρρίκνωσης και υποβάθμισης των υπηρεσιών πρόνοιας, «τα δημόσια προγράμματα αναδιανεμητικού χαρακτήρα μεταβάλλονται σταδιακά σε ιδιωτικά προγράμματα κεφαλαιοποιητικού χαρακτήρα» (Μηλιός, 2007), οδηγώντας σε αυξανόμενη περιθωριοποίηση ευρύτατων στρωμάτων του πληθυσμού (Αντωνοπούλου, 2003). Η αποδόμηση του κράτους πρόνοιας, η ελαστικοποίηση των εργασιακών σχέσεων και η παρατεταμένη ανεργία⁴⁷ συνεπάγονται τη δημιουργία μιας διογκούμενης κοινωνικής ομάδας χαμηλόμισθων, μερικά απασχολούμενων, ανέργων και, γενικότερα, ανθρώπων που συχνά δεν έχουν πρόσβαση σε βασικά αγαθά όπως η στέγη και η υγειονομική περίθαλψη.

Πέρα από τη μεγέθυνση των ανισοτήτων, στα πλαίσια της ευρύτερης κοινωνικής κλίμακας, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η πόλωση που δημιουργείται εντός της αγοράς εργασίας. Ειδικότερα, καθώς μειώνεται η σταθερή απασχόληση και συρρικνώνονται τα εργασιακά δικαιώματα, αυξάνονται οι εργαζόμενοι που διακινούνται μέσω υπεργολαβιών, που απασχολούνται μερικώς ή προσωρινά, με χαμηλούς μισθούς, σε υποβαθμισμένες συνθήκες και υπό καθεστώς εργασιακής ανασφάλειας. Από την άλλη πλευρά, σχηματίζεται μια ομάδα προνομιούχων εργαζομένων, που, απασχολούμενοι σε δραστηριότητες «υψηλού επιπέδου», όπως

⁴⁷ Ως αποτέλεσμα κυρίως της μεταφοράς των βιομηχανικών μονάδων στην περιφέρεια και της υποκατάστασης θέσεων εργασίας από την πληροφορική τεχνολογία (Αντωνοπούλου, 2003)

η έρευνα, η παραγωγή γνώσης και τεχνολογίας, ο σχεδιασμός, η διοίκηση, οι δημόσιες σχέσεις και το management, απολαμβάνουν σχετικά υψηλές αποδοχές, μεγαλύτερη ασφάλεια και καλύτερες συνθήκες εργασίας⁴⁸.

Τα στελέχη αυτά, που συνήθως κατέχουν προνομιακές θέσεις εργασίας εντός κλάδων υψηλής τεχνολογίας και υπηρεσιών που σχετίζονται είτε με το χρηματοοικονομικό τομέα, είτε με τη διανομή προϊόντων και την κατανάλωση, αποτελούν και τους βασικούς φορείς μιας νέας «ηθικής», εναρμονισμένης με την άνοδο της νεοφιλελεύθερης ιδεολογίας και τη μεταμοντέρνα κουλτούρα⁴⁹. Κυρίαρχα στοιχεία αυτής είναι ο ατομικισμός και η ιδέα της ατομικής ευθύνης, η ανταγωνιστικότητα, η «θεοποίηση» του χρήματος, ο καταναλωτικός ηδονισμός και η εξύμνηση της (μέσω της κατανάλωσης προσδιοριζόμενης) διαφορετικότητας⁵⁰. Εν τω μεταξύ, η αποδυνάμωση της έννοιας της *κοινωνικής τάξης*⁵¹ και ο προπαγανδιστικός ρόλος των μέσων ενημέρωσης και της διαφήμισης, συντέλεσαν στη διάχυση των μορφοποιούμενων, σύμφωνα με αυτή την «ηθική», κοινωνικών προτύπων, και στα οικονομικά ασθενέστερα στρώματα του πληθυσμού, ώστε τελικά αναδείχθηκαν πρότυπα, αντιλήψεις και συμπεριφορές που απομακρύνονται από τις συλλογικές αξίες και την αίσθηση της κοινωνικότητας, που είχαν, ως ένα βαθμό, αναπτυχθεί κατά την προηγούμενη περίοδο.

1.2.2. Μεταμοντερνισμός⁵²

Η διαστρεβλωμένη εκδοχή του μοντερνισμού που κυριάρχησε κατά τη μεταπολεμική περίοδο, προκάλεσε, ήδη από τη δεκαετία του 1960, τη δημιουργία ποικίλων κινήματων αντιμοντερνισμού. Η κριτική αυτών των ομάδων, κατευθυνόταν κυρίως προς την «καταπιεστικά» τεχνοκρατική-γραφειοκρατική εφαρμογή των αρχών του μοντέρνου κινήματος, από τις διάφορες μορφές, θεσμοθετημένης ή μη, εξουσίας. Η εμπορευματοποίηση της μοντέρνας αισθητικής, η απώλεια του ανατρεπτικού της χαρακτήρα, και η σύνδεση της με το εταιρικό κεφάλαιο και τον πολιτισμικό ιμπεριαλισμό, ανέδειξαν πρακτικές ανταγωνιστικές προς την παράδοση, πια, του μοντερνισμού. Η πολιτισμική δυσαρέσκεια απέναντι στην αυστηρή λειτουργικότητα

⁴⁸ Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στο ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων επικεντρώνεται περισσότερο σε ζητήματα ποιότητας, καινοτομίας και στίλ, και άρα θεμελιώνεται σε παράγοντες όπως η εξειδικευμένη γνώση, η έρευνα, η ανάπτυξη και το marketing (Knox and Pinch, 2009: 75).

⁴⁹ Βλ. παράγραφο 1.2.2.

⁵⁰ Μιας φετιχιστικής διαφορετικότητας που βασίζεται στην κατανάλωση αντικειμένων-συμβόλων, και που, σύμφωνα με τον Harvey, «αναπτύσσεται σκόπιμα με τέτοιο τρόπο ώστε να συγκαλύπτει, μέσα από τα πεδία της κουλτούρας και του γούστου, την πραγματική βάση της οικονομικής ανωτερότητας» (Harvey, 2007: 116).

⁵¹ Το επίκεντρο πολιτικής δράσης, αυτή τη περίοδο, μετατοπίζεται από τα ζητήματα ταξικού χαρακτήρα σε ζητήματα ταυτότητας, οικολογίας, σχέσεων των φύλων, μειονοτήτων κ.λπ.

⁵² Η παράγραφος βασίζεται στην ανάλυση που αναπτύσσει ο David Harvey στο έργο του *Η Κατάσταση της Μετανεωτερικότητας* (Harvey, 2007).

και την ομοιομορφία του μοντερνισμού, ενίσχυσε το αίτημα της *εξατομικευμένης αυτοπραγμάτωσης*, και αποτυπώθηκε στην υιοθέτηση εναλλακτικών πολιτισμικών προτύπων, συμπεριφορών και συνηθειών (στην τέχνη, στο ντύσιμο, στη γλώσσα, στον τρόπο ζωής) (Harvey, 2007: 68).

Το κίνημα του αντιμοντερνισμού αποτέλεσε την αρχή ενός αργού πολιτισμικού μετασχηματισμού που περιγράφεται με τον όρο *μεταμοντερνισμός*, και, σε γενικές γραμμές, συνέβη παράλληλα με τη μετάβαση στο μεταφορντικό σύστημα. Η φιλοσοφία του μεταμοντέρνου απορρίπτει την ιδέα μιας αμετάβλητης οικουμενικής αλήθειας, όπως και κάθε είδος μετα-αφήγησης⁵³. Έτσι αποδέχεται το εφήμερο, τη συνεχή αλλαγή και τον κατακερματισμό, ως στοιχεία της σύγχρονης εποχής, χωρίς όμως να προτείνει κάποιο μέσο κατανόησης και υπέρβασής τους. Απομακρύνεται από τον ορθολογισμό του μοντερνισμού και διαμορφώνεται ως «σθεναρή καταγγελία της αφηρημένης λογικής και βαθιά αποστροφή για όποιο σχέδιο επιδίωκε την καθολική ανθρώπινη χειραφέτηση μέσα από την κινητοποίηση των δυνάμεων της τεχνολογίας, της επιστήμης και της λογικής» (Harvey, 2007: 72).

Η κατάφαση του κατακερματισμού της πραγματικότητας και η άρνηση αντίληψης του κόσμου ως ολότητας που περικλείει πολύπλοκες σχέσεις, σύμφωνα με τον Harvey (Harvey, 2007: 85), λειτουργεί αποτρεπτικά για τη συνεκτική δράση σε σχέση με τον κόσμο. Έτσι, ο μεταμοντερνισμός δεν εμπλέκεται σε κάποιο συνολικό κοινωνικό σχέδιο, και, στην καλύτερη περίπτωση, αντιλαμβάνεται τη δράση εντός μεμονωμένων πεδίων, συχνά τοπικού χαρακτήρα.

Στα θετικά στοιχεία του μεταμοντερνισμού εντάσσεται η σημασία που αποδίδει στην έκφραση περιθωριοποιημένων ομάδων πληθυσμού, όπως οι γυναίκες, οι ομοφυλόφιλοι και οι διάφορες μειονότητες (Harvey, 2007: 73). Ο πλουραλισμός, το ενδιαφέρον για την *ετερότητα* και η αποδοχή της αυθεντικότητας άλλων πολιτισμών, συνθέτουν μια ελκυστική πλευρά της μεταμοντέρνας σκέψης, η οποία υποστηρίζεται από τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες στην επικοινωνία και στη μεταβίβαση πληροφοριών.

Ωστόσο, ακόμα και αυτό το ενδιαφέρον για την ετερότητα, καταλήγει να είναι επιφανειακό, στο βαθμό που εστιάζει περισσότερο στο σημαίνον (στο μέσο), παρά στο σημαινόμενο (στο νόημα). Πράγματι η αισθητική και οι πρακτικές του μεταμοντερνισμού συνδέθηκαν με την κυριαρχία της *εικόνας*, της μόδας και του *θεαματικού*. Δεν αξιώνουν ουσιαστικά από το κοινό κάποια βαθύτερη σκέψη ή αναζήτηση, παρά την απόλαυση της αισθητικής εμπειρίας (και μάλλον το οικονομικό της αντίτιμο). Η προωθούμενη αισθησιαρχία του θεάματος σε όλα τα πεδία της σύγχρονης ζωής, και η επιλεκτική χρήση μορφολογικών προτύπων του παρελθόντος⁵⁴, οδήγησαν σε μια πρωτοφανή εμπορευματοποίηση των πολιτισμικών μορφών.

⁵³ Πλατιά ερμηνευτικά σχήματα, που εμφανίζονται ως καθολικής εφαρμογής, όπως ο μαρξισμός και ο φροϋδισμός (Harvey, 2007: 29).

⁵⁴ Σύμφωνα με τον Harvey «ο μεταμοντερνισμός εγκαταλείπει κάθε έννοια ιστορικής συνέχειας και μνήμης, ενώ ταυτοχρόνως αναπτύσσει απίστευτη ικανότητα να λεηλατεί την ιστορία και ν' απορροφά οτιδήποτε βρίσκει σε αυτή ως μια πτυχή του παρόντος» (Harvey, 2007: 89).

Το μεταμοντέρνο κίνημα δεν προσεγγίζει την τέχνη με την προοπτική ενός κοινωνικού μετασχηματισμού. Ενώ διερεύνησε πολιτισμικά πεδία προσिता σε ένα ευρύτερο κοινό (pop art, μόδα, τηλεόραση, κινηματογράφος, μεγάλα θεάματα, διαφήμιση κτλ.), αυτό συνδέθηκε περισσότερο με την απαίτηση παραγωγής εμπορεύσιμων καλλιτεχνικών προϊόντων, παρά με την επιδίωξη κοινωνικοποίησης της τέχνης, όπως αυτή είχε εκφραστεί στο μοντέρνο κίνημα. Συνακόλουθα η ενσωμάτωση του στην κουλτούρα της καθημερινής ζωής αποτέλεσε συστατικό στοιχείο του νέου καταναλωτικού προτύπου.

Η σημασία που έχει προσλάβει η κατανάλωση στα πλαίσια της μεταμοντέρνας κουλτούρας συνδέεται με την αποδοχή της ως μέσο αυτοέκφρασης και επίδειξης κοινωνικού κύρους. Το φαινόμενο αυτό, που αναδεικνύει συνεχώς εξειδικευμένα τμήματα αγοράς, περιγράφεται με τον όρο αισθητικοποίηση της κατανάλωσης (Knox and Pinch, 2009: 121)

Ανάλογες ήταν οι εξελίξεις στον τομέα της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας. Οι ιδέες των μοντερνιστών δέχτηκαν ισχυρή κριτική ως αφηρημένες, θεωρητικές ή ακόμα και δογματικές (Harvey, 2007: 70). Στην «ισοπεδωτική», για το αστικό τοπίο, μοντέρνα αισθητική, οι μεταμοντερνιστές αντιτάσσουν το σχεδιασμό με βάση την ιδιαιτερότητα του χώρου και την τοπική λαϊκή κουλτούρα. Η κριτική των μεταμοντερνιστών απέναντι στον μεταπολεμικό σχεδιασμό, επικεντρώθηκε στα μονότονα, ομοιόμορφα, πληκτικά και χωρίς ζωντάνια τοπία που αυτός δημιούργησε. Το ενδιαφέρον τους στράφηκε στην ανεύρεση τρόπων έκφρασης μιας αισθητικής ποικιλίας, που θα ανταποκρινόταν σε διαφορετικές λειτουργίες, καταστάσεις ή κουλτούρες, γεγονός που υποστηρίχτηκε από τις νέες τεχνολογίες (π.χ. δημιουργία μοντέλων με υπολογιστές) (Harvey, 2007: 114).

Όμως, και ίσως εδώ εντοπίζεται η βασικότερη διαφορά σε σχέση με το μοντερνισμό, ο μεταμοντέρνος σχεδιασμός, αντιμετωπίζοντας το χώρο ως κάτι αυτόνομο, δεν θέτει κοινωνικούς, παρά μόνο αισθητικούς στόχους. Αυτό πρακτικά συνεπάγεται τον προσανατολισμό του στην αγορά, στο βαθμό που η δυνατότητα έκφρασης των αισθητικών προτιμήσεων, στα πλαίσια του καπιταλισμού, καθορίζεται από την αγοραστική δύναμη.

Σε επίπεδο μορφολογίας, οι μεταμοντερνιστές αρχιτέκτονες επαναφέρουν στα έργα τους τα διακοσμητικά στοιχεία, προσαρμόζοντας τα στις επιθυμίες του εκάστοτε καταναλωτή, και αποτυπώνοντας τις διάφορες κουλτούρες γούστων. Συχνά καταφεύγουν στη μίμηση αρχιτεκτονικών μορφών του παρελθόντος (π.χ. μεσαιωνικές πλατείες, παραδοσιακά χωριά κτλ.), στον εκλεκτικό συνδυασμό διαφορετικών μοτίβων και στην αναπαράσταση τοπίων από άλλα μέρη του κόσμου (Harvey, 2007: 70, 127, Knox and Pinch, 2009: 118).



Εικόνα 9: Μεταμοντέρνα αρχιτεκτονική: α) Αριστερά, το *Dancing House* (1996) στην Πράγα, έργο των Vlado Milunic και Frank Gehry. β) Δεξιά, το *One Detroit Center* (1993), έργο των Philip Johnson John και John Burgee. Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Postmodern_architecture

Όσον αφορά στην πολεοδομία, επικράτησε η αντίληψη ότι πρέπει να εγκαταλειφθούν τα ορθολογικά μοντέλα μεγάλης κλίμακας και να υιοθετηθούν πρακτικές που θα προσεγγίζουν την πολεοδομική ανάπτυξη περισσότερο ως μείγμα αναπτύξεων διαφοροποιημένων χώρων (Harvey, 2007: 71). Σε αντίθεση με τους μοντερνιστές που αντιμετώπιζαν την πόλη ως ολότητα, οι μεταμοντερνιστές εισάγουν (και εδώ) την ιδέα του κατακερματισμού. Ασκούν κριτική στο μεταπολεμικό πολεοδομικό σχεδιασμό και ιδιαίτερα στην πρακτική της οριοθέτησης μονολειτουργικών ζωνών. Θεωρώντας πως αυτή συνεπάγεται αφενός τη λειτουργική μονοτονία αφετέρου την καθημερινή σπατάλη χρόνου και ενέργειας κατά την κυκλοφορία, αντιπροτείνουν τη συγκρότηση της πόλης σε ανεξάρτητες, πεπερασμένες αστικές συνοικίες, ώστε να αποκατασταθούν οι αξίες της ποικιλίας και της εγγύτητας (Harvey, 2007: 103).

Στην επόμενη παράγραφο προσεγγίζονται αναλυτικότερα τα νέα αστικά τοπία που αναδύονται μέσα από τη συμμόρφωση της μεταμοντέρνας αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας με τις επιταγές της ελεύθερης αγοράς και τις νέες αναπτυξιακές πολιτικές.

1.2.3. Αναδυόμενες αστικές μορφές

1.2.3.1. Η αστική πολιτική μετά το 1970⁵⁵

Η οικονομική κάμψη της δεκαετίας του 1970, η αποβιομηχάνιση και η αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, προκάλεσαν σημαντικά προβλήματα στα αστικά κέντρα των προηγμένων καπιταλιστικά χωρών, και ιδιαίτερα στις παραδοσιακά βιομηχανικές πόλεις: υποβάθμιση τμημάτων του αστικού ιστού, δημοσιονομική ανισορροπία, υψηλά ποσοστά ανεργίας (Knox and Pinch, 2009: 182).

Προς αντιμετώπιση αυτών των φαινομένων αστικής κρίσης, η αστική πολιτική αναπροσανατολίζεται, ακολουθώντας επιχειρηματικά πρότυπα διοίκησης και οικονομικής ανάπτυξης. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι:

- Η αστική πολιτική χαράσσεται με γνώμονα την προσέλκυση κεφαλαίου. Αναλυτικότερα, από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 και ύστερα, η αστική οικονομία ανασυντάσσεται γύρω από αναπτυσσόμενους τομείς, όπως οι υπηρεσίες (ιδιαίτερα οι χρηματοοικονομικές και οι υπηρεσίες προς παραγωγούς), η υψηλή τεχνολογία, η έρευνα, ο τουρισμός και ο πολιτισμός (Hall T., 2005: 81). Ο ρόλος της πόλης επαναπροσδιορίζεται, καθώς αυτή αποτελεί τον κατεξοχήν τόπο εγκατάστασης οικονομικών τομέων και δραστηριοτήτων αιχμής. Παράλληλα, φαινόμενα όπως η παγκοσμιοποίηση των αγορών και η καθιέρωση υπερεθνικών θεσμών και οργανισμών συντείνουν στη δημιουργία δικτύων πόλεων⁵⁶, όπου αυτές πρακτικά ιεραρχούνται ανάλογα με το βαθμό διασύνδεσης τους με την παγκόσμια οικονομία. Για να ενισχύσουν τη θέση τους εντός των αστικών συστημάτων και άρα να αυξήσουν τις αναπτυξιακές τους προοπτικές, οι πόλεις ωθούνται σε έναν μεταξύ τους ανταγωνισμό, στη βάση της προσέλκυσης κεφαλαίου. Δεδομένης, όμως, της υψηλής κινητικότητας που αυτό έχει αποκτήσει, το συγκριτικό πλεονέκτημα της εκάστοτε πόλης όσον αφορά σε παράγοντες όπως το οικονομικό περιβάλλον, η ποιότητα του εργατικού δυναμικού, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι διαθέσιμες υποδομές, η παρουσία ειδικευμένων επιχειρήσεων υπηρεσιών, η παραγωγή καινοτομιών και η εικόνα του αστικού χώρου, επηρεάζει δραματικά τη χωροθέτηση του κεφαλαίου. Υπό αυτές τις συνθήκες, η αστική πολιτική επικεντρώνει στη δημιουργία ευνοϊκού επιχειρηματικού κλίματος και στην αναβάθμιση του αστικού χώρου, με στόχο την προσέλκυση επενδύσεων, καταναλωτών, αλλά και νέων κατοίκων, που θα αποτελέσουν το υψηλόμισθο στελεχιακό δυναμικό σε δυναμικούς οικονομικούς κλάδους.

⁵⁵ Βασικές πηγές για την παρούσα παράγραφο είναι: Harvey (1989), Γοσπονδίνη (2007), Μαντουβάλου (2006 και 2007δ), Βαΐου et al. (2006).

⁵⁶ Ιδιαίτερα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Μειώνεται η δημόσια χρηματοδότηση για κοινωνικά έργα και υπηρεσίες, και προωθούνται περισσότερο σημειακές παρεμβάσεις, παρά συνολικά προγράμματα βελτίωσης των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας του πληθυσμού (π.χ. προγράμματα στέγασης, εκπαίδευσης κτλ.) (Harvey, 1989: 7). Τέτοιες παρεμβάσεις, που συνήθως στοχεύουν στην αναβάθμιση της εικόνας της πόλης και στην προσέλκυση επενδύσεων, παρουσιάζονται συνήθως ως ωφέλιμες για το σύνολο του τοπικού πληθυσμού, στη βάση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής και της δημιουργίας θέσεων εργασίας. Σε σχέση με το τελευταίο προκύπτουν κάποια σημαντικά ζητήματα. Πρώτον, τίθεται το ερώτημα του αν όντως ωφελείται ο τοπικός πληθυσμός. Εδώ μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα των αναπλασμένων, πρώην υποβαθμισμένων, κεντρικών περιοχών της πόλης, όπου οι παλιότεροι κάτοικοι, συνήθως χαμηλού εισοδήματος, αναγκάζονται να απομακρυνθούν λόγω της συνακόλουθης αύξησης των τιμών της γης (Μαντουβάλου, 2007δ: 6). Δεύτερον, το κατά πόσο η επικρατούσα ρητορική, που ταυτίζει την οικονομική ανάπτυξη με την καπιταλιστική μεγέθυνση, αποπροσανατολίζει τον πληθυσμό από τα ουσιαστικά κοινωνικοοικονομικά προβλήματα της περιοχής του. Τρίτον, το κατά πόσο τέτοια έργα αποτελούν πραγματική λύση στο θέμα της απασχόλησης. Στην πραγματικότητα πολλαπλασιάζονται κυρίως οι χαμηλόμισθες θέσεις εργασίας και η άτυπη οικονομία (Harvey, 1989: 12). Επίσης, τίθεται το ζήτημα του εύρους επιρροής τέτοιων έργων, και του κατά πόσο ευνοούν διαδικασίες κοινωνικοχωρικού διαχωρισμού σε ευρύτερη κλίμακα. Τελικά η πρακτική των σημειακών παρεμβάσεων δε μπορεί να ειπωθεί αποκομμένη από μια ευρύτερη νεοφιλελεύθερη πολιτική, που συνοδεύεται από τη συρρίκνωση των εργασιακών δικαιωμάτων, την αυξανόμενη εξουσία του επιχειρηματικού κεφαλαίου, την έξαρση της ανταγωνιστικότητας, τον υποσκελισμό των κοινωνικών προγραμμάτων και την κερδοσκοπική προσέγγιση κάθε στοιχείου, άρα και του χώρου.
- Οι θεσμοί ρύθμισης των αστικών θεμάτων επεκτείνονται πέρα από τα παραδοσιακά διοικητικά σχήματα (π.χ. κεντρική κυβέρνηση, τοπική αυτοδιοίκηση). Σε αντίθεση με την τεχνοκρατική γραφειοκρατία και τον άμεσο κυβερνητικό έλεγχο της φορντικής περιόδου (Knox and Pinch, 181), στο νέο μοντέλο *αστικής διακυβέρνησης* (*urban governance*⁵⁷) συμμετέχουν επίσης ποικίλοι φορείς, όπως τοπικοί σύλλογοι ιδιοκτητών ακινήτων, επενδυτές, επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα (κατασκευαστικές, εταιρείες ανάπτυξης ακινήτων, τράπεζες κτλ), μη κυβερνητικές οργανώσεις, εκπαιδευτικοί και θρησκευτικοί θεσμοί, πολιτικοί σχηματισμοί και διάφορες ομάδες κατοίκων ή επιχειρηματιών της περιοχής. Οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες μπορεί να αντιπροσωπεύουν είτε κοινά είτε συγκρουόμενα συμφέροντα, οπότε δημιουργούνται οι ανάλογες συμμαχίες. Η τοπική αυτοδιοίκηση αναλαμβάνει συντονιστικό/ενισχυτικό ρόλο (Harvey, 1989: 6) και δημιουργώντας συνήθως άτυπους συνασπισμούς με τα επιχειρηματικά συμφέροντα, τα προωθεί μέσω θεσμικών ρυθμίσεων, αλλά και άμεσων επενδύσεων σε έργα και υποδομές (Βαΐου et al., 2006: 48).

⁵⁷ Στα αγγλικά η χρήση του όρου *urban governance* (αστική διακυβέρνηση) έναντι του *urban government* (αστική κυβέρνηση), υπογραμμίζει τις διαφορές μεταξύ των δύο μοντέλων διοίκησης και ρύθμισης των αστικών ζητημάτων.

- Την ενίσχυση των δεσμών μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Η χαρακτηριστικότερη έκφανση αυτού του φαινομένου είναι οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού φορέα (ΣΔΙΤ) στη δημιουργία υποδομών και στην παροχή υπηρεσιών του δημοσίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις ιδιωτικοί φορείς αναλαμβάνουν την υλοποίηση των έργων και αρκετά συχνά την εκμετάλλευσή τους (π.χ. αεροδρόμιο, μετρό, πλατείες).
- Τη μορφοποίηση νέων μοντέλων πολεοδομικής που δε συγκροτούνται σύμφωνα με κάποια συνεκτική θεωρία⁵⁸, αλλά εναρμονίζονται με τις επιδιώξεις της αστικής πολιτικής και επικεντρώνουν στην πολυλειτουργικότητα, τις τμηματικές παρεμβάσεις, την αισθητική αναβάθμιση και τον καινοτόμο σχεδιασμό. Τα νέα πρότυπα παρέμβασης στον αστικό χώρο λειτουργούν στην προοπτική του *στρατηγικού σχεδιασμού* (Μαντουβάλου και Μπαλλά, 2006: 28), καθώς συναρτώνται με τα εκάστοτε τοπικά αναπτυξιακά προγράμματα και υποστηρίζουν ζητήματα αστικής ανταγωνιστικότητας. Οι επιλεκτικές παρεμβάσεις τείνουν να αντικαταστήσουν το παλαιότερο μοντέλο καθολικού σχεδιασμού.

1.2.3.2. Πρακτικές «αναβάθμισης» της ποιότητας του αστικού χώρου και νέα αστικά τοπία

Η αυξανόμενη σημασία της ποιότητας του αστικού χώρου και της εικόνας της πόλης καθιστά την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία βασικά εργαλεία οικονομικής μεγέθυνσης. Η δημιουργία ελκυστικού φυσικού και κοινωνικού περιβάλλοντος, μέσα από πρακτικές όπου ο σχεδιασμός του χώρου υπεισέρχεται ως κρίσιμος συντελεστής, έχει αναδειχθεί σε μια από τις κυρίαρχες αναπτυξιακές πολιτικές, σε επίπεδο πόλης.

Οι αναπλάσεις κεντρικών αστικών τμημάτων, η δημιουργία επιχειρηματικών και πολιτιστικών επικέντρων, η ανάδειξη ιστορικών περιοχών, η χρήση της *avant-garde* αρχιτεκτονικής, ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών και τηλεπικοινωνιακών δικτύων κτλ., αποτελούν επιμέρους πρακτικές (οι οποίες συνδυάζονται ποικιλοτρόπως), που χρησιμοποιούνται για την προσέλκυση κεφαλαίου και επενδύσεων. Στοχεύουν στην μεγέθυνση της αστικής οικονομίας, είτε άμεσα (προσέλκυση επισκεπτών, ανάπτυξη τουρισμού, επενδύσεις στο κτισμένο περιβάλλον, αύξηση των αξιών γης και των εσόδων από τη φορολόγηση), είτε έμμεσα, δηλαδή μέσω της προσέλκυσης δυναμικών οικονομικών κλάδων και εκείνης της κοινωνικής ομάδας, που θα αποτελέσει το υψηλόμισθο στελεχιακό δυναμικό σε αυτούς (Μουκούλης, 2008: 25).

Η εν λόγω κοινωνική ομάδα, που ο Florida ονομάζει *δημιουργική τάξη* (Florida, 2003: 6), λειτουργεί αφενός καταναλωτικά, αφετέρου αυξάνει, εκ νέου, την ελκυστικότητα της πόλης, όσον αφορά στην προσέλκυση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε κλάδους αιχμής, καθώς αποτελεί εκείνο το, παραγωγικό, εργατικό δυναμικό που καθίσταται απαραίτητο για την αποδοτική λειτουργία τους. Σε αυτό το πλαίσιο, η

⁵⁸ Σε αντίθεση με τη μοντέρνα πολεοδομία.

παρουσία τους θεωρείται κρίσιμος παράγοντας για τη μεγέθυνση της εκάστοτε τοπικής οικονομίας (Florida, 2003: 6). Πρόκειται για άτομα υψηλού μορφωτικού επιπέδου, τα οποία έλκονται από πλουραλιστικά και ανεκτικά αστικά περιβάλλοντα, όπως επίσης από την προσφερόμενη ποιότητα του χώρου (πολιτιστικές εγκαταστάσεις, επιλογές διασκέδασης, ποιοτική εικόνα του χώρου, συμβολική αξία και κουλτούρα που επιδεικνύει ο τόπος), συνθήκη που έχει να κάνει με τις ιδιαίτερες εμπειρίες που μπορούν να αποκομίσουν (Florida, 2003:7,).

- Αναπλάσεις κεντρικών αστικών περιοχών και το φαινόμενο του *gentrification*

Τα προγράμματα ανάπτυξης κεντρικών αστικών περιοχών, έχουν βρεθεί στο επίκεντρο της αστικής πολιτικής και της πολεοδομίας από τη δεκαετία του 1980 (Μαντουβάλου, 2007δ). Αφορούν κυρίως σε ιστορικά τμήματα της πόλης, αποβιομηχανοποιημένα «αστικά κενά», παλιά λιμάνια και περιοχές κατοικίας που υποβαθμίστηκαν, κυρίως κατά την περίοδο της συνεχόμενης φυγής των ανώτερων και μεσαίων στρωμάτων προς τα προάστια. Περιλαμβάνουν τη δημιουργία νέων υποδομών, την αισθητική βελτίωση της όψης της περιοχής, την αναβάθμιση του κτηριακού της αποθέματος, την ανάδειξη των ιδιαίτερων μορφολογικών, ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων του περιβάλλοντος, και συχνά την ένταξη χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής σε αξιόλογα κτηριακά κελύφη (π.χ. παλιά εργοστάσια και βιοτεχνίες).

Οι αστικές αναπλάσεις, και ιδίως αυτές που δίνουν έμφαση στην αναβάθμιση και ανάπτυξη της κατοικίας, έχουν συνδεθεί έντονα με το φαινόμενο του *εξευγενισμού*⁵⁹ (*gentrification*). Πρόκειται για μια διαδικασία επανασυγκέντρωσης τμημάτων της μεσαίας και ανώτερης τάξης σε κεντρικές συνοικίες της πόλης, με επακόλουθο τον σταδιακό εκτοπισμό των κατώτερων εισοδηματικά ομάδων από τις περιοχές αυτές, λόγω της αύξησης των ενοικίων (Savage and Warde, 2005: 153). Το φαινόμενο του *gentrification* επιταχύνθηκε ιδιαίτερα από τις αρχές της δεκαετίας του 1980, στις ΗΠΑ και στη Βρετανία, λόγω της νεοφιλελεύθερης διαχείρισης των αστικών αναπλάσεων (Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009: 297), ενώ μέχρι σήμερα έχει εξαπλωθεί στις περισσότερες μεγάλες πόλεις της Δύσης⁶⁰ (Savage and Warde, 2005: 153).

Οι ερμηνείες που αρχικά αναπτύχθηκαν, σχετικά με το φαινόμενο του *gentrification*, επικέντρωναν είτε σε παράγοντες προσφοράς (οικονομική-στρουκτουραλιστική προσέγγιση), που σχετίζονται με τις επενδύσεις στο κατασκευασμένο περιβάλλον, είτε σε παράγοντες ζήτησης για κατοίκηση στο κέντρο των πόλεων (πολιτισμική προσέγγιση) (Savage and Warde, 2005: 156, Knox and Pinch, 2009: 265). Σύμφωνα με την οικονομική προσέγγιση⁶¹, το κατασκευαστικό και μεσιτικό κεφάλαιο επενδύει

⁵⁹ Ο όρος *gentrification* χρησιμοποιήθηκε αρχικά από τη Βρετανίδα κοινωνιολόγο Ruth Glass, το 1964, στο έργο της *London: Aspects of Change* (Savage and Warde, 2005:153, Μουκούλης, 2008: 15).

⁶⁰ Η ιδιαίτερη μορφή και η έκταση που παίρνει το φαινόμενο του *gentrification* μπορεί, βέβαια, να διαφέρει από πόλη σε πόλη, ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες.

⁶¹ Η οικονομική ερμηνεία αναπτύχθηκε το 1979 από τον Neil Smith, ο οποίος . Για περισσότερα βλ. Smith, N. (1979), "Towards a Theory of Gentrification: A Back to the City Movement by Capital not

σε υποβαθμισμένες κεντρικές περιοχές όταν δημιουργούνται οι συνθήκες επικερδούς εκμετάλλευσης του λεγόμενου *χάσματος γαιοπροσόδου* (*rent gap*), δηλαδή της διαφοράς μεταξύ της πραγματικής γαιοπροσόδου (υπό τις υπάρχουσες χρήσεις γης) και της δυνητικής γαιοπροσόδου (που μπορεί να προκύψει από τη βέλτιστη χρήση της γης) (Knox and Pinch, 2009: 265, Μουκούλης, 2008: 19). Πρακτικά το αυξημένο χάσμα γαιοπροσόδου σημαίνει ότι η γη και τα κτήρια που βρίσκονται σε αυτή μπορούν να αγοραστούν πολύ φθηνά, να αναπλαστούν και να φιλοξενήσουν περισσότερο προσοδοφόρες χρήσεις, όπως κατοικίες και καταστήματα, που απευθύνονται σε ευπορότερα στρώματα (Savage and Warde, 2005: 157).

Σύμφωνα με την πολιτισμική θεώρηση⁶², που επικεντρώνει περισσότερο σε παράγοντες ζήτησης, τα φαινόμενα *gentrification* σχετίζονται με την εμφάνιση μιας νέας μεσαίας τάξης, τμήματα της οποίας, εμφορούμενα από μεταμοντέρνα πολιτισμικά και καταναλωτικά πρότυπα, επιλέγουν να εγκατασταθούν σε κεντρικές αστικές γειτονιές, αμφισβητώντας το «συμβατικό» τρόπο ζωής των προαστίων (Knox and Pinch, 2009: 267). Πρόκειται κυρίως για νέους από ανώτερα επαγγελματικά στρώματα (στελέχη επιχειρήσεων, επαγγελματίες επιστήμονες, καλλιτέχνες, επιχειρηματίες κτλ.), που συχνά εντάσσονται σε μονομελή νοικοκυριά ή νοικοκυριά δύο συντρόφων, χωρίς παιδιά, που και οι δύο κερδίζουν εισόδημα⁶³ (Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009: 297). Τα άτομα αυτά προσελκύονται από ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των κεντρικών περιοχών όπως η ζωντάνια, ο κοσμοπολιτισμός, η κοινωνικότητα, το ανεκτικό περιβάλλον, η ύπαρξη περισσότερων και εναλλακτικών επιλογών διασκέδασης και κατανάλωσης, οι πολιτιστικές υποδομές, αλλά και η βελτιωμένη πρόσβαση στην εργασία (Savage and Warde, 2005: 161-162).



Εικόνα 10: Το SoHo στο Manhattan της Νέας Υόρκης, παλιότερα περιοχή βιομηχανίας ρούχων, είναι ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα εκδήλωσης του φαινομένου *gentrification*.

People”, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 45: 538-48, και Smith, N. (1996), *The Urban New Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London: Routledge.

⁶² Κύριος εκφραστής της πολιτισμικής προσέγγισης είναι ο David Ley. Για περισσότερα βλ. Ley, D. (1996), *The New Middle Class and the Remaking of the Central City*, Oxford University Press.

⁶³ Οι αλλαγές στον τύπο των νοικοκυριών των δυτικών πόλεων, με τη μείωση της σημασίας του πατριαρχικού/πυρηνικού προτύπου οικογένειας (που συνδέθηκε με την προαστιακή χωροθέτηση), όπως και οι αλλαγές στα πρότυπα καριέρας των γυναικών, αποτελούν κρίσιμους παράγοντες στην επιστροφή τμημάτων της νέας μεσαίας τάξης σε κεντρικές αστικές περιοχές (Savage and Warde, 2005: 160-161).

Σύμφωνα με μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση⁶⁴, η διαδικασία του gentrification κινητοποιείται από μια πολιτισμική πρωτοπορία (π.χ. μποέμ καλλιτέχνες), που εγκαθίσταται σε κεντρικές υποβαθμισμένες γειτονιές⁶⁵, επιδιώκοντας να δημιουργήσει ένα ιδιαίτερο κοινωνικό και πολιτισμικό περιβάλλον, αλλά και εκμεταλλευόμενη την ύπαρξη οικονομικών στεγαστικών λύσεων (Savage and Warde, 2005: 159). Έτσι, η περιοχή αποκτά νέο ενδιαφέρον και μια «πολιτισμική νομιμότητα», προσελκύοντας αφενός νέα τμήματα της μεσαίας και ανώτερης τάξης, αφετέρου το κατασκευαστικό κεφάλαιο, που βλέπει τις ευκαιρίες κερδοσκοπικής εκμετάλλευσης του χάσματος γαιοπροσόδου να αυξάνονται (Savage and Warde, 2005: 154). Καθώς πολλαπλασιάζονται οι νέοι επίδοξοι κάτοικοι και οι επενδύσεις στην περιοχή, αυξάνονται οι αξίες των ιδιοκτησιών και οι απαιτήσεις των ιδιοκτητών για μεγαλύτερα ενοίκια. Κατά συνέπεια οι παλαιότεροι κάτοικοι, όπως και οι λιγότερο «ευγενείς» χρήσεις, σταδιακά αναγκάζονται να απομακρυνθούν, και αντικαθίστανται από ευπορότερα στρώματα και από χρήσεις που απευθύνονται σε αυτά (π.χ. νέες τοπικές υπηρεσίες, εξειδικευμένες αγορές, χώροι διασκέδασης συχνά μεταμοντέρνας αισθητικής κτλ.).

Το κράτος, βέβαια, δε παραμένει αμέτοχο σε αυτή τη διαδικασία, καθώς αναλαμβάνει το ρόλο του θεσμικού εγγυητή και πραγματοποιεί επενδύσεις που προωθούν, ή σε κάποιες περιπτώσεις ενεργοποιούν, φαινόμενα gentrification (π.χ. αναπλάσεις, μεγάλα έργα υποδομής, μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις πολιτισμού).

- Έργα ναυαρχίδες

Ένα χαρακτηριστικό στοιχείο που εμφανίστηκε στα κέντρα των πόλεων, κατά τη δεκαετία του 1980, είναι τα λεγόμενα έργα ναυαρχίδες (*flagship projects*) (Hall T., 2005: 139). Πρόκειται για έργα μεγάλης κλίμακας και θεαματικής, μεταμοντέρνας αρχιτεκτονικής, όπου μπορεί να στεγάζονται μουσεία, επιχειρηματικά κέντρα και γραφεία, συνεδριακοί και εκθεσιακοί χώροι, βιομηχανικά πάρκα, αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες κτλ. Ο χαρακτηρισμός τους ως έργα ναυαρχίδες, υποδηλώνει το ρόλο τους στην προσέλκυση ή στην ενίσχυση ενός συνόλου μικρότερων έργων ανάπτυξης, με τελικό στόχο την αναγέννηση του αστικού περιβάλλοντος και της τοπικής οικονομίας (Hall T., 2005: 140).

Η χρήση εντυπωσιακών μορφολογικών προτύπων είναι βασικό χαρακτηριστικό των *flagship projects*, καθώς επιδιώκεται αυτά να λειτουργήσουν αφενός ως πόλοι έλξης για επισκέπτες και επενδυτές, αφετέρου ως τοπόσημα και ως σύμβολα της «αναγεννημένης» και «ανταγωνιστικής» πόλης. Σε αυτό το σημείο αποτυπώνεται έντονα η μεταμοντέρνα αντίληψη της αρχιτεκτονικής, η έμφαση που δίνει σε αισθητικούς, παρά σε κοινωνικούς, σκοπούς και η συμβολή της στα επιχειρηματικά πρότυπα διαχείρισης του αστικού χώρου.

⁶⁴ Την προσέγγιση αυτή αναπτύσσει η κοινωνιολόγος Sharon Zukin, στο έργο της *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982), που πραγματεύεται τη διαδικασία του gentrification στην περιοχή SoHo του Manhattan της Νέας Υόρκης.

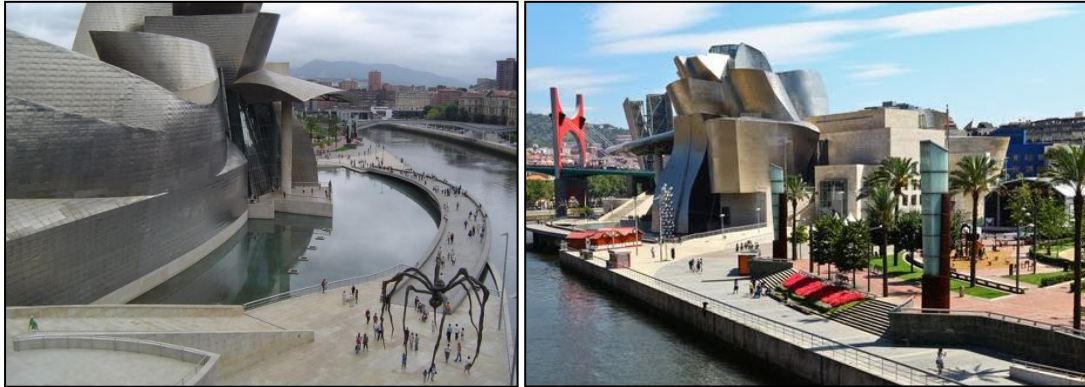
⁶⁵ Συχνά πρόκειται για πρώην βιομηχανικές περιοχές, με φθινό κτηριακό απόθεμα, όπου παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις μετατρέπονται σε κατοικήσιμα loft.

Η διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο τέτοια έργα εντάσσονται στο ευρύτερο περιβάλλον της πόλης, και η λήψη μέτρων που θα μπορούσαν, ίσως, να προλάβουν αρνητικές, για τον τοπικό πληθυσμό (και ιδιαίτερα για τα πιο ευάλωτα τμήματα αυτού), επιπτώσεις, μπαίνουν στο περιθώριο του ενδιαφέροντος των τοπικών αρχών. Έτσι, ενώ κάποιες τοπικές ομάδες μπορεί να επωφελούνται, για παράδειγμα από την ανάπτυξη του τουρισμού, δεν είναι απαραίτητο ότι δίνονται ουσιαστικές λύσεις σε σοβαρά κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα. Αντιθέτως, ευνοείται η εκδήλωση φαινομένων τύπου *gentrification*, πολλαπλασιάζονται κυρίως οι χαμηλόμισθες θέσεις εργασίας και η υποαπασχόληση, και εντείνονται οι κοινωνικο-χωρικοί διαχωρισμοί.

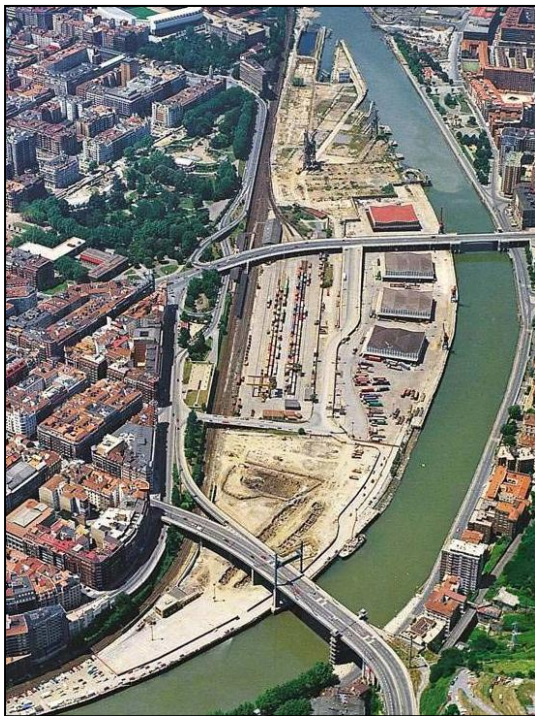
Για παράδειγμα, η ανάπτυξη του Inner Harbor στη Βαλτιμόρη, θεωρείται μια από τις πρώτες (και επιτυχημένες) παρεμβάσεις, όπου χρησιμοποιήθηκαν έργα ναυαρχίδες. Ο αντίκτυπος της, όμως, στον τοπικό πληθυσμό, όσον αφορά στην αστική φτώχεια, στους αστέγους, στις παροχές υγείας και εκπαίδευσης, και στην απασχόληση, σύμφωνα με τον Harvey, ήταν αμελητέος ή και αρνητικός (Harvey, 2007: 132). Ουσιαστικά, αυτό που έγινε, ήταν να δημιουργηθεί μια πόλη δύο ταχυτήτων, όπου το επιχειρηματικό, τουριστικό και πολιτιστικό κέντρο, έρχεται σε σοβαρή αντίθεση με τις παρακείμενες υποβαθμισμένες συνοικίες (Harvey, 1989: 14).

Ένα ακόμα πολυσυζητημένο παράδειγμα *flagship project*, από τον ευρωπαϊκό χώρο αυτή τη φορά, είναι το μουσείο Guggenheim στο Bilbao της χώρας των Βάσκων. Το μουσείο αποτέλεσε την επιτομή των πρακτικών που ακολούθησαν οι τοπικές αρχές για την αναζωογόνηση της πόλης, η οποία αντιμετώπιζε σημαντικά κοινωνικοοικονομικά προβλήματα λόγω της αποβιομηχάνισης⁶⁶. Οι βασικές κατευθύνσεις στις οποίες κινήθηκαν οι πρακτικές αστικής ανάπτυξης στο Bilbao, ήταν η στροφή της οικονομίας στον πολιτιστικό και τουριστικό τομέα και η προώθηση μιας νέας εικόνας της πόλης, μέσω της κατασκευής εμβληματικών έργων, που θα αναλάμβαναν γνωστοί αρχιτέκτονες (Baniotopoulou, 2001). Το μουσείο Guggenheim, τοποθετήθηκε στο κέντρο ενός ευρύτερου project, που περιλάμβανε ένα πλήθος άλλων υποδομών (πολιτιστικών, συγκοινωνιακών κτλ.) και χώρους πρασίνου, στην κεντρική, και πρώην βιομηχανική, περιοχή Abandoibarra, κατά μήκος του ποταμού Nervión (Baniotopoulou, 2001). Άνοιξε το 1997, μετατρέποντας το Bilbao σε τουριστικό προορισμό διεθνούς εμβέλειας, και έκτοτε αποτελεί τοπόσημο της πόλης (González Ceballos, 2004: 184).

⁶⁶Η οικονομία της πόλης, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1975, βασιζόταν κυρίως στη βιομηχανία χάλυβα και στο ναυπηγικό κλάδο (Baniotopoulou, 2001).



Εικόνα 11: Το μουσείο Guggenheim στο Bilbao. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>



Εικόνα 13: Η περιοχή Abandoibarra στο Bilbao πριν την ανάπλαση. Πηγή: <http://www.bilbaoria2000.org/>



Εικόνα 12: Η περιοχή Abandoibarra στο Bilbao, κατά τη διάρκεια της ανάπλασης. Κάτω αριστερά ξεχωρίζει το μουσείο Guggenheim. Πηγή: <http://www.bilbaoria2000.org/>

- Επίκεντρα πολιτισμού και ψυχαγωγίας

Η ανάπτυξη πολιτιστικών περιοχών, ενταγμένη σε προγράμματα αστικής ανάπτυξης, έχει αναδειχθεί σε μια από τις βασικότερες πρακτικές αναβάθμισης των ενδοαστικών περιοχών, σε μεγάλες αλλά και σε μικρότερες πόλεις (Hall T., 89-90). Τέτοιες παρεμβάσεις συχνά πραγματοποιούνται σε αποβιομηχανοποιημένες, κεντρικές περιοχές των πόλεων, όπου το ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κτηριακό απόθεμα, η συμβολική και ιστορική αξία του τοπίου, και η προσπελασιμότητα της περιοχής εγγυώνται, κατά κάποιον τρόπο, την «επιτυχία» του εγχειρήματος. Έτσι, παλιές, και συχνά εγκαταλελειμμένες, υποδομές, όπως εργοστάσια, βιοτεχνίες, αποθήκες, αγορές, σφαγεία, σιδηροδρομικοί σταθμοί, εγκαταστάσεις με προκουμαίες και προβλήτες ανακατασκευάζονται, για να φιλοξενήσουν χρήσεις πολιτισμού και ψυχαγωγίας (Σημαιοφορίδης, 2007) .

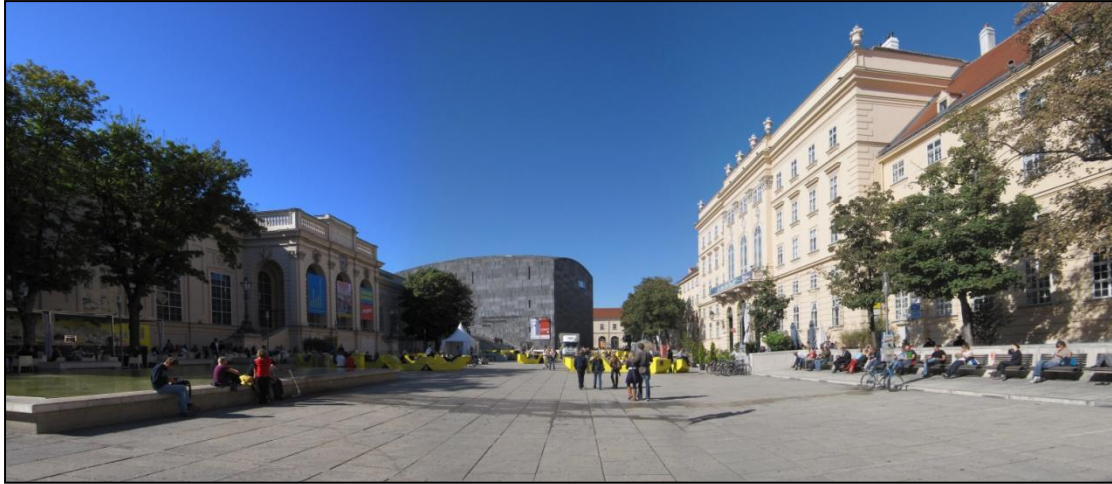
Οι σχηματιζόμενοι *πολιτιστικοί θύλακες*⁶⁷ (*cultural clusters*) μπορεί να έχουν τη μορφή επικέντρων υψηλής τέχνης, όπως η Συνοικία των Μουσείων στη Βιέννη, ή επικέντρων δημοφιλούς ψυχαγωγίας όπως το Temple Bar στο Δουβλίνο, ενώ συχνά εντοπίζονται και στα όρια της πόλης με το φυσικό υδάτινο στοιχείο, όπως για παράδειγμα στην περιοχή Abandoibarra στο Bilbao (Γοσπονδίνη, 2007: 102).

Στα επίκεντρα υψηλής τέχνης αναπτύσσονται κυρίως δραστηριότητες όπως μουσεία, μέγαρα μουσικής, θέατρα, εκθεσιακοί και συνεδριακοί χώροι και πολυχώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων. Τα παλιά βιομηχανικά συγκροτήματα, λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αλλά και της μεγάλης, σχετικά, κλίμακας τους, ενδείκνυνται για τη χωροθέτηση τέτοιων χρήσεων. Συχνά, σε αυτές τις περιπτώσεις, οι πολιτιστικοί θύλακες συμπληρώνονται με νέες κατασκευές θεαματικής αρχιτεκτονικής, ή ακόμα συγκροτούνται γύρω από αυτές (π.χ. το μουσείο Guggenheim στο Bilbao).

Η Συνοικία των Μουσείων (Museumsquartier) στο κέντρο της Βιέννης, θεωρείται ένας από τους μεγαλύτερους πολιτιστικούς θύλακες υψηλής τέχνης. Πρόκειται για μια έκταση 58 στρεμμάτων, που περιλαμβάνει ένα πλήθος πολιτιστικών εγκαταστάσεων (μουσεία, κέντρα αρχιτεκτονικής και χορού, εκθεσιακούς χώρους, καλλιτεχνικά στούντιο κτλ.), όπως επίσης μπαρ, εστιατόρια, καφέ, καταστήματα και μεγάλης έκτασης αίθρια. Το συγκρότημα, το οποίο αποτελείται από ιστορικά κτήρια μπαρόκ αρχιτεκτονικής, όπου στεγάζονταν οι βασιλικοί στάβλοι, αλλά και σύγχρονες κατασκευές, λειτουργεί από το 2001⁶⁸.

⁶⁷ Όρος που υπογραμμίζει τη χωρική συγκέντρωση δραστηριοτήτων πολιτισμού και ψυχαγωγίας.

⁶⁸ Τα στοιχεία για τη Συνοικία των Μουσείων της Βιέννης αντλήθηκαν από την ιστοσελίδα <http://www.mqw.at/>.



Εικόνα 14: Η Συνοικία των Μουσείων στη Βιέννη. Το κεντρικό αίθριο, ανακαινισμένα και σύγχρονα κτήρια μουσείων. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>



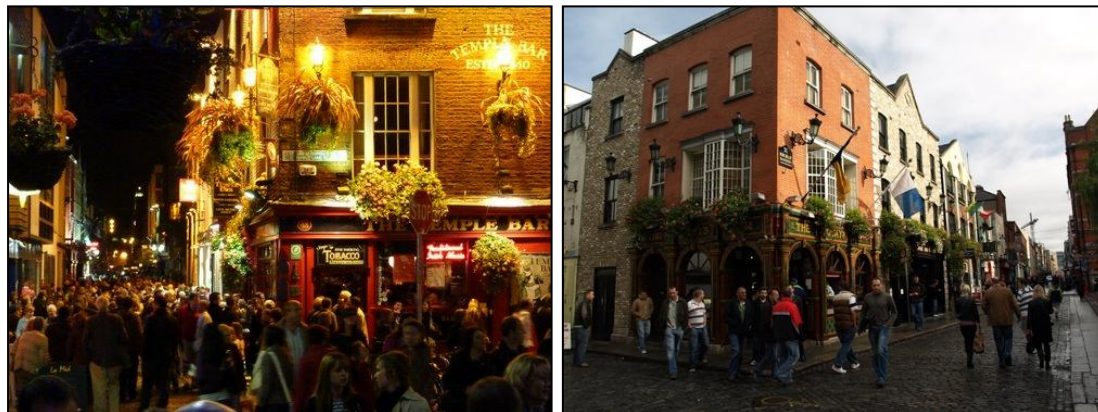
Εικόνα 15: Αεροφωτογραφία της Συνοικίας των Μουσείων στη Βιέννη. Πηγή: <http://www.mqw.at/>

Ως επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας μπορούν να θεωρηθούν οι περιοχές όπου συγκεντρώνονται μπαρ, καφέ, εστιατόρια, μουσικές και θεατρικές σκηνές, μικροί εκθεσιακοί χώροι κτλ. Συνήθως δημιουργούνται σε αναπλασμένες (ή υπό ανάπτυξη) κεντρικές περιοχές, όπου κατά το παρελθόν αναμειγνύονταν οι βιοτεχνικές και παραδοσιακές εμπορικές δραστηριότητες με τη λαϊκή κατοικία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου επικέντρου είναι η περιοχή Temple Bar στο κέντρο του Δουβλίνου, η οποία από τη δεκαετία του 1950 και μετά είχε γνωρίσει σημαντική υποβάθμιση, καθώς πολλές από τις μικρές παραδοσιακές επιχειρήσεις⁶⁹ που μέχρι τότε βρισκόνταν εκεί, άρχισαν να κλείνουν (Γκόνη, 2010: 39). Όμως η περιοχή, διαθέτοντας ένα πλούσιο κτηριακό απόθεμα, με παραδοσιακά χαρακτηριστικά και στενά δρομάκια, και καθώς τα ενοίκια ήταν αρκετά χαμηλά, άρχισε να προσελκύει νέες δραστηριότητες: μικρά εστιατόρια, γκαλερί, καταστήματα

⁶⁹ Κυρίως καταστήματα ειδών ένδυσης, τυπογραφεία και μικρές χειροτεχνικές επιχειρήσεις (Γκόνη, 2010: 38).

ρούχων κτλ. Παράλληλα, η πολιτεία εκδηλώνει το ενδιαφέρον της, μέσω της δέσμευσης για τη διατήρηση της περιοχής, της παροχής οικονομικών κινήτρων για την εγκατάσταση εκεί νέων δραστηριοτήτων, αλλά και της ίδρυσης ειδικού φορέα (Temple Bar Properties, 1991), υπεύθυνου για την αναβάθμιση της παραδοσιακής συνοικίας (Murphy, 2002). Έτσι, σταδιακά, συγκεντρώνεται στην περιοχή ένας μεγάλος αριθμός μπαρ, εστιατορίων, καφέ, εκθεσιακών χώρων κτλ., μετατρέποντας τη σε επίκεντρο δημοφιλούς ψυχαγωγίας.



Εικόνα 16: Η περιοχή Temple Bar, στο Δουβλίνο. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>

- Επιχειρηματικά επίκεντρα

Η έννοια του επιχειρηματικού επικέντρου, αναφέρεται στην υψηλή χωρική συγκέντρωση επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται, κυρίως, στον χρηματοοικονομικό τομέα, στον κλάδο των προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας, στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών προς παραγωγούς, στα μέσα ενημέρωσης και στη βιομηχανία του θεάματος. Η σχεδιασμένη ανάπτυξη θυλάκων επιχειρηματικής δραστηριότητας στοχεύει στην άμεση προσέλκυση επιχειρήσεων που εντάσσονται σε κλάδους αιχμής, μέσω των οικονομικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν στο πλαίσιο τέτοιων συγκεντρώσεων⁷⁰ (Γοσπονδίνη, 2007: 103).

Η κλίμακα και η εμβέλεια αυτών των επιχειρηματικών επικέντρων διαφοροποιείται ανάλογα με τη θέση της πόλης στην ιεραρχία των αστικών συστημάτων. Για παράδειγμα οι έδρες των πολυεθνικών επιχειρήσεων και των διεθνών χρηματοπιστωτικών οργανισμών τείνουν να εγκαθίστανται, σε συγκεκριμένους τύπους πόλεων (κυρίως σε *παγκόσμιες πόλεις*⁷¹, *μητροπόλεις*), καθώς οι

⁷⁰ Κυρίως αφορούν σε άτυπους δεσμούς μεταξύ των επιχειρήσεων, αύξηση του βαθμού εξειδίκευσης, ενδοεταιρική κινητικότητα, ανάπτυξη θυγατρικών εταιρειών, συλλογική εκμάθηση κτλ. (Γοσπονδίνη, 2007).

⁷¹ Πρόκειται για πόλεις που βρίσκονται στην υψηλότερη βαθμίδα του παγκόσμιου αστικού δικτύου και αποτελούν κομβικά σημεία στην οργάνωση του διεθνούς χρηματοοικονομικού συστήματος. *Παγκόσμιες πόλεις (world cities)* θεωρούνται οι πόλεις όπου συγκεντρώνονται συνήθως οι έδρες μεγάλων διεθνών επιχειρήσεων και σημαντικών υπερεθνικών οργανισμών, όπως, για παράδειγμα, η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, το Τόκιο, η Ζυρίχη και η Φρανκφούρτη (Savage and Warde, 2005: 84).

προϋποθέσεις για την αποδοτική λειτουργία τους είναι περισσότερες⁷² (Hall T., 2005: 85).

Τυπικό παράδειγμα επιχειρηματικού επικέντρου είναι η Potsdamer Platz⁷³ στο Βερολίνο. Η περιοχή, μετά την πτώση του τείχους (1989), ουσιαστικά αποτελούσε μια τεράστια αδόμητη έκταση στο κέντρο της πόλης⁷⁴ και άρα προσφερόταν για μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις. Έτσι, το 1991, οι τοπικές αρχές προκηρύσσουν διαγωνισμό για το σχεδιασμό της ανοικοδόμησης της ευρύτερης περιοχής της Potsdamer Platz, ώστε να καθοριστούν κάποιοι κατευθυντήριοι άξονες ανάπτυξης. Παράλληλα δύο μεγάλα τμήματα της συνολικής δημόσιας έκτασης πωλούνται στις εταιρίες Daimler-Benz και Sony, οι οποίες αναθέτουν σε γνωστούς αρχιτέκτονες (Renzo Piano, Arata Isozaki, Richard Rogers, Helmut Jahn κτλ.) τον σχεδιασμό των νέων εντυπωσιακών κτηριακών συγκροτημάτων. Ειδικότερα, στην περιοχή της Daimler-Benz, εισάγεται στο κέντρο της σύνθεσης μια πλατεία (Marlene Dietrich Platz), γύρω από την οποία αναπτύσσονται ο 20όροφος πύργος γραφείων της εταιρείας, ένα καζίνο, ένα ξενοδοχείο, ένα θέατρο, ένας πολυκινηματογράφος, και κάποια ακόμα κτίσματα που φιλοξενούν γραφεία, χώρους αναψυχής και εμπορικά καταστήματα. Το δεύτερο κτηριακό συγκρότημα (Sony Center), του οποίου η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 2000, περιλαμβάνει την ευρωπαϊκή έδρα της εταιρείας, και ακόμα ένα πλήθος γραφείων, καταστημάτων, διαμερισμάτων, ξενοδοχείων, χώρων αναψυχής και πολιτισμού, μέσα σε ένα περιβάλλον υψηλής τεχνολογίας.

⁷² Όπως, για παράδειγμα, ο υψηλός βαθμός διασύνδεσης με τη διεθνή αγορά, η παρουσία καταρτισμένου εργατικού δυναμικού, το καινοτομικό περιβάλλον, η πρόσβαση σε εξειδικευμένες υπηρεσίες και εκσυγχρονισμένα μεταφορικά και τηλεπικοινωνιακά δίκτυα (Hall T., 85).

⁷³ Τα στοιχεία για την Potsdamer Platz αντλήθηκαν από τις ιστοσελίδες <http://www.sonycenter.de/>, <http://www.potsdamerplatz.de/en.html>, και [http://en.wikipedia.org/wiki/Potsdamer Platz](http://en.wikipedia.org/wiki/Potsdamer_Platz)

⁷⁴ Δεδομένου του ότι η περιοχή δεν είχε ανοικοδομηθεί, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς βρισκόταν στα σύνορα του τομέα ελέγχου των σοβιετικών και εκείνου των δυτικών συμμαχικών δυνάμεων.



Εικόνα 17: Potsdamer Platz και Sony Center στο Βερολίνο. Πηγή: <http://www.flickr.com/>

- Εκσυγχρονισμός των μεταφορικών και τηλεπικοινωνιακών δικτύων

Οι υποδομές μεταφορών υψηλής ταχύτητας και οι προηγμένες τηλεπικοινωνιακές τεχνολογίες αυξάνουν την προσπελασιμότητα μιας πόλης και τον βαθμό διασύνδεσης της με περιφερειακές και διεθνείς αγορές. Επίσης μπορούν να την καθιερώσουν ως μεταφορικό κόμβο, γεγονός που συνεπάγεται αυξημένες προοπτικές οικονομικής μεγέθυνσης.

Εδώ μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα της πρώην βιομηχανικής πόλης Lille της Γαλλίας, η οποία μέσω του προγράμματος ανάπτυξης της Euralille, εξελίχθηκε σε συγκοινωνιακό κόμβο ευρωπαϊκής κλίμακας (Hall T., 2005: 83). Η ευνοϊκή γεωγραφική θέση της περιοχής, η μικρή απόσταση της από το υποθαλάσσιο τούνελ της Μάνχης, το αναβαθμισμένο συγκοινωνιακό δίκτυο και η κατασκευή ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού σταθμού εξυπηρέτησης των γραμμών TGV⁷⁵ και Eurostar⁷⁶, δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την αποτελεσματική εφαρμογή ενός ευρύτερου project, από τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Αυτό, εκτός των συγκροτημάτων μεταφορικών εξυπηρετήσεων, περιλάμβανε πλήθος υποδομών, σχεδιασμένων από γνωστούς αρχιτέκτονες, όπως πύργους γραφείων, πολυχώρο

⁷⁵ Γαλλικό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων που συνδέεται με τα αντίστοιχα δίκτυα χωρών της Βόρειας Ευρώπης (Τσουκαλά και Δανιήλ, 2003) .

⁷⁶ Σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων που συνδέει το Λονδίνο με τη Lille (μέσω της υποθαλάσσιας σήραγγας) και τις Βρυξέλλες.

εκδηλώσεων, ξενοδοχεία, κατοικίες, εμπορικό κέντρο, πάρκα κτλ. (Τσουκαλά και Δανιήλ, 2003).



Εικόνα 18: Πύργοι γραφείων πάνω από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό στη Euralille. Πηγή: <http://fr.wikipedia.org/wiki/Euralille>



Εικόνα 19: Euralille. Πηγή: <http://www.popsu.archi.fr/POPSU/>

1.2.3.3. Διαπιστώσεις

Η ως τώρα ανάλυση δεν αποτελεί περιγραφή αυστηρά καθορισμένων μοντέλων ανάπτυξης του αστικού χώρου. Σε κάθε περίπτωση, η «παγκόσμια συνθήκη» συναρθρώνεται με τις τοπικές ιδιαιτερότητες, παράγοντας αρκετά διαφοροποιημένες χωρικές μορφές. Ωστόσο, στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και της καθιέρωσης ορισμένων οικονομικών κλάδων, ως κρίσιμων παραγόντων στη μεγέθυνση των εθνικών και τοπικών οικονομιών, αναδεικνύονται συγκεκριμένες τάσεις, όσον αφορά στη διαχείριση των αστικών ζητημάτων και συνακόλουθα στη διαμόρφωση του τοπίου της πόλης.

Η ανάπτυξη επιχειρηματικών θυλάκων και επικέντρων «υψηλής τέχνης», που συμπληρώνονται με μικρότερης κλίμακας δραστηριότητες (εστιατόρια, καφέ,

ξενοδοχεία, πολυτελείς κατοικίες, εμπορικά καταστήματα κτλ.), η μετατροπή παραδοσιακών συνοικιών σε ψυχαγωγικά κέντρα υπερτοπικής εμβέλειας και περιοχές κατοικίας της νέας μεσαίας τάξης, η επανάχρηση βιομηχανικών κελυφών, αναδεικνύουν τα νέα αστικά τοπία της *μεταβιομηχανικής* πόλης, όπου η θεαματική αρχιτεκτονική κυριαρχεί.

Η επίσημη αστική πολιτική, ανταποκρινόμενη σε παράγοντες προσφοράς και ζήτησης, προωθεί κυρίως την ανάπτυξη και επανάχρηση περιοχών που κατά το παρελθόν είχαν απαξιωθεί, λόγω της αποβιομηχάνισης και της προαστιακής αστικοποίησης. Όμως, εκτός των σχεδιασμένων αναπλάσεων, υπεισέρχεται συντονιστικά και ενισχυτικά, ακόμα και σε διαδικασίες που φαίνονται να προκύπτουν «αυθόρμητα» (μέσα από την ιδιωτικές επενδύσεις⁷⁷). Αυτό επιτυγχάνεται αφενός μέσω θεσμικών ρυθμίσεων, αφετέρου με την υλοποίηση έργων υποδομής (π.χ. συγκοινωνιακά έργα, πολιτιστικές υποδομές) και την ενίσχυση συγκεκριμένων τάσεων ανάπτυξης μέσα από εξαγγελίες και επιχειρησιακά προγράμματα.

Το σημαντικότερο ζήτημα που προκύπτει σχετικά με τις αναδυόμενες αστικές μορφές, είναι το πώς εντάσσονται στο κοινωνικό περιβάλλον που τις «υποδέχεται». Οι σχετικές παρεμβάσεις παρουσιάζονται συνήθως ως ωφέλιμες για τον τοπικό πληθυσμό, στη βάση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Ωστόσο, έχει αποδειχτεί ότι οδηγούν στην εκδήλωση φαινομένων τύπου *gentrification*, εντείνουν τις διαδικασίες κοινωνικο-χωρικού διαχωρισμού, ενώ δεν αποτελούν πραγματική λύση για το ζήτημα της απασχόλησης.

Αντίθετα, δημιουργούνται κυρίως χαμηλόμισθες και επισφαλείς θέσεις εργασίας, γεγονός καθαυτό δυσμενές, που πιθανό λειτουργεί «αφοπλιστικά» σε σχέση με δυναμικότερες διεκδικήσεις στο ζήτημα της απασχόλησης. Επιπλέον, τα έργα «αναβάθμισης», ιδίως με τον τρόπο που παρουσιάζονται μέσα από τον κυρίαρχο λόγο, αποπροσανατολίζουν τον τοπικό πληθυσμό από τα σημαντικά κοινωνικοοικονομικά προβλήματα της περιοχής, ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις λειτουργούν ως «άρτος και θέαμα».

Οι πρακτικές που υιοθετεί η αστική διακυβέρνηση για την αναβάθμιση της εικόνας του αστικού χώρου, θεωρούνται συνήθως επιτυχείς, καθώς τοποθετούν την εκάστοτε πόλη στον παγκόσμιο χάρτη του ανταγωνισμού⁷⁸, αυξάνοντας τις αναπτυξιακές της προοπτικές. Η άποψη αυτή, την οποία υπερθεματίζουν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, είναι προφανές ότι ανταποκρίνεται στη λογική της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Ο βαθμός επιτυχίας ή αποτυχίας των σχετικών εγχειρημάτων, δε μπορεί να προσδιοριστεί με βάση τους επίσημους στατιστικούς δείκτες, αλλά ανάγεται σε δομικό πολιτικό ζήτημα. Η πρακτική των σημειακών παρεμβάσεων δε μπορεί να ειπωθεί αποκομμένη από μια ευρύτερη νεοφιλελεύθερη πολιτική, που συνοδεύεται από τη συρρίκνωση των εργασιακών δικαιωμάτων, την αυξανόμενη εξουσία του επιχειρηματικού κεφαλαίου, την έξαρση της ανταγωνιστικότητας, τον υποσκελισμό των κοινωνικών προγραμμάτων και την κερδοσκοπική προσέγγιση του χώρου.

⁷⁷ Όπως για παράδειγμα η χωρική συγκέντρωση επιχειρηματικών, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων.

⁷⁸ Για παράδειγμα ως επιχειρηματικό κέντρο ή ως τουριστικό προορισμό.

Η μεταστροφή της αστικής πολιτικής σε νεοφιλελεύθερα πρότυπα δράσης, με τον παράγοντα της αγοράς να κυριαρχεί στη ρύθμιση των αστικών ζητημάτων, αποτυπώνεται, τελικά, στη μεγέθυνση των φαινομένων αστικής φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού, στην απαξίωση της έννοιας του δημόσιου χώρου, στην αυξανόμενη δύναμη των επιχειρηματικών συμφερόντων, στη θεαματικοποίηση της μνήμης και της ιστορίας και στην κερδοσκοπική προσέγγιση του αστικού σχεδιασμού (place marketing, στρατηγικός σχεδιασμός, σημειακές παρεμβάσεις, θεαματική αρχιτεκτονική).



Εικόνα 20: Επιχειρηματικό επίκεντρο στα Docklands του Λονδίνου. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>



Εικόνα 21: Επιχειρηματικό επίκεντρο La Defense στο Παρίσι. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>



Εικόνα 22: Το βιομηχανικό συγκρότημα *Zeche Zollverein* (ανθρακωρυχείο), στο Essen της Γερμανίας, φιλοξενεί σήμερα χρήσιμες πολιτισμού και αναψυχής. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>



Εικόνα 23: Η Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών στη Βαλένθια. Πηγή: <http://www.cac.es/>



Εικόνα 24: Η Tate Modern, στην περιοχή South Bank του Λονδίνου, στεγάζεται σε παλιό εργοστάσιο ηλεκτρικής ενέργειας. Η περιοχή τα τελευταία χρόνια συγκεντρώνει πλήθος πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων (Newman and Smith, 2000).

2. Μετασχηματισμοί της Αθηναϊκής Μητρόπολης

Η Αθήνα, παρά το ότι ιδεολογικά και προγραμματικά έτεινε προς το πρότυπο ανάπτυξης των μητροπόλεων της Βόρειας Ευρώπης, πάντα απέκλινε από αυτό. Η εκβιομηχάνιση της ήταν περιορισμένη, η αστικοποίηση της συνδέθηκε έντονα με συγκυριακές καταστάσεις (εισροή Μικρασιατών προσφύγων, μετακίνηση πληθυσμών λόγω του εμφυλίου), και ο οικιστικός της ιστός συγκροτήθηκε ουσιαστικά άνευ πολεοδομικού σχεδιασμού, γεγονός που οδήγησε σε σημαντική υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Ωστόσο, σήμερα, στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, τείνει να μετασχηματίζεται συγκλίνοντας με τις πόλεις των περισσότερο αναπτυγμένων χωρών της Ευρωπαϊκή Ένωσης. Ειδικότερα, με έναυσμα την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εμφανίζονται στοιχεία, αναγνωριστικά του επιχειρηματικού προτύπου αστικής πολιτικής, όπως η συστηματική συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, οι συντονισμένες προσπάθειες διεθνούς προβολής και βελτίωσης της εικόνας της πόλης, η έμφαση σε στρατηγικούς στόχους ανάπτυξης, η προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της διασύνδεσης της πόλης με τα διεθνή δίκτυα και οι τμηματικές παρεμβάσεις αναβάθμισης του αστικού χώρου.

Στο παρόν τμήμα της εργασίας αρχικά επιχειρείται μια επιλεκτική αναδρομή στην εξέλιξη των οικονομικών, κοινωνικών και χωρικών δομών της Αθήνας, ενώ στη συνέχεια περιγράφονται οι τάσεις μετασχηματισμού που εκδηλώνονται στην πόλη την τελευταία εικοσαετία, ως επακόλουθο της συνάρθρωσης των ιδιαίτερων, ιστορικά διαμορφωμένων, τοπικών συνθηκών με τις συνθήκες που «επιβάλλει» η διεθνής συγκυρία.

2.1. Επιλεκτική αναδρομή στην εξέλιξη των οικονομικών, χωρικών και κοινωνικών δομών της Αθήνας (1830-1990)

2.1.1. Από την ίδρυση της Πρωτεύουσας μέχρι το μεσοπόλεμο

Η ανεξαρτησία της Ελλάδας από την οθωμανική κυριαρχία αναγνωρίζεται, με το Πρωτόκολλο του Λονδίνου, στις 3 Φεβρουαρίου του 1830. Κατά το διάστημα 1834-1870 στην ελληνική οικονομία, που διέρχεται ένα στάδιο μεταπρατικού προκαπιταλισμού (Λεοντίδου, 2001: 52), κυριαρχεί ο αγροτικός τομέας και ο αστικός πληθυσμός δεν ξεπερνά το 10% με 15% του συνολικού (Σιόλας, 2005: 259).

Πρωτεύουσα του νεοσύστατου κράτους καθορίζεται, το 1833, η Αθήνα, με διάταγμα του Όθωνα, το οποίο παράλληλα εγκρίνει το ρυμοτομικό σχέδιο των αρχιτεκτόνων Κλεάνθη και Schaubert για τη νέα πόλη (Μπίρης, 2005: 26). Το έτος 1834, που αποτελεί σημείο εκκίνησης για την νεότερη πολεοδομική ιστορία της Αθήνας, η πρωτεύουσα αριθμεί 12.000 κατοίκους (Λεοντίδου, 2001: 47). Η πόλη είναι χτισμένη

στην βόρεια πλευρά της Ακρόπολης, με τις πλουσιότερες οικογένειες να κατοικούν στην σημερινή περιοχή της Πλάκας (προς την πλατεία Συντάγματος) και τα οικονομικά ασθενέστερα στρώματα συγκεντρωμένα στην περιοχή του Μοναστηρακίου, εκεί όπου είχε αναπτυχθεί η βιοτεχνία (Σαρηγιάννης, 2000: 58).

Στο ρυμοτομικό σχέδιο, που συντάσσουν οι Κλεάνθης και Schaubert, για τη νέα πόλη της Αθήνας κύριες γραμμές ρυμοτομίας είναι οι οδοί Σταδίου και Πειραιώς. Στη συμβολή τους, εκεί που σήμερα βρίσκεται η πλατεία Ομονοίας, τοποθετούν το Διοικητικό Κέντρο της πόλης, συγκρότημα που αποτελούν τα Ανάκτορα, τα υπουργικά κτήρια και οι κήποι τους. Γύρω τους χαράσσουν βουλεβάρτα, πλατείες, κήπους, αγορές αλλά και υποδομές που θα στεγάσουν κρατικές λειτουργίες. Η περιοχή που καλύπτει το σχέδιο πόλης έχει έκταση 2.890 στρέμματα (Μπίρης, 2005: 30).

Το αρχικό σχέδιο συναντά πολλές αντιδράσεις εκ μέρους των ιδιοκτητών γης, για λόγους κυρίως κερδοσκοπικούς, με αποτέλεσμα την αναστολή της εφαρμογής του. Το ζήτημα αναλαμβάνει να λύσει, ο βαυαρός αρχιτέκτονας Leo von Klenze, προχωρώντας σε μια σειρά αλλαγών «εμφορουμένων από πτωχότητας εμπνεύσεις και αναχρονιστικές αντιλήψεις» (Μπίρης, 2005: 35). Το νέο ρυμοτομικό σχέδιο καταργεί δρόμους και πλατείες, ενώ μειώνει το πλάτος όσων διατηρεί.

Τα σχέδια του Klenze, που προβλέπουν την τοποθέτηση των Ανακτόρων στην περιοχή του Κεραμεικού, προδιαγράφοντας την εξέλιξη της σε ζώνη κεντρικών αστικών λειτουργιών, προσελκύουν αμέσως νέους κατοίκους. Τελικά, όμως, το ζήτημα της τοποθέτησης των Ανακτόρων επανεξετάζεται, διαψεύδοντας τις προσδοκίες εκείνων που έχουν επενδύσει σε κατασκευές πολυτελών μεγάρων και κατοικιών γύρω από την αρχική τοποθεσία. Η περιοχή του Κεραμεικού θεωρείται ακατάλληλη και ανθυγιεινή, λόγω της γειτνίασης της με τα έλη των εκβολών του Κηφισού, και αποφασίζεται η ανέγερση των Ανακτόρων στη σημερινή πλατεία Συντάγματος (Μπίρης, 2005: 65).

Το γεγονός αυτό παίζει καθοριστικό ρόλο στον κοινωνικό διαχωρισμό του ευρύτερου χώρου της Αθήνας μεταξύ των αστικών ζωνών κατοικίας στα ανατολικά και των λαϊκών συνοικιών στα δυτικά. Τα πλουσιότερα στρώματα του πληθυσμού αρχίζουν να συγκεντρώνονται γύρω από το επίσημο κέντρο της πρωτεύουσας: στην περιοχή των Ανακτόρων (Σταδίου, Πανεπιστημίου, Βασιλίσσης Σοφίας), στην βορειοανατολική Πλάκα και το Κολωνάκι (Σαρηγιάννης, 2000: 66). Εκεί οικοδομούνται δημόσια κτήρια, πολυτελή μέγαρα και κατοικίες, ενώ εμφανίζεται πλήθος καφενείων, ξενοδοχείων, ζαχαροπλαστείων και εμπορικών καταστημάτων.

Αντίθετα, από τα νότια της Ομόνοιας ως το λιμάνι του Πειραιά αρχίζουν να συγκεντρώνονται αρχικά βιοτεχνίες (κεραμοουργεία, ασβεστοκάμινα, βυρσοδεψεία, σιδεράδικα) και αποθήκες, και αργότερα βιομηχανικές μονάδες μικρής εμβέλειας. Ανάμεσα τους αρχίζουν να σχηματίζονται οι πρώτοι εργατικοί συνοικισμοί, το Γκαζοχώρι, το Μεταξουργείο, το Θησείο, ο Ψυρρής, τα Πετράλωνα και το Μοναστηράκι (που ήδη από την οθωμανική περίοδο έχει βιοτεχνικό χαρακτήρα).

Η κατανομή στον χώρο των λειτουργιών της πόλης και η διαμόρφωση βιομηχανικών περιοχών είναι αποτέλεσμα αλληλοσχετιζόμενων παραγόντων. Η κοινωνική

διαστρωμάτωση στο χώρο έχει ήδη εμφανιστεί κατά την οθωμανική περίοδο. Βασίζεται σε φυσικές και τοπογραφικές συνθήκες που καθιστούν το βορειοανατολικό τμήμα της πόλης υγιεινότερο, δεδομένου ότι βρίσκεται σε ύψωμα, ενώ το βορειοδυτικό ανθυγιεινό λόγω της θέσης του στο κοίλωμα του Κηφισού (Σαρηγιάννης, 2000: 56). Η ανέγερση των Ανακτόρων στην πλατεία Συντάγματος δίνει ένα ακόμα πλεονέκτημα στο βορειοανατολικό τμήμα, το οποίο κατοικούν οι πλουσιότερες τάξεις, μη επιτρέποντας εκεί την εγκατάσταση οχλουσών χρήσεων. Τα οικονομικά ασθενέστερα στρώματα του πληθυσμού μένουν στις αστικές ζώνες όπου αναπτύσσεται αργότερα η βιομηχανική δραστηριότητα, παρέχοντας της το απαραίτητο εργατικό δυναμικό.

Η Αθήνα αυξάνεται πληθυσμιακά από τους 12.000 το 1934, στους 44.510 το 1870 (Λεοντίδου, 2001: 48). Κατά την περίοδο αυτή, μεταβάλλεται, σταδιακά, σε μεταπρατική πόλη με ιδιαίτερα ενισχυμένο τον τριτογενή τομέα και πληθυσμό στην ουσία μη παραγωγικό, που απασχολείται κυρίως στη διοίκηση, το εμπόριο και τις χρηματιστικές επιχειρήσεις (Λεοντίδου, 2001: 48).

Η βιομηχανία, δεν αποτελεί κυρίαρχη δραστηριότητα τον 19^ο αιώνα (Λεοντίδου, 2001: 66). Ορισμένες βιομηχανικές μονάδες εμφανίζονται στο νοτιοδυτικό τμήμα της Αθήνας (Μεταξουργείο 1852, Γκάζι 1862) αλλά κυρίως στον Πειραιά⁷⁹, που αποτελεί την πρώτη βιομηχανική περιοχή της πρωτεύουσας. Ειδικότερα, από το 1850, το βορειοδυτικό τμήμα του λιμανιού του Πειραιά έχει αρχίσει να μεταμορφώνεται σε βιομηχανική ζώνη (Belavilas, 2002).

Η διαδικασία καπιταλιστικής διεξόδου στην Ελλάδα ξεκινά τη δεκαετία του 1870, στα πλαίσια της αναζήτησης, εκ μέρους των Ευρωπαϊκών μητροπόλεων, πρώτων υλών και αγορών για τα βιομηχανικά τους προϊόντα σε υπανάπτυκτες χώρες (Λεοντίδου, 2001: 54). Το διάστημα 1880-1922 θεωρείται συνήθως ως εποχή μεταβατική, από μία αγροτική/προκαπιταλιστική σε μία βιομηχανική/καπιταλιστική κοινωνία. Εκείνη την περίοδο η χώρα αναπτύσσεται οικονομικά και επεκτείνει τα σύνορα της, ενώ η Αθήνα και ο Πειραιάς αναδεικνύονται σε κυρίαρχα αστικά και οικονομικά κέντρα. Στην ενίσχυση του ρόλου της Αθήνας συμβάλλουν, μεταξύ άλλων, η κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου και των δρόμων που τη συνδέουν με την Πελοπόννησο και τη Θεσσαλία και η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου (1893) (Μαντουβάλου, 2007στ: 148).

Η πρωτεύουσα αποβάλλει σταδιακά τον μεταπρατικό της χαρακτήρα και μεταβάλλεται σε παραγωγική πόλη. Παράλληλα διαφοροποιείται η κοινωνική της δομή. Με την επιστροφή των ομογενών πυκνώνει η εγκατεστημένη αστική τάξη. Αυξάνεται η απασχόληση στο εμπόριο, τις μεταφορές και τα ελεύθερα επαγγέλματα στο σύνολο του ενεργού πληθυσμού της Αθήνας, ενώ μειώνονται αναλογικά οι

⁷⁹ Ο Πειραιάς ενώ το 1934 είχε μόλις 150 κατοίκους, έφτασε τους 10.963 το 1870 (Λεοντίδου, 2001: 48). Από τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας, μέχρι και τη δεκαετία του 1870, εποικίστηκε κυρίως από νησιώτες (Χίοι, Υδραίοι, Κυκλαδίτες, Κυθηριώτες, Κρήτες) αλλά και Μανιάτες (Λεοντίδου, 2001: 63). Το σχέδιο πόλης, που βασίστηκε στο ιπποδάμειο σύστημα, εκπονήθηκε από τους Κλεάνθη και Schaubert, εγκρίθηκε το 1935, και είχε αρχικά έκταση 112 εκτάρια, (Λεοντίδου, 2001: 84). Η αστική του επέκταση καθορίστηκε από την ανάπτυξη του λιμανιού και της βιομηχανίας (Λεοντίδου, 2001: 85).

υπάλληλοι στη δημόσια διοίκηση και τις υπηρεσίες (Λεοντίδου, 2001: 77). Επίσης σημειώνεται μια, περιορισμένη μέχρι τον μεσοπόλεμο, ανάπτυξη της μεταποιητικής βιομηχανίας, που συνεπάγεται την ενίσχυση των πρώτων πυρήνων εργατικής κατοικίας, δυτικά του κέντρου και γύρω από την οδό Πειραιώς (Θησείο, Γκάζι, Ψυρρή, Μεταξουργείο) (Μαντουβάλου, 2007ζ: 23).

Ιδιωτικά κεφάλαια αστών της διασποράς και ξένων επενδυτών, καθώς και κυβερνητικά δάνεια χρηματοδοτούν τον εκσυγχρονισμό της υποδομής της πόλης. Στα πλαίσια αυτού κατασκευάζονται στην Αθήνα νέοι δρόμοι (π.χ. λεωφόρος Αλεξάνδρας το 1878), ιπποτροχιόδρομος, και ένας μικρός ηλεκτρικός σταθμός που τροφοδοτεί τον φωτισμό στις κεντρικότερες περιοχές της (1894). Κατά τη δεκαετία του 1900 ιδρύεται σταθμός παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος (1902), ώστε ηλεκτροκινούνται ο σιδηρόδρομος Αθηνών-Πειραιώς (1904) και τα τραμ (1908) και το 1910 εκτεταμένες περιοχές της πόλης ηλεκτροδοτούνται. Επίσης το οδικό δίκτυο βελτιώνεται με την κατασκευή της λεωφόρου Συγγρού (1904) και την ασφαλιτοστρωση των δρόμων (1905). Τα πρώτα τηλέφωνα εμφανίζονται το 1908 (Λεοντίδου, 2001: 70).

Παρά την επέκταση των υποδομών και την εισροή κεφαλαίου, μέχρι το τέλος του 19^{ου} αιώνα, ο παραγωγικός τομέας παραμένει στάσιμος (με εξαίρεση την περιοχή του Πειραιά όπου εντοπίζεται κάποιος δυναμισμός) και η βιομηχανική δραστηριότητα μη αξιόλογη και προσανατολισμένη σε καταναλωτικά αγαθά. Το 1870 υπάρχουν στην Αθήνα μόνο 3 εργοστάσια και στον Πειραιά 20 (Λεοντίδου, 2001: 82). Κύριοι βιομηχανικοί κλάδοι είναι οι αλευρόμυλοι, οι βιομηχανίες βάμβακος, η βυρσοδεψία και η μεταλλουργία. Η βαριά βιομηχανία, αν εξαιρέσουμε τα μεταλλεία, περιορίζεται σε λίγες μονάδες, κυρίως μηχανουργείων στον Πειραιά. Η κατάσταση, όσον αφορά στη βιομηχανία, επιδεινώνεται με την εθνική χρεοκοπία του 1893, οπότε πτωχεύουν πολλά από τα εργοστάσια που έχουν ανοίξει μέχρι τότε (Λεοντίδου, 2001: 82).

Λόγω του βιοτεχνικού επιπέδου της μεταποίησης (μικρές επιχειρήσεις, συχνά σε οικογενειακή βάση) και της κοινωνικής κινητικότητας των εσωτερικών μεταναστών προς τη μικροαστική τάξη, δε δημιουργείται, εκείνη την περίοδο, μια ευρεία βιομηχανική εργατική τάξη. Εμφανίζονται μεν τα πρώτα εργατικά σωματεία, αλλά και αυτά αποτελούν περισσότερο ένα είδος αλληλοβοηθητικών ταμείων και μέχρι το 1914 είναι, κυρίως, μικτά, δηλαδή αποτελούμενα από εργάτες και εργοδότες (Γκριτζώνας, 2002: 21).

Μετά το 1900, και ιδιαίτερα μετά το 1909, όταν η οικονομική κρίση έχει υποχωρήσει, εντείνεται η οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη της χώρας και το σύμπλεγμα Αθήνας-Πειραιά παγιώνει τον ρόλο του ως κυρίαρχο παραγωγικό κέντρο της Ελλάδας. Ο αριθμός των μεγάλων εργοστασίων στην Αθήνα και τον Πειραιά αυξάνεται από 38 το 1876 σε 63 το 1900, 243 το 1909 και 868 το 1920 (Λεοντίδου, 2001: 106). Το 1909 η Αθήνα συγκεντρώνει ήδη 26.000 βιομηχανικούς εργάτες (Λεοντίδου, 2001: 105), ενώ ξεκινά μια διαδικασία προλεταριοποίησης του πληθυσμού. Τα εργατικά σωματεία πολλαπλασιάζονται μετά το 1914, οπότε και

αναγνωρίζονται νομικά⁸⁰, και το 1918 ενοποιούνται στη Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος (Γκριτζώνας, 2002: 23).

Τα αίτια της επιταχυνόμενης βιομηχανικής ανάπτυξης, κατά τη δεκαετία του 1910, εντοπίζονται στις ευνοϊκές, για την οικονομία, συνθήκες που δημιουργεί η παρατεταμένη πολεμική περίοδος, η οποία ξεκινά με τους Βαλκανικούς Πολέμους το 1912 και συνεχίζεται με τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο και τη Μικρασιατική Εκστρατεία. Η διεύρυνση των συνόρων της χώρας, η υποκατάσταση των εισαγωγών στα πλαίσια προστατευτισμού για τα εγχώρια προϊόντα, και η απομόνωση από τη διεθνή αγορά ευνοούν την αύξηση της εγχώριας βιομηχανικής παραγωγής (Λεοντίδου, 2001:102).

Όσον αφορά στη χωροθέτηση της βιομηχανίας, αυτή ακολουθεί το τομεακό μοντέλο, καταλαμβάνοντας τον άξονα από τις δυτικές παρυφές της Αθήνας ως το λιμάνι του Πειραιά (Λεοντίδου, 2001: 135). Τη δεκαετία του 1870 τα λιγοστά νέα εργοστάσια της πρωτεύουσας εγκαθίστανται σε σημεία που εξασφαλίζουν αφενός την προσπελασιμότητα στο συγκοινωνιακό δίκτυο και το λιμάνι της πόλης, αφετέρου την ύπαρξη υπολογίσιμης αγοράς και εργατικού δυναμικού (Λεοντίδου, 2001: 101). Η πρώτη βιομηχανική ζώνη αναπτύσσεται γύρω από το λιμάνι του Πειραιά (Λεοντίδου, 2001: 135), για να επεκταθεί στις αρχές του 20^{ου} αιώνα στους παράλληλους άξονες της οδού Πειραιώς και των σιδηροδρομικών γραμμών, που οδηγούν στην Αθήνα. Εκεί η βιομηχανική δραστηριότητα συγκεντρώνεται κυρίως δυτικά της περιοχής του Κεραμεικού. Στην Αθήνα τα πρώτα εργοστάσια είναι το μεταξουργείο Δουρούτη, ένα τυπογραφείο, και το εργοστάσιο αερίοφωτος.

Οι εργάτες της Αθήνας, όντας υποχρεωμένοι να μεταβαίνουν στη δουλειά τους περπατώντας, κατοικούν στις εξαιρετικά υποβαθμισμένες περιοχές του νοτιοδυτικού τμήματος της πόλης. Στο Γκαζοχώρι, στου Ψυρρή, στο Μεταξουργείο και στο Θησείο ζούν στοιβαγμένοι σε παράγκες, ανάμεσα στα εργοστάσια και κοντά σε λιμνάζοντα νερά. Το ίδιο άσχημες είναι οι συνθήκες διαβίωσης και στα Καμίνια του Πειραιά (Λεοντίδου, 2001: 128, 144). Αντίθετα ο χώρος κατοικίας της αστικής τάξης επεκτείνεται στις, πιο προνομιακές, κεντρικές περιοχές, γύρω από τα ανάκτορα, και προς τα βορειοανατολικά προάστια (Ηράκλειο, Μαρούσι, Χαλάνδρι) που είναι και τα πιο δυναμικά (Λεοντίδου, 2001: 86).

Αναπτύσσοντας μια κερδοσκοπική αντίληψη ως προς την ακίνητη ιδιοκτησία, η αστική τάξη και οι γαιοκτήμονες οδηγούν σε μια ανεξέλεγκτη επέκταση της πόλης, με κίνητρο το κέρδος από τις αγοραπωλησίες ακινήτων (Λεοντίδου 82). Οι

⁸⁰ Την περίοδο αυτή υιοθετείται πλήθος μέτρων, με στόχο τη σταθεροποίηση του καπιταλιστικού συστήματος. Το 1910 νομιμοποιούνται τα εργατικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά και το 1911 καθορίζονται οι κανόνες υγιεινής και λειτουργίας που πρέπει να τηρούν οι εργοδότες στα εργοστάσια τους. Το 1912 απαγορεύεται η εργασία των παιδιών κάτω των 12 χρονών και των γυναικών σε κατάσταση εγκυμοσύνης, και το ανώτατο όριο εργασιμων ωρών την ημέρα για τους ανηλίκους και τις γυναίκες καθορίζεται στις 10 ώρες. Το 1914 θεσμοθετούνται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, γενικεύεται η υποχρεωτική ασφάλιση των εργαζομένων έναντι ατυχήματος, ενώ ταυτόχρονα απαγορεύεται η σύσταση κοινών σωματείων της εργοδοσίας και των εργαζομένων. Τέλος, το 1919 η Ελλάδα υπογράφει το Σύμφωνο της Ουάσιγκτον, το οποίο, πέρα από τα ζητήματα που αναφέρονταν στην ασφάλιση, τη συνταξιοδότηση, την αρωγή των ανέργων κτλ., υποχρέωνε τις συμβαλλόμενες χώρες να εφαρμόσουν το οκτάωρο σε όλους τους κλάδους της βιομηχανίας. Παρά την επικύρωση του Συμφώνου, η οκτάωρη εργασία γενικεύεται στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1930 (Μηλιός, 2000α: 191).

προϋποθέσεις για την κερδοσκοπική εκμετάλλευση της γης, δημιουργούνται αφενός με την άνοδο της ζήτησης κατοικίας που επιφέρει η εσωτερική μετανάστευση και η αστικοποίηση, αφετέρου με την επέκταση του συγκοινωνιακού δικτύου, που επιτρέπει πια την διάσπαρτη και σχετικά απομακρυσμένη οικιστική ανάπτυξη (Λεοντίδου, 2001: 83).

Από την πλευρά του επίσημου κράτους, η πολεοδομική και οικιστική πολιτική περιορίζεται στην έγκριση επεκτάσεων, που είναι ουσιαστικά σχέδια κατάτμησης σε οικόπεδα, χωρίς έμφαση στο σχεδιασμό του αστικού ιστού και του δημόσιου χώρου (Μαντουβάλου, 2007στ: 148). Τις διαδικασίες επέκτασης καθορίζουν, σύμφωνα με τα συμφέροντα τους οι ιδιοκτήτες γης. Οι πιέσεις που ασκούν οι μικροϊδιοκτήτες, στους οποίους ο αρχικός ιδιοκτήτης έχει πουλήσει την έκταση, οδηγούν στην ένταξη της στο σχέδιο πόλης (Μαντουβάλου, 2007στ: 148). Έτσι, ο εποικισμός, κατά κανόνα προηγείται του σχεδίου πόλης και τα, εκ των υστέρων πολεοδομικά σχέδια, χωρίς να υπακούουν ουσιαστικά σε πολεοδομικούς κανόνες, παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις σε ελεύθερους χώρους, πράσινο και κοινωνικό εξοπλισμό (Γεράρδη, 1998: 29). Συνεπώς, παρά το ότι μέχρι και την Μικρασιατική καταστροφή, η ανάπτυξη της πρωτεύουσας παραμένει περιορισμένη, ήδη διαφαίνεται η συσσώρευση πολεοδομικών προβλημάτων και η διαμόρφωση των χαρακτηριστικά μιας πόλης που αναπτύσσεται ανισόρροπα, ελλιπώς και χωρίς σχεδιασμό.

2.1.2. Ο μεσοπόλεμος

Η Μικρασιατική Καταστροφή του 1922 και το κύμα προσφύγων που δημιουργεί, διπλασιάζει μέσα σε λίγα χρόνια τον πληθυσμό της ευρύτερης περιοχής της πρωτεύουσας, επιφέροντας ραγδαία πολεοδομική ανάπτυξη. Η Αθήνα και ο Πειραιάς περιτριγυρίζονται από συνοικισμούς, και συνενώνονται σε ένα ενιαίο πολεοδομικό συγκρότημα (Λεοντίδου, 2001: 205).

Τη στεγαστική αποκατάσταση των προσφύγων αναλαμβάνει ένα πλήθος φορέων: Υπουργείο Προνοίας, Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων, Υπηρεσία Διαχείρισης Αστικών Προσφυγικών Συνοικισμών, Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων(ΕΑΠ) (Λεοντίδου, 2001: 204). Στην Αθήνα και τον Πειραιά ιδιαίτερα σημαντικός, στα προγράμματα αστικής αποκατάστασης, είναι ο ρόλος της ΕΑΠ. Εδώ να σημειωθεί πως η ΕΑΠ ήταν ένας υπερεθνικός οργανισμός, υπό την εποπτεία της Κοινωνίας των Εθνών, με βασικό στόχο την αποκατάσταση των προσφύγων σε παραγωγική εργασία (Λεοντίδου, 2001: 154). Πάνω στον στόχο αυτό θεμελιώνεται η χωροθετική πολιτική της ΕΑΠ, η οποία ενθαρρύνει τη σύνδεση της βιομηχανίας με τους προσφυγικούς συνοικισμούς και εντείνει τον κοινωνικό διαχωρισμό στο χώρο, με τον αποκλεισμό των προσφύγων σε αμιγείς εργατικές γειτονιές (Λεοντίδου, 2001: 209).

Την απομόνωση της από τους προσφυγικούς και λαϊκούς συνοικισμούς επιζητά και η κυρίαρχη αστική τάξη, θέλοντας να διατηρήσει τις αποκλειστικές της συνοικίες «καθαρές». Στο κέντρο (κυρίως στο Κολωνάκι) και στο ανατολικό τμήμα της πόλης οι εύπορες τάξεις διατηρούν τον πολεοδομικό έλεγχο και προσελκύουν εγκαταστάσεις διοίκησης, υπηρεσιών, νοσοκομειακής περίθαλψης, ξενοδοχείων και πολυτελούς

εμπορίου (Λεοντίδου, 2001: 219). Εκτός από τις κεντρικές περιοχές, ο χώρος της αστικής τάξης αρχίζει να επεκτείνεται στα βορειοανατολικά προάστια (Ψυχικό, Φιλοθέη, Εκάλη), που σχεδιάζονται στα πρότυπα των «κηπουπόλεων» (Λεοντίδου, 2001: 222).

Για την στεγαστική αποκατάσταση των προσφύγων δημιουργούνται 12 κύριοι και 34 μικρότεροι συνοικισμοί, που απέχουν 1-4 χλμ από τα όρια της οικοδομημένης, το 1922, περιοχής (Λεοντίδου, 2001: 209). Χωροθετούνται κυρίως στο δυτικό τμήμα της πρωτεύουσας, μέχρι τον Πειραιά, σε περιοχές ήδη υποβαθμισμένες, και κοντά σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις (π.χ. Ταύρος, Δουργούτι, Κοκκινιά, Δραπετσώνα, Νίκαια, Κερασίни). Η Νέα Ιωνία, η Καισαριανή και ο Βύρωνας είναι από τους πρώτους και μεγαλύτερους προσφυγικούς συνοικισμούς που δημιουργούνται, και εξελίσσονται γρήγορα σε εργατικές κοινότητες. Η Νέα Σμύρνη, αντίθετα, δημιουργείται για τα πιο εύπορα στρώματα των προσφύγων, σε τοποθεσία εξαρχής ρυμοτομημένη και εξοπλισμένη με δρόμους, δίκτυα και δημόσια κτήρια (Λεοντίδου, 2001: 215).

Οι πρόσφυγες αποτελώντας σημαντικό εργατικό δυναμικό, που ενσωματώνεται κυρίως στη βιομηχανία, και διευρύνοντας την καταναλωτική αγορά, τονώνουν ιδιαίτερα την οικονομία της χώρας. Ευνοϊκός παράγοντας για την αύξηση της παραγωγικής δραστηριότητας είναι, στα πλαίσια της διεθνούς κεφαλαιοκρατικής κρίσης του 1929, η στροφή της ελληνικής οικονομίας σε μια πιο εσωστρεφή πολιτική (περιορισμοί στα είδη και τις ποσότητες των εισαγόμενων προϊόντων, προσανατολισμός στην εγχώρια αγορά, ανακοπή του μεταναστευτικού ρεύματος προς τις ΗΠΑ) (Μαντουβάλου, 2007ζ: 28). Τα παραπάνω, σε συνδυασμό με την επέκταση των δικτύων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, ύδρευσης και συγκοινωνιών, επιταχύνουν τους ρυθμούς εκβιομηχάνισης στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας.

Παρά τις αυξανόμενες επενδύσεις, η βιομηχανική δραστηριότητα, χαρακτηρίζεται από μικρά μεγέθη επιχειρήσεων και χαμηλό επίπεδο τεχνικής υποδομής, ενώ παραμένει προσανατολισμένη σε πιο παραδοσιακούς κλάδους (υφαντουργία, τρόφιμα) (Λεοντίδου, 2001: 168). Στο σύνολο της χώρας υπερέχει η ελαφριά βιομηχανία καταναλωτικών αγαθών και μόνο στην Αθήνα και τον Πειραιά, μετά το 1930, παρατηρείται μια αξιόλογη συγκέντρωση βιομηχανιών μεταλλικών προϊόντων, ελαστικών, χημικών και, σε άμεση σχέση με την ταχύτατη οικιστική ανάπτυξη, οικοδομικών υλικών (Λεοντίδου, 2001: 174).

Το μεγαλύτερο ποσοστό της αναπτυσσόμενης βιομηχανίας, ιδιαίτερα μετά το 1934, συγκεντρώνεται στην Αθήνα. Η πρωτεύουσα διαθέτει το πλεονέκτημα να είναι το κύριο καταναλωτικό κέντρο, αλλά και κόμβος του δικτύου χερσαίων συγκοινωνιών της χώρας, κάτι που διευκολύνει τη μεταφορά των παραγόμενων προϊόντων στον επαρχιακό χώρο (Σιόλας, 2005: 266).

Ο βιομηχανικός άξονας, από το λιμάνι του Πειραιά ως την Αθήνα ενισχύεται με εργοστάσια τροφίμων, επεξεργασίας δερμάτων και παραγωγής οικοδομικών υλικών. Παράλληλα πυκνώνουν τα εργατικά προάστια, σε μια σχέση αμφίδρομη με τον πολλαπλασιασμό των βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Έτσι η παραγωγική ζώνη του

Πειραιά επεκτείνεται ως το Σκαρμαγκά και το Πέραμα στα δυτικά, ως τον Ρέντη και τον Ταύρο στα ανατολικά (Λεοντίδου, 2001: 178).

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας με τη συνακόλουθη δημιουργία θέσεων εργασίας, καθώς και η ανακοπή των διεξόδων μετανάστευσης (αποτέλεσμα της διεθνούς οικονομικής κρίσης), επιδρούν σημαντικά στις τάσεις αστικοποίησης κατά τον μεσοπόλεμο. Πλήθη εσωτερικών μεταναστών, από τον αγροτικό χώρο, αρχίζουν να συρρέουν στην Αθήνα και τα άλλα αστικά κέντρα, ελπίζοντας σε κάποια δυνατότητα απασχόλησης και κοινωνικής ανόδου. Επίσης σημαντική είναι η είσοδος, στην Αθήνα, μεσοαστικών στρωμάτων πληθυσμού, που εγκαταλείπουν τις μικρότερες επαρχιακές πόλεις και μεταφέρουν τις επιχειρήσεις τους στην πρωτεύουσα, προσδοκώντας να εκμεταλλευτούν τις όποιες ευκαιρίες κερδοσκοπικής δραστηριότητας.

Έτσι, κατά το διάστημα 1920-1940, ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας φτάνει από τους 453.042 κατοίκους στους 1.124.109, σημειώνοντας αύξηση 148,1% (Λεοντίδου, 2001: 331). Αντίστοιχα η επιφάνεια του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης επεκτείνεται κατά 255,4% (Λεοντίδου, 2001: 211). Το 1940 η περιοχή της πρωτεύουσας συγκεντρώνει το 15% του συνολικού ελληνικού πληθυσμού (Λεοντίδου, 2001: 159).

Οι εκτεταμένες, σχεδόν ακατοίκητες μέχρι το 1922, περιοχές γύρω από την Αθήνα και τον Πειραιά οικοπεδοποιούνται και δομούνται αυθαίρετα, με την ανοχή του κράτους, ώστε να εκτονωθεί το οξυμένο στεγαστικό ζήτημα. Η έλλειψη κατοικίας, οι άσχημες συνθήκες στέγασης και ο μεγάλος αριθμός παραπηγμάτων και παραγκών αποτελούν βασικό κοινωνικό πρόβλημα εκείνη την εποχή (Μαντουβάλου, 2007ζ: 34). Σε αντίθεση με τον 19^ο αιώνα, που η οικιστική επέκταση προερχόταν από την μικροαστική τάξη, κατά τον μεσοπόλεμο, η ανεξέλεγκτη ανάπτυξη των προαστίων οφείλεται κυρίως στα φτωχότερα λαϊκά στρώματα. Η «νομιμοποίηση» των αυθαιρέτων γίνεται το επίκεντρο μιας λαϊκιστικής πολιτικής, που εξαγοράζει με χάρες και «ρουσφέτια» την υποταγή των λαϊκών στρωμάτων στο κοινωνικό καθεστώς (Λεοντίδου, 2001: 238).

Σημαντικό στοιχείο εκείνης της περιόδου είναι η εφαρμογή της τεχνολογίας του οπλισμένου σκυροδέματος στην κατασκευή των πρώτων αστικών πολυκατοικιών (1921) (Λεοντίδου, 2001: 220). Ο νέος αυτός κτηριακός τύπος κυριαρχεί αμέσως στην οικοδομική δραστηριότητα και, αρχικά, απευθύνεται στα «ανώτερα» αστικά στρώματα. Έτσι οι πρώτες πολυκατοικίες εμφανίζονται κατά μήκος ενός τόξου με άξονα τις οδούς Βασ. Σοφίας-Πανεπιστημίου-Πατησίων, από τον Ευαγγελισμό ως την πλατεία Κολιάτσου (Λεοντίδου, 2001: 221). Η επιχείρηση πολυκατοικιοποίησης προκύπτει από την έντονη εμπορευματοποίηση της κατοικίας και βασίζεται στο Νόμο 3741/1929 «Περί της ιδιοκτησίας κατά ορόφους», που θεσμοποιεί την οριζόντια ιδιοκτησία (Λεοντίδου, 2001: 203). Αμέσως μετά ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (Γ.Ο.Κ.) του 1929, καθιερώνει απαράδεκτα υψηλούς συντελεστές δόμησης, με αποτέλεσμα την απαρχή της κατεδάφισης παλιών νεοκλασικών κτηρίων και την ανέγερση πολυτελών πολυκατοικιών (Σαρηγιάννης, 2000: 106).

Στα σημαντικότερα νομοθετήματα σχετικά με την εξέλιξη των οικισμών, που θεσμοθετούνται κατά τη μεσοπολεμική περίοδο, εκτός από το νόμο του 1929 για την

οριζόντια ιδιοκτησία και τον Γ.Ο.Κ. του ίδιου έτους, περιλαμβάνεται και το Νομικό Διάταγμα «Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών» (17.7/16.8.1923). Το διάταγμα, εισάγοντας νομικούς κανόνες για την εκπόνηση και έγκριση των ρυμοτομικών σχεδίων, αποτελεί την πρώτη ουσιαστική κρατική παρέμβαση, σχετικά με την πολεοδομία του αστικού χώρου (Αραβαντινός, 1997: 96), ενώ διατηρείται ως το βασικό θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1980⁸¹ (Γεράρδη, 1998: 29).

2.1.3. Η μεταπολεμική αστική ανάπτυξη

Οι ειδικές συνθήκες που δημιουργούν ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, η γερμανική κατοχή και ο Εμφύλιος, ανακόπτουν την καπιταλιστική ανάπτυξη της χώρας. Μετά την πολεμική περίοδο (1941-1949) ακολουθεί ένα διάστημα ανασυγκρότησης, ως το 1960, με κύρια χαρακτηριστικά τη σταθεροποίηση της οικονομίας. Η ανασυγκρότηση ξεκινά ουσιαστικά χωρίς διαθέσιμα κεφάλαια, αφού η οικονομική ενίσχυση του σχεδίου Μάρσαλ έχει αναλωθεί κατά τον εμφύλιο πόλεμο. Επιπλέον το παραγωγικό δυναμικό της χώρας είναι κατεστραμμένο και η ύπαιθρος ερημώνεται λόγω των καταστροφών και της τρομοκρατίας που είχε δημιουργήσει ο εμφύλιος. Ο αγροτικός πληθυσμός βρίσκει διέξοδο είτε στην υπερπόντια είτε στην εσωτερική, κυρίως προς την Αθήνα, μετανάστευση.

Η έντονη αστικοποίηση συντείνει στο να αυξηθεί ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας από 1.124.109 κατοίκους το 1940, σε 1.378.586 το 1951 και 1.850.709 το 1961 (Σαρηγιάννης, 2000: 158). Το στεγαστικό πρόβλημα αποκτά δραματικές διαστάσεις, οδηγώντας στη συσσώρευση των φτωχότερων στρωμάτων του πληθυσμού σε αυθαίρετες κατοικίες στις δυτικές, βιομηχανικές, περιοχές του Λεκανοπεδίου (Σαρηγιάννης, 2000: 159). Η λαϊκή αυτοστέγαση κυριαρχεί την περίοδο αυτή, ιδιαίτερα στη δυτική πλευρά του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, και αφορά κυρίως στους νέους κατοίκους αγροτικής προέλευσης (Μαλούτας, 2002: 29). Παράλληλα, τα πιο εύπορα στρώματα του πληθυσμού εγκαθίστανται στα διαμερίσματα των πολυκατοικιών που σταδιακά πυκνώνουν στις περιφερειακές συνοικίες του κέντρου (Κυψέλη, Παγκράτι, Αμπελόκηποι, Πατήσια, Κουκάκι) (Σαρηγιάννης, 2000: 159).

Στον τομέα της βιομηχανίας, παρά την εφαρμογή πολιτικών, που ευνοούν την εκβιομηχάνιση, και την ύπαρξη φθηνού εργατικού δυναμικού, οι επενδύσεις είναι ελάχιστες μέχρι το 1960 (Βαΐου et al., 2006α: 16). Η μικρής εμβέλειας μεταποιητική δραστηριότητα που αναπτύσσεται, τείνει να συγκεντρώνεται στην πρωτεύουσα, η οποία είναι το βασικό καταναλωτικό κέντρο της χώρας και πλούσιο πεδίο αγοράς εργασίας. Ωστόσο, σε μια περίοδο που υπάρχει έλλειψη βασικών αγαθών, στέγης ή ακόμα και τροφίμων, η ζήτηση για βιομηχανικά προϊόντα είναι πολύ χαμηλή και καλύπτεται από τις εισαγωγές (Βαΐου et al., 2006α: 16).

⁸¹ Το πλαίσιο αυτό, έως και σήμερα, διατηρείται σε ισχύ στην Αττική ως προς τις περιοχές των παλαιών εγκεκριμένων σχεδίων (Γεράρδη, 1998: 28).

Οι επενδύσεις των Ελλήνων κεφαλαιούχων στρέφονται, κυρίως, προς τον τριτογενή τομέα και τον κλάδο της οικοδομής (Σιόλας, 2005: 268). Ιδιαίτερα ο τελευταίος αναδεικνύεται σε προνομιακό χώρο διοχέτευσης των αποταμιεύσεων της μικροαστικής τάξης, ενώ προσφέρει απασχόληση σε σημαντικό ποσοστό εσωτερικών μεταναστών (Μαντουβάλου, 2009). Στα πλαίσια του μετεμφυλιακού κλίματος, και του φόβου για τον «κομμουνιστικό κίνδυνο», η κρατική πολιτική ουσιαστικά αφήνει την ανοικοδόμηση της πόλης να ρυθμιστεί μέσα από την ίδια της τη δυναμική, με σοβαρές επιπτώσεις στην ποιότητα του αστικού χώρου (Μαντουβάλου, 2009).

Από τις αρχές τις δεκαετίας του 1960 η ελληνική οικονομία εισέρχεται σε ένα στάδιο σύγκλισης με τις οικονομίες της Δυτικής Ευρώπης, καθώς κατά την περίοδο 1963 – 1973 οι ρυθμοί ανάπτυξης της⁸² υπερτερούν έναντι των αντίστοιχων ρυθμών των άλλων χωρών του ΟΟΣΑ (Μηλιός, 2010). Η συμφωνία σύνδεσης της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (Ε.Ο.Κ) το 1961, αναβαθμίζει την διεθνή θέση της χώρας και προσελκύει ξένα κεφάλαια και δάνεια. Η εγκατάσταση μεγάλων διεθνών βιομηχανικών συγκροτημάτων και επιχειρήσεων στις μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ενισχύει την ανάπτυξη του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, και μεταξύ των ετών 1957-1973 οι βιομηχανικές ΑΕ και ΕΠΕ από 394 αυξήθηκαν σε 1435 (Σαρηγιάννης, 2000: 181).

Η ταχύτατη βιομηχανική ανάπτυξη⁸³, αποτελεί ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της περιόδου αυτής και συμβάλλει στην εγκατάλειψη του αγροτικού ελληνικού χώρου και στην υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Η αύξηση του πληθυσμού του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας από 1.852.709 κατοίκους το 1961, στους 2.540.241 το 1971 (Σαρηγιάννης, 2000: 187), ενισχύει τις διεργασίες αστικής ανάπτυξης που έχουν εμφανιστεί τα προηγούμενα χρόνια.

Οι συνέπειες της αστικοποίησης είναι βαρύτερες στο πολεοδομικό περιβάλλον. Ο νέος ΓΟΚ του 1955, επαυξάνοντας του συντελεστές δόμησης, εντείνει την εκμετάλλευση της αστικής γης, και η εφαρμογή του συστήματος της αντιπαροχής γιγαντώνει την οικοδομική δραστηριότητα. Η ανοικοδόμηση κατοικιών με αντιπαροχή, λειτουργεί συμπληρωματικά, ως τύπος οικοδόμησης, με την αυθαίρετη δόμηση. Μέσω της αντιπαροχής, η εκάστοτε οικοδομική επιχείρηση απαλλάσσεται από τη δέσμευση κεφαλαίου για το οικόπεδο, γεγονός που ευνοεί το ξεκίνημα της οικοδόμησης, και συνακόλουθα αυξάνει τη δυναμική της ανοικοδόμησης της πόλης (Μαντουβάλου, 2009).

Το κράτος, μέσα από την ανάπτυξη του τομέα της οικοδομής, απολαμβάνει πολλαπλά οικονομικά και πολιτικά οφέλη, καθώς χωρίς την πραγματοποίηση άμεσων επενδύσεων, δίνεται διέξοδος στο ζήτημα της απασχόλησης, απορροφώνται σημαντικοί πόροι από τη φορολογία της οικοδόμησης και των μεταβιβάσεων, ενώ

⁸² Με βάση την ετήσια ποσοστιαία μεταβολή του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος.

⁸³ Στην Αθήνα ξεκινούσε τότε μια μετεγκατάσταση των βιομηχανικών μονάδων, από τις στενές, παραδοσιακά βιομηχανικές, ζώνες (Πειραιάς, άξονας της οδού Πειραιώς, Πατήσια) προς το Θριάσιο πεδίο, τα Μεσόγεια και την Εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας (Σαρηγιάννης, 2000: 183).

διατίθενται ελάχιστοι πόροι για τη στέγαση των λαϊκών στρωμάτων (Μαντουβάλου, 2009). Παράλληλα, από την αύξηση της τιμής της αστικής γης επωφελούνται και οι ιδιοκτήτες ακινήτων, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις είναι παλιότεροι εσωτερικοί μετανάστες, που βλέπουν το αρχικό τους αυθαίρετο ως ευκαιρία εξασφάλισης οικογενειακής στέγης και εισοδήματος, μέσω της αντιπαροχής (Μαντουβάλου, 2009).

Έτσι, ο τύπος αστικής ανάπτυξης της πόλης, με την αυθαίρετη δόμηση, την αντιπαροχή και την εντατική/κερδοσκοπική εκμετάλλευση της γης, κατά μία έννοια, οδηγεί στην ενσωμάτωση των λαϊκών στρωμάτων στη μικροαστική τάξη και στα κυρίαρχα καταναλωτικά πρότυπα, και κατ' επέκταση στον προσεταιρισμό τους από την κρατούσα τάξη πραγμάτων (Μαντουβάλου, 2009). Εν μέσω αυτών των εξελίξεων, με μεγάλη πολιτική σημασία σε μια κοινωνία διαιρεμένη από τον Εμφύλιο, η κρατική πολιτική ευνοεί αυτόν τον τύπο οικοδομικής δραστηριότητας (π.χ. νομιμοποίηση αυθαιρέτων, θεσμοθέτηση υψηλών συντελεστών δόμησης), προωθώντας, τελικά, τα συμφέροντα των μικροαστών και την μικροϊδιοκτησία, αμβλύνοντας τις κοινωνικές αντιθέσεις και εδραιώνοντας την κυριαρχία της. Η διαδικασία αυτή, ενώ συμβάλλει στη βραχυπρόθεσμη άμβλυση προβλημάτων (π.χ. διέξοδος στο ζήτημα της απασχόλησης, άνοδος του βιοτικού επιπέδου των λαϊκών στρωμάτων που είχαν υποστεί τη βία της μετανάστευσης), μακροπρόθεσμα οδηγεί στη συσσώρευση πλήθους προβλημάτων στη λειτουργία της πόλης (μαντουβάλου, οικοδομή): υψηλή δόμηση/πολυκατοικιοποίηση, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και άλλων αστικών υποδομών, μικρά πλάτη δρόμων, υψηλές πυκνότητες κατοίκησης, κακής ποιότητας δομημένο περιβάλλον (αισθητικά και λειτουργικά).

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970, χτίζεται το μεγαλύτερο ποσοστό των σημερινών κατοικιών του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της πρωτεύουσας (Μαντουβάλου, 2009), ενώ η καταπάτηση περιαστικών εκτάσεων, η αυθαίρετη δόμηση, η κερδοσκοπική εκμετάλλευση της γης, το σύστημα της αντιπαροχής και η απουσία οργανωμένου σχεδιασμού διαμορφώνουν το πολεοδομικό περιβάλλον της Αθήνας.

Η διεθνής κρίση του 1973 ανακόπτει το *αναπτυξιακό άλμα* της ελληνικής οικονομίας (Μηλιός, 2010), ενώ σηματοδοτεί τις απαρχές της αποβιομηχάνισης της χώρας (Σαρηγιάννης, 2000: 209). Ωστόσο, μέχρι το 1980, οι ρυθμοί οικονομικής μεγέθυνσης εξακολουθούν να είναι αρκετά υψηλοί, σε σύγκριση με τους αντίστοιχους ρυθμούς των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, οπότε η περίοδος αυτή θεωρείται μεταβατική, όσον αφορά στην εκδήλωση της κρίσης, και μπορεί να ενταχθεί στη μακρόχρονη φάση σύγκλισης της ελληνικής οικονομίας προς τις αναπτυγμένες ευρωπαϊκές οικονομίες (Μηλιός, 2010). Μετά το 1980, εκδηλώνονται εντονότερα τα φαινόμενα κρίσης υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου στην Ελλάδα, χαρακτηρίζεται από πτώση των οικονομικών δεικτών. Η διαδικασία αποβιομηχάνισης εντείνεται από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, και η οικονομία στρέφεται σε μη παραγωγικούς τομείς (χρηματοπιστωτικό σύστημα, τουρισμός κτλ.), ενώ μεγάλο μέρος των κεφαλαίων επενδύεται στην εκμετάλλευση της γης και της οικοδομής (Σαρηγιάννης, 2000: 246).

Κατά την περίοδο 1973 – 1980, αποκεντρώνονται οι παραγωγικές δραστηριότητες και μειώνεται η εσωτερική μετανάστευση προς το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας (Άλισον, 2002: 17). Το κέντρο βάρους του πληθυσμού αρχίζει να μετατίθεται στα προάστια που πολυκατοικιοποιούνται ραγδαία, και κυρίως τα

παραλιακά (από Παλαιό Φάληρο μέχρι Γλυφάδα) και τα λεγόμενα βόρεια προάστια (Κηφισιά, Μαρούσι, Ηράκλειο, Αγία Παρασκευή, Χολαργός, Νέο Ψυχικό) (Σαρηγιάννης, 2000: 218). Η οικοδόμηση των προαστίων, εκτός των άμεσων πολεοδομικών και περιβαλλοντικών συνεπειών (υψηλή πυκνότητα κατοίκησης, μείωση πρασίνου και ελεύθερων χώρων) έχει και αυξημένες απαιτήσεις σε μεταφορές από και προς το κέντρο, γεγονός που, δεδομένου του πρόχειρου σχεδιασμού μέσω μαζικής μεταφοράς, οδηγεί στην αλόγιστη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Παράλληλα, περιοχές της δυτικής Αθήνας, όπου έχει κυριαρχήσει η λαϊκή αυτοστέγαση, περιοχές που οικοδομήθηκαν έντονα με το σύστημα της αντιπαροχής (π.χ. Ζωγράφου, Καλλιθέα, Πειραιάς), καθώς και ο Δήμος Αθηναίων, παρουσιάζουν πληθυσμιακή κάμψη (Μαλούτας, 2002: 29). Ιδιαίτερα για το κέντρο της Αθήνας, παρατηρείται έντονο το φαινόμενο της εγκατάλειψης του από σημαντικό τμήμα των υψηλότερων κοινωνικοεπαγγελματικών κατηγοριών, λόγω της υποβάθμισης που έχει επιφέρει η έντονη οικοδόμηση και η μεγάλη αύξηση της πληθυσμιακής πυκνότητας (Μαλούτας, 2002: 29).

Μέχρι τη δεκαετία του 1980, η πολεοδομική πολιτική, όσον αφορά στις χρήσεις γης, βασίζεται κυρίως σε γενικά κανονιστικά πλαίσια χαλαρού χαρακτήρα, με αποτέλεσμα η χωροθέτηση λειτουργιών και δραστηριοτήτων να ρυθμίζεται από τους μηχανισμούς της αγοράς (Οικονόμου, 2002: 38). Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970, οι όποιες μελετητικές προσπάθειες με ζητούμενο ένα συνολικό σχεδιασμό δεν καταλήγουν σε θεσμοθετημένα σχέδια, η πολεοδομία συνεχίζει να ασκείται με κανονιστικούς όρους δόμησης και συνεχίζεται η νομιμοποίηση αυθαιρέτων μέσω των εκ των υστέρων εντάξεων στο σχέδιο πόλης (Γεράρδη, 1998: 30).

Τη δεκαετία 1981-1991, για πρώτη φορά μεταπολεμικά, το Πολεοδομικό Συγκρότημα της πρωτεύουσας παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (Άλισον, 2002: 17), ενώ εμφανίζεται το φαινόμενο της αποαστικοποίησης προς την περιφερειακή ενδοχώρα της περιφέρειας με πύκνωση του οικιστικού δικτύου της δυτικής και ανατολικής Αττικής (Γεράρδη, 1998).

Την περίοδο αυτή, καθιερώνεται ενιαίο πλαίσιο σχεδιασμού για όλες τις πόλεις της χώρας, με τον οικιστικό νόμο 1337/1983 και την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης⁸⁴. Ταυτόχρονα με το Νόμο 1515/1985 εγκρίνεται το «Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης περιοχής της Αθήνας», το οποίο δεν αποτελεί ένα απλό διάγραμμα χρήσεων γης, αλλά περιλαμβάνει σύνολο στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων που θεωρούνται αναγκαία για την χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της περιοχής⁸⁵ (Αραβαντινός, 1997: 101). Οι γενικότεροι στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

⁸⁴ Με το νόμο αυτό αρχίζει μια εκτεταμένη κίνηση απόκτησης πολεοδομικών σχεδίων από τους Ο.Τ.Α. της χώρας, γνωστή ως Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Αραβαντινός, 98).

⁸⁵ Σύμφωνα με τον Αραβαντινό (1997: 101), για το λόγο αυτό, θα ήταν ορθότερο να ονομαζόταν δομικό σχέδιο (Structure Plan) και όχι ρυθμιστικό σχέδιο (Master Plan), καθώς το τελευταίο αναφέρεται κυρίως στις αστικές χρήσεις γης.

αφορούν στην ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης, στην αναβάθμιση της κεντρικής της περιοχής, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, στην εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή, στη διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας και αναψυχής σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας, στην ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και στην προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές χρήσεις (ΦΕΚ 18/Α/1985). Ουσιαστικά, με το ΡΣΑ, συγκροτείται για πρώτη φορά ενιαίο πλαίσιο πολιτικής και δράσης, για την αντιμετώπιση της κρίσης του αστικού περιβάλλοντος, με ιεραρχημένους και σαφείς στόχους χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης.

2.2. Τάσεις και μετασχηματισμοί στην Αθήνα κατά την τελευταία εικοσαετία

Η ραγδαία ανάπτυξη της Αθήνας, από το μεσοπόλεμο και ύστερα, χωρίς ουσιαστικό πολεοδομικό σχεδιασμό, είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής σε εκτεταμένα τμήματα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας και τη συσσώρευση σημαντικών προβλημάτων: μείξη ασυμβίβαστων χρήσεων⁸⁶, υψηλές οικιστικές πυκνότητες, έλλειψη κοινωνικών εξυπηρετήσεων και ελεύθερων και πράσινων χώρων, ανεπάρκειες στις υποδομές και ιδιαίτερα στο σύστημα μαζικών μεταφορών, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση του φυσικού περιβάλλοντος, κακή ποιότητα δομημένου περιβάλλοντος.

Ωστόσο, στο μεταπολεμικό τύπο αστικής ανάπτυξης της Αθήνας μπορούν να αναγνωριστούν και θετικές όψεις. Για παράδειγμα, παρά τη μαζική συσσώρευση πληθυσμών μετά τον εμφύλιο, και λόγω της αποδιοργάνωσης της αγροτικής παραγωγής, δεν δημιουργήθηκαν στην πόλη εκτεταμένες περιοχές εξαθλίωσης (Μαντουβάλου, 2009). Παράλληλα, το σύστημα των μεικτών χρήσεων γης, με το οποίο πρακτικά διαμορφώθηκε η πόλη, διαθέτει πλεονεκτήματα κοινωνικής συνοχής, έναντι του συστήματος του zoning⁸⁷ που εφαρμόστηκε σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις (Γεράρδη, 1998:28). Η συνοχή της μεταπολεμικής αθηναϊκής κοινωνίας, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό, στον τρόπο συγκρότησης του οικιστικού ιστού μέσω της αυθαίρετης αυτοστέγασης και της αντιπαροχής, στη μεγάλη κοινωνική διάχυση της ιδιοκτησίας και τελικά στη δημιουργία ενός χώρου «ο οποίος συγκροτήθηκε περισσότερο στην κοινωνικά ενοποιητική βάση των δικτύων συγγένειας και λιγότερο στη διαχωριστική βάση των μηχανισμών της αγοράς» (Μαλούτας et al., 2006: 346). Έτσι, η δυναμική της μεταπολεμικής αστικής ανάπτυξης στην Αθήνα, συνυφασμένη με τη συνολική

⁸⁶ Ιδιαίτερα στο δυτικό Λεκανοπέδιο, με τη συνύπαρξη κατοικιών και βιομηχανικών χρήσεων.

⁸⁷ Σύστημα που επικρίνεται για την αύξηση των μετακινήσεων (από τους τόπους κατοικίας σε τόπους εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής) που δημιουργεί και συνακόλουθα για τη ρύπανση που προκαλείται από την αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων, καθώς επίσης και για την απομείωση της κοινωνικότητας στις περιοχές κατοικίας (Γεράρδη, 1998: 28).

αναπτυξιακή διαδικασία, και βασικός άξονας κοινωνικής ενσωμάτωσης και ανέλιξης, απέτρεψε τη διαμόρφωση μεγάλων κοινωνικών αντιθέσεων⁸⁸.

Η διαφοροποίηση της Αθήνας σε σχέση με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις του αναπτυγμένου καπιταλισμού εντοπίζεται επίσης στην περιορισμένη (και ύστερη) εκβιομηχάνιση της⁸⁹. Η Ελλάδα, παρά το ότι ιδεολογικά και προγραμματικά έτεινε προς το βορειοκεντρικό πρότυπο ανάπτυξης, πάντα απέκλινε από αυτό (Βαΐου et al., 2006γ). Όσον αφορά στον δευτερογενή τομέα, η ανάπτυξη του βασίστηκε περισσότερο στις μικρές μονάδες⁹⁰, και όχι τόσο στη βαριά και μεγάλη βιομηχανία (Βαΐου et al., 2006γ). Σε αυτό το πλαίσιο, ο αντίκτυπος της αποβιομηχάνισης, δεν εξέλαβε τις δραματικές διαστάσεις που πήρε στις παραδοσιακά βιομηχανικές ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις.

Σε συνάρτηση με την σχετικώς περιορισμένη βιομηχανική ανάπτυξη, στην Ελλάδα, όπως και στις υπόλοιπες χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου, το κράτος πρόνοιας αναπτύχθηκε επίσης περιορισμένα. Σημαντικά ζητήματα, όπως το στεγαστικό και η απασχόληση, αντιμετωπιζόνταν με ιδιότυπους τρόπους, κυρίως στη βάση της οικογενειοκεντρικής οργάνωσης της κοινωνικής αναπαραγωγής, και της πολιτικής συναλλαγής μέσα από το πελατειακό σύστημα (Μαλούτας et al, 2006: 342). Για παράδειγμα η αυθαίρετη δόμηση πρακτικά υποκατέστησε μια κρατική κοινωνική πολιτική κατοικίας. Ειδικότερα, σε αντίθεση με την οργανωμένη δόμηση για τη στέγαση των λαϊκών στρωμάτων, που αποτέλεσε τον άξονα της κοινωνικής πολιτικής κατοικίας στις βιομηχανικά αναπτυγμένες χώρες, στην Αθήνα βασικός τρόπος επίλυσης του στεγαστικού ζητήματος ήταν η αυτοστέγαση, κυρίως με αυθαίρετη δόμηση, και η αντιπαροχή⁹¹ (Γεράρδη, 1998: 28). Το κράτος αποδεχόμενο την αυθαίρετη δόμηση και ενσωματώνοντας τη στην πολιτική του, δεν απείχε, ωστόσο, από τις διαδικασίες αστικοποίησης, παρά μόνο από την άμεση παρέμβαση με λύσεις προνοιακού τύπου (Μαλούτας et al, 2006: 342)

Σύμφωνα με τη Λεοντίδου, η Αθήνα, παρά το ότι δε «γεύτηκε» τη νεωτερικότητα, τον κεϋνσιανισμό και το φορντισμό, ούτε για πολύ ούτε και ουσιαστικά, σε σύγκριση με τις πόλεις της Βόρειας Ευρώπης, σήμερα τείνει να μετασχηματίζεται συγκλίνοντας με αυτές (Λεοντίδου, 2004: 294), προσαρμόζοντας τις δομές της στις συνθήκες τις μετανεωτερικής εποχής. Έτσι, στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης των αγορών και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, η Ελλάδα ακολουθεί το νεοφιλελεύθερο μοντέλο ανάπτυξης, κατά τα δυτικά πρότυπα.

⁸⁸ Αυτό δε σημαίνει πως οι διαιρέσεις στην κοινωνική γεωγραφία της πόλης είναι ανύπαρκτες (π.χ. Ανατολική/Δυτική Αθήνα, «Βόρεια Προάστια» κτλ.), αλλά περιορισμένες σε σύγκριση με άλλες πόλεις του αναπτυγμένου καπιταλισμού. Ωστόσο, σήμερα προκύπτει, και στην Αθήνα, το κρίσιμο θέμα της κοινωνικοχωρικής περιθωριοποίησης των μεταναστών.

⁸⁹ Ακόμα και η μεγέθυνση του αστικού πληθυσμού δε συνδέθηκε τόσο με την ανάπτυξη της βιομηχανικής δραστηριότητας, όσο με συγκυριακές καταστάσεις (π.χ. εισροή προσφύγων από τη Μικρά Ασία, μετακίνηση πληθυσμών λόγω του εμφυλίου) (Μαλούτας, 2002).

⁹⁰ Με μεγάλο ποσοστό οικογενειακών επιχειρήσεων.

⁹¹ Με εξαίρεση της περίπτωση της οργανωμένης δόμησης που αναπτύχθηκε κατά τον μεσοπόλεμο για τη στεγαστική αποκατάσταση των προσφύγων.

Όσον αφορά στην οικονομία, από το 1996, μέχρι το 2008⁹², οι ρυθμοί μεγέθυνσης της ελληνικής οικονομίας (ποσοστιαία μεταβολή του ΑΕΠ σε ετήσια βάση) σταθεροποιούνται σε υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ανοδική τάση παρουσιάζουν και οι επενδύσεις ως ποσοστό του ΑΕΠ (Μηλιός, 2010). Συνεπώς η περίοδος αυτή συνιστά φάση σύγκλισης (δηλαδή κάλυψης της αναπτυξιακής διαφοράς) της ελληνικής οικονομίας ως προς τις περισσότερο αναπτυγμένες οικονομίες της ΕΕ (Μηλιός, 2010). Στα πλαίσια, βέβαια, της νεοφιλελεύθερης πολιτικής των τελευταίων είκοσι ετών, τα οφέλη της αύξησης της παραγωγικότητας τα καρπώνεται το κεφάλαιο, ενώ οι μισθοί ωφελούνται οριακά. Παράλληλα, η φορολογική πολιτική που εφαρμόζεται βασίζεται στους μειωμένους συντελεστές του, έτσι κι αλλιώς αυξανόμενου, μεριδίου των κερδών και στους αυξημένους συντελεστές επί των εισοδημάτων της εργασίας, λειτουργώντας τελικά ως (δεύτερη) διαδικασία αναδιανομής σε βάρος των μισθών και υπέρ του κεφαλαίου⁹³ (Μηλιός, 2010).

Η ακολουθούμενη νεοφιλελεύθερη πολιτική, αποτυπώνεται, και στη διαχείριση αστικών ζητημάτων, κατά αναλογία με τη διεθνή συνθήκη επιχειρηματικής προσέγγισης του σχεδιασμού του χώρου. Οι σχετικές διαδικασίες κινητοποιούνται ουσιαστικά κατά την περίοδο προετοιμασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Πέρα από τις σημαντικές φυσικές αλλαγές, που σχετίστηκαν με μεγάλα έργα, και την «έκρηξη» του τομέα των κατασκευών, η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα συναρτήθηκε και με την εμφάνιση νέων δυναμικών στο τοπίο του αστικού σχεδιασμού.

Ειδικότερα, στα πλαίσια των μεγάλων έργων υποδομής και των Ολυμπιακών αναπλάσεων πρωτοεμφανίζονται στοιχεία, αναγνωριστικά του επιχειρηματικού προτύπου αστικής πολιτικής, όπως η συστηματική συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, οι συντονισμένες προσπάθειες διεθνούς προβολής και βελτίωσης της εικόνας της πόλης, η έμφαση σε στρατηγικούς στόχους ανάπτυξης, η προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της διασύνδεσης της πόλης με τα διεθνή δίκτυα, οι σημειακές παρεμβάσεις αναβάθμισης του αστικού χώρου. Ταυτόχρονα, η ίδια η ανάληψη διοργάνωσης ενός διεθνούς γεγονότος (mega event), αποτελεί στρατηγική ενίσχυσης της θέσης της πόλης στο ευρωπαϊκό και παγκόσμιο δίκτυο.

Η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα ενισχύεται κατά την υλοποίηση των μεγάλων έργων υποδομής που συνδέθηκαν με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, και αφορούν όχι μόνο σε αθλητικές εγκαταστάσεις αλλά επίσης σε έργα αναβάθμισης του δικτύου μεταφορών και της εικόνας της πόλης. Ο ιδιωτικός τομέας εμφανίζεται σε μια ποικιλία ρόλων, από τη χρηματοδότηση και την κατασκευή μέχρι τη διαχείριση και λειτουργία των νέων εγκαταστάσεων, μέσα από ευέλικτα σχήματα συνεργασίας, όπως οι κοινοπραξίες και οι ανώνυμες εταιρείες. Στο πλαίσιο των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, με συγχρηματοδότηση της εκτέλεσης των έργων και παραχώρηση δικαιώματος εκμετάλλευσης, εμπίπτει, για παράδειγμα η Αττική Οδός και το νέο διεθνές αεροδρόμιο. Ανάλογες διαδικασίες προωθούνται, μέχρι σήμερα, σε

⁹² Δηλαδή μέχρι την παρούσα οικονομική κρίση.

⁹³ Η Ελλάδα κατατάσσεται σε μια από τις χειρότερες θέσεις ως προς τους δείκτες εισοδηματικής ανισότητας, εντός της ΕΕ (Μηλιός, 2010).

τομείς όπως τα περιβαλλοντικά έργα (π.χ. κατασκευή Χώρων Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων), το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, η επέκταση των γραμμών Μετρό, η δημιουργία χώρων στάθμευσης, η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου. Η πορεία αυτή έχει ενισχυθεί και από τη νομοθεσία για τη συγχώνευση των κατασκευαστικών εταιρειών⁹⁴, μέσα από την οποία αναδύθηκαν ισχυροί κατασκευαστικοί όμιλοι που μπορούν να ανταπεξέλθουν στην υλοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων.

Το τελευταίο συνδέεται, μάλιστα, με μια σημαντική μεταβολή στην κλίμακα και λειτουργία του ιδιωτικού κατασκευαστικού κλάδου, ο οποίος επεκτείνεται, από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις της αντιπαροχής, σε μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους και συνθετότερες μορφές ανάπτυξης μεγαλύτερων ακινήτων, που θα καλύπτουν, εκτός από τα έργα υποδομής, και την αυξημένη ζήτηση του τριτογενούς κυρίως τομέα για σύγχρονους χώρους γραφείων, ψυχαγωγίας και εμπορίου.

Η ενεργοποίηση φορέων του δημόσιου τομέα στους κλάδους αξιοποίησης και ανάπτυξης ακινήτων αποτυπώνεται, επίσης, στη συστηματική προσπάθεια για εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου, μέσω της διεύρυνσης των δυνατοτήτων επιχειρηματικής δράσης των σχετικών φορέων διαχείρισης (π.χ. σύσταση θυγατρικών ανώνυμων εταιρειών). Σε αυτό το πλαίσιο εμπίπτει η *Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.*, η ίδρυση της *OTEstate* και της *ΓΑΙΟΣΕ*, καθώς και η μετατροπή των μεγαλύτερων λιμανιών της χώρας σε ανώνυμες εταιρείες (Μπαλλά και Μαντουβάλου, 2006: 35).

Από πολεοδομική άποψη, η αξιοποίηση των ακινήτων του Δημοσίου, τα οποία αποτελούν τα μόνα μεγάλα «πακέτα» γης στον αστικό χώρο, έχει αποφασιστική σημασία για το μέλλον των περιοχών όπου αυτά χωροθετούνται, και συνεπώς αποτελεί πρόσφορο πεδίο για την εφαρμογή του λεγόμενου στρατηγικού σχεδιασμού (Μπαλλά και Μαντουβάλου, 2006: 36).

Παράλληλα, τα μεγάλα έργα υποδομής, όπως η Αττική Οδός, το αεροδρόμιο, ο προαστιακός σιδηρόδρομος και οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, έχουν αναδείξει νέες περιοχές (π.χ. Μεσόγεια, Μαρούσι, κατά μήκος της Αττικής Οδού, παραθαλάσσιες ζώνες κ.ά.) για την εγκατάσταση διαφόρων αστικών δραστηριοτήτων νέου τύπου, όπως συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα, κτήρια γραφείων, συγκροτήματα ψυχαγωγικού και εμπορικού χαρακτήρα κτλ. (Μπαλλά και Μαντουβάλου, 2006: 38). Αντίστοιχα, στο εσωτερικό του Λεκανοπεδίου, το Μετρό, οι αναπλάσεις του ιστορικού κέντρου, οι πεζοδρομήσεις, η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων κτλ. έχουν λειτουργήσει ως καταλύτες για την «αναβάθμιση» κεντρικών περιοχών, όχι μόνο άμεσα, αλλά και έμμεσα, ενεργοποιώντας το ιδιωτικό επενδυτικό ενδιαφέρον.

Μεταξύ των έργων που έχουν ήδη υλοποιηθεί, ιδιαίτερη στρατηγική σημασία μπορεί να αποδοθεί στο πρόγραμμα Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας

⁹⁴ Οι συγχωνεύσεις τεχνικών εταιρειών πραγματοποιήθηκαν σε εφαρμογή του Ν. 2940/2001, μέσω του οποίου δόθηκαν φοροαπαλλαγές και επιδοτήσεις στις κατασκευαστικές επιχειρήσεις, απαιτήθηκ όλες οι επιχειρήσεις να υποβάλλουν αίτηση έκτακτης επανάκρισης και δημιουργήθηκαν νέες κατηγορίες τάξεων ώστε να επέλθει αναδιάρθρωση στον αριθμό και το μέγεθος των εταιρειών του κλάδου (Μπαλλά και Μαντουβάλου, 2006: 32).

(ΕΑΧΑ). Πρόκειται για κοινό πρόγραμμα των Υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ⁹⁵ και Πολιτισμού, με στόχο την ανάπτυξη του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και την ανάδειξη των αρχαιολογικών του χώρων. Ειδικότερα, το πρόγραμμα της ΕΑΧΑ περιλαμβάνει τη δημιουργία του Μεγάλου Περιπάτου, μιας πεζοδρομημένης διαδρομής κατά μήκος της οποίας χωροθετούνται τα σπουδαιότερα αρχαιολογικά μνημεία της πόλης, αναπλάσεις πλατειών (Ομόνοιας, Συντάγματος, Κουμουندούρου, Αβησσυνίας, Κεραμεικού κτλ.), διαμορφώσεις δρόμων, παρεμβάσεις αποκατάστασης όψεων κτηρίων κ.ά. Μέσω των έργων αυτών, που μπορούν να αναχθούν σε σημαντικό παράγοντα place marketing, η Αθήνα προβάλλει το «δυνατό» στοιχείο της, δηλαδή την ιστορία της και επιχειρεί να αναδειχθεί ως «θέατρο μνήμης» για τον παγκόσμιο τουρίστα (Βαΐου et al., 2006β: 56, Λεοντίδου, 2004).

Η Αθήνα, αν και ποτέ δεν απέκτησε ιδιαίτερη «παράδοση» στον καθολικό σχεδιασμό, με εξαίρεση σε κάποιο βαθμό το Ρ.Σ.Α.⁹⁶ του 1985, τείνει τα τελευταία χρόνια, να υιοθετεί τα δυτικά πρότυπα του στρατηγικού σχεδιασμού. Το πέρασμα αυτό αντανakλάται στις νομοθετικές ρυθμίσεις που προωθούν τη χωροθέτηση και κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων, με συνοπτικές διαδικασίες και ελέγχους, όπως και στην ανάπτυξη ενός νέου συστήματος γης και οικοδομής που πριμοδοτεί τη δραστηριοποίηση μεγάλων κατασκευαστικών, και εν γένει επιχειρηματικών, ομίλων, συχνά στο πλαίσιο των συμπράξεων με το δημόσιο τομέα (Βαΐου et al., 2006β: 55). Τα έργα αστικής υποδομής, οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις, η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και άλλες, περιορισμένης σχετικά έκτασης αναπλάσεις, που πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια, προϋπέθεταν τέτοιου είδους αλλαγές. Οι μετασχηματισμοί αυτοί, ακόμα και αν δεν ανταποκρίνονται ακριβώς σε ότι υποδηλώνει ο όρος «στρατηγικός σχεδιασμός», καταδεικνύουν μια τάση σύγκλισης με τις πρακτικές επιχειρηματικής διαχείρισης του αστικού χώρου.

⁹⁵ Σημερινό ΥΠΕΚΑ.

⁹⁶ Η σημασία του Ρ.Σ.Α. «ελαστικοποιήθηκε» με τις νομοθετικές ρυθμίσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, στις διαδικασίες ελέγχου των χωροθετήσεων (Βαΐου et al., 2006γ: 55).

3. Δημιουργία πολιτιστικών επικέντρων σε αποβιομηχανοποιημένες αστικές περιοχές: Το παράδειγμα της οδού Πειραιώς

Η οδός Πειραιώς είναι ο βασικός οδικός άξονας που συνδέει τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά. Έχει μήκος 8,5 km και κατασκευάστηκε το 1836. Στο μέτωπο της χωροθετούνται από το 1850 και μετά πλήθος βιοτεχνικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, ενώ κατά τον μεσοπόλεμο αποτελεί την «καρδιά» της βιομηχανίας στην πρωτεύουσα. Η αποβιομηχάνιση της ξεκινά τη δεκαετία του 1970, και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990, η εικόνα που εμφανίζει είναι αυτή της έντονης υποβάθμισης. Ωστόσο το ενδιαφέρον για την Πειραιώς ανανεώνεται τα τελευταία 15 χρόνια και με τη συμβολή δημόσιων και ιδιωτικών πρωτοβουλιών, διαμορφώνεται μια νέα δυναμική ανάπτυξης κατά μήκος του άξονα, και ιδιαίτερα στο βόρειο σκέλος του. Αυτή η δυναμική αποτυπώνεται, μεταξύ άλλων, σε έναν αξιοσημείωτο αριθμό επενδύσεων στον τομέα του πολιτισμού και της αναψυχής.

Σκοπός του κεφαλαίου είναι να τεκμηριώσει τη δυναμική ανάδυση ενός νέου τοπίου στον άξονα, η οποία εναρμονίζεται με τις διεθνείς τάσεις επανάχρησης βιομηχανικών περιοχών, με χωροθέτηση σε αυτές δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής. Αρχικά γίνεται μια αναδρομή στην ιστορία της οδού, καθώς μέσα από αυτή προκύπτουν σημαντικά στοιχεία για τον συνολικό της χαρακτήρα, αλλά και για τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των πληθυσμών που κατοικούν στις περιοχές εκατέρωθεν αυτής. Στη συνέχεια περιγράφονται οι τάσεις μετασχηματισμού του άξονα, όπως προωθούνται μέσα από την κρατική παρέμβαση και ενισχύονται από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Θεωρώντας πως η διαμορφωμένη σήμερα κατάσταση, έχει σαφώς δυναμικά χαρακτηριστικά, καθώς τοποθετείται εν μέσω μιας διαδικασίας αποβιομηχάνισης και επανάχρησης, η περιγραφή της εντάσσεται στο πλαίσιο ανάλυσης των εν λόγω τάσεων μετασχηματισμού. Ειδικότερα, εξετάζεται σε συνάρτηση με την επιρροή αυτής της διαδικασίας στα επιμέρους τμήματα που διατρέχει ο ιστορικός άξονας, ενώ ειδικό βάρος δίνεται σε εκείνα τα χαρακτηριστικά, ή «συγκριτικά πλεονεκτήματα» της οδού, που έχουν προσελκύσει το κρατικό και επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

3.1. Η ιστορική εξέλιξη της οδού⁹⁷

Η οδός Πειραιώς αποτέλεσε κύριο βιομηχανικό άξονα του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας κατά τον μεσοπόλεμο. Η ανάπτυξη της άρχισε από τα άκρα της, ακολουθώντας τις τάσεις εξέλιξης των πόλεων που συνέδεε. Μέχρι το 1922, αξιόλογες συγκεντρώσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων και κατοικίας

⁹⁷ Βασική πηγή για την παρούσα παράγραφο αποτέλεσε το άρθρο του Νίκου Μπελαβίλα, «Οδός Πειραιώς», βλ. Μπελαβίλας (2007).

εντοπίζονται μόνο στο αθηναϊκό και στο πειραιϊκό τμήμα του άξονα. Με την έλευση των Μικρασιατών προσφύγων και την στεγαστική τους αποκατάσταση σε συνοικισμούς που κατασκευάζονται στις ενδιάμεσες, μέχρι τότε αγροτικές, περιοχές της οδού, πυκνώνει η κατοικία και η βιομηχανία σε όλο το μήκος του δρόμου.

Η διάνοιξη και λιθόστρωση της οδού Πειραιώς ολοκληρώθηκε το 1936 και ήταν από τα πρώτα έργα οδοποιίας του νεοσύστατου ελληνικού κράτους. Ο δρόμος, μήκους περίπου 8 χιλιομέτρων, σχεδιάστηκε ακολουθώντας την αρχαία οδό των Μακρών Τειχών από το λιμάνι του Πειραιά μέχρι το Μοσχάτο, αλλάζοντας εκεί κατεύθυνση για να συναντήσει τον Κεραμεικό και την Ιερά Οδό.

Η καλή σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά, ήταν εξαιρετικά σημαντική εκείνη την περίοδο, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών στο νέο κράτος γινόταν δια θαλάσσης. Η κατασκευή της οδού θα επέτρεπε την διακίνηση των εμπορευμάτων και των αναγκαίων οικοδομικών υλικών από το λιμάνι στην πρωτεύουσα. Η συγκοινωνία πραγματοποιούταν με άλογα, ενώ το 1936 άρχισε την τακτική κυκλοφορία του ένα ιππήλατο λεωφορείο, το «Παντοφορείον», που διέσχισε τέσσερις φορές την ημέρα την Πειραιώς.

Την περίοδο 1836-1870, δημιουργήθηκαν στα άκρα της Πειραιώς οι πρώτες συγκεντρώσεις παραγωγικών δραστηριοτήτων, βιοτεχνικού κυρίως επιπέδου⁹⁸. Τα μεσαία τμήματα της οδού διέσχισαν τις αγροτικές εκτάσεις του Ρέντη, του Ταύρου και του Μοσχάτου. Στις περιοχές αυτές δεν είχαν αναπτυχθεί ακόμα οργανωμένοι οικισμοί και η παραγωγική δραστηριότητα περιοριζόταν σε κάποια βυρσοδεψεία στο ύψος του Ρέντη.

Μία από τις πρώτες ενδείξεις για την μελλοντική εξέλιξη του δρόμου ήταν ο καθορισμός, το 1857, μιας ζώνης 200m, εκατέρωθεν της οδού, στα Καμίνια, όπου επιτρεπόταν η εγκατάσταση κεραμιδοποιείων. Η δραστηριότητα αυτή, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ασβεστοκάμινων, υποβάθμισε την περιοχή και απομακρύνθηκε μόνο στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, για να εγκατασταθεί στα εργοστάσια της οδού Θηβών και στα καμίνια της Δραπετσώνας.

Η περιοχή του Αθηναϊκού τμήματος της Πειραιώς, μέχρι το 1870, δεν είχε ενσωματωθεί πλήρως στον αστικό ιστό, παρότι η δόμηση επεκτεινόταν προς τα νοτιοδυτικά της Ομόνοιας. Εκεί είχαν αρχίσει να συγκεντρώνονται πλήθος εργαστήρια και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των μεταφορών (αμαξοποιεία, ξυλουργεία, σανοπωλεία, σιδηρουργεία). Η ανάπτυξη της παραγωγικής ζώνης προς τα δυτικά, οφειλόταν αφενός στην διάνοιξη της Πειραιώς και στη σημασία της σύνδεσης με το λιμάνι, αφετέρου σε κοινωνικές και φυσικές (κλιματικές, τοπογραφικές) συνθήκες⁹⁹.

Το 1852, εγκαταστάθηκε στην περιοχή, το εργοστάσιο της *Σηρικής Εταιρείας της Ελλάδος Αθανάσιος Δουρούτης & Σία*, το μεταξουργείο της Αθήνας, το οποίο αν και έκλεισε το 1875, έδωσε το όνομα του στη συνοικία. Λίγο αργότερα, το 1862, άρχισε

⁹⁸ Το 1870 υπήρχαν στην Αθήνα μόνο 3 εργοστάσια και 20 στον Πειραιά (Λεοντίδου, 2001: 82).

⁹⁹ Βασικές συνθήκες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της παραγωγικής δραστηριότητας στο δυτικό τμήμα της πρωτεύουσας αναφέρονται στο προηγούμενο κεφάλαιο.

τη λειτουργία του το εργοστάσιο παραγωγής φωταερίου (Γκάζι), στον Κεραμεικό, ενισχύοντας καθοριστικά τις τάσεις συγκέντρωσης οχλουσών χρήσεων στον άξονα της Πειραιώς.

Στο άλλο άκρο της οδού, εκεί όπου αυτή πλησίαζε το λιμάνι του Πειραιά, τη δεκαετία του 1850, κυριαρχούσαν οι ελώδεις εκτάσεις του Αλιπέδου. Πλησίον όμως της τοποθεσίας αυτής, στο βορειοδυτικό τμήμα του λιμανιού, μεταξύ των ετών 1860 και 1870, ιδρύθηκαν 13 εργοστάσια σε διάφορους βιομηχανικούς κλάδους (αλευρόμυλοι, ποτοποιεία, σιδηρουργεία, μηχανουργεία, νηματουργεία, βαφεία, υφαντήρια, κεραμεία κ.τ.λ.). Αυτά, σε συνδυασμό με κάποια εργαστήρια σιδεράδων, ραφτάδων και φανοποιών, διαμόρφωναν την πρώτη βιομηχανική ζώνη της πρωτεύουσας (Λεοντίδου, 2001: 105).

Η κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών-Πειραιώς, το 1869, αυξάνοντας τις δυνατότητες μεταφοράς υλικών και εμπορευμάτων, ενθάρρυνε την επέκταση της βιομηχανικής ζώνης, κατά μήκος των γραμμών του, οι οποίες αναπτύχθηκαν σχεδόν παράλληλα με τον άξονα της οδού Πειραιώς.

Η καπιταλιστική διείσδυση και η (περιορισμένη) εκβιομηχάνιση της δεκαετίας του 1870, εισήγαγαν την Πειραιώς σε μια νέα φάση ανάπτυξης. Ήδη από την προηγούμενη περίοδο είχαν δημιουργηθεί οι συνθήκες που θα ευνοούσαν την χωροθέτηση της βιομηχανικής δραστηριότητας στην οδό.

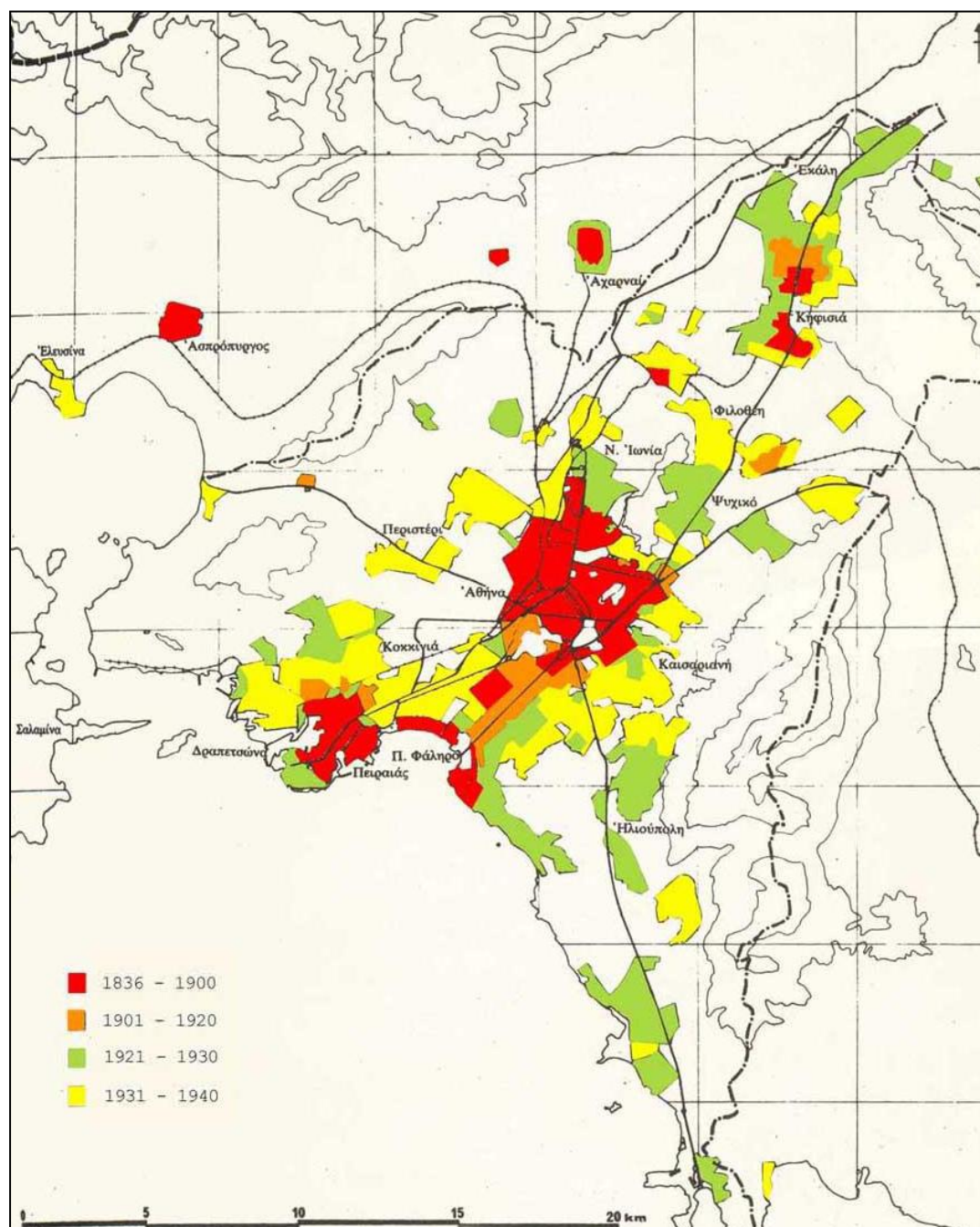
Τα μεγαλύτερα εργοστάσια της περιόδου 1883-1926 εγκαταστάθηκαν στο νότιο τμήμα της Πειραιώς. Τα *Χρωματοουργεία Πειραιώς-ΧΡΩΠΕΙ* (1889), το οινοπνευματοποιείο *ΗΒΗ* (π.1884), η *Ανώνυμος Αγγειοπλαστική Εταιρεία-Κεραμεικός* (1911), η ελαιουργία *ΕΛΑΪΣ* (1920), η βιομηχανία σοκολάτας *ΙΟΝ* (1926), διαμόρφωσαν τον πρώτο πυρήνα βαριάς (για τα ελληνικά δεδομένα) βιομηχανίας. Αυτές οι έντονα ρυπαίνουσες μονάδες ενέτειναν την υποβάθμιση της περιοχής.

Σε σχέση με το νότιο τμήμα της Πειραιώς, η συγκέντρωση της βιομηχανίας στην Αθήνα παρέμενε μικρή. Μετά το Γκάζι μόνο δύο σημαντικά εργοστάσια δημιουργήθηκαν: η *Σοκαλατοποιία Παυλίδη* (1884) στην Πειραιώς, και το *Ελληνικόν Πιλοποιείον* του Ηλ. Πουλόπουλου (1886), στη γέφυρα Πετραλώνων.

Μέχρι το 1920 η οδός Πειραιώς δεν είχε σημαντικές περιοχές κατοικίας, έξω από τα τότε όρια της Αθήνας και του Πειραιά. Στο αθηναϊκό σκέλος της οδού το αστικό μέτωπο επεκτάθηκε προς τον Κεραμεικό. Πίσω από την πρώτη σειρά των νεοκλασικών, που μέχρι τις αρχές του 20^{ου} αιώνα είχαν καλύψει όλο το μήκος έως την Ιερά Οδό, αναπτύσσονταν οι πρώτες εργατικές συνοικίες της πρωτεύουσας. Οι εργάτες της Αθήνας, όντας υποχρεωμένοι να μεταβαίνουν στη δουλειά τους περπατώντας, κατοικούσαν στις εξαιρετικά υποβαθμισμένες περιοχές του νοτιοδυτικού τμήματος της πόλης. Στο Γκαζοχώρι, στου Ψυρρή, στο Μεταξουργείο και στο Θησείο ζούσαν στοιβαγμένοι σε παράγκες, ανάμεσα στα εργοστάσια και κοντά σε λιμνάζοντα νερά. Αντίστοιχες ήταν οι συνθήκες διαβίωσης και στα Καμίνια, τον πρώτο συνοικισμό που σχηματίστηκε στο πειραιϊκό τμήμα της οδού.

Η έλευση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής του 1922 άλλαξε το αστικό τοπίο της Πειραιώς. Ένας μεγάλος αριθμός, πρόχειρων στην αρχή και μόνιμων στη συνέχεια, οικισμών κατασκευάστηκε στον Ταύρο, στα Καμίνια, στο Νέο

Φάληρο και στον Ρέντη. Η πολιτική χωροθέτησης τους απέβλεπε στην αποκατάσταση των προσφύγων στην παραγωγική εργασία και στην απομάκρυνση τους από το “αστικό” κέντρο της πόλης. Ο πιο εκτεταμένος από τους προσφυγικούς συνοικισμούς της Πειραιώς, τα «Γερμανικά», κατασκευάστηκε δίπλα στα Νέα Σφαγεία¹⁰⁰, στον Ταύρο, σε μια έκταση 200 στρεμμάτων, εκατέρωθεν του δρόμου. (Τροβά, 2002).

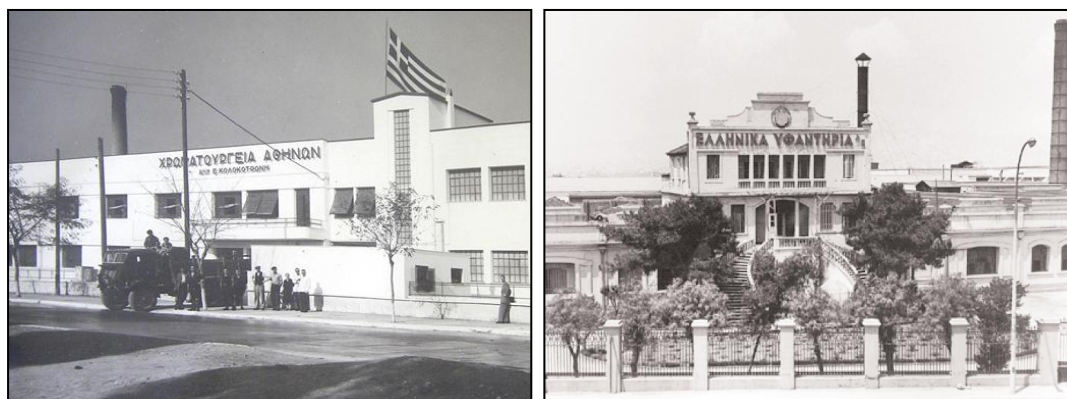


Εικόνα 25: Οι επεκτάσεις του σχεδίου της πρωτεύουσας, 1900-1940. Πηγή: Λεοντίδου (2001: 207).

¹⁰⁰ Η κατασκευή των «Νέων Σφαγείων» ολοκληρώθηκε το 1917, στην άκτιστη τότε περιοχή του Ταύρου. Τα σφαγεία εγκαταστάθηκαν στην Πειραιώς, σε απόσταση περίπου 2km από το τότε σχέδιο πόλης της Αθήνας.

Σε μεγάλο βαθμό, η επιτάχυνση τη εκβιομηχάνισης του μεσοπολέμου οφειλόταν στους πρόσφυγες. Οι συνοικισμοί τους, ως πηγές πολυάριθμου (άρα και φθηνού) εργατικού δυναμικού, αποτέλεσαν έναν επιπλέον παράγοντα πύκνωσης της βιομηχανικής δραστηριότητας στους άξονες της Πειραιώς και του σιδηροδρόμου. Κυρίως μετά το 1930, το βιομηχανικό τοπίο της Πειραιώς, ενισχύθηκε με νέα εργοστάσια, τροφίμων, επεξεργασίας δερμάτων, μεταλλικών προϊόντων, ελαστικών, χημικών και – σε άμεση σχέση με την ταχύτατη οικιστική ανάπτυξη – οικοδομικών υλικών.

Στο ύψος του Μοσχάτου λειτουργούσαν τότε πέντε μονάδες χημικής βιομηχανίας, μεταξύ των οποίων η εταιρεία πετρελαιοειδών *ΕΛΒΥΝ* και η *Χρωματοουργία Αθηνών* (σημερινή *Adelco*). Επίσης τρεις μονάδες χαρτιού και συσκευασιών, το *Επιπλοποιείο Ν. Μωραΐτου και Υιών* και τα *Εριονηματοουργία Μοσχάτου*.



Εικόνα 26: α) Αριστερά, το εργοστάσιο της, μέχρι σήμερα ενεργής, *Adelco*, σε φωτογραφία της δεκαετίας του 1950. Πηγή: http://www.adelco.gr/history_gr.html. β) Δεξιά, τα *Ελληνικά Υφαντήρια* της οικογένειας Σικιαρίδη (η σημερινή *Α.Σ.Κ.Τ.*), επίσης κατά τη δεκαετία του 1950. Πηγή: *Επτά Ημέρες*, Η Καθημερινή, 13.10.2002.

Άλλες 20 βιομηχανίες είχαν αναπτυχθεί την ίδια περίοδο, στα βορειοδυτικά, στις περιοχές Ρουφ και Ταύρου. Μεταξύ αυτών η *Ελληνική Βιομηχανία Χαλκού*, η *Ελληνικά Σωληνοουργία Α.Β.Ε.*, τα *Ελληνικά Συρματοουργία* του Θ. Αγγελόπουλου, η βιομηχανία στόκου και μαρμάρου *ΑΤΛΑΣ*, τρεις κατασκευαστικές μονάδες, η κλωστοϋφαντουργία *Ελληνικά Υφαντήρια* της οικογένειας Σικιαρίδη, η βιομηχανία ελαστικών ταινιών *ΕΒΕΤ*, το *Εργοστάσιο Ζυμαρικών Ι. Μαυρομμάτη και Σία*, δύο φυγεία, δύο σπορελαιουργίες, δύο μηχανουργεία, όπως και επτά άλλες χημικές μονάδες (βιομηχανικής ρητίνης, βερνικιών, σπιλβωμάτων, φαρμακευτικών, πλαστικών).

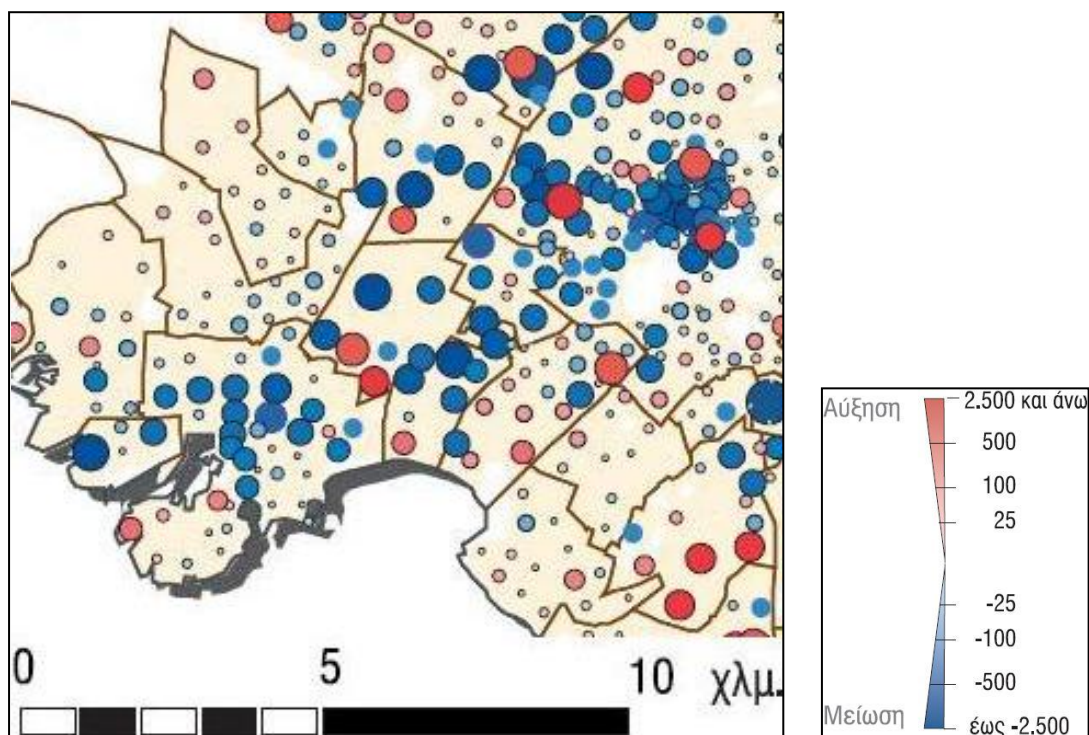
Συνολικά, το 1939, βρέθηκαν να λειτουργούν, επί της Πειραιώς και σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου, 63 εργοστάσια¹⁰¹. Παράλληλα η βιομηχανική ζώνη

¹⁰¹ Ειδικότερα οι ενεργές βιομηχανίες το 1939 ήταν: το εργοστάσιο φωταερίου (Γκάζι), τα Σφαγεία του Ταύρου, 9 βιομηχανίες τροφίμων, 9 κλωστοϋφαντουργεία, 13 χημικές βιομηχανίες, 2 παγοποιεία/φυγεία, ένα εργοστάσιο κεραμικών (*Κεραμεικός*) και ένα εργοστάσιο τσιγάρων (*Κεράνης*), 13 βυρσοδεφεία, ένα επιπλοποιείο, 3 μονάδες χαρτιού και συσκευασιών, 5 εργοστάσια μετάλλου και 4 βιομηχανίες οικοδομικών υλικών. Πηγή: «Ταύρος, Οδός Πειραιώς και Χαμοστέρνας», 2009-2010, <http://courses.arch.ntua.gr/106395.html>.

επεκτεινόταν, πίσω από το μέτωπο του δρόμου, προς τον Ελαιώνα στα δυτικά, και προς τον Ταύρο, το Μοσχάτο, την Καλλιθέα και το Νέο Φάληρο στα ανατολικά. Εκεί λειτουργούσαν δεκάδες άλλα εργοστάσια, εργαστήρια και αποθήκες.

Η βιομηχανική δραστηριότητα στην Πειραιώς συνεχίστηκε για κάποια χρόνια μετά το τέλος του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960, όμως, ξεκινούσε μια διαδικασία μετεγκατάστασης των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων, από τις στενές, παραδοσιακά βιομηχανικές, ζώνες (Πειραιάς, άξονας της οδού Πειραιώς, Ελαιώνας) προς το Θριάσιο πεδίο, τα Μεσόγεια και κατά μήκος των εθνικών οδών. Σε αυτές τις περιοχές εγκαταστάθηκαν και τα διεθνή βιομηχανικά συγκροτήματα, που εμφανίστηκαν κατά την δεκαετία 1961-1972, ενισχύοντας τις τάσεις αποκέντρωσης της βιομηχανίας. Παρ' όλα αυτά η Πειραιώς διατηρούσε ακόμα τον παραγωγικό χαρακτήρα της, κυρίως λόγω της λειτουργίας βιοτεχνιών, αποθηκών και μικρομεσαίων βιομηχανιών.

Η ουσιαστική αποβιομηχάνιση της περιοχής άρχισε το 1970 για να ολοκληρωθεί, σταδιακά, μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980. Η μεταβολή του χαρακτήρα της οδού, που ακολούθησε την παρακμή του δευτερογενούς τομέα, και η μείωση της σημασίας της, επέφεραν μια υποβάθμιση διαφορετικού τύπου από εκείνη που προκαλούσαν οι ρυπαίνουσες βιομηχανίες. Αποτέλεσμα της αποβιομηχάνισης ήταν, μεταξύ άλλων, η εγκατάλειψη και η απαξίωση των εργοστασιακών εγκαταστάσεων του δρόμου και η δημιουργία πλήθους κενών κελυφών.



Εικόνα 27: Απόλυτη μεταβολή των απασχολούμενων στη μεταποίηση 1978-1988. Η μείωση των απασχολούμενων στη μεταποίηση στην ευρύτερη περιοχή της Πειραιώς είναι ενδεικτική της αποβιομηχάνισης που συντελείται αυτή την περίοδο στην οδό. Πηγή: Σαγιάς (2002: 56).

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990, οπότε αναζωπυρώνεται το ενδιαφέρον για την περιοχή, επικρατεί μια εικόνα εγκατάλειψης, την οποία συμπληρώνει η μονοδιάστατη ανάπτυξη χρήσεων χονδρεμπορίου, βιοτεχνιών, αποθηκών και συνεργείων. Την υποβάθμιση του τοπίου ενισχύουν, επιπλέον, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η έλλειψη χώρων πρασίνου, η απόθεση σκουπιδιών και μπαζών σε αδόμητους χώρους, τα μισοεγκαταλελειμμένα εργοστάσια, οι μάντρες υλικών, καθώς και η ύπαρξη πολυάριθμων διαφημιστικών πινακίδων. Στους δρόμους πίσω από την Πειραιώς η κατάσταση εμφανίζεται σε κάποιες περιπτώσεις σχετικά βελτιωμένη (κυρίως στις περιοχές κατοικίας), ενώ αλλού έχει διαμορφωθεί ένα εξαιρετικά υποβαθμισμένο περιβάλλον, όπως στην περιοχή του Μοσχάτου, όπου συγκεντρώνεται πλήθος βιοτεχνιών, επαγγελματικών εργαστηρίων, συνεργείων και μαντρών με υλικά οικοδομής.

3.2. Σύγχρονες τάσεις μετασχηματισμού της οδού

Τα τελευταία χρόνια ο ρόλος της οδού Πειραιώς επαναπροσδιορίζεται. Ο παραδοσιακά βιομηχανικός άξονας, μέσα από μια ακολουθία διαδικασιών, που συμπυκνώνεται στο σχήμα αποβιομηχάνιση – υποβάθμιση – ανάπλαση, τείνει να μετασχηματιστεί σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού, αναψυχής και εμπορίου. Η τάση αυτή, χωρικά αποτυπώνεται κυρίως στη μεταβολή των χρήσεων γης, και ιδιαίτερα στη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων σε ιστορικά, κατά βάση βιομηχανικά, κτήρια της οδού.

Οι χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής υπερτοπικής σημασίας πυκνώνουν συνεχώς στο αθηναϊκό σκέλος του δρόμου, στο Γκάζι, τον Ψυρρή και το Μεταξουργείο, ενώ ένας ακόμα ισχυρός πυρήνας πολιτιστικών δραστηριοτήτων συναντάται στα όρια των δήμων Ταύρου, Ρέντη και Μοσχάτου, όπου βρίσκεται η Σχολή Καλών Τεχνών, οι χώροι του Φεστιβάλ Αθηνών και οι πολιτιστικές εγκαταστάσεις του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού. Αντίθετα, η παρουσία αντίστοιχων χρήσεων είναι σημειακή στο πειραιϊκό τμήμα της οδού (Πολυχώρος *Απόλλων*, *Σχολείον*). Ωστόσο, η ύπαρξη ενός αξιόλογου αριθμού «αναξιοποίητων» βιομηχανικών κελυφών, κατά μήκος του άξονα¹⁰², προσφέρεται για περαιτέρω ανάπτυξη πολιτιστικών χώρων μεγάλης κλίμακας.

Αυξητικές τάσεις παρουσιάζουν και οι χρήσεις υπερτοπικού εμπορίου, οι οποίες συγκεντρώνονται κυρίως στο τμήμα της οδού από τη λεωφόρο Κηφισού μέχρι τον Πειραιά. Επιπλέον, το 2008, στον κόμβο της Χαμοστέρνας, εγκαινιάζεται το εμπορικό κέντρο, τύπου mall, *Athens Heart*, από την εταιρεία ανάπτυξης ακινήτων Pasa Developments. Αντίστοιχα σχέδια έχουν δημοσιευτεί για την αδόμητη έκταση πίσω

¹⁰² Για παράδειγμα, οι βιομηχανικές εγκαταστάσεις Κεράνης, ΧΡΩΠΕΙ, Χαράκογλου, ΗΒΗ, ΑΗΣ Φαλήρου, στον Πειραιά, και ΜΑΝΟΣ, ΕΛΒΥΝ, ROL, Συγκρότημα Σιδηροσωλήνων, ΟΛΙΒΑ, στο Μοσχάτο.

από το εργοστάσιο ΧΡΩΠΕΙ¹⁰³, όπως και για το οικόπεδο του Κεντρικού Εργαστηρίου Δημοσίων Έργων, στο δήμο Ταύρου (Πειραιώς 166), όπου σχεδιάζεται η ανέγερση του *Pireos Mall*¹⁰⁴.

Η στροφή των επενδύσεων σε χώρους πολιτισμού, ψυχαγωγίας και εμπορίου, επί της οδού, επαληθεύεται από ένα πλήθος δημοσιευμάτων του Τύπου. Ενδεικτικά, μπορούν να αναφερθούν οι τίτλοι: «Επενδύουν στην Πειραιώς»¹⁰⁵ (Κτενάς, 1998), «Πειραιώς: η λεωφόρος του πολιτισμού»¹⁰⁶ (Ρηγόπουλος, 2005), «Το θαύμα της οδού Πειραιώς»¹⁰⁷ (Δαφέρμου, 2008), «Συνωστισμός κατασκευαστών στο “χρυσό μίλι” της οδού Πειραιώς»¹⁰⁸ (Δελεβεγκός, 2009), «Επιχειρηματική συμφόρηση στην οδό Πειραιώς»¹⁰⁹ (Κούτρα, 2009). Σε γενικές γραμμές, τα εν λόγω άρθρα, «διανθισμένα» με εκτιμήσεις στελεχών της κτηματαγοράς, περιγράφουν τη μετατροπή της οδού από βιομηχανική ζώνη σε λεωφόρο πολιτισμού και εμπορίου, αναφερόμενα στις σημαντικότερες επενδύσεις που έχουν ήδη γίνει ή προγραμματίζονται, όπως και στα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει ο δρόμος (εγγύτητα με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, φθηνότερες αξίες γης σε σχέση με άλλους οδικούς άξονες, ύπαρξη αναξιοποίητων εκτάσεων, συγκοινωνιακές υποδομές).

Οι αλλαγές που συμβαίνουν τα τελευταία χρόνια στην Πειραιώς θεμελιώνονται εν μέρει στην ιδιωτική πρωτοβουλία, ωστόσο δεν προκύπτουν τυχαία, αλλά δρομολογούνται μέσα από μια σειρά ενεργειών εκ μέρους των επίσημων κυβερνητικών αρχών. Για την τεκμηρίωση αυτής της παραδοχής, περιγράφονται παρακάτω οι συσχετισμένες με την περιοχή κρατικές παρεμβάσεις. Ακολουθεί η περιγραφή της σημερινής κατάστασης της οδού, υπό το πρίσμα των τάσεων μετασχηματισμού στους οποίους υπόκειται τα τελευταία χρόνια, με έμφαση στη λειτουργική αναδιαμόρφωση του βόρειου τμήματος της. Κατόπιν παρουσιάζονται οι σημαντικότερες, δημόσιες και ιδιωτικές, επενδύσεις, που έχουν μέχρι σήμερα πραγματοποιηθεί, κατά μήκος της οδού, στον πολιτιστικό τομέα, και καταδεικνύουν μία δυναμική μετατροπής του άξονα σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού. Τέλος, μέσα

¹⁰³ Η ΧΡΩΠΕΙ (Χρωματοουργεία Πειραιώς) διέκοψε τη λειτουργία της το 1989. Σήμερα επί της Πειραιώς βρίσκονται τα παλιά κτήρια του εργοστασίου, τα οποία ανήκουν στο δημόσιο, ενώ πίσω από αυτά υπάρχει μια αδόμητη έκταση 33 περίπου στρεμμάτων, όπου λειτουργούσαν οι αποθηκευτικοί χώροι της βιομηχανίας. Η περιοχή, που έχει χαρακτηριστεί ως χώρος πρασίνου (ΓΠΣ Πειραιά), αγοράστηκε, το 1999, από τον κατασκευαστικό όμιλο Sierra-Χαραγκιώνης, με σκοπό την αποδέσμευση της και την κατασκευή εμπορικού-ψυχαγωγικού κέντρου. Μέχρι σήμερα η επένδυση δεν έχει εγκριθεί, ενώ τοπικοί φορείς διεκδικούν τη μετατροπή του χώρου σε πάρκο (Μπελαβίλας, 2005, <http://www.attiko-prasino.gr/>).

¹⁰⁴ Για περισσότερα στοιχεία σχετικά με την υπόθεση του Pireos Mall βλ. <http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=503373>.

¹⁰⁵ *Το Βήμα*, 17.5.1998.

¹⁰⁶ *Η Καθημερινή*, 27.2.2005.

¹⁰⁷ *Το Βήμα*, 14.6.2008.

¹⁰⁸ http://www.capital.gr/realestate/show_article.asp?details=718577&cat=31

¹⁰⁹ *Ελευθεροτυπία*, 27.11.2009.

από χαρακτηριστικά του δρόμου, όπως, η κεντρική γεωγραφική του θέση, η συγκοινωνιακή του σύνδεση, οι, σχετικά, χαμηλές αξίες ακινήτων και η παρουσία αξιόλογου κτηριακού αποθέματος, επιχειρείται μια ερμηνεία της στροφής του επενδυτικού ενδιαφέροντος στην Πειραιώς.

3.2.1. Ο ρόλος του Κράτους: Πολεοδομικές μελέτες, θεσμικό πλαίσιο, σημειακές παρεμβάσεις και επίσημος λόγος

Η οδός Πειραιώς έχει αποτελέσει ένα από τα επίκεντρα του ενδιαφέροντος, στα πλαίσια της εφαρμογής των νέων αστικών πολιτικών που αναπτύσσονται στην Αθήνα, από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 και μετά. Από το σύνολο των θεσμικών ρυθμίσεων και πολεοδομικών παρεμβάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα, προκύπτει η πρόθεση της πολιτείας να συμβάλλει καθοριστικά στην αναβάθμιση του χαρακτήρα της οδού και στην ανάδειξη της ως υπερτοπικού πόλου πολιτισμού και αναψυχής.

Το ενδιαφέρον για την οδό Πειραιώς εκδηλώνεται ουσιαστικά με τη μελέτη **«Ανάπλαση και Ανάδειξη της Ταυτότητας της Οδού Πειραιώς»**¹¹⁰, που πραγματοποιεί η Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), το 1995. Εκεί, η οδός, αφενός αντιμετωπίζεται για πρώτη φορά ως αστική ενότητα, αφετέρου αναγνωρίζεται ως εν δυνάμει «υπερτοπικός πόλος που μέσα από την πορεία του, χρονική και χωρική, θα ανασύρονται μνήμες, ενώ ταυτόχρονα νέες χρήσεις πολιτιστικές και αναψυχής θα πάρουν θέσεις στα κελύφη των παλαιών και νέων κτηρίων», και προτείνονται σημαντικές παρεμβάσεις σε όλο το μήκος του άξονα, με βασικούς στόχους την αλλαγή χαρακτήρα του δρόμου, την ανάδειξη της ιστορικότητας του, την αισθητική του αναβάθμιση και την αξιοποίηση του κτηριακού του πλούτου. Σύμφωνα με τους Βαταβάλη και Μπελαβίλα, «ήταν η πρώτη προσπάθεια συντεταγμένου κρατικού πολεοδομικού σχεδιασμού για το μέλλον ενός μεγάλου “brown field”» (Βαταβάλη και Μπελαβίλας, 2007).

Αναλυτικότερα, η μελέτη προβλέπει την ανάπτυξη του άξονα σε όλο το μήκος του (από την Ομόνοια μέχρι τον κόμβο της Γρηγορίου Λαμπράκη), ενώ διατυπώνει τους εξής κατευθυντήριους άξονες:

- Ουσιαστική παρέμβαση στις χρήσεις γης με απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων και τόνωση εκείνων που θα αναδείξουν το δρόμο ως κέντρο πολιτιστικού ενδιαφέροντος, αναψυχής και διοίκησης.

¹¹⁰ Πηγή για το περιεχόμενο της μελέτης αποτελεί η Εισήγηση της Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ, προς το Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (Κ. ΣΧΟΠ), με θέμα «Ανάπλαση οδού Πειραιώς», 23.3.1995, <http://kerameikos.blogspot.com/1995/01/3-1995.html>.

- Προστασία και ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων που συγκεντρώνονται στην περιοχή της Πλατείας Κουμουνδούρου, του Κεραμεικού, και των Μακρών Τειχών.
- Προβολή εκείνων των σημείων που ήδη σηματοδοτούν πολιτιστικό χαρακτήρα που επιθυμείται να αποκτήσει ο δρόμος (π.χ. ΑΣΚΤ, Γκάζι, Κεραμεικός), όπως και εκείνων των σημείων που θα αναδειχθούν μετά από σχετικές παρεμβάσεις.
- Σύνδεση του δρόμου με άλλες περιοχές για τις οποίες έχουν εκπονηθεί ανάλογες μελέτες χρήσεων και έχουν συνταχθεί προγράμματα ανάπτυξης τους, στην ακτίνα επιρροής των οποίων βρίσκεται η οδός Πειραιώς και οι οποίες λειτουργούν καταλυτικά στην τελική διαμόρφωση της.
- Ρύθμιση της δόμησης στην περιοχή με παρέμβαση στους όρους δόμησης και καθορισμό ειδικών όρων και περιορισμών.
- Ανάδειξη της ιστορικότητας του δρόμου και προστασία της θέας προς την Ακρόπολη.
- Αναγνώριση, διατήρηση και προβολή του κτηριακού πλούτου του δρόμου, βιομηχανικού ή μη, που συνδέεται με τη ιστορικότητα του και ένταξη νέων χρήσεων στα παλαιά κελύφη. Ανάδειξη τους ως σημείων ενδιαφέροντος και αναφοράς στη διαδρομή. Αναφέρονται ενδεικτικά τα κτήρια ΗΒΗ, ΧΡΩΠΕΙ, ΝΕΛΣΩΝ (ΑΣΚΤ), ΣΑΝΙΤΑΣ και η Πινακοθήκη του Δήμου Αθηναίων.
- Απομάκρυνση των στοιχείων που προσβάλλουν τον δημόσιο χώρο και τα κτήρια, για μια καλύτερη αντιληπτική οργάνωση του δρόμου.
- Εμπλουτισμός του δρόμου με ελεύθερους χώρους, δημιουργία πόλων αναψυχής και στάσεις σε συγκεκριμένες θέσεις.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με πρόβλεψη πεζοδρόμων, παράπλευρων δρόμων, νησίδων πρασίνου και χώρων στάθμευσης για την ανακούφιση του δρόμου.
- Σημαντικές και μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις σε χαρακτηριστικά και διακεκριμένα σημεία της διαδρομής.

Με γνώμονα τις παραπάνω κατευθύνσεις τίθενται συγκεκριμένες προτάσεις-παρεμβάσεις ανάπτυξης και αναβάθμισης της οδού:

- Αναγνώριση και ο χαρακτηρισμός του άξονα της Πειραιώς σαν παραδοσιακού ιστορικού τμήματος της πόλης και ο καθορισμός ζώνης προστασίας του.
- Έγκριση πολεοδομικού κανονισμού με:
 - ο Ρύθμιση των χρήσεων γης στην κατεύθυνση της αποθάρρυνσης, του ελέγχου ή και της απομάκρυνσης των επαγγελματικών εκείνων δραστηριοτήτων που δημιουργούν προβλήματα οπτικής ή άλλης ρύπανσης (όπως βιομηχανίες, βιοτεχνίες, αποθήκες, μάντρες υλικών, συνεργεία και άλλα επαγγελματικά εργαστήρια), της διατήρησης της χρήσης της κατοικίας, των γραφείων και του λιανικού εμπορίου και της τόνωσης των χρήσεων εκείνων που θα αναβαθμίσουν την περιοχή, όπως η εκπαίδευση, ο αθλητισμός, η αναψυχή εν γένει, με ιδιαίτερη έμφαση στις πολιτιστικές δραστηριότητες. Ειδικότερα, όσον αφορά στη βιομηχανία, προτείνεται η αποτροπή της δημιουργίας νέων μονάδων, η διατήρηση των εν λειτουργία παλιών εργοστασίων (σαν σημείων «μνήμης» του αρχικού χαρακτήρα της οδού) με έλεγχο της

έντασης τους, και η ενθάρρυνση της ένταξης νέων χρήσεων στα παλιά κελύφη, πολιτιστικού και εκπαιδευτικού περιεχομένου, καθώς και χρήσεων διοίκησης και γραφείων. Όσον αφορά γενικότερα στις επιτρεπόμενες κατηγορίες χρήσεων, προτείνονται οι χρήσεις «γενικής κατοικίας», «τουρισμού-αναψυχής», «πολεοδομικού κέντρου» και «πρασίνου – αναψυχής – πολιτιστικών δραστηριοτήτων». Επιπλέον αποκλείονται τα πρατήρια βενζίνης από το ιστορικό κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά, καθώς και οποιαδήποτε χρήση που θα αποτελέσει πηγή όχλησης και ιδιαίτερα τη νύχτα.

- Καθορισμό μειωμένων όρων δόμησης, καθώς και μείωση του μέγιστου επιτρεπόμενου ύψους κτηρίων, ώστε να αναβαθμιστεί ο δρόμος και να διατηρηθεί η κλίμακα των παλαιών κτηριακών όγκων.
- Καθορισμό ειδικών όρων και περιορισμών που θα συντελέσουν στην αισθητική αναβάθμιση της όψης του δρόμου, όπως για παράδειγμα η επιβολή χρωματισμού και επισκευής των όψεων των κτηρίων, η απομάκρυνση των γιγαντοαφισών, ο έλεγχος επιγραφών και διαφημιστικών πινακίδων, η απομάκρυνση σκουπιδιών και μπαζών, η κατάργηση της PILOTIS, και η επιμέλεια των τυφλών όψεων κτηρίων που είναι ορατές από τους κοινόχρηστους χώρους.
- Χαρακτηρισμός των αξιόλογων κτηρίων ως διατηρητέων. Κατά τη μελέτη της ανάπλασης διακρίθηκε ένα σύνολο 160 κτηρίων, στα οποία περιλαμβάνονται 45 παλιά εργοστάσια, για τα οποία προτείνεται να διατηρηθούν, να επισκευαστούν, να αποκατασταθούν οι όψεις τους και να αναβαθμιστεί ο περιβάλλον χώρος τους. Ως προστατευόμενο στοιχείο της περιοχής προτείνεται να χαρακτηριστούν και οι καμινάδες των παλιών εργοστασίων της περιοχής. Επιπλέον προτείνεται η ένταξη νέων χρήσεων, αναψυχής και πολιτισμού, στα κελύφη ορισμένων παλιών κτηρίων, κύρια βιομηχανικών χώρων.
- Εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Προτείνεται η δημιουργία παράπλευρων οδών, όπου αναπτύσσονται βιομηχανικές και επαγγελματικές δραστηριότητες, και πεζοδρόμων, όπου αναπτύσσονται χρήσεις κατοικίας, πολιτισμού και αναψυχής. Επίσης προτείνεται η δημιουργία νησίδων πρασίνου, και η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης ανά διαστήματα κατά μήκος του άξονα της οδού και σε συνάρτηση με το που υπάρχουν ή δημιουργούνται πόλοι έλξης επισκεπτών.
- Πραγματοποίηση διακεκριμένων σημειακών παρεμβάσεων, σε 9 θέσεις, που είτε διαθέτουν υψηλής ποιότητας κτηριακό υλικό ή μεγάλους ανοιχτούς χώρους, ώστε να λειτουργήσουν ως σημεία στάσης, αναψυχής και ανάπτυξης πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Συγκεκριμένα οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:
 - Πλατεία Κουμουνδούρου: Προτείνεται προβολή του αρχαιολογικού χώρου και ανάπλαση της πλατείας με πεζοδρόμηση της ίδιας και των οδών Κριεζή και Κολοκυνθούς.
 - Γκάζι – Κεραμικός: Προτείνεται η οργάνωση της περιοχής ως ζώνης αναψυχής και πολιτιστικών λειτουργιών, με απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων (αμαξοστάσιο ΗΛΠΑΠ, συνεργεία, φανοποιεία

κτλ.) και κατεδάφιση λυόμενων κατασκευών στους θεσμοθετημένους κοινόχρηστους χώρους.

- Περιοχή *Σαράφειου* Κολυμβητηρίου: Προτείνεται ο εμπλουτισμός της ζώνης πρασίνου και αθλητισμού με νέους κοινόχρηστους χώρους, και η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης.
- Κόμβος Χαμοστέρας: Προτείνεται η απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων (μάντρες υλικών) και η διαμόρφωση ζώνης πρασίνου – αναψυχής – αθλητισμού.
- Περιοχή Σφαγείων Δ.Ταύρου: Προτείνεται η οργάνωση ζώνης πρασίνου – αναψυχής, με επέκταση του κοινόχρηστου χώρου πίσω από τα παλιά σφαγεία και δημιουργία νέου στην θέση των παλιών στάβλων. Επιπλέον προβλέπεται η διατήρηση των κτισμάτων και η ένταξη σε αυτά χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού. Τέλος προτείνεται η δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης κάτω από τους κοινόχρηστους χώρους, ώστε να εξυπηρετούνται οι δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν εκεί, καθώς και το δημαρχείο Τα
- Σικιαρίδαιο (στροφή Πειραιώς): Προτείνεται αναστήλωση και επανάχρηση, για πολιτιστικές δραστηριότητες, του εργοστασιακού συγκροτήματος ΝΕΛΣΩΝ (σημερινή ΑΣΚΤ), καθώς επίσης η διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων στον μικρότερο, διατηρητέο εργοστασιακό όγκο που βρίσκεται ακριβώς στη στροφή της Πειραιώς, και στην απέναντι (νότια) πλευρά του δρόμου.
- Κόμβος Κηφισού – ΣΑΝΙΤΑΣ: Προβλέπεται ευρείας έκτασης επέμβαση, με αναδιοργάνωση των χρήσεων και δημιουργία εκτεταμένης ζώνης πρασίνου – αθλητισμού – αναψυχής. Προτείνεται η κήρυξη του εργοστασίου ΣΑΝΙΤΑΣ ως διατηρητέου και η οργάνωση του σε χώρο πολιτιστικών δραστηριοτήτων.
- Περιοχή ΧΡΩΠΕΙ – ΕΛΑΪΣ: Στο τμήμα αυτό της οδού συγκεντρώνονται πολλά παραδοσιακά εργοστασιακά κτήρια. Προτείνεται διατήρηση και ανάδειξη των βιομηχανικών κελυφών, καθώς και επανάχρηση όσων από αυτά έχουν εγκαταλειφθεί. Επιπλέον προβλέπεται η εξασφάλιση χώρου πρασίνου 32 στρεμμάτων, κοντά στα διατηρούμενα βιομηχανικά κτήρια ΧΡΩΠΕΙ, ΗΒΗ και ΕΛΑΪΣ, καθώς και χώρος πολιτιστικών δραστηριοτήτων 12 στρεμμάτων, με παράλληλη δυνατότητα υπόγειων χώρων στάθμευσης. Αυτά, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του γηπέδου Καραϊσκάκη, θα αποτελέσουν σημαντικό υπερτοπικό πόλο αναψυχής και ψυχαγωγίας.
- Απόληξη Πειραιώς – Κόμβος Λαμπράκη: Προβλέπεται η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων ώστε να αποσυμφορηθεί η στροφή της Πειραιώς, να βελτιωθεί η ορατότητα του δρόμου και να οργανωθεί καλύτερα ο κόμβος.

Από το 1995, που ολοκληρώθηκε η μελέτη του ΥΠΕΧΩΔΕ, μέχρι σήμερα έχει μεσολαβήσει ένας αξιόλογος αριθμός μελετών, θεσμικών ρυθμίσεων και πολεοδομικών παρεμβάσεων, που είτε περισσότερο είτε λιγότερο άμεσα,

επηρεάζουν την εξέλιξη της οδού και αντανακλούν τη διαμόρφωση μιας νέας στρατηγικής για την ανάπτυξη της.

Αρχικά, και σύμφωνα με όσα προβλέπονταν από τη μελέτη του 1995, η Πειραιώς και η εκατέρωθεν αυτής ζώνη χαρακτηρίζονται ως **παραδοσιακό τμήμα της πόλης** (Ιστορικός Άξονας Πειραιώς), το 1996 (ΦΕΚ 510/Δ/1996). Με ένα δεύτερο προεδρικό διάταγμα (ΦΕΚ 267/Δ/1997), **χαρακτηρίζονται ως διατηρητέα 88 κτήρια και οι κύριες όψεις 10 κτηρίων**, που βρίσκονται κατά μήκος της διαδρομής του άξονα της οδού Πειραιώς, με καθορισμό ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτού. Διατηρητέο χαρακτηρίζεται το αρχικό εκάστοτε κτήριο και τα στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου του (μάντρες, καμινάδες, αυλόπορτες κ.ά.) και ο αξιόλογος εξοπλισμός των παλιών εργοστασίων. Στα κτήρια αυτά επιτρέπονται οι χρήσεις: χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικές λειτουργίες, αναψυχή, διοίκηση (γραφεία), κοινωνική πρόνοια, ανεξάρτητα αν η χρήση επιτρέπεται ή όχι στην περιοχή που βρίσκεται το κτήριο.

Στο ίδιο πλαίσιο, θεσμοθετείται, το 2004, με προεδρικό διάταγμα (ΦΕΚ 1063/Δ/2004), η **τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ι.Ρέντη, Μοσχάτου, και Πειραιά Ν.Αττικής, στο τμήμα της οδού Πειραιώς που είχε χαρακτηριστεί ως παραδοσιακό**¹¹¹. Το εν λόγω διάταγμα ορίζει νέες χρήσεις γης και νέους, μειωμένους, συντελεστές δόμησης.

Στο τμήμα της οδού Πειραιώς που εμπίπτει στα διοικητικά όρια του **Δήμου Αθηναίων** καθορίζονται οι χρήσεις:

1. Πολεοδομικού κέντρου, στην ευρύτερη περιοχή της έκτασης, για την ανέγερση πολιτιστικών λειτουργιών μεγάλης κλίμακας, και ειδικότερα:
 - Κατοικία
 - Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα) και μόνο στο ισόγειο των οικοδομών.
 - Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινωνικές οργανισμοί
 - Εστιατόρια
 - Αναψυκτήρια και παραδοσιακά καφενεία (χωρίς ζωντανή μουσική)
 - Χώροι συνάθροισης κοινού
 - Πολιτιστικά κτήρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)
 - Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης
2. Γενικής κατοικίας, νοτίως της πλατείας Πρωτομαγιάς μέχρι τη συμβολή της οδού Πειραιώς με την οδό Χαμοστέρνας.
3. Στις λοιπές περιοχές ισχύουν οι προβλεπόμενες από την 255/45/1988 (Δ'80), όπως ισχύει, χρήσεις.

Μέσοι συντελεστές δόμησης ανά τομέα Α, Β, Γ, Δ, Ε, καθορίζονται ως εξής¹¹²:

¹¹¹ Κατά τη διάρκεια μελέτης της τροποποίησης των ΓΠΣ των δήμων που διατρέχει η οδός, είχαν επιβληθεί αλληπάλληλες αναστολές στην έκδοση οικοδομικών αδειών προκειμένου να προληφθούν γεγονότα και εγκατάσταση χρήσεων γης που δεν θα επέτρεπαν την υλοποίηση των προτάσεων της μελέτης ανάπλασης – ανάδειξης (Βαταβάλη και Μπελαβίλας, 2007).

¹¹² Ο προηγούμενος μέσος συντελεστής δόμησης της περιοχής ήταν 3.0, που σημαίνει πως η τροποποίηση επιφέρει σημαντική μείωση (από 23% έως 53%) των συντελεστών δόμησης.

A= 1.4, B= 2.0, Γ= 1.8, Δ= 1.8, E= 2.3

Στο τμήμα της οδού Πειραιώς που εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Δήμου Ταύρου καθορίζονται οι χρήσεις:

1. Πολεοδομικού κέντρου, στην περιοχή βορείως της οδού Χαμοστέρνας και μέχρι τα όρια με τον δήμο Αθηναίων, με εξαίρεση τις υπεραγορές τροφίμων.
2. Γενικής κατοικίας και τοπικού κέντρου συνοικίας, στην περιοχή του δήμου ανατολικά της οδού Πειραιώς, και επιπλέον διοίκηση στους χώρους του Δημαρχείου και του Εθνικού κέντρου Δημόσιας Διοίκησης (Ε.Κ.Δ.Δ.).
3. Στην περιοχή δυτικά της οδού Πειραιώς ισχύουν οι προβλεπόμενες από την 46329/2372/1987 απόφαση (ΦΕΚ 834/ Δ'/ 1987), όπως ισχύουν χρήσεις.

Μέσος συντελεστής δόμησης καθορίζεται¹¹³: για τα οικόπεδα που βρίσκονται ανατολικά της οδού Πειραιώς (τομέας Ε) Ε=2.3, για τα οικόπεδα που βρίσκονται δυτικά της οδού Πειραιώς (τομέας ΣΤ) ΣΤ=1.8.

Στο τμήμα της οδού Πειραιώς που εμπίπτει στα διοικητικά όρια του **Δήμου Μοσχάτου** καθορίζονται οι χρήσεις:

1. ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, με εξαίρεση τα πρατήρια υγρών καυσίμων, τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας κρεάτων και τις αποθήκες. Επιπλέον επιτρέπονται:
 - Κατοικία (στα Ο.Τ. που δεν έχουν πρόσωπο επί της οδού Πειραιώς)
 - Εμπορικά καταστήματα με εξαίρεση τα πολυκαταστήματα και τις υπεραγορές
 - Κτήρια εκπαίδευσης
 - Πολιτιστικά κτήρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)
 - Αθλητικές εγκαταστάσεις
 - Θρησκευτικοί χώροι
 - Τράπεζες
 - Εστιατόρια
2. ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας κρεάτων στο τμήμα του Βιομηχανικού Πάρκου που συνορεύει με τη Λαχαναγορά και την περιοχή του Ελαιώνα.

Μέσος συντελεστής δόμησης για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην οδό Πειραιώς 1.2 και για τα υπόλοιπα 1.00 (τομέας Ζ)¹¹⁴.

¹¹³ Ο παλαιός μέσος συντελεστής δόμησης της περιοχής ήταν 3.0, που σημαίνει πως η τροποποίηση επιφέρει σημαντική μείωση (από 23% έως 40%) των συντελεστών δόμησης.

¹¹⁴ Οι προηγούμενοι μέσοι συντελεστές δόμησης ήταν 1.80 και 1.20, αντίστοιχα. Οπότε η τροποποίηση επιφέρει αντίστοιχες μειώσεις 17% και 33%.

Στο τμήμα της οδού Πειραιώς που εμπίπτει στα διοικητικά όρια του **Δήμου Αγ. Ι. Ρέντη** καθορίζονται χρήσεις γενικής κατοικίας και μέσος συντελεστής δόμησης¹¹⁵ (τομέας Θ): 2.

Στο τμήμα της οδού Πειραιώς που εμπίπτει στα διοικητικά όρια του **Δήμου Πειραιώς** καθορίζονται:

1. Χρήσεις ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, με εξαίρεση τα πρατήρια υγρών καυσίμων και τις αποθήκες. Επιπλέον αυτών των χρήσεων, επιτρέπονται:
 - Διοίκηση
 - Πολιτιστικά κτήρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)
 - Εστιατόρια
 - Θέατρα
 - Κινηματογράφοι έως δύο (2) αίθουσες.
2. Στις λοιπές περιοχές ισχύουν οι προβλεπόμενες από την 78946/4063/1987 απόφαση (ΦΕΚ 79/Δ/1987), όπως ισχύει, χρήσεις.

Μέσος συντελεστής δόμησης¹¹⁶ (Τομέας Ι): 2.6.

Επιπλέον, για το σύνολο της περιοχής, σε όλο το μήκος της οδού Πειραιώς πρέπει να ληφθούν υπόψη:

- Οι νέες εγκαταστάσεις τοποθετούνται σε απόσταση 15 μέτρων από τη ρυμοτομική γραμμή, με την προϋπόθεση ότι δύναται να κατασκευάζεται κτήριο βάθους τουλάχιστον 9 μέτρων. Η απόσταση της γραμμής δόμησης από τη ρυμοτομική παραμένει ελεύθερη, φυτεύεται υποχρεωτικά, δε χρησιμοποιείται για στάθμευση και δεν περιφράσσεται. Επίσης, επιτρέπεται μόνο μία είσοδος ανά κτήριο και μία είσοδος – έξοδος υπογείων χώρων στάθμευσης. Εάν ο λόγος εμβαδού δια του προσώπου του οικοπέδου (Ε/Π) επί της οδού Πειραιώς είναι μεγαλύτερος των 50μ., η γραμμή δόμησης από τη ρυμοτομική γραμμή πρέπει να απέχει 25 μέτρα.
- Κατά την κατανομή του μέσου συντελεστή δόμησης, εξετάζεται η δυνατότητα καθορισμού μεγαλύτερου συντελεστή δόμησης στις μικρές ιδιοκτησίες και μικρότερου στις μεγάλες ιδιοκτησίες.
- Στη χρήση γενική κατοικία δεν περιλαμβάνονται τα ξενοδοχεία, οι αποθήκες και τα συνεργεία αυτοκινήτων.

¹¹⁵ Μειωμένος, κατά 23%, συντελεστής δόμησης, σχέση με τον παλαιό, που ήταν 2.6.

¹¹⁶ Ο συντελεστής δόμησης μειώνεται, κατά 13%, σε σχέση με τον προϊσχύοντα, που ήταν 3.0.



Εικόνα 28: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης και συντελεστές δόμησης για τα τμήματα των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Αγ. Ι. Ρέντη και Πειραιά, που διατρέχει η οδός Πειραιώς. Πηγή: ΦΕΚ 1063/Δ/2004.

Οι τροποποίηση των ΓΠΣ, στο τμήμα της οδού Πειραιώς που έχει χαρακτηριστεί ως παραδοσιακό, ακολουθεί, σε γενικές γραμμές, τους στόχους που είχαν τεθεί από τη μελέτη για την ανάπλαση της οδού, το 1995. Έτσι, προωθούνται οι χρήσεις κατοικίας, πολιτισμού και αναψυχής, απαγορεύονται οι υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα, ενώ για τα περισσότερα υποβαθμισμένα τμήματα της οδού (Μοσχάτο – Πειραιάς) καθορίζονται Βιομηχανικά και Βιοτεχνικά Πάρκα (ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι το προϊσχύον θεσμικό πλαίσιο, όπως διαμορφωνόταν με βάση το νόμο περί απομάκρυνσης της βιομηχανίας από την Αττική και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων που διατρέχει η οδός Πειραιώς¹¹⁷, ευνόησε τη βιομηχανική χρήση στο μεγαλύτερο μέρος της οδού, σε μικρότερο βαθμό τη γενική κατοικία και σε συντριπτικά μικρό τη χρήση πολεοδομικού κέντρου. Ειδικότερα, με το Προεδρικό Διάταγμα 84/1984 απαγορεύτηκε η ίδρυση και εγκατάσταση, όπως επίσης η επέκταση, βιομηχανιών και βιοτεχνιών μέσα στα όρια Νομού Αττικής, με αρκετές όμως εξαιρέσεις, που επέτρεψαν την εγκατάσταση ηπιότερης έντασης βιοτεχνικών δραστηριοτήτων και επαγγελματικών εργαστηρίων στην περιοχή. Επιπλέον, τα ΓΠΣ των Δήμων όριζαν χρήσεις ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ σε μεγάλο τμήμα της οδού (κυρίως στο Μοσχάτο και στον Πειραιά).

Εκτός από τη μελέτη ανάπλασης της οδού Πειραιώς, το 1995, και τις θεσμικές ρυθμίσεις που ακολούθησαν αυτή, από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 μέχρι σήμερα, έχει μεσολαβήσει ένας αξιόλογος αριθμός πολεοδομικών μελετών και παρεμβάσεων, που αφορούν, κυρίως, στο βόρειο σκέλος της οδού.

Το 1996, ολοκληρώνεται η **Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης περιοχών του 3^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων**¹¹⁸, η οποία καλύπτει την έκταση της συνοικίας Κάτω Πετραλώνων και τμήμα της γειτονιάς Γκαζοχωρίου¹¹⁹. Στόχος είναι η αναζωογόνηση των περιοχών, η άρση της απομόνωσης τους και η ενοποίηση τους με τον υπόλοιπο αστικό χώρο. Ειδικότερα, η μελέτη διατυπώνει τρία προγράμματα ολοκληρωμένων παρεμβάσεων, που αφορούν στην ανάπλαση του Γκαζοχωρίου, στη δημιουργία επικέντρου πολιτιστικών και κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων κατά μήκος της οδού Πειραιώς και στην ανάπτυξη κοινού συνοικιακού κέντρου Άνω και κάτω Πετραλώνων. Για την περιοχή του Γκαζοχωρίου, η μελέτη ορίζει κυρίως χρήσεις γενικής κατοικίας, σε συνδυασμό με ήπιες μορφές αναψυχής παραδοσιακού χαρακτήρα, που θα λειτουργούν συμπληρωματικά με πολιτιστικές εγκαταστάσεις που θα αναπτυχθούν μέσα ή γύρω από την περιοχή¹²⁰. Επίσης προτείνει την αντικατάσταση των βιομηχανικών, βιοτεχνικών και αποθηκευτικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται επί της οδού Πειραιώς και προκαλούν όχληση, από σύγχρονα κτήρια που θα στεγάζουν ήπιες εμπορικές και πολιτιστικές δραστηριότητες και υπηρεσίες. Ωστόσο, προτείνεται η διατήρηση των παραδοσιακών εγκαταστάσεων, στην κατεύθυνση της ανάδειξης του βιομηχανικού –

¹¹⁷ ΓΠΣ Δήμου Αθηναίων: ΦΕΚ 80/Δ/1988, ΓΠΣ Δήμου Ταύρου: ΦΕΚ 834/Δ/1987, ΓΠΣ Δήμου Αγ. Ι. Ρέντη: 1038/Δ/1987, ΓΠΣ Δήμου Μοσχάτου: ΦΕΚ 386/Δ/1988, ΓΠΣ Δήμου Πειραιά: ΦΕΚ 80/Δ/1988.

¹¹⁸ Πηγή για το περιεχόμενο της μελέτης: Στεφανάτου (2010).

¹¹⁹ Πρόκειται για περιοχές που αναπτύσσονται εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς.

¹²⁰ Π.χ. Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων στο παλιό εργοστάσιο φωταερίου, πιθανή εγκατάσταση της Όπερας στο βόρειο τμήμα της περιοχής, ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Κεραμικού.

ιστορικού χαρακτήρα της περιοχής. Στο ίδιο πλαίσιο, προβλέπεται η παραμονή επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης στην περιοχή, η ένταξη δραστηριοτήτων αναψυχής ήπιας έντασης σε βιομηχανικά/βιοτεχνικά κελύφη, και ο χαρακτηρισμός διατηρητέων κτηρίων (30 κατοικίες και δύο βιομηχανικά κτήρια). Όσον αφορά στην κυκλοφορία, προβλέπεται χάραξη ιεραρχημένου δικτύου ροής πεζών, η κατασκευή πεζοδρόμων, η σύνδεση του Γκαζοχωριού με τις περιοχές Βοτανικού και Κάτω Πετραλώνων, μέσω αξόνων ροής πεζών και ανισόπεδων διαβάσεων, και η κατασκευή γραμμής τραμ που θα ενοποιεί την περιοχή με την υπόλοιπη πόλη.

Στη συνέχεια, στα πλαίσια του προγράμματος «Αττική SOS» του ΥΠΕΧΩΔΕ, πραγματοποιείται η **Μελέτη Ανάπλασης του Ελαιώνα της Αθήνας, το 1997**. Οι παρεμβάσεις που προωθούνται, στοχεύουν στη δημιουργία ενός σημαντικού πνεύμονα πρασίνου για όλο το Λεκανοπέδιο, μέσω της χωροθέτησης ενιαίων χώρων πρασίνου – αναψυχής – αθλητισμού – πολιτισμού, στην υποβαθμισμένη περιοχή του Ελαιώνα. Η μελέτη αυτή, εκτός του ότι επαληθεύει τις τάσεις εξυγίανσης υποβαθμισμένων βιομηχανικών περιοχών, αφορά και άμεσα την οδό Πειραιώς, καθώς τμήμα αυτής ανήκει στον Ελαιώνα. Όπως αναφέρεται στη σχετική ιστοσελίδα του υπουργείου¹²¹, ένας από τους στόχους της μελέτης είναι «η αναβάθμιση της οδού Πειραιώς, με τη χωροθέτηση σε αυτήν πάρκου εκπαίδευσης Ανώτατης Σχολής Καλών Τεχνών και εξειδικευμένων τριτογενών δραστηριοτήτων». Επίσης, «προτείνονται χώροι πρασίνου κατά μήκος μεγάλων αξόνων, στα σημεία επαφής της περιοχής με πυρήνες κατοικίας και στις περιπτώσεις ανάδειξης ιστορικών στοιχείων (Ιερά Οδός, Πειραιώς, Αρχαιολογικοί χώροι, Σχολή Καλών Τεχνών κ.λπ.)».

Το 1999, ολοκληρώνεται η ανάπλαση του παλιού εργοστασίου φωταερίου της Αθήνας (Γκάζι) και εγκαινιάζεται το βιομηχανικό-αρχαιολογικό πάρκο και πολιτιστικό κέντρο **Τεχνόπολις**. Η πρωτοβουλία για το έργο ανήκει στο Δήμο Αθηναίων και ο χώρος, μέχρι το 2009, λειτουργεί ως Δημοτική Επιχείρηση¹²². Η δημιουργία της **Τεχνόπολις**, αποτελεί μια από τις σημαντικότερες εξελίξεις των τελευταίων 20 ετών για την ευρύτερη περιοχή, ενώ έχει λειτουργήσει καταλυτικά στις τάσεις ανάπτυξης χρήσεων πολιτισμού κατά μήκος της οδού Πειραιώς (κυρίως στο βόρειο σκέλος της).

Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το ΥΠΕΧΩΔΕ προκηρύσσει διαγωνισμό για **νέα μελέτη ανάπλασης της οδού, το 2001**. Η μελέτη¹²³, που τελικά υλοποιείται σε μικρό βαθμό, αφορά κυρίως στην ανάπλαση κτηριακών όψεων και κοινόχρηστων χώρων (Βαταβάλη και Μπελαβίλας, 2007). Στο πλαίσιο των προτεινόμενων παρεμβάσεων, διαμορφώνεται κοινόχρηστος χώρος πρασίνου στο Ο.Τ. 53 του Δήμου Ταύρου, πίσω από τα Παλαιά Σφαγεία (Κουδούνη, 2006: 16).

¹²¹ <http://www.minenv.gr/3/31/313/31304/g3130413.html>

¹²² Το 2009, με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου (πράξη 2530, 18.12.2009), μετατρέπεται σε Κοινή Ανώνυμη Εταιρεία (<http://www.iospress.gr/ios2010/ios20100328.htm>).

¹²³ Η μελέτη ολοκληρώνεται το 2002.



Εικόνα 29: Σχέδιο για την ανάπλαση της όψης των μύλων Γεωργή-Νικολετόπουλου, στην απόληξη της οδού Πειραιώς, στον Πειραιά, από τη μελέτη ανάπλασης του 2001. Πηγή: <http://katzourakis.gr/project.php?project=51>

Ακολουθεί το **πρόγραμμα Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (ΕΑΧΑ)**, που μεταξύ άλλων περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό παρεμβάσεων στην περιοχή «Κεραμεικός – Πειραιώς – Ιερά Οδός – Γκάζι – Θησείο». Την υλοποίηση του προγράμματος αναλαμβάνει η ΕΑΧΑ Α.Ε., με μοναδικό μέτοχο το Δημόσιο (Υπουργεία Πολιτισμού και ΠΕΧΩΔΕ). Στο πλαίσιο του προγράμματος ΕΑΧΑ, ολοκληρώνεται, το 2004, η πεζοδρόμηση της οδού Ερμού, από την πλατεία Αγ. Ασωμάτων έως την οδό Πειραιώς, με στόχο την ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού. Η διασταύρωση Ερμού και Πειραιώς, αποτελεί την κατάληξη του *Μεγάλου Περιπάτου*¹²⁴, μιας πεζοδρομημένης διαδρομής, κατά μήκος της οποίας αναπτύσσονται τα σπουδαιότερα αρχαιολογικά μνημεία της Αθήνας. Στο ίδιο σημείο (απέναντι από το Γκάζι), απαλλοτριώνεται και κατεδαφίζεται το συγκρότημα παραπηγμάτων της παλιάς Κορεάτικης Αγοράς, και δημιουργείται η πλατεία Κεραμεικού. Τέλος στο πρόγραμμα ΕΑΧΑ εντάσσεται και η ανάπλαση της πλατείας Κουμουνδούρου¹²⁵ (Ελευθερίας).

¹²⁴ Έργο που ολοκληρώθηκε στα πλαίσια του προγράμματος ΕΑΧΑ και περιλαμβάνει την πεζοδρόμηση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Αποστόλου Παύλου, Αδριανού και Ερμού.

¹²⁵ Τα στοιχεία για την ΕΑΧΑ αντλήθηκαν από την ιστοσελίδα <http://www.astynet.gr/>.



Εικόνα 30: Ο χώρος της πλατείας Κεραμεικού, πριν και μετά την παρέμβαση ΕΑΧΑ. Πηγή: <https://courses.arch.ntua.gr/fsr/131301/EAXA%20PAROYSIASI.pdf>

Πέρα από τις θεσμικές ρυθμίσεις και τις πολεοδομικές παρεμβάσεις, που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει ο λόγος της πολιτείας, όπως παρουσιάζεται στα διάφορα επιχειρησιακά προγράμματα της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης.

Για παράδειγμα, ο Δήμος Αθηναίων, εντάσσει στα σχέδια δράσης του, σύμφωνα με το επιχειρησιακό του πρόγραμμα, «τη δημιουργία συγκεντρώσεων επιχειρήσεων (clusters) σε επιλεγμένους τομείς, όπως ο τουρισμός και ο πολιτισμός»¹²⁶. Αν και δεν υπάρχει άμεση αναφορά στην οδό Πειραιώς, το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη γενικότερη πρόθεση διαμόρφωσης επικέντρων πολιτισμού «με βάση τις προτεραιότητες και τους στόχους της οικονομικής ανάπτυξης»¹²⁷.

Αντίστοιχες διατυπώσεις περιέχονται και στο *Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013* (Αθήνα, Σεπτέμβριος 2007). Για παράδειγμα, η «ενίσχυση των επενδύσεων σε πολιτιστικές υποδομές, με την προώθηση συνδυασμού επενδύσεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα» υιοθετείται ως επιμέρους στρατηγική για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, καθώς «η πολιτιστική κίνηση μιας πόλης αναβαθμίζει την ποιότητα ζωής, προσελκύει ιδιωτικές επενδύσεις, αναδεικνύει και προωθεί τις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες, ευνοεί τις επιλογές εγκατάστασης παραγωγικών ή διοικητικών εγκαταστάσεων, όπως επίσης και την εγκατάσταση υψηλών δεξιοτήτων ανθρώπινου δυναμικού» (σελ. 88). Επιπλέον στους άξονες προτεραιότητας του επιχειρησιακού προγράμματος περιλαμβάνεται και η αναζωογόνηση (regeneration) αστικών περιοχών, οι οποίες συγκέντρωναν κατά το παρελθόν βιομηχανικές δραστηριότητες: «για τις περιοχές αυτές αποτελεί άμεση προτεραιότητα η περιβαλλοντική αναβάθμιση μέσω και της ενίσχυσης του αστικού πράσινου, η βελτίωση της ποιότητας του αστικού δημόσιου χώρου μέσω πεζοδρομήσεων, η αλλαγή χρήσεων γης, και η αξιοποίηση των

¹²⁶ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Δήμου Αθηναίων 2007-2010, Β' Μέρος: Επιχειρησιακός και Οικονομικός Προγραμματισμός, Ιούλιος 2008, σελ. 272.

¹²⁷ Ο.π.

παλαιών βιομηχανοστασίων , ενδεχομένως σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα και την αξιοποίηση σύγχρονων χρηματοδοτικών εργαλείων» (σελ. 106).

Επίσης στο εγκεκριμένο *Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό*, στις ειδικότερες κατευθύνσεις για τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας περιλαμβάνεται η «δρομολόγηση αναπλάσεων σε περιοχές με βιομηχανικό ενδιαφέρον, που έχουν χωρική συνέχεια με άλλες περιοχές αστικού τουρισμού» (Άρθρο 5, ΦΕΚ 1138/Β/2009).

Τέλος, στο Πρόγραμμα Αθήνα – Αττική 2014, που παρουσίασε το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ), τον Ιούνιο του 2010, γίνεται ειδική, αυτή τη φορά, αναφορά στην οδό Πειραιώς, όπως επίσης και στην αναβάθμιση του Ελαιώνα. Ειδικότερα, προβλέπεται η ποιοτική αναβάθμιση της οδού¹²⁸, στα πλαίσια της ανάδειξης και σύνδεσης των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά.

3.2.2. Η οδός Πειραιώς σήμερα: Μεταξύ αποβιομηχάνισης και επανάχρησης του βιομηχανικού τοπίου

Η οδός Πειραιώς συγκεντρώνει, σήμερα, αρκετά ανομοιογενή χαρακτηριστικά κατά μήκος της. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στον διαφορετικό βαθμό και τρόπο που έχουν επιδράσει οι νέες τάσεις ανάπτυξης στις διάφορες περιοχές που διατρέχει. Σχηματικά, μπορεί να θεωρηθεί πως η Πειραιώς και οι συνοικίες εκατέρωθεν αυτής αναπτύχθηκαν ως βιομηχανικές-βιοτεχνικές και εργατικές περιοχές, ενώ τώρα βρίσκονται σε διαφορετικά στάδια μιας μεταβατικής διαδικασίας, που ξεκινά από την αποβιομηχάνιση και φτάνει στην ανάπλαση/επανάχρηση του χώρου.

Ο βαθμός και ο ιδιαίτερος τρόπος με τον οποίο αυτή η διαδικασία έχει προχωρήσει σε κάθε υποπεριοχή, εξαρτάται από ποικίλους παράγοντες, όπως η γεωγραφική της θέση, η συγκοινωνιακή της σύνδεση, το κτηριακό της απόθεμα, οι πιέσεις που δέχεται από γειτονικές περιοχές και το ειδικό βάρος που έχει δοθεί σε αυτή μέσω της επίσημης πολιτικής. Σε γενικές γραμμές, η διαδικασία αυτή έχει προχωρήσει πολύ περισσότερο στο αθηναϊκό σκέλος της Πειραιώς.

Το τμήμα της οδού που εντάσσεται στα όρια του δήμου Αθηναίων, αναπτύσσεται ανάμεσα στις συνοικίες του Μεταξουργείου, του Ψυρρή, του Κεραμεικού, του Γκαζιού και των Πετραλώνων. Σε αυτό το κομμάτι βρίσκεται η πλατεία Κουμουندούρου, ο αρχαιολογικός χώρος του Κεραμεικού, η *Τεχνόπολις* (Γκάζι), το Μουσείο Μπενάκη, καθώς και πολλά αξιόλογα κτήρια, όπως η Οικία Βλαχούτση (1833), όπου στεγάζεται η Δραματική Σχολή του Εθνικού Θεάτρου, το παλιό Δημοτικό Βρεφοκομείο¹²⁹ (1874),

¹²⁸ [http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snif\[524\]=367](http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snif[524]=367)

¹²⁹ Το κτήριο του Δημοτικού Βρεφοκομείου, από το 1982 μέχρι το 2010 στέγαζε τη Δημοτική Πινακοθήκη. Σήμερα λειτουργούν εκεί μόνο οι διοικητικές και λοιπές υπηρεσίες της Πινακοθήκης, ενώ το εικαστικό τμήμα έχει μεταφερθεί στο κτήριο του Μεταξουργείου (<http://www.cityofathens.gr/node/66>).

το πρώην Πιλοποιείο Πουλόπουλου (1886) και η σοκολατοποιία Παυλίδη¹³⁰ (1884)¹³¹.

Ξεκινώντας από την Ομόνοια, στο μέτωπο της Πειραιώς εμφανίζεται ιδιαίτερα υψηλή δόμηση, με κτήρια που φτάνουν μέχρι και τους 7 - 8 ορόφους, ενώ κυριαρχούν οι χρήσεις εμπορίου και γραφείων (Καραμπουκάλου, 2009). Κατεβαίνοντας προς τον Κεραμεικό τα ύψη κτηρίων μειώνονται, ενώ πυκνώνουν οι χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού.

Στο τμήμα αυτό, και σε βάθος κάποιων οικοδομικών τετραγώνων εκτείνονται οι περιοχές του Ψυρρή, του Μεταξουργείου, και το Γκάζι. Πρόκειται για συνοικίες, οι οποίες τα τελευταία χρόνια, και ιδίως από το 2000 και μετά, από βιοτεχνικοί θύλακες και περιοχές κατοικίας χαμηλών εισοδημάτων και περιθωριοποιημένων ομάδων, μετατρέπονται σε ψυχαγωγικά κέντρα υπερτοπικής εμβέλειας (Μουκούλης, 2008: 38). Οι διαδικασίες μετασχηματισμού τους αποτυπώνονται έντονα στις μεταβολές των χρήσεων γης, και ειδικότερα στον εκτοπισμό των παλαιών βιομηχανικών/βιοτεχνικών χρήσεων από νέες χρήσεις κατοικίας, πολιτισμού και ψυχαγωγίας (Στεφανάτου, 2010: 106). Στη διαδικασία αναμόρφωσης των περιοχών αυτών, συντείνει ένα σύνολο παραγόντων, όπως:

- Οι ισχυρές τάσεις αποβιομηχάνισης και, συνακόλουθα, η δημιουργία αστικών – βιομηχανικών κενών (π.χ. κελύφη παλαιών κτηρίων που δε στεγάζουν πλέον καμία δραστηριότητα). Η συνθήκη αυτή δημιουργεί τις προϋποθέσεις και το χώρο, για την ανάπτυξη περισσότερο δυναμικών και επικερδών δραστηριοτήτων, όπως ο πολιτισμός και η αναψυχή (Μουκούλης, 39).
- Οι πιέσεις για επέκταση που ασκεί το γειτονικό ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Αθήνας (Μουκούλης and Sayas, 2007, στο Μουκούλης, 39).
- Η ύπαρξη αξιόλογου, αρχιτεκτονικά, κτηριακού αποθέματος, που ανταποκρίνεται στη, σύμφωνα με τα νέα καταναλωτικά πρότυπα, ζήτηση για τοπία με βιομηχανικό προφίλ και ατμόσφαιρα παλιάς γειτονιάς. Οι περιοχές αυτές διαθέτουν μια ιδιαίτερη τυπολογία κτηριακού αποθέματος, όπου η κατοικία αναμειγνύεται με τη βιοτεχνία σε χαμηλά και παλιά κτίσματα.
- Η έμφαση που δίνεται, από την τοπική αυτοδιοίκηση αλλά και την κεντρική κυβέρνηση (ΥΠΕΧΩΔΕ), στην αναβάθμιση των περιοχών αυτών, ήδη από το 1990. Εκείνη τη χρονιά πραγματοποιούνται οι μελέτες αναβάθμισης για τις περιοχές του Ψυρρή και του Μεταξουργείου, ενώ ακολουθεί αντίστοιχη μελέτη για το Γκαζοχώρι¹³² το 1994 (Αραβαντινός, 256). Σε γενικές γραμμές, η απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων, η ενίσχυση της κατοικίας, η προστασία του αξιόλογου κτηριακού αποθέματος, η επανάχρηση στοιχείων του βιομηχανικού περιβάλλοντος και η εισαγωγή χρήσεων πολιτισμού και αναψυχής, είναι οι βασικές κατευθύνσεις στις οποίες κινούνται οι παραπάνω μελέτες (Μουκούλης, 2008).

¹³⁰ Το εργοστάσιο λειτουργεί, εκσυγχρονισμένο, μέχρι σήμερα.

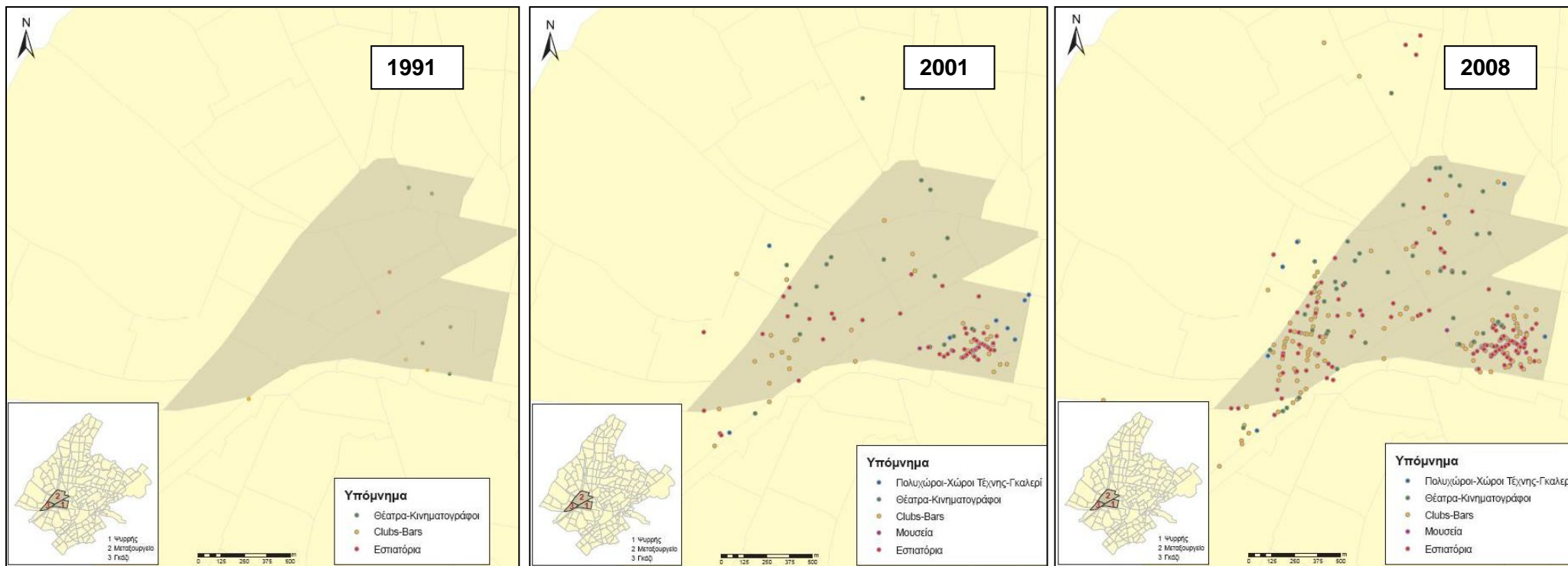
¹³¹ Πηγές: Μπελαβίλας (2007), και <http://www.eie.gr/archaeologia/gr/arxeio.aspx>.

¹³² Πρόκειται για την Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης περιοχών του 3^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων.

- Η ολοκλήρωση μεγάλων έργων υποδομής, όπως οι σταθμοί ΜΕΤΡΟ του Μεταξουργείου (2000), του Μοναστηρακίου (2003) και του Κεραμεικού (2007), που αυξάνουν την προσπελασιμότητα αυτών των περιοχών.
- Η ολοκλήρωση έργων όπως η *Τεχνόπολις* του Δήμου Αθηναίων (1999), η πεζοδρόμηση της οδού Ερμού από την Πλατεία Αγίων Ασωμάτων έως την οδό Πειραιώς (2004) και η δημιουργία της Πλατείας Κεραμεικού (2006) στη θέση της Κορεάτικης Αγοράς, τα οποία αναβάθμισαν την εικόνα της περιοχής και αύξησαν την επισκεψιμότητα της.

Οι παραπάνω συνθήκες και παρεμβάσεις, έχουν επιφέρει μια σημαντική αύξηση των χώρων ψυχαγωγίας και πολιτισμού, κυρίως στις γειτονιές του Ψυρρή και του Γκαζιού, και δευτερευόντως στο Μεταξουργείο, αντιστρέφοντας το κλίμα απαξίωσης και εγκατάλειψης που είχε διαμορφωθεί τις προηγούμενες δεκαετίες. Ο μετασχηματισμός αυτός, ως αποτέλεσμα μιας σύνθεσης παραγόντων, που αφορούν σε επίσημες πολιτικές, επενδύσεις κεφαλαίου, ατομικές επιλογές και νέα πολιτισμικά πρότυπα, προσδίδει στις περιοχές αυτές γνωρίσματα *gentrification*, που μέχρι σήμερα εντοπίζονται κυρίως στις αλλαγές των χρήσεων γης. Ωστόσο, καθώς η συγκέντρωση επενδύσεων σε αποδοτικούς τομείς, όπως ο πολιτισμός, η ψυχαγωγία, αλλά και η ανάπτυξη κατοικιών για ανώτερα εισοδήματα, είναι μια διαδικασία επανατροφοδοτούμενη (μέχρι τουλάχιστον η περιοχή να κορεστεί), μπορεί να υποθεθεί πως τα επόμενα χρόνια θα ενταθεί η πύκνωση, και ίσως η εξάπλωση και σε γειτονικές περιοχές, των ανάλογων δραστηριοτήτων, με σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνική φυσιογνωμία των εν λόγω συνοικιών.

Η πύκνωση των δραστηριοτήτων πολιτισμού, αναψυχής και εστίασης στις περιοχές του Γκαζιού, του Μεταξουργείου και του Ψυρρή, παρουσιάζεται στην Εικόνα 31. Το 2001, η μεγαλύτερη συγκέντρωση τέτοιων χρήσεων εντοπίζεται στη συνοικία του Ψυρρή, και λιγότερο στο Γκάζι. Το 2008, ιδιαίτερα αυξημένη, και με σχετικά μεγαλύτερη διασπορά, είναι η παρουσία των εν λόγω δραστηριοτήτων στο Γκάζι, ενώ σημαντική πύκνωση παρατηρείται και στο Μεταξουργείο. Επίσης, για το 2001 και 2008, διαφαίνεται μια τάση εξάπλωσης των δραστηριοτήτων αυτών κατά μήκος της οδού Πειραιώς, προς την περιοχή του Ταύρου.



Εικόνα 31: Η πύκνωση των χρήσεων πολιτισμού, αναψυχής και εστίασης στις συνοικίες του Γκαζιού, του Ψυρρή και του Μεταξουργείου, κατά το διάστημα 1991-2008. Πηγή: Μουκούλης (2008).

Όσον αφορά στο μέτωπο της οδού Πειραιώς, στα όρια του Δήμου Αθηναίων, αναπτύσσονται κυρίως χρήσεις εμπορίου, γραφεία, χώροι πολιτισμού (θέατρα), λίγες βιοτεχνίες και αποθήκες, κάποια νυχτερινά κέντρα διασκέδασης, καθώς και οι ανοιχτοί χώροι αθλητισμού του Δήμου στο χώρο του Σεράφειου Κολυμβητηρίου (Ρουφ). Στο τμήμα αυτό βρίσκονται το Μουσείο Μπενάκη, η σοκολατοποιία Παυλίδης, το παλιό εργοστάσιο της Χαλυβουργικής, ο πολυχώρος *The Hub Events* στο βιομηχανικό κτήριο της Palco, και το συγκρότημα κατοικιών τύπου loft, *Thisssion*, που επίσης χωροθετείται σε διατηρητέο βιομηχανικό κέλυφος. Συνεπώς, η τάσεις μετασχηματισμού της οδού Πειραιώς είναι εμφανείς και σε αυτό τα τμήμα, μέσα από τη συνύπαρξη βιομηχανικών/βιοτεχνικών χρήσεων με χώρους τέχνης, καθώς και την επανάχρηση βιομηχανικών κελυφών, με χωροθέτηση σε αυτά δραστηριοτήτων πολιτισμού και πολυτελών κατοικιών.



Εικόνα 32: Αριστερά, το *Thisssion Lofts*, σε ανακαινισμένο, διατηρητέο βιομηχανικό κτήριο, και δεξιά, το Μουσείο Μπενάκη, επί της Πειραιώς. Πηγή: <http://www.thisssionlofts.gr/> και <http://www.panoramio.com/>

Στο τμήμα του Δήμο Ταύρου, που περικλείεται από τις οδούς Πέτρου Ράλλη, Πειραιώς, Χαμοστέρας και Κωνσταντινουπόλεως¹³³, κυριαρχούν οι χρήσεις διασκέδασης και λιανικού υπερτοπικού εμπορίου, μαζικού χαρακτήρα. Ειδικότερα, σε αυτό τα κομμάτι (περιοχή Ρουφ), το οποίο διατρέχουν οι γραμμές του προαστικού σιδηροδρόμου, χωροθετούνται ο σιδηροδρομικός σταθμός του Ρουφ, το β' δημοτικό γυμναστήριο του Ταύρου, το κατάστημα υπερτοπικού εμπορίου *Praktiker*, κάποια νυχτερινά κέντρα, και το εμπορικό κέντρο, τύπου mall, *Athens Heart*.

Νοτίως της οδού Χαμοστέρας, αναπτύσσεται το πολεοδομικό κέντρο του δήμου Ταύρου. Σε αυτό το τμήμα, και επί της Πειραιώς, βρίσκεται το δημαρχείο του Ταύρου, το Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης, το Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, η βιομηχανία *ΧΑΛΚΟΡ*, το πολιτιστικό κέντρο του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού και ο χώρος των παλιών Σφαγείων. Οι χρήσεις που αναπτύσσονται στο μέτωπο της οδού αφορούν κυρίως σε εμπορικές δραστηριότητες, γραφεία, χώρους εστίασης,

¹³³ Εκτός από το χώρο του Σεράφειου Κολυμβητηρίου. Πρόκειται για την περιοχή απέναντι από τη συνοικία Πετραλώνων του Δήμου Αθηναίων.

τράπεζες και πρατήρια βενζίνης. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι οι εργατικές πολυκατοικίες, οι οποίες αναπτύσσονται σε βάθος κάποιων οικοδομικών τετραγώνων. Πρόκειται για πολυώροφα κτίσματα¹³⁴, ανάμεσα στα οποία παρεμβάλλονται αξιόλογης έκτασης αδόμητοι χώροι, με αρκετό πράσινο.



Εικόνα 33: Αριστερά, εργατική πολυκατοικία, και δεξιά, τα Σφαγεία, στον Ταύρο (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Στη βορειοδυτική πλευρά της οδού Πειραιώς, ανάμεσα στα όρια των δήμων Ταύρου και Μοσχάτου, παρεμβάλλεται ένα οικοδομικό τετράγωνο που ανήκει στο δήμο Ρέντη. Εκεί βρίσκεται η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών και το πρώην εργοστάσιο Τσαούσογλου, κτήρια του οποίου φιλοξενούν εκδηλώσεις του Φεστιβάλ Αθηνών. Οι δραστηριότητες αυτές, σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές εγκαταστάσεις του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού (ΙΜΕ), δημιουργούν έναν πυρήνα πολιτιστικών χρήσεων, που έρχεται σε έντονη αντίθεση με την παρακείμενη βιομηχανική ζώνη του δήμου Μοσχάτου¹³⁵, η οποία μπορεί να θεωρηθεί ως το περισσότερο υποβαθμισμένο τμήμα εκατέρωθεν της Πειραιώς.

Συνεχίζοντας μετά τη λεωφόρο Κηφισίας, η οδός Πειραιώς διατρέχει τους Δήμους Αγ. Ι. Ρέντη και Πειραιά (συνοικίες Νέο Φαλήρου, Απόλλωνα, Καμινίων και Λεύκας). Σε αυτό το τμήμα, οι χρήσεις πολιτισμού είναι ελάχιστες, ενώ έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερα δραστηριότητες υπερτοπικού εμπορίου, με μεγάλης κλίμακας καταστήματα να αναπτύσσονται σχεδόν στη σειρά (Leroy Merlin, Jumbo, Factory Outlet, Carrefour, Σκλαβενίτης).

Στην περιοχή συγκεντρώνεται, επίσης, αξιόλογος αριθμός παλαιών βιομηχανικών κελυφών. Το εργοστάσιο της Ελαΐς και η σοκαλατοποιία ΙΟΝ, είναι οι μοναδικές ενεργές μέχρι και σήμερα βιομηχανίες, ενώ λειτουργούν από το 1920 και 1927, αντίστοιχα. Αντιθέτως, το βιομηχανικό συγκρότημα της ΧΡΩΠΕΙ (1889), η καπνοβιομηχανία Κεράνης (1969-1972), το λιθόκτιστο εργοστάσιο *Ήβη* (π. 1884), ο Ατμοηλεκτρικός Σταθμός (ΑΗΣ) Νέου Φαλήρου (1903) και οι αποθήκες Χαράκογλου (π. 1880), δε φιλοξενούν πλέον καμία δραστηριότητα και παρουσιάζουν έντονη

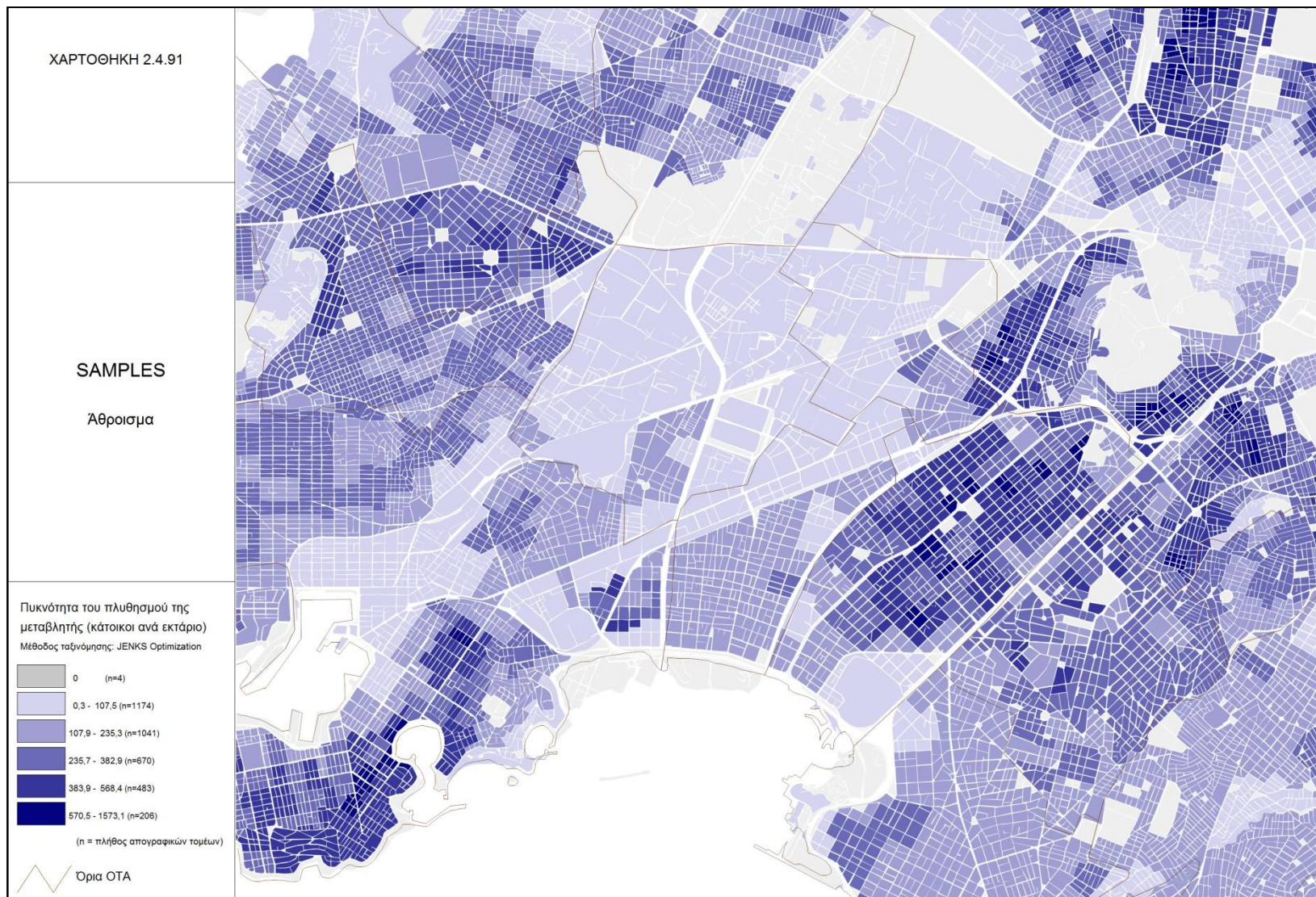
¹³⁴ Φτάνουν τους 8 έως 11 ορόφους.

¹³⁵ Καθώς το τμήμα αυτό αποτελεί την ειδικότερη περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, θα αναλυθεί περαιτέρω στη συνέχεια.

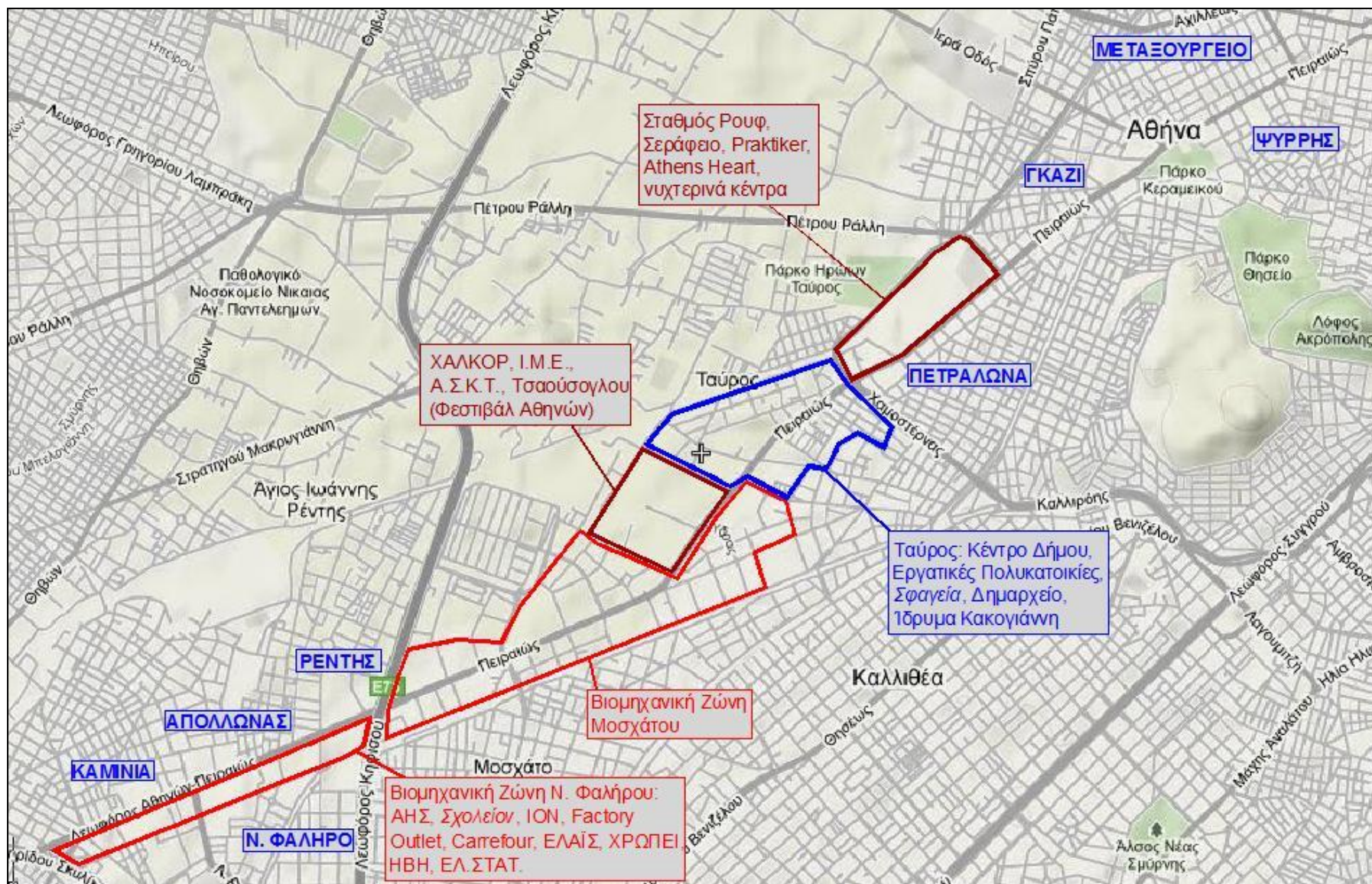
εικόνα εγκατάλειψης. Τέλος, στο τμήμα αυτό συναντώνται τρεις περιπτώσεις ανακαίνισης και επανάχρησης βιομηχανικών κελυφών. Πρόκειται για το διατηρητέο βιομηχανικό συγκρότημα της χαρτοποιίας Σάνιτας, το οποίο σήμερα φιλοξενεί τον πολιτιστικό χώρο *Σχολείον*, το κλωστοϋφαντουργείο *Γαβριήλ* (1934), όπου στεγάζεται το πολυκατάστημα ρούχων *Factory Outlet*, και τον πολυχώρο *Απόλλων* της Νομαρχίας Πειραιά, ο οποίος λειτουργεί σε κτηριακό συγκρότημα ορυζόμυλου του 19^{ου} αιώνα.

Οι υπερτοπικές εμπορικές χρήσεις και τα βιομηχανικά συγκροτήματα (κτήρια και περιβάλλοντες χώροι), καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος του μετώπου της οδού Πειραιώς, στην περιοχή¹³⁶. Οι παρεμβάσεις επανάχρησης του βιομηχανικού κτηριακού αποθέματος, αν και περιορισμένες μέχρι σήμερα, επαληθεύουν τις τάσεις μετασχηματισμού, και ενίσχυσης του πολιτιστικού, και εν μέρει εμπορικού, χαρακτήρα του ιστορικού άξονα, ενώ η παρουσία σημαντικών και αναξιοποίητων κελυφών αποτελεί πρόσφορο έδαφος για την περαιτέρω ανάπτυξη ανάλογων δραστηριοτήτων.

¹³⁶ Επιπλέον, αναπτύσσονται χρήσεις εμπορίου και γραφείων, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και πρατήρια βενζίνης. Τέλος στο τμήμα αυτό βρίσκεται η Ελληνική Στατιστική Αρχή και το Δημόσιο ΙΕΚ Πειραιά, ενώ πίσω από τα οικόπεδα της ΧΡΩΠΕΙ χωροθετείται το Στάδιο Καραϊσκάκη.



Εικόνα 34: Πληθυσμιακή πυκνότητα (κάτοικοι ανά εκτάριο) στην ευρύτερη περιοχή της οδού Πειραιώς, 2001. Πηγή: Χαρτοθήκη.

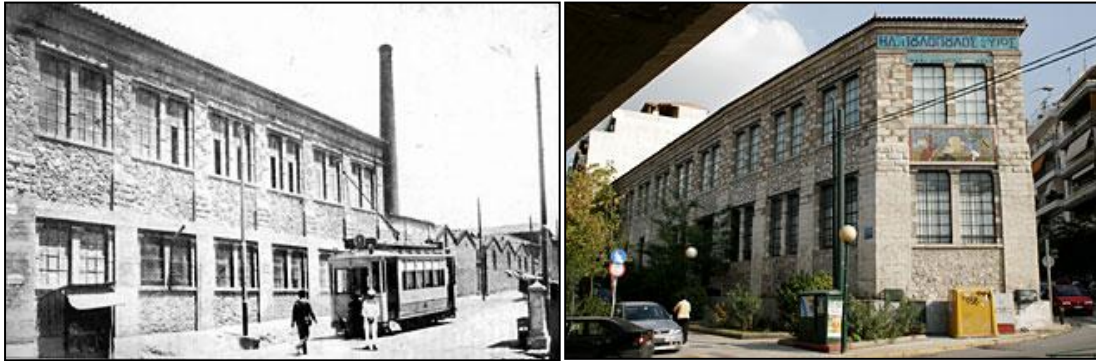


Εικόνα 35: Εκατέρωθεν της Οδού Πειραιώς. Πηγή: Ίδια Επεξεργασία (Υπόβαθρο: <http://maps.google.com/>).

3.2.3. Χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων πολιτισμού επί της οδού Πειραιώς

Σχεδόν ταυτόχρονα με τις προσπάθειες δημιουργίας θεσμικού πλαισίου για την ανάπλαση της οδού Πειραιώς, ξεκινούν οι δράσεις επανάχρησης ιστορικών εργοστασίων στο βόρειο κυρίως τμήμα του δρόμου. Με χρονολογική σειρά, προηγούνται οι, μεγάλης κλίμακας για τα ελληνικά δεδομένα, επεμβάσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση στο Πιλοποιείο Πουλόπουλου και στο Γκάζι, καθώς και η μετεγκατάσταση της Ανώτατης Σχολής Καλών Τεχνών στο παλιό εργοστάσιο της κλωστοϋφαντουργίας Σικιαρίδη, το 1994. Μέχρι σήμερα, κατά μήκος της οδού έχει εγκατασταθεί ένας αξιοσημείωτος αριθμός πολιτιστικών χώρων μεγάλης κλίμακας.

Πολιτιστικό Κέντρο Μελίνα Μερκούρη: Εγκαινιάζεται, το 1988, από το Δήμο Αθηναίων, στο πρώην Πιλοποιείο Πουλόπουλου. Πρόκειται για διατηρητέο βιομηχανικό κτήριο, το οποίο κτίστηκε το 1886 στη συμβολή των οδών Θεσσαλονίκης και Ηρακλειδών, στο Θησείο¹³⁷.



Εικόνα 36: Το Πιλοποιείο Πουλόπουλου, γνωστό ως Πιλ-Πουλ, σε παλιότερη και σύγχρονη φωτογραφία. Πηγή: http://www.eie.gr/archaeologia/gr/arxeio_more.aspx?id=126

Τεχνόπολις¹³⁸: Το βιομηχανικό-αρχαιολογικό πάρκο και πολιτιστικό κέντρο *Τεχνόπολις* λειτουργεί από το 1999 στο αναπλασμένο βιομηχανικό συγκρότημα του Γκαζιού¹³⁹. Το συγκρότημα, συνολικής έκτασης 30 περίπου στρεμμάτων, αποτελείται από υπαίθριους χώρους και 12 κτήρια. Φιλοξενεί ποικίλες πολιτιστικές δραστηριότητες (συναυλίες, εικαστικές εκθέσεις, θεατρικές και χορευτικές παραστάσεις, συνέδρια, ομιλίες κλπ), καθώς και τις εγκαταστάσεις του ραδιοφωνικού σταθμού *Αθήνα 9.84*.

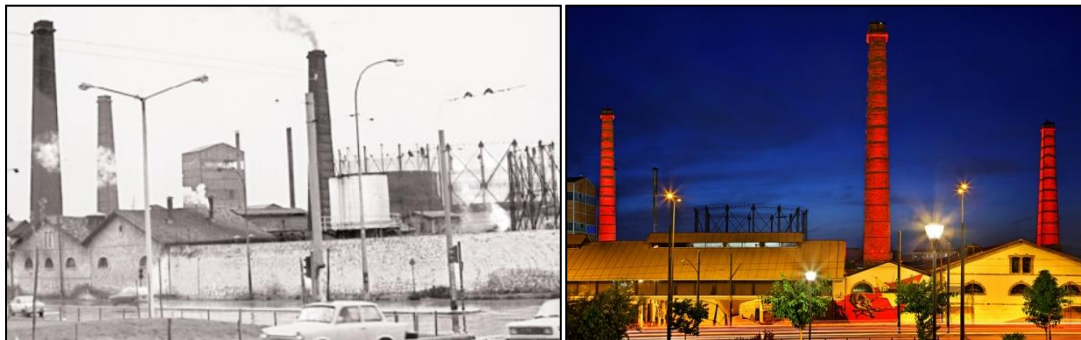
¹³⁷ http://www.eie.gr/archaeologia/gr/arxeio_more.aspx?id=126

¹³⁸ <http://www.cityofathens.gr/el/dimotikoi-foreis/teknopolis-dimoy-athinaion>

¹³⁹ Το Γκάζι, λειτουργώντας από το 1862, υπήρξε ένα από τα πρώτα εργοστάσια της Αθήνας. Διέκοψε τη λειτουργία του το 1983.



Εικόνα 37: Το πολιτιστικό κέντρο Τεχνόπολις, στο αναπλασμένο εργοστάσιο του Γκαζιού. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>



Εικόνα 38: Το Γκάσι, σε φωτογραφία του 1980 (αριστερά) και όπως είναι σήμερα (δεξιά). Πηγή: «Το εργοστάσιο Φωταερίου», *Επτά Ημέρες*, Η Καθημερινή, Κυριακή 13 Οκτωβρίου 2002, και <http://www.panoramio.com/>.

Κέντρο Πολιτισμού *Ελληνικός Κόσμος* του ΙΜΕ¹⁴⁰: Το 1997, το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού (ΙΜΕ) αγόρασε το παλιό εργοστάσιο της ΒΙΟΣΩΛ¹⁴¹, στον Ταύρο, μετατρέποντας το σε χώρο πολιτισμού. Το Πολιτιστικό Κέντρο *Ελληνικός Κόσμος* εγκαινιάζεται το 1998, καταλαμβάνοντας δύο κτήρια του βιομηχανικού συγκροτήματος. Σήμερα οι εγκαταστάσεις του έχουν επεκταθεί σε μια συνολική έκταση περίπου 60 στρεμμάτων. Περιλαμβάνουν το κεντρικό κτήριο του *Ελληνικός Κόσμος*, το θέατρο εικονικής πραγματικότητας «Θόλος», το χώρο καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και συνεδρίων «Θέατρον», δύο ακόμα κτήρια που λειτουργούν ως πολυχώροι εκδηλώσεων, αλλά και υπαίθριους χώρους.

¹⁴⁰ <http://www.fhw.gr/cosmos/>

¹⁴¹ Η σωληνοργεία ΒΙΟΣΩΛ εγκαταστάθηκε στον Ταύρο το 1940, αλλά η λειτουργία της ξεκίνησε ουσιαστικά μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, το εργοστάσιο επιτάχθηκε από τον στρατό και χρησιμοποιήθηκε ως οχυρό (<http://www.biossol.gr/profile.php?lang=1>).



Εικόνα 39: Αριστερά, το εργοστάσιο της ΒΙΟΣΩΛ, σε φωτογραφία του 1960. Δεξιά, το πολιτιστικό κέντρο του ΙΜΕ στις ίδιο βιομηχανικό συγκρότημα. Πηγές: <http://www.biossil.gr/> και <http://www.fhw.gr/cosmos/>

Πολιτιστικό Κέντρο Μουσείου Μπενάκη¹⁴²: Εγκαινιάζεται το 2004, στην οδό Πειραιώς, στα όρια του Δήμου Αθηναίων. Το πολιτιστικό κέντρο καταλαμβάνει έκταση 8200m², και φιλοξενεί πλήθος εκδηλώσεων και καλλιτεχνικών εκθέσεων, ενώ διαθέτει πωλητήριο και καφέ-εστιατόριο.

Πολιτιστικό Κέντρο του Ιδρύματος Μιχάλης Κακογιάννης¹⁴³: Λειτουργεί από το 2009, στον Ταύρο. Πρόκειται για σύγχρονο κτήριο συνολικού εμβαδού 6800m², το οποίο διαθέτει αμφιθέατρο, αίθουσα κινηματογράφου, αίθουσα πολλαπλών χρήσεων και εκθεσιακό χώρο. Στο κέντρο λειτουργούν επίσης δύο καφέ-μπαρ, εστιατόριο και πωλητήριο.

Πειραιώς 260: Χώρος πολιτισμού που στεγάζεται στο πρώην εργοστάσιο επίπλων Τσαούσογλου. Το βιομηχανικό συγκρότημα βρίσκεται στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο με τη Σχολή Καλών Τεχνών και αποτελείται από πέντε κτήρια και υπαίθριους χώρους, συνολικής έκτασης 34 στρεμμάτων (Κοντράρου, 2006). Ανήκει στην Εθνική Τράπεζα, η οποία έχει παραχωρήσει τη χρήση δύο κτηρίων του συγκροτήματος στο Φεστιβάλ Αθηνών (Δαφέρμου, 2008). Αυτά αναπαλαιώθηκαν και χρησιμοποιούνται ως αίθουσες θεάτρου και άλλων καλλιτεχνικών εκδηλώσεων, από το 2006.

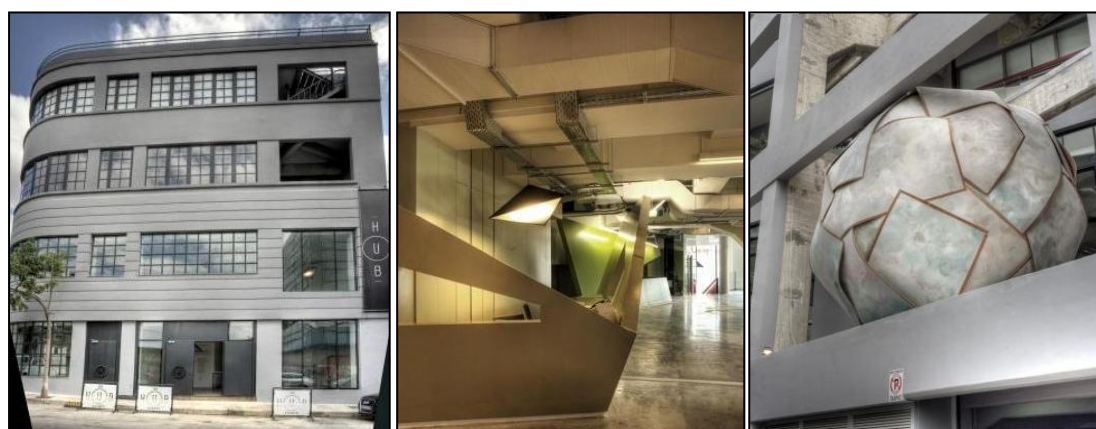
¹⁴² <http://www.benaki.gr/index.asp?id=40202&lang=gr>

¹⁴³ <http://www.mcf.gr/>



Εικόνα 40: Το βιομηχανικό συγκρότημα Τσαούσογλου (2011), φιλοξενεί, στα κτήρια Δ και Η, εκδηλώσεις του Φεστιβάλ Αθηνών. Πηγή: Προσωπικό αρχείο, <http://www.flickr.com/>.

The Hub: Το κτήριο (συνολικού εμβαδού 5000m²), που μέχρι τη δεκαετία του 1980 στέγαζε τη βιομηχανία εσωρούχων Palco, ανεγέρθηκε το 1938, και βρίσκεται πλησίον της οδού Πειραιώς απέναντι από το Μουσείο Μπενάκη (Καρουζάκης, 2010). Αφού παρέμεινε για αρκετά χρόνια εγκαταλελειμμένο, ανακαινίστηκε, και τον Οκτώβριο του 2010 εγκαινιάστηκε σε αυτό ο πολυχώρος *The Hub*. Στο ισόγειο και στο υπόγειο του κτηρίου φιλοξενούνται πολιτιστικές εκδηλώσεις, συνέδρια, πάρτι, επιδείξεις μόδας κ.τ.λ., ενώ στους τρεις ορόφους του αναπτύσσεται συγκρότημα κατοικιών loft (<http://www.thehubevents.gr/>).



Εικόνα 41: Ο πολυχώρος *The Hub*, στο παλιό εργοστάσιο της Palco. Πηγή: <http://www.if-untitled.com/>

Σχολείον¹⁴⁴: Πρόκειται για διατηρητέο βιομηχανικό συγκρότημα που βρίσκεται στον Πειραιά, δίπλα στο εργοστάσιο της ION. Αποτελείται από λιθόκτιστα κτήρια, κατασκευασμένα στις αρχές του 20ου αιώνα, και εσωτερική αυλή. Οι εγκαταστάσεις του φιλοξένησαν κατά καιρούς διάφορες χρήσεις (εργοστάσιο κινίνου, χαρτοποία Σάνιτας). Σήμερα αποτελεί ιδιοκτησία της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου (ΚΕΔ), και έχει ενοικιαστεί στην Ειρήνη Παπά, με ευθύνη της οποίας ανακαινίστηκε και

¹⁴⁴ Πηγή: Αγγελικοπούλου (2008).

λειτουργεί ως θεατρικός χώρος *Σχολείον*. Το *Σχολείον* φιλοξενεί ποικίλες πολιτιστικές δραστηριότητες, μεταξύ των οποίων εκδηλώσεις του Φεστιβάλ Αθηνών, εκθέσεις εικαστικών, θεατρικές παραστάσεις κ.τ.λ.



Εικόνα 42: Το παλιό εργοστάσιο της Σάνιτας, όπου στεγάζεται το *Σχολείον*. Πηγή: <http://www.panoramio.com/>

Πολυχώρος Απόλλων¹⁴⁵: Το κτηριακό συγκρότημα όπου στεγάζεται ο πολυχώρος *Απόλλων* της Νομαρχίας Πειραιά αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής του 19^{ου} αιώνα. Βρίσκεται στη συνοικία Καμίνια και η συνολική του επιφάνεια φτάνει τα 4500m². Οι αποκατάσταση του παλαιού εργοστασίου, το οποίο για μεγάλο διάστημα λειτουργούσε ως ορυζόμυλος, ολοκληρώθηκε το 2004.



Εικόνα 43: Ο πολυχώρος *Απόλλων*. Πηγή: <http://www.nomarhiapeiraiawifi.com/>

Το πλήθος των επενδύσεων σε χώρους «υψηλής τέχνης», κατά μήκος της οδού Πειραιώς, και ιδιαίτερα στο βόρειο σκέλος της, καταδεικνύει μια ισχυρή τάση μετατροπής του άξονα σε επίκεντρο πολιτισμού. Χαρακτηριστικό είναι ότι στις ιστοσελίδες των χώρων που έχουν αναφερθεί, η οδός προσδιορίζεται ως «ένας από τους βασικούς νέους άξονες ανάπτυξης της Αθήνας»¹⁴⁶, «νέος πολιτιστικός και

¹⁴⁵ <http://www.nomarhiapeiraiawifi.com/>

¹⁴⁶ <http://www.benaki.gr/index.asp?id=40202&lang=gr>

πνευματικός άξονας της Αθήνας»¹⁴⁷ και «σύγχρονο πολιτιστικό κέντρο με μουσεία και γκαλερί»¹⁴⁸.

3.2.4. Τα «συγκριτικά πλεονεκτήματα» της οδού

Το αυξημένο, δημόσιο και ιδιωτικό, επενδυτικό ενδιαφέρον για την οδό Πειραιώς, οφείλεται σε συγκεκριμένα, γεωγραφικά, λειτουργικά, οικονομικά και αισθητικά χαρακτηριστικά του δρόμου. Το χαρακτηριστικά αυτά διαμορφώνουν ένα περιβάλλον ευνοϊκό για την πραγματοποίηση επενδύσεων, και συνακόλουθα για την εφαρμογή αστικών πολιτικών που προσανατολίζονται στην προσέλκυση κεφαλαίου. Ειδικότερα, τα λεγόμενα «συγκριτικά πλεονεκτήματα» της οδού σχετίζονται με τη θέση της στο Λεκανοπέδιο Αττικής, τη σύνδεση της με το συγκοινωνιακό δίκτυο, τις αξίες γης, τη διάθεση «αναξιοποίητων» δομημένων και αδόμητων χώρων, και την ιδιαίτερη αισθητική του βιομηχανικού της τοπίου.

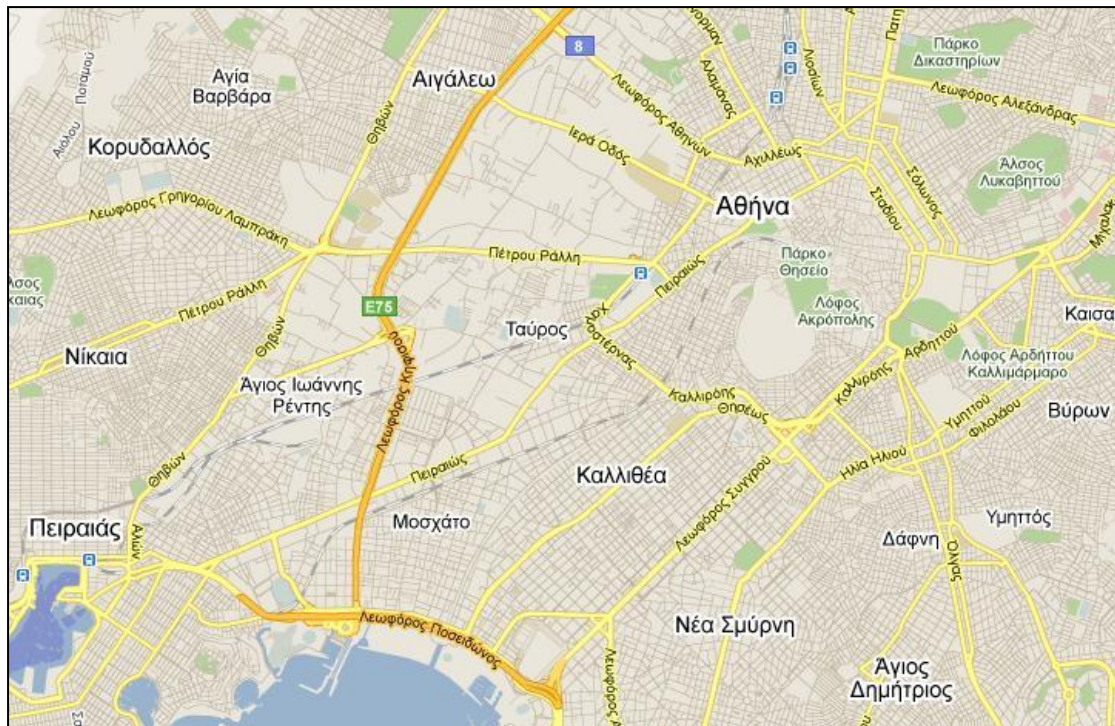
Αναλυτικότερα, η Πειραιώς αποτελεί την κύρια οδική αρτηρία σύνδεσης των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά. Ουσιαστικά, είναι τοποθετημένη στον άξονα τομής του Λεκανοπεδίου, σε ανατολικό και δυτικό, κατέχοντας έτσι κομβική θέση εντός αυτού. Η κεντρικότητα της οδού και η εγγύτητα της με τα αστικά κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, προσφέρει υψηλή πληθυσμιακή κάλυψη (ή αλλιώς μεγάλη καταναλωτική αγορά) στις πραγματοποιούμενες επενδύσεις.

Η συνθήκη αυτή ενισχύεται από τον σχετικά υψηλό βαθμό διασύνδεσης του άξονα με το ευρύτερο συγκοινωνιακό δίκτυο. Καταρχάς η οδός αναπτύσσεται σχεδόν παράλληλα με τις γραμμές του ηλεκτρικού αλλά και του προαστιακού σιδηροδρόμου. Μέσω των σταθμών που χωροθετούνται εκατέρωθεν αυτής¹⁴⁹, αυξάνεται (αμφίδρομα) η προσβασιμότητα του άξονα, όχι μόνο σε σχέση με τις περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας που καλύπτει το δίκτυο του Ηλεκτρικού και του Μετρό, αλλά επίσης με το αεροδρόμιο, το λιμάνι του Πειραιά, τα προάστια και το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Όσον αφορά στο οδικό δίκτυο η Πειραιώς, εκτός του ότι αποτελεί βασικό κυκλοφοριακό άξονα που διοχετεύει απευθείας την κίνηση μεταξύ της Αθήνας και του Πειραιά, διασταυρώνεται με τη λεωφόρο Κηφισού, ενώ μέσω του κόμβου της Χαμοστέρνας εξασφαλίζει την πρόσβαση στα νότια προάστια και μέσω των οδών Πέτρου Ράλλη και Ιεράς Οδού συνδέεται με τις δυτικές περιοχές του Λεκανοπεδίου.

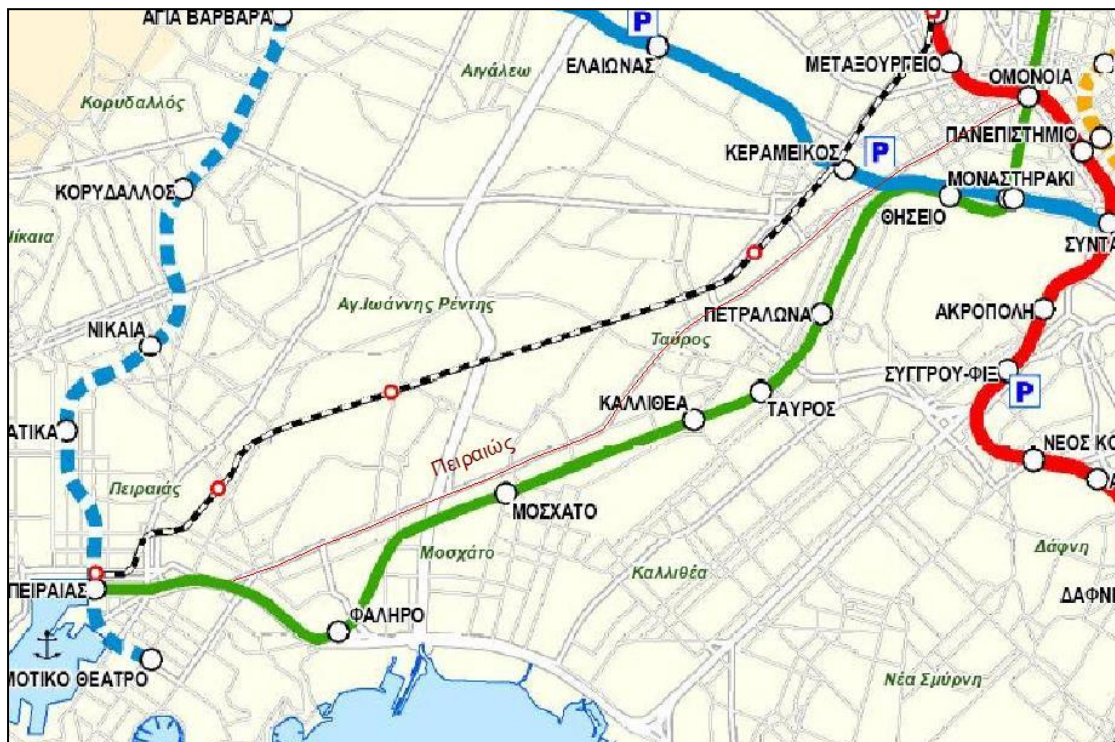
¹⁴⁷ http://www.mcf.gr/el/foundation/cultural_centre/

¹⁴⁸ <http://www.thehubevents.gr/#/ell/what-is-the-hub/the-building/>

¹⁴⁹ Ειδικότερα ο σταθμός *Μοσχάτο* του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και ο σταθμός *Ρουφ* του προαστιακού βρίσκονται πολύ κοντά στον άξονα της Πειραιώς.



Εικόνα 44: Η θέση της οδού Πειραιώς στο οδικό δίκτυο. Πηγή: <http://www.ploigos.gr/>



Εικόνα 45: Τμήμα του σχεδίου ανάπτυξης των γραμμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας (βλ. Εικόνα 18), όπου σημειώνεται η θέση της οδού Πειραιώς. Οι γραμμές του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου (πράσινη γραμμή) και του προαστιακού αναπτύσσονται σχεδόν παράλληλα με τον άξονα της οδού. Πηγή: <http://www.ametro.gr/>

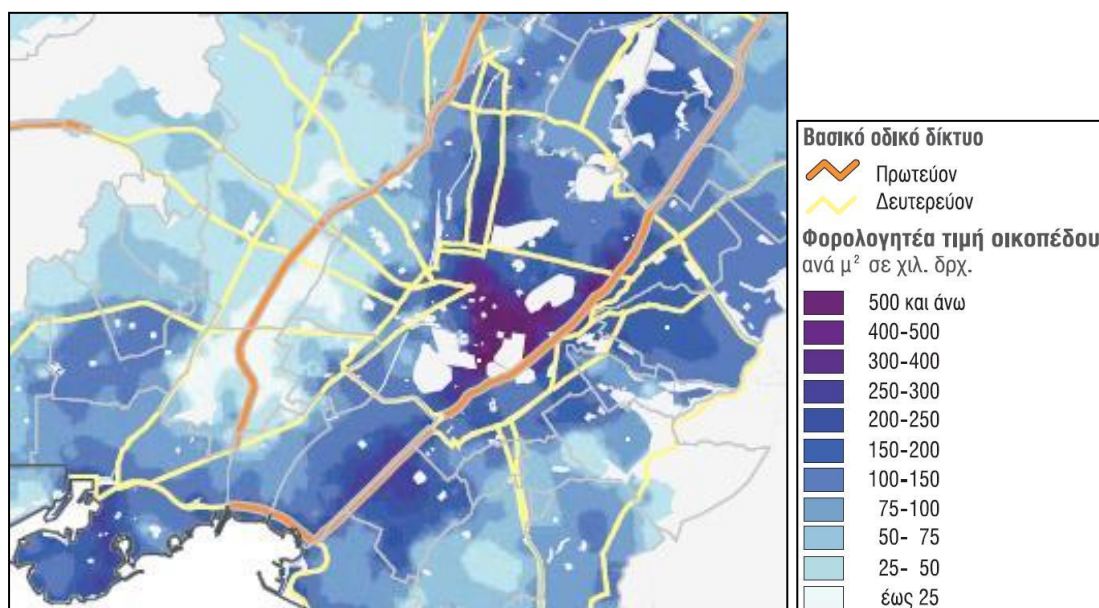


Εικόνα 46: Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας. Πηγή: <http://www.ametro.gr/>

Ένα τρίτο «πλεονέκτημα» της οδού είναι οι χαμηλές αξίες γης, σε σχέση με άλλους κεντρικούς άξονες (Δελεβεγκος, 2009, Κούτρα, 2009). Ενδεικτικά, οι αντικειμενικές αξίες¹⁵⁰ (τιμές ζωνών) όπως διαμορφώνονται στις γραμμικές ζώνες της οδού Πειραιώς, είναι αρκετά χαμηλότερες από τις αντίστοιχες στη λεωφόρο Συγγρού¹⁵¹. Για τη σύγκριση, στον Πίνακα 1, αναγράφονται οι τιμές για τις γραμμικές ζώνες, όπως καθορίζονται για τους δήμους που διατρέχουν οι δύο κυκλοφοριακοί άξονες.

Πίνακας 1: Σύγκριση των Τιμών Γραμμικών Ζωνών (αντικειμενικές αξίες), μεταξύ της οδού Πειραιώς και της λεωφόρου Συγγρού.

ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ		ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ	
Δήμος	Εύρος Τιμών Γραμμικής Ζώνης (€/m ²)	Δήμος	Εύρος Τιμών Γραμμικής Ζώνης (€/m ²)
Αθηναίων	1100 - 1950	Αθηναίων	2100 – 2850
Ταύρου	900 - 1100	Καλλιθέας	2200
Μοσχάτου	1200	Νέας Σμύρνης	2250 – 2450
Αγ. Ι. Ρέντη	1350	Παλαιού Φαλήρου	2450
Πειραιά	1100		



Εικόνα 47: Αξίες οικοπέδων στην ευρύτερη περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, 1996. Πηγή: Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας, Τόμος 1: Οι Πόλεις, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας (2002: 41).

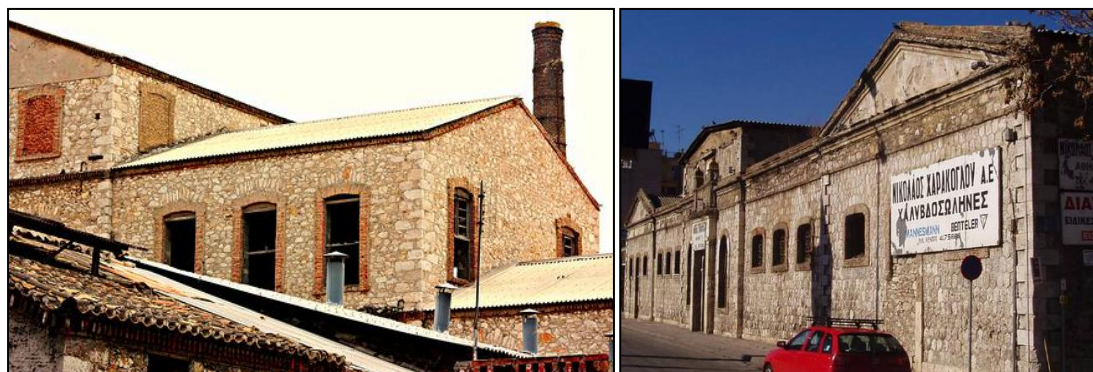
¹⁵⁰ Τα στοιχεία για τις αντικειμενικές αξίες, όπως παρουσιάζονται στην παρούσα παράγραφο αντλήθηκαν από τους σχετικούς πίνακες που εξέδωσε το Υπουργείο Οικονομικών το Φεβρουάριο του 2007.

¹⁵¹ Η σύγκριση με τη λεωφόρο Συγγρού επιλέχθηκε στη βάση της αντιστοιχίας που υπάρχει ανάμεσα στους δύο δρόμους, όσον αφορά στη γεωγραφική τους θέση και στη λειτουργία τους να συνδέουν την Αθήνα με τον Πειραιά. Ωστόσο, η λεωφόρος Συγγρού ανήκει στο πρωτεύον οδικό δίκτυο, ενώ η οδός Πειραιώς στο δευτερεύον, οπότε η σύγκριση είναι αρκετά ατελής.

Τέλος, η αποβιομηχάνιση της οδού, έχει αφήσει στην περιοχή έναν αξιόλογο αριθμό βιομηχανικών κελυφών, συχνά μεγάλης κλίμακας, τα οποία προσφέρονται για την ανάπτυξη περισσότερο δυναμικών και επικερδών δραστηριοτήτων, όπως ο πολιτισμός, η αναψυχή και το εμπόριο. Επιπλέον, το κτηριακό αυτό απόθεμα, εκτός του ότι αποτελεί διαθέσιμο φυσικό χώρο για επενδύσεις, χαρακτηρίζεται από μια ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, η οποία ανταποκρίνεται στη, σύμφωνη με τα μεταμοντέρνα καταναλωτικά πρότυπα, ζήτηση για τοπία με βιομηχανικό προφίλ.



Εικόνα 48: Το παλιό εργοστάσιο της *ΧΡΩΠΕΙ*, και η ανενεργή καπνοβιομηχανία *Κεράνης*, στον Πειραιά. Πηγή: <http://www.flickr.com/>



Εικόνα 49: Το εγκαταλελειμμένο εργοστάσιο *ΗΒΗ* (αριστερά) και οι αποθήκες *Χαράκογλου* (δεξιά), στον Πειραιά. Πηγή: <http://www.flickr.com/>

4. Η περίπτωση της βιομηχανικής ζώνης του Μοσχάτου, στο μέσο τμήμα της οδού Πειραιώς

Με θεωρητική αφετηρία τα όσα έχουν περιγραφεί μέχρι τώρα για τη μετα-βιομηχανική πόλη, και δεδομένης της τάσης μετατροπής του παραδοσιακά βιομηχανικού άξονα της οδού Πειραιώς σε ζώνη πολιτισμού, αναψυχής και εμπορίου, το παρόν τμήμα της εργασίας εστιάζει στη βιομηχανική ζώνη Μοσχάτου που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της οδού, στο μέσο περίπου της διαδρομής της. Μέσα από έρευνα πεδίου και ανάλυση των προκυπτόντων στοιχείων, ανιχνεύεται η επίδραση των τάσεων μετασχηματισμού του ιστορικού άξονα, στο αστικό αυτό τμήμα.

Αναλυτικότερα, έναυσμα για τη μελέτη της συγκεκριμένης περιοχής αποτέλεσε η χωροθέτηση ενός σημαντικού πυρήνα πολιτισμού σε χώρο παρακείμενο αυτής. Πρόκειται για το επίκεντρο πολιτισμού που συγκροτούν το πολιτιστικό κέντρο *Ελληνικός Κόσμος* του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού (I.M.E.), η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών (Α.Σ.Κ.Τ.) και ο χώρος του Φεστιβάλ Αθηνών, *Πειραιώς 260*. Κατόπιν της πρώτης αναγνωριστικής επίσκεψης στην περιοχή, ήταν φανερό, όπως θα παρουσιαστεί και στη συνέχεια, πως ο πυρήνας αυτός έρχεται σε σοβαρή αντίθεση με τη γειτονική, υποβαθμισμένη ζώνη του Μοσχάτου. Με άλλα λόγια, δίνεται η εντύπωση πως οι δραστηριότητες αυτές «φύτρωσαν» τυχαία ή και κατά λάθος στο σημείο αυτό, και πως οι τάσεις ανάπτυξης και επανάχρησης του βιομηχανικού τοπίου της οδού Πειραιώς δεν έχουν ουσιαστικά «αγγίξει» τη συγκεκριμένη περιοχή.

Συνεπώς, η έρευνα πεδίου και η αντίστοιχη ανάλυση, δεδομένης της ρητής επιθυμίας της πολιτείας για αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής και της αξιόλογης στροφής των ιδιωτικών επενδύσεων πολιτισμού και αναψυχής στην οδό Πειραιώς, κινούνται στην κατεύθυνση της διερεύνησης εκείνων των χαρακτηριστικών που πιθανώς θα ευνοήσουν την ανάπτυξη/επέκταση ανάλογων χρήσεων στην περιοχή μελέτης. Σε αυτό το πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε επί του πεδίου αναλυτική καταγραφή των χρήσεων γης, του ύψους, της παλαιότητας και της κατάστασης του κτηριακού αποθέματος¹⁵².

Από τα στοιχεία που προέκυψαν, σε συνδυασμό με δεδομένα όπως η θέση της περιοχής, η συγκοινωνιακή της σύνδεση, το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει, η διαθεσιμότητα αδόμητων εκτάσεων και οι αξίες γης, μπορούν να προκύψουν συμπεράσματα σχετικά με το αν η περιοχή προσφέρεται για να λάβουν χώρα σημαντικοί μετασχηματισμοί. Για παράδειγμα, η ύπαρξη εύκολα μετατρέψιμων χρήσεων γης, όπως οι αποθήκες και η βιοτεχνία, που κυριαρχούν στην περιοχή, ενισχύει την υπόθεση μελλοντικού εκτοπισμού τους από δυναμικότερες και πιο επικερδείς δραστηριότητες.

Πριν την παρουσίαση και ανάλυση των καταγεγραμμένων στοιχείων για την περιοχή μελέτης, πρέπει να σημειωθεί ο μεγάλος βαθμός δυσκολίας που προέκυψε κατά την έρευνα πεδίου, λόγω της ασάφειας του δομημένου και αδόμητου περιβάλλοντος. Ειδικότερα, στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής ήταν εξαιρετικά ασαφή τα όρια των

¹⁵² Τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν παρουσιάζονται στους χάρτες 4 έως 9 του Παραρτήματος Χαρτών.

κτηρίων αλλά και του περιβάλλοντος χώρου αυτών, λόγω της κακής τους κατάστασης, των αυτοσχέδιων περιφράξεων από λαμαρίνες, των ατάκτως αποθεμιμένων υλικών (κιβώτια, λάστιχα, μπάζα κτλ.) και των χτισμένων φραχτών που δυσκόλευαν την οπτική επαφή με τα επιμέρους κτήρια. Επίσης ασαφής σε ορισμένες περιπτώσεις ήταν η χρήση των κτηρίων, καθώς ήταν δυσδιάκριτο αν είναι πλήρως εγκαταλελειμμένα (χωρίς χρήση) ή λόγω της φυσικής φθοράς και της αδιαφορίας για συντήρηση παρουσιάζουν αυτή την εικόνα εγκατάλειψης.

4.1. Καθορισμός της περιοχής μελέτης

Η, προς ανάλυση, βιομηχανική ζώνη του Μοσχάτου οριοθετείται, στα βόρεια και δυτικά από τα όρια του Δήμου με τους Δήμους Ταύρου και Αγ. Ι. Ρέντη, και στα νότια, από τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, όπως αυτές διατρέχουν το Δήμο Μοσχάτου, και σε μικρό τμήμα από τα όρια του Δήμου με την Καλλιθέα (βλ. Χάρτης 1). Στην περιοχή μελέτης συμπεριλαμβάνονται, επίσης τα οικοδομικά τετράγωνα όπου χωροθετούνται το πολιτιστικό κέντρο του Ι.Μ.Ε., η Α.Σ.Κ.Τ. και ο χώρος του Φεστιβάλ Αθηνών, *Πειραιώς 260*. Τα εν λόγω Ο.Τ. ανήκουν διοικητικά στους Δήμους Ρέντη και Ταύρου, ενώ εντάσσονται στην περιοχή του Ελαιώνα της Αθήνας. Τελικά, στο σύνολο της η περιοχή μελέτης ορίζεται από τις οδούς Θεσσαλονίκης – Χανδρή – Κύπρου – Αρχιμήδους – Αναξαγόρα – Πειραιώς – Αग्रινίου – Θέμιδος – Πολυκράτους – Δαβάκη – Κονδύλη.

Ο καθορισμός των ορίων μέσα στα οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα πεδίου και η ακόλουθη ανάλυση βασίζεται στο ότι η συγκεκριμένη περιοχή περιλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της βιομηχανικής ζώνης του Μοσχάτου (*υποπεριοχή 1*), καθώς και τα παρακείμενα Ο.Τ., όπου βρίσκονται το πολιτιστικό κέντρο του Ι.Μ.Ε., η Α.Σ.Κ.Τ. και ο χώρος του Φεστιβάλ Αθηνών, *Πειραιώς 260* (*υποπεριοχή 2*). Αυτό καθιστά δυνατή την ανάδειξη των αντιθέσεων μεταξύ των δύο υποπεριοχών, καθώς και τη διερεύνηση των μεταξύ τους αλληλεπιδράσεων. Επίσης, με αφετηρία την οδό Πειραιώς και εκατέρωθεν αυτής, εκτείνεται σε εκείνα τα Ο.Τ. που έχουν συμπεριληφθεί στη θεσμοθετημένη ως παραδοσιακό τμήμα ζώνη της οδού (ΦΕΚ 510/Δ/1996), καθώς και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο που καθορίζει τις χρήσεις γης και τους συντελεστές δόμησης στη ζώνη αυτή (ΦΕΚ 1063/Δ/2004).

Επιπλέον, η *υποπεριοχή 1* αποτελεί μια λειτουργικά ομοιόμορφη ζώνη, αρκετά διαφοροποιημένη από το υπόλοιπο της οδού Πειραιώς, καθώς και από τη γειτονική περιοχή του Ταύρου. Το γεγονός αυτό δικαιολογεί την επιλογή να μελετηθεί, κατά κάποιον τρόπο, ξεχωριστά¹⁵³. Πιο συγκεκριμένα, οι ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες της περιοχής διαφοροποιούν, καταρχάς, τους «συσχετισμούς δυνάμεων» που δημιουργούνται εν μέσω μιας διαδικασίας αποβιομηχάνισης-επανάχρησης, η οποία αφορά στο σύνολο της οδού Πειραιώς. Παράλληλα, οι πιέσεις που προκύπτουν από τις παρακείμενες πολιτιστικές δραστηριότητες (*υποπεριοχή 2*), λόγω ακριβώς αυτών

¹⁵³ Αν και όχι ανεξάρτητα από το τι συμβαίνει στις υπόλοιπες περιοχές που αναπτύσσονται εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς.

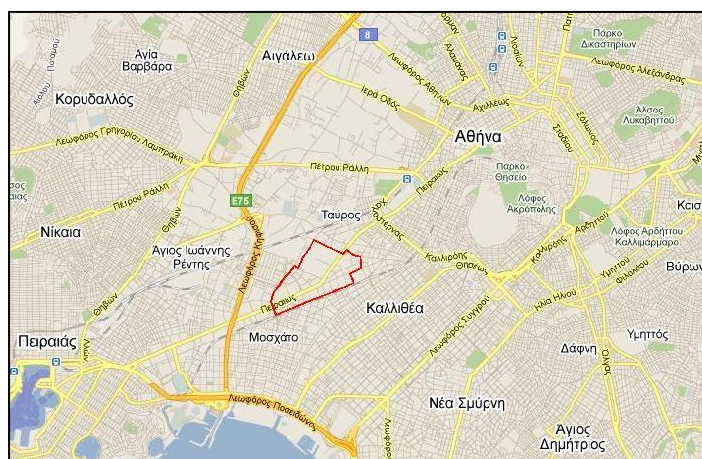
των ιδιαίτερων συνθηκών, αναμένεται να επιδράσουν διαφορετικά σε αυτό το τμήμα από ότι στην περιοχή του Ταύρου, που επίσης γειτνιάζει με την υποπεριοχή 2.



Εικόνα 50: Για τη διευκόλυνση της παρουσίασης και ανάλυσης των στοιχείων της καταγραφής, η περιοχή μελέτης μπορεί να χωριστεί σε δύο υποπεριοχές. Η υποπεριοχή 1 αποτελεί τμήμα της βιομηχανικής ζώνης του Μοσχάτου, γεγονός που τη διαφοροποιεί από την υποπεριοχή 2, δηλαδή τα Ο.Τ. όπου διαμορφώνεται ο πολιτιστικός πυρήνας της Ανώτατης Σχολής Καλών Τεχνών, του χώρου Πειραιώς 260 και του πολιτιστικού κέντρου του Ι.Μ.Ε.

4.2. Η γεωγραφική θέση της περιοχής μελέτης στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας

Η περιοχή μελέτης, κατέχει κομβική θέση εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, καθώς βρίσκεται, πρακτικά, στο μέσο της απόστασης μεταξύ των κέντρων της Αθήνας και του Πειραιά, ενώ διατρέχεται από την οδό Πειραιώς, δηλαδή την κύρια οδική αρτηρία σύνδεσης των δύο κέντρων. Η θέση αυτή της προσδίδει το χαρακτηριστικό της εγγύτητας με μεγάλες καταναλωτικές αγορές, αλλά και με το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Ενδεικτικά, το «κέντρο βάρους» της μελετώμενης έκτασης απέχει περίπου 4km, από την πλατεία Ομονοίας.

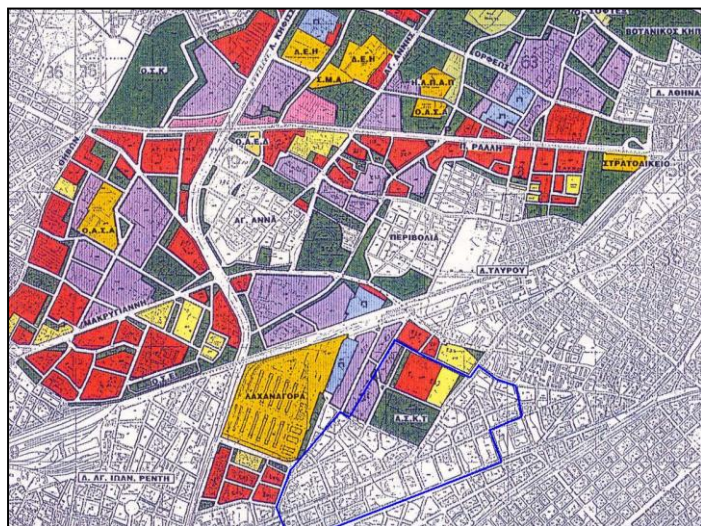


Εικόνα 51: Η θέση της περιοχής μελέτης (σημειωμένη με κόκκινη γραμμή) στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας. Υπόβαθρο: <http://www.ploigos.gr/>

Η περιοχή γειτνιάζει:

- Στα ανατολικά, με το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου Ταύρου, όπου επικρατεί η χρήση της κατοικίας, τουλάχιστον πίσω από το μέτωπο της οδού Πειραιώς. Μεγάλο τμήμα της περιοχής αυτής καταλαμβάνουν οι εργατικές πολυκατοικίες του Ταύρου.
- Στα βόρεια, με την περιοχή του Ελαιώνα και την κεντρική Λαχαναγορά της Αθήνας, στο Ρέντη. Λειτουργικά η περιοχή μελέτης αποτελεί συνέχεια της βιομηχανικής περιοχής του Ελαιώνα, καθώς, όπως θα αναλυθεί στη συνέχεια, κυριαρχείται από χρήσεις βιοτεχνίας, μεταφορών και αποθηκών.
- Στα νότια, με την περιοχή κατοικίας του Μοσχάτου. Ωστόσο, οι γραμμές του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, που αποτελούν και το όριο της εξεταζόμενης περιοχής σε αυτή την πλευρά, λειτουργούν ως φράγμα στην επέκταση των βιοτεχνικών χρήσεων προς το εσωτερικό του Δήμου Μοσχάτου. Έτσι, παρά το ότι η περιοχή μελέτης διοικητικά εντάσσεται στο Μοσχάτο, λειτουργικά διαφοροποιείται σε μεγάλο βαθμό από το υπόλοιπο του Δήμου, και σχετίζεται περισσότερο με το γειτονικό Ελαιώνα.

Τέλος, το τμήμα δυτικά της περιοχής μελέτης, και μέχρι τη λεωφόρο Κηφισού, αποτελεί τη συνέχεια της βιομηχανικής ζώνης του Μοσχάτου. Το τμήμα αυτό δεν έχει συμπεριληφθεί στην έρευνα πεδίου, καθώς θεωρήθηκε ότι η *υποπεριοχή 1*, αφενός αποτελεί έκταση ικανή να αναδείξει κάποια συμπεράσματα σχετικά με τα ζητήματα που εξαρχής θέτει η εργασία, αφετέρου γειτνιάζει άμεσα με τον πολιτιστικό πυρήνα της *υποπεριοχής 2*.



Εικόνα 52: Η θέση της περιοχής μελέτης (σημειωμένη με μπλε γραμμή) σε σχέση με τον Ελαιώνα της Αθήνας (χρωματισμένα Ο.Τ.). Υπόβαθρο: Χάρτης ρυμοτομικού σχεδίου και χρήσεων γης για τον Ελαιώνα Αττικής, σύμφωνα με το ΦΕΚ 1049/Δ/1995. Πηγή: Κονταράτου, Ε. (2009), Ελαιώνας Αθηνών: *Κριτική Προσέγγιση της Πολεοδομικής Μελέτης για τη «Διπλή Ανάπλαση»*, Μεταπτυχιακή σπουδαστική εργασία, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.Μ.Π.

4.3. Χρήσεις γης

Οι χρήσεις κτηρίων για την περιοχή μελέτης, παρουσιάζονται στους Χάρτες 4 και 5 του Παραρτήματος Χαρτών, όπως καταγράφηκαν μέσα από έρευνα πεδίου, που πραγματοποιήθηκε τη χρονική περίοδο Δεκεμβρίου 2010-Ιανουαρίου 2011. Οι χρήσεις που κυριαρχούν στην περιοχή είναι αυτές των βιοτεχνιών, των αποθηκών, του χονδρεμπορίου και των μεταφορικών υπηρεσιών, ενώ οι κατοικία απουσιάζει σχεδόν ολοκληρωτικά. Αναλυτικότερα, οι χρήσεις κτηρίων, που σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, εντοπίζονται στην περιοχή είναι:

- Βιομηχανία: στο εξεταζόμενο τμήμα εντοπίζονται 4 ενεργές βιομηχανίες. Πρόκειται για τη βιομηχανία χαλκού, *ΧΑΛΚΟΡ*, την *Adelco*, η οποία δραστηριοποιείται στην παραγωγή φαρμακευτικών και καλλυντικών προϊόντων, τη μονάδα συσκευασίας αγροτικών προϊόντων *Αινός Α.Ε.Β.Ε.*, και τη βιομηχανία κρέατος *Φλωρίδης*. Η *Adelco* και η *Αινός*, έχουν πρόσοψη στην οδό Πειραιώς, όπως και η *ΧΑΛΚΟΡ*, η οποία χωροθετείται σε μια έκταση 63, περίπου, στρεμμάτων, δίπλα στο πολιτιστικό κέντρο του Ι.Μ.Ε. (Ταύρος). Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί, πως η *Adelco* και η *ΧΑΛΚΟΡ*, λειτουργούν στην περιοχή από το 1934 και 1937, αντίστοιχα (Μπελαβίλας, 2007).



Εικόνα 53: Ενεργές βιομηχανίες, επί της Πειραιώς, στην περιοχή μελέτης (2011). Αριστερά, η Αινός Α.Ε.Β.Ε. και δεξιά η ΧΑΛΚΟΡ. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Βιοτεχνία: στην περιοχή εντοπίζεται μεγάλος αριθμός βιοτεχνιών, με αυξημένη συγκέντρωση στο τμήμα μεταξύ των οδών Θεσσαλονίκης και Πειραιώς – Κύπρου. Πρόκειται κυρίως για μονάδες επεξεργασίας μετάλλου, πλαστικού και ξύλου. Στο τρίγωνο που σχηματίζεται μεταξύ των οδών Πειραιώς και Κύπρου, κυριαρχούν οι βιοτεχνίες ενδυμάτων, ενώ βορείως της οδού Πειραιώς πληθαίνουν οι βιοτεχνίες επεξεργασίας τροφίμων, γεγονός που πιθανότατα συνδέεται με τη γειτονική Λαχαναγορά.



Εικόνα 54: Βιοτεχνίες στο εξεταζόμενο τμήμα του Μοσχάτου (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Αποθήκες/Χονδρεμπόριο: οι χρήσεις αποθηκών και χονδρεμπορίου κυριαρχούν στην περιοχή. Όπως και στην περίπτωση των βιοτεχνιών, στο τμήμα βόρεια της Πειραιώς υπερισχύουν οι αποθήκες τροφίμων. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι χρήσεις αυτές, στις περισσότερες περιπτώσεις, καταλαμβάνουν ολόκληρα κτήρια και όχι μόνο κάποιους από του υψηλότερους ορόφους.
- Μεταφορικές: στην περιοχή εντοπίζεται μεγάλη συγκέντρωση εταιρειών μεταφορών, που ωστόσο χωροθετούνται σχεδόν αποκλειστικά στο τμήμα βορείως της οδού Πειραιώς¹⁵⁴.



Εικόνα 55: Μεταφορικές, στο τμήμα βόρεια της οδού Πειραιώς (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Συνεργεία: αντιθέτως, οι χρήσεις συνεργείων, που επίσης εμφανίζουν, σχετικά, υψηλή συγκέντρωση στην περιοχή, είναι πυκνότερες στο τμήμα μεταξύ των οδών Πειραιώς και Θεσσαλονίκης.

¹⁵⁴ Συγκεκριμένα, νοτίως του άξονα της Πειραιώς, εντοπίζεται μόνο μια περίπτωση εταιρείας μεταφορών, που βρίσκεται επί της οδού.

- Πρατήρια Βενζίνης: στην περιοχή υπάρχουν 6 πρατήρια βενζίνης, πέντε από τα οποία βρίσκονται στο μέτωπο της οδού Πειραιώς, και ένα κοντά στη Λαχαναγορά.
- Αναψυκτήρια/Χώροι Εστίασης: διάσπαρτα μέσα στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται κάποια μικρά αναψυκτήρια/χώροι εστίασης, τα οποία εξυπηρετούν τους εργαζόμενους στις τοπικές επιχειρήσεις.



Εικόνα 56: Αναψυκτήρια και χώροι εστίασης στη βιομηχανική ζώνη του Μοσχάτου. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Κατοικία: οι κατοικίες είναι ελάχιστες στην περιοχή μελέτης και συγκεντρώνονται κυρίως μεταξύ των οδών Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, καθώς το τμήμα αυτό γειτνιάζει με την περιοχή κατοικίας που αναπτύσσεται κάτω από τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Βόρεια της οδού Πειραιώς, ιδιαίτερη εντύπωση, προκαλεί η παρουσία μιας μικρής ισόγειας κατοικίας, καθώς είναι η μοναδική σε αυτό το τμήμα της εξεταζόμενης περιοχής.



Εικόνα 57: Η μοναδική κατοικία που εντοπίζεται στο τμήμα βόρεια της οδού Πειραιώς (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Γραφεία – Υπηρεσίες – Τράπεζες: οι χρήσεις αυτές επίσης δεν εμφανίζονται με μεγάλη συχνότητα στην περιοχή, ούτε ακόμα επί της οδού Πειραιώς, όπως θα ήταν ίσως αναμενόμενο λόγω της κεντρικότητας του άξονα.

- Αντιπροσωπείες Αυτοκινήτων: στην περιοχή εντοπίζονται 6 αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, οι οποίες χωροθετούνται επί της Πειραιώς. Μια από αυτές στεγάζεται στο ανακαινισμένο διατηρητέο κτήριο της *Βυρσοδεψικής* (Πειραιώς 74).



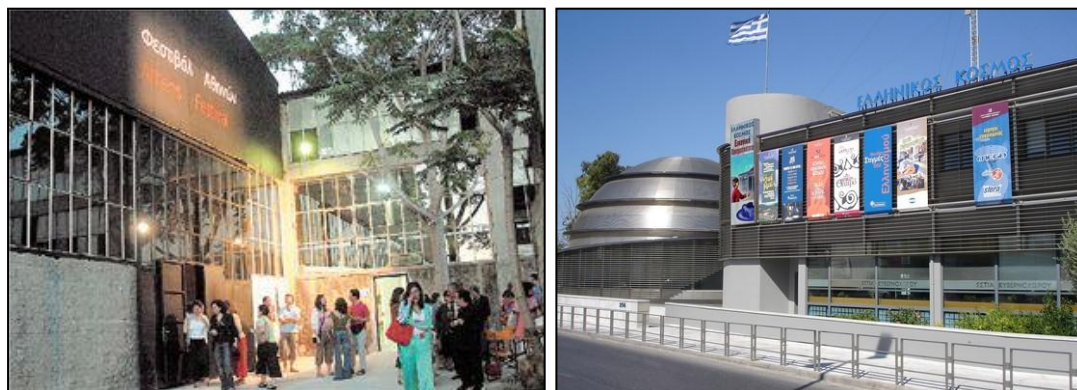
Εικόνα 58: Αντιπροσωπεία αυτοκινήτων και τράπεζα, επί της οδού Πειραιώς (2011). Η εικονιζόμενη αντιπροσωπεία στεγάζεται στο διατηρητέο κτήριο της *Βυρσοδεψικής* (ΦΕΚ 267/Δ/1997).

- Διοίκηση/Δημόσιες Υπηρεσίες: στην οδό Χανδρή, στα όρια του Δήμου Μοσχάτου με την Καλλιθέα βρίσκεται η Σχολή Επιμόρφωσης Υπαλλήλων Υπουργείου Οικονομικών, ενώ στο τμήμα βόρεια της οδού Πειραιώς εντοπίζεται ένας πυροσβεστικός σταθμός και ένα αστυνομικό τμήμα.
- Εμπόριο: όσον αφορά στο λιανικό εμπόριο τοπικού χαρακτήρα, επικρατούν τα καταστήματα πώλησης εργαλείων και επαγγελματικού εξοπλισμού, τα οποία εξυπηρετούν προφανώς τις κυρίαρχες στην περιοχή δραστηριότητες (αποθήκες, χονδρεμπόριο, βιοτεχνίες, μεταφορικές). Επί της Πειραιώς χωροθετούνται κάποια καταστήματα υπερτοπικού εμπορίου (κυρίως επίπλων, φωτιστικών και άλλων ειδών για το σπίτι), τα οποία ωστόσο είναι μικρής έως μεσαίας κλίμακας. Το μοναδικό μεγαλύτερης κλίμακας κατάστημα είναι το Planet Home το οποίο παραδόξως δεν βρίσκεται στο μέτωπο της Πειραιώς, αλλά λίγο βορειότερα.



Εικόνα 59: Διαφορετικοί τύποι εμπορικών χρήσεων στην εξεταζόμενη περιοχή (2011). Αριστερά, κατάστημα λιανικού υπερτοπικού εμπορίου. Δεξιά, ένα από τα πολλά καταστήματα με είδη επαγγελματικού εξοπλισμού, που εντοπίζονται στην περιοχή. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Εκπαίδευση: εκτός από την Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών, στην περιοχή εντοπίζεται ακόμα μια περίπτωση εκπαιδευτικού χώρου, με αρκετά διαφορετικό χαρακτήρα, καθώς πρόκειται για ιδιωτικό κολλέγιο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (IST College). Αξιοσημείωτη είναι η παρουσία, επί της Πειραιώς, ενός υπό ανέγερση κτηρίου, το οποίο προορίζεται για τη στέγαση τμημάτων της Σχολής Γραφικών Τεχνών και Καλλιτεχνικών Σπουδών του Τ.Ε.Ι. Αθήνας. Η οικοδόμηση του εν λόγω κτηρίου φαίνεται να έχει διακοπεί προσωρινά, ωστόσο η σχετική πινακίδα στην πρόσοψη του ενημερώνει για τη μελλοντική του χρήση. Πιθανότατα η επιλογή χωροθέτησης μιας ακόμα σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, με καλλιτεχνικό μάλιστα αντικείμενο, στην περιοχή, δεν είναι ανεξάρτητη της παρουσίας της Α.Σ.Κ.Τ. λίγα οικοδομικά τετράγωνα μακριά.
- Πολιτισμός: οι χρήσεις πολιτισμού στην περιοχή περιορίζονται ακριβώς στους χώρους του Φεστιβάλ Αθηνών, Πειραιώς 260, στο πολιτιστικό κέντρο «Ελληνικός Κόσμος» του Ι.Μ.Ε., και στην Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών. Πρόκειται για δραστηριότητες μεγάλης, σχετικά, κλίμακας και υπερτοπικής εμβέλειας, οι οποίες σχηματίζουν έναν ισχυρό πολιτιστικό πυρήνα, που έρχεται σε έντονη αντίθεση την πλήρη απουσία ανάλογων χρήσεων στο υπόλοιπο της περιοχής.

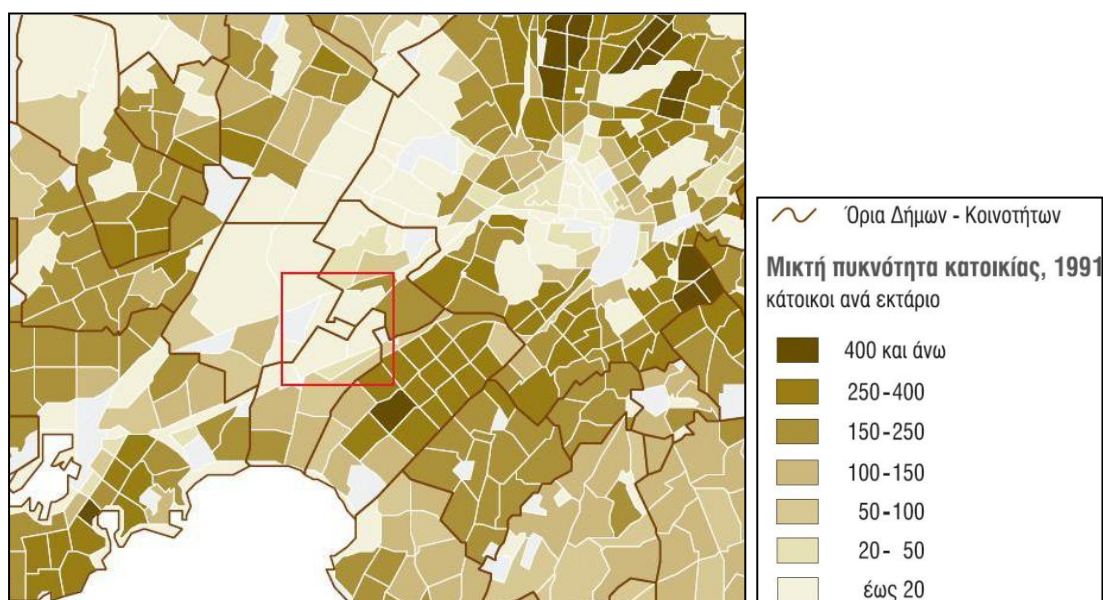


Εικόνα 60: Ο πολιτιστικός χώρος Πειραιώς 260 (αριστερά), και το πολιτιστικό κέντρο του Ι.Μ.Ε. (δεξιά). Πηγή: <http://www.tovima.gr/> και <http://www.hellenic-cosmos.gr/>.

- Κτήρια χωρίς χρήση: στην περιοχή εντοπίζεται μεγάλος αριθμός άδειων κτηριακών κελυφών, τα οποία ποικίλουν με βάση τα χαρακτηριστικά παλαιότητας, κατάστασης και πρωτότερης χρήσης. Ειδικότερα, τα χωρίς χρήση κτήρια μπορεί να είναι παλιές βιομηχανίες μεγάλης ή μεσαίας κλίμακας (π.χ. ΟΛΙΒΑ, ΕΛΣΩ, Σιδηροσωλήνες Στασινόπουλος, ΕΛΒΥΝ, επιμέρους κτήρια του εργοστασίου Τσαούσογλου, Αλευροποιία Αστήρ), ισόγεια κτίσματα, διατηρητέα ή μη, συνήθως σε πολύ κακή κατάσταση, μεταπολεμικά υψηλότερα κτήρια, αλλά και νεόδμητα, τα οποία προς το παρόν δε φιλοξενούν κάποια δραστηριότητα.

4.4. Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από την έντονη παρουσία βιοτεχνικών – αποθηκευτικών χρήσεων, ενώ η κατοικία απουσιάζει σχεδόν ολοκληρωτικά από αυτή. Σύμφωνα με τη μελέτη «Ανάπλαση της Οδού Πειραιώς» (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2002), η πληθυσμιακή μικτή πυκνότητα στο τμήμα του Μοσχάτου (*υποπεριοχή 1*) φτάνει μόλις τα 6 άτομα ανά εκτάριο¹⁵⁵ (Καραμπούκαλου, 2009: 21).



Εικόνα 61: Μικτή πυκνότητα κατοικίας, 1991. Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στην κατηγορία «έως 20» κάτοικοι ανά εκτάριο. Πηγή: *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας, Τόμος 1: Οι Πόλεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας (2002: 44).

Ωστόσο, κάποια συμπεράσματα για τον κοινωνικοεπαγγελματικό τύπο της περιοχής, μπορούν να εξαχθούν από στοιχεία που αφορούν στα ποσοστά απασχόλησης του συνόλου των εργαζομένων της περιοχής (ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας τους) ανά τομέα παραγωγής, σε συνδυασμό βέβαια με τα δεδομένα για τις κυρίαρχες χρήσεις γης, όπως έχουν καταγραφεί από την έρευνα πεδίου.

Σύμφωνα με τη μελέτη ανάπλασης της Πειραιώς (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2002), για το τμήμα του Δήμου Μοσχάτου, που αναπτύσσεται εκατέρωθεν της οδού και έχει χαρακτηριστεί ως παραδοσιακό¹⁵⁶, καταγράφονται συνολικά 6.396 εργαζόμενοι, επί των οποίων, το 0.16% εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, 51.4% στο δευτερογενή και 48.44% στον τριτογενή (Καραμπούκαλου, 2009: 21). Όπως προκύπτει από τα αντίστοιχα ποσοστά, που αφορούν στα τμήματα των υπόλοιπων Δήμων που διατρέχει η Πειραιώς, η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα ξεπερνά την απασχόληση στον τριτογενή μόνο στις περιπτώσεις των Δήμων Μοσχάτου και Ρέντη (Πίνακας 2) .

¹⁵⁵ Τα δεδομένα της μελέτης προέρχονται από επεξεργασία των στοιχείων απογραφής της ΕΣΥΕ για το 1991.

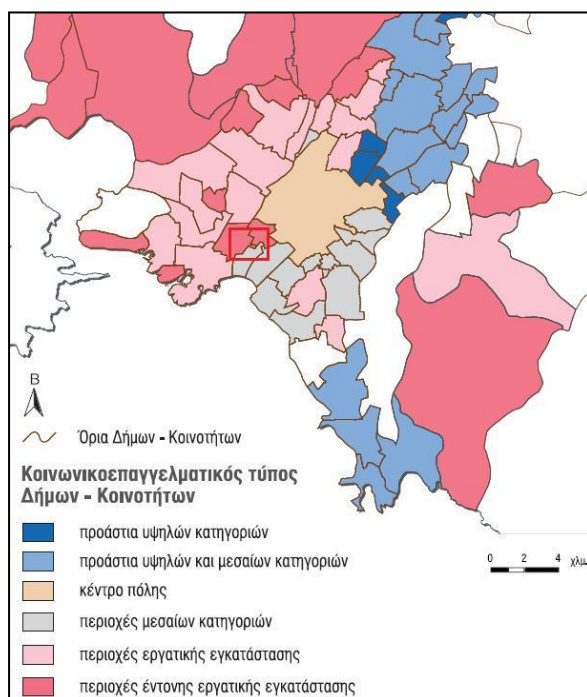
¹⁵⁶ Το μεγαλύτερο κομμάτι αυτού του τμήματος καταλαμβάνει η *υποπεριοχή 1* της περιοχής μελέτης.

Πίνακας 2: Ποσοστά απασχόλησης στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα, στα τμήματα των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Μοσχάτου, Ρέντη και Πειραιά, που εντάσσονται στην θεσμοθετημένη ως παραδοσιακό τμήμα ζώνη της οδού Πειραιώς. Πηγή: Μελέτη «Ανάπλαση της Οδού Πειραιώς»¹⁵⁷, ΥΠΕΧΩΔΕ, 2002, όπως παρουσιάζεται στο Καραμπούκαλου (2009: 21).

Δήμος	Ποσοστό απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα	Ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα
Αθηναίων	19.62%	80.38%
Ταύρου	41.55%	58.45%
Μοσχάτου	51.4%	48.44%
Αγ. Ι. Ρέντη	53.26%	46.74%
Πειραιά	15%	84.99%

Τα αυξημένα ποσοστά απασχόλησης στον δευτερογενή τομέα, προφανώς ερμηνεύονται μέσα από την παρουσία μεγάλου αριθμού βιοτεχνιών, αλλά και αρκετών βιομηχανιών στην περιοχή μελέτης. Ωστόσο, σύμφωνα πάλι με τις κυρίαρχες χρήσεις γης, ακόμα και η απασχόληση στον τριτογενή τομέα αφορά σε κλάδους όπως οι μεταφορές, το χονδρεμπόριο και το λιανικό εμπόριο επαγγελματικού εξοπλισμού, δηλαδή δραστηριότητες που εντάσσονται στους χαμηλότερους κλάδους του τριτογενούς, λειτουργούν συνήθως συμπληρωματικά ως προς τη μεταποίηση και έχουν χαρακτηριστικά που προσεγγίζουν περισσότερο τον δευτερογενή τομέα.

Τέλος, παρά το ότι το τμήμα αυτό εντάσσεται στο Δήμο Μοσχάτου, που χαρακτηρίζεται ως περιοχή μεσαίων κατηγοριών, το κοινωνικοεπαγγελματικό προφίλ της περιοχής, προσεγγίζει περισσότερο τον γειτονικό Ελαιώνα.



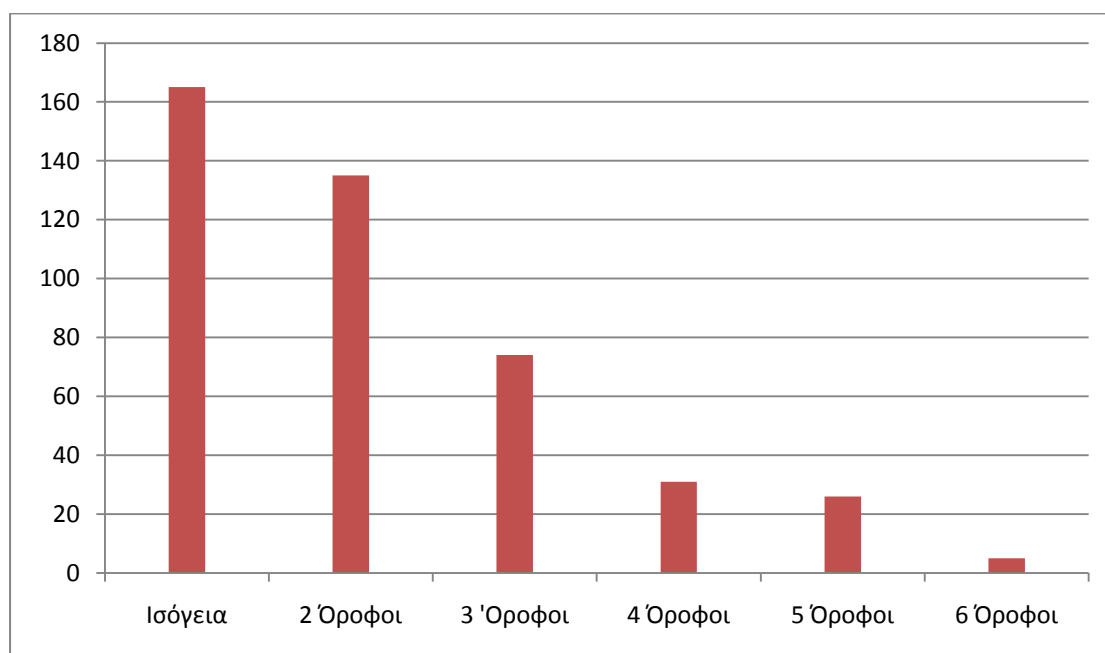
Εικόνα 62: Αδρή κοινωνική κατηγοριοποίηση των Δήμων και Κοινοτήτων της ευρύτερης περιοχής του ΠΣ Πρωτευούσης, 1991. Πηγή: *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας, Τόμος 1: Οι Πόλεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας (2002: 48).

¹⁵⁷ Τα δεδομένα της μελέτης προέρχονται από επεξεργασία των στοιχείων απογραφής της ΕΣΥΕ για το 1991.

4.5. Κτηριακό απόθεμα

Το κτηριακό απόθεμα της περιοχής μπορεί να περιγραφεί μέσω των κυρίαρχων χαρακτηριστικών που αφορούν στον αριθμό ορόφων, στην παλαιότητα και στην κατάσταση των κτισμάτων.

Όσον αφορά στο ύψος των κτηρίων (Χάρτης 6), είναι χαρακτηριστική η κυριαρχία της χαμηλής δόμησης στην περιοχή, με τα ισόγεια και διώροφα κτίσματα να υπερέχουν αριθμητικά. Το μέγιστο ύψος κτηρίων φτάνει τους 6 ορόφους, με μόνο πέντε συνολικά εξώροφα κτίσματα στην περιοχή, εκ των οποίων τα τέσσερα βρίσκονται επί της Πειραιώς. Επίσης, σημαντική παρατήρηση είναι ότι ελάχιστα κτήρια διαθέτουν ημιυπόγειους χώρους.



Εικόνα 63: Αριθμός ορόφων στην περιοχή μελέτης (απόλυτη συχνότητα). Πηγή: Καταγραφή επί του πεδίου, ίδια επεξεργασία.

Σχετικά με την παλαιότητα του κτηριακού αποθέματος (Χάρτης 7), αρχικά πρέπει να αναφερθεί, πως η παρούσα ανάλυση, καθώς βασίζεται σε επί του πεδίου παρατηρήσεις, δεν έχει την ακρίβεια μιας επίσημης απογραφής. Ωστόσο, εξυπηρετεί τον επιμέρους στόχο της εργασίας, ο οποίος είναι η διερεύνηση των τάσεων ανάπτυξης, που πιθανόν εκδηλώνονται στην περιοχή τα τελευταία χρόνια. Επίσης, σε συνδυασμό με άλλα στοιχεία (π.χ. χρήση, κατάσταση κτηρίου, διατηρητέο ή μη) αναδεικνύει την ύπαρξη λανθάνοντος κτηριακού δυναμικού, δηλαδή αναξιοποίητων εγκαταστάσεων ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας, κατασκευασμένων κυρίως πριν από το 1950.

Σε γενικές γραμμές στην περιοχή επικρατούν οι κατασκευές των δεκαετιών 1950-1980, ωστόσο εντοπίζονται αρκετά κτίσματα που έχουν ανεγερθεί μετά το 1990, ή είναι ανακαινισμένα. Τα τελευταία χωροθετούνται κυρίως επί της Πειραιώς και στο

τμήμα μεταξύ της οδού και των γραμμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, ενώ φιλοξενούν χρήσεις όπως τράπεζες, δημόσιες υπηρεσίες, γραφεία, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και, γενικότερα, δραστηριότητες (λιανικό υπερτοπικό εμπόριο, χονδρεμπόριο) που αναπτύσσουν οι, μεγαλύτερης εμβέλειας, επιχειρήσεις της περιοχής. Οι προ του 1950 κατασκευές αφορούν κυρίως σε βιομηχανικά κελύφη του μεσοπολέμου¹⁵⁸ και ισόγεια κτίσματα, συνήθως χωρίς χρήση και σε κακή κατάσταση.



Εικόνα 64: Νεόδμητα κτήρια στην περιοχή μελέτης (2011). Τα νεόδμητα είναι ελάχιστα στην περιοχή, ενώ δεν εντοπίζονται συγκεντρωμένα σε κάποιο θύλακα, παρά διάσπαρτα, σε διάφορα σημεία. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Η εικόνα που παρουσιάζει η περιοχή, με βάση την κατάσταση των κτηρίων (Χάρτης 8), είναι αρκετά υποβαθμισμένη, ιδιαίτερα πίσω από τα μέτωπα της Πειραιώς. Ωστόσο εντοπίζονται σημαντικές, σχετικά, διαφορές, μεταξύ του τμήματος που βρίσκεται βορείως του άξονα των οδών Πειραιώς – Κύπρου, το οποίο είναι και το περισσότερο υποβαθμισμένο, και εκείνου που αναπτύσσεται μεταξύ του άξονα αυτού και των γραμμών του ηλεκτρικού. Παρά τις όποιες εξαιρέσεις, τα κτήρια που φιλοξενούν χρήσεις βιοτεχνίας, αποθηκών-χονδρεμπορίου, μεταφορών, εμπορίου επαγγελματικού εξοπλισμού, αλλά και τα περισσότερα κενά κελύφη, χαρακτηρίζονται από μια μέτρια προς κακή κατάσταση. Αντίθετα, οι κατασκευές που στεγάζουν τράπεζες, αντιπροσωπείες, υπερτοπικό εμπόριο, γραφεία και κατοικίες παρουσιάζουν πολύ καλύτερη εικόνα.

Η κατάσταση των επιμέρους κτηρίων σχετίζεται με την παλαιότητα τους, ωστόσο αμεσότερος φαίνεται να είναι ο συσχετισμός κατάστασης – χρήσης. Αυτό οφείλεται στο ότι δραστηριότητες όπως βιοτεχνίες, αποθήκες και μεταφορικές προκαλούν σημαντική φθορά στα κτηριακά κελύφη, ενώ αμελούνται οι εργασίες συντήρησής τους, καθώς σε αυτές τις περιπτώσεις η προβολή της εκάστοτε επιχείρησης μέσω μιας φροντισμένης εξωτερικής εικόνας δεν θεωρείται απαραίτητη. Έτσι, εντοπίζονται σημαντικές διαφορές μεταξύ των κτισμάτων που στεγάζουν τις εν λόγω δραστηριότητες και εκείνων που φιλοξενούν πιο «ευγενείς» χρήσεις (τράπεζες, εμπορικά, κατοικία), ακόμα και όταν πρόκειται για κατασκευές της ίδιας περιόδου.

¹⁵⁸ Επιπλέον πηγή όσον αφορά στην παλαιότητα των βιομηχανικών κελυφών: Μπελαβίλας (2007).



Εικόνα 65: Η γενικότερη εικόνα του κτηριακού δυναμικού της περιοχής. Χαμηλή δόμηση και κακή κατάσταση των κτηρίων (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

Τέλος, στην περιοχή εντοπίζονται 11 διατηρητέα, σύμφωνα με το ΦΕΚ 267/Δ/1997, κτήρια ή συγκροτήματα κτηρίων (Χάρτης 9). Πρόκειται κυρίως για βιομηχανικά κελύφη, αρκετά από τα οποία δε στεγάζουν κάποια χρήση, ενώ βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Μεταξύ των διατηρητέων κελυφών εντοπίζονται δύο περιπτώσεις πρόσφατης ανακαίνισης και επανάχρησης. Ειδικότερα το κτήριο της *Βυρσοδεψικής φιλοξενεί αντιπροσωπεία αυτοκινήτων*, ενώ στα πρώην *Βυρσοδεψεία Σίμος*, στεγάζονται τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας *Jumbo*. Επίσης, στο νεοκλασικό συγκρότημα *Νέλσων*, όπου λειτουργούσαν κατά το μεσοπόλεμο τα *Υφαντήρια Σικιαρίδη*, έχει μεταφερθεί από τα μέσα της δεκαετίας του 1990 η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών. Ωστόσο, τα κτήρια του συγκροτήματος που έχουν κηρυχθεί διατηρητέα, ουσιαστικά δε στεγάζουν κάποια δραστηριότητα, ενώ βρίσκονται σε πολύ κακή κατάσταση.

Είναι χαρακτηριστικό ότι σημαντικά, μεσοπολεμικά, βιομηχανικά κελύφη, ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής και ιστορικής αξίας, δεν έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε σημαντική αλλοίωση ή και κατεδάφιση τους. Τέτοια παραδείγματα είναι το εργοστάσιο της *ΟΛΙΒΑ*, το βιομηχανικό συγκρότημα *ΕΛΣΩ*, το συγκρότημα *Τσαούσογλου* και η πρώην *ΒΙΟΣΩΛ*. Όσον αφορά στα δύο τελευταία, επαναχρησιμοποιούνται ήδη, στεγάζοντας χρήσεις πολιτισμού (Φεστιβάλ Αθηνών και *I.M.E.*, αντίστοιχα), με διατήρηση των βασικότερων αρχικών κτισμάτων.

Πίνακας 3: Τα διατηρητέα κτήρια της περιοχής μελέτης, σύμφωνα με το ΦΕΚ 267/Δ/1997. Η χρήση και η κατάσταση τους αναφέρεται στη χρονική περίοδο της απογραφής που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της παρούσας εργασίας (Δεκέμβριος 2010-Ιανουάριος 2011).

Διατηρητέο Κτήριο	Χρήση	Κατάσταση
Βιομ. Συγκρ. <i>Adelco</i> (Πειραιώς 37)	Βιομηχανία	Μέτρια
Βιομ. Συγκρ. <i>ΕΛΒΥΝ</i> (Πειραιώς 39)	Χωρίς Χρήση	Κακή
<i>ΒΥΡΣΟΔΕΨΙΚΗ</i> (Πειραιώς 74)	Αντιπροσωπεία Αυτοκινήτων	Ανακαινισμένο
Κτήριο Στροφής Πειραιώς (Πειραιώς 77)	Χωρίς Χρήση	Μέτρια
Πειραιώς 86	Άτυπη Χρήση Κατοικίας (διαμονή οικογενειών Ρομά)	Κακή
Συγκρ. <i>ΝΕΛΣΩΝ</i> (Πειραιώς 256)	Α.Σ.Κ.Τ.	Κακή
<i>ΒΥΡΣΟΔΕΨΕΙΑ ΣΙΜΟΣ</i> (Κύπρου 9)	Γραφεία	Ανακαινισμένο
Αγίων Σαράντα 24	Αποθήκη	Μέτρια
Βιομ. Συγκρ. <i>Σιδηροσωλήνων</i> <i>Στασινόπουλου</i> (Πειραιώς 69)	Χωρίς Χρήση	Κακή
Ύδρας 3	Κατοικία	Μέτρια
Λεβιδίου και Αναξαγόρα	Χωρίς Χρήση	Κακή



Εικόνα 66: Διατηρητέα κτήρια στην περιοχή μελέτης (2011). Αριστερά, κτήριο του συγκροτήματος *Νέλσων* (Α.Σ.Κ.Τ.), και δεξιά, το ανακαινισμένο *Βυρσοδεψείο Σίμος*. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Εικόνα 67: Διατηρητέα κτήρια στην περιοχή μελέτης (2011). Αριστερά, βιομηχανικό κέλυφος επί της οδού Πειραιώς, όπου διαμένουν οικογένειες Ρομά, και δεξιά, το ανενεργό βιομηχανικό συγκρότημα *Σιδηροσωλήνων Στασινόπουλου*.



Εικόνα 68: Αξιόλογα βιομηχανικά κελύφη, τα οποία δεν έχουν κηρυχθεί διατηρητέα (2011). Πάνω αριστερά, κτήριο του συγκροτήματος Τσαούσογλου στην οδό Πολυκράτους, πάνω δεξιά το ανενεργό εργοστάσιο *ΕΛΣΩ*, και κάτω το κτήριο της *ΟΛΙΒΑ*. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

4.6. Μια συνολική εικόνα της περιοχής μελέτης

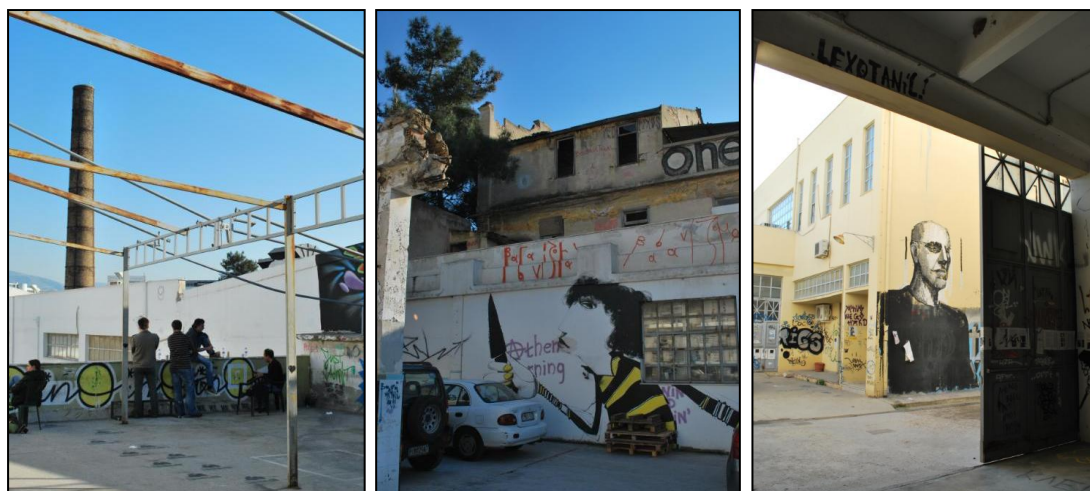
Η ιδιότυπη λειτουργία της περιοχής ως βιομηχανικής ζώνης έχει διαμορφώσει ένα ιδιαίτερο τοπίο, εμφανώς υποβαθμισμένο, που ωστόσο διαθέτει σημαντικά θετικά στοιχεία. Βασικά χαρακτηριστικά της περιοχής είναι η ελάχιστη παρουσία της κατοικίας, η πλήρης απουσία κοινόχρηστων χώρων πρασίνου και χρήσεων αναψυχής, και η αριθμητική υπεροχή δραστηριοτήτων όπως η βιοτεχνία, οι αποθήκες, το χονδρεμπόριο και οι μεταφορικές.

Η περιοχή μπορεί να χωριστεί σε 5 τμήματα, τα οποία εμφανίζονται, σχετικά, διαφοροποιημένα. Πρόκειται για:

- Τα Ο.Τ. όπου χωροθετούνται η βιομηχανία ΧΑΛΚΟΡ, η Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών, το παλιό βιομηχανικό συγκρότημα Τσαούσογλου, κτήρια του οποίου φιλοξενούν το Φεστιβάλ Αθηνών, και το πολιτιστικό κέντρο του Ι.Μ.Ε. Το τμήμα αυτό, λόγω των υπερτοπικών χρήσεων πολιτισμού που περιλαμβάνει διαφοροποιείται σημαντικά από το υπόλοιπο της περιοχής μελέτης, και μπορεί να θεωρηθεί ως το περισσότερο αναβαθμισμένο. Ωστόσο, η Α.Σ.Κ.Τ. αποτελεί, κατά κάποιο τρόπο, τον μοναδικό καθημερινά «ζωντανό» χώρο, μεταξύ αυτών των πολιτιστικών υποδομών. Ειδικότερα, το εργοστάσιο Τσαούσογλου (*Πειραιώς 260*), μεγάλο τμήμα του οποίου παραμένει μη ανακαινισμένο και σε κακή κατάσταση, φιλοξενεί μόνο περιστασιακά κάποιες εκδηλώσεις, με αποτέλεσμα τον υπόλοιπο καιρό να στέκει ως κενό κέλυφος. Το πολιτιστικό κέντρο του Ι.Μ.Ε., αναπτυγμένο εσωστρεφώς πρακτικά δεν «επικοινωνεί» με την περιοχή, ενώ ο πίσω χώρος του, όπως βγαίνει στις οδούς Θέμιδος και Πολυκράτους, μοιάζει περισσότερο με προασιακό εμπορικό κέντρο τύπου big box.



Εικόνα 69: Αριστερά, ο χώρος του Ι.Μ.Ε. από την οδό Πολυκράτους (2011). Δεξιά, *Πειραιώς 260*, ο χώρος λειτουργεί περιστασιακά παραμένοντας κλειστός τον υπόλοιπο καιρό (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Εικόνα 70: Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Το τμήμα που βρίσκεται βόρεια, και πίσω από το μέτωπο της οδού Πειραιώς, είναι το περισσότερο υποβαθμισμένο κομμάτι της περιοχής μελέτης. Αποτελεί προέκταση της βιομηχανικής ζώνης του Ελαιώνα και γειτνιάζει με τη Λαχαναγορά του Ρέντη. Στο τμήμα αυτό κυριαρχούν χρήσεις αποθηκών, χονδρεμπορίου και βιοτεχνιών, που αφορούν κυρίως σε τρόφιμα, ενώ συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός μεταφορικών. Το φθαρμένο κτηριακό απόθεμα, η κακή κατάσταση του οδοστρώματος, με τα «μπαλώματα» και τις λακκούβες με τα λιμνάζοντα νερά, τα ανύπαρκτα, ημικατεστραμμένα ή κατελημμένα, από διάφορα υλικά, πεζοδρόμια, τα πεταμένα σκουπίδια, η κίνηση των φορτηγών, οι συνεχείς φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων, η άσχημη μυρωδιά από τις μονάδες επεξεργασίας κρέατος, διαμορφώνουν ένα εξαιρετικά υποβαθμισμένο περιβάλλον. Χαρακτηριστικό είναι ότι πάνω από την περιοχή πετούν σμήνη γλάρων, που, ως γνωστόν, πέρα από τις θάλασσες βρίσκουν τροφή κυρίως σε σκουπιδοτόπους (και σαφώς η περιοχή δε «βλέπει» θάλασσα). Ωστόσο, λόγω της αραιής δόμησης διαμορφώνονται αξιόλογες αδόμητες εκτάσεις, οι οποίες, σε συνδυασμό με τα χαμηλά ύψη κτηρίων και τα μεγάλα μεγέθη των οικοδομικών τετραγώνων, δίνουν την εντύπωση πως η περιοχή «αναπνέει», δηλαδή δεν παρουσιάζει την ασφυκτική εικόνα που βρίσκει κανείς στις πολυκατοικιοποιημένες περιοχές της Αθήνας. Βέβαια, οι χώροι αυτοί, αφενός δεν έχουν δημόσιο χαρακτήρα, και συνακόλουθα δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τους ανύπαρκτους ελεύθερους/κοινόχρηστους χώρους, αφετέρου λειτουργούν συνήθως, είτε ως μάντρες υλικών, είτε ως προεκτάσεις για τις παρακείμενες μεταφορικές, τις αποθήκες και τα συνεργεία, είτε σε κάποιες περιπτώσεις για τη στάθμευση φορτηγών. Μια γενικότερη διαπίστωση είναι ότι η περιοχή είναι σαφώς υποβαθμισμένη περιβαλλοντικά, ωστόσο διαθέτει κάποια θετικά στοιχεία που είναι δυσεύρετα στα περισσότερα τμήματα του αθηναϊκού αστικού ιστού. Πρόκειται κυρίως για την πιο «ανθρώπινη» κλίμακα του δομημένου περιβάλλοντος, λόγω της αριθμητικής υπεροχής των χαμηλών κτηρίων, την ύπαρξη αρκετών αδόμητων εκτάσεων, την εξωστρέφεια των παραγωγικών δραστηριοτήτων και το ιδιαίτερο κοινωνικό περιβάλλον που δημιουργούν οι

εργαζόμενοι στην περιοχή. Τα τελευταία αποτυπώνεται στον αυθορμητισμό, στις ομιλίες και στο γέλιο των ανθρώπων της περιοχής, καθώς και στο φιλόξενο περιβάλλον που δημιουργείται στα μικρά, και μάλλον όχι πολύ φροντισμένα, αναψυκτήρια της περιοχής, οπότε οι χάρτες και οι στατιστικοί δείκτες αδυνατούν να το περιγράψουν.



Εικόνα 71: Εικόνα υποβάθμισης στο τμήμα βόρεια της οδού Πειραιώς (2011). Αριστερά, γλάροι πάνω από βιομηχανία κρέατος, και δεξιά, δρόμος με "μπαλώματα", λακκούβες και σκουπίδια. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Εικόνα 72: Εναπόθεση υλικών σε πεζοδρόμια και αδόμητους χώρους. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



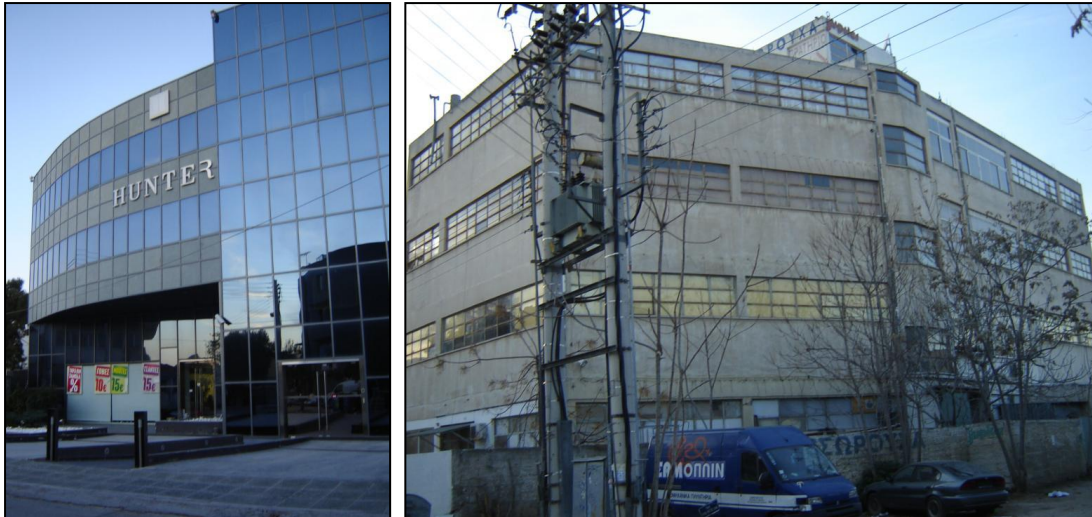
Εικόνα 73: Φορτοεκφορτώσεις και σταθμευμένα φορτηγά, συνθήκες που δημιουργούνται, κυρίως, λόγω της παρουσίας μεγάλου αριθμού μεταφορικών στην περιοχή (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Το τμήμα που βρίσκεται μεταξύ του άξονα Πειραιώς – Κύπρου και των γραμμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Η σημαντικότερη διαφοροποίηση του τμήματος αυτού σε σχέση με τα υπόλοιπα, έγκειται στην παρουσία αρκετών, σχετικά, κατοικιών. Το γεγονός αυτό, που καταδεικνύει αρχικά έναν μικρότερο βαθμό υποβάθμισης, μπορεί να εξηγηθεί μέσω της γειννίασης της περιοχής με την περιοχή κατοικίας του Μοσχάτου. Σε αυτό το κομμάτι εντοπίζεται σημαντικός αριθμός βιοτεχνιών (επίπλου, πλαστικού, επεξεργασίας μετάλλου, επιγραφών κτλ.), αποθηκών και συνεργείων, αλλά επίσης αρκετά γραφεία, κάποια τοπικού χαρακτήρα εμπορικά καταστήματα, τράπεζες και αναψυκτήρια. Εδώ είναι σημαντική η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής του ηλεκτρικού, ως φράγματος στην επέκταση των βιοτεχνικών χρήσεων στο εσωτερικό του Δήμου Μοσχάτου, αλλά και αντιστρόφως στην επέκταση χρήσεων κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου προς το εξεταζόμενο τμήμα.



Εικόνα 74: Εγκαταλελειμμένη και ενεργή βιοτεχνία στο τμήμα μεταξύ των οδών Πειραιώς και Θεσσαλονίκης. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Το τρίγωνο που δημιουργείται μεταξύ των οδών Πειραιώς – Κύπρου και των ορίων της περιοχής μελέτης με τους Δήμους Ταύρου και Καλλιθέας. Εδώ επικρατούν οι χρήσεις αποθηκών και χονδρεμπορίου, κυρίως ειδών ένδυσης. Αρκετά κτήρια δε στεγάζουν κάποια χρήση, ενώ μεταξύ αυτών δεσπόζει το παλιό βιομηχανικό συγκρότημα *ΕΛΣΩ*, το οποίο και καταλαμβάνει σημαντική έκταση. Γενικά το κομμάτι αυτό είναι λιγότερο «ζωντανό» από τα δύο προηγούμενα, γεγονός που αποτυπώνεται στην απουσία κατοικιών αλλά και αναψυκτηρίων-χώρων εστίασης. Επίσης, παρά την ύπαρξη αρκετών ισογείων, κάποιοι υψηλότεροι κτηριακοί όγκοι, καθώς και οι χτισμένες περιφράξεις των περιβαλλόντων αδόμητων χώρων, επιβάλλουν μια αίσθηση εσωστρέφειας και σχετικά μεγάλων υψών.



Εικόνα 75: Χονδρεμπόριο στο τμήμα μεταξύ των οδών Πειραιώς και Κύπρου. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Εικόνα 76: Η πίσω πλευρά του εγκαταλελειμμένου βιομηχανικού συγκροτήματος *ΕΛΣΩ*. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

- Το μέτωπο της οδού Πειραιώς. Κατά μήκος της οδού Πειραιώς εμφανίζονται αρκετά ετερόκλητα στοιχεία: Ενεργές ή εγκαταλελειμμένες βιομηχανίες, τράπεζες, μάντρες υλικών, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, κτήρια εκπαίδευσης, εμπορικές εκθέσεις, πρατήρια βενζίνης, υπερτοπικές χρήσεις πολιτισμού, πέτρινα ημιερειπωμένα ισόγεια, εξάωροφες σύγχρονες κατασκευές κτλ. Το τοπίο στο τμήμα αυτό δεν εμφανίζεται τόσο υποβαθμισμένο, όσο στα τμήματα που έχουν περιγραφεί μέχρι τώρα, αν εξεταστεί με βάση την κατάσταση του κτηριακού αποθέματος και την παρουσία οχλουσών χρήσεων. Ωστόσο, η οδός, παρά τη μακρόχρονη και ιδιαίτερης σημασίας ιστορική εξέλιξη της, σήμερα μοιάζει με δρόμο χωρίς ταυτότητα. Η αίσθηση του απρόσωπου, όπως «επιβάλλεται» στον πεζό επισκέπτη, μάλλον λειτουργεί ως μια διαφορετικού τύπου υποβάθμιση από εκείνη που εμφανίζεται στο εσωτερικό της περιοχής. Τα ιστορικά βιομηχανικά κτήρια, ουσιαστικά «χάνονται» ανάμεσα σε αντιπροσωπείες, τράπεζες, πρατήρια βενζίνης και εμπορικές εκθέσεις, οι ελεύθεροι χώροι πρασίνου και συνάθροισης είναι ανύπαρκτοι, οι λίγες χρήσεις πολιτισμού λειτουργούν είτε περιστασιακά είτε εσωστρεφώς, ενώ οι άνθρωποι που κυκλοφορούν

μοιάζουν με ξένους μεταξύ ξένων, που βρέθηκαν στην περιοχή για συγκεκριμένους λόγους, που σίγουρα δεν έχουν να κάνουν με τη βόλτα, την αναψυχή και τον περίπατο. Έτσι, πέρα από την αδιάκοπη ροή των οχημάτων και τα ημικατεστραμμένα, σε κάποια σημεία, πεζοδρόμια, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της οδού είναι η αδυναμία της να ανασύρει μνήμες από το βιομηχανικό της παρελθόν, και να αποτελέσει τόπο φιλόξενο και ελκυστικό για τον περιπατητή.



Εικόνα 77: Αντιθέσεις στις χρήσεις κτηρίων επί της οδού Πειραιώς (2011). Αριστερά, αντιπροσωπεία αυτοκινήτων δίπλα στο ανενεργό εργοστάσιο της ΟΛΙΒΑ. Δεξιά, το κέντρο πολιτισμού του Ι.Μ.Ε. δίπλα στη βιομηχανία ΧΑΛΚΟΡ. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Εικόνα 78: Αριστερά, η είσοδος της ΕΛΒΥΝ, και δεξιά, μάντρα υλικών, επί της οδού Πειραιώς (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



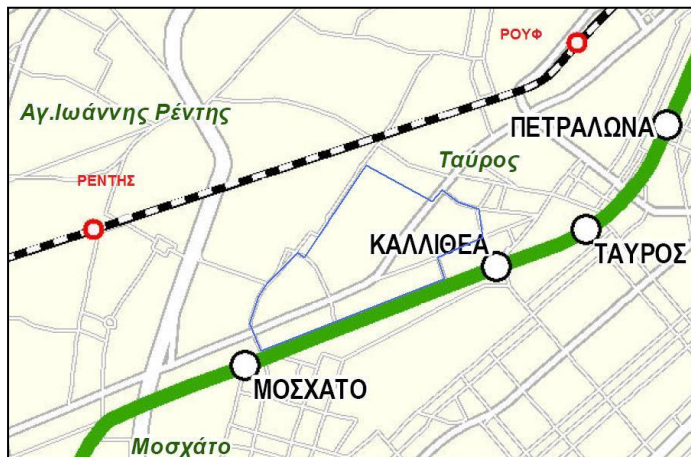
Εικόνα 79: Οδός Πειραιώς (2011). Αριστερά, γενική εικόνα, και δεξιά εμπορική έκθεση επί της οδού. Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.



Εικόνα 80: Κτήρια επί της οδού Πειραιώς (2011). Πηγή: Προσωπικό Αρχείο.

4.7. Συγκοινωνιακή σύνδεση

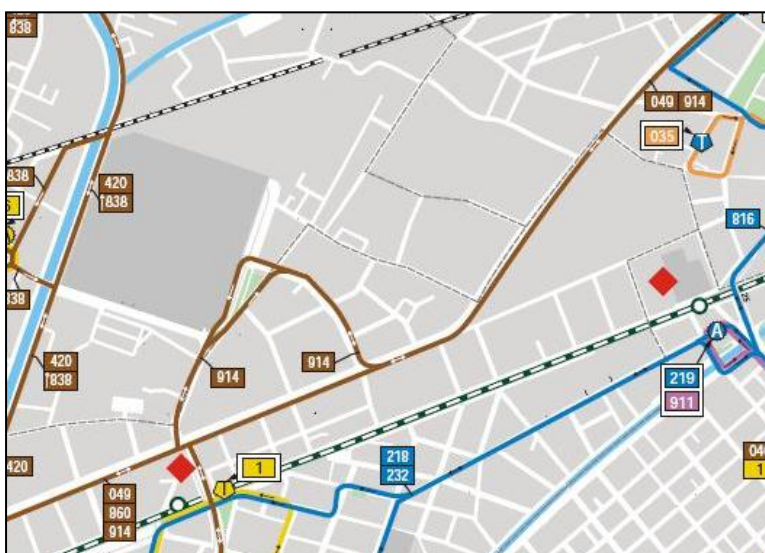
Η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση της περιοχής, όσον αφορά στις δημόσιες συγκοινωνίες, έγκειται στην άμεση γειτνίαση της με τους σταθμούς του Μοσχάτου και της Καλλιθέας, του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. Σε μικρή σχετικά απόσταση χωροθετούνται, επίσης, οι σταθμοί Ρουφ και Ρέντης του προαστιακού.



Εικόνα 81: Μέσα σταθερής τροχιάς στην περιοχή μελέτης: οι γραμμές του ηλεκτρικού και προαστιακού σιδηροδρόμου. Πηγή: <http://www.ametro.gr/>

Επιπλέον, η περιοχή εξυπηρετείται, άμεσα, από τις λεωφορειακές γραμμές 049 και 914, και έμμεσα, δηλαδή μέσω στάσεων που βρίσκονται εκτός της περιοχής, αλλά σε κοντινή σχετικά απόσταση, από τις γραμμές 035, 1, 218, 219, 232, 420, 838, 860 και 911 (<http://www.oasa.gr/>). Αναλυτικότερα τα δρομολόγια των παραπάνω γραμμών είναι:

- 049 Πειραιάς – Ομόνοια
- 914 Ομόνοια – Λαχαναγορά – Παλαιά Κοκκινιά
- 035 Άνω Κυψέλη – Πετράλωνα – Ταύρος
- 1 Πλατεία Αττικής – Τζιτζιφιές – Μοσχάτο (ΗΛΠΑΠ)
- 218 Πειραιάς – Υμητός - Ηλιούπολη
- 219 Σταθμός Καλλιθέας – Αγ. Δημήτριος
- 232 Πειραιάς – Υμητός – Βύρωνα
- 420 Πειραιάς – Αγ. Ανάργυροι (μέσω Κηφισού)
- 838 Ομόνοια – Ρέντης – Παλαιά Κοκκινιά
- 860 Παλαιό Φάληρο – Γενικό Κρατικό Νίκαιας – Σχιστό Κερατσινίου
- 911 Σταθμός Καλλιθέας – Ίδρυμα Τυφλών



Εικόνα 82: Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης. Πηγή: <http://www.oasa.gr/>

Ωστόσο, το δίκτυο λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή είναι ανεπαρκές, γεγονός που πιθανόν να συνδέεται με την απουσία κατοικίας στο τμήμα αυτό, αν όχι με τη γενικότερη ανεπάρκεια του δικτύου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών¹⁵⁹ (Ο.Α.Σ.Α.). Εκτός από την ελλιπή σύνδεση της περιοχής με άλλες περιοχές της πόλης, από τις δύο γραμμές που εξυπηρετούν άμεσα την περιοχή, η 914 πραγματοποιεί δρομολόγια ανά μία ώρα, και μάλιστα τις καθημερινές, δηλαδή όταν η συχνότητα δρομολογίων είναι αυξημένη. Παράλληλα, η συχνότητα δρομολογίων της γραμμής 049, δηλαδή της μοναδικής γραμμής που διατρέχει την οδό Πειραιώς σε όλο το μήκος της, εξυπηρετώντας πέντε Δήμους του Λεκανοπεδίου, είναι μόλις 10 έως 25 λεπτά τις καθημερινές.

¹⁵⁹ Πρόκειται για ανεπάρκεια που βιώνει καθημερινά ο κάτοικος της πρωτεύουσας, και αναφέρεται στην ελλιπή σύνδεση μεταξύ περιοχών και στη χαμηλή συχνότητα δρομολογίων.

4.8. Θεσμικό πλαίσιο

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την περιοχή μελέτης διαμορφώνεται με βάση το προεδρικό διάταγμα που χαρακτηρίζει ως παραδοσιακό τμήμα της πόλης τη ζώνη εκατέρωθεν της οδού Πειραιώς και σε όλο το μήκος της (ΦΕΚ 510/Δ/1996), το προεδρικό διάταγμα όπου χαρακτηρίζονται ως διατηρητέα 10 κτήρια εντός της περιοχής (ΦΕΚ 267/Δ/1997), και τέλος την τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου των Δήμων Αθηναίων, Ταύρου, Αγ. Ι.Ρέντη, Μοσχάτου, και Πειραιά Ν.Αττικής, στο τμήμα της οδού Πειραιώς που είχε χαρακτηριστεί ως παραδοσιακό (ΦΕΚ 1063/Δ/2004).

Σύμφωνα με το τελευταίο (Χάρτης 2), η *υποπεριοχή 2* της περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται ως Ελαιώνας, ενώ στην *υποπεριοχή 1*, η οποία εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Δήμου Μοσχάτου, καθορίζονται οι χρήσεις:

3. ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, με εξαίρεση τα πρατήρια υγρών καυσίμων, τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας κρεάτων και τις αποθήκες. Επιπλέον επιτρέπονται:
 - Κατοικία (στα Ο.Τ. που δεν έχουν πρόσωπο επί της οδού Πειραιώς)
 - Εμπορικά καταστήματα με εξαίρεση τα πολυκαταστήματα και τις υπεραγορές
 - Κτήρια εκπαίδευσης
 - Πολιτιστικά κτήρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)
 - Αθλητικές εγκαταστάσεις
 - Θρησκευτικοί χώροι
 - Τράπεζες
 - Εστιατόρια
4. ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας κρεάτων στο τμήμα του Βιομηχανικού Πάρκου που συνορεύει με τη Λαχαναγορά και την περιοχή του Ελαιώνα.

Μέσος συντελεστής δόμησης για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην οδό Πειραιώς 1.2 και για τα υπόλοιπα 1.00 (τομέας Ζ)¹⁶⁰ (Χάρτης 2) .

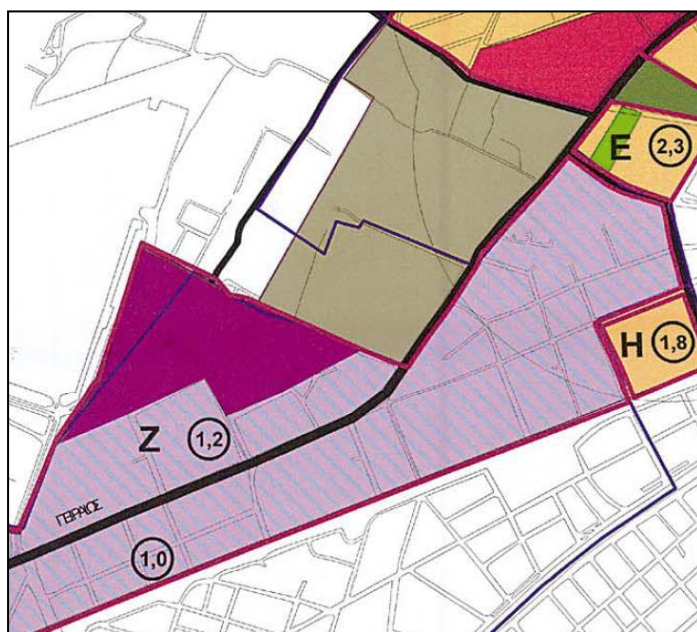
Εδώ πρέπει να σημειωθεί, πως σύμφωνα με το ΓΠΣ του Δήμου Μοσχάτου (ΦΕΚ 386/Δ/1988), η εξεταζόμενη περιοχή καθοριζόταν ως Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ).¹⁶¹ Συνεπώς, η τροποποίηση των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής, από ΒΙΠΑ, σε ΒΙΠΑ προς εξυγίανση, αφενός εξαιρεί χρήσεις πρατηρίων καυσίμων, αποθηκών και εγκαταστάσεων επεξεργασίας κρέατος,

¹⁶⁰ Οι προηγούμενοι μέσοι συντελεστές δόμησης ήταν 1.80 και 1.20, αντίστοιχα. Οπότε η τροποποίηση επιφέρει αντίστοιχες μειώσεις 17% και 33%.

¹⁶¹ Στα ΒΙΠΑ, επιτρέπονται βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις μέσης και χαμηλής όχλησης, καθώς και συμπληρωματικών εγκαταστάσεων/υπηρεσιών, που εξυπηρετούν τις βιομηχανίες/βιοτεχνίες ή τις ανάγκες των εργαζόμενων σε αυτές (π.χ. κτήρια στάθμευσης, γραφεία, αναψυκτήρια, εστιατόρια, καταστήματα, διαμετακομιστικά κέντρα, αποθήκες υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης κ.τ.λ.). Επίσης ο συντελεστής δόμησης που ορίζεται για τα ΒΙΠΑ δεν μπορεί να ξεπερνά το 1,6 (ΦΕΚ 254/Α/1997, ΦΕΚ 166/Δ/1987).

αφετέρου εισάγει χρήσεις κατοικίας, εμπορίου, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Αυτό, κατά μία έννοια, σημαίνει πως προσφέρονται νέες δυνατότητες εμπορικής εκμετάλλευσης των ακινήτων, μέσω της ανάπτυξης περισσότερων και, μάλλον επικερδέστερων δραστηριοτήτων.

Η χρήσεις στο τμήμα που περικλείεται από τις οδούς Πειραιώς – Αργινίου – Θέμιδος – Πολυκράτους (υποπεριοχή 2) καθορίζονται σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Το Ο.Τ. της Α.Σ.Κ.Τ. χαρακτηρίζεται ως χώρος κοινόχρηστου πρασίνου, με χωροθέτηση κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών (χώροι συνάθροισης κοινού, αναψυκτήρια, κτήρια πολιτισμού και εκπαίδευσης)¹⁶². Στο Ο.Τ. της ΧΑΛΚΟΡ και του ΙΜΕ, επιτρέπονται οι εξής χρήσεις: εμπορικά καταστήματα, γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί, διοίκηση, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης αναψυχής, χώροι συνάθροισης κοινού, κατοικία, πολιτιστικά κτήρια, κτήρια εκπαίδευσης, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, κτήρια αποθήκευσης, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, πρατήρια βενζίνης και υγραερίου, κτήρια στάθμευσης και κτήρια κοινωνικής πρόνοιας. Επιπλέον επιτρέπονται οι νόμιμα υφιστάμενες βιομηχανικές – βιοτεχνικές μονάδες χαμηλής όχλησης, και η μετεγκατάσταση τέτοιων μονάδων προερχόμενων από την περιοχή του Ελαιώνα.



Εικόνα 83: Τμήμα του ΓΠΣ της οδού Πειραιώς (ΦΕΚ 1063/Δ/2004), όπου διακρίνονται οι καθορισμένες χρήσεις γης και οι ισχύοντες μέσοι συντελεστές δόμησης για την περιοχή μελέτης. Με σκούρο μωβ, διακρίνεται η περιοχή ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, με ανοιχτό μωβ το τμήμα όπου καθορίζονται χρήσεις ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, ενώ ως Ελαιώνας καθορίζεται η υποπεριοχή 2. Πηγή: ΦΕΚ 1063/Δ/2004, <http://www.et.gr/>

¹⁶² Σύμφωνα με το διάταγμα ο καθορισμός τέτοιων δραστηριοτήτων επιτρέπεται σε ποσοστό 5% μέσα στους κοινόχρηστους χώρους, ενώ ο συντελεστής δόμησης για το σύνολο τους δε θα υπερβαίνει το 0.1.

4.9. Αντικειμενικές αξίες

Όσον αφορά στις αντικειμενικές αξίες¹⁶³ για το τμήμα της περιοχής μελέτης που εντάσσεται στο Δήμο Μοσχάτου οι ισχύουσες Τιμές Ζωνών και ο Συντελεστής Οικοπέδου για κάθε ζώνη, παρουσιάζονται στον Πίνακα 4. Ο Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου (Σ.Α.Ο.), καθορίζεται για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην Πειραιώς 1,20 (XXVIII) και για τα υπόλοιπα 1,00 (XXX). Τέλος ο Συντελεστής Εμπορικότητας (Σ.Ε.) καθορίζεται για την οδό Πειραιώς, από Κηφισού μέχρι Πολυκράτους/Κύπρου και από Κύπρου μέχρι Αναξαγόρα (δεξιά), Σ.Ε.=3,3. Όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι και πλατείες, που δεν περιγράφονται, έχουν Σ.Ε.=1,0.

Πίνακας 4: Τιμές Ζωνών και Συντελεστής Οικοπέδου ανά Ζώνη, για το τμήμα της περιοχής μελέτης που εντάσσεται στο δήμο Μοσχάτου.

ΔΗΜΟΣ ΜΟΣΧΑΤΟΥ			
Ζώνη	Περιγραφή	Τιμή Ζώνης (Τ.Ζ.)	Συντελεστής Οικοπέδου (Σ.Ο.)
Ε (Γραμμικές)	Αναξαγόρα (από Αρχιμήδους μέχρι Πειραιώς) Αρχιμήδους (από Κύπρου μέχρι Αναξαγόρα) Δαβάκη (από Κονδύλη μέχρι Πολυκράτους) Θεσσαλονίκης (από Κηφισού μέχρι Χανδρή) Κύπρου (από Χανδρή μέχρι Αρχιμήδους) Πειραιώς (από Κύπρου μέχρι Αναξαγόρα) Πολυκράτους (από Δαβάκη μέχρι Πειραιώς) Χανδρή (από Θεσσαλονίκης μέχρι Κύπρου)	1200€	1,20
ΣΤ	Κηφισού – Κοντονή – Κονδύλη – Δαβάκη – Πολυκράτους – Πειραιώς – Αναξαγόρα – Αρχιμήδους – Κύπρου – Χανδρή – Θεσσαλονίκης – Κηφισού	1150€	1,30

Για το τμήμα της περιοχής μελέτης που εντάσσεται στο Δήμο Ταύρου¹⁶⁴ (ένα Ο.Τ.), η ισχύουσα Τιμή Ζώνης είναι Τ.Ζ.= 850€, ενώ ο Συντελεστής Οικοπέδου είναι Σ.Ο.= 1.20 (κυκλική ζώνη Θ). Ωστόσο, για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην οδό Πειραιώς καθορίζεται Γραμμική Ζώνη Α, με Τ.Ζ.= 1100€ και Σ.Ο.= 1.00. Ο Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου (Σ.Α.Ο.), καθώς το τμήμα αυτό εντάσσεται στον

¹⁶³ Τα στοιχεία για τις αντικειμενικές αξίες, όπως παρουσιάζονται στην παρούσα παράγραφο αντλήθηκαν από τους σχετικούς πίνακες που εξέδωσε το Υπουργείο Οικονομικών το Φεβρουάριο του 2007.

¹⁶⁴ Δηλαδή το Ο.Τ. όπου βρίσκεται η βιομηχανία ΧΑΛΚΟΡ, και τα κεντρικά κτήρια του Πολιτιστικού κέντρου *Ελληνικός Κόσμος*.

Ελαιώνα Αττικής, καθορίζεται σύμφωνα με το Π.Δ. 20.9.1995 (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Ο Συντελεστής Εμπορικότητας (Σ.Ε.), καθορίζεται, για την οδό Πειραιώς Σ.Ε.=1,5, ενώ για τους υπόλοιπους δρόμους Σ.Ε.=1,0.

Για το τμήμα της περιοχής μελέτης που εντάσσεται στο Δήμο Αγ. Ι. Ρέντη (δύο Ο.Τ.) οι ισχύουσες Τιμές Ζωνών και ο Συντελεστής Οικοπέδου για κάθε ζώνη, παρουσιάζονται στον Πίνακα 5. Ο Συντελεστής Αξιοποίησης Οικοπέδου (Σ.Α.Ο.), καθώς το τμήμα αυτό ανήκει στον Ελαιώνα, προσδιορίζεται από το Π.Δ. 20.9.1995 (ΦΕΚ 1049/Δ/1995), ενώ απαιτείται η σχετική βεβαίωση της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας για τον ισχύοντα Σ.Α.Ο. Ο Συντελεστής Εμπορικότητας (Σ.Ε.) καθορίζεται για την οδό Πειραιώς, από Πολυκράτους μέχρι Σικιαρίδη Σ.Ε.=1,3. Όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι και πλατείες, που δεν περιγράφονται, έχουν Σ.Ε.=1,0.

Πίνακας 5: Τιμές Ζωνών και Συντελεστής Οικοπέδου ανά Ζώνη, για το τμήμα της περιοχής μελέτης που εντάσσεται στο δήμο Αγ. Ι. Ρέντη.

ΔΗΜΟΣ ΑΓ. Ι. ΡΕΝΤΗ			
Ζώνη	Περιγραφή	Τιμή Ζώνης (Τ.Ζ.)	Συντελεστής Οικοπέδου (Σ.Ο.)
A (Γραμμική) ¹⁶⁵	Πειραιώς (από Πολυκράτους μέχρι Σικιαρίδη)	1350€	0,85
Δ	Σικιαρίδη – Πειραιώς – Πολυκράτους – Ανώνυμος 18 – Σικιαρίδη	850€	1,00
Ε	Ράλλη Π. – Αγίας Άννης – Ειρήνης – Ρέμα Προφ. Δανιήλ – Ταύρου – Θέμιδος – Σικιαρίδη – Ανώνυμος 18 – Πολυκράτους – Δαβάκη – Κονδύλη – Κοντονή – Κηφισού – Κων/πόλεως – Ανώνυμος 6 – Χατζηανάστη – Κουμουνδούρου – Σόλωνος – Μακρυγιάννη – Θεσσαλονίκης – Θηβών – Ράλλη Π.	750€	1,10

Η Τιμή Οικοπέδου (Τ.Ο.), προκύπτει κάθε φορά ανάλογα με την Τιμή Ζώνης. και το Συντελεστή Αξιοποίησης Οικοπέδου (Σ.Α.Ο.), σύμφωνα με τους πίνακες που εκδίδει το Υπουργείο Οικονομικών. Ανάλογοι πίνακες δίνουν το Συντελεστή Εκμετάλλευσης Ισογείου (Κ), ο οποίος εξαρτάται από το Συντελεστή Εμπορικότητας (Σ.Ε.) και το Σ.Α.Ο.

Όσον αφορά στις πραγματικές αξίες¹⁶⁶, για το τμήμα της περιοχής που βρίσκεται εντός των ορίων του Δήμου Μοσχάτου, η τιμή αγοράς διαμερίσματος έκτασης 100τ.μ., κατασκευασμένου από το 2000 και μετά, κυμαίνεται στα 2600€/τ.μ.. Για διαμέρισμα 75τ.μ., της δεκαετίας του 1980, η τιμή αγοράς διαμορφώνεται γύρω στα 2000€/τ.μ.. Τέλος, η τιμή ενοικίασης διαμερίσματος, 75τ.μ., φτάνει τα 400€ (5€/τ.μ).

¹⁶⁵ Στο χάρτη εμφανίζεται ως Α' γρ. για να ξεχωρίζει από την Α γραμμική ζώνη που εντάσσεται στο Δήμο Ταύρου.

¹⁶⁶ Πηγή: <http://www.rento.gr/>

Σε γενικές γραμμές, οι τιμές γης στην περιοχή, αν και σχετικά χαμηλές, ακολουθούν τις αυξητικές τάσεις που εμφανίζονται κατά μήκος της οδού Πειραιώς τα τελευταία χρόνια, και ιδιαίτερα μετά την αύξηση των τιμών που σημειώθηκε στο Γκάζι (Δελεβέγκος, 2009). Ειδικότερα τη χρονική περίοδο 2004-2005, η αύξηση στις τιμές πώλησης ακινήτων, στην περιοχή, έφτασε το 10.5% (Κουδούνη, 2006: 24)¹⁶⁷. Το γεγονός αυτό συνδέεται πιθανότατα και με τις νέες δυνατότητες εκμετάλλευσης, που ουσιαστικά εισάγει η τροποποίηση του ΓΠΣ της περιοχής (ΦΕΚ 1063Δ/16.11.2004), με τον καθορισμό χρήσεων ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση.

4.10. Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης

Το αυξημένο ενδιαφέρον της πολιτείας για την εξεταζόμενη περιοχή, στο πλαίσιο των προτάσεων/παρεμβάσεων που αφορούν στο σύνολο της οδού Πειραιώς, και της στροφής των ιδιωτικών επενδύσεων πολιτισμού και εμπορίου κατά μήκος του άξονα, αναδεικνύει κάποιες νέες προοπτικές ανάπτυξης της. Ωστόσο η διαδικασία αποβιομηχάνισης και επανάχρησης του τοπίου, που αποτελεί την κατεξοχήν προωθούμενη διεργασία για την οδό, φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, να μην έχει «αγγίξει» το συγκεκριμένο τμήμα, με σημαντική εξαίρεση τον πολιτιστικό πυρήνα που έχει σχηματιστεί στην *υποπεριοχή 2*.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της εργασίας, προκύπτει πως η περιοχή μελέτης κυριαρχείται από βιοτεχνικές/βιομηχανικές χρήσεις και δραστηριότητες που έχουν παραπλήσια χαρακτηριστικά (αποθήκες, χονδρεμπόριο, μεταφορικές). Το φυσικό και δομημένο περιβάλλον της περιοχής εμφανίζεται εξαιρετικά υποβαθμισμένο: μεγάλος αριθμός κτηρίων σε κακή κατάσταση, κατεστραμμένα πεζοδρόμια, ανύπαρκτοι χώροι πρασίνου, ρύπανση του αέρα από τις μονάδες επεξεργασίας κρέατος, κατειλημμένοι από διάφορα υλικά αδόμητοι χώροι, πεταμένα σκουπίδια κτλ.

Ωστόσο, η περιοχή διαθέτει κάποια στοιχεία, που μπορούν να λειτουργήσουν ως «συγκριτικά πλεονεκτήματα», προσελκύοντας επενδύσεις σε δυναμικότερους οικονομικούς τομείς όπως ο πολιτιστικός. Ειδικότερα, παράγοντες όπως η γεωγραφική θέση της περιοχής, στο μέσο της απόστασης μεταξύ των κέντρων Αθήνας και Πειραιά, και η σχετικά καλή συγκοινωνιακή της σύνδεση, καθώς εξυπηρετείται από τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο (σταθμοί Μοσχάτου και Καλλιθέας) και διατρέχεται από την οδό Πειραιώς, μεταφράζονται σε υψηλό βαθμό προσπελασιμότητας, αλλά και εγγύτητας με μεγάλες καταναλωτικές αγορές. Αν τα χαρακτηριστικά αυτά συμψηφιστούν με τις, συγκριτικά, χαμηλές αξίες γης και τη διαθεσιμότητα αναξιοποίητων αδόμητων και δομημένων εκτάσεων (π.χ. εγκαταλελειμμένα εργοστάσια, πλήθος κενών κελυφών, αδόμητοι χώροι), είναι φανερό ότι η περιοχή καθίσταται επενδυτικά ενδιαφέρουσα. Επιπλέον σημαντικό στοιχείο είναι η απουσία κατοικίας. Αυτό, για τους επίδοξους επενδυτές, λειτουργεί

¹⁶⁷ Σύμφωνα με τα στοιχεία της εταιρείας παροχής επιχειρηματικών πληροφοριών ICAP A.E.

ως ανοιχτό πεδίο κερδοσκοπικής εκμετάλλευσης της γης, μέσω της ανάπτυξης κατοικιών, ιδιαίτερα στην περίπτωση που θα διαφανεί πιο έντονα η τάση μετασχηματισμού της περιοχής. Επίσης μπορεί να σημαίνει ότι θα αποφευχθούν συγκρούσεις, όπως για παράδειγμα αυτές που εμφανίστηκαν στο Γκάζι, μεταξύ του τοπικού πληθυσμού και των επιχειρήσεων αναψυχής, λόγω της οχλήσεων που οι τελευταίες προκαλούν στην περιοχή¹⁶⁸ (ηχορρύπανση, κυκλοφοριακή συμφόρηση κτλ.).

Επιπλέον, οι επίσημες εξαγγελίες για αναβάθμιση του συνόλου της οδού Πειραιώς, μέσω της ανάδειξης της σε πολιτιστικό άξονα, δημιουργούν νέες προοπτικές ανάπτυξης, και άρα προσδοκίες για την πραγματοποίηση επικερδών επενδύσεων. Με την τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της περιοχής και τον καθορισμό χρήσεων κατοικίας, εμπορίου, εκπαίδευσης και πολιτισμού (ΦΕΚ 1063/Δ/2004), εισάγονται και πρακτικά νέες δυνατότητες εμπορικής εκμετάλλευσης των ακινήτων.

Στο σημείο αυτό θεωρείται χρήσιμη μια σύγκριση της περιοχής με το Γκάζι, ώστε, μέσα από τις διαφορές και τις ομοιότητες των δύο περιοχών, να αναδειχθεί μια πιθανή εξέλιξη για την εξεταζόμενο τμήμα. Η επιλογή της συγκεκριμένης σύγκρισης βασίζεται στο ότι και οι δύο περιοχές εντάσσονται στην ευρύτερη ζώνη της οδού Πειραιώς, ενώ παραδοσιακά αποτελούσαν κομμάτι του αθηναϊκού βιομηχανικού τοπίου. Επίσης, η περίπτωση του Γκαζιού έχει επιπλέον ενδιαφέρον, καθώς είναι πιθανό, μελλοντικά, οι δύο περιοχές, λόγω της σχετικά μικρής τους απόστασης, να συσχετιστούν μέσω της διαδικασίας *ξεχειλίματος* (overspill). Πρόκειται για διαδικασία που συμβαίνει σε μια περιοχή (εδώ στο Γκάζι) όταν η ζήτηση για κάποια χρήση (κατοικία, χώροι ψυχαγωγίας κτλ.) ξεπερνά το διαθέσιμο κτηριακό απόθεμα της, γεγονός που οδηγεί στην αναζήτηση αντίστοιχων χώρων σε γειτονικές, συνήθως πιο υποβαθμισμένες περιοχές (Μουκούλης, 2008: 41).

Για συγκεκριμένους λόγους¹⁶⁹ η διαδικασία αποβιομηχάνισης και ανάπλασης που αφορά στο σύνολο της Πειραιώς, έχει προχωρήσει πολύ περισσότερο στο Γκάζι, και άρα μπορεί να υποτεθεί πως, σε κάποιο βαθμό, θα αποτελέσει ένα είδος προτύπου για την εξέλιξη της υπόλοιπης περιοχής, δεδομένης της κρατικής επιθυμίας να αναδειχθεί ο δρόμος σε υπερτοπικό πόλο, όπου χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής θα στεγάζονται σε κελύφη παλιών και νέων κτηρίων. Συνεπώς, έχει ουσιαστικό ενδιαφέρον να ανιχνευθεί το κατά πόσο εκείνοι οι παράγοντες που επιτάχυναν τον μετασχηματισμό του Γκαζιού εμφανίζονται, έστω και παραλλαγμένοι, στην περιοχή μελέτης.

Οι τάσεις αποβιομηχάνισης έχουν εκδηλωθεί εντονότερα στο Γκάζι, το οποίο ούτως ή άλλως αναπτύχθηκε κυρίως ως εργατική συνοικία, δηλαδή με έντονη την παρουσία της κατοικίας. Στο τμήμα αυτό, η συγκέντρωση της βιομηχανίας ήταν πάντα μικρή, σε σύγκριση με τις περιοχές του Ταύρου, του Μοσχάτου και του Πειραιά

¹⁶⁸ Για περισσότερα βλ. <http://kerameikos.blogspot.com/>.

¹⁶⁹ Όπως αυτοί παρουσιάζονται στην παράγραφο 3.2.2.

(Μπελαβίλας, 2007), ενώ το εργοστάσιο φωταερίου διέκοψε τη λειτουργία το 1984, καθώς αποτελούσε μια εξαιρετικά ρυπογόνα δραστηριότητα στο κέντρο της πόλης¹⁷⁰.

Ωστόσο, μέχρι τα πρόσφατα χρόνια η περιοχή θεωρούταν υποβαθμισμένη λόγω της συγκέντρωσης οχλουσών δραστηριοτήτων (συνεργεία, βιοτεχνίες, βαφεία, σιδεράδικα κτλ.) και της έντονη παρουσίας περιθωριοποιημένων κοινωνικών ομάδων (μουσουλμάνοι, Τσιγγάνοι, ρακοσυλλέκτες) (Στεφανάτου, 2010: 117). Η τάσεις αποβιομηχάνισης της περιοχής οδήγησαν στη σταδιακή απομάκρυνση μεγάλου αριθμού βιοτεχνικών δραστηριοτήτων και στη δημιουργία αστικών – βιομηχανικών κελυφών. Η προκύπτουσα διαθεσιμότητα σε κενά και φθηνά, λόγω της υποβάθμισης, κτηριακά κελύφη, το βιομηχανικό προφίλ, αλλά και η κεντρικότητα της περιοχής, προσέλκυσε, ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, το πρώτο κύμα πρωτοπόρων καλλιτεχνών που δραστηριοποιήθηκαν επιχειρηματικά στο Γκάζι, αναπτύσσοντας χρήσεις πολιτισμού¹⁷¹ (Στεφανάτου, 2010: 118).

Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, οπότε ξεκινά τη λειτουργία της και η *Τεχνόπολις* (1999), κάποιοι επιχειρηματίες καταστημάτων διασκέδασης επιλέγουν την περιοχή για την εγκατάσταση των επιχειρήσεων τους (Στεφανάτου 2010: 119). Το βιομηχανικό προφίλ της συνοικίας, η ατμόσφαιρα μεσοπολεμικής γειτονιάς, η χαμηλή δόμηση, η κεντρικότητα της περιοχής, το φθηνό, αναξιοποίητο κτηριακό δυναμικό αλλά και η λειτουργία της *Τεχνόπολις*, άρχισαν να προσελκύουν περισσότερους επιχειρηματίες και επισκέπτες. Το Γκαζοχώρι αρχικά υπήρξε τόπος κοινωνικής συγκέντρωσης μιας συγκεκριμένης ομάδας υψηλών εισοδηματικών στρωμάτων, που αναζητούσε μια εναλλακτική έκφραση της ιδιαιτερότητας της και της καλλιτεχνικής της κουλτούρας, οπότε «ο περιθωριακός χαρακτήρας της περιοχής υπήρξε τότε ιδανικός προς την κατεύθυνση αυτή, αφού δεν είχε υποστεί ιδιαίτερη αλλοίωση» (Στεφανάτου, 119-120). Ωστόσο, με την κατασκευή του σταθμού ΜΕΤΡΟ *Κεραμεικος*, αυξάνεται και η συγκέντρωση χρήσεων αναψυχής και εστίασης στο Γκάζι¹⁷², οπότε η περιοχή ουσιαστικά μετατρέπεται σε «διασκεδαστήριο» μαζικού χαρακτήρα.

Σε όλη αυτή τη διαδικασία, καθοριστικός είναι και ο ρόλο του κράτους. Η έμφαση που δόθηκε στην αναβάθμιση της περιοχής, από την κεντρική κυβέρνηση και την τοπική αυτοδιοίκηση, μέσω μελετών¹⁷³, πολεοδομικών ρυθμίσεων¹⁷⁴ και παρεμβάσεων, όπως η ανάπτυξη του εργοστασίου Γκαζιού, η δημιουργία της πλατείας Κεραμεικού και η ολοκλήρωση του σταθμού ΜΕΤΡΟ του Κεραμεικού, συντέινει στη λειτουργική αναδιάρθρωση της περιοχής, είτε άμεσα (έργα ανάπτυξης), είτε έμμεσα, αυξάνοντας την επισκεψιμότητα της και ενεργοποιώντας (περαιτέρω) το ιδιωτικό κεφάλαιο.

¹⁷⁰ Πηγή: http://www.eie.gr/archaeologia/gr/arxeio_more.aspx?id=216

¹⁷¹ Η διαδικασία αυτή, κατά τη δεκαετία του 1990 ήταν εντονότερη στην περιοχή του Ψυρρή.

¹⁷² Ουσιαστικά, με τη γνωστοποίηση και μόνο της κατασκευής του σταθμού, το 2002 (Στεφανάτου, 2010: 120).

¹⁷³ Όπως για παράδειγμα η μελέτη Αναβάθμισης περιοχών του 3^{ου} Δημοτικού Διαμερίσματος του Δήμου Αθηναίων (1996) και η Μελέτη Ανάπτυξης και Ανάδειξης της Ταυτότητας της Οδού Πειραιώς (1995).

¹⁷⁴ Τροποποίηση ΓΠΣ των Δήμων που διατρέχει η Πειραιώς, στο τμήμα που έχει χαρακτηριστεί ως παραδοσιακό, με το ΦΕΚ 1063/Δ/2004.

Τελικά, στο μετασχηματισμό της περιοχής του Γκαζιού συνέβαλε πλήθος παραγόντων, προσφοράς, ζήτησης και αστικής πολιτικής. Τίθεται λοιπόν το ερώτημα του αν μια παρόμοια διαδικασία θα μπορούσε να αναμορφώσει τη βιομηχανική ζώνη του Μοσχάτου, η οποία αναπτύσσεται όχι πολύ μακριά από το Γκάζι. Κάποιες σχετικές διαπιστώσεις μπορούν να προκύψουν αν διερευνηθεί το σε ποιο βαθμό και με τι ομοιότητες και διαφορές, οι συνθήκες και τα χαρακτηριστικά που κατεύθυναν τη λειτουργική αναδιαμόρφωση του Γκαζιού, εντοπίζονται και στην εξεταζόμενη περιοχή.

Αναλυτικότερα, στο Γκάζι οι τάσεις αποβιομηχάνισης εμφανίστηκαν ισχυρότερες, ενώ η συγκέντρωση μεγάλων βιομηχανικών μονάδων ήταν πάντοτε σχετικά μικρή. Αντίθετα στην περιοχή μελέτης, παρά τη διακοπή της λειτουργίας αρκετών εργοστασίων, εντοπίζονται ακόμα και σήμερα ενεργές βιομηχανίες και μεγάλη, συγκριτικά, συγκέντρωση βιοτεχνιών και άλλων οχλουσών χρήσεων. Συνεπώς, η διαδικασία αποβιομηχάνισης αν και εμφανής, για παράδειγμα στα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια και στο πλήθος των κενών κελυφών, δεν έχει προχωρήσει στον ίδιο βαθμό, οπότε μπορεί να υποθεθεί πως ανάλογα θα καθυστερήσει και η πιθανή αναδιαμόρφωση του τμήματος αυτού. Η υπόθεση αυτή γίνεται βέβαια στο πλαίσιο των παγκοσμιοποιούμενων «μετα-βιομηχανικών» τάσεων, όπως αυτές εκδηλώνονται και στην αθηναϊκή μητρόπολη (αποβιομηχάνιση, τριτογενοποίηση, νέες αστικές πολιτικές, μεταμοντέρνα καταναλωτικά πρότυπα και πολιτισμικές αξίες).

Αν συγκριθεί η περιοχή μελέτης με το Γκάζι (πριν το μετασχηματισμό του), παρατηρούνται κάποιες σαφείς ομοιότητες. Και οι δύο περιοχές εμφανίζονται υποβαθμισμένες, με έντονη τη φθορά του κτηριακού αποθέματος, αυξημένο αριθμό κενών κελυφών και παρουσία οχλουσών χρήσεων, κατάσταση που οδηγεί στην πτώση των τιμών των ακινήτων, και σε μεταγενέστερη φάση, στη δημιουργία συνθηκών επικερδούς εκμετάλλευσης του λεγόμενου χάσματος γαιοπροσόδου¹⁷⁵.

Επιπλέον, ομοιότητες, μεταξύ των δύο περιοχών μπορούν να εντοπιστούν στα εξής σημεία:

- Κεντρικότητα: Η περιοχή του Γκαζιού γεινιάζει άμεσα με το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Αθήνας. Το εξεταζόμενο τμήμα του Μοσχάτου, δεν κατέχει τόσο κεντρική θέση, αν εξεταστεί με βάση τα όρια του Δήμου Αθηναίων, ωστόσο το πλεονέκτημα του, όσον αφορά στη γεωγραφική θέση που κατέχει, ενισχύεται λόγω της εγγύτητας του και με το κέντρο του Πειραιά. Επίσης, είναι πολύ πιθανό μελλοντικά, να δεχθεί εισροή χρήσεων ανάλογων με αυτές που αναπτύσσονται στο Γκάζι, μέσω της διαδικασίας ξεχειλίματος. Έτσι η συνθήκη αυτή έρχεται σε αναλογία με τον παράγοντα των πιέσεων επέκτασης που δέχεται το Γκάζι από το γειτονικό ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Αθήνας.

¹⁷⁵ Ενδεικτικά είναι τα στοιχεία για τις διακυμάνσεις των αξιών γης για την περιοχή του Γκαζιού, όπου την περίοδο 1995-2008, η αυξητικές τάσεις των αντικειμενικών αξιών είναι ακόμα μεγαλύτερες σε σχέση με τη ραγδαία αύξηση που παρατηρείται στο σύνολο του Δήμου Αθηναίων (μέση αύξηση της τάξης του 95%) (Μουκούλης, 2008: 41). Αντίστοιχα, το ενοίκιο για ένα δωάρι, στην περιοχή, αυξήθηκε περισσότερο από πέντε φορές και η τιμή πώλησης μιας μονοκατοικίας σχεδόν τριπλασιάστηκε (Στεφανάτου, 2010: 127).

- Προσπελασιμότητα: Και οι δύο περιοχές εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς, γεγονός που τους προσδίδει μεγάλο βαθμό προσπελασιμότητας. Επίσης και οι δύο περιοχές είναι προσεγγίσιμες μέσω της οδού Πειραιώς και κατ' επέκταση μέσω των σημαντικών οδικών αρτηριών, με τις οποίες αυτή διασταυρώνεται (Πέτρου Ράλλη, Ιερά Οδός, Κηφισού, Χαμοστέρνας, κόμβος Χρυσοστόμου Σμύρνης¹⁷⁶).
- Κτηριακό απόθεμα: Και οι δύο περιοχές διαθέτουν το πλεονέκτημα του χαμηλού ύψους κτηριακού αποθέματος, γεγονός που τις καθιστά ιδιαίτερα ελκυστικές, δεδομένης μάλιστα της πολυκατοικιοποίησης την οποία έχει υποστεί η πλειοψηφία των αθηναϊκών συνοικιών. Επίσης, λόγω της αποβιομηχάνισης¹⁷⁷, διαθέτουν πλήθος κενών κελυφών, αξιόλογης αρχιτεκτονικής, που ενδείκνυνται για ανάπλαση και επανάχρηση. Στην περίπτωση του Μοσχάτου, εντοπίζονται μάλιστα περισσότερα βιομηχανικά κελύφη μεγάλης κλίμακας, γεγονός που ίσως οδηγήσει στην προσέλκυση δραστηριοτήτων που έχουν να κάνουν με την «υψηλή τέχνη», καθώς οι χρήσεις αυτές χρειάζονται μεγάλους σχετικά χώρους για τη χωροθέτηση τους.
- Βιομηχανικό «προφίλ»: Μέσα από τις ιστορικές συνθήκες που τις διαμόρφωσαν, οι δύο περιοχές απέκτησαν έντονα βιομηχανικό χαρακτήρα. Στα πλαίσια της αυξημένης ζήτησης για τοπία με βιομηχανικό προφίλ, όπως αυτή συναρτάται με τα μεταμοντέρνα καταναλωτικά πρότυπα, ένα τέτοιο στοιχείο είναι ικανό να προσελκύσει πλήθος επενδύσεων, όπως άλλωστε έχει ήδη συμβεί στο Γκάζι. Αντίστοιχα λειτουργεί ο χαρακτήρας υποβάθμισης των περιοχών αυτών, καθώς κάποια τμήματα των ανώτερων εισοδηματικά στρωμάτων, στην προσπάθειά τους να εκφράσουν μια ιδιαίτερη κουλτούρα/ταυτότητα, αναζητούν εναλλακτικούς χώρους ψυχαγωγίας, συνήθως σε θεωρούμενα ως «περιθωριακά» τμήματα της πόλης¹⁷⁸.
- Ο ρόλος της πολιτείας: Μέσα από τον επίσημο λόγο αλλά και τις υλοποιημένες κρατικές παρεμβάσεις στις δύο περιοχές, είναι φανερό η προσπάθεια της πολιτείας για την αναβάθμιση τους. Όπως και το Γκάζι, έτσι και το εξεταζόμενο τμήμα του Μοσχάτου, έχει συμπεριληφθεί καταρχάς στη μελέτη ανάπλασης της οδού Πειραιώς (ΥΠΕΧΩΔΕ 1995), και αργότερα στο διάταγμα για την τροποποίηση του ΓΠΣ στη ζώνη που αναπτύσσεται εκατέρωθεν του άξονα. Με τον καθορισμό χρήσεων ΒΙΠΑ προς εξυγίανση στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής μελέτης, καθίσταται δυνατή μια πλήρης αναδιαμόρφωση της, καθώς στις επιτρεπόμενες χρήσεις συμπεριλαμβάνεται πια η κατοικία, ο πολιτισμός, η εκπαίδευση κτλ.
- Παρουσία υπερτοπικών χρήσεων πολιτισμού, μεγάλης κλίμακας: Όπως λειτούργησε η *Τεχνόπολις* για το Γκάζι, αυξάνοντας την επισκεψιμότητα και αναδεικνύοντας το πολιτιστικό προφίλ της περιοχής, είναι δυνατό να

¹⁷⁶ Μέσω του οποίου η κυκλοφορία της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος διοχετεύεται στην οδό Πειραιώς, στο ύψος του Μοσχάτου.

¹⁷⁷ Στην περίπτωση του Γκαζιού και λόγω της φυγής μεγάλου μέρους του πληθυσμού κατά τις προηγούμενες δεκαετίες.

¹⁷⁸ Χαρακτηριστική είναι η δήλωση της ιδιοκτήτριας του πρώτου θεάτρου στην περιοχή του Γκαζιού, σύμφωνα με τη οποία «το Γκαζοχώρι ήταν μια πανέμορφη γειτονιά. Ακόμα και η υποβάθμιση της την έκανε ακόμα πιο γοητευτική» (Στεφανάτου, 2010: 118).

λειτουργήσει για το τμήμα του Μοσχάτου η παρουσία του πολιτιστικού πυρήνα που σχηματίζουν το κέντρο του I.M.E., ο χώρος *Πειραιώς 260* και η Α.Σ.Κ.Τ.

Από όσα έχουν περιγραφεί μέχρι τώρα, διαπιστώνεται πως η λειτουργική αναδιάρθρωση της εξεταζόμενης περιοχής είναι ένα πολύ πιθανό σενάριο για το μέλλον. Η υπόθεση αυτή βασίζεται αφενός στην παγκόσμια τάση που αφορά στις αναπλάσεις εσωτερικών αστικών περιοχών, όπως αυτή εκδηλώνεται και στην Αθήνα, αφετέρου στο ότι το συγκεκριμένο τμήμα διαθέτει χαρακτηριστικά ικανά να προσελκύσουν το επενδυτικό ενδιαφέρον του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

Η ιδιαίτερη μορφή που θα πάρει ο εν λόγω μετασχηματισμός, δεν μπορεί να προκαθοριστεί απόλυτα, ωστόσο υπάρχουν ενδείξεις για μια πιθανή στροφή στην ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού και, συμπληρωματικών ως προς αυτές, δραστηριοτήτων αναψυχής. Στην υπόθεση αυτή συντείνουν παράγοντες όπως η πρόθεση της πολιτείας για τη μετατροπή του άξονα της Πειραιώς σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού, η ύπαρξη στην περιοχή ανενεργών βιομηχανικών μονάδων ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας, και η παρουσία, ήδη, ενός σημαντικού πολιτιστικού πυρήνα.

Επίσης, κατά τη γνώμη της γράφουσας, λόγω της σημαντικής υποβάθμισης της περιοχής, είναι πιθανότερη η άμεση «επιτυχία» επενδύσεων στον τομέα του πολιτισμού, καθώς αυτές απευθύνονται σε «ριζοσπαστικότερο» κοινό, σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις υπερτοπικού εμπορίου, οι οποίες έχουν περισσότερο μαζικό χαρακτήρα, ή πιο απλά απευθύνονται σε κοινό που δυσκολότερα θα μεταβεί σε μια υποβαθμισμένη περιοχή για να κάνει τις αγορές του¹⁷⁹. Μάλιστα, κατά τις επισκέψεις στην περιοχή στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, η εικόνα που παρουσίαζαν κάποια καταστήματα υπερτοπικού εμπορίου, τα οποία βρίσκονται εντός των ορίων του εξεταζόμενου τμήματος (π.χ. Planet Home) ή στην ευρύτερη περιοχή (Athens Heart), έδειχνε πολύ χαμηλό βαθμό επισκεψιμότητας.

Τέλος, υπάρχουν τα σχέδια του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού για περαιτέρω ανάπτυξη του κέντρου πολιτισμού Ελληνικός Κόσμος, τα οποία αν υλοποιηθούν, θα είναι καθοριστικά για την εξέλιξη της περιοχής. Σύμφωνα, μάλιστα, με τη σχετική ιστοσελίδα του ιδρύματος «θα αλλάξουν το χάρτη της Αθήνας». Ειδικότερα, πρόκειται για έργα που θα καταλαμβάνουν την 60 στρεμμάτων έκταση, που αποτελεί ιδιοκτησία του I.M.E., και εκτείνεται πίσω από το κεντρικό κτήριο του Ελληνικός Κόσμος και τη Σχολή Καλών Τεχνών. Το συγκρότημα θα περιλαμβάνει κτήρια πολιτιστικών, παιδαγωγικών και ερευνητικών δραστηριοτήτων, υπαίθριες εγκαταστάσεις, χώρους πρασίνου, λίμνες και πολλαπλούς χώρους αναψυχής. Στόχος είναι η δημιουργία «ενός μεγάλου, μοναδικού για την Ελλάδα αλλά και διεθνώς, πάρκου πολιτισμού»¹⁸⁰. Το έργο αυτό, χαρακτηριστικό δείγμα

¹⁷⁹ Αυτό αφορά κυρίως στο αρχικό στάδιο του μετασχηματισμού μιας περιοχής, όταν οι συνθήκες υποβάθμισης είναι ακόμα παρούσες. Ωστόσο η τροπή που θα πάρει η εξέλιξη της περιοχής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από αυτό το στάδιο.

¹⁸⁰ <http://future.hellenic-cosmos.gr/>

μεταμοντέρνας αρχιτεκτονικής, όπως εμφανίζεται στα δημοσιευμένα σχέδια/μακέτες του ιδρύματος, θα αλλάξει ριζικά την εικόνα της περιοχής και το πιθανότερο είναι να λειτουργήσει ως flagship project στην προσέλκυση επενδύσεων στο εξεταζόμενο τμήμα.



Εικόνα 84: Σχέδια και μακέτες του Ι.Μ.Ε. για την κατασκευή πάρκου πολιτισμού στην περιοχή μελέτης. Πηγή: <http://future.hellenic-cosmos.gr/>

4.11. Διαπιστώσεις

Καθώς το φορντικό-κεϋνσιανό μοντέλο καπιταλιστικής ανάπτυξης υποχωρεί μπροστά σε καθεστώτα ευέλικτης συσσώρευσης και νεοφιλελεύθερες πολιτικές, οι τρόποι ρύθμισης των αστικών ζητημάτων μεταβάλλονται ριζικά, ακολουθώντας επιχειρηματικά πρότυπα και δράσεις. Οι τελευταίες δεκαετίες βρίσκουν τις πόλεις να ανταγωνίζονται για την προσέλκυση του κεφαλαίου με νέους τρόπους, που επεκτείνονται πέρα από τη δημιουργία ευνοϊκού οικονομικού κλίματος.

Η «αναβάθμιση» του αστικού περιβάλλοντος, μέσα από πρακτικές, όπου ο σχεδιασμός του χώρου υπεισέρχεται ως κρίσιμος συντελεστής, έχει αναδειχθεί σε μία από τις κυρίαρχες αναπτυξιακές πολιτικές, σε επίπεδο πόλης. Υπό αυτές τις συνθήκες, και με τη συμβολή μεταμοντέρνων πολιτισμικών αξιών, μορφοποιούνται νέα μοντέλα πολεοδόμησης που, λειτουργώντας στην προοπτική του στρατηγικού σχεδιασμού, επικεντρώνουν στην πολυλειτουργικότητα, τις τμηματικές παρεμβάσεις, την αισθητική αναβάθμιση και την καινοτομία.

Οι αναπλάσεις κεντρικών περιοχών, η δημιουργία επιχειρηματικών και πολιτιστικών επικέντρων, η θεαματική αρχιτεκτονική, ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών και τηλεπικοινωνιακών δικτύων, αποτελούν επιμέρους πρακτικές, που στοχεύουν στην μεγέθυνση της αστικής οικονομίας, είτε άμεσα (προσέλκυση επισκεπτών, ανάπτυξη τουρισμού, επενδύσεις στο κτισμένο περιβάλλον, αύξηση των αξιών γης), είτε έμμεσα, δηλαδή μέσω της προσέλκυσης δυναμικών οικονομικών κλάδων.

Η ανάπτυξη θυλάκων υψηλής τέχνης και αναψυχής, ενταγμένη συχνά σε προγράμματα αστικής ανάπλασης, αποτελεί μια από τις συχνότερα χρησιμοποιούμενες πρακτικές αναβάθμισης των εσωτερικών περιοχών της πόλης, καθώς η πολιτιστική βιομηχανία αναδεικνύεται σε οικονομικό κλάδος αιχμής. Οι εν λόγω παρεμβάσεις συχνά πραγματοποιούνται σε αποβιομηχανοποιημένες αστικές περιοχές, όπου η διαθεσιμότητα σε κενά κελύφη, το ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής κτηριακό απόθεμα, και η συμβολική και ιστορική αξία του τοπίου, εγγυώνται, κατά κάποιο τρόπο την «επιτυχία» του εγχειρήματος.

Στην Αθήνα, η οποία τα τελευταία χρόνια τείνει να ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα, τέτοιο παράδειγμα, παρά την περιορισμένη έκταση του φαινομένου, είναι η οδός Πειραιώς. Ο δρόμος, που κατά τον μεσοπόλεμο αποτέλεσε κύριο βιομηχανικό άξονα της πρωτεύουσας, μετά το 1970 γνώρισε σημαντική υποβάθμιση, τόσο λόγω της αποβιομηχάνισης που άφησε πλήθος εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κελυφών στην περιοχή, όσο και λόγω της έλλειψης πρασίνου, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της μονοδιάστατης ανάπτυξης χρήσεων χονδρεμπορίου, αποθηκών, μαντρών υλικών και συνεργείων.

Όμως, τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια ο ρόλος της Πειραιώς επαναπροσδιορίζεται. Από το 1995 και μετά, με αφετηρία τη μελέτη που πραγματοποίησε το ΥΠΕΧΩΔΕ για την ανάπλαση της οδού, έχει πραγματοποιηθεί ένας αξιόλογος αριθμός θεσμικών ρυθμίσεων, παρεμβάσεων αλλά και επίσημων εξαγγελιών, οι οποίες προωθούν την αναβάθμιση του χαρακτήρα του ιστορικού δρόμου και την ανάδειξη του σε υπερτοπικό πόλο πολιτισμού και αναψυχής.

Παράλληλα, πολιτιστικές δραστηριότητες μεγάλης, σχετικά, κλίμακας, όπως η Τεχνόπολις, το Μουσείο Μπενάκη, το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, το Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης κτλ. εγκαθίστανται στην περιοχή, ενώ το Γκάζι, ο Ψυρρής και το Μεταξουργείο, στο βόρειο σκέλος της οδού μετασχηματίζονται σε ψυχαγωγικά κέντρα υπερτοπικής εμβέλειας.

Οι ιδιωτικές επενδύσεις, σε ένα βαθμό υποκινούμενες από την κρατική παρέμβαση, επωφελούνται από ένα πλήθος «συγκριτικών πλεονεκτημάτων» που διαθέτει η Πειραιώς (κεντρικότητα, προσπελασιμότητα, σχετικά χαμηλές αξίες γης, αξιόλογο κτηριακό απόθεμα) και αναπτύσσουν τελικά μια δική τους δυναμική, με αποτέλεσμα η ευρύτερη περιοχή της οδού, και ιδιαίτερα το βόρειο τμήμα της, να θεωρείται πλέον ένα νέος, ανερχόμενος άξονας πολιτισμού.

Βέβαια, στο σύνολο της η Πειραιώς συγκεντρώνει, σήμερα, αρκετά ανομοιογενή χαρακτηριστικά, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί στο διαφορετικό βαθμό και τρόπο που έχουν επιδράσει οι πρόσφατες τάσεις μετασχηματισμού του άξονα στις επιμέρους περιοχές που αυτός διατρέχει. Για παράδειγμα, στο μέσο τμήμα της οδού, στη βιομηχανική ζώνη του Μοσχάτου, η οποία αποτέλεσε και το ειδικότερο αντικείμενο της παρούσας εργασίας, η διαδικασία αποβιομηχάνισης αν και εμφανής, για παράδειγμα στα εγκαταλελειμμένα εργοστάσια και στο πλήθος των κενών κελυφών, δεν έχει προχωρήσει αρκετά, ιδιαίτερα σε σύγκριση με το βόρειο σκέλος του δρόμου.

Αντίθετα, όπως προέκυψε από την έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε, και την ανάλυση των συλλεχθέντων στοιχείων, στην περιοχή επικρατούν, μέχρι και σήμερα, χρήσεις με βιομηχανικά/βιοτεχνικά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, το φυσικό και δομημένο περιβάλλον της περιοχής εμφανίζεται εξαιρετικά υποβαθμισμένο: μεγάλος αριθμός κτηρίων σε κακή κατάσταση, κατεστραμμένα πεζοδρόμια, ανύπαρκτοι χώροι πρασίνου, ρύπανση του αέρα, κατειλημμένοι από διάφορα υλικά αδόμητοι χώροι, πεταμένα σκουπίδια κτλ.

Ωστόσο, δείχθηκε πως η εξεταζόμενη περιοχή διαθέτει στοιχεία, που ενισχύουν την υπόθεση μιας μελλοντικής αναδιαμόρφωσης της, ακόμα και αν, δεδομένης της σημερινής οικονομικής συγκυρίας, αυτή η αναδιαμόρφωση αργήσει αρκετά. Πρόκειται για χαρακτηριστικά όπως η σχετική κεντρικότητα και η προσπελασιμότητα της περιοχής, η διαθεσιμότητα σε «αναξιοποίητους» δομημένους και αδόμητους χώρους, οι χαμηλές τιμές ακινήτων καθώς και το αξιόλογο και χαμηλού ύψους κτηριακό απόθεμα.

Τελικά, δεδομένου ότι:

- έχει διαμορφωθεί μια διεθνής τάση ανάπτυξης πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε αποβιομηχανοποιημένα τοπία, στα πλαίσια ευρύτατων και παγκοσμιοποιούμενων οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών μετασχηματισμών,
- η Αθήνα τείνει να ακολουθεί τα διεθνή πρότυπα,
- αναδύονται ισχυρές τάσεις μετατροπής της οδού Πειραιώς σε άξονα πολιτισμού και αναψυχής, προωθούμενες από κρατικές παρεμβάσεις και ενισχυόμενες από ιδιωτικές πρωτοβουλίες,

- η εξεταζόμενη περιοχή διαθέτει χαρακτηριστικά που μπορούν να υποστηρίξουν την πραγματοποίηση επικερδών επενδύσεων, ανταποκρινόμενα μάλιστα στα σύγχρονα καταναλωτικά πρότυπα,
- στην περιοχή εντοπίζεται ένας αξιόλογος αριθμός βιομηχανικών κελυφών μεγάλης κλίμακας, τα οποία ενδείκνυται για τη χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων, και ιδίως για τη στέγαση δραστηριοτήτων «υψηλής τέχνης», λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής τους,
- η εξεταζόμενη περιοχή ήδη γειτνιάζει άμεσα με έναν ισχυρό πολιτιστικό πυρήνα (Α.Σ.Κ.Τ., Πειραιώς 260, Ι.Μ.Ε.), ο οποίος της προσδίδει μια «πολιτισμική νομιμότητα» και είναι δυνατό να προσελκύσει νέες δραστηριότητες ανάλογου ή συμπληρωματικού χαρακτήρα (π.χ. διασκέδαση, αναψυχή),
- η εξεταζόμενη περιοχή βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το Γκάζι και είναι πιθανό μέσω της διαδικασίας ξεχειλίσματος να δεχθεί εισροή χρήσεων ανάλογων με αυτές που ήδη υπερσυγκεντρώνονται εκεί,
- το Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού έχει προχωρήσει σε σχέδια για την επέκταση των υποδομών του, με τη δημιουργία πάρκου πολιτισμού, 60 στρεμμάτων,

διαπιστώνεται, πως είναι πολύ πιθανό μελλοντικά η περιοχή να αναδιαμορφωθεί σε πολιτιστικό επίκεντρο, και μάλιστα με αυξημένη παρουσία χώρων «υψηλής τέχνης».

Τώρα τίθεται το ερώτημα του κατά πόσο ένας τέτοιος μετασχηματισμός είναι επιθυμητός για την εξεταζόμενη περιοχή. Όμως, το ερώτημα αυτό ανάγεται σε βαθύτατα πολιτικό και αξιακό ζήτημα και τελικά γεννά ένα πλήθος νέων ερωτημάτων. Για παράδειγμα, κατά πόσο είναι εφικτό η περιοχή να μη μετατραπεί σε ένα ακόμα χώρο που θα απευθύνεται αποκλειστικά στις προνομιούχες ομάδες του πληθυσμού; Και κατά πόσο, στα πλαίσια της νεοφιλελεύθερης (ή γενικότερα της καπιταλιστικής) ηγεμονίας, είναι πιθανή μια ουσιαστική κρατική παρέμβαση που θα απέτρεπε τις δυσμενείς επιπτώσεις στο κοινωνικό περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής από μια τέτοια ανάπτυξη; Ή ακόμα πόσο «πολιτιστικός» είναι ο χώρος όπου κανείς παραμένει απλά θεατής/καταναλωτής χωρίς τη δυνατότητα να γίνει συνδημιουργός; Ο «πολιτισμός» είναι κοινωνικό αγαθό ή πεδίο άντλησης κεφαλαίου (οικονομικού και πολιτισμικού) για μια ελίτ; Είναι όντως «αναβάθμιση» ο σχηματισμός θυλάκων αποτελούμενων από εμπορικά κέντρα της πολιτιστικής βιομηχανίας; Και πως αυτή η «αναβάθμιση» τελικά συμβάλλει στη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης του πληθυσμού; Επίσης, κατά πόσο είναι θεμιτό τα βιομηχανικά μνημεία να απογυμνώνονται από το βασικό κοινωνικοπολιτικό τους περιεχόμενο χρησιμοποιούμενα ως μεταμοντέρνα σκηνικά; Δυστυχώς, η περαιτέρω ανάπτυξη των παραπάνω θεμάτων υπερβαίνει τα (χρονικά) περιθώρια της παρούσας εργασίας.

Ωστόσο, καθώς είναι γεγονός πως το δομημένο και φυσικό περιβάλλον της εξεταζόμενης περιοχής έχει υποβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό, δεν μπορεί να παραβλεφθεί πως χρειάζεται να γίνουν κάποια βήματα για την αντιστροφή αυτής της συνθήκης. Η απομάκρυνση κάποιων χρήσεων, όπως οι μονάδες επεξεργασίας κρέατος, που επιβαρύνουν σημαντικά το φυσικό περιβάλλον¹⁸¹, η δημιουργία χώρων πρασίνου, η ανακατασκευή των πεζοδρομιών και η επισκευή των δρόμων, η

¹⁸¹ Το ζήτημα αυτό έχει τεθεί ήδη στο ισχύον ΓΠΣ για την περιοχή (ΦΕΚ 1063/Δ/2004).

απελευθέρωση των αδόμητων χώρων από τα κάθε λογής αποτιθέμενα υλικά θα ήταν παρεμβάσεις σαφώς θετικές, στην κατεύθυνση της αναβάθμισης της περιοχής για το κοινωνικό σύνολο και πρώτα απ' όλα για τους εργαζόμενους εκεί, και όχι της νεοφιλελεύθερης «αναβάθμισης». Επίσης, είναι απαραίτητο να γίνουν κινήσεις ώστε να αποφευχθεί μια κατάσταση σαν αυτή που έχει διαμορφωθεί στο Γκάζι, όπου οι αδόμητοι χώροι θα καταλαμβάνονται πια από τραπεζοκαθίσματα, η κυκλοφοριακή επιβάρυνση και η ηχορύπανση θα προέρχονται από τη μαζική εισροή κόσμου και οι νεότερες «ευγενείς» χρήσεις θα εκτοπίσουν τις παραδοσιακές δραστηριότητες της περιοχής και θα διασπάρουν το κοινωνικό της μικροπεριβάλλον. Τέτοιες κινήσεις δεν είναι απαραίτητο πως θα πρέπει να ολοκληρώνονται μέσω της κρατικής παρέμβασης. Η αυξανόμενη δυναμική των κοινωνικών κινημάτων πόλης καταδεικνύει πως οι αυτοοργανωμένες δράσεις έχουν τη δυνατότητα να διεκδικήσουν αποτελεσματικά το αυτόνομο. Ο ρόλος των πολεοδόμων και των αρχιτεκτόνων είναι τελικά να θέσουν την επιστημονική τους γνώση και πρακτική στην υπηρεσία του κοινωνικού συνόλου.

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Baniotopoulou, E. (2001), «Modern Art Museums and Their Role in Transforming Societies: The Case of the Guggenheim Bilbao», *Journal of Conservation and Museum Studies*, November 2001 <http://www.cool.conserva-tion-us.org/jcms/issue7/0111Banio.pdf>

Belavilas, N.(2002), «The port of Piraeus, from 1835 to 2004», *Patrimoine de l'industrie/ Industrial patrimony, TICCIH - ICOMOS - Ecomusee de la Communaute Urban Le Creusot Montceau Les Mines*, no 7, pp. 75-82, <http://courses.arch.ntua.gr/112052.html>

Couch C., Leontidou L., Petschel-Held G., (2007), *Urban Sprawl in Europe: Landscape, Land-Use Change and Policy*, Oxford: Blackwell

Florida, R. (2003), «Cities and the Creative Class», *City & Community*, Vol. 2 (1), pp. 3-19, March 2003, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1540-6040.00034/pdf>

González Ceballos, S. (2004), «The Role of the Guggenheim Museum in the Development of Urban Entrepreneurial Practices in Bilbao», *International Journal of Iberian Studies*, Vol. 16 (3), pp. 177-186, <http://www.scholars-on-bilbao.info/fichas/GlezIJS2005.pdf>

Hall, P. (2002), *Urban and Regional Planning*, London and New York: Routledge

Harvey, D. (1989), «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism», *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, Vol. 71, No. 1, The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present (1989), pp. 3-17, Oxford: Blackwell, <http://www.istor.org/stable/490503>

Harvey, D. (2005), *A brief history of neoliberalism*, Oxford University Press

Ludlow, D. (2006), *Urban Sprawl in Europe, The Ignored Challenge*, European Environment Agency, Luxemburg: Office for Official Publications of the European Communities http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf

Newman, P. and Smith, I. (2000), «Cultural Production, Place and Politics on the South Bank of the Thames», *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24 (1), March 2000, Oxford: Blackwell, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/1468-2427.00233/pdf>

Wacquant, L. (2008), «Ghettos and Anti-ghettos: An Anatomy of the New Urban Poverty», *Thesis Eleven*, Vol. 94, pp. 113-118, August 2008, Los Angeles: Sage, http://sociology.berkeley.edu/faculty/wacquant/wacquant_pdf/GHETTOSANTIGHETTOS-pub.pdf

Ελληνική Βιβλιογραφία

Άλισον, Ε. (2002), «Πληθυσμιακή Εξέλιξη των Πόλεων», *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας. Τόμος 1: Οι Πόλεις*, σ. 16-17, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Αντωνοπούλου, Σ. (2003), «Ο ταξικός μετασχηματισμός στη Δύση στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης του κεφαλαίου και η σύγχρονη πόλη», Πρακτικά του Συνεδρίου *Μετασχηματισμοί της Ελληνικής Πόλης. Σοσιαλιστική Θεωρία, Προοπτικές και Καθημερινή Πράξη*, Αθήνα 9-10-11 Μαΐου 2003

Αραβαντινός, Α. (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μία Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία

Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου Μ. (2006 α), «Η Μεταπολεμική Ελληνική Πολεοδομία, μεταξύ Θεωρίας και Πράξης», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου Μ. (2006 β), «Αθήνα 2004. Στα Μονοπάτια της Παγκοσμιοποίησης», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Βαΐου, Ντ., Μαντουβάλου, Μ., Μαυρίδου Μ. (2006 γ), «Το ζήτημα της Αποβιομηχάνισης», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Βαταβάλη, Φ. και Μπελαβίλας, Ν. (2007), «Ο μετασχηματισμός της Οδού Πειραιώς», Ανακοίνωση στην 5^η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση ΤΙC C I H, Βόλος, 22-25 Νοεμβρίου 2007, <http://courses.arch.ntua.gr/112052.html>

Baudrillard, J. (2005), *Η Καταναλωτική Κοινωνία*, Αθήνα: Νησίδες

Bauman, Z. (2008), *Ζωή για Κατανάλωση*, Αθήνα: Πολύτροπον

Γκόνη, Κ. (2010), *Η Μετατροπή Πρώην Βιομηχανικών Περιοχών του Κέντρου σε Πολιτιστικές και Ψυχαγωγικές Περιοχές: Η Περίπτωση του Γκαζιού*, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Α δημοσίευτη διπλωματική εργασία

Γκριτζώνας Κ. (2002), *Πρώιμες Μορφές του Επαναστατικού Κινήματος στην Ελλάδα*, Αθήνα: Φιλίστωρ

Γοσπονδίνη, Α. (2007), «Χωρικές Πολιτικές για το Σχεδιασμό, την Ανταγωνιστικότητα και τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων», *Περιοδικό Αειχώρος*, Τόμος 6, Τεύχος 1, σ. 100-145, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Hall, T. (2005), *Αστική Γεωγραφία*, Αθήνα: Κριτική

Harvey, D. (2007), *Η Κατάσταση της Μετανεωτερικότητας*, Αθήνα: Μεταίχμιο

Hobsbawm, E. (1999), *Η Εποχή των Άκρων. Ο Σύντομος Εικοστός Αιώνας 1914-1991*, Αθήνα: Θεμέλιο

Καραμπούκαλου, Α. (2009), *Πολεοδομική Ανάπλαση Οδού Πειραιώς. Ανάλυση – Συμπεράσματα – Κριτική Προσέγγιση*, Τομέας Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Α δημοσίευτη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία

Κνοx, P. and Pinch, S. (2009), *Κοινωνική Γεωγραφία των Πόλεων*, Αθήνα: Σαββάλας

Κουδούνη, Α. (2006), *Οδός Πειραιώς: Μετασχηματισμός των Χρήσεων Γης στον Άξονα*, Τομέας Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Α δημοσίευτη μεταπτυχιακή σπουδαστική εργασία

Λεοντίδου, Λ. (2001), *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*, Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ

Λεοντίδου Λ. (2004), «Μετανεωτερική Αστική Διακυβέρνηση: από την Πολεοδομική Πολιτική στην Επιχειρηματική Πόλη», *Πόλη και Χώρος από τον 20^ο στον 21^ο Αιώνα*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Μαλούτας, Θ. (2002), «Αστική Μεγέθυνση και Κυρίαρχοι Τρόποι Στέγασης στη Μεταπολεμική Αθήνα», *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας. Τόμος 1: Οι Πόλεις*, σ. 28-29, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Μαλούτας, Θ., Εμμανουήλ, Δ., Παντελίδου Μ. (2006), *Αθήνα. Κοινωνικές Δομές, Πρακτικές και Αντιλήψεις. Νέες Παράμετροι και Τάσεις Μεταβολής 1980-2000*, Ερευνητικό Πρόγραμμα «κοινωνικές Προϋποθέσεις για την Αειφόρο Ανάπτυξη της Αθήνας-Αττικής», Αθήνα: ΕΚΚΕ

Μαλούτας, Θ. και Αλεξανδρή, Γ. (2009), «Αστικές Αναπλάσεις και Μεταβολές των Κοινωνικών Δομών στο Κέντρο της Αθήνας στη Στροφή του Αιώνα», *25 Κείμενα για το Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη του Χώρου*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Μάντζου, Π. (2007), «Άξονες Αναδιοργάνωσης του Δημόσιου Χώρου: Ασφάλεια, Κατανάλωση και Αναψυχή», *Ουτοπία*, τ. 75, Μάιος-Ιούνιος 2007, http://library.panteion.gr:8080/dspace/bitstream/123456789/1927/1/mantzoy_OYTOP_IA_75.pdf.

Μαντουβάλου, Μ. και Μπαλλά, Ε. (2006), «Μεταλλαγές στο Σύστημα Γης και Οικοδομής και Διακυβεύματα του Σχεδιασμού στην Ελλάδα Σήμερα», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2006 α), «Η Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου ως Κοινωνικό / Πολιτικό Διακύβευμα», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2006 β), «Βία και Πόλη», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 α), «Μοντερνισμός και Πόλη: Κοινωνικές Συγκυρίες και Πολιτικά - Καλλιτεχνικά Κινήματα στο Πρώτο Μισό του 20^{ου} Αιώνα», *Επιλογή Κειμένων για την Ιστορία και Θεωρία της Πολεοδομίας*, Σημειώσεις του μαθήματος Αναλυτική Προσέγγιση του Αστικού Χώρου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 β), «Όψεις της Αστικοποίησης και Πολεοδομίας», *Επιλογή Κειμένων για την Ιστορία και Θεωρία της Πολεοδομίας*, Σημειώσεις του μαθήματος Αναλυτική Προσέγγιση του Αστικού Χώρου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 γ), «Η Πολεοδομία στη Διασταύρωση Παραγωγικών Μεταλλαγών και Κοινωνικο-πολιτικών Ανακατατάξεων: Ένα Συνοπτικό Χρονικό», *Επιλογή Κειμένων για την Ιστορία και Θεωρία της Πολεοδομίας*, Σημειώσεις του μαθήματος Αναλυτική Προσέγγιση του Αστικού Χώρου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 δ), «Κέντρο πόλης, Κοινωνική Ανισότητα και Πολιτισμική Ετερότητα. Προκλήσεις για την Πολεοδομική Σκέψη», *Πολεοδομικές Επεμβάσεις στον Αστικό Χώρο*, Σημειώσεις του μαθήματος Πολεοδομία II της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 ε), «Για τις “ταραχές” του Νοεμβρίου 2005 στα Περίχωρα των Πόλεων της Γαλλίας», *Πολεοδομικές Επεμβάσεις στον Αστικό Χώρο*, Σημειώσεις του μαθήματος Πολεοδομία II της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 στ), «Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός της Αθήνας (1830 - 1940)», *Επιλογή Κειμένων για την Ιστορία και Θεωρία της Πολεοδομίας*, Σημειώσεις του μαθήματος Αναλυτική Προσέγγιση του Αστικού Χώρου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2007 ζ), «Κοινωνικές Διαστάσεις της Αστικοποίησης στην Ελλάδα», *Επιλογή Κειμένων για την Ιστορία και Θεωρία της Πολεοδομίας*, Σημειώσεις του μαθήματος Αναλυτική Προσέγγιση του Αστικού Χώρου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαντουβάλου, Μ. (2009), «Η Οικοδομή στην Αθήνα μετά τον Πόλεμο: Οικονομικές και Κοινωνικές Απόψεις μιας Ευκαιριακής Ανάπτυξης», *Κοινωνικές και Πολιτικές Διαστάσεις της Αστικής Ανάπτυξης στην Ελλάδα. Διαχρονικές Αναγνώσεις*, Σημειώσεις του μαθήματος Μεταλλαγές των Ιδεών για την Πόλη και Σχεδιασμοί στον 20^ο Αιώνα, της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μαρμαράς, Ε. (2002), *Σχεδιασμός και Οικιστικός Χώρος*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα

Μηλιός, Γ. (2000 α), *Ο Ελληνικός Κοινωνικός Σχηματισμός: Από τον Επεκτατισμό στην Καπιταλιστική Ανάπτυξη*, Αθήνα: Κριτική, http://users.ntua.gr/jmilios/Ell_Koin_Sxim_a.pdf

Μηλιός, Γ. (2010), «Η Ελληνική Οικονομία κατά τον 20^ο Αιώνα», *Εισαγωγή στη Νεοελληνική Κοινωνία*, Αθήνα: Τόπος (υπό έκδοση), http://users.ntua.gr/jmilios/Oikonomia_Eikostos1ab.pdf

Μουκούλης, Π. (2008), *Φαινόμενα Gentrification στην Αθήνα: Διερεύνηση των Χωρικών, Λειτουργικών και Κοινωνικών Αναδιαρθρώσεων και Σύγκριση με τη Διεθνή Εμπειρία*, Τομέας Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία

Μπαλλά, Ε. και Μαντουβάλου, Μ. (2006 β), «Μεταλλαγές στο Σύστημα Γης και Οικοδομής και διακυβεύματα του Σχεδιασμού στην Ελλάδα Σήμερα», *Σχεδιασμός, Αστικές Πολιτικές και οι Πόλεις. Η Ελλάδα και το Παγκόσμιο*, Σημειώσεις του μαθήματος Ιστορία και Θεωρία της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Μπελαβίλας, Ν. (2005), «Η κατάργηση της δημόσιας πόλης - Μεταλλάξεις και συγκρούσεις στον Πειραιά του 2005», Εισήγηση στο Συνέδριο *Γεωγραφίες της Μητρόπολης-Όψεις του Φαινομένου στον Ελληνικό Χώρο*, Θεσσαλονίκη 21-22 Οκτωβρίου 2005, <http://courses.arch.ntua.gr/110937.html>

Μπελαβίλας, Ν. (2007), «Οδός Πειραιώς», Άρθρο στα πλαίσια της 5^{ης} Πανελλήνιας Επιστημονικής Συνάντησης ΤΙCCIH, Βόλος, Νοέμβριος 2007, <http://courses.arch.ntua.gr/112052.html>

Μπίρης, Κ. (2005), *Αι Αθήναι από τον 19^ο εις τον 20^ο Αιώνα*, Αθήνα: Μέλισσα

Οικονόμου, Δ. (2002), «Οι Χρήσεις Γης στον Ευρύτερο Αθηναϊκό Χώρο», *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας. Τόμος 1: Οι Πόλεις*, σ. 38-39, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Σαγιάς, Ι. (2002), «Κρίση και Γεωγραφική Αναδιάρθρωση της Βιομηχανικής Απασχόλησης στην Αττική», *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας. Τόμος 1: Οι Πόλεις*, σ. 56-58, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Σαρηγιάννης, Γ. (2000), *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη - Πολεοδομία - Μεταφορές*, Αθήνα: Συμμετρία

Σαρηγιάννης, Γ. (2007), «Η “Χάρτα της Αθήνας” και το Ιστορικό της Πλαίσιο», *Επιλογή Κειμένων για την Ιστορία και Θεωρία της Πολεοδομίας*, Σημειώσεις του μαθήματος Αναλυτική Προσέγγιση του Αστικού Χώρου της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Savage, M. and Warde, A. (2005), *Αστική Κοινωνιολογία, Καπιταλισμός και Νεωτερικότητα*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση

Σημαιοφορίδης, Γ. (2007), «Η Πόλη στο Τέλος του 20^{ου} Αιώνα», *Πολοδομικές Επεμβάσεις στον Αστικό Χώρο*, Σημειώσεις του μαθήματος Πολεοδομία II της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Σιόλας, Α. (2005), *Ανθρωπος και Χώρος*, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Αθήνα: ΕΜΠ

Στεφανάτου, Ρ. (2010), *Φαινόμενα Gentrification: Διερεύνηση του Αστικού Εξευγενισμού στο Γκαζοχώρι και Σύγκριση με τη Διεθνή Εμπειρία*, Δ.Π.Μ.Σ. “Περιβάλλον και Ανάπτυξη”, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία

Τουρνικιώτης, Π. (2002), *Ιστοριογραφία της Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής*, Αθήνα: Αλεξάνδρεια

Τσουκαλά, Κ. και Δανιήλ, Μ. (2003), «Κινητικότητα και Κατανάλωση ως Οργανωτικές Αρχές του Σύγχρονου Δημόσιου χώρου. Το Παράδειγμα της Euralille, Δομημένο Περιβάλλον και Συμπεριφορά», *Τεχνικά Χρονικά. Επιστημονικές Εκδόσεις ΤΕΕ*, Σειρά II, τεύχος 1-2,
http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/SCIENTIFIC_PUBLICATIONS/SEIRA_II/ETOS_2003/tefhosA/4.pdf

Wollin, R. (1988), «Μοντερνισμός Εναντίον Μεταμοντερνισμού», *Λεβιάθαν*, τεύχ. 2, <http://library.panteion.gr:8080/dspace/handle/123456789/811>

Χατζημιχάλης, Κ. (2007), «Η Επιχειρηματική Πόλη», *Πολοδομικές Επεμβάσεις στον Αστικό Χώρο*, Σημειώσεις του μαθήματος Πολεοδομία II της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα: ΕΜΠ

Ψαρρά, Αι. (2002), *Η Μετάβαση στο Μεταφορντισμό. Τάσεις και Χαρακτηριστικά της Νέας Μεταβιομηχανικής Κοινωνίας*, Τομέας Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Αδημοσίευτη μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία

Άρθρα στον Ημερήσιο Τύπο, Περιοδικά και Ιστοσελίδες

Αγγελικοπούλου, Β. «Σχολείον, η Ωραία Κοιμωμένη της Πειραιώς», *Η Καθημερινή*, 20.4.2008, http://news.kathimerini.gr/4Dcqi/4Dcqi/_w_articles_civ_11_20/04/2008_266906

Δαφέρμου, Κ. (2008), «Το Θαύμα της Οδού Πειραιώς», *Το Βήμα*, 14.6.2008, <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=32&artid=239823&dt=14/06/2008>

Δελεβέγκος, Δ. (2009), «Συνωστισμός Κατασκευαστών στο “Χρυσό Μίλι” της Οδού Πειραιώς», http://www.capital.gr/realestate/show_article.asp?details=718577&cat=31

Καρουζάκης, Γ. (2010), «Πολυχώρος Τέχνης στο εργοστάσιο Palco», *Ελευθεροτυπία*, 30.9.2010, <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=208394>

Κοντράρου, Ν. (2006), «Πολιτιστικό Mall στην Πειραιώς», *Ελευθεροτυπία*, 2.11.2006, http://archive.enet.gr/online/online_text/c=113,dt=02.11.2006,id=76881404

Κούτρα, Π. (2009), «Επιχειρηματική Συμφόρηση στην Οδό Πειραιώς», *Ελευθεροτυπία*, 27.9.2009, <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=86195>

Κτενάς, Σ. (1998), «Επενδύουν στην Πειραιώς», *Το Βήμα*, 17.5.1998, <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=99399&ct=3&dt=17/05/1998>

Μηλιός, Γ. (2000β), «Λόγος περί “παγκοσμιοποίησης” και μαρξιστική αριστερά», *Θέσεις*, τεύχος 72, Ιούλιος-Σεπτέμβριος 2000, http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=715&Itemid=29

Μηλιός, Γ. (2005), «Για την “ιδεολογία της ανάπτυξης”», *Θέσεις*, τεύχος 93, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 2005, http://www.theseis.com/index.php?option=com_content&task=view&id=914&Itemid=29

Μηλιός, Γ. (2007), «Η Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση ως όχημα της νεοφιλελεύθερης ηγεμονίας», *Εποχή*, ένθετο “Εντός Εποχής”, 10.6.2007, Αθήνα, <http://users.ntua.gr/jmilios/pr.html>

Murphy, S. (2002), «A Short History of Dublin's Temple Bar», <http://homepage.eircom.net/~seanmurphy/dublin/templebar.htm>

Ρηγόπουλος, Δ. (2005), «Πειραιώς: η Λεωφόρος του Πολιτισμού», *Η Καθημερινή*, 27.2.2005, http://news.kathimerini.gr/4dcqj/w_articles_civ_1_27/02/2005_135075

Τροβά, Β. (2002), «Των Ταπεινών και Καταφρονεμένων...», Αφιέρωμα στην Οδό Πειραιώς, *Η Καθημερινή*, ένθετο “Επτά Ημέρες”, 13.10.2002, <http://wwk.kathimerini.gr/kath/7days/2002/10/13102002.pdf>

ΦΕΚ

ΦΕΚ 18/Α/1985

ΦΕΚ 166/Δ/1987

ΦΕΚ 386/Δ/1988

ΦΕΚ 1049/Δ/1995

ΦΕΚ 510/Δ/1996

ΦΕΚ 267/Δ/1997

ΦΕΚ 1063/Δ/2004

ΦΕΚ 1138/Β/2009

Λοιπές Πηγές

Εισηγήση της Διεύθυνσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού του ΥΠΕΧΩΔΕ, προς το Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (Κ. ΣΧΟΠ), με θέμα «Ανάπλαση Οδού Πειραιώς», 23.3.1995, <http://kerameikos.blogspot.com/1995/01/3-1995.html>

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Δήμου Αθηναίων 2007-2010, Ιούλιος, 2008

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2007-2013, Σεπτέμβριος 2007, <http://www.pepattikis.gr/20072013/>

<http://www.attiko-prasino.gr/>

<http://www.astynet.gr/>

<http://www.benaki.gr/index.asp?id=40202&lang=gr>

<http://www.cityofathens.gr/el/dimotikoi-foreis/tecnopolis-dimoy-athinaion>

<http://www.eie.gr/archaeologia/gr/arxeio.aspx>

http://en.wikipedia.org/wiki/Potsdamer_Platz

<http://www.fhw.gr/cosmos/>

http://www.getty.edu/conservation/research_resources/charters/charter04.html

http://www.gsis.gr/ANTIKEIMENIKES_AXIES_2007/PERIFEREIES.html

<http://www.iospress.gr/ios2010/ios20100328.htm>

<http://www.mcf.gr/>

<http://www.minenv.gr/3/31/313/31304/g3130413.html>

<http://www.mqw.at/>

<http://www.nomarhiapeiraiawifi.com/>

<http://www.oasa.gr/>

http://stats.oecd.org/Index.aspx?DatasetCode=ALFS_SUMTAB

<http://www.potsdamerplatz.de/en.html>

<http://www.rento.gr/>

<http://www.sonycenter.de/>

<http://www.thehubevents.gr/>

[http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snif524\]=367](http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&snif524]=367)

Παράρτημα Χαρτών

Ευρετήριο Χαρτών

Χάρτης 1: Η Θέση της Περιοχής Μελέτης στον Αθηναϊκό Χώρο

Χάρτης 2: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης και Συντελεστές Δόμησης

Χάρτης 3: Αντικειμενικές Αξίες

Χάρτης 4: Χρήσεις Ισογείων

Χάρτης 5: Χρήσεις Ορόφων

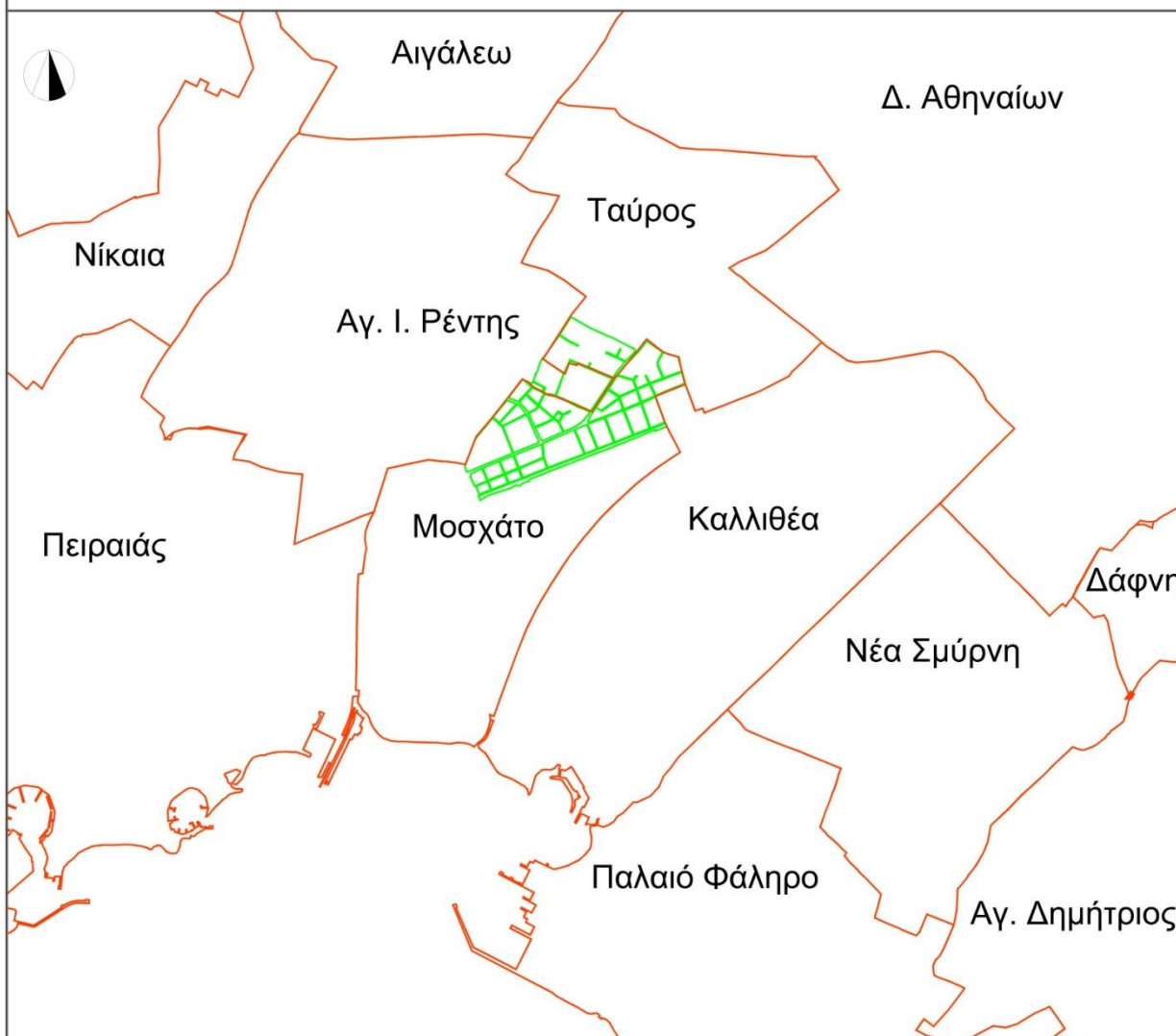
Χάρτης 6: Αριθμός Ορόφων

Χάρτης 7: Παλαιότητα Κτηρίων

Χάρτης 8: Κατάσταση Κτηρίων

Χάρτης 9: Σημεία Ενδιαφέροντος

ΧΑΡΤΗΣ 1: Η Θέση της Περιοχής Μελέτης στον Αθηναϊκό Χώρο



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια Δήμων
- Οικοδομικά Τετράγωνα της Περιοχής Μελέτης



0.5 0 0.5 1 km

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

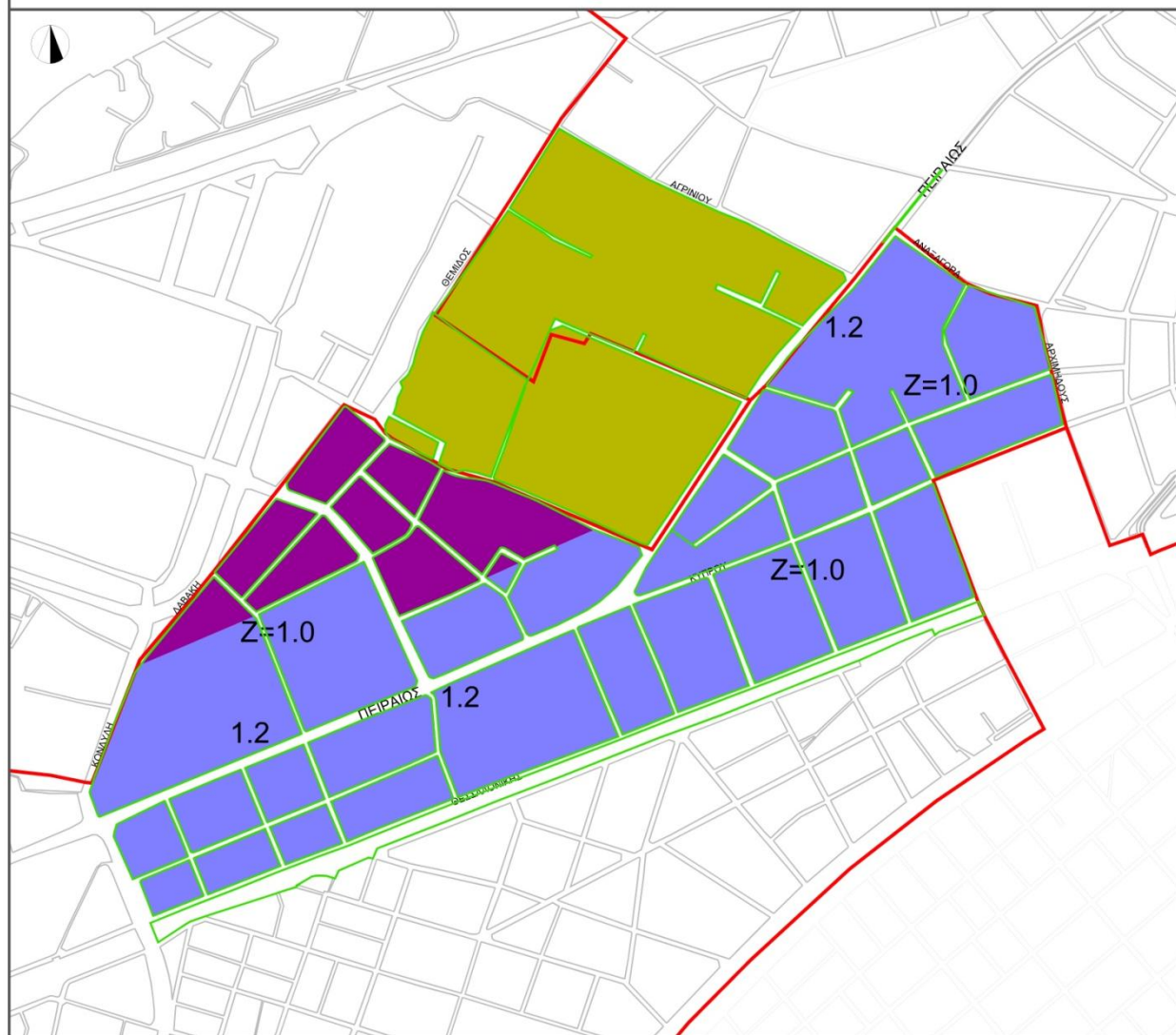
Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΣΕ
ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ
ΠΕΡΙΟΧΕΣ: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Εκπόνηση: Γιαννίσα Στέλλα
Επιβλέπων: Σαγιάς Ι.

ΑΘΗΝΑ 2011

ΧΑΡΤΗΣ 2: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης και Συντελεστές Δόμησης



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όρια Δήμων
-  Οικοδομικά Τετράγωνα
-  Ελαιώνας
-  ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση
-  ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ
- Z** Τομέας Μέσου Συντελεστή Δόμησης

Για τα οικόπεδα, εντός των ορίων του Δήμου Μοσχάτου, που έχουν πρόσωπο στην οδό Πειραιώς, ο μέσος συντελεστής δόμησης ορίζεται 1.2.

100 0 100 200 m

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

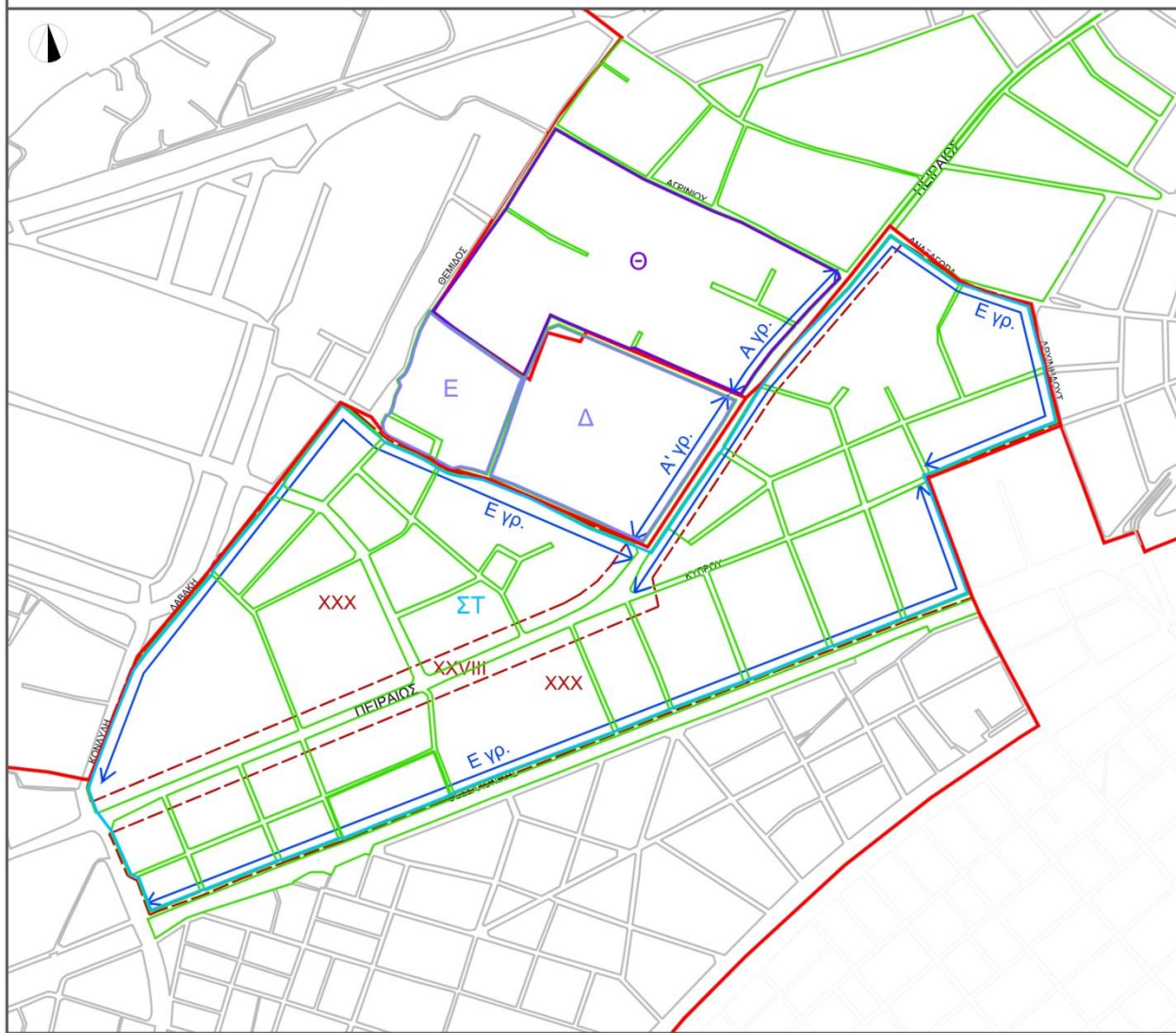
Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΣΕ
ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ
ΠΕΡΙΟΧΕΣ: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Εκπόνηση: Γιαννίτσα Στέλλα
Επιβλέπων: Σαγιάς Ι.

ΑΘΗΝΑ 2011

ΧΑΡΤΗΣ 3: Αντικειμενικές Αξίες



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια Δήμων
- Οικοδομικά Τετράγωνα
- Γραμμική Ζώνη
- Όρια κυκλικής ζώνης στο Δήμο Ταύρου
- Όρια κυκλικής ζώνης στο Δήμο Αγ. Ι. Ρέντη
- Όρια κυκλικής ζώνης στο Δήμο Μοσχάτου
- - - Όρια Σ.Α.Ο.
- XXX Σ.Α.Ο.= 1,00
- XXVIII Σ.Α.Ο.= 1,20

Για τα Ο.Τ. που ανήκουν στους Δήμους Αγ.Ι. Ρέντη και Ταύρου, καθώς αυτά εντάσσονται στον Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995), απαιτείται βεβαίωση της αρμόδιας Πολεοδομικής Υπηρεσίας για τον ισχύοντα Σ.Α.Ο.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

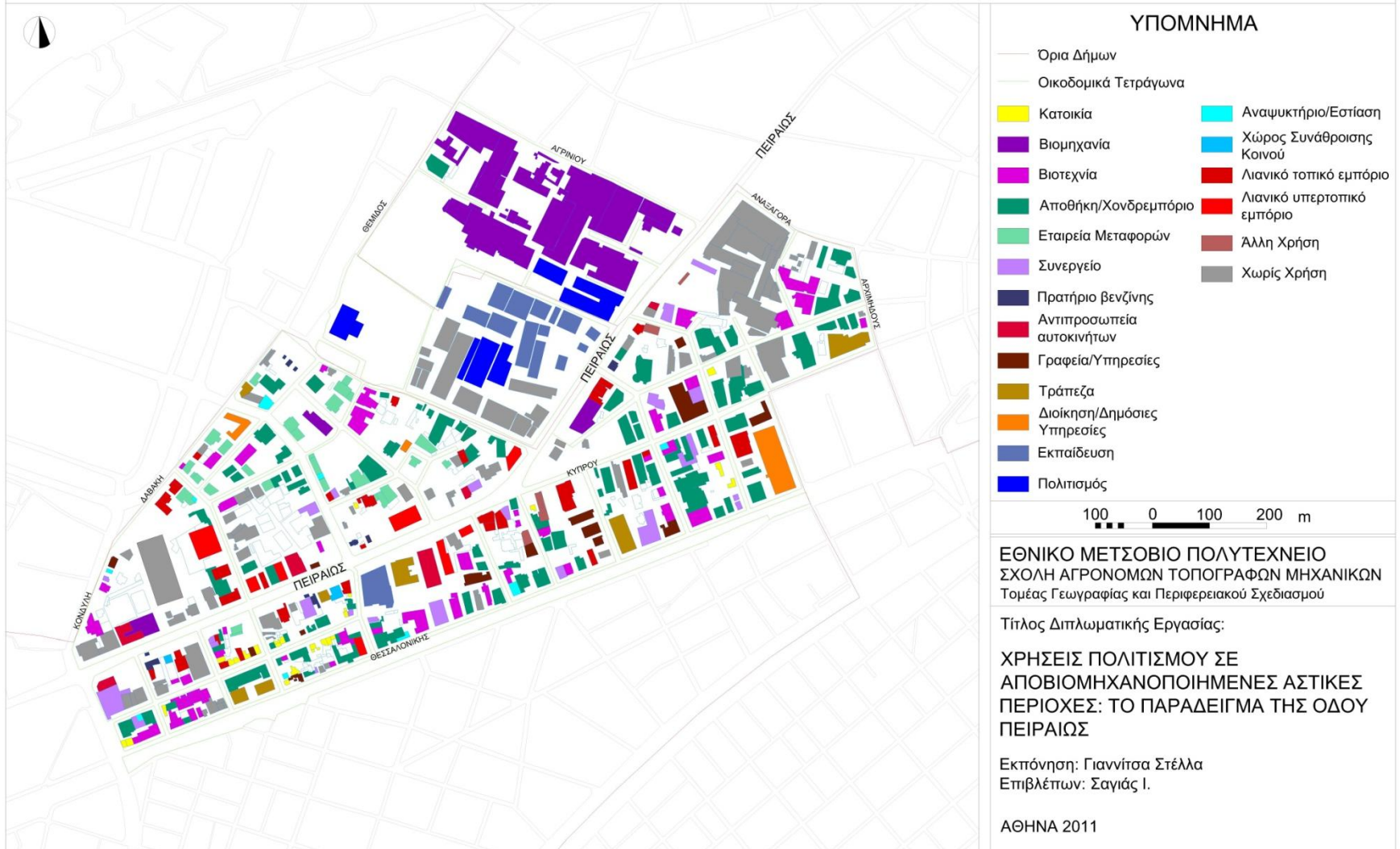
Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:

ΧΡΗΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΣΕ ΑΠΟΒΙΟΜΗΧΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΕΡΑΙΩΣ

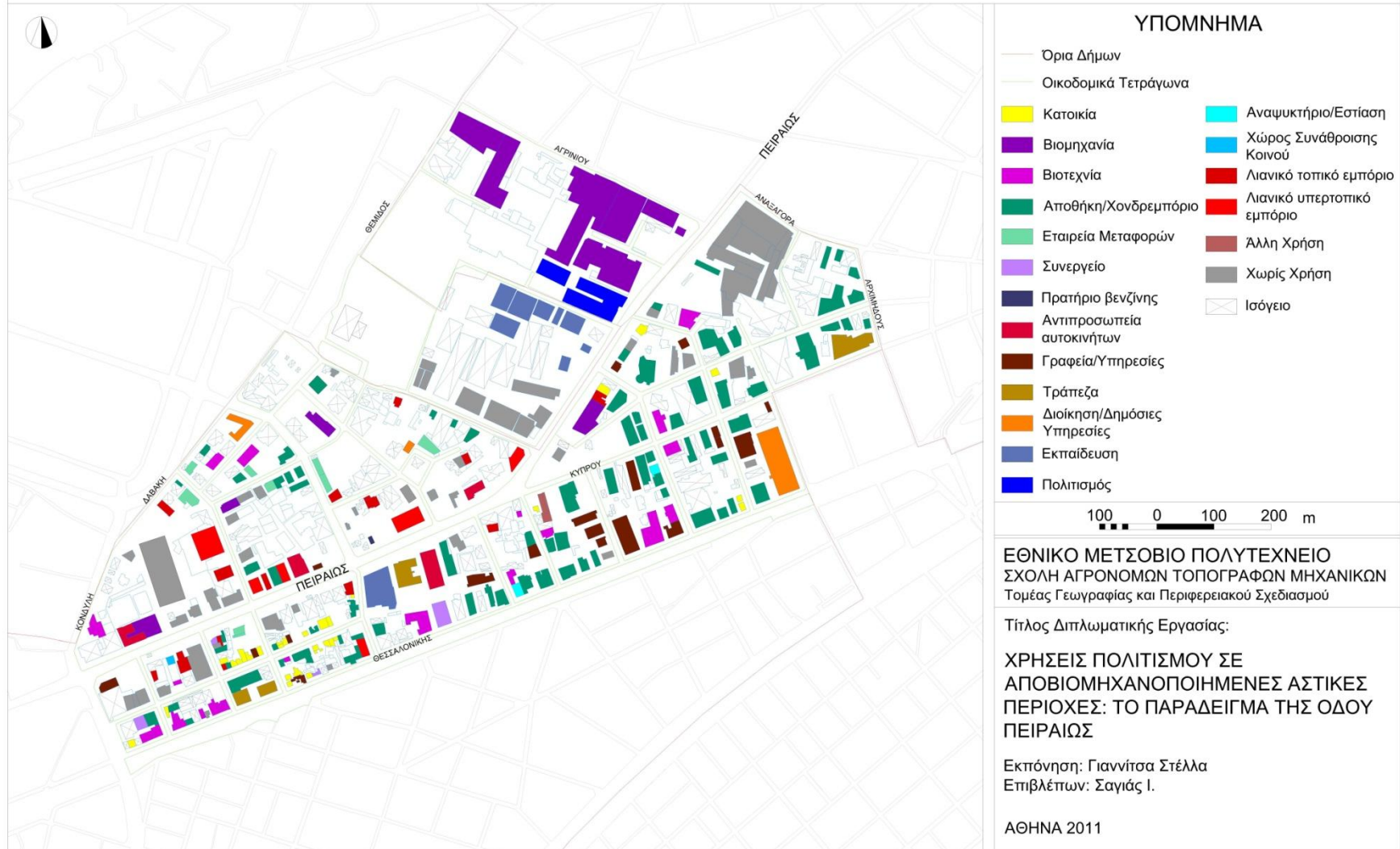
Εκπόνηση: Γιαννίτσα Στέλλα
Επιβλέπων: Σαγιάς Ι.

ΑΘΗΝΑ 2011

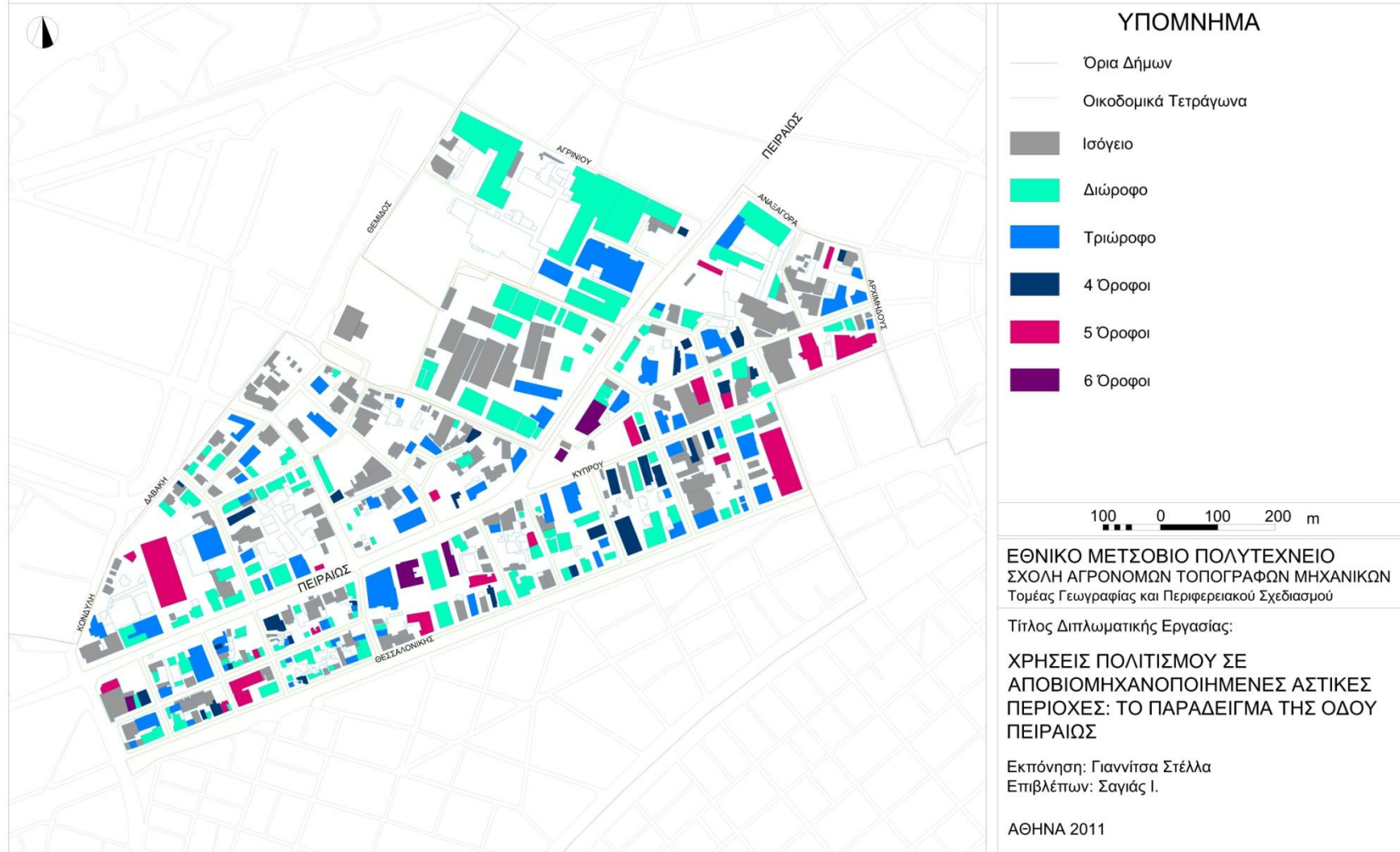
ΧΑΡΤΗΣ 4: Χρήσεις Ισογείων



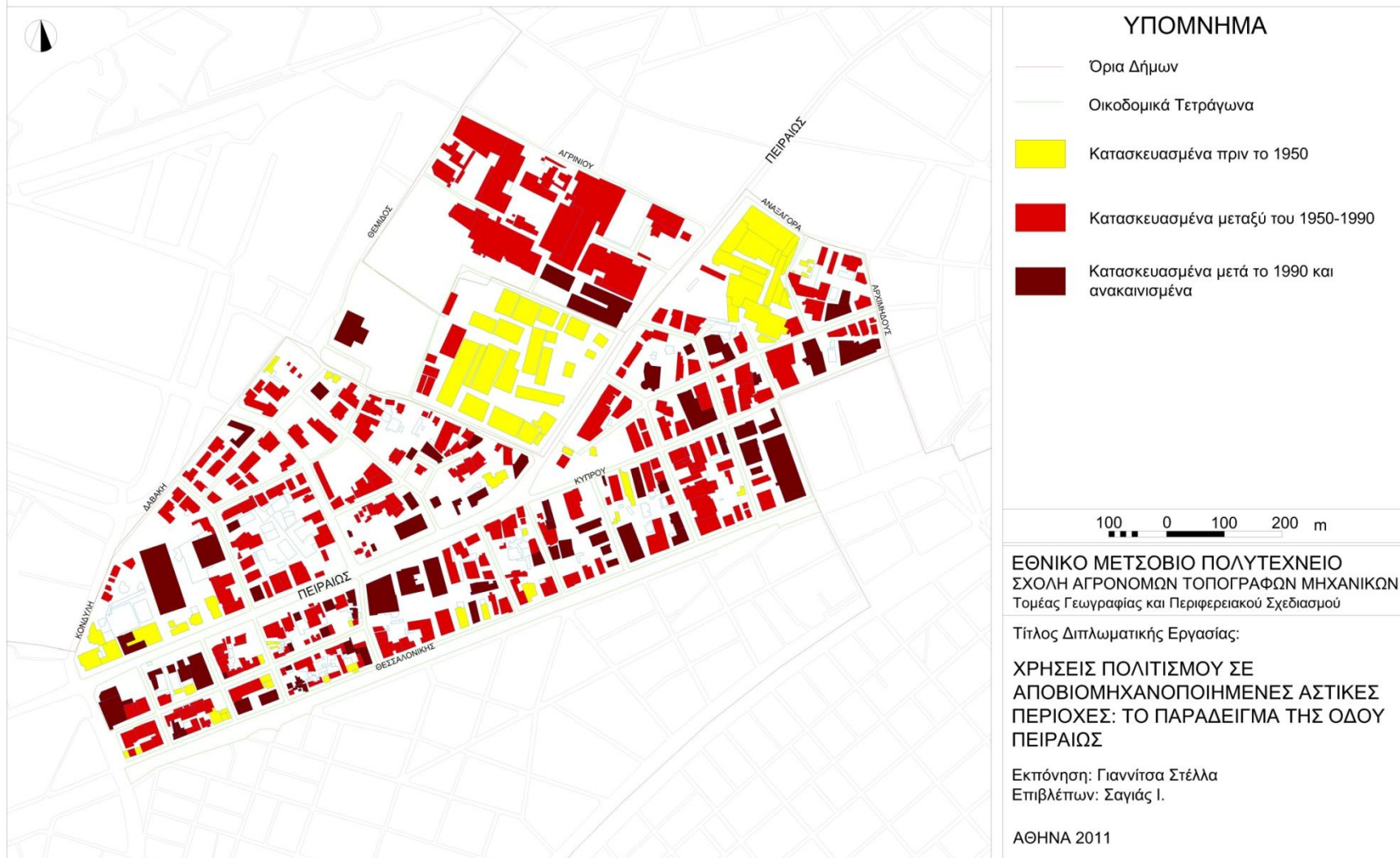
ΧΑΡΤΗΣ 5: Χρήσεις Ορόφων



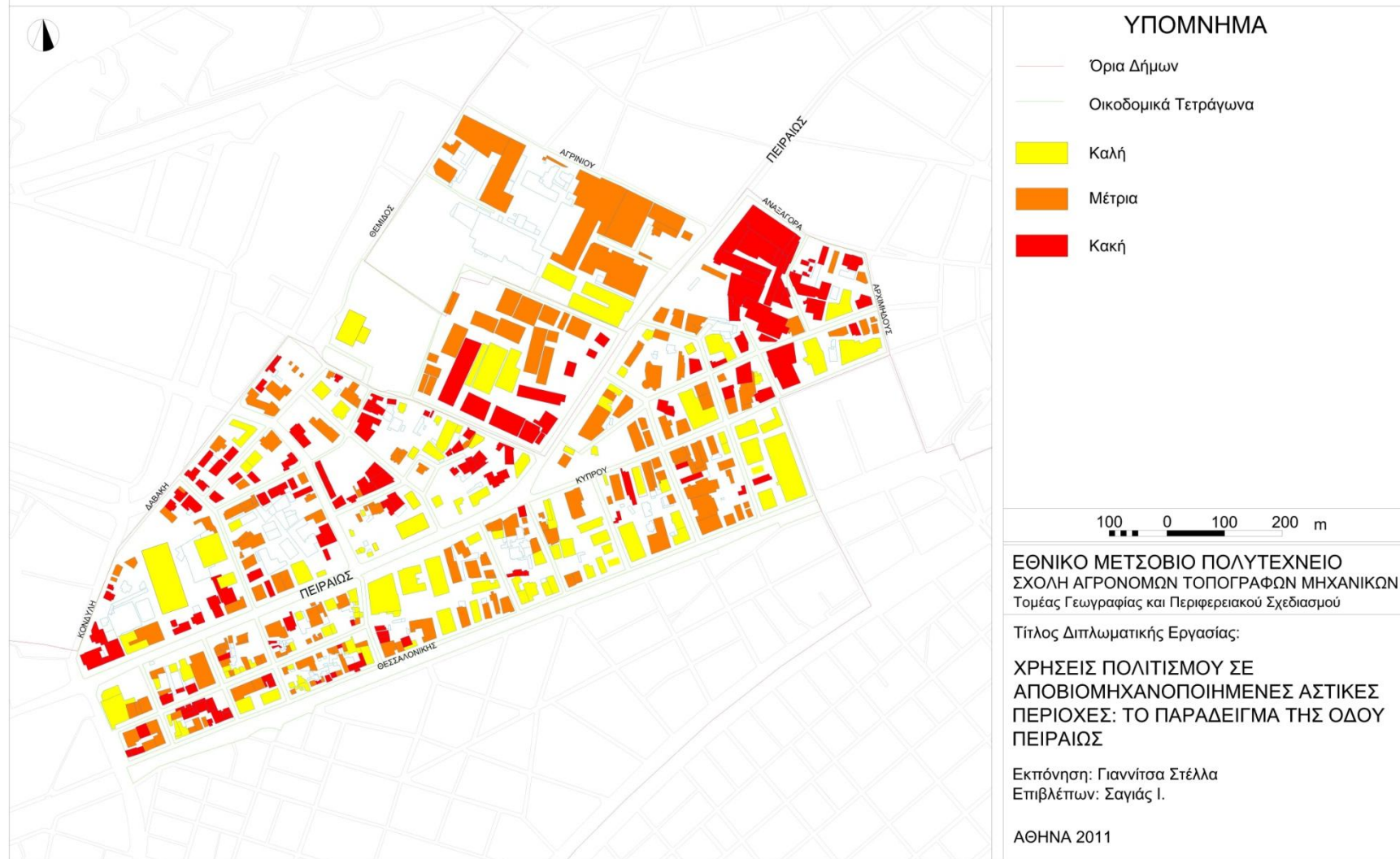
ΧΑΡΤΗΣ 6: Αριθμός Ορόφων



ΧΑΡΤΗΣ 7: Παλαιότητα Κτηρίων



ΧΑΡΤΗΣ 8: Κατάσταση Κτηρίων



ΧΑΡΤΗΣ 9: Σημεία Ενδιαφέροντος

