

1

ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Επανεξετάζοντας τη θεώρηση της Μεσογειακής Πόλης

- 1.1 Εισαγωγή
- 1.2 Εκβιομηχάνιση και αστικοποίηση
- 1.3 Οι οικονομικές δομές της Μεσογειακής Πόλης
- 1.4 Στέγαση και οικιστική πολιτική
- 1.5 Το πολιτικό πλαίσιο του αστικού σχεδιασμού
- 1.6 Η τοπική αυτοδιοίκηση στη μεταπολεμική Μεσογειακή Πόλη
- 1.7 Διαδρομές και αντιστίξεις
- 1.8 Προσδιοριστικά στοιχεία της αστικότητας στην αθηναϊκή μητρόπολη

1.1 Εισαγωγή

Η προσέγγιση της Μεσογειακής Πόλης γινόταν, μέχρι σχετικά πρόσφατα, μέσα από το πρίσμα της βορειοευρωπαϊκής βιομηχανικής πόλης, αφήνοντας μικρά περιθώρια κατανόησης για την ιδιαίτερη πορεία του νοτιοευρωπαϊκού αστικού παραδείγματος. Το ενδιαφέρον αυτής της παρατήρησης έγκειται στο γεγονός ότι ακόμα και σήμερα, αρκετές δεκαετίες μετά την άρθρωση του μεσογειακού αστικού επιχειρήματος, η επικυριαρχία της βορειοευρωπαϊκής αντίληψης ανατροφοδοτείται και επιβεβαιώνεται μέσα από μία αναγνωρίσιμη σειρά ενεργειών, η οποία ακολουθεί τα εξής αδρά στάδια: Κατ' αρχήν, η πρακτική της αντιμετώπισης των ζητημάτων που αφορούν συγκεκριμένες βορειοευρωπαϊκές πόλεις με βαρύνοντα πολιτικοοικονομικό ρόλο προσελκύει την προσοχή των αναλυτών, οι οποίοι μεταφέρουν τον σχετικό προβληματισμό στο επίκεντρο της συζήτησης για τις αστικές πολιτικές κατευθύνσεις και προτεραιότητες. Τον ρόλο στη συνέχεια αναλαμβάνουν σημαίνοντες υπερεθνικοί οργανισμοί με αρμοδιότητες επί των αστικών ζητημάτων, όπως το Συμβούλιο της Ευρώπης και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η προσπάθεια προσέγγισης της ετερόκλητης «ευρωπαϊκής πόλης», ως υπερεθνικό και συμπεφωνημένο αντικείμενο πολιτικής, συναντά εγγενείς δυσκολίες σύνθεσης στα ευρωπαϊκά αυτά fora και οδηγείται, αντανakλαστικά σχεδόν, σε μορφές γενίκευσης, ανισοβαρώς ενημερωμένες από την κυρίαρχη αφήγηση. Το κλείσιμο αυτής της διαδρομής αφορά την απροβλημάτιστη υιοθέτηση, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων παρέμβασης από τις εθνικές και τις τοπικές αρχές. Συνοδεύεται δε από τη συστηματική αστοχία των συνταγογραφούμενων αυτών λύσεων ως προς το να επιφέρουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, λόγω διαφορετικότητας του πλαισίου μέσα στο οποίο εφαρμόζονται (Dolowitz & Marsh, 2000). Η δυσκολία της ευρωπαϊκής συζήτησης να συλλάβει την ιδιαιτερότητα της Μεσογειακής Πόλης γίνεται εμφανής στη θεματική της αστικής διάχυσης, στην αμηχανία με την οποία προσεγγίζεται ο ρόλος του κέντρου της πόλης, καθώς και στις δυσκολίες που συνοδεύουν τις πολιτικές προώθησης της συμμετοχικότητας, της ανακλιμάκωσης και της ανταγωνιστικότητας. Οι παραπάνω θεματικές θα μας απασχολήσουν αναλυτικότερα στα επόμενα κεφάλαια.

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι η σκιαγράφηση της συζήτησης για τη Μεσογειακή Πόλη και η ανάδειξη των βασικών διαφορών της από το βορειοευρωπαϊκό παράδειγμα αστικοποίησης, σχεδιασμού και διακυβέρνησης. Προκειμένου να τεθεί το πλαίσιο της συγκριτικής αυτής απόπειρας, το πρώτο μέρος του κεφαλαίου επιχειρεί μια σύντομη επισκόπηση των εμπειριών της εκβιομηχάνισης και της αστικοποίησης στη βόρεια Ευρώπη. Η συζήτηση, στη συνέχεια, θα εστιάσει στις τρεις χώρες της νότιας Ευρώπης που συνθέτουν μια διακριτή, συνεκτική και αναγνωρίσιμη αναφορά στο πολύπλευρο μεσογειακό αστικό παράδειγμα, την Ελλάδα, την Πορτογαλία και την Ισπανία. Σ' αυτό το πλαίσιο, ο όρος Μεσογειακότητα δεν έχει στενό γεωγραφικό προσδιορισμό, αλλά παραπέμπει σ' ένα corpus θεωριών για την ιδιαιτερότητα του οικιστικού φαινομένου σ' αυτές τις χώρες, αμφισβητώντας τις μονοσήμαντες προσεγγ-

γίσεις της κυρίαρχης αφήγησης για την πόλη. Η μη συμπερίληψη της Ιταλίας στην εξέταση της νοτιοευρωπαϊκής διάστασης της μεσογειακής ασκικότητας αφορά τις έντονες εσωτερικές αντιθέσεις της χώρας και τις διαφορετικές αναπτυξιακές αφετηρίες και πορείες των πόλεων του ιταλικού Βορρά και Νότου. Αντίστοιχα, η βιβλιογραφία για τη Μεσογειακή Πόλη αναγνωρίζει και επισημαίνει τις οικονομικές και κοινωνικοπολιτικές ιδιαιτερότητες των τριών χωρών που θα απασχολήσουν τη συζήτηση. Ταυτόχρονα, όμως, αναδεικνύει και τονίζει συγκεκριμένες κοινές παραμέτρους της αστικής αναπτυξιακής τους διαδικασίας, συγκροτώντας ένα επιχείρημα για τη διαφορετική διαδρομή που ακολούθησαν σε σχέση με το βορειοευρωπαϊκό παράδειγμα αστικοποίησης και αναδιάρθρωσης (Leontidou, 1990· Chorianoopoulos, 2002). Η μεσογειακή αστική ιδιαιτερότητα, όπως θα εξεταστεί στο παρόν κεφάλαιο, εστιάζει στη μεταπολεμική περίοδο και αφορά τις αστικές οικονομικές δομές, το ζήτημα της στέγασης και το πλαίσιο λειτουργίας του σχεδιασμού του χώρου, καθώς και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της τοπικής διακυβέρνησης σε συνθήκες περιστολής των δημοκρατικών ελευθεριών. Το τελευταίο μέρος του κεφαλαίου αντλεί από την παραπάνω συζήτηση και εστιάζει στην Αθήνα, επιχειρώντας να φωτίσει τα χαρακτηριστικά ασκικότητάς της: της δυναμικής, δηλαδή, συνθήκης που προκύπτει από τον τρόπο οργάνωσης του χώρου της πόλης, αλλά και από τη μορφή, τις αντιφάσεις και τις εντάσεις που αυτός ο χώρος παράγει.

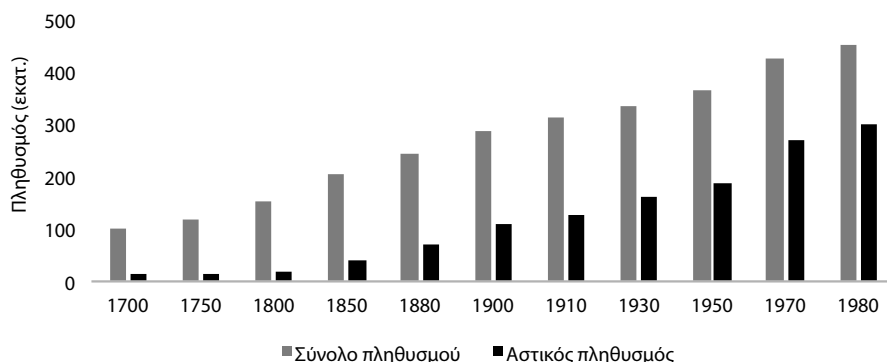
1.2 Εκβιομηχάνιση και αστικοποίηση

Η πορεία της αστικοποίησης στη βόρεια Ευρώπη είναι στενά συνδεδεμένη με την εμφάνιση του βιομηχανικού τρόπου παραγωγής. Ήδη από τα τέλη του 17ου αιώνα παρατηρούνται μεταβολές στη διάρθρωση της αγγλικής οικονομίας, οι οποίες παραπέμπουν σε διαδικασίες εκβιομηχάνισης. Έναν αιώνα αργότερα, η βιομηχανική παραγωγή έχει εδραιωθεί στη χώρα, ενώ αρχίζει βαθμιαία να επηρεάζει και όμορες της Αγγλίας περιοχές, όπως τη Γαλλία και το Βέλγιο, για να εξαπλωθεί σταδιακά και στην υπόλοιπη ήπειρο. Οι αλλαγές στη δομή της οικονομίας των χωρών που αγγίζει η εκβιομηχάνιση συνοδεύονται από τάσεις πληθυσμιακής μεγέθυνσης, καθώς και από τη χωρική ανακατανομή του πληθυσμού και την αύξηση του αριθμού των κατοίκων των πόλεων. Τα διαθέσιμα στοιχεία, όπως εμφανίζονται στο Σχήμα 1.1, απεικονίζουν την ένταση και την ταχύτητα αυτών των μεταβολών.

Η αρχική πληθυσμιακή μετακίνηση προς τις πόλεις κατέστη δυνατή λόγω αύξησης της παραγωγικότητας του αγροτικού τομέα, δρομολογώντας μια σειρά ενεργειών που αποδέσμευσε το μεγαλύτερο μέρος του αγροτικού εργατικού δυναμικού από τους χώρους δουλειάς, ωθώντας το προς αναζήτηση εργασίας στα νέα αστικά κέντρα (Wrigley, 1985). Η επέκταση των αστικών συγκεντρώσεων, εν συνεχεία, λειτούργησε ως καταλύτης. Οι διογκούμενες επισιτιστικές ανάγκες του διαρκώς αυξανόμενου αστικού πληθυσμού, για παράδειγμα, εντατικοποίησαν τις ερευνητικές

Σχήμα 1.1

Πληθυσμιακή αύξηση και αστικοποίηση στο σύνολο των χωρών της ευρωπαϊκής ηπείρου*



(*): Εξαιρουμένης της Ρωσίας.

(Πηγή: Bairoch, 1988: 216)

διεργασίες που στόχο είχαν την αύξηση της παραγωγικότητας του αγροτικού τομέα, επιτρέποντας την περαιτέρω πληθυσμιακή μεγέθυνση των αστικών περιοχών (Overton, 1996). Επιπροσθέτως, ο δημιουργικός δυναμισμός της αστικής συνεύρεσης και οι απτές δυνατότητες των οικονομιών κλίμακας που τη συνοδεύουν (Jacobs, 1984) οδήγησαν στην ανακάλυψη νέων τεχνολογικών εφαρμογών και στον τομέα της βιομηχανίας, παγιώνοντας την οικονομική πρωτοκαθεδρία της τελευταίας. Τέλος, η ανάγκη μεταφοράς των πρώτων υλών, αλλά και των μεταποιημένων προϊόντων, έδωσε την απαραίτητη ώθηση για τη δημιουργία ενός δικτύου μεταφορικών υποδομών που συνέδεε τις νέες πόλεις μεταξύ τους, ανάγοντας την αστικοποίηση σε πυλώνα στήριξης του νέου τρόπου παραγωγής¹. Η εμφανής σχέση ανάμεσα στην εκβιομηχάνιση και στην αστικοποίηση, όμως, συνοδεύεται από ουσιαστικές επισημάνσεις.

Κατ' αρχήν, οι προϋπάρχουσες της βιομηχανικής περιόδου πόλεις παρέμειναν σχετικά αδρανείς και αμέτοχες στις εξελίξεις της εποχής. Ενδεικτικά αναφέρουμε την περίπτωση της Αγγλίας, όπου ο ετήσιος ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης σημειώντων προ-βιομηχανικών αστικών κέντρων, όπως το Norwich, το Lancaster, το York και το Chester, δεν ξεπέρασε το 0,5% καθ' όλο τον 19ο αιώνα (Bairoch, 1988: 253). Οι λόγοι που επηρέασαν αυτή την τάση σχετίζονται, πρωτίστως, με την ανεπάρκεια των μεταφορικών υποδομών της προ-βιομηχανικής εποχής, μια πραγματικότητα η οποία υποχρέωσε τις πρώτες παραγωγικές μονάδες να εγκατασταθούν πλησίον των φυσικών

1. Στο ΗΒ των αρχών του 19ου αιώνα, για παράδειγμα, κατασκευάστηκε ένα δίκτυο υδάτινων καναλιών για τη μεταφορά των εμπορευμάτων που συνέδεε τις βιομηχανικές πόλεις της εποχής, το μήκος του οποίου ξεπερνούσε τα 6.000 χλμ. Στη συνέχεια, η μεταφορά των εμπορευμάτων πέρασε στους σιδηρόδρομους. Μέσα σε λίγα χρόνια το σιδηροδρομικό δίκτυο ξεπέρασε τα 70.000 χλμ. (1875), συνδέοντας μεταξύ τους την πλειονότητα των πόλεων της χώρας (Sperber, 2013: 10).

πηγών ενέργειας και των πρώτων υλών (νερό, άνθρακας, κ.ά.) που χρησιμοποιούσαν. Επιπρόσθετες αιτίες αφορούν το συγκριτικά ευέλικτο ρυθμιστικό πλαίσιο, καθώς και το χαμηλότερο κόστος της γης και της εργασίας που η βιομηχανία συναντούσε στις μη αστικές περιοχές. Γίνεται, επομένως, αντιληπτό ότι με την εξαίρεση ιδιαίτερων αστικών κέντρων, όπως το Λονδίνο και το Παρίσι, η εκβιομηχάνιση παράκαμψε τις υφιστάμενες αστικές συγκεντρώσεις και εδραιώθηκε σε χωριά και σε κωμοπόλεις της εποχής, μετατρέποντάς τες στις μεγαλουπόλεις του σήμερα². Το παράδειγμα της βιομηχανικής πόλης, με άλλα λόγια, αφορά νέες αστικές συγκεντρώσεις, οι οποίες συγκροτήθηκαν κατά κανόνα ως συνέπεια της βιομηχανικής επανάστασης.

Η δεύτερη επισήμανση αφορά την ιδιόζουσα πορεία προς την εκβιομηχάνιση που εμφάνισαν συγκεκριμένες χώρες με συγκριτικά υψηλό βαθμό προ-βιομηχανικής αστικοποίησης, όπως η Ισπανία και η Πορτογαλία. Στην περίπτωση αυτών των χωρών, η ύπαρξη μεγάλων αστικών κέντρων υποδήλωνε την παρουσία οικονομικών δομών βασισμένων στο εμπόριο, η σχετική αυτάρκεια των οποίων περιόρισε τη διαθεσιμότητα του εργατικού δυναμικού για τη στελέχωση των βιομηχανικών μονάδων, αναστέλλοντας την αναδιάρθρωση. Η εκβιομηχάνιση εμφανίστηκε στις χώρες αυτές με αξιωσημείωτη καθυστέρηση, κάνοντας αισθητή την παρουσία της μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Σε αυτό το σημείο, την πορεία των εν λόγω χωρών συναντά και η Ελλάδα, η οποία, για μια σειρά από λόγους –με σημαντικότερους την παρατεταμένη γεωπολιτική αστάθεια και τις σχεδόν μόνιμες εμπόλεμες συρράξεις που σημάδεψαν τον πρώτο και πλέον αιώνα της ανεξαρτησίας της–, τέθηκε στο περιθώριο των οικονομικών εξελίξεων της περιόδου. Οι έντονοι ρυθμοί ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής που σημειώθηκαν μεταπολεμικά στην Ελλάδα, στην Ισπανία και στην Πορτογαλία, η συνεπακόλουθη αύξηση του ΑΕΠ, καθώς και η παράλληλη αύξηση του αριθμού των κατοίκων των πόλεων εμφανίζονται στο Σχήμα 1.2, το οποίο καταγράφει παραστατικά τον σταδιακό μετασχηματισμό των τριών μεσογειακών χωρών σε αστικές βιομηχανικές οικονομίες (CEC, 1992-α).

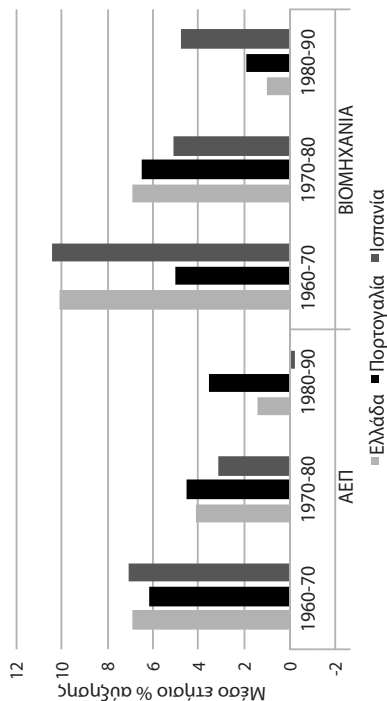
Η αυταρχική μεταπολεμική πολιτική διαδρομή των τριών μεσογειακών χωρών, καθώς και η κοινωνικοοικονομική ταυτότητα των αστικών τους περιοχών συγκροτούν μια ιδιαίτερη σχεσιακή δυναμική, που προσδιόρισε τόσο τη διαδικασία της εκβιομηχάνισης όσο και τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της –υπό διαμόρφωση, εκείνη την εποχή– Μεσογειακής Πόλης. Η οικονομική πραγματικότητα των πόλεων της νότιας Ευρώπης κατά τη μεταπολεμική περίοδο αποτελεί το αντικείμενο εξέτασης της επόμενης ενότητας και προσεγγίζεται μέσα από δύο διακριτούς άξονες: Ο πρώτος αφορά τις επιδόσεις των βασικών τύπων της παραγωγής κατά τη διάρκεια των μεταπολεμικών δεκαετιών, φωτίζοντας τη σχέση ανάμεσα στην αστικοποίηση και στον οικονομικό

2. Το Birmingham του 18ου αιώνα, για παράδειγμα, μια αγγλική κωμόπολη λίγων χιλιάδων κατοίκων, γίνεται η περιοχή στην οποία εμφανίζεται το πρώτο «εργοστάσιο» και παράγεται η πρώτη ατμομηχανή, ενώ καταγραφεί συνολικά τριπλάσιο αριθμό ευρεσιτεχνιών απ' όλες τις υπόλοιπες πόλεις της χώρας (Jones, 2008).

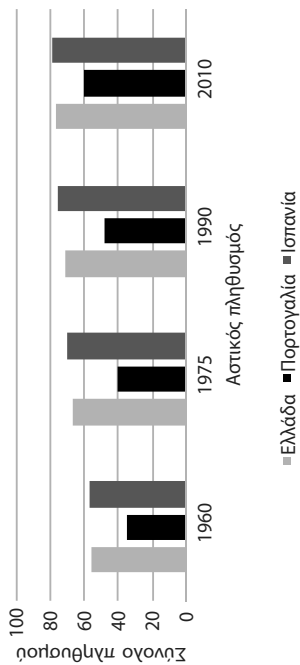
Σχήμα 1.2

Ο οικονομικός μετασηματισμός των μεσογειακών χωρών

Μέσοι ετήσιοι ρυθμοί αύξησης του ΑΕΠ και της βιομηχανικής παραγωγής



Αστικός πληθυσμός ως ποσοστό επί του συνόλου



(Πηγές: CEE, 1997-α: 151-CEE, 1997-β: 86-7. World Bank, 2015)

αναπροσανατολισμό των υπό έρευνα χωρών. Ο δεύτερος άξονας εστιάζει στον δευτερογενή τομέα, φέρνοντας στην επιφάνεια την περιορισμένη ικανότητα της βιομηχανίας να λειτουργήσει ως οικονομικός πυρήνας και επιταχυντής της αστικοποίησης.

1.3 Οι οικονομικές δομές της Μεσογειακής Πόλης

1.3.1 Αστικοποίηση και οικονομικοί τομείς

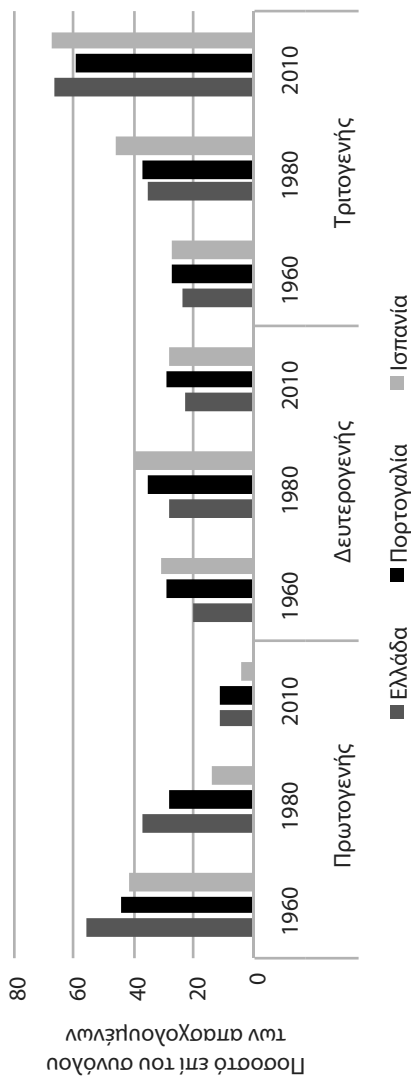
Η κυρίαρχη αφήγηση περί της αστικοποίησης στις χώρες της βόρειας Ευρώπης περιλαμβάνει έναν συνδυασμό αιτιών που οδήγησαν στην «έξοδο» του εργατικού δυναμικού από τις αγροτικές περιοχές και στην παράλληλη «έλξη» του πληθυσμού αυτού από τα γοργά αναπτυσσόμενα αστικά κέντρα, κυρίως λόγω των αφορμών απασχόλησης που εμφάνιζε σε αυτά η βιομηχανία (Hall & Hay, 1980: 184· Berg, et al., 1982: 25-7). Η αναζήτηση των ανάλογων διαδικασιών στη νότια Ευρώπη επιχειρείται, αρχικά, στο Σχήμα 1.3, το οποίο παρουσιάζει την εξέλιξη των δεικτών απασχόλησης στους τομείς της αγροτικής παραγωγής, της βιομηχανίας και των υπηρεσιών κατά την περίοδο 1960-2010.

Η σταθερή ανά τις μεταπολεμικές δεκαετίες τάση μείωσης της απασχόλησης του πρωτογενούς τομέα στις τρεις μεσογειακές χώρες συνάδει με την ταυτόχρονη μετακίνηση του πληθυσμού προς τις αστικές περιοχές. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, οι παράγοντες που επηρέασαν την πτωτική αυτή τάση αφορούν, μεταξύ άλλων, την ισχυρή παραγωγικότητα του αγροτικού τομέα και την παρουσία πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού στις αγροτικές περιοχές, το χαμηλό βιοτικό επίπεδο ως απότοκο αυτής της συνθήκης, καθώς και την αυταρχική πολιτική πραγματικότητα της περιόδου η οποία ωθούσε έμμεσα τον πολιτικά επιτηρούμενο πληθυσμό της υπαίθρου προς την ανωνυμία που πρόσφεραν οι πόλεις (Naylon, 1975· Jones, 1984). Η παράλληλη εμφάνιση ενός ισχυρού μεταναστευτικού ρεύματος από τις μεσογειακές χώρες προς τις ανεπτυγμένες βιομηχανικά πόλεις του ευρωπαϊκού βορρά συμπληρώνει την εικόνα των πληθυσμιακών ροών της εποχής, καθώς και την αστική διάσταση αυτών των μετακινήσεων.

Στην πιο οργανωμένη της μορφή, το πρώτο στάδιο της μετανάστευσης προς το εξωτερικό περιλάμβανε τη μετακίνηση του αγροτικού, κατά κανόνα, πληθυσμού από το μέρος της καταγωγής του σε μία από τις μεγάλες πόλεις της χώρας, καθώς και την ολιγόχρονη απασχόλησή του σε μια τοπική μονάδα βιομηχανικής παραγωγής. Στη συνέχεια, έχοντας αποκτήσει τον απαραίτητο βαθμό βιομηχανικής εξοικείωσης, οι «εγκλιματισμένοι» πλέον μετανάστες έφευγαν για τα εργοστάσια του Βορρά (King, 1984). Υπό αυτό το πρίσμα, η ένταση των μεταναστευτικών ροών προς το εξωτερικό, όπως απεικονίζεται στο Σχήμα 1.4, υπογραμμίζει τόσο τα προβλήματα της ζωής στην υπαίθρο χώρα όσο και την αδυναμία των νοτιοευρωπαϊκών πόλεων να απορροφήσουν την εισροή του πλεονάζοντος αγροτικού δυναμικού.

Σχήμα 1.3

Δείκτες απασχόλησης ανά τύπο παραγωγής στη νότια Ευρώπη (1960-2010)

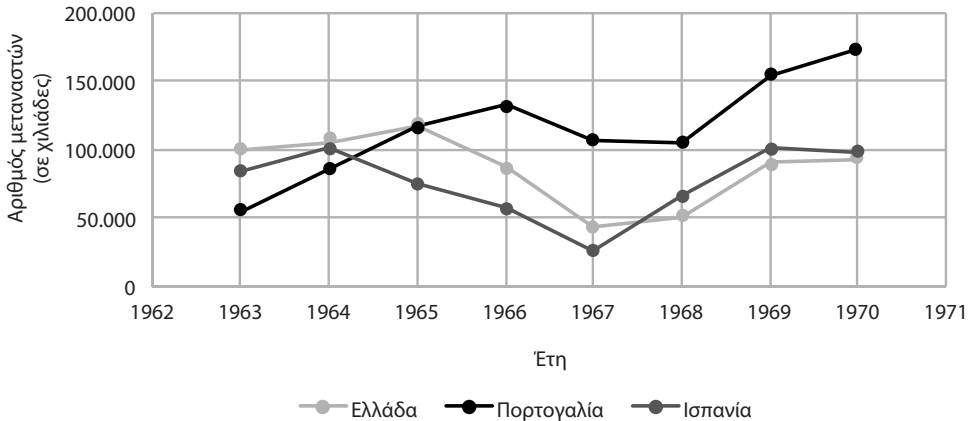


(Πηγές: World Bank, 1984:259-CEC, 1999:234-6 & 238-OECD, 2014)

Η περιορισμένη δυνατότητα των τυπικών αστικών οικονομικών δομών να ανταποκριθούν στις εργασιακές αναζητήσεις των εσωτερικών μεταναστών αναδεικνύεται και μέσω της άτυπης οικονομίας, το εύρος της οποίας εκτιμήθηκε ότι προσέγγιζε,

Σχήμα 1.4

Η μετανάστευση προς το εξωτερικό από τη μεταπολεμική νότια Ευρώπη



(Πηγή: King, 1984: 148-9)

σε τιμές κόστους συντελεστών της παραγωγής, το 25% του ΑΕΠ των χωρών καθ' όλη τη μεταπολεμική περίοδο (Ioakimidis, 1984: 42-3· Syrett, 1995: 119· Hadjimichalis & Paramichos, 1990: 196-7). Παράλληλα, το ποσοστό των απασχολουμένων στις υπηρεσίες τις δεκαετίες του 1960 και του 1970 εμφανίζεται ως ισόποσο (Ισπανία και Πορτογαλία) ή και υψηλότερο (Ελλάδα) αυτού της βιομηχανίας (βλ. Σχήμα 1.3), γεννώντας ερωτήματα για τον ρόλο του δευτερογενούς τομέα στη διαδικασία της αστικοποίησης.

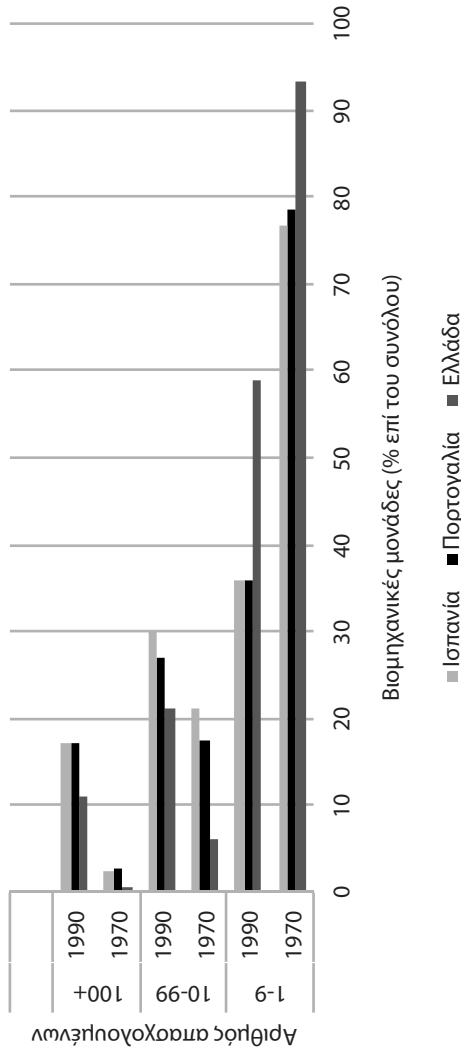
1.3.2 Οι περιορισμοί της βιομηχανίας

Η εκτίμηση της ικανότητας του βιομηχανικού τομέα να λειτουργήσει ως πόλος έλξης του πληθυσμού στις πόλεις επιχειρείται στο Σχήμα 1.5, το οποίο παρουσιάζει την κατανομή των βιομηχανικών μονάδων βάσει του αριθμού των απασχολουμένων τους τα έτη 1970-1990. Όπως δείχνουν τα διαθέσιμα στοιχεία, τη δεκαετία του 1970 η βιομηχανική παραγωγή στη νότια Ευρώπη απαρτιζόταν ως επί το πλείστον από πολύ μικρές επιχειρήσεις, οι οποίες απασχολούσαν ως δέκα εργαζόμενους. Το περιορισμένο εύρος των εσωτερικών οικονομιών κλίμακας της βιομηχανίας, καθώς και οι ανεπαρκείς ενδείξεις οικονομιών συσπείρωσης³ [localization economies], υποδεικνύουν

3. Ως οικονομίες συσπείρωσης ορίζονται τα οφέλη που προκύπτουν από τη συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων στην ίδια περιοχή τοπικών οικονομιών (Τοπάλογλου και Πετράκος, 2009: 41).

Σχήμα 1.5

Κατανομή των βιομηχανικών μονάδων βάσει του αριθμού των απασχολούμενων



(Πηγές: CEC, 1997-α: 13; Hudson & Lewis, 1984: 200)

τη σημασία της αστικοποίησης ως προσδιοριστικού παράγοντα για τη χωρική συμπεριφορά των επιχειρήσεων και την επακόλουθη σταδιακή εκβιομηχάνιση της χώρας (Louri, 1988).

Η βιομηχανική παραγωγή, με άλλα λόγια, δεν παρουσιάζεται ικανά ισχυρή για να εκκινήσει την πορεία της αστικοποίησης που παρατηρήθηκε στη μεταπολεμική νότια Ευρώπη. Αντίθετα, η σταδιακή ενδυνάμωσή της, όσον αφορά τόσο τους ρυθμούς

της βιομηχανικής ανάπτυξης όσο και την κλίμακα των βιομηχανικών μονάδων, έγινε κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας. Υποστηρίζεται, λοιπόν, ότι η εκβιομηχάνιση ακολούθησε χρονικά τη συγκέντρωση του πληθυσμού στις πόλεις και ενισχύθηκε μέσω της δημιουργίας αστικών οικονομιών κλίμακας [urbanization economies] (Leontidou 1990· Chorianoπουλος, 2008). Ο περιορισμένος, όμως, ρόλος της βιομηχανίας ως πόλου έλξης του πληθυσμού στα αρχικά στάδια της αστικοποίησης, η ιδιαίτερη φύση της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα, κυριαρχούμενη από την εποχιακή ενασχόληση (τουρισμός) και την αυτοαπασχόληση, καθώς και οι υψηλοί δείκτες της άτυπης οικονομίας, συγκροτούν μια ρευστή και ευμετάβλητη εικόνα συνεύρεσης με άμεσες χωρο-κοινωνικές και πολιτικές επιπτώσεις (Ioakimidis, 1984: 42-3· Syrett, 1995: 119· Hadjimichalis, and Paramichos, 1990: 196-7). Οι πρώτες αφορούν το πεδίο έγγειας ιδιοκτησίας και στέγασης, ενώ οι τελευταίες τα χαρακτηριστικά αστικής διακυβέρνησης της περιόδου. Και οι δύο σχετίζονται άμεσα με το ζήτημα του σχεδιασμού του χώρου.

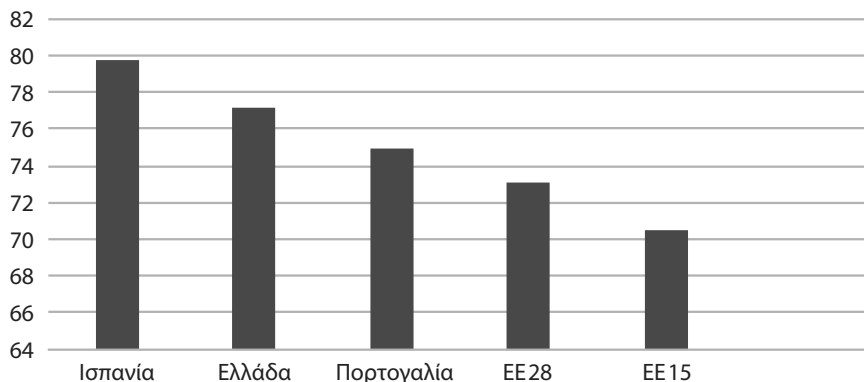
1.4 Στέγαση και οικιστική πολιτική

Το θέμα της στέγασης αποτελεί κομβικό χαρακτηριστικό της αστικοποίησης στη νότια Ευρώπη, το περιεχόμενο του οποίου προσδιορίστηκε από την αδυναμία του σχετικού σχεδιαστικού πλαισίου να ανταποκριθεί στις στεγαστικές ανάγκες του νέου αστικού πληθυσμού. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τη δεκαετία του 1970 το ποσοστό των νέων κατοικιών που κατασκευάστηκαν από τον δημόσιο τομέα αντιστοιχεί στο 10% του συνόλου στην Πορτογαλία, στο 5% στην Ισπανία, και μόλις στο 1,6% στην Ελλάδα (Gaspar, 1984: 227). Τα χαμηλά αυτά ποσοστά, σε συνδυασμό με τη δυσκολία του ιδιωτικού τομέα να καλύψει τις στεγαστικές αναζητήσεις των χαμηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων, οδήγησαν σε συνθήκες αδιεξόδου. Παράδειγμα αποτελεί η εκτιμώμενη έλλειψη ενός περίπου εκατομμυρίου κατοικιών από την επίσημη αγορά κατοικίας της Ισπανίας ενώ, την ίδια εποχή, ανάλογα προβληματική εικόνα εμφανίζουν τόσο η Πορτογαλία όσο και η Ελλάδα (Williams, 1984: 98). Η απάντηση στη στεγαστική στενωπό εκκινεί –και διευθετείται από– μια ιδιάζουσα κοινωνικοπολιτική δυναμική που διαμορφώνει τον χώρο της πόλης.

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο παρατηρείται μια έντονη στροφή προς την ιδιοκατοίκηση και στις τρεις νοτιοευρωπαϊκές χώρες. Η ισχνή εργασιακή ασφάλεια που προσέφεραν οι γοργά αναπτυσσόμενες πόλεις μετρίασε τη σημασία της εγγύτητας στον χώρο της εργασίας ως παράμετρο επιλογής του χώρου κατοίκησης. Αντίθετα, αύξησε τη βαρύτητα της κυριότητας της κατοικίας, καθώς η σταθερή αυτή ιδιοκτησιακή συνθήκη λειτουργούσε αντισταθμιστικά στις εργασιακές και στις εισοδηματικές αβεβαιότητες (Λεοντίδου 2001). Οι δείκτες ιδιοκατοίκησης στις χώρες της νότιας Ευρώπης είναι ακόμα και σήμερα χαρακτηριστικά υψηλότεροι από αυτούς του μέσου όρου των χωρών της ΕΕ (βλ. Σχήμα 1.6), ενώ η σχετική διαφορά άγγιζε διψήφια

Σχήμα 1.6

Ποσοστά ιδιοκατοίκησης στη νότια Ευρώπη και στην ΕΕ (2015)



(Πηγή: Eurostat, 2015)

ποσοστά στο τέλος της μεταπολεμικής περιόδου (CEC, 1995: 225). Η τάση της ιδιοκατοίκησης ενισχύθηκε από τη διαρκή εξάπλωση του δικτύου των δημόσιων αστικών μεταφορών, το οποίο μετρίασε τη σημασία της γεωγραφικής θέσης [location factor] της κατοικίας σε σχέση με την εργασία. Παράλληλα, ο πολλαπλασιασμός των πολυκατοικιών μείωσε το κατασκευαστικό κόστος ανά μονάδα κατοικίας, προσφέροντας οικονομικά προσιτές στεγαστικές επιλογές (Γετίμης, 1989· Leontidou, 1990: 14 & 29). Για τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα, όμως, δηλαδή τους κατοίκους των πόλεων οι οποίοι δεν διέθεταν την οικονομική δυνατότητα συμμετοχής στην επίσημη αγορά κατοικίας, η διέξοδος στις στεγαστικές τους αναζητήσεις πήρε τη μορφή παράνομων αυτο-κατασκευών στην περιφερειακή ζώνη, επιλογή η οποία, σωρευτικά, οδήγησε στη συγκρότηση ολόκληρων οικισμών που στερούνταν βασικές φυσικές και κοινωνικές υποδομές (Wynn, 1984: 141· Gaspar, 1984: 225-8· Lewis & Williams, 1984: 298).

Τα στοιχεία που καταγράφουν τον αριθμό των παράνομων κατασκευών απεικονίζουν με έμφαση την ένταση της οικιστικής κρίσης. Στη Μαδρίτη, για παράδειγμα, τη δεκαετία του 1970 το ποσοστό των κτισμάτων που βρίσκονταν σε παραγκουπόλεις υπολογίστηκε από κρατικούς φορείς στο 1,1% του συνόλου των κατοικιών της πόλης, ενώ άλλες ερευνητικές πηγές εκτίμησαν το ύψος τους στο 3,9% (Leontidou, 1990: 252). Λίγο αργότερα, τη δεκαετία του 1980, ένας αριθμός 33.000 κατοικιών στην Αθήνα και 47.000 στη Λισαβόνα αναγνωρίστηκαν επίσημα ως «αυθαίρετα», ενώ σε ολόκληρη την Πορτογαλία το ποσοστό των αυθαίρετων κτισμάτων υπολογίστηκε στο 20% του συνόλου των κατοικιών της χώρας (Cheshire et al., 1988: 257· Gaspar, 1984: 226).