

Γεωγραφίες

Αρ. 22 (2013)

Γεωγραφίες, Τεύχος 22, 2013



**ΥΠΕΡ-ΝΕΟΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΤΟΥ PORT VELL ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΗΝ
ΑΘΗΝΑ**

*Mauro Castro, Beatriz Garcia, Φερηνίκη Βαταβάλη,
Μαρία Ζήφου*

ΥΠΕΡ-ΝΕΟΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ PORT VELL ΣΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΡΩΗΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ¹

Mauro Castro,² Beatriz Garcia,³ Φερενίκη Βαταβάλη,⁴ Μαρία Ζήφου⁵

Περίληψη

Στο πλαίσιο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης στις χώρες της Νότιας Ευρώπης, σημειώνεται η επιθετική προώθηση του νεοφιλελεύθερου δόγματος που επιβάλλει εκτεταμένες δομικές αναδιαρθρώσεις, με πρόσχημα τη μείωση του δημόσιου ελλείμματος. Υπό αυτούς τους όρους, οι πόλεις και γενικότερα ο χώρος αναδεικνύονται σε «προνομιακό πεδίο» εφαρμογής των νεοφιλελεύθερων αναδιαρθρώσεων σε αυτές τις χώρες. Το αναπτυξιακό μοντέλο δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ιδιωτικοποίηση της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου, των δημόσιων υπηρεσιών και της κοινωνικής κατοικίας, στην κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων αστικής ανάπτυξης και στην προώθηση κατά παρέκκλιση ρυθμίσεων που παρακάμπτουν θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και πολιτικές για τις πόλεις.

Στο παρόν άρθρο διερευνώνται οι μετασχηματισμοί των διαδικασιών αστικής ανάπτυξης στην Ισπανία και την Ελλάδα στη συγκυρία της τρέχουσας κρίσης, μέσα από την ανάλυση δύο μεγάλης κλίμακας έργων: την ανάπτυξη του Port Vell (του Παλιού Λιμανιού) στη Βαρκελώνη και του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα. Τέλος, επιδιώκεται ο εντοπισμός ομοιοτήτων και διαφορών μεταξύ της ισπανικής και της ελληνικής περίπτωσης προκειμένου να φωτιστούν όψεις του κυρίαρχου μοντέλου νεοφιλελεύθερης αστικής ανάπτυξης στη συγκυρία της σημερινής κρίσης.

Ultra-neoliberal urban development in Spain and Greece. The case of Port Vell in Barcelona and Hellinikon Airport in Athens

Mauro Castro, Beatriz Garcia, Fereniki Vatavali, Maria Zifou

Abstract

In the context of the current crisis in Southern Europe, we can observe the aggressive promotion of neoliberal dogma that imposes extensive structural restructuring, in the name of reducing public deficit. Under these terms, cities and urban space become privileged terrains for implementing neoliberal restructuring in these countries. The promoted urban policies put great emphasis on the privatization of state owned real property, public services and social housing, on the construction of large-scale urban development projects and the adoption of exceptionality measures that overpass existing plans and regulations.

The intention of this article is to examine the transformations in urban development processes in Spain and Greece in the context of the current crisis, by focusing on two large-scale urban development projects: the development of Port Vell (the old Port) in Barcelona and the privatization of the former airport of Hellinikon in Athens. An attempt is made to identify commonalities and differentiations between the Spanish and the Greek case, as a way to understand aspects of the multiple manifestations of the dominant neoliberal urban development pattern in the context of the current crisis.

¹ Το κείμενο συντάχθηκε από τους συγγραφείς στα αγγλικά και μεταφράστηκε στα ελληνικά από τη Φερενίκη Βαταβάλη και τη Μαρία Ζήφου.

² Υποψήφιος διδάκτορας, Universitat Autònoma de Barcelona, μέλος του Observatorio Metropolitano de Barcelona, maurocastro.com@gmail.com.

³ Μέλος του Observatorio Metropolitano de Madrid, babeuf96@gmail.com.

⁴ Δρ. αρχιτέκτων-πολεοδόμος, fereniki3@hotmail.com.

⁵ Εντεταλμένη διδασκαλίας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, zifoum@gmail.com.

1. Εισαγωγή

Στο πλαίσιο της τρέχουσας οικονομικής κρίσης στις χώρες της Νότιας Ευρώπης, σημειώνεται η περαιτέρω προώθηση ενός ιδιαίτερα επιθετικού νεοφιλελεύθερου μοντέλου που επιβάλλει εκτεταμένες δομικές αναδιαρθρώσεις σε διαφορετικά πεδία. Ο αποκαλούμενος «καπιταλισμός της καταστροφής» (Klein 2010), στηριγμένος στην «κατάσταση έκτακτης ανάγκης», ωθεί προς μέτρα που διαλύουν τα εργασιακά δικαιώματα, ιδιωτικοποιούν τη δημόσια περιουσία και τους κοινούς πόρους και τελικά επιβάλλουν τους κανόνες της αγοράς σε όλα τα πεδία της ζωής. Συχνά, μέσα από διαδικασίες «θεραπείας-σοκ», υιοθετούνται μέτρα που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολη ή χρονοβόρα η εφαρμογή τους. Είναι φανερό ότι στην περίπτωση των χωρών της Νότιας Ευρώπης η μείωση του δημόσιου ελλείμματος χρησιμοποιείται ως βασικό επιχείρημα για τη νομιμοποίηση μίας επιθετικής πολιτικής περικοπών και απόσυρσης του κράτους από κομβικούς κοινωνικούς τομείς που μέχρι πρόσφατα βρίσκονταν εκτός αγοράς και που οδηγούνται σε ιδιωτικοποίηση, όπως η υγεία, η παιδεία και οι κοινωνικές υπηρεσίες, με σκοπό τη δημιουργία νέων ευκαιριών επένδυσης του υπερσυσσωρευμένου κεφαλαίου (Mayer και Kunkel 2011, Χάρβεϊ 2007).

Σε αυτό το πλαίσιο, οι πόλεις και γενικότερα ο χώρος αναδεικνύονται σε «προνομιακό πεδίο» για τις νεοφιλελεύθερες αναδιαρθρώσεις που προωθούνται (Brenner και Theodore 2002: vii). Η σημασία που αποκτά ο χώρος στη συγκυρία της κρίσης συνδέεται με σοβαρές μεταλλαγές στις νεοφιλελεύθερες αστικές πολιτικές της δεκαετίας του '90, οι οποίες, στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, ενίσχυσαν τον ανταγωνισμό των πόλεων και επέβαλαν δημοσιονομικούς περιορισμούς στην τοπική αυτοδιοίκηση, διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο που έχει περιγραφεί ως «αστική επιχειρηματικότητα» (Harvey 1989). Στο νέο τοπίο της κρίσης, η εκμετάλλευση της αστικής γης δημιουργεί –για άλλη μία φορά– νέες ευκαιρίες για το υπερσυσσωρευμένο διεθνές κεφάλαιο (Χάρβεϊ 2007, Χάρβεϊ 2011). Το νέο αναπτυξιακό μοντέλο που προωθείται δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ιδιωτικοποίηση της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου, των δημόσιων υπηρεσιών και της κοινωνικής κατοικίας (Harvey 2007, Cumbers 2012), καθώς και στην κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων αστικής ανάπτυξης τα οποία επιβάλλουν, επεκτείνουν και καθιερώνουν εμπορευματοποιημένες μορφές κοινωνικής ζωής

(Brenner κ.ά. 2010) και μαζί προωθούν κατά παρέκκλιση ρυθμίσεις που παρακάμπτουν θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και πολιτικές για τις πόλεις (Swyngedouw κ.ά. 2002). Αυτές οι πολιτικές επιλογές αποτελούν τμήμα μίας ευρύτερης ατζέντας για την αστική ανάπτυξη που παρουσιάζεται ως «η λύση» στην οικονομική κρίση, παρά το γεγονός ότι σε περιπτώσεις όπως η Ισπανία και η Ιρλανδία αντίστοιχες επιλογές έχουν αποτελέσει βασικές αιτίες της τρέχουσας κρίσης (Χάρβεϊ 2013).

Στο παρόν άρθρο γίνεται μια προσπάθεια διερεύνησης του μετασχηματισμού των διαδικασιών αστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα και την Ισπανία στη συγκυρία της τρέχουσας κρίσης, μέσα από την ανάλυση δύο μεγάλης κλίμακας έργων: της ανάπτυξης του Port Vell (του Παλιού Λιμανιού) στη Βαρκελώνη και του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στην Αθήνα. Ειδικότερα, εξετάζονται οι μεταβολές στις δομές εξουσίας και στο θεσμικό πλαίσιο, καθώς και η κυρίαρχη ρητορική που υποστηρίζει την προώθηση των δύο έργων. Επίσης, διερευνώνται οι συνέχειες και οι τομές στις διαδικασίες και στις μορφές αστικής ανάπτυξης πριν και μετά το ξέσπασμα της κρίσης, καθώς και οι συνακόλουθες, υφιστάμενες ή αναμενόμενες, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των έργων.

Βασική υπόθεση εργασίας που διατρέχει το άρθρο είναι ότι η κρίση στην Ισπανία και την Ελλάδα, άμεσα συναρτημένη με την παγκόσμια κρίση του καπιταλιστικού συστήματος, αποτελεί το όχημα για την εδραίωση νεοφιλελεύθερων διαρθρωτικών αλλαγών στον αστικό χώρο και κατ' επέκταση για την επιβολή της θεσμικής «εμβάθυνσης του νεοφιλελευθερισμού» (Brenner κ.ά. 2011). Η συγκριτική προσέγγιση που υιοθετείται βασίζεται στην παραδοχή ότι τα νεοφιλελεύθερα διαρθρωτικά προγράμματα λαμβάνουν πολλές διαφορετικές μορφές «καθώς εισάγονται πάντα σε ένα συγκεκριμένο πολιτικοθεσμικό πλαίσιο που έχει διαμορφωθεί σε μεγάλο βαθμό μέσα από παλιότερες θεσμικές ρυθμίσεις, θεσμοποιημένες πρακτικές και πολιτικούς συμβιβασμούς» (Brenner και Theodore 2002: 14). Με αυτή την έννοια, επιδιώκεται η αναγνώριση ομοιοτήτων και διαφορών μεταξύ της ισπανικής και της ελληνικής περίπτωσης, προκειμένου να φωτιστούν όψεις του κυρίαρχου μοντέλου νεοφιλελεύθερης αστικής ανάπτυξης που προωθείται στη συγκυρία της σημερινής κρίσης.

2. Η περίπτωση του Port Vell στη Βαρκελώνη

2.1. Η κτηματομεσιτική/χρηματοοικονομική εξειδίκευση στην Ισπανία

Από την κρίση του '73 και την ένταξη της Ισπανίας στην ΕΕ το 1986, που οδήγησαν στην κατάρρευση της ισπανικής βιομηχανίας και γεωργίας, η εθνική οικονομία της χώρας στηρίχθηκε στον κτηματομεσιτικό και χρηματοπιστωτικό τομέα, καθώς και στον τουρισμό του τύπου «ήλιος και θάλασσα» που είχε έναν κομβικό ρόλο από την εποχή του Φράνκο. Οι πόροι από τα «Διαρθρωτικά Ταμεία» κατευθύνθηκαν σε μεγάλες υποδομές που μεγέθυναν τον κατασκευαστικό τομέα. Σε αυτό το πλαίσιο, μία πρώτη «φούσκα ακινήτων» σημειώνεται μεταξύ 1985 και 1995, που έσκασε όταν τα χρέη και το μεγάλο ξένο έλλειμμα διορθώθηκε με τρεις διαδοχικές υποτιμήσεις της πεσέτας και ένα σημαντικό διαρθρωτικό πρόγραμμα.

Στη νέα φούσκα που εκδηλώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 2000 οδήγησαν, πρώτον, η θεσμική και χρηματοδοτική υποστήριξη του κράτους στην κατασκευή κατοικιών και υποδομών και, δεύτερον, η κυριαρχία του χρηματοπιστωτικού τομέα στην παγκόσμια οικονομία που, μέσα από την τιτλοποίηση στεγαστικών δανείων, βρήκε ένα νέο πεδίο επενδύσεων και κερδοσκοπίας (Observatorio Metropolitano 2010).

Ο ρόλος των δημόσιων αρχών

Το 1998 ο νόμος για «πλήρη αστικοποίηση» («todo urbanizable») άνοιξε τις πόρτες για μαζικές αλλαγές στις χρήσεις γης και έδωσε τη δυνατότητα δόμησης παντού. Τα δημοτικά συμβούλια και οι περιφερειακές διοικήσεις ανακάλυψαν στην αγορά ακινήτων μία σημαντική πηγή εσόδων, αφενός χάρη στις αυξημένες πωλήσεις και τις αυξήσεις στις τιμές της γης, αφετέρου χάρη στις οικοδομικές άδειες και τους φόρους στην κατοικία, σε σημείο πλήρους εξάρτησης από την αστική ανάπτυξη. Έτσι, στο πλαίσιο της «αστικής επιχειρηματικότητας» (Harvey 1989), οι δημόσιες αυτές αρχές διαχειρίστηκαν το χώρο και ιδιαίτερα τις πόλεις σαν επιχειρήσεις που μπορούν να παράξουν εισοδήματα μέσα από τον τομέα των ακινήτων. Βασική πηγή χρηματοδότησης και εποπτείας των σχετικών έργων ήταν οι «περιφερειακές δημόσιες τράπεζες» (cajas de ahorros). Εκτεταμένες αστικές επεκτάσεις σχεδιάστηκαν σε πόλεις και οικισμούς και παράλληλα κατασκευάστηκαν υποδομές χωρίς καμία

τεκμηρίωση για τη σκοπιμότητά τους (αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων). Ταυτόχρονα, κατασκευάστηκαν πολλά εμβληματικά κτίρια σε διάφορα μέρη για την προσέλκυση τουριστών και επενδύσεων, συχνά άμεσα συναρτημένα με μεγάλες διοργανώσεις κάθε είδους (αθλητικοί αγώνες, επιχειρηματικά συνέδρια, καλλιτεχνικές εκθέσεις, κ.λπ.), σύμφωνα με τις κυρίαρχες θεωρίες για το city branding και τη «δημιουργική πόλη» (Landry 2008). Το μοντέλο ανάπτυξης ακινήτων που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του ανταγωνισμού μεταξύ πόλεων και περιφερειών της Ισπανίας (χαρακτηριστικό στοιχείο του νεοφιλελεύθερου «spatial fix», αλλά ευνοημένο από τις διοικητικές δομές) έδωσε τη δυνατότητα στην τοπική αυτοδιοίκηση, κυρίως σε επίπεδο Περιφέρειας, να εκπονεί τα δικά της πολεοδομικά σχέδια και να προγραμματίζει τα δικά της δημόσια έργα, τα εμβληματικά κτίρια και τις μεγάλες διοργανώσεις (Harvey 1981, Sassen 2001). Σε αυτή τη «μηχανή ανάπτυξης» (Molotch και Logan 1987) και το ελλειμματικό σε δημοκρατία καθεστώς (Rodriguez 2013) βρίσκονται οι ρίζες διαμόρφωσης του πελατειακού συστήματος και επέκτασης της διαφθοράς, που αποτέλεσαν εξάλλου βασικά χαρακτηριστικά της φούσκας.

Η κυριαρχία του χρηματοπιστωτικού συστήματος, το ευρώ και ο «παράγοντας πλουτισμού

Είναι ευρέως γνωστός ο ρόλος του χρηματοπιστωτικού συστήματος στην ανάπτυξη της φούσκας των ακινήτων και των στεγαστικών δανείων στην Ισπανία, αλλά και στις ΗΠΑ και την Ιρλανδία. Η τιτλοποίηση των δανείων και οι συναφείς αγορές άνοιξαν μία γιγαντιαία επιχείρηση συρροής τεράστιων επενδυτικών κεφαλαίων στον τομέα των ακινήτων (Brenner 2002, 2006). Στην ισπανική περίπτωση, η ένταξη στο ευρώ αύξησε την «εμπιστοσύνη», υποχρέωσε τη διατήρηση χαμηλών επιτοκίων και περιόρισε τις πιθανότητες για πάγωμα της οικονομίας, ενώ παράλληλα οι ευρωπαϊκές και οι διεθνείς τράπεζες κατήθυσαν τεράστια κεφάλαια στη χρηματοδότηση της κατοικίας και των υποδομών. Μέσα από τον αυξανόμενο δανεισμό και τη διαρκή άνοδο στις τιμές των κατοικιών, η αύξηση του οικογενειακού πλούτου επέτρεψε τη σύναψη περισσότερων δανείων, διαμορφώνοντας έναν «παράγοντα πλουτισμού» σε όλη τη χώρα, διατηρώντας έτσι σε υψηλά επίπεδα τη ζήτηση και διαμορφώνοντας τέτοια μακροοικονομικά μεγέθη ώστε οι

διεθνείς οίκοι αξιολόγησης να μιλάνε για «ισπανικό θάυμα». Οι οίκοι αυτοί και τα δάνεια, ακρογωνιαίοι λίθοι της φούσκας, μπήκαν στην αγορά κάτω από συνθήκες υψηλού ρίσκου και συχνά μέσα από παράνομες διαδρομές, όπως αποφάνθηκε πρόσφατα το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Με τη μείωση της άφθονης και φθηνής διεθνούς ρευστότητας λόγω της έναρξης της παγκόσμιας κρίσης στις ΗΠΑ το 2008, κατέρρευσε και η ισπανική κερδοσκοπική πυραμίδα (Observatorio Metropolitano 2010).

Η παράλυση του χρηματοπιστωτικού και κατασκευαστικού τομέα οδήγησε σε στασιμότητα την εθνική οικονομία, ακριβώς εξαιτίας της εξειδίκευσης της χώρας στην «αξιοποίηση ακινήτων και τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες» σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο. Η πτώση της ζήτησης και η έλλειψη ρευστότητας επηρέασαν όλους του τομείς της οικονομίας και προκάλεσαν απολύσεις εκατομμυρίων εργαζομένων. Τελικά, μέσα σε ένα φαύλο κύκλο, η ζήτηση σημείωσε ακόμα μεγαλύτερη μείωση. Σε αυτό το πλαίσιο της οικονομικής στασιμότητας, η διάσωση των κρατικών και ιδιωτικών τραπεζών προκάλεσε άνοδο του δημόσιου χρέους, το οποίο ήταν κάτω από το μέσο όρο της ΕΕ πριν το ξέσπασμα της κρίσης. Η απουσία ευρωπαϊκών πολιτικών για τον έλεγχο της κερδοσκοπίας πάνω στο δημόσιο χρέος αναστάτωσε τη ροή των κρατικών χρηματοδοτήσεων. Τα αιτήματα της ΕΕ και της τρόικας για λιτότητα οδήγησαν σε επιλογές κάλυψης του αυξανόμενου δημόσιου ελλείμματος, με τίμημα τα κοινωνικά δικαιώματα ενός πληθυσμού που βρίσκεται ήδη σε πολύ δεινή κατάσταση λόγω της ανεργίας και των πλειστηριασμών των κατοικιών.

Στον αστικό χώρο η παράλυση είναι σχεδόν πλήρης: χιλιάδες άδεια σπίτια και πλήθος ημιτελών έργων «διαφήμισης» είναι η πραγματική κατάσταση στη χώρα. Τα αναπτυξιακά σχέδια των περιφερειακών αρχών έχουν σταματήσει και μόνο λίγα δημόσια έργα συνεχίζουν να υλοποιούνται. Άδεια τρένα, υποχρησιμοποιημένες υπερταχείες και κλειστά αεροδρόμια συμπληρώνουν τη σημερινή εικόνα. Σε ένα πλαίσιο πλήρους έλλειψης μεσοπρόθεσμου και μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και πολιτικών για την οικονομική ανασυγκρότηση, καθώς και απουσίας δημόσιων πόρων, οι συμμαχίες που προκύπτουν με τους ιδιώτες επενδυτές δίνουν συνέχεια σε ένα μοντέλο ανάπτυξης που στηρίζεται στον τουρισμό και την κτηματαγορά. Σε αυτές τις συνθήκες, οι δημόσιες αρχές χαλαρώνουν ακόμα περισσότερο τις χωρικές ρυθμίσεις προκειμένου να διευκολύνουν επενδύσεις και

δραστηριότητες που συνδέονται με τα κέντρα πόλης, τις μεγάλες διοργανώσεις και τα θεματικά πάρκα.

Η παράλυση του αστικού χώρου και η επανάληψη δοκιμασμένων συνταγών

Οι κεντρικές περιοχές των ισπανικών πόλεων έχουν βιώσει μία δυναμική διαδικασία gentrification κατά τη διάρκεια της φούσκας, στο πλαίσιο εφαρμογής των θεωριών του city branding και των «δημιουργικών πόλεων» (που ήταν δημοφιλείς την περίοδο της οικονομικής άνθισης), όπως και μέσα από τον ανταγωνισμό των περιφερειών. Πραγματοποιήθηκαν αναπλάσεις γειτονιών που προσφέρονταν για την ανάπτυξη της αγοράς ακινήτων για κατοικία, εμπόριο και ξενώνες με αναφορά σε τουρίστες και μεσοαστικά και μεγαλοαστικά στρώματα, εκτοπίζοντας τους αρχικούς κατοίκους, συχνά μέσα από διαδικασίες gentrification (Smith 1996). Με τον κορεσμό όμως της αγοράς νεόδμητων κτιρίων, οι επενδύσεις στις κεντρικές περιοχές στράφηκαν σε πολυτελείς κατοικίες και τουριστικά διαμερίσματα.

Οι αστικές πολιτικές των μεγάλων διοργανώσεων που στόχευαν στην οικονομική αναζωογόνηση μέσω της προσέλκυσης επισκεπτών και επενδύσεων για αθλητικές διοργανώσεις (Ολυμπιακοί Αγώνες, Παγκόσμια Πρωταθλήματα) ή πολιτιστικές εκθέσεις («Ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα», συνέδρια και θεματικές συναντήσεις) απέτυχαν να διαμορφώσουν ένα σταθερό και βιώσιμο οικονομικό μοντέλο ακριβώς εξαιτίας του εφήμερου χαρακτήρα τους και του μεγάλου κόστους για την παραγωγή καινοτομίας και θεάματος. Παρόλα αυτά, η ίδια πολιτική συνεχίζεται σήμερα, και για παράδειγμα η Μαδρίτη είναι ξανά υποψήφια για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2020, ενώ το Σανταντέρ πρόκειται να φιλοξενήσει το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ιστιοπλοΐας το 2014, διοργανώσεις που απαιτούν τεράστιους πόρους για την κατασκευή των απαιτούμενων υποδομών, με αμφίβολη μελλοντική χρησιμότητα.

Η πολιτική για τα θεματικά πάρκα αποβλέπει στην προσέλκυση τουρισμού μέσα από την κατασκευή ειδικών ζωνών αναψυχής. Πρόκειται για πολιτιστικούς χώρους όπως το Μουσείο Guggenheim, για εγκαταστάσεις δράσης-παιχνιδιού όπως το λιμάνι της Βαρκελώνης, ή για χώρους αμιγούς αναψυχής όπως η πόλη-καζίνο Eurovegas. Μερικοί από αυτούς τους χώρους εντάχθηκαν στον αστικό ιστό, συμβάλλοντας στο gentrification συγκεκριμένων περιοχών. Η πόλη-καζίνο Eurovegas στη

Μαδρίτη είναι μία εξαίρεση που ενδεχομένως να γίνει στο μέλλον ο κανόνας. Χαρακτηρίζοντας την περιοχή ως «περιοχή ειδικού περιφερειακού ενδιαφέροντος», υιοθετήθηκαν σημαντικές θεσμικές αλλαγές προκειμένου να διασφαλιστούν η επιτυχία και τα έσοδα από την επένδυση. Αυτή η «ειδική οικονομική ζώνη» δίνει περαιτέρω ώθηση στο οικονομικό μοντέλο της περιόδου της φούσκας, καθώς κατασκευάζονται υποδομές με το επιχείρημα της ενίσχυσης του περιφερειακού ανταγωνισμού, παρακάμπτοντας όμως νόμους και δικαιώματα.

2.2. Το έργο της μαρίνας Port Vell: αστικοί θύλακες στη νεοφιλελεύθερη πόλη

Τις τελευταίες δεκαετίες η Βαρκελώνη έχει χαρακτηριστεί από «πόλη υπηρεσιών» και ένα από τα βασικά κέντρα βιομηχανικής παραγωγής στη Νότια Ευρώπη έως και «παγκόσμια πόλη» με εξειδίκευση στην προσέλκυση διεθνών ροών που επηρεάζουν τον τουρισμό και τον κτηματομεσιτικό τομέα. Σε αυτή την εξειδίκευση ιδιαίτερο ρόλο έχουν παίξει τόσο οι δημόσιες πολιτικές όσο και η αστική επιχειρηματικότητα της Βαρκελώνης που, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στην πολιτιστική βιομηχανία, τις αναπλάσεις και τις μεγάλες διοργανώσεις. Οι ριζικοί μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου και οι διαδικασίες υλοποίησής τους ανέδειξαν το μοντέλο της Βαρκελώνης που θεωρείται ένα εξαιρετικά επιτυχημένο παράδειγμα σε παγκόσμιο επίπεδο και σημείο αναφοράς για πολλές πόλεις (Blanco 2009, Casellas 2006). Κεντρικός στόχος της στρατηγικής κοινωνικοοικονομικού μετασχηματισμού ήταν η αναδιαμόρφωση του θαλάσσιου μέτωπου και το «άνοιγμα της Βαρκελώνης στη θάλασσα», μετατρέποντας, όπως συνέβη και με τις λαϊκές συνοικίες του ιστορικού κέντρου, έναν περιθωριακό και υποχρησιμοποιημένο αστικό χώρο, σε κόμβο της μεταβιομηχανικής ανασυγκρότησης της πόλης. Πρώτα οι Ολυμπιακοί Αγώνες και στη συνέχεια το Φόρουμ των Πολιτισμών χρησιμοποιήθηκαν για να συντονίσουν μία ιδιαίτερα φιλόδοξη επιχείρηση διεθνούς προβολής της πόλης, την ίδια στιγμή που νομιμοποίησαν εκτεταμένες διαδικασίες αναπλάσεων στο θαλάσσιο μέτωπο και παραγωγής νέων αστικών χώρων (Monclús 2003, Moreno κ.ά. 1991).

Ένας από αυτούς τους νέους αστικούς χώρους είναι το παλιό λιμάνι Port Vell της πόλης, έκτασης 550 στρ.

που αναδείχθηκε μέσα στη δεκαετία του '90 σε μία «περιοχή νέας κεντρικότητας» (Ειδικό Σχέδιο για το Port Vell, 1989), με αναφορά στο Inner Harbour της Βαλτιμόρης και τα Docklands του Λονδίνου (Busquets 1999, Alemany 1998) (βλ. Εικόνα 1 και 2). Μαζί με τη δημιουργία ενός νέου δημόσιου χώρου και την ανάκτηση, μετά από δεκαετίες αποκλεισμού, της παραλίας ως τόπου συλλογικής κληρονομιάς, το Port Vell θεωρήθηκε προέκταση του κέντρου της πόλης. Νέες πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, τουριστικά αξιοθέατα, ξενοδοχεία και κτίρια γραφείων με προορισμό τη διασκέδαση και την κατανάλωση κατασκευάστηκαν μετατρέποντάς το θαλάσσιο μέτωπο σε μία από τις πιο τουριστικές περιοχές στην πόλη. Παρά την οικονομική επιτυχία, η ακραία εμπορευματοποίησή της περιοχής έχει γίνει επίκεντρο σκληρής κριτικής και διαμάχης (Marginyà και Maza 2005, Monclús 2003, Font 1996).

Στο πλαίσιο της κρίσης και με την ανάληψη της τοπικής αυτοδιοίκησης από μία νέα αρχή, μετά από δεκαετίες διοίκησης από μία αριστερή συμμαχία, το θαλάσ-



Εικόνα 1: Αεροφωτογραφία του Port Vell (Πηγή: Port 2000)



Εικόνα 2. Η μαρίνα Port Vell το 2012 (Πηγή: Turisme Barcelona)

σιο μέτωπο αναδείχθηκε και πάλι σε σημαντικό πεδίο σχεδιασμών για την ενίσχυση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Βαρκελώνης και της εξειδίκευσής της στον τουρισμό και την αξιοποίηση των ακινήτων, πάνω στο σενάριο της ενδεχόμενης μελλοντικής ζήτησης για πολυτελείς χώρους και υπηρεσίες.

Το 2011, η εταιρεία υψηλού ρίσκου Salamanca Investment, με έδρα το Λονδίνο, αγόρασε τα δικαιώματα εκμετάλλευσης του Port Vell μέσω της διαδικασίας παραχώρησης. Η εταιρεία προγραμματίσει να επενδύσει περισσότερα από 30 εκατ. ευρώ για τη μετατροπή της υφιστάμενης μαρίνας από χώρο ελλιμενισμού μικρών και μεσαίων σκαφών 10μ. έως 30μ., στην «πρώτη μαρίνα της Μεσογείου» για τον ελλιμενισμό μεγάλων υπερπολυτελών σκαφών, για την οποία μάλιστα προβάλλεται ως σοβαρό πλεονέκτημα η εγγύτητα στις «καλύτερες αστικές παραλίες του κόσμου» που υποστηρίζεται ότι υπερσχύουν παραλιών όπως η Copacabana στο Ρίο ντε Τζανέιρο. Το έργο περιλαμβάνει την αναμόρφωση των υποδομών προκειμένου να εξυπηρετεί σκάφη μέχρι και 170μ. μήκος, τη δημιουργία μίας ζώνης υψηλής ασφάλειας που οριοθετείται για την εξασφάλιση ιδιωτικότητας, καθώς και την κατασκευή νέων υποδομών που προσφέρουν υπηρεσίες εξαιρετικής ποιότητας ανταποκρινόμενες σε πολυτελείς προδιαγραφές τις οποίες η υφιστάμενη μαρίνα δεν πληροί (βλ. Εικόνα 3 και 4). Στόχος είναι να καλυφθεί η πιθανή ζήτηση για «ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών» της παγκόσμιας οικονομικής ελίτ, μία «αναπτυσσόμενη επιχείρηση» που απευθύνεται σε μια πολύ ξεχωριστή ομάδα. Ο Martin Bellamy, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του επενδυτικού ομίλου, συνοψίζει σε μια παρουσίαση ότι: «...τα σκάφη γίνονται όλο και μεγαλύτερα, όλο και πιο λαμπερά και χρειάζονται ένα σπίτι και εμείς θέλουμε να τους παρέχουμε ένα κατάλληλο σπίτι», καθιστώντας έτσι τη Βαρκελώνη ανταγωνιστική απέναντι σε άλλα μέρη της Μεσογείου (Marina Port Vell, 2011).

Το έργο, που σύμφωνα με εκτιμήσεις των επενδυτών αναμένεται να δημιουργήσει περίπου 400 θέσεις εργασίας και να φέρνει περισσότερα από 100 εκατ. ευρώ ετησίως στην πόλη, είχε την άνευ όρων υποστήριξη των Λιμενικών Αρχών της Βαρκελώνης (Port de Barcelona) και του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης, το οποίο ενέκρινε την τροποποίηση της άδειας για τη «Marina Port Vell» και τη διεύρυνση των επιφανειών της μαρίνας και επέκτεινε τη σύμβαση παραχώρησης στην εταιρεία Salamanca Investments έως το έτος 2036, έτσι ώστε να μπο-



Εικόνες 3-4: Η πρόταση της Salamanca Investment για τη μαρίνα Port (Πηγή: <http://www.marinaportvell.com>)

ρέσει να αποσβήσει την επένδυση. Από την αρχή, το έργο προβλήθηκε από τους τοπικούς φορείς ως μία κίνηση στρατηγικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, ανοίγοντας νέες ευκαιρίες επιχειρηματικής δραστηριότητας στον «πολυτελή τουρισμό».

Ο τρίτος αντιδήμαρχος και υπεύθυνος για τα θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού στη Βαρκελώνη Antoni Vives επισκέφθηκε το 2012 το «Monaco Yacht Show» για να παρουσιάσει το έργο σε πιθανούς επενδυτές, λειτουργώντας σαν διαφημιστής ιδιωτικής επιχείρησης: «...μπορούμε να στοιχηματίσουμε ό,τι θέλετε, εάν ψάχνετε για ένα μέρος που συνυπάρχουν ο πλούτος του πολιτισμού και ο πολιτισμός του πλούτου. Θα είναι πολύ δύσκολο. Και αν θέλετε να συμμετέχετε στην ιδέα ενός σύγχρονου λιμανιού στην πόλη, στην ιδέα ενός λιμανιού μέσα στην πόλη, στην καρδιά της πόλης, όχι πλάι, όχι κοντά, όχι μερικά χιλιόμετρα από την πόλη, αλλά ένα λιμάνι στην καρδιά της πόλης... το μόνο μέρος που μπορείς να το έχεις είναι στη Βαρκελώνη» (Marina Port Vell, 2013). Η πρακτική αυτή σηματοδοτεί μία μετακίνηση προς ένα μοντέλο αστικής αναγέννησης που κατευθύνεται από τον

ιδιωτικό τομέα αλλά υποστηρίζεται (αναγκαστικά) από το κράτος.

Η τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδίου (Ειδικό Σχέδιο του Port Vell) εγκρίθηκε τελικά τον Ιανουάριο του 2013, με διευκολύνσεις για την αλλαγή των χρήσεων γης και με αυξήσεις στη δόμηση, περιορίζοντας έτσι το ρόλο του πολεοδομικού σχεδιασμού στη διευκόλυνση των ιδιωτικών επενδύσεων. Το πρώτο σχέδιο του έργου, πριν βγει στη διαβούλευση, στηριζόταν αποκλειστικά σε μία μελέτη marketing «για την ανάλυση των υποδομών που προσφέρουν ανταγωνιστικές μαρίνες πρώτης κατηγορίας που αυτή τη στιγμή αποτελούν σημείο αναφοράς ως προς την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και ανέσεων», χωρίς να υπάρχει παράλληλα καμία ανάλυση κοινωνικών στοιχείων, καμία πρόβλεψη για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις (παρότι αποθηκεύονται επικίνδυνα απόβλητα) και καμία αναφορά στο ισχύον πολεοδομικό πλαίσιο.

Παράλληλα, η πλήρης αδιαφάνεια και η αδυναμία απόδοσης ευθυνών κατά τη διαδικασία σχεδιασμού του έργου έχει βρεθεί στο επίκεντρο κοινωνικών αγώνων από διάφορες ομάδες και κατοίκους των γειτονιών κοντά στο λιμάνι, οι οποίοι καταγγέλλουν ότι το έργο παρουσιάστηκε στους εκπροσώπους της βιομηχανίας πολυτελών σκαφών στο «Monaco Yacht Show» πριν να παρουσιαστεί στους κατοίκους της Βαρκελώνης. Παρά τα επίμονα αιτήματα προς τις λιμενικές και τις δημοτικές αρχές για πληροφόρηση, το έργο ξεκίνησε χωρίς καμία δημόσια ενημέρωση. Μάλιστα, η εταιρεία Salamanca Investments δημοσίευσε στην ιστοσελίδα της χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση των έργων, παρότι οι διοικητικές διαδικασίες ήταν σε πολύ αρχικό στάδιο και δεν υπήρχε επίσημη έγκριση από τις αρχές.

Το έργο, βασισμένο σε αναπτυξιακές επιλογές του ιδιωτικού τομέα, στην καταστρατήγηση του χωρικού σχεδιασμού, στην παράκαμψη των συμμετοχικών διαδικασιών και την έλλειψη ενός συστήματος κατανομής ευθυνών, δέχτηκε τεράστια αμφισβήτηση. Κάτοικοι από τις γύρω λαϊκές γειτονίες εξέφρασαν την αντίθεσή τους στη δημιουργία μίας μαρίνας για μεγάλα σκάφη, που θα δίνει προτεραιότητα στα ιδιωτικά συμφέροντα, θα ιδιωτικοποιήσει ένα κεντρικό κομμάτι του λιμανιού της πόλης (Muelle de España) και θα καταργεί ένα δημόσιο χώρο που άνοιξε τη δεκαετία του '90. Τα σχέδια για τη μαρίνα αναμένεται να συμβάλουν στην αποσύνδεση του αστικού ιστού της παλιάς πόλης (Ciutat Vella) από το θα-

λάσσιο μέτωπο, εξαιτίας της δημιουργίας ενός οπτικού ορίου που διαμορφώνεται από τα νέα κτίρια, τα μεγάλα μεγέθους σκάφη (όσο τριώροφα κτίρια) και τις περιφράξεις. Οι κάτοικοι της περιοχής υπερασπίζονται από τη μία το δημόσιο χαρακτήρα του λιμανιού, ενός κομβικού αστικού χώρου που αποτελεί κομμάτι του ιστορικού κέντρου και τόπο αναψυχής των κατοίκων της πόλης, και από την άλλη το δημόσιο χαρακτήρα του θαλάσσιου μετώπου, που ανήκει σε όλους και η πρόσβαση σε αυτόν πρέπει να εξασφαλιστεί ως στοιχείο της ναυτικής κουλτούρας, της τοπικής ιστορίας και της κοινωνικής κληρονομιάς (βλ. Εικόνα 5).



Εικόνα 5: Εκδήλωση διαμαρτυρίας στους σχεδιασμούς για το Port Vell (Πηγή: Plataforma Defensem el Port Vell)

Θεσμικό καθεστώς για το Λιμάνι: αυτονομία και εξαίρεση

Τα λιμάνια είναι αυτοτελείς ενότητες από θεσμική, οικονομική και χωρική άποψη και βρίσκονται υπό τη διαχείριση δομών που δε συνδέονται με την τοπική αυτοδιοίκηση (Λιμενική Αρχή, Κρατική Υπηρεσία Οριοθέτησης των ακτών, Capitanía Marítima, Διοίκηση υπηρεσιών υγείας και τελωνείων). Οι λιμενικές αρχές έχουν διευρυμένες αρμοδιότητες σε σχέση με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη της γης και είναι υπεύθυνες για την εκπόνηση κατευθυντήριων σχεδίων και την υλοποίηση των έργων στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Στην περίπτωση της Βαρκελώνης, ο Αυτόνομος Λιμένας της Βαρκελώνης συγκρότησε το «Συμβούλιο για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό του Λιμένα 2000» για την εκτέλεση, λειτουργία και διαχείριση των αναπλάσεων του Port Vell, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι του δήμου. Επομένως, οι λιμενικές αρχές έχουν εξελιχθεί σε μια σημαντική δύναμη στην πόλη που, σε αντίθεση με άλλες δημόσιες αρχές, δεν υπόκεινται στον έλεγχο των πολιτών εφόσον δεν εκλέγονται από αυτούς, αλλά διορίζονται από τα πο-

λιτικά κόμματα, κάτι που ενισχύει την επιρροή των ιδιωτικών συμφερόντων στα ζητήματα της πόλης.

Από τη μια πλευρά, οι λιμενικές αρχές, υπό την επίδραση των πολιτικών της Παγκόσμιας Τράπεζας (World Bank Port Reform Toolkit), παύουν να λαμβάνουν χρηματοδότηση από δημόσιους πόρους και πρέπει να καλύπτουν τις υποχρεώσεις τους από την είσπραξη τελών. Σύμφωνα με τον Joan Alemany, τον «επίσημο» ιστοριογράφο του λιμανιού της Βαρκελώνης: «ο μεγάλος όγκος των επενδύσεων που απαιτούν τα νέα εμπορικά λιμάνια οδήγησε πολλές λιμενικές αρχές να εκμεταλλευτούν το κτηματομεσιτικό και τουριστικό δυναμικό που διαθέτουν τα ιστορικά λιμάνια» (Alemany 2013). Από την άλλη, το λιμάνι υπόκειται σε ίδιο καθεστώς, το Νόμο για τα Λιμάνια (Ν. 27/1992, τροποποιημένο με τον Ν. 62/1997), πολύ πιο ελαστικό σε θέματα πολεοδομικού σχεδιασμού και περιβαλλοντικής προστασίας από το «Νόμο για τις Ακτές» (Ley de Costas) που διασφαλίζει η δημόσια χρήση των ακτών, περιορίζοντας τις δυνατότητες δόμησης. Ο Νόμος για τα Λιμάνια έχει χρησιμοποιηθεί ως νομική λύση, μεταξύ άλλων, για την κατασκευή ξενοδοχείων στον αιγιαλό, καθώς η ελάχιστη απόσταση από τη γραμμή αιγιαλού μειώνεται από τα 100μ. στα 20μ. «με την προϋπόθεση ότι οι νέες κατασκευές παρέχουν υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση του λιμανιού». Με ειδικές ρυθμίσεις η Αρχή Λιμένος της Βαρκελώνης διεκπεραίωσε την κατασκευή σε έκταση που θεωρείται δημόσιο ακίνητο ακριβώς δίπλα στη θάλασσα ενός πολυτελούς ξενοδοχείου, ενός από τους ψηλότερους ουρανοξύστες της Βαρκελώνης (Hotel W), παρουσιάζοντάς το ως «εξοπλισμό» του λιμανιού.

Όλα αυτά τα στοιχεία συνέβαλαν ώστε ένα από τα βασικά αιτήματα της συμμαχίας των γειτόνων, των κοινωνικών κινημάτων και των περιβαλλοντικών οργανώσεων που συγκρότησαν μία πλατφόρμα (Plataforma de defensa el Port Vell) να είναι η απόδοση της διαχείρισης και του ελέγχου του λιμανιού στις δημοτικές αρχές και τους κατοίκους, αντί για τις λιμενικές αρχές που προωθούν ένα νεοφιλελεύθερο μοντέλο διαχείρισης της δημόσιας περιουσίας.

«Σχέδια χρήσεων γης» ή η απορρύθμιση των πολεοδομικών περιορισμών

Το έργο της μαρίνας Port Vell, όπως άλλωστε φαίνεται ότι θα συμβαίνει στο εξής και σε άλλα μεγάλα έργα στην Ισπανία, δεν στηρίζεται σε μεγάλες δημόσιες επενδύσεις

σε συνεργασία με τις ολιγαρχίες του ιδιωτικού τομέα, όπως συνηθιζόταν στην περίπτωση των μεγάλων έργων υποδομής την περίοδο της άνθισης της κτηματογοράς, αλλά στην εκποίηση κοινών πόρων σε ιδιώτες επενδυτές και τελικά στην προσφορά τους σε κοινωνικές ομάδες με μεγάλη καταναλωτική δύναμη. Παρόλο που φαίνεται ότι τα έργα δεν έχουν κάποιο κόστος για το δημόσιο, στην πράξη πρόκειται για μία κατάσταση ακραίας εκμετάλλευσης δημόσιας γης και ιδιωτικοποίησης του δημόσιου χώρου. Από την άλλη, η τροπή αυτή οδήγησε στην αύξηση της ελκυστικότητας για τους επενδυτές μέσα από τη μείωση των απαιτήσεων, του δημόσιου ελέγχου και των ανελαστικών ρυθμίσεων και την άρση σχεδιαστικών περιορισμών που αποτρέπουν την αστική μεγέθυνση.

Υπό αυτό το πρίσμα, πρέπει να προσεγγίσουμε τις τελευταίες τροποποιήσεις του «Σχεδίου χρήσεων γης» (Plan de usos), ενός εργαλείου για τη ρύθμιση της οικονομικής και εμπορικής δραστηριότητας που υιοθετήθηκε από την τελευταία αριστερή δημοτική αρχή και το οποίο απέτρεπε την εγκατάσταση νέων ξενοδοχείων και κατοικιών στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Δεδομένου ότι το ιστορικό κέντρο συγκεντρώνει περισσότερα από τα μισά ξενοδοχεία της Βαρκελώνης, παρότι αντιστοιχεί στο 4,5% της έκτασής της και σε 6,8% του πληθυσμού της, βασικός στόχος του σχεδίου αυτού ήταν η αποφυγή του κορεσμού μιας περιοχής που βρισκόταν στο όριο της κατάρρευσης. Στο πλαίσιο αυτό, οι σύλλογοι γειτονιάς έχουν ασκήσει σκληρή κριτική στο άνοιγμα της περιοχής σε νέες τουριστικές χρήσεις που θα επιβαρύνουν τους κατοίκους και το οποίο συνδέεται άμεσα και με τις εξελίξεις στο Port Vell.

Ταυτόχρονα και ακολουθώντας την ίδια διαδικασία απορρύθμισης, η τοπική αυτοδιοίκηση αίρει το καθεστώς προστασίας ορισμένων κτιρίων ιδιαίτερης ιστορικής και πολιτιστικής αξίας που βρίσκονται στο άμεσο περιβάλλον της μαρίνας, επιτρέποντας την κατασκευή νέων ξενοδοχείων. Όπως έχει καταγγεληθεί από τοπικούς συλλόγους, αυτό μπορεί να σημαίνει ότι ορισμένα κτίρια που αυτή τη στιγμή είναι δημόσια, όπως η ναυτική σχολή ή το Παλάτι της Θάλασσας (Palau de Mar), θα καταλήξουν ως ξενοδοχεία.

3. Η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού

3.1. Ο ρόλος του σχεδιασμού και η χωρική ανάπτυξη: πρόσφατοι μετασχηματισμοί

Την περίοδο ακριβώς πριν από το ξέσπασμα της κρίσης, η Ελλάδα βρισκόταν σε μια «μεταβατική» φάση σε ό,τι αφορούσε τις διαδικασίες αστικής ανάπτυξης, η οποία σηματοδοτούσε μια στροφή από το μέχρι τότε κυρίαρχο μεταπολεμικό αναπτυξιακό πρότυπο. Το μεταπολεμικό αυτό πρότυπο, που έχει περιγραφεί ως «απόκλιση» σε σχέση με το κυρίαρχο δυτικοευρωπαϊκό, χαρακτηριζόταν από τρία κυρίως βασικά στοιχεία: α) τον σημαντικό ρόλο που διαδραμάτιζε ο τομέας των κατασκευών στην ελληνική οικονομία, β) την περιορισμένη κρατική παρέμβαση στις διαδικασίες παραγωγής του χώρου και ιδιαίτερα στον τομέα της κατοικίας, ο οποίος αναπτύχθηκε κατεξοχήν από τον ιδιωτικό τομέα, συχνά μέσα από άτυπες, αυθαίρετες ή παράνομες διαδικασίες, και γ) τη μικρή ιδιοκτησία γης και το μικρό κατασκευαστικό κεφάλαιο, άμεσα συνδεδεμένα με τον κατακερματισμό της γης και τα υψηλά ποσοστά ιδιωτικής ιδιοκτησίας. Ο ρόλος του σχεδιασμού στη διαδικασία χωρικής ανάπτυξης ήταν σχετικά περιορισμένος, καθώς αφορούσε κυρίως στην –πλημμελή σε πολλές περιπτώσεις– εφαρμογή πολεοδομικών σχεδίων σε δομημένες περιοχές των πόλεων, ενισχύοντας έτσι την απρογραμματίστη –και συχνά αυθαίρετη– διάχυση οικιστικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στον περιαστικό και εξωαστικό χώρο βάσει του καθεστώτος της εκτός σχεδίου δόμησης. Οι δυνατότητες πρόσβασης σε ιδιόκτητη κατοικία για τα χαμηλά και μεσαία στρώματα, μέσα από νόμιμες ή άτυπες πρακτικές, σε συνδυασμό με τις δυνατότητες κάρπωσης γαιοπρόσδοου και παραγόμενων υπεραξιών από την αξιοποίηση των ιδιοκτησιών τους (Mantouvalou 1980, Μαντουβάλου και Μαυρίδου 1993, Βαΐου κ.ά. 2000, Μαντουβάλου και Μπαλλά 2004) διαμόρφωσαν τις συνθήκες για μία ευρεία κοινωνική συναίνεση γύρω από την απουσία ή την ευκαιριακή εφαρμογή του χωρικού σχεδιασμού και, κατ' επέκταση, γύρω από το άρρητο περιεχόμενο του δημόσιου συμφέροντος.

Τη δεκαετία του '90 σημειώνεται μία σημαντική στροφή τόσο σε σχέση με τις διαδικασίες ανάπτυξης της γης, όσο και ως προς το κυρίαρχο αναπτυξιακό πρότυπο (Mantouvalou και Patrikios 2008, Ζήφου κ.ά. 2011, Balla κ.ά. 2008) που έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά. Σε ένα πρώτο επίπεδο, η αναγκαιότητα αντιμετώπισης

των σημαντικών συγκρούσεων χρήσεων γης και των προβλημάτων περιβαλλοντικής υποβάθμισης επέβαλε την ενίσχυση του χωρικού σχεδιασμού στη διαδικασία αστικοποίησης, μια δραστηριότητα που παραμένει στην αρμοδιότητα της κεντρικής εξουσίας. Το αίτημα αυτό ικανοποιήθηκε με την υιοθέτηση νέας νομοθεσίας για τη θεσμοθέτηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος χωρικού σχεδιασμού με προσανατολισμό στην «αιφόρο ανάπτυξη». Σε δεύτερο επίπεδο, καταγράφεται η αναδιάρθρωση του κατασκευαστικού και κτηματομεσιτικού κλάδου (Balla κ.ά. 2008), σε άμεση σύνδεση τόσο με την κατασκευή μεγάλων έργων υποδομής μέσα από κοινωνική χρηματοδότηση και την εισαγωγή νέων μηχανισμών υλοποίησης, όπως οι ΣΔΙΤ, όσο και την οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη νέων μορφών εμπορίου, τουρισμού και μεταποίησης, συνδυάζεται με την ταχύτατη ανάπτυξη της αγοράς κατοικίας, χάρη στην αύξηση του αριθμού των ενυπόθηκων τραπεζικών δανείων και στη συνακόλουθη άνοδο των τιμών, με τους μικρούς και μεσαίους εργολάβους να αποτελούν τους βασικούς συντελεστές στη διαδικασία παραγωγής κατοικίας, την ίδια στιγμή που οι μεγάλες εταιρείες επικεντρώνονται στην παραγωγή τουριστικών και εμπορικών συγκροτημάτων.

Παρά το γεγονός ότι δεν ολοκληρώθηκε ποτέ το προβλεπόμενο σύστημα χωρικού σχεδιασμού, η κινητικότητα που σημειώθηκε σε σχέση με τη θεσμοθέτηση χωροταξικών σχεδίων αμέσως μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες αναβάθμισε σε σημαντικό βαθμό το ρόλο που διαδραμάτιζε μέχρι τότε ο χωρικός σχεδιασμός. Ωστόσο, τα σχέδια αυτά αποτέλεσαν το όχημα ώστε να ξεπεραστούν τα εμπόδια που έβαζε το ΣτΕ στις ad hoc χωροθετήσεις και να διαμορφωθεί ένα ευνοϊκό πλαίσιο για την οργάνωση αναπτυξιακών δραστηριοτήτων με έμφαση στον τουρισμό και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που αποτελούσαν τους βασικούς πυλώνες του νέου αναπτυξιακού προτύπου της χώρας. Σε ένα δεύτερο επίπεδο, ο ρόλος του χωρικού σχεδιασμού υπονομεύθηκε από τη σταδιακή εισαγωγή μιας σειράς νέων «ευέλικτων» πολιτικών που, μεταξύ άλλων, περιελάμβαναν την απλοποίηση των αδειοδοτικών διαδικασιών για τις στρατηγικές επενδύσεις, καθώς και την ευρεία χρήση ειδικών ή κατά παρέκκλιση ρυθμίσεων, κυρίως σε συνάρτηση με την κατασκευή των ολυμπιακών εγκαταστάσεων τα οποία αντιμετώπιστηκαν ως μεγάλα έργα υποδομής που θα ενίσχυαν τον στρατηγικό ρόλο της Αθήνας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αξίζει να σημειωθεί ότι, σε αντίθεση με

την Ισπανία αλλά και άλλες χώρες, στην Ελλάδα υπήρξε περιορισμένη εφαρμογή των στρατηγικών που συναρτώνται με την «αστική επιχειρηματικότητα» και τον ανταγωνισμό των πόλεων, η οποία συνδέθηκε μόνο με την υλοποίηση των ολυμπιακών έργων και τη ρητορεία που αναπτύχθηκε για τη νομιμοποίηση τους.

Ωστόσο, παρά τις απόπειρες για φιλελευθεροποίηση της χωρικής πολιτικής και αναδιάρθρωση των ευρύτερων δυνάμεων που εμπλέκονται στις διαδικασίες αστικής ανάπτυξης, η περίοδος πριν από την κρίση μπορεί να χαρακτηριστεί από δύο βασικές παραμέτρους: α) την επικράτηση της μικρής κλίμακας ιδιοκτησίας και τη συνύπαρξή μικρού και μεσαίου κατασκευαστικού κεφαλαίου με το μεγάλο κεφάλαιο, και β) τη σταδιακή καθιέρωση του σχεδιασμού ως ένα πεδίο για την επίλυση συγκρούσεων στις χρήσεις γης, που παρότι έχει έναν καθαρά αναπτυξιακό προσανατολισμό, επιτρέπει την έκφραση εναλλακτικών λόγων που σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα επηρεάζουν τους στόχους και το περιεχόμενο της χωρικής πολιτικής.

Η είσοδος της Ελλάδας στο «Μηχανισμό Στήριξης» το 2010 σηματοδοτεί τη δέσμευση της χώρας προς τους πιστωτές της για την υλοποίηση ενός εύρους πολιτικών αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο των οποίων η διευκόλυνση των επενδύσεων, οι ιδιωτικοποιήσεις και η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου αποκτούν κεντρική προτεραιότητα. Ενώ λοιπόν η κρίση αποτυπώνεται στο εγκαταλελειμμένο κτιριακό απόθεμα και το δημόσιο χώρο, στις απαξιωμένες κοινωφελείς υπηρεσίες, στις εξώσεις, τις κατασχέσεις και τους αστέγους, ένας μεγάλος αριθμός θεσμικών αλλαγών κυρίως σε θέματα περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου και χωρικού σχεδιασμού έχει υιοθετηθεί τα τελευταία τρία χρόνια, αποβλέποντας στον ριζικό μετασχηματισμό των διαδικασιών αστικής ανάπτυξης.

Οι θεσμικές αυτές αλλαγές που οδηγούν στη βίαιη διάλυση ενός –έτσι και αλλιώς– αρκετά ευέλικτου συστήματος σχεδιασμού στο όνομα της διευκόλυνσης των επενδύσεων, εισάγουν τα παρακάτω νέα στοιχεία (Ζήφου 2012). Πρώτον, επιβάλλονται νέα καθεστάτα ρύθμισης που λειτουργούν με όρους ιδιωτικής οικονομίας και συγκεντρώνουν όλες τις αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων σε σχέση με τις ιδιωτικοποιήσεις, την αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας και την υλοποίηση «στρατηγικών» επενδύσεων. Εξέχοντα ρόλο στο αναμορφωμένο θεσμικό σύστημα παίζει το «Ταμείο για την

Αξιοποίηση της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου» (ΤΑΙΠΕΔ Α.Ε.) (Ν. 3986/2011), το οποίο αποτελεί το όργανο εκείνο που έχει αναλάβει την εφαρμογή του προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων της χώρας, με αποκλειστικό σκοπό την αξιοποίηση των παραγόμενων εσόδων για την αποπληρωμή του δημοσίου χρέους. Το ΤΑΙΠΕΔ, στο οποίο μεταβιβάζεται η κυριότητα, νομή, κατοχή και τα δικαιώματα εκμετάλλευσης της υπό ιδιωτικοποίησης δημόσιας περιουσίας, και το οποίο πλαισιώνεται από (συνθά ξένους) ειδικούς σε θέματα οικονομικά, τεχνικά, νομικά και πολεοδομικά, έχει το δικαίωμα να παρακάμψει τρέχουσες διαδικασίες, θεσμοθετημένα σχέδια και επίσημους φορείς. Δεύτερον, εισάγονται ρυθμίσεις που ευνοούν την εντατικοποίηση της δόμησης καθώς και νέες κατηγορίες σχεδίων χρήσεων γης για μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη, που ούτε εντάσσονται στο σύστημα σχεδιασμού, ούτε υποχρεούνται να συμμορφωθούν στους υφιστάμενους περιορισμούς χρήσεων γης, με απώτερο στόχο την εξασφάλιση της υλοποίησης των επενδύσεων με μεγιστοποίηση των κερδών για τους επενδυτές

3.2. Η δημιουργία νέων σύνθετων αναπτύξεων στο Ελληνικό

Το Ελληνικό, η έκταση των 6.200 στρ. που περιλαμβάνει το πρώην αεροδρόμιο και την παραλία του Αγ. Κοσμά (βλ. Εικόνα 6), αποτελεί την κορωνίδα του προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων το οποίο υλοποιείται στο πλαίσιο των δεσμεύσεων της Ελλάδας στους δανειστές. Η πρόσφατη ιστορία των σχεδιασμών για το Ελληνικό και οι πολιτικές εξαγγελίες για αυτό αποτυπώνουν τις παλινδρομήσεις του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα κάτω από τη σύγκρουση κοινωνικών και οικονομικών δυνάμεων και συνοψίζουν τις νέες διαδικασίες νεοφιλελεύθερης αστικής ανάπτυξης που προωθούνται στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης.

Η απόφαση για τη μετεγκατάσταση του διεθνούς αεροδρομίου της Αθήνας στη σημερινή του θέση στα Σπάτα λαμβάνεται το 1991 και λίγο αργότερα ορίζεται ως κύριος προορισμός της έκτασης η δημιουργία μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου (Ν. 2338/1995). Η λειτουργία του αεροδρομίου αναστέλλεται το 2001 και, μέσα από μία σειρά ειδικές ρυθμίσεις που υιοθετούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, ένα νέο θεσμικό πλαίσιο διαμορφώνεται σύμφωνα με το οποίο το Ελληνικό θα αποτελέσει τον



Εικόνα 6: Πανοραμική άποψη του Ελληνικού (Πηγή: www.hellinicon.com)

δεύτερο μεγαλύτερο Ολυμπιακό πόλο στην Αθήνα. Η έκταση υποδέχεται μία σειρά εγκαταστάσεις χωρίς καμία ουσιαστική πρόβλεψη για τη μεταολυμπιακή τους χρήση και παρά τις διαφωνίες που εκφράζονται από την τοπική κοινωνία, επαγγελματικούς φορείς και περιβαλλοντικές οργανώσεις. Μετά από την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Αγώνων, γίνονται αρκετές προσπάθειες να εισαχθούν οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις στην αγορά ακινήτων, που, παρά την αποτυχία τους, φαίνεται ότι προετοιμάζουν το έδαφος για τη μελλοντική ανάπτυξη της έκτασης. Σε αυτό το πλαίσιο, το ΥΠΕΧΩΔΕ παρουσιάζει το 2007 ένα σχέδιο που μαζί με τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου προβλέπει την οικιστική ανάπτυξη ενός μεγάλου μέρους της έκτασης και την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων που θα τη συνδέσουν με την υπόλοιπη πόλη (βλ. Εικόνα 7). Η υλοποίηση του σχεδίου αυτού αναχαιτίστηκε από ένα κύμα αντιδράσεων που συνοδευόταν από το αίτημα δημιουργίας μητροπολιτικού πάρκου στο σύνολο της έκτασης το οποίο και συσπείρωσε την τοπική κοινωνία και το σύνολο των κομμάτων της τότε αντιπολίτευσης. Το ξέσπασμα της κρίσης οδήγησε σε επαναπροσδιορισμό των προτεραιοτήτων της κεντρικής εξουσίας σχετικά με το Ελληνικό, καθιστώντας την ιδιωτικοποίηση της έκτασης πρωταρχικό στόχο, ενώ ταυτόχρονα διαμορφώθηκε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που προβλέπει την εντατική ανάπτυξή της. Παρακάτω συνοψίζονται ορισμένα βασικά σημεία της διαδικασίας που ακολουθείται και τα οποία αναδεικνύουν ευρύτερες όψεις των μεταλλαγών στις διαδικασίες αστικής ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων.



Εικόνα 7. Σχέδιο γενικής διάταξης για το Ελληνικό, ΥΠΕΧΩΔΕ 2007 (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ)

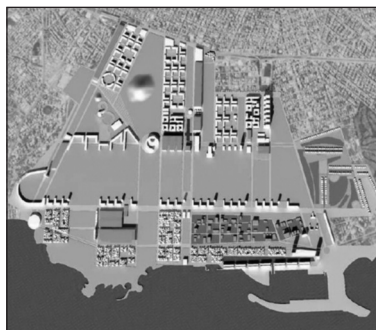
Από τη ρητορική της «αξιοποίησης» στο «ξεπούλημα» της δημόσιας περιουσίας

Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της έκτασης του Ελληνικού πλαισιώνεται από ένα μεγάλο φάσμα οικονομικών, πολεοδομικών και κοινωνικών επιχειρημάτων που συνδιαμορφώνονται από την κυβέρνηση, το ΤΑΙΠΕΔ και τα ΜΜΕ. Εκτός από τη γενικότερη ρητορική για «αξιοποίηση της δημόσιας περιουσίας», «αποπληρωμή του χρέους», «δημιουργία νέων θέσεων εργασίας» και «οικονομική ανάπτυξη», στην περίπτωση του Ελληνικού προβάλλονται επιχειρήματα σε σχέση με τη συμβολή του έργου στο ΑΕΠ της χώρας (ΕΛΙΑΜΕΠ 2012), υπογραμμίζεται η σημασία της έκτασης στην παγκόσμια κτηματαγορά ως «το μεγαλύτερο φιλέτο της Ευρώπης» ή «της Μεσογείου» και συγκρίνεται η έκταση με πόλεις και τόπους του αναπτυγμένου καπιταλισμού, όπως το Μονακό, το Central Park στη Νέα Υόρκη (ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. 2012) και η γαλλοϊταλική ριβιέρα (Σαμαράς 2012). Η ρητορική που υποστηρίζει το έργο περιλαμβάνει επίσης επιχειρήματα ενάντια στη δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου, καθώς «δεν υπάρχουν πόροι για ένα τέτοιο έργο», «το δημόσιο δεν μπορεί να διαχειριστεί ένα μεγάλο πάρκο», «δεν υπάρχει επαρκής πολεοδομική τεκμηρίωση» και «το πάρκο θα αναβαθμίσει περιοχές που είναι ήδη ευνοημένες». Εκτός από τον αποπροσανατολισμό της κοινής γνώμης με σκοπό τον έλεγχο των κοινωνικών αντιστάσεων έναντι των ιδιωτικοποιήσεων, τα επιχειρήματα αυτά χρησιμοποιούνται για να νομιμοποιήσουν τις σοβαρές θεσμικές αλλαγές και τις ειδικές ρυθμίσεις που ευνοούν τους ιδιώτες επενδυτές, υποβαθμίζοντας παράλληλα τη δημόσια συζήτηση για τα αστικά θέματα.

Δημιουργία νέων δομών λήψης αποφάσεων και αδειοδότησης

Το Σεπτέμβριο του 2011 η έκταση του Ελληνικού μεταβιβάστηκε (ΥΑ 187/6.9.2011, ΦΕΚ 2061/Β'/16.9.2011) στο ΤΑΙΠΕΔ, το οποίο στη συνέχεια δημοσίευσε πρόσκληση υποβολής εκδήλωσης ενδιαφέροντος με σκοπό την εκμετάλλευση του ακινήτου από ιδιώτες. Επιπλέον, η κυβέρνηση συνέστησε την ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. (Αρ.42, Ν. 3943/2011), με σκοπό τη διοίκηση, διαχείριση και αξιοποίηση της έκτασης, δίνοντάς της τη δυνατότητα συμμετοχής στο επενδυτικό σχήμα που θα προκύψει, ενώ παράλληλα διαμορφώθηκε το πλαίσιο για τη σύσταση του «Γραφείου Ελληνικού» στο Υπουργείο Οικονομικών, μίας «υπηρεσίας μιας στάσης» αρμόδιας για την έγκριση όλων των απαιτούμενων αδειοδοτήσεων για την επένδυση (Αρ.6, Ν. 4062/2012). Πρακτικά, αυτές οι υπηρεσίες παρακάμπτουν και τελικά ακυρώνουν όλες τις δομές που μέχρι πρότινος είχαν αρμοδιότητες σχετικές με το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων για το Ελληνικό, όπως ο ΟΡΣΑ και η τοπική αυτοδιοίκηση. Οι αποφάσεις τους λαμβάνονται χωρίς καμία συμμετοχική διαδικασία ή διαφάνεια και πρακτικά λειτουργούν σαν «μηχανή ανάπτυξης» και με τη διαπλοκή πολιτικών, οικονομικών και τραπεζικών συμφερόντων προωθούν ένα νέο αναπτυξιακό μοντέλο για το Ελληνικό (και γενικότερα για τη χώρα).

Οι νέες δομές λήψης αποφάσεων υποστηρίζονται άμεσα ή έμμεσα από ξένους ειδικούς που, με μία νεοαποικιακή λογική, μεταφέρουν στην Ελλάδα «συνταγές» που έχουν εφαρμοστεί στις αναπτυσσόμενες ή στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες, αγνοώντας τις τοπικές ιδιαιτερότητες. Στην περίπτωση του Ελληνικού, η εμπλοκή ξένων ειδικών συναρτάται με τη συμμετοχή στο ΤΑΙΠΕΔ δύο παρατηρητών που εκπροσωπούν τις χώρες-μέλη της Ευρωζώνης και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή οι οποίοι παρακολουθούν τις διαδικασίες, καθώς και πέντε διεθνών ειδικών που γνωμοδοτούν για την έγκριση του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η διαμόρφωση του νέου θεσμικού πλαισίου για το Ελληνικό στηρίχτηκε, μεταξύ άλλων, σε ένα ενδεικτικό σχέδιο γενικής διάταξης που εκπονήθηκε, μετά από πρόσκληση του έλληνα πρωθυπουργού, από τον Joseph Acebillo, τον ισπανό αρχιτέκτονα που συντόνισε τα μεγάλα έργα αναπλάσεων στη Βαρκελώνη (βλ. Εικόνα 8). Την ίδια στιγμή, μελέτες, σχέδια και προτάσεις που έχουν παραχθεί από κρατικές υπηρεσίες, τοπικές αρχές, ελληνικά πανεπιστημιακά ιδρύματα και επαγγελ-



Εικόνα 8: Σχέδιο γενικής διάταξης για το Ελληνικό, Josep Acebillo 2011. (Πηγή: Acebillo Josep (2011), Hellinikon Greece, Strategic Urban Model)



Εικόνα 9: Πρόταση Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ 2010 (Πηγή: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ)

ματικούς φορείς σχετικά με την αξιοποίηση της έκτασης αγνοούνται επιδεικτικά (βλ. Εικόνα 9).

Από την πλευρά τους, τοπικοί σύλλογοι και συλλογικότητες, περιβαλλοντικές οργανώσεις και πρωτοβουλίες πολιτών, αποκλεισμένοι πλήρως από τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, ακολουθούν μία στρατηγική ανοιχτών συμμαχιών με την τοπική αυτοδιοίκηση, επιστημονικούς και επαγγελματικούς φορείς, καθώς και πολιτικούς σχηματισμούς και δημιουργούν ένα συμπαγές μέτωπο ενάντια στην ιδιωτικοποίηση του Ελληνικού, χρησιμοποιώντας όλα τα δυνατά μέσα (αθλητικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές δράσεις, συστηματική ενημέρωση της αντι-πρότασης, δικαστικές προσφυγές, καταλήψεις χώρων, κ.λπ.) (βλ. Εικόνα 10).



Εικόνα 10: Εθελοντική δεντροφύτευση στο Ελληνικό 2012 (Πηγή: Δήμος Ελληνικού-Αργυρούπολης)

Κατά παρέκκλιση ρυθμίσεις για τον προσδιορισμό της «αναπτυξιακής ταυτότητας» της υπό ιδιωτικοποίηση ακίνητης περιουσίας του δημοσίου

Στην περίπτωση του Ελληνικού, θεσμοθετήθηκε ένας ειδικός νόμος με τον οποίο ρυθμίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης για τη σύνταξη του *Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης του Μητροπολιτικού Πόλου Ελληνικού-Αγίου Κοσμά* (Ν. 4062/2012). Σύμφωνα με το νόμο αυτό η έκταση προβλέπεται να αναπτυχθεί εντατικά, με μεγάλες πυκνότητες δόμησης και ένα μεγάλο φάσμα χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, αναψυχή, τουρισμός, διοίκηση, υποδομές, κ.λπ.), μέσα από γρήγορες και ευέλικτες διαδικασίες. Επιπλέον, το θεσμικό πλαίσιο προβλέπει τη δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου, το οποίο όμως ούτε δημόσιο θα είναι ούτε κοινόχρηστο, ενώ η παραλία και ο αιγιαλός παύουν να είναι κοινόχρηστα και προσβάσιμα για όλους, όπως προβλεπόταν μέχρι τότε. Πρακτικά, το νέο θεσμικό πλαίσιο για το Ελληνικό, και κατ' επέκταση το σχέδιο γενικής διάταξης που θα προκύψει με βάση αυτό: α) παρακάμπτει την περιβαλλοντική νομοθεσία και τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης και όρους δόμησης, β) δεν λαμβάνει υπόψη τις προτάσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας που εκείνη την εποχή βρισκόταν σε διαβούλευση (αλλά δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ), γ) αγνοεί τις προτάσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης και τον τοπικών κινημάτων για την έκταση και δ) ακυρώνει τον δημόσιο χαρακτήρα της παραλίας και του αιγιαλού, παραχωρώντας τα στους επενδυτές.

Προς ένα νέο μοντέλο αστικής ανάπτυξης: κερδισμένοι και χαμένοι

Παρότι η «αξιοποίηση του Ελληνικού» βρίσκεται σε πολύ αρχικό στάδιο και η περιγραφή των μελλοντικών επιπτώσεών της είναι παρακινδυνευμένη, είναι σαφές ότι οι όροι που έχουν διαμορφωθεί για αυτή προωθούν μεγάλης κλίμακας επενδύσεις και ευνοούν τις παγκόσμιες οικονομικές ελίτ, ενώ οι τοπικές κοινωνίες και οι τοπικές παραγωγικές δυνάμεις όχι απλά αποκλείονται από αυτή, αλλά θα επιβαρυνθούν με τεράστια οικονομικά βάρη και σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο, η «επιτυχία» των επενδύσεων διασφαλίζεται από το κράτος. Στην περίπτωση του Ελληνικού, το κράτος αναλαμβάνει την υποχρέωση να καλύψει το κόστος μετεγκατάστασης των υπηρεσιών του δημοσίου που βρίσκονται σήμερα εντός της έκτασης, καθώς και το κόστος των απαιτούμενων συνοδών έργων (νέοι οδικοί άξονες, δίκτυα) τα οποία πρέπει να κατασκευαστούν κατά προτεραιότητα (Αρ.3, Ν. 4062/2012). Ταυτόχρονα, η πρακτική των «αντισταθμιστικών έργων» (π.χ. πάρκα και χώροι αναψυχής, κοινωνική κατοικία, τεχνικές υποδομές) ως αποζημίωση για τις επιπτώσεις από την κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων μετατρέπεται σε μία νέα ευκαιρία για τους επενδυτές, καθώς συναρτάται με επιπλέον προνόμια (Αρ.2, Ν. 4062/2012). Έτσι, σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο για το Ελληνικό, η απόδοση μέρους της παραγόμενης υπεραξίας στην τοπική κοινωνία συνοδεύεται από αύξηση στην επιτρεπόμενη δόμηση.

Επιπλέον, σε αντίθεση με τις μικρής και μεσαίας κλίμακας ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες που κυριαρχούσαν στην αγορά μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90, οι οικονομικές προδιαγραφές της πρόσκλησης υποβολής εκδήλωσης ενδιαφέροντος του ΤΑΙΠΕΔ αναφέρονται σε επενδυτικούς ομίλους διεθνούς εμβέλειας, οι οποίοι στο εξής μοιάζει να γίνονται οι κύριοι παίκτες στις διαδικασίες αστικής ανάπτυξης με την υλοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων κάτι που σε άλλες χώρες, π.χ. στην Ισπανία, ήταν ιδιαίτερα έντονο από προηγούμενες δεκαετίες. Επίσης, το έργο του Ελληνικού, καθώς και όλα τα άλλα μεγάλης κλίμακα έργα που προωθούνται στην Ελλάδα, απευθύνονται σε αγοραστές από το εξωτερικό, ιδιαίτερα σε πολίτες χωρών εκτός ΕΕ, όπως Κινέζους, Ρώσους και Άραβες, που στο εξής μπορούν να λαμβάνουν μακροχρόνια άδεια παραμονής στην Ελλάδα (Αρ.6, Ν. 4146/2013). Τέλος, η πρόσβαση στην παραλία

—ένα συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα— θα ελέγχεται στο μέλλον από τους επενδυτές και κατά συνέπεια οι κάτοικοι της Αθήνας θα αποκλείονται από το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Με άλλα λόγια, εκτός από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου, εκτιμάται ότι στο Ελληνικό θα δημιουργηθεί ένας ελεγχόμενος θύλακας υψηλών εισοδημάτων, με έμφαση στην κατανάλωση, γεννώντας σοβαρά ερωτήματα για την ενίσχυση του χωρικού διαχωρισμού και των κοινωνικών ανισοτήτων στην πόλη.

4. Συμπεράσματα

Από τη μελέτη των σχεδίων για το Port Vell στη Βαρκελώνη και το πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού στην Αθήνα αναδεικνύεται η δυναμική προώθηση ενός νεοφιλελεύθερου προτύπου αστικής ανάπτυξης που ξεκινάει τη δεκαετία του '90 και ακολουθεί μία κλιμακούμενη πορεία μετά το ξέσπασμα της κρίσης σε άμεση συνάρτηση με τη βαρύνουσα σημασία που αποδίδεται στη γη ως μοχλός εξόδου από αυτή. Όπως φαίνεται από τα δύο παραδείγματα που εξετάστηκαν, το πρότυπο αυτό εμφανίζει πολλά κοινά στις διαδικασίες, τη μορφή, τα εργαλεία, το λόγο και τις αναμενόμενες επιπτώσεις, παρά τις σημαντικές διαφοροποιήσεις που καταγράφονται μεταξύ των δύο χωρών κυρίως σε σχέση με τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης και το ρόλο του χρηματοπιστωτικού συστήματος στη διαδικασία αστικής ανάπτυξης, αναδεικνύοντας την πολλαπλότητα των τοπικών εκφάνσεων του νεοφιλελευθερισμού.

Βασικό στοιχείο του προωθούμενου προτύπου αστικής ανάπτυξης είναι η έμφαση σε μεγάλης κλίμακας αναπτύξεις, η υλοποίηση των οποίων έχει διευκολυνθεί λόγω της «κατάστασης έκτακτης ανάγκης» που έχει διαμορφωθεί. Το αναπτυξιακό αυτό πρότυπο βασίζεται στην κινητοποίηση ενός νέου κύκλου εκμετάλλευσης της γης με έμφαση στην κατοικία, τον τουρισμό, την κατανάλωση και τις υποδομές και προτάσσεται ως απάντηση στην κρίση, παρότι στην περίπτωση της Ισπανίας το μοντέλο αυτό οδήγησε στη «φούσκα» των ακινήτων στην οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό η σημερινή οικονομική κρίση. Αν και οι αναπτύξεις αυτές νομιμοποιούνται στη βάση επιχειρημάτων που τονίζουν τη διάχυση-προς-τακάτω των οικονομικών ωφελειών από τις επενδύσεις στην κοινωνία («trickle down effect») μέσα από την ενεργοποίηση της αστικής οικονομίας και τη δημιουργία νέων

θέσεων εργασίας, εντούτοις οι ευρύτερες δομικές αναδιαρθρώσεις που θεσμοθετούνται κυρίως σε σχέση με τα εργασιακά δικαιώματα και τον τρόπο εκμετάλλευσης της δημόσιας περιουσίας είναι σαφές ότι ακυρώνουν εξαρχής τα «αναμενόμενα» πολλαπλασιαστικά οφέλη τόσο για την τοπική ανάπτυξη όσο και την εθνική οικονομία.

Η διασφάλιση της υλοποίησης των έργων αυτών στηρίζεται σε μία βίαιη και ταχύτατη διαδικασία αποδυνάμωσης του σχεδιασμού και απορρύθμισης και επαναρύθμισης του χώρου, που μέσα από την ακύρωση υφιστάμενων χωρικών και περιβαλλοντικών ρυθμίσεων προωθούν την εντατικοποίηση της εκμετάλλευσης της γης και την κατάργηση του δημόσιου χαρακτήρα κοινόχρηστων και δημόσιων χώρων προς όφελος του μεγάλου επενδυτικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει το μετασχηματισμό του συνολικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού, ενώ στην περίπτωση της Ισπανίας επικεντρώνεται σε επιμέρους, τοπικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων επενδυτικών αναγκών, αντανακλώντας έτσι διαφοροποιήσεις στα δομικά χαρακτηριστικά των δύο συστημάτων. Οι σοβαρές συνέπειες από τη συνεχή απομείωση του ρόλου που διαδραματίζει το κράτος στις διαδικασίες αστικής ανάπτυξης δεν συναρτώνται μόνο με τις επιπτώσεις από τη μονομερή στόχευση στη διευκόλυνση των επενδύσεων. Η πολιτική αυτή συνεπάγεται επίσης ότι η συζήτηση που αφορά τόσο στη σκοπιμότητα των επενδύσεων όσο και στους όρους υλοποίησης τους μεταφέρεται από τη δημόσια σφαίρα σε κεντρικά (όσον αφορά στην Ελλάδα) και τοπικά (όσον αφορά στην Ισπανία) κέντρα εξουσίας που συνδιαλέγονται άμεσα με ομάδες επιχειρηματιών και ειδικών, αναστέλλοντας έτσι συμμετοχικές διαδικασίες και εγείροντας σημαντικά ζητήματα δημοκρατικού ελέγχου και διαφάνειας, καθώς και περιβαλλοντικής προστασίας και κυρίως κοινωνικής δικαιοσύνης. Η εντατικοποίηση της συγκέντρωσης εξουσίας σε αυτά τα κέντρα εγείρει σημαντικά ερωτήματα σε σχέση με τον ρόλο των αστικών κινημάτων και τοπικών συλλογικοτήτων στη διαμόρφωση της καθημερινότητας τους.

Η ευελιξία στις χωρικές και περιβαλλοντικές ρυθμίσεις δεν συνιστά τη μοναδική προϋπόθεση του νέου αυτού κύκλου εκμετάλλευσης της γης που παρουσιάζεται ως απάντηση στην κρίση και στις δύο χώρες. Στους όρους αυτούς προστίθεται, επίσης, η μεταφορά κοινών πόρων (η δημόσια γη και η κοινόχρηστη παραλία και ο αιγιαλός στο Ελληνικό, ο δημόσιος χαρακτήρας του λιμανιού στο Port Vell) στον ιδιωτικό τομέα που προωθεί-

ται μέσα από νέα διαχειριστικά σχήματα, από ιδιωτικοποιήσεις, παραχωρήσεις και σύνθετες μορφές εκμετάλλευσης, ως μία επιθετική διαδικασία «συσσώρευσης μέσω της αποστέρησης πόρων από τους άλλους» (Χάρβεϊ 2006). Οι νέοι αυτοί μηχανισμοί και δομές εδραϊώνουν τις νέες μορφές αστικής διακυβέρνησης που τείνουν να κυριαρχήσουν και οι οποίες επιβάλλουν τη λογική και τις αποφάσεις της αγοράς στη διαδικασία αστικοποίησης.

Οι επιπτώσεις από την κυριαρχία αυτής της πολιτικής αστικής ανάπτυξης είναι πολλαπλές και σύνθετες. Στην περίπτωση της Ισπανίας, η επιβολή της ίδιας συνταγής που δοκιμάστηκε στην περίοδο της «φούσκας» αναμένεται να βαθύνει ακόμη περισσότερο το νεοφιλελεύθερο πρότυπο αστικής ανάπτυξης που είχε κυριαρχήσει στη χώρα με σοβαρές κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η υιοθέτηση αυτής της πολιτικής συνεπάγεται την εδραίωση των προϋποθέσεων για την είσοδο και δραστηριοποίηση του διεθνούς επενδυτικού κεφαλαίου στην ελληνική κτηματαγορά και την προώθηση νέων μεγάλης κλίμακας σύνθετων αστικών αναπτύξεων προκαλώντας σημαντικούς μετασχηματισμούς τόσο στη μορφή των ελληνικών πόλεων και του τοπίου, στους όρους και τους παίκτες που δραστηριοποιούνται στην παραγωγή του χώρου, όσο και στο σύστημα ιδιοκτησίας στο οποίο έχει σε μεγάλο βαθμό βασιστεί η συνοχή της ελληνικής κοινωνίας μεταπολεμικά.

Συνολικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχει συνέχεια και εμβάθυνση νεοφιλελεύθερων αναδιαρθρώσεων που είχαν ξεκινήσει να υλοποιούνται –σε διαφορετικό βαθμό και ένταση μεταξύ των δύο χωρών– πριν από την κρίση, με μόνη διαφορά ότι οι επιπτώσεις των δομικών αυτών αναδιαρθρώσεων στις τοπικές κοινωνίες αναδύονται τώρα με πιο ξεκάθαρο τρόπο. Τα μεσοαστικά στρώματα που αποτέλεσαν το βασικό καταναλωτικό κοινό την περίοδο πριν την κρίση, όχι μόνο αποκλείονται από την πρόσβαση ή τη χρήση των δύο μεγάλων αστικών παρεμβάσεων όταν αυτές ολοκληρωθούν, αλλά γίνονται φθινό εργατικό δυναμικό για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στις παγκόσμιες οικονομικές ελίτ που θα απολαύσουν νέες καταναλωτικές εμπειρίες είτε σε κλειστούς και απολύτως ελεγχόμενους θύλακες πολυτέλειας, όπως προδιαγράφεται το Ελληνικό, είτε σε μία εποικισμένη και πλήρως επιτηρούμενη ζώνη, όπως προβλέπεται για το τμήμα της Βαρκελώνης γύρω από το Port Vell. Σε αυτό το πλαίσιο, σοβαρά ερωτήματα ανακύπτουν

τόσο σε σχέση με τις νέες χωροκοινωνικές ανισότητες που αναμένεται να αναδυθούν στη Βαρκελώνη και την Αθήνα, όσο και με τη δυνατότητα διαμόρφωσης, έκφρασης και διεκδίκησης ενός εναλλακτικού οράματος για την πόλη που θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες και τα αιτήματα της κοινωνίας.

Βιβλιογραφία

- Alemany, Joan (1998), *El Port de Barcelona*, Βαρκελώνη: Lunwerg Editores.
- Alemany, Joan (2013), «Vecinos y académicos proponen un Port Vell marineru como alternativa a los Yates», *La Vanguardia* 15/02/2013.
- Balla, Evangelia, Mantouvalou, Maria, Vatavali, Fereniki (2007), «Housing production, ownership and globalization: social aspects of changes in Greece and Albania», στο *proceedings of Seminars of the Aegean* 2007: 33-43.
- Blanco, Ismael (2009), «Does the 'Barcelona Model' really exist? Periods, territories and actors in the process of urban transformation», *Local Government Studies* 35(3): 335-349.
- Brenner, Neil και Theodore, Nick (επιμ.) (2002), *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*, Οξφόρδη: Blackwell Publishing.
- Brenner, Neil, Theodore, Nik και Peck Jamie (2011), «Towards Deep Neoliberalization?», στο Kunkel, Jenny και Mayer Margit (επιμ.) (2011), *Neoliberal Urbanism and its Contestations: Crossing Theoretical Boundaries*, Νέα Υόρκη: Palgrave Macmillan: 27-45.
- Brenner, Robert (2002), *The boom and the bubble: the US in the world economy*, Νέα Υόρκη: Verso.
- Brenner, Robert (2006), *The economics of global turbulence: the advanced capitalist economies from Long Boom to Long Downturn, 1945–2005*, Νέα Υόρκη: Verso.
- Busquets, Joan (1999), Spanish Waterfronts, *Aquapolis* 3-4: 50-56.
- Casellas, Antònia (2006), «Las limitaciones del «modelo Barcelona». Una lectura desde Urban Regime Analysis», *Documents d'anàlisi geogràfica* 48: 61-81.
- Cumbers, Andrew (2012), *Reclaiming public ownership: Making space for economic democracy*, Λονδίνο: Zed Books.
- Font, Antonio (1996), «Reforma del Port Vell de Barcelona. La explotación parasitaria de la centralidad urbana», *Urbanismo: revista oficial del Colegio de Arquitectos de Madrid* 27: 32-37.
- Harvey, David (1981), «The spatial fix - Hegel, Von Thunen, and Marx», στο *Antipode* 13(3): 1-12.
- Harvey, David (1989), «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism», *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 71(1), «The Roots of Geographical Change: 1973 to the Present»: 3-17.
- Klein, Naomi (2010 [2008]), *Το δόγμα του σοκ. Η άνοδος του καπιταλισμού της καταστροφής*, Αθήνα: Λιβάνης-Νέα Σύνορα.
- Kunkel, Jenny και Mayer Margit (επιμ.) (2011), *Neoliberal Urbanism and its Contestations: Crossing Theoretical Boundaries*, Νέα Υόρκη: Palgrave Macmillan.

- Landry, Charles (2008), *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*, Λονδίνο: Routledge.
- Logan, John και Molotch, Harvey (1987), *Urban Fortunes. The political economy of place*, University of California Press.
- López, Isidro και Rodríguez, Emmanuel (Observatorio Metropolitano) (2010), *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*, Μαδρίτη: Traficantes de Sueños.
- Magrinyà, Francesc και Maza Gaspar (2005), «Tinglados de Barcelona: la incorporación de espacios del puerto a la ciudad (1981-2002)», *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Βαρκελώνη: Universidad de Barcelona, 15 de julio de 2005, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-193.htm> (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).
- Mantouvalou, Maria (1980), *Production de longments et rapports de pouvoir*, Thèse de Doctorat, E.H.S.S.-Paris IV, Sorbonne.
- Mantouvalou, Maria και Patrikios, George (2008), *Athens' narrative of regulation processes and models of urban growth*, paper presented in the 18th INURA meeting, Athens 3-10 October, <http://inura08.files.wordpress.com/2008/10/mantouvaloupatrikios-athens.pdf> (τελευταία πρόσβαση: 24/11/2012).
- Marina Port Vell (2011), *Marina Port Vell - Press Conference at Monaco Yacht Show 2011*, <http://www.youtube.com/watch?v=9mir30M2x2w> (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).
- Marina Port Vell (2013), *Antoni Vives speech during Barcelona Nautical Cluster Press Conference*, http://www.youtube.com/watch?v=yunAUSRYtqs&feature=player_embedded (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).
- Monclús, Francisco Javier (2003), «El "modelo Barcelona" ¿una fórmula original?. De la "reconstrucción" a los proyectos urbanos estratégicos (1979-2004)», *Perspectivas urbanas* 3: 399-421.
- Moreno, Eduardo, Vázquez-Montalbán, Manuel και Garcia, Xavier (1991), *Barcelona, cap a on vas? Diàlegs per a una altra Barcelona*, Βαρκελώνη: Llibres de l'Índex.
- Rodríguez, Emmanuel (2013), *Hipótesis Democracia. Quince tesis para la revolución anunciada*, Μαδρίτη: Traficantes de Sueños.
- Sassen, Saskia (2001), *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.
- Smith, Neil (1996), *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, Λονδίνο: Routledge.
- Swyngedouw, Erik, Moulaert, Frank και Rodriguez, Arantxa (2002), «Neoliberal urbanization in Europe: Large-Scale Urban development Projects and the New Urban Policy», στο Brenner, N. και Theodore, N. (επιμ.), *Spaces of neoliberalism. Urban restructuring in North America and Western Europe*, Οξφόρδη: Blackwell Publishing: 194-229.
- Βαΐου, Ντίνα, Μαντουβάλου, Μαρία και Μαυρίδου, Μαρία (2000), «Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας», στα *Πρακτικά 2ου Συνεδρίου Εταιρείας Ιστορίας της Πόλης και της Πολεοδομίας «Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949-1974»*, Βόλος, σελ. 25-37.
- ΕΛΙΑΜΕΠ (2012), <http://www.eliamep.gr/events> (τελευταία πρόσβαση: 17/7/2013)
- ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε. (2012), <http://www.hellinikon.com/en/the-site/studies-to-scale> (τελευταία πρόσβαση: 17/7/2013)
- Ζήφου, Μαρία (2012), «Η πολιτική σχεδιασμού του χώρου στην Ελλάδα στη συγκυρία της κρίσης: Μια κριτική θεώρηση», *Πρακτικά του 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος, 27-30 Σεπτεμβρίου 2012.
- Ζήφου, Μαρία, Καλαντζοπούλου, Μαρία, Σαμαρίνης, Πασχάλης και Χατζηκωνσταντίνου, Ευαγγελία (2011), *Σχεδιασμοί για το κέντρο της Αθήνας στη συγκυρία της κρίσης*, http://encounterathens.files.wordpress.com/2011/05/encounter_sxediamos_teliko_14-5-2011.pdf (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013).
- Μαντουβάλου, Μαρία και Μαυρίδου, Μαρία (1993), «Αυθαίρετη δόμηση: μονόδρομος σε αδιέξοδο», στο *Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων* 7, Απρίλιος-Ιούνιος: 58-71.
- Μαντουβάλου, Μαρία και Μπαλλά, Ευαγγελία (2004), «Μεταλλαγές στο σύστημα γης και οικοδομής και διακυβεύματα του σχεδιασμού στην Ελλάδα σήμερα», στο *Πόλη και Χώρος από τον 20ό στον 21ο αιώνα*, τιμητικός τόμος για τον καθηγητή Αθανάσιο Αραβαντινό, ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Αθήνα: 313-330.
- Σαμαράς, Αντώνης (2012), *Ομιλία Πρωθυπουργού, Αντώνη Σαμαρά, Προγραμματικές δηλώσεις της Νέας Κυβέρνησης*, 6/7/2012 <http://www.primeminister.gov.gr/2012/07/06/9541> (τελευταία πρόσβαση: 20/7/2013)
- Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2006 [2003]), *Ο νέος ιμπεριαλισμός*, Αθήνα: Καστανιώτης.
- Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2007 [2005]), *Νεοφιλελευθερισμός. Ιστορία και παρόν*, Αθήνα: Καστανιώτης.
- Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2011 [2010]), *Το αίτημα του κεφαλαίου και οι κρίσεις του καπιταλισμού*, Αθήνα: Καστανιώτης.
- Χάρβεϊ, Ντέιβιντ (2013 [2012]), *Εξεγερμένες πόλεις. Από το δικαίωμα στην πόλη στην επανάσταση της πόλης*, Αθήνα: ΚΨΜ.