

ΑΘΗΝΑ 2004: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΗ

Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης*

* Καθηγητής Πολεοδομίας, ΕΜΠ, e-mail: annasar@hotmail.com.

Ο καπιταλισμός έχει κατανοήσει πολύ καλά τους μηχανισμούς ανάπτυξης της πόλης και ακόμη περισσότερο τις επενδυτικές δυνατότητες του αστικού χώρου, και ειδικά τη σχέση του με τις μεταφορές,¹ και στο σημείο αυτό μαρξιστικές αναλύσεις π.χ. για τη γαιοπρόσοδο² αποτελούν προπαγάνδα για τους αστούς, ενώ σχεδόν αγνοούνται από εκείνους που θέ-

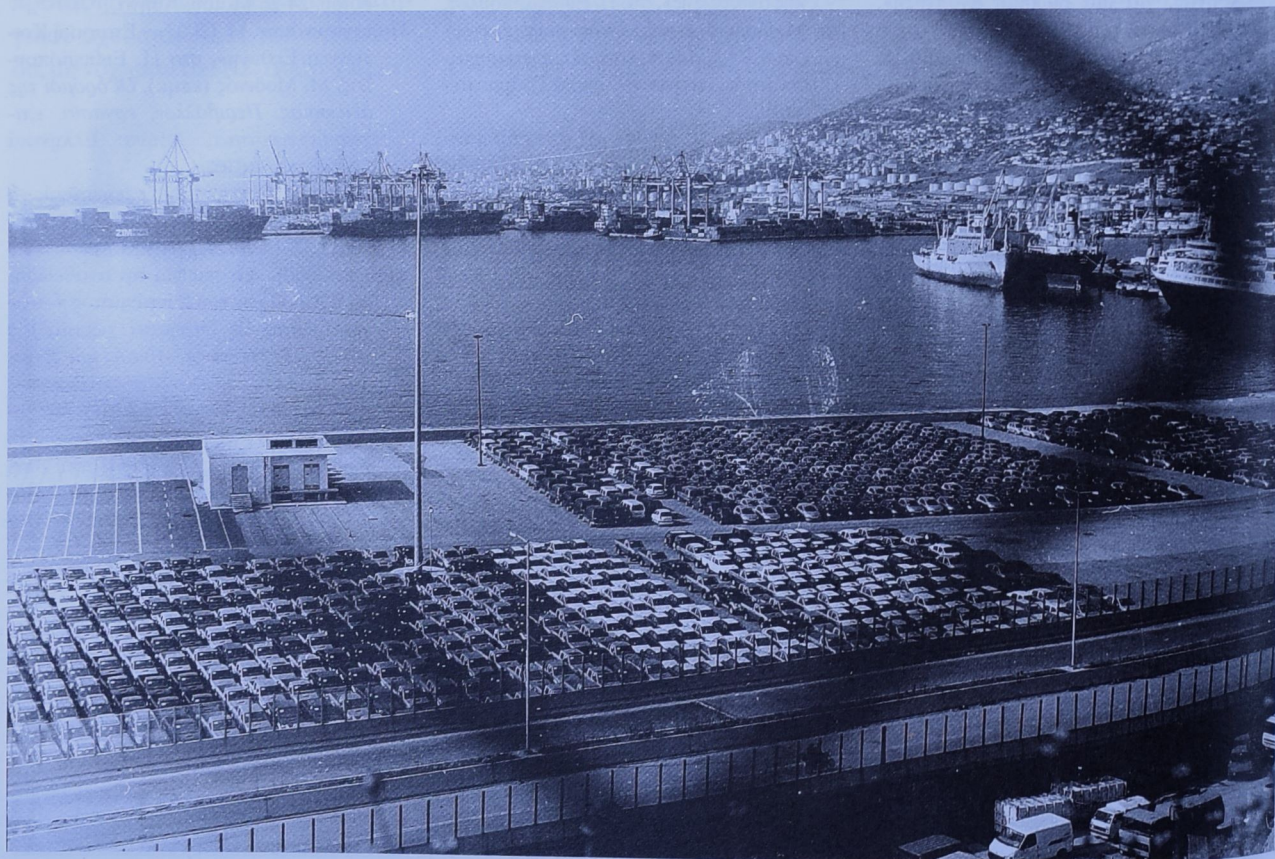
λουν να λέγονται «αριστερού» ή ακόμη και «μαρξιστές».

Συνδυάζοντας τα δύο παραπάνω σημεία, μπορούμε να δούμε την εξέλιξη και τη σημασία των μεταφορών σε σχέση τόσο με την «Αθήνα 2004» όσο και με τη λεγόμενη «παγκοσμιοποίηση». Παρένθεση: ο Μαρξ έλεγε ότι κάθε κοινωνικό σύστημα καταρρέει και δίνει τη θέση του στο επό-

1. Δεν είναι τυχαία η «προαγωγή» των μεταφορών από υποδομή πόλης σε «μία από τις τέσσερις βασικές λειτουργίες της», από τον Le Corbusier στην από αυτόν εκδοχή της «Χάρτας της Αθήνας».

2. Κ. Μαρξ, *Το Κεφάλαιο*, τόμ. Γ', τμήμα 6: «μετατροπή του πρόσθετου κέρδους σε γαιοπρόσοδο» (η παραπομπή γίνεται από τον συγγραφέα του παρόντος για λόγους διδακτικούς...).

Κερασίνη 2003



μενο μόνο όταν εξαντλήσει όλες τις δυνατότητές του, και ονόμαζε τον καπιταλισμό «παγκόσμιο σύστημα».³ Ερώτημα: τα φαινόμενα μεταφοράς στην Ελλάδα κοινωνικοοικονομικών καταστάσεων που ισχύουν και αναπτύσσονται χρόνια τώρα στις ΗΠΑ και την Ευρώπη αποτελούν «παγκοσμιοποίηση»; Μήπως η παγκοσμιοποίηση είναι η καπιταλιστικοποίηση του Τρίτου Κόσμου ή άλλων χωρών που δεν είχαν ως τώρα πλήρως αναπτυχθεί σε καπιταλιστικά πλαίσια, και όχι η απλά ταχύτερη προσαρμογή μιας ήδη καπιταλιστικής χώρας όπως η Ελλάδα σε σύγχρονες συνθήκες;

Εν πάση περιπτώσει, έχουμε σήμερα μια έκρηξη επενδύσεων στον αστικό χώρο και σε ό,τι βοηθά την άνοδο της επενδυτικής του απόδοσης, έναν ας πούμε «εξευρωπαϊσμό» ή και «εξαμερικανισμό» της αντιμετώπισης του αστικού χώρου, που απλά ξε-

περνά μεγέθη και όρια από εκείνα των μικρομεσαίων κεφαλαιούχων που κίνησαν την πολυκατοικία του μεσοπολέμου, την πολυκατοικία της μεταπολεμικής εποχής αλλά και τα επίπεδα κάποιων εξαιρέσεων όπως της «Διεθνούς Τεχνικής Α.Ε.»,⁴ για να μιλήσουμε στον τομέα της οικοδομής, ή αυτών που ξεπέρασαν το επίπεδο της ΕΔΟΚ-ΕΤΕΡ και του ΑΡΧΙΜΗΔΗ του '70⁵ με τη συγκεντροποίηση των κατασκευαστικών εταιρειών Η' τάξεως του σήμερα.⁶

Στην οικονομία όλα είναι πολυσύνθετα, και μια απλούστευση ακόμη και για «διδασκικούς λόγους» ενέχει κινδύνους μεγάλων λαθών. Η έκρηξη της κατασκευής μεγάλων έργων, παράλληλα με την προαναφερθείσα συγκεντροποίηση των τεχνικών εταιρειών και τη σύνδεσή τους με ξένα κεφάλαια, αλλά και το γεγονός ότι πολλά από τα μεγάλα αυτά

έργα είναι έργα που εξυπηρετούν τις μεταφορές, είναι μια πραγματικότητα. Το γεγονός ακόμη ότι μεγάλα έργα στις μεταφορές αξιοποιούνται (ή αποτελούν τον καταλύτη) για μεγαλύτερες επενδύσεις σε αστική γη και αστικές λειτουργίες δίνει ένα μέτρο αυτής της διαλεκτικής σχέσης, όπου δύσκολα μπορείς να διακρίνεις το «αίτιο» και το «αποτέλεσμα», μια και πολλές φορές και τα δύο αυτά εμπλέκονται ή χρονικά επαναλαμβάνονται αλλά με αντίστροφους ρόλους, κάτι που ξεκίνησε ως «αποτέλεσμα» εμφανίζεται ως «αφορμή» και αντίστροφα: ένα μεγάλο οδικό έργο είναι αποτέλεσμα της επενδυτικής επιθυμίας στο συγκεκριμένο χώρο ή το οδικό έργο προκαλεί επενδύσεις; Ή και τα δύο σε χρονική αλληλουχία ή ταυτόχρονα; Ή μήπως η απάντηση εξαρτάται από το «επίπεδο εξουσίας» στο οποίο αναφερόμαστε; Μήπως είναι προφανές ότι ο μικρομεσαίος κεφαλαιούχος εκμεταλλεύεται το οδικό έργο ενώ το μεγάλο κεφάλαιο το έχει προκαλέσει και έχει ήδη προκαταβολικά επενδύσει;

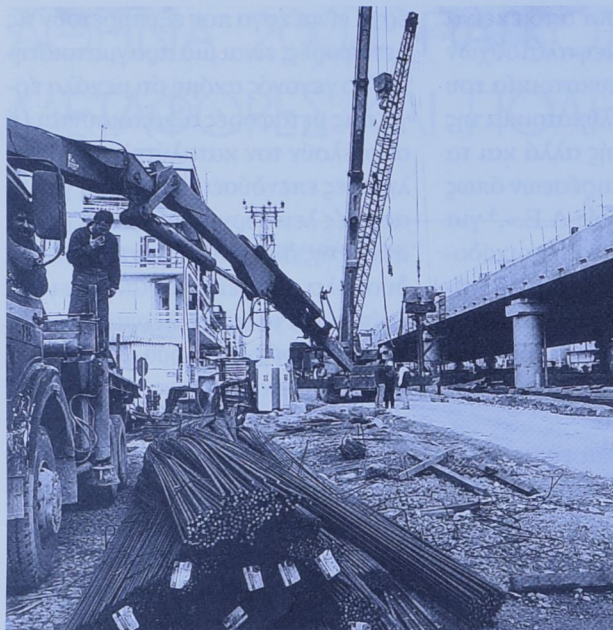


3. Ας ξαναθυμηθούμε τον Λένιν στο κλασικό έργο του *Ο ιμπεριαλισμός, ανώτατο στάδιο του καπιταλισμού* (1917), και ιδιαίτερα το Κεφ. 10: «Η ιστορική θέση του ιμπεριαλισμού».

4. Από τα πολυάριθμα άρθρα που έχουν γραφεί στον αθηναϊκό τύπο για τη δραστηριότητα της συγκεκριμένης εταιρείας, βλ. Γ. Σαρηγιάννης, «Μια περίπτωση που... Βοβαίνει. Μαρούσι, ο εκσυγχρονισμός στην Πολεοδομία», *Ριζοσπάστης*, 8/7/1998, και από τα νεότερα και συγκεντρωτικά, Γ. Μανουσακάκη, «Στον... Βοβό του κέρδους χαρίζεται το Μαρούσι», *Ελεύθερος Τύπος*, 12/6/2001.

5. Για τις εταιρείες του '70, βλ. ανάμεσα στα άλλα το αφιέρωμα του *Ενημερωτικού Δελτίου* του ΤΕΕ, τ. 838 (26/4/1975), σ. 17 κ.ε., και ακόμη Σ. Χαϊνάλης, «ΕΔΟΚ-ΕΤΕΡ: η πτώχευση του αιώνα», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 5/11/1992.

6. Από τα πολυάριθμα δημοσιεύματα, βλ. για παράδειγμα: «Φάκελλος ΜΜΕ», στο *Αλφα*, Φεβρουάριος 1995, τα άρθρα του Π. Λαφαζιάνη «Η παραξενουσία των media» και του Γ. Τόλιου «Οι βαρώνοι της οικονομίας και οι βαρώνοι των ΜΜΕ», Φ. Κόλλια, «Έτσι πλουτίζει το λόμπυ των εργολάβων», *Καθημερινή*, 16/2/2003, κ.ά.



Πειραιώς / Εθνική Οδός 2004



Εθνική Οδός 2004

Ποια είναι στα πλαίσια αυτά η εικόνα σήμερα, στην Αθήνα του 2004, σχετικά με τις μεταφορές; Υπάρχει ένα καινούργιο μετρό που επεκτείνεται, και μάλιστα σε «λαϊκές» περιοχές, όπως το Περιστερί, το Αιγάλεω, η Δάφνη, κλείνοντας σε πρώτη ματιά το στόμα της αντιπολίτευσης ότι η κυβέρνηση κάνει έργα για τις καλές περιοχές της μεγάλης αστικής τάξης. Είναι προφανές ότι δεν είμαστε κατά των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και ιδίως των μέσων σταθερής τροχιάς, αλλά θα πρέπει να δούμε και άλλες επιπτώσεις τους. Η αριστερή αντιπολίτευση θα έπρεπε να βλέπει ότι αυτά τα έργα ανεβάζουν τις αξίες γης στην περιοχή, κερδίζουν στην αρχή λίγο οι μικροϊδιοκτήτες, όμως το μεγάλο κέρδος έχει πάει στο μεγάλο κεφάλαιο που έχει ήδη επενδύσει σε γη πολύ πιο πριν – πέρα από το πολιτικό όφελος της ενσωμάτωσης μεγάλων μαζών στο σύστημα.⁷

7. Γ. Σαρηγιάννης, «Η κατάλυση της ταξικής διάρθρωσης της Αθήνας μέσα από τον Νόμο για το Ρυθμιστικό Σχέδιο», *Προβλήματα Τοπικής Αυτοδιοίκησης*, 7/1985.

Υπάρχουν μια σειρά οδικών έργων που λειτουργούν κατά τον ίδιο τρόπο, όπως η Αττική Οδός (Σταυρού-Ελευσίνας και περιφερειακή Υμηττού). Τελικά, όπως πάλι έλεγε ο Μαρξ, το κεφάλαιο πηγαίνει όπου υπάρχει μεγαλύτερο ποσοστό κέρδους⁸ (η φύση απεχθάνεται τις ανισοροπίες, θα έλεγε ο Ένγκελς, και οδηγεί σε αύξηση της «εντροπίας»). Μπορεί μια περιοχή να είναι «λαϊκή», αν ακριβώς γι' αυτό όμως έχει φθηνή γη, τότε θα την αναπτύξουμε αφού πρώτα αγοράσουμε αυτή τη γη.

Ακόμη, κατασκευάζεται μια σειρά μεγάλων οδικών έργων μέσα στον υπάρχοντα ιστό της πόλης: τερατώδεις ανισόπεδοι κόμβοι, λεωφόροι επάνω από τον Κηφισό, σε κατ' αρχήν βιομηχανικές περιοχές, αλλά και στην παραλιακή των υψηλών επενδύσεων. Τελικά τι κοινό έχουν όλα αυτά; Εδώ ξεφεύγουμε από την απλή επένδυση και μιλάμε για μια συνολικότερη πολιτική, που συνίσταται στην

8. Κ. Μαρξ, *Το Κεφάλαιο*, τόμ. Γ', τμήμα 2-3.

κυκλοφοριακή σύνδεση μεγάλων αξόνων και μεγάλων μεταφορικών κόμβων, όπως τα λιμάνια του Πειραιά, της Ραφήνας και της Μεσογαίας, του αεροδρομίου Αθηνών, και των σιδηροδρομικών σταθμών Αθηνών και Πειραιά καθώς και του Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών, του γνωστού ΣΚΑ. Και ακόμη, σε πείσμα εκείνων που λένε ότι τα οδικά έργα εξυπηρετούν τα μονοπώλια βενζίνης και αυτοκινητοβιομηχανιών, κατασκευάζονται και μεγάλα έργα μέσων μαζικής μεταφοράς, και μάλιστα σταθερής τροχιάς, ο προαστιακός, η γραμμή ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη), το τραμ (και το μετρό που αναφέρθηκε). Κατέθεσαν τα όπλα οι πετρελαιάδες του Μπους και η αυτοκινητοβιομηχανία του Ντιτρώιτ; Όχι βέβαια, απλά χρησιμοποιεί το αστικό κράτος όλα εκείνα τα μέσα που υπάρχουν, αν το συμφέρει, όπου το συμφέρει και όποτε το συμφέρει. Μην ξεχνάμε ότι οι κατεξοχήν πολέμιες των μέσων σταθερής τροχιάς χώρες, όπως η Γαλλία και η Βρετανία, στην

Défense⁹ και στα Docklands,¹⁰ τα γνωστά τεράστια και πολυτελή επιχειρηματικά κέντρα, λειτουργούν άψογα και σύγχρονης τεχνολογίας μέσα σταθερής τροχιάς.

Ταυτόχρονα, πέρα από το γνωστό οδικό έργο της «Εγνατίας», προγραμματίζεται μία σειρά μεγάλων σιδηροδρομικών έργων, με συγκεκριμένη όμως μορφή και κατεύθυνση (μία πλευρά τους αναφέρθηκε ήδη, στην ΠΑΘΕ). Μιλάμε για τον άξονα ΠΑΘΕ σε συνδυασμό με τον άξονα Δυτικής Ελλάδας¹¹ (έστω και χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση Ρίου-Αντιρρίου) καθώς και τη σύνδεσή του με τον άξονα ΠΑΘΕ μέσω Πίνδου – με πιθανότητα αργότερα και την υλοποίηση της παλιάς πρότασης σιδηροδρομικής σύνδεσης Βόλου - Λατπάκειας¹² (Συρία) αν και όταν το επιτρέψουν οι διεθνείς ισορροπίες (κυρίως με την Τουρκία). Κύριο χαρακτηριστικό στα έργα αυτά είναι ότι συνδέουν μόνο ελάχιστα μεγάλα αστικά κέντρα, αδιαφορώντας για τις γενικές μεταφορικές ανάγκες του συνολικού ελλαδικού χώρου, και αυτό δεν είναι τυχαίο, ίσως είναι και το κλειδί της «παγκοσμιοποίησης» για τον ελλαδικό χώρο και κατά συνέπεια και για την Αθήνα: η Ελλάδα ως χώρος διέλευσης των μεταφορών (αγαθών και υπηρεσιών) προς την Ευρώπη των «εν αναπτύξει» Βαλκανίων και Μέσης Ανατολής. Είναι προφανώς απαραίτητοι όλοι οι σιδηροδρομικοί άξονες, αλλά εντεταγμένοι σε ένα γενικότερο σύστημα μεταφορών που θα πρέπει να εξυπηρετεί και τις εξωτε-

ρικές αλλά και τις εσωτερικές συνδέσεις, για παράδειγμα.

Φθάσαμε δηλαδή στον πυρήνα του προβλήματος, που είναι ο ρόλος ορισμένων ελληνικών πόλεων στο διεθνή καταμερισμό εργασίας, και αυτό είναι κάτι που το έχουμε αναλύσει πολλές φορές και από πολλά χρόνια,¹³ αυτό που ονομάζουμε «λιβανοποίηση» της Αθήνας, μιας Αθήνας που λειτουργεί ως «τοπικό» κέντρο διοίκησης και διαχείρισης του κεφαλαίου, ελέγχοντας τη Μέση Ανατολή και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Για το σκοπό αυτόν απαιτούνται ταχείες μεταφορικές συνδέσεις (θαλάσσιες, αεροπορικές, οδικές και σιδηροδρομικές) με τα μητροπολιτικά κέντρα της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας και ανάλογος πολεοδομικός και λειτουργικός εξοπλισμός, στον οποίο περιλαμβάνονται τόσο μεταφορικά έργα μέσα στον αθηναϊκό χώρο, όσο και λειτουργίες όπως εκτεταμένοι χώροι γραφείων δημόσιας και κυρίως ιδιωτικής διοίκησης, τραπεζών και ασφαλιστικών εταιρειών, συνεδριακά κέντρα, ξενοδοχεία, θέατρα, όπερες, εμπορικά κέντρα, κέντρα αναψυχής κάθε είδους, μέχρι και πορνεία υψηλής ποιότητας ενσωματωμένα στα πολυτελή ξενοδοχεία,¹⁴ και άλλα πολλά που τα βλέπουμε και στη σύγχρονη μορφή τους, τα γνωστά malls ή πολυλειτουργικά κέντρα.¹⁵ Η όλη κατάσταση που δομείται δεν αφορά πλέον μόνο την

Ολυμπιάδα αλλά τις γενικότερες μεταολυμπιακές καταστάσεις της λιβανοποιημένης Αθήνας, μιας Αθήνας ίδιας με την προ-καστρική Αβάνα¹⁶ ή παρόμοιες περιπτώσεις στην Νοτιοανατολική Ασία, για παράδειγμα.¹⁷

Υπάρχει όμως ένα σημείο που αμαυρώνει τη γενική αυτή εικόνα ευφορίας, το γεγονός ότι η κατάσταση είναι ιδιαίτερα ρευστή και με πυκνές κρίσεις στο οικονομικό υπόβαθρο, τέτοιες όπως το φούντωμα αλλά και το βούλιαγμα των επιχειρήσεων των εμπορικών κέντρων της δεκαετίας του '80, τα περισσότερα των οποίων μετατράπηκαν σε κτήρια ραδιοσταθμών και άλλων γραφείων,¹⁸ το κυνήγι της προτεραιότητας των επίδοξων malls, όπως αυτό εκφράστηκε στην υπόθεση του Ολυμπιακού Χωριού στους Θρακομακεδόνες, του οποίου η επενδυτική αξία κατέρρευσε πριν καν οικοδομηθεί, αλλά και του Ολυμπιακού Χωριού Τύπου στο Μαρούσι,¹⁹ για το οποίο, τώρα που οικοδομείται, ο βασικός μέτοχος, η Lamda Development, ζητά αναθεώρηση της συμφωνίας,²⁰ ενώ ο Δήμος Αμαρουσίου ιδρύει (τον Δεκέμβριο του 2003) απεγνωσμένα νέα «αναπτυξιακή εταιρεία» και προφανώς ψάχνει άλλον επενδυτή.²¹

16. Έτσι, για παράδειγμα, βλ. τον αναπτυσσόμενο τομέα των καζίνο: Χ. Πιλάλης, «Ο "πολιτισμός" του τζόγου και η οικολογική καταστροφή της Πάρνηθας», *Η Αυγή*, 29/1/2002.

17. Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830-2000*, και του ιδίου, «Η πόλη του 21ου αιώνα. Έκφραση της "ελεύθερης αγοράς" και της αποσύνθεσης του καπιταλιστικού συστήματος», *Πρακτικά 10ου Συνεδρίου ΣΑΔΑΣ*, Αθήνα 2002. Βλ. ακόμη δημοσιεύματα του διεθνούς τύπου για την παιδική πορνεία και τα οργανωμένα ταξίδια Γερμανών και Βέλγων στην Ταϊλάνδη και τις Φιλιππίνες για το σκοπό αυτό.

18. Α. Βανταλής, Ι. Ζάχος, «Εμπορικά κέντρα στη Λ. Κηφισίας», επί διπλώματι εργασίας στον Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 1990 (βιβλιοθήκη Τομέα).

19. Γ. Σαρηγιάννης, «Χωριό Τύπου στο Μαρούσι», *Αμαρυσία*, 5/5/2003.

20. Έγγραφο Δημάρχου Αμαρουσίου προς το Δημοτικό Συμβούλιο, α.π. 47171/16-12-2003.

21. Ανακοίνωση του Δημάρχου στο Δημοτι-

9. Ν. Κονδυλάτος, «Το έκτρωμα της Défense», *Γραφή*, Σεπτέμβριος 1978.

10. Sue Brownill, *Developing London's Docklands. Another Great Planning Disaster?*, London 1990.

11. ΟΣΕ, *Πρόγραμμα Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα*, Αθήνα 2003.

12. ΟΣΕ, 25ετή Προγράμματα (1985 και 1990)· βλ. ακόμη Γ. Σαρηγιάννης, *Το παρόν και το μέλλον των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα*, πολυγρ. έκδοση της ΠΟΣ, Αθήνα 1993.

13. Γ. Σαρηγιάννης, «Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και η σημερινή πολιτική του ΥΧΟΠ», *Επιστημονική Σκέψη*, 20/1984, και του ιδίου, *Αθήνα 1830-2000*, Αθήνα 2000.

14. Βλ. τον τελευταίο νόμο που ψηφίστηκε –και με τις ευλογίες της... Εκκλησίας!– για την πορνεία (Μάιος 2003), και ακόμη χειρότερα την απόπειρα τροποποίησής του «επί τα βελτίω», που αποσύρθηκε την τελευταία στιγμή (Δεκέμβριος του ίδιου έτους).

15. Π. Μάντζου, «Το mall ως πρότυπο δημοσίου χώρου», *Πρακτικά Συνεδρίου «Μετασηματισμός της ελληνικής πόλης»*, Αθήνα, 9-11 Μαΐου 2003, και της ίδιας, «Η αόρατη εγγύτητα της ψηφιακής εποχής», *Αρχιτέκτονες*, 34/2002.

Μπορεί να πετυχαίνουν μικρομεσαίες επενδύσεις, όπως τα δύο πολυσινεμά,²² αλλά φαίνεται ότι η αγορά δεν σηκώνει μεγαλύτερα εγχειρήματα, η μεγάλη ζήτηση κατοικιών και γραφείων έχει ήδη σπάσει²³ πριν καν τελειώσουν οι προετοιμασίες της Ολυμπιάδας, στην οποία και στηριζόταν, φαίνεται ότι η «παγκοσμιοποίηση», εκτός από τις μεταφορές, δεν πρόκειται να αγγίξει την Αθήνα στο χάλι που έχει. Η δημιουργία «μιας πόλης μέσα στην πόλη» (μια Metropolis τύπου Fritz Lang), που ονειρεύονταν οι επενδυτές και που είχαμε επισημάνει έγκαιρα,²⁴ μιας δηλαδή ασφαλούς περιοχής με καλό πολεοδομικό περιβάλλον και πλήρη πολεοδομικό εξοπλισμό (πολυτελείς κατοικίες και ξενοδοχεία, γραφεία και όλα όσα αναφέρθηκαν πριν, απομονωμένη με ασφάλεια από την υπόλοιπη Αθήνα) και λειτουργικό εξοπλισμό (μεταφορές, ενέργεια, τηλεπικοινωνίες) φάνηκε γρήγορα ότι ήταν μια πολεοδομική ουτοπία: άλλωστε μια καλή μεταφορική σύνδεση με

πολιτισμένες πόλεις του εξωτερικού μπορεί να καταστήσει άχρηστη όχι την Αθήνα ως επιχειρηματικό κέντρο της ΝΑ Ευρώπης, αλλά τη μακροχρόνια παραμονή των στελεχών των επιχειρήσεων σε αυτήν. Έτσι, μπορούν τα στελέχη να μένουν στην Ευρώπη και να πετάγουν στην Αθήνα για τον έλεγχο. Αυτό όμως ανατρέπει πολλά από τα επενδυτικά δεδομένα και τις επενδυτικές προσδοκίες των ελληνικών κυρίως κύκλων για επενδυτικό Ελδοράδο στην αστική γη στην Αθήνα. Η μόνη λύση είναι αυτό που έχει πολλές φορές ξανα συμβεί, μια «ανεπίσημη» πληροφορία για δήθεν μείωση των Συντελεστών Δόμησης και μια ακόμη (πραγματική) για αύξηση των αντικειμενικών αξιών και των εξόδων μεταβίβασης, με γνωστό αποτέλεσμα τον πανικό των μικρομεσαίων, που θα σπεύσουν να αγοράσουν όσο-όσο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του έτους αναγγελίας, αναθερμαίνοντας για μία ακόμη φορά λίγο την αγορά.

Και το επίσημο Κράτος; Πέρα από το τι κάνει επίσημα, ακολουθώντας τις εντολές της Παγκόσμιας Τράπεζας όπως αυτές που διαβιβάζτηκαν μέσω των «Εκθέσεων Σπράου»,²⁵ προσπαθεί να επενδύσει και αυτό σε πολυτελείς κατοικίες και συνεδριακά κέντρα, όπως π.χ. στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού.²⁶ Μόνο που το μέγεθος της επένδυσης είναι ελά-

χιστο μπροστά στα κεφάλαια που περνάν δίπλα του και φεύγουν για άλλους χώρους και χώρες. Φαίνεται ότι οι αρμόδιοι κρατικοί αξιωματούχοι δεν κατάλαβαν ότι, για να καταστεί η Αθήνα Μονακό ή Γενεύη, απαιτούνται και άλλες ποιοτικές αλλαγές στην πολεοδομία, τις οποίες δεν έχουν συνειδητοποιήσει, το μεγάλο κεφάλαιο δεν ενδιαφέρεται τόσο διακαώς για την Αθήνα μια και έτσι κι αλλιώς κάνει τη δουλειά του μισοχρησιμοποιώντας την, και μένουν τα ελληνικά ευτελή και ξεπερασμένα μικρομεσαία συμφέροντα που έχουν μείνει στη λογική των συντελεστών δόμησης και της αντιπαροχής, της καταπάτησης δασών για τις πολυτελείς βίλες τους ή της οικοπεδοποίησης δασών και παραλιών (ουσιαστικά σφάζοντας την κότα που έκανε ως τώρα τα χρυσά αυγά), και αυτά τελικά θα διαμορφώσουν την πολεοδομική πολιτική, όπως ως τώρα συνέβαινε.

Μετά την Ολυμπιάδα θα έχουμε μείνει με έναν καλό αλλά αποσπασματικό εκσυγχρονισμό του μεταφορικού δικτύου, μια πολύ καλή επιχειρηματική υποδομή, όπως συνενώσεις μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών ή μεγάλους τραπεζικούς ομίλους προσανατολισμένους στις κατασκευές οδικών ή άλλων μεταφορικών έργων, αλλά δεν είναι σίγουρο ότι θα έχουμε πλέον κεφάλαια για επένδυση.

Το ερώτημα είναι αν επαρκεί η προσπάθεια ενεργοποίησης αυτών των αργούντων υποδομών ώστε να συνεχιστεί η κατασκευαστική έκρηξη (σε μεταφορικά έργα κυρίως, αλλά και σε οικοδομικά) ή θα έχουμε μία ακόμη κρίση, μεγαλύτερη αυτή τη φορά, λόγω τόσο του μεγέθους των επιχειρήσεων όσο και του εκτός κλίμακας υψηλού προηγούμενου επιπέδου ανάπτυξης στην προ-ολυμπιακή εποχή.

ικό Συμβούλιο Δήμου Αμαρουσίου, έγγραφο α.π. 47182/16-12-2003.

22. Γ. Σαρηγιάννης, «Περί του Χωριού Τύπου στο Μαρούσι. Μια περίπτωση που δείχνει την πορεία του καπιταλισμού στην Ελλάδα», *Ριζοσπάστης*, 6/12/2003.

23. Βλ. σχετικές αναλύσεις οικονομικών σελίδων του αθηναϊκού τύπου, για παράδειγμα Π. Χατζηνικολάου, «Φθίνει αλλά και γεννά ευκαιρίες η κτηματαγορά», *Καθημερινή*, 26/1/2003· Κ. Λάμπρου: «Στον αέρα μεγάλες επενδύσεις real estate», *Ελευθεροτυπία*, 9/11/2002· Ν. Ρουσάνογλου, «Καθίζηση παρουσιάζει η αγορά γραφείων της Αττικής», *Καθημερινή*, 24/2/2002· Κ. Χωραφόπουλος, «Υποχωρεί η ζήτηση ακινήτων στη Λεωφόρο Κηφισίας», *Αμαρυσία*, 20/1/2003.

24. Βλ. σειρά αναλύσεων στον καθημερινό τύπο για την «ασφάλεια» που οικοδομείται τα τελευταία χρόνια στην ελληνική κοινωνία και πόλη, και συνοπτικά Γ. Σαρηγιάννης, «Η διαχείριση του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου από τις δυνάμεις καταστολής της Εξουσίας», *Αρχιτέκτονες*, 34/2002, και αναλυτικότερα, του ίδιου, «Καταστολή και Πολεοδομία στην ελληνική πόλη του 21ου αιώνα», στον υπό εκτύπωση *Τμητικό τόμο για τον Α. Αραβαντινό*, έκδοση ΕΜΠ.

25. Επιτροπή για την εξέταση της μακροπρόθεσμης οικονομικής πολιτικής (η γνωστή ως Επιτροπή Σπράου), *Αποτελεσματικότερη διαχείριση των δημοσίων εσόδων*, Αθήνα 1997, έκδοση Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας.

26. Βλ. σειρά άρθρων στο αφιέρωμα του περιοδικού *Αρχιτέκτονες*, 28/2001, όπως Α. Βασσενχόβεν, «Οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις και η "επόμενη μέρα" του Ελληνικού», Π. Κουμουνδούρου, «Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού», Μ. Ιατρίδου, «Παράκτια ζώνη αεροδρομίου Ελληνικού»· βλ. ακόμη τις πρόσφατες (Δεκέμβριος 2003) πρωθυπουργικές εξαγγελίες για την οριστικοποίηση της μετατροπής μεγάλου τμήματός του σε περιοχή πολυτελούς κατοικίας.