



ΧΩΡΟΣ ΚΑΙ ΑΤΥΠΗ ΕΡΓΑΣΙΑ. Η ΕΘΝΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Μάνος Σπυριδάκης¹

Περίληψη

Στη συμβολή αυτή εστιάζω στον τρόπο με τον οποίο οι εργάτες της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης επιχειρούν να επιτύχουν τους όρους της κοινωνικής τους αναπαραγωγής σε ένα πλαίσιο άτυπων εργασιακών σχέσεων στο Πέραμα Πειραιώς. Υποστηρίζω ότι η τοπική αγορά εργασίας και η εργασιακή διαδικασία έχουν διαμορφωθεί ιστορικά από τις ανάγκες του εθνικού και του διεθνούς ναυτιλιακού κεφαλαίου με οικονομικούς και χωρικούς όρους. Για τον λόγο αυτόν οι τοπικές κοινωνικές σχέσεις πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την εργασία, χρειάζεται να θεωρούνται σε ένα χωροκοινωνικό διαλεκτικό πλαίσιο αναφοράς. Θεωρώ ότι οι εργαζόμενοι είναι δρώντες οι πρακτικές των οποίων δομούν και δομούνται από ένα εξαιρετικά πειθαρχικό και ασύμμετρο άτυπο σύστημα εξουσίας. Έχοντας επίγνωση αυτού του γεγονότος, προσπαθούν να διαχειρίζονται τις ρωγμές του συστήματος αυτού γινόμενοι ταυτόχρονα φορείς του, προκειμένου να επιτύχουν την κοινωνική τους αναπαραγωγή και να υιοθετούν, όποτε είναι δυνατόν, μια σιωπηλή πολιτική αντίστασης.

Space and informal work. The ethnographic experience of shipbuilding industry

Manos Spyridakis

Abstract

In this paper I address the way day labourers attempt to make ends meet in the context of informal shipbuilding activities in the workplace of Perama zone, a suburb of western Piraeus area. I support the view that both local labour process and labour market have been formed historically out of the needs of national and international shipping capital in economic and spatial terms. It is for this reason that local social relations before, during and after work must be seen in a socio-spatial dialectic frame of reference. I contend that local workers constitute active agents whose practices structure and are structured by a very disciplinary and asymmetrical informal power system. Being aware of this they try to manage the cracks of this system becoming at the same time its bearers in order to meet their social reproduction and to follow, whenever possible, a silent politics of resistance.

Εισαγωγή

Στο άρθρο αυτό εστιάζω στη σχέση χώρου και εργασίας καθώς και στη σχετική με αυτήν εμπειρία, όπως αυτά συγκροτούνται κατά την προσπάθεια διαχείρισης των όρων κοινωνικής και εργασιακής αναπαραγωγής των εμπλεκόμενων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος. Οι σχετικές παραγωγικές δραστηριότητες εντοπίζονται γεωγραφικά σε μία ζώνη, όπως αυτή ορίζεται από τις περιοχές του κεντρικού λιμένα Πειραιά, Περάματος, Σκαρμαγκακά, Ελευσίνας και Σαλαμίνας. Ενδεικτικά, η ευρύτερη ζώνη για την οποία γίνεται λόγος: 1) συγκεντρώνει το 87% της ναυπηγικής δραστηριότητας επί εθνικού εδάφους που χρησιμοποιείται για τέτοιους σκοπούς, 2) άμεση συνέπεια του δεδομένου αυτού είναι ότι, ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του 1950, το 90% του εργατικού δυναμικού είναι σχεδόν μόνιμα εγκατεστημένο στην εν λόγω περιοχή, 3) το 67% του συνολικού αριθμού των πλωτών δεξα-

1. Αναπληρωτής Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, Τμήμα Κοινωνικής και Εκπαιδευτικής Πολιτικής.



μενών, το 100% των μόνιμων δεξαμενών και το 100% των ναυπηγικών κλινών πανελλαδικά είναι εγκατεστημένο σε αυτήν την περιοχή, 4) υψηλό ποσοστό του συνολικού μήκους των προβλητών σε εθνική κλίμακα για επισκευές επιχωριάζει εντόπια (Βλάχος, 1996).

Η έντονη αυτή χωρική και γεωγραφική οριοθέτηση των ναυπηγικών δραστηριοτήτων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σε ιστορικούς και οικονομικούς λόγους. Είναι το αποτέλεσμα των μεγάλων αναγκών που γεννούσε το λιμάνι του Πειραιά και η ανάπτυξη της βιομηχανίας πριν από την περίοδο της Επταετίας. Άμεσο επακόλουθο της διάστασης αυτής ήταν και η σχεδόν ταυτόχρονη εμφάνιση παραναυπηγικών και παραναυτιλιακών επιχειρήσεων, υποστηρικτικών των κύριων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων, μικρομεσαίου μεγέθους. Ο συνολικός τους αριθμός κυμαίνεται από 400 έως 1.600 ανάλογα με τις διακυμάνσεις της αγοράς. Οι επιχειρήσεις χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

1) μικρά ναυπηγεία Περάματος-Σαλαμίνας, 2) μεγάλα καρνάγια εγκατεστημένα πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, 3) επισκευαστικές μονάδες, μηχανουργεία, συνεργεία (είναι η κύρια επισκευαστική δύναμη που χρησιμοποιείται στους προβλήτες του ΟΛΠ), 4) βοηθητικές-προμηθευτικές μονάδες. Το εργατικό δυναμικό που απασχολείται, είτε μόνιμα είτε ευκαιριακά, στις μονάδες αυτές αφορά σε ειδικότητες ελασματοουργών, λεβητοποιών, πελεκητών-καρφωτών, φλογοχειριστών, ηλεκτροσυγκολλητών, σωληνοϋργών, μανουβραδόρων, μηχανουργών, σκαλωσατζήδων, εφαρμοστών, αμμοβολιστών, υδροβολιστών, μονωτών, ξυλουργών, ηλεκτρολόγων, καθώς και εργατών γενικών καθηκόντων. Η σύγχρονη ναυπηγική δραστηριότητα στην Ελλάδα που σηματοδότησε και την άνθηση της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην περιοχή και, ουσιαστικά, στη χώρα μεταπολεμικά, ξεκίνησε με την ίδρυση της εταιρίας «Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ» στον Σκαρμαγκαλά, το 1956, μετά από την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Σταύρου Νιάρχου, σε περίοδο αλματώδους αύξησης των θαλάσσιων μεταφορικών μέσων (Σπυριδάκης, 2010).

Το πλαίσιο της απασχόλησης

Στη ζώνη οι επισκευαστικές μονάδες, ακριβώς λόγω της επιδίωξης για μείωση του συνολικότερου παραγωγικού κόστους, προσλαμβάνουν συνεργεία εκτέλεσης

έργου, με τη διαδικασία της εργολαβίας και της υπεργολαβίας. Σε αυτά τα συμφραζόμενα, μπορεί κανείς να συναντήσει ένα μείγμα τυπικών και άτυπων σχέσεων κατά την εργασιακή διαδικασία. Στην περίπτωση που η εργολαβία εντάσσεται στο πλαίσιο της άτυπης οικονομικής δραστηριότητας, η εσωτερική της δομή δεν ελέγχεται εύκολα και, το πιο σημαντικό, δεν είναι πάντοτε «ορατή» σε κάποιον που βρίσκεται εκτός του συστήματος όπου λαμβάνει χώρα. Από αυτήν την άποψη, η εργολαβία ως άτυπη οικονομική δραστηριότητα αφορά μια διαδικασία παραγωγής που αφενός «εξυπηρετεί» τις ανάγκες και τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων σε αυτή και αφετέρου, ακριβώς για αυτόν τον λόγο, παραμένει «κρυμμένη» από την επιτήρηση των επίσημων αρχών.

Η έννοια των άτυπων δραστηριοτήτων με αναφορά στην εργασία δεν είναι πάντοτε εύκολα προσδιορίσιμη διότι περιλαμβάνει μία σειρά από πρακτικές που ποικίλουν ανάλογα με το πλαίσιο στο οποίο αυτές θεωρούνται. Σύμφωνα με τον Pahl, πρέπει να εντάσσονται σε συγκεκριμένο χώρο και χρόνο, ώστε να μπορέσουν να γίνουν αντικείμενο κριτικής και εξέτασης καθώς, «είναι αδύνατον να καθοριστούν οικογενειακά εφαρμοζόμενα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά άτυπων επαγγελματιών και δραστηριοτήτων μιας και αυτά τα χαρακτηριστικά ποικίλουν από οικονομία σε οικονομία, ανάλογα με τη φύση του κοινωνικού σχηματισμού» (Pahl, 1984: 114). Ως εκ τούτου, ορισμένες μορφές απασχόλησης, όπως, για παράδειγμα, η δουλειά με το κομμάτι που συνήθως λαμβάνει χώρα οίκαδε, μπορεί να είναι «παράνομες» σε ένα ιδιαίτερο πλαίσιο αλλά νόμιμες σε ένα άλλο. Εξάλλου, το ίδιο το κράτος μπορεί κάλλιστα να παρωθεί έμμεσα ένα κράμα άτυπων και τυπικών δραστηριοτήτων στο όνομα της «ανάπτυξης» (Castells and Portes, 1989). Για ένα σύνθετο πλέγμα λόγων, συνεπώς, η έννοια της άτυπης εργασίας πρέπει να οριστεί όχι μόνο σύμφωνα με το πλαίσιο αλλά και σύμφωνα με τη σχέση της με το τυπικό σύστημα ρύθμισης. Διότι αυτό που συμβαίνει στον άτυπο τομέα της οικονομίας εξαρτάται από αυτό που συμβαίνει στον επίσημο τομέα (Pahl, 1989: 95). Ο ένας έχει σημαντικό αντίκτυπο στον άλλο και αντίστροφα, και φυσικά ο ένας δεν υφίσταται δίχως τον άλλο.

Σε γενικές γραμμές ως άτυπη απασχόληση εκλαμβάνεται αυτή η οποία διενεργείται σε ένα υπολειμματικό πλαίσιο ως προς τα χαρακτηριστικά που συγκροτούν την τυπική μορφή της (Κουζής, 2001, Σπυριδά-

κης 2010, Pardo, 2012). Σύμφωνα με τους Βαΐου και Χατζημιχάλη, η έννοια του άτυπου περιλαμβάνει:

«...νόμιμες και/ή παράνομες δραστηριότητες που παρουσιάζουν διάφορα κοινά χαρακτηριστικά: α) παράγουν προϊόντα και υπηρεσίες για την αγορά, β) δεν καταγράφονται επίσημα (στο σύνολό τους ή εν μέρει), γ) απορροφούν χαμηλά αμειβόμενο εργατικό δυναμικό, συνήθως γυναίκες, μειονότητες, ξένους, δ) αποφεύγουν τον αυξανόμενο έλεγχο του κράτους, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την τήρηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας ή της νομοθεσίας για την ασφάλεια και την κοινωνική ασφάλιση, ε) παρουσιάζουν γεωγραφική συγκέντρωση σε συγκεκριμένες περιοχές» (Βαΐου και Χατζημιχάλης 1997: 35).

Η εργασιακή δραστηριότητα στις επιχειρήσεις της ζώνης Περάματος λαμβάνει χώρα στο συνδυαστικό πλαίσιο των ως άνω αναφερόμενων διαστάσεων. Η συνύπαρξη τυπικών και άτυπων σχέσεων απασχόλησης με την ποικιλία των εργασιακών μορφών που τις χαρακτηρίζουν εξαρτάται τοπικά από το μέγεθος του κύκλου των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων που οι επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να διασφαλίσουν. Στο μέτρο που στην τρέχουσα περίοδο ο κλάδος διέρχεται σοβαρή κρίση, οι δυνατότητες από πλευράς των εργαζομένων για την επίτευξη τυπικών εργασιακών συνθηκών φαντάζουν τουλάχιστον ως ακριβή πολυτέλεια. Οι άτυπες σχέσεις απασχόλησης αποτελούν δεδομένη και παγιωμένη τάξη πραγμάτων στη ζώνη, οι οποίες εξάλλου συνυπήρχαν με την ιστορική διαδικασία εμφάνισης και συγκρότησής της ως χώρου εργασίας.

Τα συνεργεία εκτέλεσης έργου, τα οποία σε πολλές περιπτώσεις δεν καταγράφονται και δεν δηλώνονται, αναλαμβάνουν εργασίες τόσο εντός ζώνης όσο και στα μεγάλα ναυπηγεία. Διατηρούν συνήθως ως μόνιμο προσωπικό τον ιδιοκτήτη τους και λίγα ακόμη άτομα, κυρίως συγγενικά πρόσωπα και στελεχώνονται με επιπλέον προσωπικό ανάλογα με τη ζήτηση και τη φύση της εργασίας. Οι δουλειές, σε πρώτη φάση, «κλείνονται» διά λόγου, ως επί το πλείστον, με τη μεσολάβηση των μηχανικών ή καπετάνιων των πλοίων που εκπροσωπούν την πλευρά του παραγγελιοδότη. Σε αυτή τη συνάφεια, ένα σημαντικό ζήτημα είναι η ακαθόριστη δομή των επιχειρήσεων, η οποία προκύπτει από τα κενά και τα ρήγματα του ελεγκτικού κρατικού συστήματος, τα οποία χρησιμοποιούνται σκοπίμως, αναπαράγοντας έτσι την άτυπη απασχόληση.

Τα συνεργεία εκτέλεσης έργου, συστήνονται και διαλύονται σχετικά εύκολα ακολουθώντας τις διακυ-

μάνσεις της αγοράς· συγκροτούν από τη μία, δίκτυα παραγωγής που εξαρτώνται από τις σχέσεις του εκάστοτε υπεύθυνου με τα εφοπλιστικά γραφεία ή με τους επικεφαλής των υπαρχουσών οργανωμένων μονάδων και από την άλλη, ευέλικτες εργασιακές συνενώσεις ενταγμένες σε έντονες και πυκνές διαπροσωπικές σχέσεις, στηρίζονται δε στην εκτέλεση έργου χωρίς την τήρηση πάντοτε των προβλεπόμενων από τον νόμο νόμιμων διαδικασιών για την περάτωσή του και στην ευελιξία κατά την παραγωγή. Τούτο έχει εκβάλει στη σταδιακή υποβάθμιση των εργασιακών συνθηκών, οι οποίες από το 1997 έως σήμερα έχουν οδηγήσει σε περισσότερα από 30 δημοσιοποιημένα θανατηφόρα ατυχήματα.

Σε αυτό το πλαίσιο δημιουργούνται οξείες κοινωνικές πολώσεις και διαχωρισμοί μεταξύ όσων έχουν δουλειά (οι πυρηνικοί εργάτες του κάθε «μαγαζιού») και όσων προσπαθούν να την ανακαλύψουν (δορυφορικοί εργάτες). Συνεκδοχικά, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πραγματικότητα αυτή δεν είναι καινούργια, αλλά ότι οξύνεται τα τελευταία χρόνια, υπό το φως και της ενσκήπτουσας κρίσης, τα μεροκάματα που μπορεί πλέον να κάνει κανείς είναι πολύ λίγα σε σχέση με τις πραγματικές του ανάγκες. Το γεγονός αυτό οδηγεί μαθηματικά σε μεγάλα ποσοστά ανεργίας, σε εκτεταμένα εργασιακά διαλείμματα, σε μείωση ενδεχόμενων διεκδικήσεων κατά την εκτέλεση του έργου, σε έξαρση του ανταγωνισμού μεταξύ των εργαζομένων, σε ελάττωση των κοινωνικών αντανακλαστικών, στην υποαπασχόληση, στην ετεροαπασχόληση και στη μη σταθερή απασχόληση, κυρίως μη νόμιμη.

Η φράση «είμαι δουλεμένος» σηματοδοτεί το γεγονός ότι ο κάθε υποψήφιος εργαζόμενος συμμετέχει στο τοπικό εργασιακό περιβάλλον τονίζοντας την παρουσία του και κυρίως το γεγονός ότι είναι διατεθειμένος να «λάβει μέρος» στο σύστημα ανταλλαγής και εναλλαγής της πληροφορίας σχετικά με την προσφορά εργασίας. Ιδιαίτερα σε μεγάλες περιόδους ανεργίας οι εργαζόμενοι υιοθετούν την τακτική των «αποστολών». Βασιζόμενοι στο δίκτυο σχέσεων και γνωριμιών τους (Karferer, 1969) προσλαμβάνονται σε συνεργεία τα οποία μπορεί να δουλέψουν σε μία σειρά ναυπηγείων, από το Λίβερπουλ στο Γκτανσκ και από αυτά της Βαλτικής στα ιαπωνικά ή και τα κορεάτικα. Η εργασία είναι επικίνδυνη στο μέτρο που διενεργείται, για ευνόητους λόγους εν πλω, αλλά και πολύ επικερδής για όλους τους εμπλεκόμενους. Το κλείσιμο της συμφω-

νίας περιλαμβάνει ένα μεγάλο σύστημα ανταλλαγής πληροφορίας και καθορισμού του κέρδους. Το σύστημα αυτό, αφενός δεν είναι κάτι πρωτόγνωρο και αφετέρου είναι δύσκολο να εντοπισθεί από τις αρχές, καθώς οι εργαζόμενοι εμφανίζονται είτε ως μέλη πληρώματος είτε καθόλου, ειδικά όταν το συνεργείο διεκπεραιώνει έργο στα λεγόμενα «τάγκια» (δεξαμενές) του πλοίου. Δεν είναι διόλου σπάνιο ένας εργαζόμενος να δουλέψει για μια εβδομάδα στη ζώνη Περάματος, άλλες δύο στα ναυπηγεία Χαλκίδας και να ετοιμάζει ταυτόχρονα τις βαλίτσες του για ένα μακρύ ταξίδι σε άλλα ναυπηγεία του εξωτερικού για ακαθόριστο εκάστοτε χρόνο.

Η χωρικότητα της εργασίας

Σε αυτό το συγκείμενο, κατά τη διάρκεια της επιτόπιας έρευνάς μου στο Πέραμα η ως άνω συνθήκη με προβλημάτισε ως προς τη σχέση της χωρικότητας της εργασίας σε συνδυασμό με τον καθορισμό των γεωγραφικών ορίων που αυτή λαμβάνει χώρα μέσα από την εκτύλιξη της κοινωνικής δραστηριότητας. Κατέστη προφανές ότι μέρος της απάντησης βρισκόταν στη θεώρηση της εργασίας ως κοινωνικής σχέσης, η οποία επιτελείται μέσα στην καθημερινότητα του συγκεκριμένου τόπου. Στον βαθμό που μελετά κανείς τη δράση των υποκειμένων, διερευνά την αντενέργεια που συγκροτείται από κοινωνικές διαδικασίες και τα αποτελέσματα της δράσης αυτής, η οποία είναι εγγεγραμμένη και ζυμωμένη στον χώρο και τον χρόνο. Η δράση αυτή συγκροτείται σε χωρικά όρια που εμπλουτίζονται με κοινωνικές λειτουργίες. Όμως η ίδια η ύπαρξη του ορίου συγκροτεί ταυτόχρονα και τη συνθήκη της μετάβασής του, καθώς η συνθήκη ύπαρξης μιας θέσης είναι η ίδια της η αντίθεση, δεν υπάρχει χωρίς αυτήν. Κατά συνέπεια ο χώρος είναι ένας τόπος σε λειτουργία, ένα σημείο συνάντησης κοινωνικών σχέσεων πριν και πάνω από όλα (Massey, 1985: 11). Ο τρόπος αυτός θέασης του χώρου μάς προτείνει ενδεχομένως μια μη περατωμένη εννοιολόγησή του, μας βοηθά όμως να αποφεύγουμε τη θεώρησή του ως παθητικού σώματος το οποίο αντιδρά σε κάποιο εξωτερικό ερέθισμα όπου ο χρόνος ισούται με τη μονογραμμική κίνηση, την πρόοδο ή τη στασιμότητα. Και τούτο διότι σε διαφορετική περίπτωση πώς θα μπορούσε κανείς να εξηγήσει την

κοινωνική αλλαγή, τη μετάβαση και τη διαφοροποίηση όχι μόνο μεταξύ τόπων αλλά και εντός τους;

Σχετικά με αυτό το ζήτημα, το οποίο προκύπτει αυτή τη φορά, μια απάντηση μπορεί να δοθεί σε ένα γενικό και αφηρημένο επίπεδο: Η κοινωνική δράση και διαφοροποίηση οφείλεται στην κίνηση και τις ανάγκες του κεφαλαίου στην οικονομία της αγοράς που δημιουργεί νέους καθορισμούς εμπειρίας του χώρου μέσα από τη διαδικασία της δημιουργικής καταστροφής του, όπως το έθεσε ο Σουμπέτερ (2006). Ο καπιταλισμός, συνεπώς, είναι υπεύθυνος για την παραγωγή και τη διαμόρφωση του χώρου (Λοζκίν, 1977: 144), αλλά και του τρόπου της ποιοτικής ένταξης μας σε αυτόν (Σπυριδάκης, 2009). Είναι όμως μόνο αυτό; Ο βαθμός, επί παραδείγματι, μετακίνησης ανάμεσα σε οριακούς κατατμημένους χώρους κοινωνικής πρακτικής, όπως σε νυχτερινά κέντρα, σε ξένες χώρες και πόλεις, σε καφενεία, σε τόπους εργασίας και ούτω καθ' εξής, δεν περιορίζεται και ορίζεται από το κεφάλαιο μόνο, αλλά και από το φύλο, την εθνότητα, την κοινωνική προέλευση, το θρήσκευμα, την ηλικία ή ακόμα και την πολιτική ένταξη παλαιότερα.

Εάν αυτό είναι αποδεκτό, ως υπόθεση εργασίας, τότε θα χρειαστεί να ελέγξει κανείς και τον βαθμό, στον οποίο οι μεταβλητές που συγκροτούν τη δράση, δηλαδή ο χρόνος και ο χώρος, είναι παρόμοιες ή ίδιες για όλους. Έστω, συνεπώς, ότι το πεδίο αναφοράς είναι το παγκοσμιοποιημένο Πέραμα. Παγκοσμιοποίηση σημαίνει, κατά μια έννοια, σύντμηση και απεδαφοποίηση. Οι εφοπλιστές φέρνουν πλοία για επισκευή, μισθώνουν συνεργεία από Πολωνούς και Βουλγάρους, κλείνουν δουλειές με εργολάβους εντός και εκτός πόλης, με ευκολία στέλνουν τα πλοία τους για επισκευή σε άλλα φθηνότερα μέρη με μισθωμένο ελληνικό ή μη προσωπικό, φέρνουν με λίγα λόγια σε επαφή, σε μια σειρά δράσεων, έναν μεγάλο αριθμό ανθρώπων. Πώς όμως η δυναμική της κίνησης του κεφαλαίου επηρεάζει αυτούς που μένουν πίσω; Τις άνεργες γυναίκες, τους ενεργούς εργασιακά άντρες, οι οποίοι λόγω αδυναμίας ένταξης στα τοπικά κοινωνικά δίκτυα, λόγω ηλικίας ή λόγω «ακαταλληλότητας», βρίσκονται μακροχρόνια άνεργοι; Είναι γεγονός ότι στην περιοχή ο παγκοσμιοποιημένος χωροχρόνος δεν ευνοεί την επαφή αλλά την απομόνωση και την ανισότητα. Και αυτό το γεγονός δεν είναι μια απλή ηθική και πολιτική διαπίστωση για

τις τοπικές κοινωνικές σχέσεις αλλά ένα εννοιολογικό σημείο κατανόησης της κοινωνικής διαφοροποίησης.

Εδώ οι κατατμημένοι χώροι δράσης παρουσιάζουν μια γεωμετρία δύναμης, όπως θα το έθετε η Massey. Οι επικράτειες ανάμεσα στους χώρους δεν ορίζονται μονάχα από το ποιος κινείται και ποιος όχι, αλλά από το ποιος μπορεί να μετακινηθεί. Διαφορετικές κοινωνικές ομάδες έχουν διαφορετική σχέση με το συνεχές της οποιασδήποτε μορφής διαφοροποιημένης κινητικότητας: Κάποιοι ορίζουν ποιος θα κινείται βρισκόμενοι στην αρχή του συνεχούς και κάποιοι βρίσκονται περισσότερο στο αποτέλεσμα της δράσης των πρώτων, στο τέλος του. Οι πρώτοι μπορούν να ταξιδεύουν εύκολα, να επηρεάζουν την πληροφόρηση, να οργανώνουν τις επενδύσεις και τις διεθνείς χρηματικές συναλλαγές, με λίγα λόγια να έχουν τον έλεγχο των πραγμάτων. Όσον αφορά τους δεύτερους μπορεί να μετακινούνται, χωρίς να ελέγχουν καμιά διαδικασία στη σύσταση του προσωπικού τους χωροχρόνου, όπως συμβαίνει προσφάτως με τους πρόσφυγες και τους μετανάστες στα ελληνικά σύνορα ή με τους αντίστοιχους από το Μεξικό και τη Γουατεμάλα που συνωστίζονται στα σύνορα με τις ΗΠΑ (Zolniski, 2006). Επιπλέον, υπάρχει και το παράδειγμα εκείνων, οι οποίοι έχουν από τη μία δανείσει στοιχεία της κουλτούρας τους στη διαμόρφωση της παγκόσμιας κουλτούρας, όπως η ethnic κουζίνα, η σάμπα ή το τάνγκο που χορεύονται στις σχολές εκμάθησης στο κέντρο της Αθήνας μέχρι και το Λονδίνο, από την άλλη όμως ζουν περιχαρακωμένοι σε παραγκουπόλεις ή εργάζονται άτυπα για το IKEA (Massey, 1991: 26).

Πού οφείλεται η διαφοροποίηση αυτή; Από τη μία ο καπιταλισμός στην πάσης φύσεως επέκτασή του απελευθερώνει νέες οικονομικές δομές που διαβρώνουν και μετασχηματίζουν τις προϋπάρχουσες. Από την άλλη, η τάση αυτή έχει όρια τα οποία προσδιορίζονται από τον κοινωνικό καταμερισμό εργασίας, την πρόοδο της τεχνολογίας, την οργάνωση της εργασίας, την κρατική παρέμβαση, την αντίσταση των εργαζομένων, δημιουργώντας έτσι και αναπαράγοντας νέες γεωγραφικές διαφοροποιήσεις και ανισότητες. Είναι πασιφανές ότι τα εμπορεύματα χρειάζεται να μετακινούνται, διαφορετικά το κεφάλαιο δεν συσσωρεύεται. Όσο ελαχιστοποιείται ο χρόνος μετακίνησης τόσο πιο μεγάλα είναι τα κέρδη. Στην κίνηση αυτή οποιαδήποτε εμπόδια, χρονικά, γεωγραφικά ακόμη και νομικά, πρέπει να

αίρονται. Τούτο είναι η συνάρτηση του βαθμού ανάπτυξης δικτύων μεταφορών και επικοινωνιών, των συνολικότερων υποδομών και του βαθμού λειτουργικότητας του δομημένου περιβάλλοντος, κάτι για το οποίο η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, π.χ., δεν φημίζεται. Απαραίτητη συνθήκη για την εξέλιξη αυτή είναι ότι ένα τμήμα του κοινωνικού κεφαλαίου πρέπει να «βυθιστεί», καθώς λέγεται, στον χώρο για τη δημιουργία υποδομών και κοινωνικής δυναμικής αντίστοιχα, ώστε να αυξηθεί η γεωγραφική κινητικότητα· με άλλα λόγια να μετατραπεί σε ένα είδος χωροχρονικού fix (Harvey 2015: 252). Έτσι όμως η εκμηδένιση του χώρου από τον χρόνο δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί παρά μόνο με την εκ νέου παραγωγή του χώρου. Συνεπακόλουθα, η δημιουργική καταστροφή επαναλαμβάνεται αενάως και κυκλικά καθώς η εκάστοτε κεφαλαιακή δράση αφήνει τα δακτυλικά της αποτυπώματα σε συγκεκριμένες ιστορικές και χρονικές περιόδους.

Έτσι, όμως, δημιουργήθηκε το Πέραμα στην τωρινή του μορφή. Τα πρώτα συστήματα ύδρευσης η πόλη τα απέκτησε, όταν αυτό ήταν αναγκαίο για τις τοπικές επιχειρήσεις. Το ίδιο έγινε στη συγκοινωνία, αλλά και στο οδικό δίκτυο (Στυριδάκης 2006). Δεν πρόκειται απλώς για το ότι κάποιοι θεμελιώνουν τις αποφάσεις τους στην ανισότητα επιλέγοντας τις περιοχές χωροθέτησης των οικονομικών τους δραστηριοτήτων και δομών, αλλά για τον τρόπο που αυτή δημιουργείται και αναδιαμορφώνεται, ώστε μερικοί να έχουν περισσότερη δύναμη από άλλους. Οι εκβολές των επιλογών αυτών δεν είναι τίποτε άλλο παρά οι μορφές της απάντησης των κοινωνικών σχέσεων σε αυτές, στη συνάρτηση του χώρου και του χρόνου. Αναφερόμαστε κατά συνέπεια σε μια χωρο-κοινωνική διαλεκτική η οποία μετουσιώνεται και διαμεσολαβείται από αυτό που ο Lefebvre περιέγραψε ως χωρική πρακτική, με άλλα λόγια, τα σημεία μετάβασης και συνάντησης της κοινωνικής δράσης στον χώρο (Lefebvre, 1977).

Ο εργάτης που ξεκινά την πρωινή διαδρομή του για να βρει ή να πιάσει δουλειά στα καρνάγια του Περάματος θα βιώσει μια ποικιλία εμπειριών που συγκροτούν τον δικό του χωροχρόνο δράσης. Στη πορεία θα λοξοδρομήσει, θα επιχειρήσει να εκμεταλλευτεί ευκαιρίες, θα αναπτύξει δεξιότητες για να ξεπεράσει αντίξοες συνθήκες, θα σταματήσει στο αγαπημένο του στέκι, θα λάβει αποφάσεις, θα επιλέξει τρόπους δια-

χείρισης της εργασιακής του δύναμης. Στο τέλος, θα επιστρέψει στη βάση του ή θα ταξιδέψει στο εξωτερικό ή αλλού στη χώρα. Αυτή η ιδιαίτερη πορεία μετασχηματίζει αδιόρατα τον χώρο, θρυμματίζοντας την κυριολεξία της υφιστάμενης πολεοδομικής λογικής. Πρόκειται για αυτό που ο Ντε Σερτώ ονόμασε ρητορική του βαδίσματος (Ντε Σερτώ, 2010) και που παράθηκε τη δημιουργία και την εμφάνιση του οικισμού του Περάματος, με όρους αυθαίρετης για το μάτι της εξουσίας δόμησης, στη σημερινή του μορφή. Η αυθαιρεσία, ωστόσο, ενέχει μια αμφίδρομη σχέση και δεν αφορά μονάχα την ανοχή απέναντι σε μια παράνομη ενέργεια, αλλά και τον τρόπο που το ίδιο το κράτος μεταπολεμικά χρησιμοποίησε τη διαδικασία οικιστικής ανάπτυξης ως μέσο ιδεολογικής ενσωμάτωσης πλατιών κοινωνικών στρωμάτων και σφυρηλάτησης πελατειακών σχέσεων. Το ζήτημα του Περάματος φανερώνει ότι οι νομιμοποιήσεις των αυθαιρέτων, οι επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, καθώς και οι αυξήσεις των συντελεστών δόμησης συμμορφώθηκαν προς μια επιλεκτικά προσαρμοσμένη πολιτική στις, όντως υφιστάμενες, κοινωνικές ανάγκες και όχι προς έναν συγκροτημένο και επαρκή πολεοδομικό προγραμματισμό. Οι τοπικοί κομματάρχες ικανοποιούσαν σχετικά αιτήματα «γεμίζοντας» έτσι το κενό που το κράτος άφηνε εν σχέση με μια *ad hoc* κοινωνική πολιτική περί στέγασης. Και όσο το κενό αυτό υφίστατο στην πορεία του χρόνου, ιδιαίτερα από το 1960 και μετά μέχρι και το πρόσφατο σχετικά παρελθόν, τόσο ο κενός χώρος μετατρέπονταν σε αυθαίρετα δομημένο περιβάλλον. Οι προχειροφτιαγμένες παράγκες εξακολουθούν να εμφανίζονται με την ταυτόχρονη στόχευση και προσπάθεια να «μονιμοποιηθούν», σάμπως να ήταν δημόσιοι υπάλληλοι.

Η τοπική αγορά εργασίας

Αν, συνεπώς, ως ερμηνευτική αφετηρία, θεωρήσει κανείς ότι το υποκείμενο συγκροτεί τον εαυτό του στις αντενέργειές του με το κοινωνικό του πεδίο, ως *persona* πολλαπλών ταυτοτήτων, τότε το ίδιο συμβαίνει και με τον χώρο. Ο χώρος αποκτά υπόσταση και φορτίζεται με κοινωνική σημασιολογία μόνο όταν αναγνωρίζεται ως τέτοιος από τα υποκείμενα στην πολλαπλή ταυτότητά του. Η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη στο Πέραμα δεν συνιστά μονάχα χώρο εργασίας αλλά και τόπο έκφρασης αντιθέσεων, πηγή πληροφοριών και

διαμαχών, τόπο ανάπαυσης και δημιουργίας συγγενικών σχέσεων, πρόκειται και για κοινωνικό χώρο. Είναι υπό την οπτική αυτή που ο χώρος, εντέλει, δεν μπορεί να ταυτίζεται πάντοτε με τις συνδηλώσεις της έννοιας κοινότητα (Ζαϊμάκης, 2002: 86). Η αίσθηση του χώρου για μια γυναίκα στο Πέραμα είναι τόσο διαφορετική από αυτή του άντρα της ή των παιδιών της όσο και αυτή του μετανάστη που δουλεύει εκεί παράνομα. Ταυτόχρονα, οι ίδιες οι κοινότητες, διαμεσολαβούνται από εσωτερικές δομές και εγκάρσιες τομές, όπως ο βαθμός συνδικαλιστικής παράδοσης, τα χαρακτηριστικά της προσφοράς εργασίας, το επίπεδο των αμοιβών, η σύνθεση του εργατικού δυναμικού, η τεχνολογική στάθμη, η τοπική παράδοση και μνήμη σε άμεση συνάφεια με το συνδυασμό των διαδοχικών ρόλων που η περιοχή έχει κληθεί να διαδραματίσει στο πλαίσιο ευρύτερων, εθνικών και διεθνών χωρικών καταμερισμών εργασίας (Massey, 1992).

Υπό την έννοια αυτή ο τρόπος χρήσης και ελέγχου της γης τοπικά έχει δημιουργήσει στην πορεία του χρόνου αυτό που ο Neil Smith έχει προσδιορίσει ως χωρική ιδιότητα. Με άλλα λόγια, ο τοπικός χώρος ως αποτέλεσμα της εθνικής και διεθνούς κίνησης του κεφαλαίου, ενσωματώνει ιδιαίτερες κοινωνικές και εργασιακές διαδικασίες οι οποίες εκβάλλουν στην πραγματοποίηση της αφηρημένης αξίας της εργατικής δύναμης και στην ικανοποίηση των περιοδικών απαιτήσεων της διεθνούς οικονομίας, ναυλαγοράς εν προκειμένω. Συνεπώς, από τη μία, η ιδιαιτερότητα των τοπικών κοινωνικών και εργασιακών σχέσεων φαίνεται ως απόλυτη χωρικά καθόσον μοιάζει να είναι συστατικό στοιχείο της κοινωνικής καθημερινότητας. Από την άλλη, ωστόσο, από τη στιγμή που οι σχέσεις αυτές είναι ενταγμένες σε παγκόσμια οικονομικά πλαίσια, ως έκφραση της αφηρημένης εργασίας, η παραγωγική διαδικασία ενοποιεί και ταυτόχρονα ρευστοποιεί τον χώρο (Smith, 1984: 82).

Στην περιοχή του Περάματος υπάρχει μεγάλη προσφορά ευκαιριακού εργατικού δυναμικού, το οποίο είναι ακριβώς η ιστορική εκβολή της παραγωγής του χώρου τοπικά για την επίτευξη των αναγκών παραγωγής του εθνικού ναυτιλιακού κεφαλαίου και της ζήτησης της παγκόσμιας ναυλαγοράς. Έτσι, η χωρική ιδιότητα του Περάματος ως ναυπηγικής επικράτειας έχει ενσωματώσει στα γεωγραφικά της χαρακτηριστικά συγκεκριμένες εργασιακές σχέσεις. Καθώς η συντριπτική πλειοψηφία προσλαμβάνεται σε συνεργεία εκτέλεσης

έργου, η αγοραπωλησία της εργατικής δύναμης διενεργείται με παζάρια γύρω από το ζήτημα του εργασιακού status, το λεγόμενο «σπασμένο μεροκάματο». Οι όροι υγιεινής και ασφαλείας δεν τηρούνται, καθώς είναι ζημιογόνοι, ενώ τα εργασιακά δικαιώματα καταπατούνται μέσα σε μια συνομοσία σιωπής. Ένσημα συνήθως δεν καταβάλλονται και η εγγενής αδυναμία των συνδικάτων διευκολύνει την εκμετάλλευση από τους εργολάβους οι οποίοι, σημειωτέον, μπορεί να εργάζονται και ως αρχιμάστορες σε άλλους εργολάβους. Το διαπροσωπικό δίκτυο σχέσεων αποτελεί την πηγή εξεύρεσης απασχόλησης, όταν υπάρχουν διαθέσιμα μεροκάματα σε μία περίοδο που ο κλάδος υφίσταται σοβαρή κρίση λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού. Το κάθε «μαγαζί» προσλαμβάνει κάθε φορά σταθερούς πυρηνικούς εργάτες, τους λεγόμενους «λαγούς» και δορυφορικούς ως προς αυτούς. Ταυτόχρονα, όπως προελέχθη, στρατολογούνται εργάτες για τις λεγόμενες «αποστολές», την εν πλω δηλαδή επισκευή πλοίων, διαδικασία που δεν φαίνεται και δεν δηλώνεται πουθενά, για τούτο και είναι επικερδής για όσους εμπλέκονται.

Φυσικά, όλο αυτό το πλέγμα σχέσεων λειτουργεί υπό το καθεστώς της παράνομης ευελιξίας και της διάχυσης στον χώρο τόσο των εργολαβικών γραφείων όσο και των εφοπλιστικών που εδρεύουν στο μεγάλο λιμάνι. Από την άποψη αυτή το Πέραμα είναι μια τοπική αγορά εργασίας που λειτουργεί «αποτελεσματικά» και ως προς τη διάσπαση του κοινωνικού πεδίου και ως προς τον τρόπο οργάνωσης της παραγωγής υπό την κάλυψη των άτυπων εργασιακών σχέσεων. Έτσι το τοπικό εργατικό δυναμικό ενσωματώνεται στην αγορά εργασίας μέσα από ένα σύνολο ιδιοτήτων. Η χωροθετική επιλογή των τοπικών επιχειρήσεων θεμελιώθηκε πρώτιστα στην ύπαρξη άφθονου εργατικού δυναμικού που υπήρχε στην περιοχή και στον κατακερματισμό του, δηλαδή στη γεωγραφική κατανομή άντλησής του, καθώς βέβαια και στην ύπαρξη των μεγάλων ναυπηγείων του Σκαρμαμαγκά και της Ελευσίνας.

Στο πλαίσιο αυτό η συσχέτιση εργασίας και χώρου χρειάζεται να προσδιορίζεται μέσα από τη διαλεκτική τους συνδιαμόρφωση χωρίς αυτό να σημαίνει ότι κάθε τόπος αναπαράγεται κατά το πρότυπο μιας Ευκλείδειας γεωμετρίας του χώρου ή ότι αντιστοιχεί μηχανιστικά και κλειστοφοβικά σε μια μορφή εργασίας. Για να υπάρξει η δημιουργική καταστροφή πρέπει να υπάρχει το μέγεθος του χρόνου. Ο χρόνος, όπως το θέτει η Massey, προϋποθέτει την αλληλεπίδραση. Για να

υπάρξει αλληλεπίδραση πρέπει να υπάρξει πολλαπλότητα. Για να υπάρξει πολλαπλότητα πρέπει να υπάρξει χώρος. Είναι για τον λόγο αυτόν που ο χώρος είναι πάντα ημιτελής (Massey, 2001). Έτσι, λόγω χάρη, η προσφορά διαφορετικού κατά περιοχές εργατικού δυναμικού, (επίπεδο μισθών, ειδίκευση, συνδικαλιστική παράδοση), παρέχει την ευχέρεια στο κεφάλαιο να επιλέγει μέσα από μια ποικιλία πλεονεκτημάτων διαφορετικούς τόπους χωροθέτησης στοχεύοντας στην ευελιξία, στο χαμηλό κόστος ή στην παραγωγικότητα των νέων τεχνολογιών. Αντίστροφα, οι επιλογές αυτές συγκροτούν εκείνο το πλαίσιο όπου διαμορφώνονται ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού. Η σχέση αυτή είναι κυκλική ιστορικά. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με τον Κουρλιούρο, μέρος του προσδιορισμού αυτής της συσχέτισης είναι: 1. Οι δημογραφικές και κοινωνικοοικονομικές περιστάσεις κάθε περιοχής. Οι περιοχές όπου επικρατούν συνθήκες πλήρους απασχόλησης ενδεχομένως λειτουργούν αποτρεπτικά για νέες επιχειρήσεις. 2. Οι όροι αγοραπωλησίας της εργατικής δύναμης. Το κόστος εργασίας δεν σχετίζεται μόνο με τους μισθούς αλλά και με το κόστος της κοινωνικής αναπαραγωγής. 3. Η παραγωγικότητα της εργασίας που παρουσιάζει μεγάλες χωρικές διαφοροποιήσεις και εξαρτάται από τις υποδομές, την εκπαίδευση και κατάρτιση καθώς και από την εργασιακή κουλτούρα κάθε περιοχής. 4. Η ποιότητα της εργασίας. Κάθε βιομηχανία ή επιχείρηση χρειάζεται εργατικό δυναμικό συγκεκριμένης ποσότητας και ποιότητας. 5. Η δυνατότητα ελέγχου της εργασίας από το κεφάλαιο. Εδώ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει ο βαθμός συνδικαλισμού, ο οποίος πάντοτε εμποδίζει τη συσσωρευτική τάση του κεφαλαίου. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στα μεταφορικά μέσα, ωστόσο, σε συνδυασμό με τις ευέλικτες εργασιακές σχέσεις έχουν αυξήσει τη χωροθετική ελευθερία των επιχειρήσεων, έτσι ώστε η πλευρά των εργαζομένων να χάνει τη διαπραγματευτική της ικανότητα (Κουρλιούρος, 2001). Παρόμοιοι λόγοι ερμηνεύουν τη μετεγκατάσταση των δυτικών βιομηχανιών σε χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου. Από την άλλη χρειάζεται να έχει υπόψη του κανείς ότι οι εξελίξεις αυτές δεν είναι μονόδρομος. Οι μεγάλες αστικές περιοχές εξακολουθούν να προσελκύουν βιομηχανίες και επιχειρήσεις, παρά τον ενδεχόμενο βαθμό εργασιακής αντίστασης και διεκδικήσεων, καθόσον τα χωροθετικά οφέλη της συγκέντρωσης υπερκαλύπτουν το οποιοδήποτε κόστος. Η βιομηχανική ανάπτυξη και

η αστικοποίηση βιάδιζαν πάντοτε μαζί. Ο εργατικός εποικισμός του Πειραιά είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα (Λεοντίδου, 1989).

Η εργασία, συνεπώς, και οι εργασιακές σχέσεις είναι ενσωματωμένες στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε τύπου (Μπάδα, 2004) καθώς και στον τρόπο με τον οποίο αυτός εντάσσεται στον παγκόσμιο καταμερισμό εργασίας. Όπως το θέτουν οι Βαίου και Χατζημιχάλης:

«Οι κύριες επιχειρήσεις μπορεί να ανήκουν σε διαφορετικούς κλάδους και να προσφέρουν σχεδόν αποκλειστικά χειρωνακτική εργασία σε μια περιοχή ή μια ποικιλία θέσεων απασχόλησης σε άλλη. Καλά αμειβόμενες, ασφαλείς θέσεις απασχόλησης που απαιτούν πολλά προσόντα και προσδίδουν κύρος μπορεί να συγκεντρώνονται σε ορισμένες πόλεις και περιοχές, ενώ άλλες να χαρακτηρίζονται από τις αντίθετες τάσεις. Αυτές οι διαφορές γίνονται κατανοητές εάν διερευνηθεί κανείς τους τρόπους λειτουργίας των τοπικών αγορών εργασίας και τις σχέσεις κάτω από τις οποίες συμβαίνει η ανταλλαγή της εργατικής δύναμης σε συγκεκριμένους τύπους» (Βαίου και Χατζημιχάλης 1997:43).

Το Πέραμα της κρίσης

Η ανθρωπολογική έρευνα έχει αναδείξει ανάλογες εμπειρίες σε διαφορετικά εθνογραφικά πλαίσια και τοπικές αγορές εργασίας (Pardo, 1996, Ngai, 2005, Zlotniski, 2006, Spyridakis, 2013) όπου η άτυπη εργασία συνδυάζεται με εκτεταμένες εργολαβικές σχέσεις, καθώς στις χωροθετικές στρατηγικές των επιχειρήσεων τον βαρύνοντα ρόλο δεν παίζουν πλέον αποκλειστικά και μόνο τα πλεονεκτήματα ενός τύπου με την έννοια των πρώτων υλών και συνθηκών αγοράς αλλά η ίδια η ποιότητα και η μορφή της εργασίας τοπικά. Η τάση αυτή στις σημερινές συνθήκες της χρονικής επιτάχυνσης αφορά μια ποικιλία επιχειρήσεων και πάντως δεν είναι κάτι νέο, αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία και είναι για τον λόγο αυτόν που η εκβιομηχάνιση και αναδιάρθρωση μιας περιοχής δεν υφίστανται χωρίς την αποβιομηχάνιση και απαξίωση μιας άλλης ή για να τα πούμε πιο ωμά, ο θάνατος μιας περιοχής είναι η ζωή της άλλης (Harvey, 2009). Πέρα από το γεγονός ότι η ίδια η έννοια της εργασιακής ειδικεύσης αποδεικνύεται εκ των πραγμάτων μια ασταθής συνθήκη η χωρική μετακίνηση του κεφαλαίου εκμεταλλεύεται θετικά την απόσταση και τη διαφοροποίηση με έναν τρόπο που το εργατικό δυναμικό δεν μπορεί να το κάνει καθώς αυτό είναι σχετικά

αμετακίνητο. Από την άποψη αυτή είναι χαρακτηριστικά τα λόγια ενός πρώην συνδικαλιστή στη ζώνη:

«Κοίταξε να δεις, το αντικείμενο της δουλειάς λέγεται καράβι. Το αντικείμενό μας, το αντικείμενο της δουλειάς μας έχει μία προπέλα και αν δεν το καταλάβεις, επειδή έχει προπέλα πάει και παραδίπλα και δεν είναι εγκληματικό αυτό ούτε αντισοσιαλιστικό, ούτε αντικομμουνιστικό να σου περάσει αυτή η σκέψη. Δεν καταφέραμε να δούμε έγκαιρα, να δούμε κάπως πιο συγκεκριμένα, προοπτικά τα πράγματα, γιατί αν θέλεις γι' αυτή την κατάσταση που επικρατεί σήμερα εκεί πέρα, κατά την προσωπική μου άποψη, δεν έχει εμφανιστεί και κάποιος να την αντικρούσει, μπροστά. Πέρα από πολιτικές ευθύνες και χαράξεις πολιτικών που και καλά κάνουν τη δουλειά τους αυτοί, το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης το έχουμε εμείς οι εργαζόμενοι».

Έτσι, καθώς η Κίνα εμφανίστηκε ως ο οικονομικός αντίπαλος της Δύσης, η κατάρρευση των χωρών του ανατολικού μπλοκ σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση των εθνικών οικονομιών επιτάχυνε την οικονομική κρίση στην ευρωπαϊκή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Η Ρουμανία, η Ουκρανία, η Ρωσική Ομοσπονδία και η Βουλγαρία έχουν υιοθετήσει μια πολιτική χαμηλού κόστους όσον αφορά τη ναυπηγική δραστηριότητα, κερδίζοντας έτσι πελάτες εις βάρος των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και σαφώς εις βάρος της ζώνης. Το παιχνίδι αυτό του κεφαλαίου, ωστόσο, υποβαθμίζει τη σπουδαιότητα ολόκληρων περιοχών, όπως το Πέραμα.

Στην τοπική αγορά εργασίας η «δημιουργική καταστροφή» με τη συνεπαγόμενη αποβιομηχάνιση και την ανεργία που έχει προκαλέσει διαμόρφωσε σκληρότερες συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των εργατών. Από τη μία πρέπει να προσπαθούν να ανακαλύψουν την πληροφορία για τη δουλειά και από την άλλη πρέπει να δουλέψουν, όταν τη βρουν, κυριολεκτικά και μεταφορικά για να την ξαναβρουν ή τουλάχιστον να μην τη χάσουν πλήρως. Επάνω στο πλοίο ο ανταγωνισμός είναι σκληρός, «είναι η πιο σκληρή μορφή καπιταλισμού», κατά την έκφραση ενός εργάτη βοηθού. Όπως το θέτει βιωματικά,

«... αυτό το δημιουργεί πρώτον ο καπιταλισμός. Ο καπιταλισμός θέλει φτωχά χέρια. Ο καπιταλισμός θέλει να σε πατάει και να τον παρακαλάς, σε παρακαλώ μη με σχολάσεις, σε παρακαλώ κράτησέ με. Ο καπιταλισμός πρέπει να σε διαλάει ψυχοσωματικά. Από εκεί ξεκινούν όλα. Ο καπιταλισμός δεν έχει να σε σεβαστεί σαν Μανώλη. Σε βλέπει και λέει, τι κονομάω σήμερα από τον Μανώλη; 10 ευρώ. Από τον Σωτήρη; 12 ευρώ. Διάλυσε τον Μανώλη, φά' τονε. Τι μου κοστίζει ο Μανώλης; 5 ευρώ. Ο Σωτήρης; 4, ο Σωτήρης είναι προτιμότερος».

Έτσι, οι εργάτες πασχίζουν να αποδείξουν ότι παράγουν καλύτερα και περισσότερο ώστε να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις επαναπρόσληψής τους.

Από την άλλη, το δεδομένο της ανεργίας αποτελεί αντικείμενο εκμετάλλευσης χάρις την πολυμήχανη ευρηματικότητα των εργολάβων. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε κάθε σχεδόν συνεργείο ο κάθε εργολάβος ή εργοδηγός φροντίζει να προσλαμβάνει έναν «λαγό». Τούτο δεν σημαίνει τίποτα άλλο παρά έναν πολύ γρήγορο και παραγωγικό εργάτη, νεαρό συνήθως, που είναι πολύ γνωστός του μαγαζιού, ενδεχομένως συγγενής. Αποστολή ενός «λαγού» είναι να συμπαρασύρει, εκμεταλλευόμενος την ανταγωνιστική κουλτούρα της ζώνης, τους συναδέλφους του ώστε να γίνουν πιο παραγωγικοί για την επιχείρηση. Τέτοιο παράδειγμα είναι το σπασμένο μεροκάματο. Η παραβίαση της σύμβασης για το κατώτατο ημερομίσθιο προέρχεται από την ανασφάλεια για την εύρεση απασχόλησης. Οι εργάτες αποτελούν μια φτηνή δεξαμενή εργατικού δυναμικού για τα αφεντικά τους. Οι τελευταίοι σχεδόν μονίμως προσλαμβάνουν στα συνεργεία τους εργαζόμενους τους οποίους γνωρίζουν και τους οποίους έχουν προσλάβει και στο παρελθόν. Αντιμέτωποι με την αβεβαιότητα, οι εργάτες στη ζώνη προσπαθούν να πείσουν τους εργολάβους ότι είναι σε θέση να διατηρήσουν τη θέση τους, όχι μόνο στη δουλειά αλλά επίσης στις κλίκες που οι δεύτεροι δημιουργούν γύρω από την επιχείρησή τους. Στη συνάφεια αυτή, ο ίδιος πληροφορητής υποστηρίζει ότι ως εργάτες,

«... δεν ξεχωρίζουμε από τους ξένους που έχουν κατακλύσει τη χώρα μας. Από πολλές απόψεις κι εγώ ο ίδιος νιώθω ξένος, παρόλο που εργάζομαι εδώ πέρα για περισσότερο από δέκα χρόνια. Όταν κατεβάζω αυτό το ζήτημα στους συναδέλφους μου απαντούν: “και λοιπόν;”. Δεν νιώθουν υπεύθυνοι για την κατάσταση που έχουν καθιερώσει στη ζώνη, και δεν συνειδητοποιούν ότι με αυτήν την πρακτική διευκολύνουν και ταυτόχρονα διαιωνίζουν την εκμετάλλευσή τους. Αντί να κάνουν τη ζωή των εργολάβων δύσκολη, τους δίνουν το χέρι».

Η εργασιακή αυτή κατάσταση, οξυμμένη από την υφιστάμενη κρίση δεν είναι κάτι καινούργιο στην ζώνη και πολύ περισσότερο δεν είναι κάποια αιφνίδια απόρροια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των νέων επιταγών που ανακύπτουν από αυτήν. Το κυρίαρχο συστατικό στη δομή των εργασιακών σχέσεων, η μη σταθερή εργασία ενυπάρχει στη ζώνη, την οποία η τρέχουσα πολιτική τεχνολογία θέλει να προβάλλει ως αυθύπαρκτο θύλακα κρίσης, από την αρχή της εμφάνισης

της εντόπιας ναυπηγικής δραστηριότητας. Συνυπήρχε πάντοτε με την μόνιμη απασχόληση που ιδιαίτερα τις δεκαετίες του 1960 και 1970 ήταν στο απόγειό της. Η μία προϋπέθετε την άλλη ανάλογα με τη ζήτηση για εργατικά χέρια και τις ανάγκες του παγκόσμιου ναυτικού κεφαλαίου. Το καινούργιο στοιχείο ωστόσο έγκειται στο ότι στην παρούσα περίοδο η επισφαλής εργασία, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, τείνει να γίνει ρουτίνα και καθημερινή εμπειρία για έναν ολοένα αυξανόμενο αριθμό εργατικού δυναμικού (Gialis, 2015) καθόσον η παρούσα ύφεση επηρεάζει συνολικά το εισόδημα και, κατά συνέπεια, συμπαρασύρει και άλλες οικονομικές δραστηριότητες πέραν της ναυπηγοεπισκευαστικής.

Σε περιόδους ύφεσης η δομή της εργασίας οδηγεί στη μακροχρόνια ανεργία ή στην πραγματοποίηση μικρού αριθμού ημερομισθίων. Μεγάλο, ωστόσο μέρος του εργατικού δυναμικού παραμένει συνδεδεμένο με τη ζώνη, ενώ εργάζεται κατά μέσο περίπου όρο πολύ λιγότερο από εκατό ημέρες τον χρόνο, πλησιάζοντας περισσότερο το δεδομένο της ανεργίας παρά της απασχόλησης. Άμεση συνέπεια είναι η εμφάνιση κρουσμάτων φτώχειας και απώλειας δυνατότητας συνταξιοδότησης, αν συνυπολογιστεί ότι ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων λόγω ηλικίας και λόγω έλλειψης θέσεων εργασίας και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, αλλά και σε παρεμφερείς με το μέταλλο δραστηριότητες, παραμένει εργασιακά εγκλωβισμένος στη ζώνη.

Σε αυτό το πλαίσιο οι εργάτες στη ζώνη στοχάζονται και λαμβάνουν αποφάσεις με βάση τις προσωπικά βιωμένες εμπειρίες τους. Η εθνογραφία για την τοπική απασχόληση δείχνει ότι η κοινωνική δράση είναι ετερογενής, πολυφωνική και ευρηματική σε ένα πλαίσιο οξυμμένης και ογκούμενης ανισότητας. Οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν τις διαδικασίες εκείνες μέσα από τις οποίες έχουν μάθει να ζουν και ανάλογα με τις συνθήκες αναπτύσσουν συγκεκριμένες στρατηγικές επιλέγοντας μέσα από μια σειρά δυνατοτήτων και ιδεολογικών αρχών. Με την έννοια αυτή η σημαντική ερώτηση που χρήζει απάντησης εκάστοτε δεν είναι το κατά πόσο η συναίνεση υπάρχει ή όχι, αλλά το ποια κυρίαρχη ομάδα επιχειρεί να την επιβάλει και για λογαριασμό τίνος. Υπό την οπτική αυτή υποστηρίζεται ότι οι δρώντες-εργαζόμενοι, στο μικρο-επίπεδο της καθημερινότητας, κερδίζουν τη ζωή τους εκμεταλλευόμενοι τη «ρωγήμη» που δημιουργείται από το αποτέλεσμα της

αντίθεσης ανάμεσα στις κυρίαρχες ομάδες που κατέχουν την οικονομική και πολιτική δύναμη και στην κουλτούρα της καθημερινής αντίστασης ως κυριαρχούμενοι, κατά την ενσυνείδητη εμπλοκή τους σε αυτό το ασύμμετρο παιχνίδι δύναμης και διαχείρισης της κοινωνικής αναπαραγωγής.

Αντί επιλόγου

Στη μελέτη αυτή επιχείρησα να αναδείξω την εμπειρία των εργαζομένων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος, όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα από τη δυναμική σχέση χώρου και άτυπης εργασίας. Οι διαδικασίες και τα ζητήματα που εκτίθενται δεν είναι καινούρια ούτε προκύπτουν αποκλειστικά και μόνο ως η αιφνίδια επενέργεια κάποιων εξωγενών ως προς τη ζώνη διαδικασιών. Συνθέτουν μια κατάσταση εμπλουτισμένη από την τοπική βιομηχανική ιστορία και την εμπειρία των κοινωνικών σχέσεων εργασίας, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί μέσα από τη διαρκή σύγκρουση κεφαλαίου και εργασίας. Είναι για αυτό το λόγο και υπό αυτό το πρίσμα που η διαδικασία σχηματισμού του Περάματος ως περιοχής συγκέντρωσης στρωμάτων της εργατικής τάξης χρειάζεται να θεωρηθεί στο φόντο της χωρο-κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης του ευρύτερου Πειραιά. Το Πέραμα, σε συνδυασμό με τη ζώνη που το χαρακτηρίζει, ήταν και παραμένει η «εργατομάνα» πόλη «έκτακτης ανάγκης», η ανάδυση της οποίας συνδέθηκε με την ελπίδα για καλύτερους όρους κοινωνικής αναπαραγωγής για υποκείμενα που είτε διαμένουν είτε εργάζονται σε αυτή, ή και τα δύο. Η εμπειρία του εγχειρήματος αυτής της αναπαραγωγής διαμεσολαβείται από μία σειρά αντιφάσεων που χαρακτηρίζουν διαχρονικά την τοπική οικονομική και κοινωνική ζωή. Οι δορυφορικοί εργάτες συνυπάρχουν με τους πυρηνικούς, η άτυπη παραγωγή με την επίσημη, οι παράνομοι τρόποι πρόσληψης με τους νόμιμους, οι συλλογικοί αγώνες με τους εξατομικευμένους, οι νόμιμα κατασκευασμένες κατοικίες με τις αυθαίρετες, οι απασχολούμενοι με τους ανέργους, η συλλογικότητα με το υπολογισμένο συμφέρον, η ωμή εκμετάλλευση με τους δεσμούς αλληλεγγύης, τα αισθήματα ανταγωνισμού με ισχυρά πλέγματα φιλίας, το κέρδος των προς το ζην με τα θανάσιμα εργατικά ατυχήματα.

Όπως προκύπτει από την εθνογραφία, είναι σε αυτό το συγκείμενο που οι εργαζόμενοι εξαναγκάζονται να εκτυλίσσουν την πρακτική και την τεχνογνωσία της επιβίωσής τους. Αυτό είναι εξαιρετικά πειθαναγκαστικό στο μέτρο που αναγνωρίζουν ότι χρειάζεται να συμμορφωθούν στις σχέσεις δύναμης και εξουσίας που επιβάλλονται από το τοπικό μοντέλο καπιταλιστικής παραγωγής. Οι μεταλλεργάτες στη ζώνη έχουν αποκτήσει με τα χρόνια σημαντική γνώση και μνήμη ως προς τη σχέση μεταξύ της πώλησης της εργατικής τους δύναμης, καθώς και της υπεραξίας που αυτή παράγει και της υπαγωγής στις επιδιώξεις και απαιτήσεις του κεφαλαίου. Επιπλέον, έχουν «μάθει» σημαντικά πράγματα από τις ήττες αλλά και από τις νίκες στους αγώνες τους, κάθε φορά που ήταν αντιμέτωποι με ανεπιθύμητες αποφάσεις που έλαβαν είτε οι τοπικοί εργοδότες είτε ο κρατικός μηχανισμός. Η εμπειρία αυτού του τύπου είναι ταυτόχρονα αναπόσπαστο τμήμα των τοπικών κοινωνικών σχέσεων (Massey, 1995: 51), αποτελεί ένα οπλοστάσιο γνώσεων και habitus πρακτικών (Bourdieu, 1977), οι παράμετροι των οποίων μετατοπίζονται επιλεκτικά με σκοπό να χρησιμοποιηθούν στα καθημερινά καθήκοντα που χρειάζεται να διεκπεραιωθούν. Ως εκ τούτου, η τοπική κοινωνική εμπειρία επηρεάζει ταυτόχρονα το αποτέλεσμα των πρακτικών της εκβολών και εκφάνσεων, είναι μια επινοητικά ενεργός δύναμη. Εξάλλου, όπως το θέτει ο Bauman (1999), η επινοητική προσαρμογή ήταν πάντοτε η τέχνη των αδυνάτων.

Βιβλιογραφία

- Bauman, Z. (1999). *Culture as praxis*. London: Sage.
- Bourdieu, P. (1977). *Outline of a Theory of Practice*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Castells, M. and Portes, A. (1989). "World Underneath: The Origins, Dynamics, and the Effects of the Informal Economy", in, Portes, A., Castells, M. and Benton, L. A. (ed.), *The Informal Economy. Studies in Advanced and Less Developed Countries*. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Βαϊου, Ν. και Χατζημιχάλης, Κ. (1997-2003). *Με τη ραπτομηχανή στην κουζίνα και τους Πολωνούς στους αγρούς. Πόλεις, περιφέρειες και άτυπη εργασία*, Αθήνα: Εξάντας.
- Βλάχος, Γ. Π. (1996). *Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ναυπηγικής και Επισκευαστικής Βιομηχανίας*. Αθήνα: Σταμούλης.
- Ντε Σερώ, Μ. (2010). *Επινοώντας την καθημερινή πρακτική. Η πολύτροπη τέχνη του πράττειν*. Αθήνα: Σμίλη.

- Gialis, S. (2015). "Recession and atypical employment: a focus on contemporary Greek metropolitan regions", in Mavroudeas, S, (ed), *Greek Capitalism in Crisis*. London: Routledge.
- Ζαϊμάκης, Γ. (2002). *Κοινωνική Εργασία και Τοπικές Κοινωνίες. Ανάπτυξη, συλλογική δράση, πολυπολιτισμικότητα*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Harvey, D. (2009). «Η κατάσταση της μετανεωτερικότητας. Διερεύνηση των απαρχών της πολιτισμικής μεταβολής», *Ετερότητες* 3. Αθήνα: Μεταίχμιο.
- Harvey, D. (2015). *Δεκαεφτά αντιφάσεις και το τέλος του καπιταλισμού*. Αθήνα: Μεταίχμιο.
- Κουζής, Γ. (2001). *Εργασιακές Σχέσεις και Ευρωπαϊκή Ενοποίηση. Ελελιζία και Απορρύθμιση ή Αναβάθμιση της Εργασίας*: Αθήνα: ΙΝΕ-ΓΣΕΕ-ΑΔΕΔΥ.
- Lefebvre, H. (1977). *Το Δικαίωμα στην Πόλη. Χώρος και Πολιτική*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Κουρλιούρος, Η. (2001). *Διαδρομές στις θεωρίες του χώρου. Οικονομικές Γεωγραφίες της Παραγωγής και της Ανάπτυξης, Κριτική Γεωγραφική Σκέψη 1*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Λεοντίδου, Λ. (1989). *Πόλεις της Σιωπής, Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ.
- Λοζκίν, Ζ. (1977). «Συνεισφορά σε μια μαρξιστική θεωρία της καπιταλιστικής αστικοποίησης», στο, Καυκαλάς, Γ. και Γιαουτζή, Μ. (επιμ.), *Η πόλη στο κεφαλαιοκρατικό σύστημα*. Αθήνα: Οδυσσεύς.
- Μπάδα, Κ. (2004). *Ο Κόσμος της εργασίας. Οι ψαράδες της λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου (18ος-20ος αιώνας)*. Αθήνα: Πλέθρον.
- Massey, D. (1992). «Με ποια έννοια περιφερειακό πρόβλημα», στο, Χατζημιχάλης, Κ, (επιμ.), *Περιφερειακή ανάπτυξη και πολιτική. Κείμενα από τη διεθνή εμπειρία*. Αθήνα: Εξάντας.
- Massey, D. (1985). "New directions in space", in Gregory, D. και Urry, J. (ed), *Social relations and spatial structures*. London: Macmillan.
- Massey, D. (1991). "A global sense of place", *Marxism Today*, June.
- Massey, D. (1995). *Spatial Divisions of Labour. Spatial Structures and the Geography of Production*. London: Macmillan.
- Massey, D. (2001). *Φιλοσοφία και Πολιτικές της Χωρικότητας*. Αθήνα: Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ-Παπασωτηρίου.
- Ngai, P. (2005). *Made in China. Women Factory Workers in a Global Workplace*. Durham: Duke University Press.
- Pardo, I. (1996). *Managing Existence in Naples: Morality, Action and Structure*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pardo, I. (2012). "Entrepreneurialism in Naples: Formality and Informality", *Urbanities*, vol.2, no1, pp. 30-45.
- Pahl, R. E. (1984). *Divisions of Labour*. Oxford: Basil Blackwell.
- Pahl, R. E. (1989). "From informal economy to forms of work: cross-national patterns and trend", in Scase, R. (ed.), *Industrial societies: crisis and division in Western capitalism and state socialism*. London: Unwin Hyman.
- Smith, N. (1984). *Uneven development. Nature, capital and the production of space*. Oxford: Blackwell.
- Schumpeter, A. (2006). *Καπιταλισμός, Σοσιαλισμός και Δημοκρατία*, Αθήνα: Παπαζήσης.
- Σπυριδάκης, Μ. (2006). «Η πρακτική κατοίκησης ως διαδικασία κοινωνικής αναπαραγωγής. Εντάξεις και αποκλεισμοί στις συνοικίες του Περάματος, Πειραιά», στο Οικονόμου, Χ – Φερόνας, Α (επιμ.), *Οι εκτός των τειχών. Φτώχεια και Κοινωνικός Αποκλεισμός στις σύγχρονες κοινωνίες*. Αθήνα: Διόνικος.
- Σπυριδάκης, Μ. (2009). «Απασχόληση και ανάπλαση στην παράκτια πόλη. Η περίπτωση των λιπασμάτων Δραπετσώνας», στο Σπυριδάκης, Μ. (επιμ.), *Μετασχηματισμοί του χώρου. Κοινωνικές και πολιτισμικές διαστάσεις*. Αθήνα: Νήσος.
- Σπυριδάκης, Μ. (2010). *Εργασία και Κοινωνική Αναπαραγωγή στη Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία του Πειραιά*. Αθήνα: Παπαζήσης.
- Spyridakis, M. (2013). *The Liminal Worker. An Ethnography of Work, Unemployment and Precariousness in Contemporary Greece*. Farnham: Ashgate.
- Zolniski, C. (2006). *Janitors, Street Vendors, and Activists. The lives of Mexican Immigrants in Silicon Valley*. Los Angeles: University of California Press.